

TRILHOS NO MATO: HISTÓRICO E AÇÕES DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO PELO IPHAN EM MATO GROSSO DO SUL

Renata Domingues

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan
Superintendência em Mato Grosso do Sul – Iphan/MS
renata.domingues@iphan.gov.br

Natália Leal da Silva

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan
Superintendência em Mato Grosso do Sul – Iphan/MS
natalia.silva@iphan.gov.br

RESUMO

O presente trabalho visa discorrer a respeito das perspectivas históricas de integração e expansão nacional nos séculos XIX e XX, enumerando as iniciativas que buscavam diminuir as distâncias geográficas e aumentar o controle, em um primeiro momento do Império e em um segundo momento da República, sobre as regiões inóspitas do Centro-Oeste. A criação da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e sua malha férrea teria sido uma dessas atividades integradoras na região da antiga Província de Mato Grosso. O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, por meio de sua Superintendência em Mato Grosso do Sul nos últimos anos, vem recuperando parte dessa memória no estado, por meio de ações de preservação e salvaguarda dos bens imóveis que são herança desse período.

Pavavras-chave: Patrimônio Ferroviário – Campo Grande – Ações de Preservação

A partir do século XIX, uma mudança de extrema importância no paradigma de tratamento dos territórios brasileiros antes isolados começou a ser delineada. Este século foi tão significativo não só pelo início de um processo de ocupação diferenciado, mas também pela culminância de uma série de ações que se iniciaram, muitas vezes, no século anterior e que já vislumbravam uma alteração na visão de unidade e defesa de terras. Nos séculos anteriores as tentativas de ocupação da região centro-oeste brasileira eram pautadas pelo sentimento de desbravamento e descoberta. As expedições luso-brasileiras, seja no formato das Bandeiras ou das expedições fluviais, denominadas Monções, eram, de certa forma, restritas a intenções de mapeamento e conhecimento do território. A política mercantilista colonial, que incentivava a ocupação esparsa do litoral para agilizar a retirada das matérias-primas encontradas e o acesso às mesmas, junto à falta de estradas viáveis e de rios navegáveis na maioria dos meses do ano, foram fatores que ajudaram no quase que completo desconhecimento do Oeste brasileiro no período.

Dessa maneira, enquanto que no século XVII e XVIII a descoberta de minas auríferas no interior, principalmente nas Minas Gerais, implicou na ocupação ferrenha das mesmas, a descoberta de ouro na região de **Cuiabá**, em 1718, não implicou na formação de centros povoadores. Cuiabá só foi elevada à condição de cidade, inclusive, em setembro de 1818. Naquele momento, a extrema dificuldade de acesso ao vilarejo implicou em inúmeras tentativas de ingresso e conhecimento do território a ser explorado, mas não de uma ocupação e desenvolvimento interno que pôde ser observada no caso das Minas Gerais.

O conjunto de iniciativas observado a partir do século XIX pode ser percebido como uma primeira Marcha para o oeste¹. Se o projeto homônimo de Getúlio Vargas e as ações que ele continha – políticas demográficas de incentivo à migração; criação de colônias agrícolas, construção de estradas etc. –, podem ser resumidas na expressão “Ocupar para centralizar”, o projeto predecessor reunia na máxima “Ocupar para possuir” seu diferencial. Naquela época, a ação de defender não poderia ser correta e completamente realizada se não fosse acompanhada da ação de possuir, justamente pela extensão do território a ser vigiado e seguro. E a noção de posse, mais do que em qualquer momento da história brasileira, era vista como abstrata se não significasse uma ocupação permanente e em longo prazo.

1. Tentativas de Integração da Província de Mato Grosso

Estabelecida a noção de que, no período estudado, a defesa do território implicava na sua ocupação efetiva e sistemática, o estudo das intervenções elaboradas pelo governo, imperial em um primeiro momento e republicano em um período mais tardio permite visualizar a importância dada a essa região. Localizada em região fronteiriça, a **Província de Mato Grosso** foi palco de inúmeros conflitos documentados desde as primeiras décadas após o descobrimento. Os poucos desbravadores que por ali trafegavam ou, em menor número, fixavam residências,

¹ Em 1938, Getúlio Vargas e seu governo lançaram uma política denominada “Marcha para o Oeste”, com o objetivo de ocupar e desenvolver o interior brasileiro. Em pleno Estado Novo (1937-1945), regime político extremamente autoritário e centralizado, a percepção de que, apesar do extenso território, o Brasil havia prosperado quase que exclusivamente em sua faixa litoral, enquanto o vasto interior mantinha-se estagnado, serviu de premissa para o lançamento desse projeto nacional e de longo prazo. Implica dizer que, até a segunda metade do século XX, o Brasil Central continuava a ser visto como uma área desconhecida e subaproveitada pelas autoridades brasileiras. Porém, os fatores que impediam a conexão e inserção da área central ao resto do país, já tinham sido percebidos e combatidos mais de uma centena de anos antes.

eram constantemente combatidos por tribos indígenas, algumas delas conhecidas por sua bravura e intrepidez, como os Guaicurus. Além disso, a proximidade com outras nações e a distância dos centros de poder facilitava o surgimento de disputas territoriais. Mesmos que menores e consideradas não dignas pela historiografia brasileira de um estudo mais aprofundado, essas escaramuças são sinais das dificuldades que os primeiros habitantes tiveram que enfrentar.

A história da cidade de **Corumbá**, no extremo oeste brasileiro, é igualmente emblemática das tentativas de ocupação definitiva da região oeste. Apesar de explorada por expedições portuguesas ainda no século XVI, o domínio de Portugal na região não se efetivou. À procura de ouro e metais preciosos, essas expedições foram responsáveis muitas vezes por descobertas e mapeamento do território, ainda que falhos e incompletos. Porém, o estabelecimento permanente só se iniciou nas décadas finais do século XVIII, com a fundação, em 1778, do arraial de Nossa Senhora da Conceição de Albuquerque, por ordem do então presidente da Província de Mato Grosso, Capitão General e engenheiro urbanista Luiz de Albuquerque de Mello e Cáceres. Nascendo de uma necessidade estratégica de ocupação da margem direita do rio Paraguai, a fundação de Albuquerque se seguiu à fundação do Forte Coimbra, no ano de 1775². Ambas as iniciativas são respostas às constantes ameaças espanholas e escaramuças contra os indígenas, nativos da região.

Nos livros de História do Brasil, é comum ressaltar a eclosão da Guerra da Tríplice Aliança (ou Guerra do Paraguai), em 1864, como divisor de dois períodos distintos de ocupação militar da antiga província de Mato Grosso. Porém, é possível traçar o clima de animosidade entre Brasil e Paraguai a partir das primeiras décadas do século XIX. As poucas famílias e, iniciativa mais comum, expedições que se aventuravam na região eram, na maioria das vezes, atacadas não só por tribos indígenas, mas por habitantes paraguaios.

A elevação de Cuiabá à condição de cidade em 1818 e sua importância declarada como centro aurífero, representou uma série de ações que podem ser percebidas como tentativas do Império de uma maior presença e controle de tão vasto território. O povoamento da região, incentivado pelas autoridades, é um dos indicadores da crescente preocupação estratégica de ocupar defensivamente os

² Importante ressaltar que o Forte Coimbra foi erigido com pedras somente em 1797. Porém, já vinha sendo construído com outros materiais menos definitivos desde 1775.

campos de Vacaria³, região isolada e fronteira. Em 1847, a expedição de Barão de Antonina foi responsável por restabelecer antiga rota bandeirante pelo rio Ivinhema e o Nioaque e por criar portos fluviais nesses rios. Além disso, a criação da colônia militar de São José de Monte Alegre, mais conhecida como colônia militar do Brilhante, em 1857, foi uma iniciativa imperial de garantir trânsito seguro e fincar marcos luso-brasileiros.

A Guerra da Tríplice Aliança, também conhecida como Guerra do Paraguai, maior conflito armado internacional na América do Sul, estendeu-se de dezembro de 1864 até março de 1870. A região hoje denominada Centro-Oeste brasileiro foi palco principal das batalhas e disputas territoriais desse evento, principalmente em sua porção setentrional, nos atuais estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Finda a Guerra do Paraguai, o governo imperial, sediado no Rio de Janeiro, encontrava-se desafiado sobre questões relativas à unidade nacional. Ainda em 1870, ano do término do conflito, o governo brasileiro viu-se às voltas com o lançamento de um manifesto republicano (CARVALHO, 2007. p.127). Com um amplo espectro de setores e as chamadas “alas”⁴, o poder do movimento republicano residia justamente em suas ideias, mesmo que fragmentadas em um primeiro momento. A rápida propagação de tais ideais entre as elites do país poderia levar a uma contestação direta do poderio e autoridade do Imperador D. Pedro II em um momento crítico, logo após um conflito que prejudicou extremamente as finanças e as relações entre os países fronteiriços.

Vale destacar, nesse momento de contestação do poder central, o fortalecimento e a institucionalização do exército brasileiro. Teria surgido uma força organizada, relativamente coesa, com seu corpo de oficiais experientes e disciplinados. Além disso, dotado do poder armado, o exército surgia naquele momento, como uma organização capaz de impor suas idéias à força, acrescentando uma dose de instabilidade ao regime imperial. Em breve os oficiais iriam abraçar as

³ Os chamados Campos de Vacaria, na região centro-sul da província de Mato Grosso, eram paisagens dominadas por gramíneas ainda nativas, onde o gado remanescente das Missões Jesuíticas do Itatim permanecia após a destruição causada pelos ataques bandeirantes, crescendo solto e livre (SAMORANO, 2008, p.3). Apesar de um trânsito intenso de bandeiras exploratórias, a ocupação definitiva dessa região no século XIX se deu de forma esporádica, contando com o pioneirismo de famílias inteiras, atraídas com a promessa de campos vastos e terra fértil.

⁴ A unidade e soberania nacional, a extinção do escravismo, o ímpeto pelo progresso e as críticas expressas ao sistema monarquista, visto como empecilho à evolução, eram algumas das premissas comuns às diferentes alas.

causas abolicionistas e republicana, entrando em choque direto com o governo do império.

Ademais, a distância da até então Província de Mato Grosso do centro decisório do Império, o difícil acesso, os múltiplos perigos e ameaças constantes, foram aspectos que ajudaram na decisão de criar, em 1872, uma comissão demarcadora de limites, chamada de Comissão Mista de Limites, sob a chefia de Rufino Enéias Gustavo Galvão, exemplo dessa preocupação incipiente, porém, firme, da defesa do território nacional. A intenção era a de traçar as fronteiras definitivas com a república vizinha, impedindo que complicações constantes na região evoluíssem para conflitos maiores⁵.

Um dos desdobramentos da Comissão veio a ser o incentivo governamental para o cultivo em larga escala da erva mate. Um dos principais eixos econômicos que permitiram o desenvolvimento da região setentrional da província de Mato Grosso, a produção da erva mate, permaneceu praticamente insignificante na primeira metade do século XIX em toda a região platina. Teria sido somente após a Guerra do Paraguai que a economia do mate veio a ter um período verdadeiramente áureo, justamente através de intervenções do governo brasileiro, pensadas para compensar o vazio populacional da região⁶. Em 1882, o fazendeiro Thomaz Larangeira⁷ adquire, por concessão imperial, o arrendamento de uma área coberta de ervais nativos de 10.000 hectares no sul da então província de Mato Grosso, fundando, em seguida, a Companhia Matte Larangeira. Dessa maneira, através do Decreto Imperial nº 8799, de 9 de dezembro de 1882, Thomaz Larangeira tornou-se o primeiro concessionário legal para a exploração da erva mate nativa, por um período inicial de 10 anos (FERREIRA.

⁵ No período regencial da política brasileira (1831 até 1840), a ocorrência de revoltas em regiões distantes e tão díspares em sua intenção/participação, é símbolo das dificuldades encontradas pelo governo brasileiro no controle e autoridade das províncias brasileiras. Recapitulando: Cabanada (1832-1835); Levante dos Malês (1835); Revolução Farroupilha ou Guerra dos Farrapos (1835 – 1845); Cabanagem (1835-1840); Sabinada (1837-1838); Balaiada (1838 – 1841).

⁶ Em 1882, o fazendeiro Thomaz Larangeira⁶ adquire, por concessão imperial, o arrendamento de uma área coberta de ervais nativos de 10.000 hectares no sul da então província de Mato Grosso, fundando, em seguida, a Companhia Matte Larangeira. Dessa maneira, através do Decreto Imperial nº 8799, de 9 de dezembro de 1882, Thomaz Larangeira tornou-se o primeiro concessionário legal para a exploração da erva mate nativa, por um período inicial de 10 anos (FERREIRA. 2007. p.16). Em pouco menos de trinta anos⁶, a Companhia transformou-se num dos grandes centros abastecedores dos mercados do Rio da Prata de erva mate, ajudando na povoação de inúmeros vilarejos existentes na época.

⁷ A participação do comerciante gaúcho Thomaz Laranjeira na Guerra do Paraguai teria sido o motivo por essa benfeitoria do Império, servindo como um agradecimento pelos serviços prestados.

2007. p.16). Em pouco menos de trinta anos⁸, a Companhia transformou-se num dos grandes centros abastecedores dos mercados do Rio da Prata de erva mate, ajudando na povoação de inúmeros vilarejos existentes na época.

Pela observação dos aspectos analisados, a região da Província de Mato Grosso vinha sendo percebida pelo governo imperial como uma região com potencial, ainda que não totalmente aproveitado por motivos díspares. Com a chegada do governo republicano em 1889 e os ideais positivistas que estavam incutidos nas lideranças militares, um novo panorama começou a ser delineado. Considerada como um dos maiores e mais importantes desdobramentos da Guerra da Tríplice Aliança, a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi pensada como meio de ligação da Província de Mato Grosso ao litoral brasileiro.

A exclusividade do acesso à região por via fluvial foi um dos agravantes mais relatados pelas autoridades, que teriam acarretado nos problemas observados durante o conflito, como falhas de comunicação, atraso de suprimentos e de reforços de tropas. Assim, foram apresentados planos para uma conexão férrea, um empreendimento em voga na época (início do século XX). A princípio, uma iniciativa privada, passou ao controle da União antes mesmo de ser finalizada, na década de 1910⁹.

Sua criação no ano de 1904, implicou no levantamento de uma série de possíveis trajetos. Foi planejada como destino a ligação até Corumbá¹⁰, confirmando a importância da longínqua cidade para a nascente República. Uma das estações na linha férrea, a cidade de **Campo Grande** era suplantada, na época, em importância pela cidade de Corumbá. Sua localidade no eixo central do estado de Mato Grosso do Sul é testemunho da distância da cidade em relação aos centros econômicos da então província de Mato Grosso¹¹ (produção da erva mate no sul e porto fluvial de Corumbá

⁸ Apesar das várias renovações da concessão, a Lei estadual nº 725 de 1915 decretou o fim do monopólio da Cia. Matte Laranjeira, reconhecendo o direito dos migrantes à aquisição de terras na área em questão. Porém, foi somente em 1947, que houve o cancelamento do contrato que a Companhia tinha com o estado para a exploração dos ervais.

⁹ O Estado assume a responsabilidade direta pelo término do trecho entre Itapura e Corumbá, face aos atrasos e devido à importância da linha.

¹⁰ No entanto, somente em 1952, a Noroeste chegou à Corumbá, após o término da construção, em 1947, da Ponte Barão do Rio Branco (hoje Ponte Eurico Gaspar Dutra) sobre o rio Paraguai.

¹¹ A não ser os campos da Vacaria, mais ao sul, que já estavam sendo ocupados por diversas fazendas como analisado acima, esta parte da Província não havia atraído a atenção daqueles que procuravam os sertões, para se apossarem de terras devolutas. Teria sido somente em 1875 que famílias oriundas das Minas Gerais fundam o Arraial de Santo Antônio de Campo Grande.

no oeste). Funcionando como um centro de comércio de gado na época, a cidade de Campo Grande viu na chegada dos trilhos da Companhia o início de uma nova era.

Com a ferrovia, passou a desempenhar um papel de extrema importância na articulação dos fluxos econômicos que procediam de Corumbá, de Cuiabá e da zona cafeeira de São Paulo. Foi iniciado o processo de planejamento urbano que, em linhas gerais, era adotada das cidades principais ao longo da via férrea.

2. A Lei 11.843/2007 e seus desdobramentos

No ano de 2007 com a promulgação da Lei 11.843/2007 que dispõe sobre o espólio da antiga Rede Ferroviária Federal, extinta em janeiro do mesmo ano, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional passa a analisar os processos de integração e penetração nacional que a criação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB/RFFSA foi capaz de proporcionar aos confins do território brasileiro.

A lei 11.843, em seu artigo 9º, determina:

“Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.(...)”

Assim, no período de 2007/2008, foi realizada pela Superintendência do IPHAN em Mato Grosso do Sul um levantamento das estações ferroviárias em todo o estado, resultando na aplicação de fichas de inventário. O objetivo principal era o de cotejar e selecionar as estações com relevância para posterior proteção e salvaguarda por este Instituto. Totalizando 76 (setenta e seis) estações, o estado de Mato Grosso do Sul, antes parte da Província de Mato Grosso, possuía a estação ferroviária de Campo Grande como seu maior símbolo no estado.

Sua relevância para os rumos da nova república foi reconhecida pelo IPHAN, com o tombamento em nível federal do Complexo Ferroviário da EFNOB/RFFSA (foto 1) no ano de 2009 e sua posterior inscrição no livro do Tombo Histórico e do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico. Composto pela Estação Ferroviária, escritórios, oficinas, armazém, rotunda de manutenção, casas para operários, casas

para funcionários intermediários, casas para funcionários graduados, caixa d'água e escola, o conjunto de 135 edificações, ocupa 22,3 hectares. Sua importância para o patrimônio histórico brasileiro encontra-se no registro simbólico do papel exercido pela ferrovia na integração e modernização nacionais.

3. Ações de preservação do Patrimônio Ferroviário de Mato Grosso do Sul

O Iphan/MS vem desenvolvendo ações de salvaguarda do patrimônio ferroviário, aplicando recursos próprios para preservação e conservação de imóveis, bem como para a criação e manutenção de espaços da memória ferroviária no estado. Também são executadas ações de pesquisa, educação patrimonial, conscientização dos moradores da vila ferroviária e fiscalização preventiva e coercitiva de intervenções em desacordo com a legislação vigente.

3.1 Recuperação e readequação da antiga Estação Ferroviária de Campo Grande para abrigar o Centro de Documentação e Referência da EFNOB/RFFSA em Mato Grosso do Sul

A primeira estação central de Campo Grande/MS foi inaugurada em 1914, de madeira e com um programa de necessidades simples, constituído por bilheteria, sanitários, apoio ferroviário e área de embarque. Em 1924 a edificação foi ampliada com embasamento de pedras e parede de tijolos autoportantes. Ainda nessa época foram erguidos os portões de ferro trabalhados com o símbolo da NOB.

Com o crescimento da cidade e o aumento da circulação de cargas e passageiros, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil decidiu implantar uma diretoria regional atendendo a todo o sul do antigo Mato Grosso. Desta feita, uma nova estação foi construída em 1930 pelo engenheiro Aurélio Ibiapina, em alvenaria de tijolos maciços autoportantes, composta por saguão, armazenamento e despacho de bagagens, bilheteria, sanitário, restaurante, cozinha e administração. Os ambientes estavam distribuídos em três blocos: corpo principal (com dois pavimentos), a bateria de sanitários e o setor do restaurante, sendo a plataforma a conexão entre esses três volumes.

A estrutura da área de embarque era constituída de trilhos de ferro curvados, sendo a fachada ornamentada por molduras nas janelas e portas, feitas com

argamassa de areia e cimento. O relógio no corpo central do edifício era redondo e cercando a área de embarque construiu-se um muro baixo e vazado.

Em 1938 consta nos arquivos consultados um aumento na plataforma, porém não foram encontrados registros fotográficos dos acréscimos. Já na década de 1970, os registros fotográficos revelam que as esquadrias de madeira haviam sido substituídas por esquadrias em ferro de dimensões reduzidas. Houve ampliações tanto à esquerda quanto à direita da Estação. Em 1976 foi construído novo bloco de sanitário próximo ao restaurante (ala esquerda).

Com relação aos usos, o último programa de necessidades da Estação Ferroviária era composto por múltiplas funções e especialidades. Na extremidade da ala direita o espaço sediava a eletrotécnica, hall e PABX. Havia também a sala do supervisor de tráfego, e também banco/agência, local para guarda e despacho de bagagens e sala da composição. Na ala esquerda localizava-se a bilheteria, sala da escala, posto médico e o bar/lanchonete.

A estação ferroviária teve um papel preponderante no desenvolvimento do estado do Mato Grosso do Sul e sua edificação possui grande representatividade na história do Complexo Ferroviário da EFNOB/RFFSA. Desta feita, o bem recebeu investimento do Iphan por meio do acordo do PAC Cidades Históricas no vulto de R\$ 2.544.894,60 para recuperação e readequação da antiga Estação Ferroviária de Campo Grande/MS para abrigar o Centro de Documentação e Referência da EFNOB/RFFSA em Mato Grosso do Sul.

Os serviços de recuperação consistiram em retirar algumas ampliações na cobertura construídas sem critério, retorno de algumas esquadrias retiradas da fachada, recomposição dos lambrequins, recuperação do mural do saguão por meio de decapagem pictórica, retorno das 04 aberturas dos guichês e dos elementos vazados do muro. Durante a execução da obra no espaço do bar/lanchonete, apoio e cozinha foi encontrado embaixo do piso cerâmico vermelho, alguns ladrilhos hidráulicos. Assim, os espaços supramencionados tiveram o piso em ladrilho hidráulico recuperados.

Com relação à cobertura, nos locais onde o telhado era em telha cerâmica francesa, todas as peças foram retiradas, limpas e antes de recolocadas foi instalada manta aluminizada para melhorar o conforto térmico dos ambientes. Com relação ao telhamento da plataforma a cobertura em telha de fibrocimento foi retirada e substituída por telha de aço térmica.

O serviço de pintura interno e externo foi realizado após a prospecção pictórica e exploratória, sendo a escolha das cores dos ambientes referentes ao mesmo período. Na plataforma, os trilhos e tesouras que haviam recebido diversas camadas de pintura ao longo dos anos foram recuperados e pintados com verniz deixando o material aparente.

Foi recuperado também o relógio do corpo principal e instalado novamente a campainha na plataforma. Ainda para o portão em ferro fundido que outrora tivera sua logomarca da NOB roubada foi realizada recomposição de um novo elemento com as mesmas dimensões e instalada novamente no portão.

O bem ainda sofreu alterações para readequar seu acesso de acordo com a norma de acessibilidade vigente, recebendo ainda elementos de proteção contra incêndio e pânico – instalação de guarda corpo ao longo da plataforma, instalação de hidrantes, mangueiras de incêndio, extintores e campainhas.

Para valorização da edificação o mesmo recebeu sistema de alarme monitorado, todos seus ambientes foram climatizados e foi instalada iluminação ornamental da fachada, nos pilares de ferro da plataforma e lambrequins.

Dentre os serviços de readequação foi realizada a demolição de algumas paredes identificadas como construção mais recentes para receber o Centro de Documentação e Referência da EFNOB/RFFSA e ainda foi construído um novo bloco para abrigar o espaço multiuso com a utilização de materiais diferenciados.

A obra foi concluída em dezembro de 2011 e aguarda captação de recursos para implementação do Centro de Referência da EFNOB/RFFSA que já possui o projeto museográfico concluído.

3.2 Ação de Educação Patrimonial

Um dos campos abertos recentemente dentro das temáticas trabalhadas no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional é o campo da Educação Patrimonial¹².

¹² O Iphan concebe educação patrimonial como todos os processos educativos que primem pela construção coletiva do conhecimento, pela dialogicidade entre os agentes sociais e pela participação efetiva das comunidades detentoras das referências culturais onde convivem noções de patrimônio cultural diversas.

A quantidade de bens protegidos pelo Iphan, sejam eles materiais ou imateriais, e a dificuldade de fiscalização constante, estimulou a necessidade de outras perspectivas para que o público usuário possa conhecer e auxiliar na preservação do patrimônio cultural. O conhecimento crítico e a apropriação consciente pela população de seu patrimônio são considerados fatores indispensáveis no processo de preservação dos bens protegidos pelo Iphan.

A partir da experiência e do contato direto com as evidências e manifestações da cultura, em todos os seus múltiplos aspectos, sentidos e significados, o trabalho de Educação Patrimonial busca levar as crianças e adultos a um processo ativo de conhecimento, apropriação e valorização de sua herança cultural capacitando-os para um melhor usufruto destes bens, e propiciando a geração e a produção de novos conhecimentos, num processo contínuo de criação cultural.

Com o objetivo de conscientização da população campo-grandense a respeito da importância da estação ferroviária de Campo Grande, foram realizadas uma série de atividades com alunos da rede municipal de ensino. A ação de educação patrimonial consistiu em realizar algumas ações como a confecção de painel educativo da obra de recuperação da Estação Ferroviária (foto 3); atividades com os alunos da rede municipal de ensino, incluindo apresentações teatrais (Peça: As aventuras e desventuras de Maria Fumaça, Litorina e Trem de Ferro), concurso de poesias, visita ao canteiro de obras da Estação Ferroviária, sessão do filme Comitiva Esperança e elaboração de desenhos.

3.3 Projeto Tudo de Cor

A Prefeitura Municipal de Campo Grande, através da Fundação Municipal de Cultura (Fundac), a Coral Tintas e a Superintendência do Iphan em Mato Grosso do Sul vem realizando em parceria, desde meados de 2011, o projeto Coral Tudo de Cor, que já se encontra em sua etapa final.

O Projeto Coral Tudo de Cor pra Você é uma iniciativa da Coral Tintas e funciona em quatro etapas: a primeira é a “seleção”, onde a comunidade é escolhida pelo seu valor histórico, arquitetônico e pela relevância do projeto para as pessoas que ali moram; a segunda é o “diálogo”, etapa muito importante, pois é quando se discute a cultura e tradição local juntamente com a opinião de todos, com conversas e combinados entre a liderança local, autoridades e moradores e é definido um padrinho

para o projeto; a terceira etapa é a “transformação”, onde são oferecidos treinamentos para aprendizes e pintores locais, que em mutirão com voluntários da comunidade e funcionários da Coral, preparam e pintam as casas de acordo com o que foi discutido na etapa anterior; a última etapa é a “celebração”, com presença de músicos, autoridades e moradores, é a hora da comemoração e a formatura dos aprendizes.

A sugestão pela Vila dos Ferroviários (foto 4) foi devido ao seu valor histórico e arquitetônico, visto que foram casas construídas na década de 20 para os funcionários da Rede Ferroviária Federal, e onde hoje abrigam ex-ferroviários, descendentes e familiares, mantendo assim, mesmo no centro da cidade, um ambiente familiar e tranquilo, afastado dos ruídos e movimentos da capital do Estado. O logradouro está inserido na poligonal de tombamento e proteção cultural do município, assim como na poligonal de tombamento federal do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). As edificações, constituídas de 58 casas e a Escola, outrora propriedades da extinta EFNOB/RFFSA, atestam a peculiar característica de segregação espacial e distinção arquitetônico-constructiva do mundo do trabalho ferroviário nas décadas em que a ferrovia esteve operante. Algumas edificações apresentam a fachada extremamente modificada, enquanto outras expõem testemunhos bem preservados do ponto de vista formal, construtivo e espacial.

A superintendência de Mato Grosso do Sul participou no contato com os moradores, reuniões para explicar o projeto, a consequente autorização deles para a aceitação do projeto em suas casas, e a orientação na escolha das cores, para manter o aspecto histórico da rua, de acordo com fotografias antigas e pesquisas nos arquivos da Divisão Técnica.

Em 07/12/11 foi feito o lançamento do projeto, e a partir daí foi dado início à preparação das superfícies a serem pintadas e à pintura em si. Em maio de 2012 ocorrerá o encerramento do processo, que está em fase de vistoria para averiguação dos retoques finais.

3.4 Recuperação do escritório dos engenheiros ferroviários para abrigar a Sede do Iphan/MS

A edificação em questão abrigava o escritório dos engenheiros ferroviários, com amplas salas, franqueando espaço para as pranchetas de desenho técnico e as grandes cartas e plantas então utilizadas.

Trata-se de casa de linhas simples e bastante sólida, um volume em forma aproximada de T, centralizado no lote de esquina. Construída em alvenaria de tijolo revestida em argamassa, tem acesso principal através de uma generosa varanda dotada de grandes vãos. Tem cobertura em telhas francesas, com laje em beiral de acabamento em madeira e forro macho-fêmea em cedrinho. Todo o piso das áreas internas é constituído por tacos de madeira, à exceção das áreas molhadas. As janelas são basculantes de ferro e as portas de madeira.

A edificação de 374,32 metros quadrados recebeu investimento no ano de 2009 pelo Iphan/MS para recuperação e readequação no valor de R\$ 226.440,00 para sediar a Superintendência do IPHAN em Mato Grosso do Sul (foto 5).

Os trabalhos tiveram a duração de 195 dias e compreenderam recuperação de pisos de tacos e esquadrias de ferro e de portas de madeira, recuperação do telhado e cobertura, descupinização, prospecção pictórica (que identificou antiga nomenclatura do escritório, sendo recuperado o texto – 10ª Divisão Noroeste), paisagismo, pintura e readequação de todas as instalações elétricas, hidráulicas e hidrossanitárias, além de adaptação dos espaços internos para a disposição de novo layout para o funcionamento cotidiano da Superintendência.

3.5 Tombamento da Ponte Eurico Gaspar Dutra no distrito de Porto Esperança, em Corumbá/MS.

Corumbá, conforme explicitado anteriormente, era o destino final da linha férrea do estado. Porém, esse destino só foi alcançado no ano de 1952, cinco anos após a inauguração da Ponte Barão do Rio Branco, sobre o rio Paraguai.

Utilizada como estrada ferroviária da extinta Estrada de Ferro Noroeste do Brasil/RFFSA, foi considerada uma das maiores obras de engenharia do mundo na época de sua criação, com seus dois quilômetros de extensão. Em anos anteriores, o transporte de passageiros, veículos ou mercadorias era feito por meio de balsas, mas devido aos ciclos de cheia e seca do Pantanal, a medida se tornou inviável.

Construída em concreto armado, a ponte, atualmente denominada Ponte Eurico Gaspar Dutra (foto 6), foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e inscrita no Livro de Tombo Histórico em 2011, por sua relevância como facilitadora na integração da região.

4. Conclusão

Dessa feita, as ações de preservação do patrimônio cultural do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, por meio da Superintendência em Mato Grosso do Sul, visaram não somente a conservação do estado atual do bem tombado, no caso o Complexo Ferroviário de Campo Grande. As atividades realizadas buscaram ampliar o escopo de ação institucional, na tentativa de promover o patrimônio e esclarecer seu valor histórico à população da cidade de Campo Grande.

Dando continuidade às ações de salvaguarda do patrimônio ferroviário pelo Iphan/MS, temos planejadas para o ano de 2012/13 algumas ações já definidas. Uma delas é a Recuperação da Escola Estadual Álvaro Martins para sediar a Casa do Patrimônio¹³ de Campo Grande/MS. A Casa do Patrimônio permitirá desenvolver ações estratégicas junto à comunidade local com o intuito de estabelecer a aplicação do novo e ampliado conceito de Patrimônio Cultural, contribuindo para tornar o patrimônio a peça chave de um novo modelo de desenvolvimento local. O conceito se fundamenta na estruturação de centros habilitados a prestar informações pertinentes ao tombamento e seus desdobramentos, aos diferenciais e ao valor dos bens tombados, além de dados sobre atividades relacionadas à área da cultura em Mato Grosso do Sul. Serão desenvolvidas ações permanentes de educação patrimonial, por meio de mostras temáticas temporárias e permanentes, espaços para intervenções culturais, oficinas, seminários, capacitações, cineclubes, nos moldes de um centro de referência em cultura e patrimônio, em especial à riqueza patrimonial e natural do Mato Grosso do Sul.

O Programa de Aceleração do Crescimento das Cidades Históricas (PAC Cidades Históricas) é uma ação intergovernamental articulada com a sociedade para preservar o patrimônio brasileiro e fomentar ações de preservação, assim como as já executadas pelo Iphan/MS no estado. A Esplanada do Complexo Ferroviário é contemplada no PAC das cidades históricas. A execução do Projeto Parque Esplanada – com criação de praças, quadras de esporte, anfiteatro, ciclovias, pista de caminhada ao longo do pátio da esplanada ferroviária é uma das ações previstas para o ano de 2013. Um dos projetos integrantes da área da Esplanada a serem contemplados nos próximos meses, é o projeto de recuperação da Rotunda da Estação. A rotunda é uma estrutura ferroviária utilizada para inverter a direção que

¹³ Casa do Patrimônio é um conceito criado pelo Departamento de Articulação e Fomento/Iphan.

uma locomotiva está seguindo. No caso de Campo Grande, é uma das únicas ainda de pé no Brasil.

Levando em consideração que os antigos funcionários da RFFSA são os atuais moradores do Complexo Ferroviário, o Iphan/MS também prevê a contratação de Levantamento bibliográfico, iconográfico, fotográfico, mobiliário e levantamento de fontes orais sobre a EFNOB de Campo Grande/MS, na intenção de aproveitar a memória coletiva e de fácil acesso da região.

Um dos pontos norteadores da ação fiscalizatória do Iphan é a normatização da área tombada, que será contemplada com a ação de Aplicação das fichas SICG¹⁴ em todo o Complexo Ferroviário.

Levando em consideração o art.19 do Decreto-Lei 25/1937¹⁵, que rege os dispositivos de proteção utilizados pelo Iphan, abriu-se a perspectiva de utilização de recursos públicos para conservação e/ou restauração de imóveis privados inseridos nas áreas tombadas em nível federal. No Iphan/MS, está prevista a Recuperação emergencial da residência sito à Rua dos Ferroviários, n.º 22, tendo sido solicitada pela proprietária do imóvel.

O imóvel em questão é parte integrante da área tombada do Complexo Ferroviário da EFNOB/RFFSA de Campo Grande/MS e apresenta-se em excepcional estado de preservação de suas características formais e arquitetônicas. As esquadrias da residência são em madeira com venezianas e quadros de vidro, com lambrequins no beiral do telhado. Os pilares da varanda são de trilhos curvos e sua fachada principal (voltada para a esplanada) possui um frontão com óculo. Sabe-se que a edificação destinava-se a uso misto: escritório do engenheiro encarregado pela esplanada ferroviária da EFNOB e a residência dele e sua família.

¹⁴ O Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão – SICG é um instrumento desenvolvido para integrar os dados sobre o patrimônio cultural, em suas mais diversas manifestações.

¹⁵ “Art. 19. O proprietário de coisa tombada, que não dispuser de recursos para proceder às obras de conservação e reparação que a mesma requerer, levará ao conhecimento do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional a necessidade das mencionadas obras, sob pena de multa correspondente ao dobro da importância em que for avaliado o dano sofrido pela mesma coisa.

§ 3º Uma vez que verifique haver urgência na realização de obras e conservação ou reparação em qualquer coisa tombada, poderá o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional tomar a iniciativa de projetá-las e executá-las, a expensas da União, independentemente da comunicação a que alude este artigo, por parte do proprietário.”

Porém, constatou-se que o imóvel em questão apresenta elevado grau de degradação com inúmeras fissuras, afundamento de piso, umidade ascendente e infiltrações na cobertura, com riscos de desabamento caso nenhuma providência seja adotada.

Desta feita, o Iphan/MS contratará nos próximos meses a elaboração dos projetos executivos arquitetônico e complementares para posterior execução realizada em caráter emergencial.

Tendo em vista a necessidade de ampla divulgação do conceito de educação patrimonial, dos instrumentos de proteção e, especificamente, dos bens integrantes do patrimônio cultural tombado em nível federal no estado de Mato Grosso do Sul, localizados em Campo Grande, Corumbá e Bonito, foi proposta a realização de ação continuada de educação patrimonial, inicialmente nestes municípios, visando à aproximação do cidadão sul-mato-grossense com o tema.

Para tanto, serão realizadas apresentações teatrais em escolas públicas municipais, espaços públicos e centros culturais, distribuição de jogo da memória com ilustrações do patrimônio tombado em nível federal presente no estado, elaboração de vídeo educativo e revista de passatempo.

O intuito dessa ação é atingir o número máximo de pessoas, principalmente o público infanto-juvenil, por sua receptividade e envolvimento, sendo propagadores do conhecimento para sua família e comunidade, possibilitando às crianças um processo ativo de conhecimento, apropriação e valorização de sua herança cultural, tendo em vista que somente a partir do conhecimento é possível valorizar e preservar o patrimônio cultural brasileiro e reforçar a autoestima dos indivíduos e comunidades.

Referências

ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira. *História da Arquitetura de Mato Grosso do Sul – Origens e Trajetórias*. Campo Grande: Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul. 2009.

CARVALHO, José Murilo de. *D. Pedro II*. Cia das Letras, Rio de Janeiro: 2007.

FACHOLLI, Cleunice Batista & DOERZBACHER, Sirley. *Rio brilhante: Sua Terra, sua Gente*. Rio Brilhante: 1991.

FERREIRA, Eva Maria Luiz. *A participação dos índios Kaiowá e Guarani como trabalhadores nos ervais da Companhia Matte Laranjeira (1902-1952)*. Dissertação de Mestrado. UFGD: 2007.

HAWBACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Vértice. 1990.

MARQUES, Rubens Moraes da Costa. *Trilogia do Patrimônio Histórico e Cultural Sul-Mato-Grossense*. Campo Grande: Editoria UFMS. 2008.

ROLIM, Fábio Guimarães & SAMPAIO, Divaldo Rocha “A gestão do patrimônio cultural do sistema de defesa da nação brasileira – as Fortificações em MS”. In: Anais da III Oficina de Pesquisa da Copedoc. Rio de Janeiro. IPHAN. 2009. (no prelo)

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos – A E.F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. Bauru: Editoria UFMS/EDUSC. 2004.

SAMORANO. *Avaliação do estado de conservação do Edifício e Cemitério Remanescentes da Fazenda Passatempo em Rio Brilhante-MS*. Campo Grande: 2008.