

MARIA CHRISTINA DE LIMA FÉLIX SANTOS

**PATRIMÔNIO CULTURAL NO CONTEXTO TERRITORIAL
DA NOROESTE DO BRASIL - NOB: PERSPECTIVAS DE
DESENVOLVIMENTO LOCAL DAS COMUNIDADES
ESTABELECIDAS NA ROTA DO TREM DO PANTANAL**

**UNIVERSIDADE CATÓLICA DOM BOSCO
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO LOCAL
MESTRADO ACADÊMICO
CAMPO GRANDE - MS
2011**

MARIA CHRISTINA DE LIMA FÉLIX SANTOS

**PATRIMÔNIO CULTURAL NO CONTEXTO TERRITORIAL
DA NOROESTE DO BRASIL - NOB: PERSPECTIVAS DE
DESENVOLVIMENTO LOCAL DAS COMUNIDADES
ESTABELECIDAS NA ROTA DO TREM DO PANTANAL**

Dissertação apresentada à Banca Examinadora do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Local - Mestrado Acadêmico, como exigência parcial para obtenção do Título de Mestre em Desenvolvimento Local, sob orientação da Prof^a Dr^a Maria Augusta de Castilho.

**UNIVERSIDADE CATÓLICA DOM BOSCO
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO LOCAL
MESTRADO ACADÊMICO
CAMPO GRANDE - MS
2011**

Ficha catalográfica

Santos, Maria Christina de Lima Félix

S237 Patrimônio cultural no contexto territorial da noroeste do Brasil -
NOB: perspectivas de desenvolvimento local das comunidades
estabelecidas na rota do trem do pantanal. / Maria Christina de Lima
Félix Santos; orientação Maria Augusta de Castilho. 2011
122 f.

Dissertação (mestrado em desenvolvimento local) – Universidade
Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2011.

1. Desenvolvimento local 2. Patrimônio cultural 3 Ferrovias Brasil -
História 4. Turismo 5. Trem do pantanal I. Castilho, Maria Augusta de II.
Título

CDD – 363.69

FOLHA DE APROVAÇÃO

Título: Patrimônio cultural no contexto territorial da NOB: perspectivas de desenvolvimento local das comunidades estabelecidas na rota do Trem do Pantanal

Área de concentração: Desenvolvimento local em contexto de territorialidades.

Linha de pesquisa: Desenvolvimento Local, Cultura, Identidade, Diversidade.

Dissertação submetida à Comissão Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Local - Mestrado Acadêmico - Universidade Católica Dom Bosco, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Local.

Dissertação aprovada em: 18 / 07 / 2011 .

BANCA EXAMINADORA

Orientadora - Prof^ª Dr^a Maria Augusta de Castilho
Universidade Católica Dom Bosco - UCDB

Membro - Prof^ª Dr^a Arlinda Cantero Dorsa
Universidade Católica Dom Bosco - UCDB

Membro Prof^ª Dr^a Juçara Luzia Leite
Universidade Federal do Espírito Santo - UFES

A minha filhinha Nathália Christina Félix Santos e ao meu marido Wagner Reis Santos Filho meus dois amores que apesar das minhas ausências devido aos estudos, estiveram sempre presentes alegrando minha vida e me proporcionando estímulos para continuar em frente e não desistir nunca.

A minha mãe Maria Ivanilde Pereira Lima (in memoriam) que, com carinho e sensibilidade, me ensinou a gostar de ler e estudar.

AGRADECIMENTOS

A Deus, sempre em primeiro lugar, por ter me dado sabedoria para vencer as adversidades e alcançar sempre novas conquistas.

A minha orientadora, Prof^a Dr^a Maria Augusta de Castilho, pela paciência, atenção e carinho nos momentos de orientação competente e objetiva. A convivência durante o mestrado foi um período de aprendizagem constante e exemplo a ser seguido por todos, agradeço também por ter me ensinado que “o importante é cativar”.

À Prof^a Dr^a Arlinda Cantero Dorsa, pelo incentivo e colaboração na delimitação do tema focado na dissertação e pelas inúmeras indicações de fontes de pesquisa.

As minhas irmãs Mara Christina e Márcia Christina que, com carinho, substituem a ausência da minha mãe, oferecendo-me apoio e incentivo.

Aos amigos Américo Calheiros e Neusa Arashiro pelo apoio e sugestões precisas durante todo o período de realização do mestrado.

A todos que de forma direta ou indireta colaboraram para a concretização deste sonho.

“O tempo não é uma corda que se possa medir de nó a nó. O tempo é uma superfície oblíqua e ondulante, onde só a memória é capaz de mover e aproximar”.

José Saramago (1991, p.168)

RESUMO

A pesquisa fundamenta-se nos pressupostos teóricos que embasam o conceito de desenvolvimento local: cultura, patrimônio, memória, território, territorialidade, comunidade e capital humano. Tendo como eixo central o novo Trem do Pantanal, apresenta uma visão territorializada da revitalização desse ícone da cultura sul-mato-grossense. O estudo insere-se na linha de pesquisa do Mestrado em Desenvolvimento Local: cuja área de concentração é desenvolvimento local no contexto das territorialidades destacando: Campo Grande-MS, região do Pantanal e região do Caminho dos Ipês. Vale ressaltar que as reflexões a respeito de identidades locais inserem-se na linha de pesquisa do Mestrado em Desenvolvimento Local, que é cultura, identidade e diversidade, fazendo parte do Grupo de Pesquisa Patrimônio Cultural, Direito e Diversidade, uma vez que o estudo privilegia o espaço territorial que compõe a rota do Trem do Pantanal (2009-2010) - patrimônio histórico de MS. O trabalho se desenvolve por meio de narrativas de pessoas das comunidades estabelecidas em: Palmeiras - Distrito de Dois Irmãos do Buriti; Terenos e Aquidauana utilizando a metodologia da História Oral apresentando alternativas de endogeneização comunitária com perspectivas para o desenvolvimento local. Destacam-se aspectos da educação via projeto Educar para proteger - na rota do Trem do Pantanal, como uma ação permanente da Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul, centrado no patrimônio histórico-cultural regional, desenvolvido nos municípios que formam o trajeto do novo Trem do Pantanal.

PALAVRAS-CHAVE: Patrimônio. Trem do Pantanal. Educação. Territorialidade. Comunidade.

ABSTRACT

The research is founded on theoretical presuppositions that form the basis of the concept of local development: culture, patrimony, memory, territory, territoriality, community and human capital. Having as the central thrust the new Pantanal Train, the research presents a territorialized vision of the revitalization of this icon of South Mato Grosso culture. The study is inserted in the line of research of the Master's Degree in Local Development: the area of concentration of which is local development in the context of territorialities giving emphasis to: Campo Grande-MS, the Pantanal region and the Ipê Way region. It is worth mentioning that the considerations as to local identities fit into the research line of the Master's Degree in Local Development, which is, culture, identity and diversity, being part of the Research Group – Cultural Patrimony, Law and Diversity, seeing that the study gives importance to the territorial space that makes up the route of the Pantanal Train (2009-2010) - historical patrimony of South Mato Grosso. The study is developed by way of narratives from people from the communities established in: Palmeiras – District of Dois Irmãos do Buriti; Terenos and Aquidauana using the method of Oral History presenting alternatives for communities to become endogenous with perspectives for local development. Also brought out are aspects of education via the Educar project – on the Pantanal Train route, as a permanent action of the Cultural Foundation of South Mato Grosso, centered on regional historical-cultural patrimony, developed in the municipalities along the route of the new Pantanal Train.

KEY WORDS: Patrimony. Pantanal Train. Education. Territoriality. Community.

LISTA DE FOTOS

Foto 1	- Estação de Ligação em 1914	40
Foto 2	- Quartel do Comando Geral, em 1940	42
Foto 3	- Trem do Pantanal	46
Foto 4	- Turistas no Trem do Pantanal	46
Foto 5	- Estação de Taunay/Aquidauana/MS - Aldeia indígena Terena de Aquidauana	47
Foto 6	- Artesanato Estação de Aquidauana - MS	48
Foto 7	- Artesanato Estação de Piraputanga - MS	48
Foto 8	- Pantanal sul-mato-grossense	51
Foto 9	- Antigo trem do pantanal	54
Foto 10	- Detalhe do antigo Trem do Pantanal	54
Foto 11	- Vista frontal da Estação Indubrasil	56
Foto 12	- Vista lateral da Estação Indubrasil	56
Foto 13	- Presidente Lula durante viagem inaugural a bordo do Trem do Pantanal	56
Foto 14	- Detalhe da louça do antigo trem	58
Foto 15	- Comunidade - município de Terenos	59
Foto 16	- Fachada da estação ferroviária de Campo Grande	65
Foto 17	- Antiga Estação de Indubrasil	66
Foto 18	- Nova Estação de Indubrasil	66
Foto 19	- Antiga Estação de Terenos	67
Foto 20	- Nova Estação de Terenos	67
Foto 21	- Antiga Estação de Palmeiras	69
Foto 22	- Nova Estação de Palmeiras	69
Foto 23	- Indígenas Terena de Aquidauana - MS	70
Foto 24	- Antiga Estação de Aquidauana	71
Foto 25	- Nova Estação de Aquidauana	71
Foto 26	- Antiga Estação de Piraputanga	71
Foto 27	- Nova Estação de Piraputanga	71

Foto 28 - Turistas visitando a loja de artesanato confeccionado pelas mulheres do Projeto Biojoias	72
Foto 29 - Antiga Estação de Taunay	73
Foto 30 - Nova Estação de Taunay	73
Foto 31 - Flauta comercializada pelos indígenas Terena na Estação de Taunay	73
Foto 32 - Cacique Eli (ao fundo) comercializando artesanato Terena	73
Foto 33 - Antiga Estação de Miranda	75
Foto 34 - Nova Estação de Miranda	75
Foto 35 - Carne de sol com pequi à moda de Dois Irmãos do Buriti e sorvete Dois Irmãos do Buriti com rapadura de cumbaru	86
Foto 36 - Coleção de bolsas feitas pelo DAGE (2009)	88
Foto 37 - Artesanato confeccionado com a Taboa - Projeto Saborearte	89
Foto 38 - Oficina de Educação Patrimonial - Aquidauana / 2009	103
Foto 39 - Grupo de professores que fizeram a viagem pelo novo Trem do Pantanal	105
Foto 40 - Ações desenvolvidas nas escolas (A)	113
Foto 41 - Ações desenvolvidas nas escolas (B)	114
Foto 42 - Ações desenvolvidas nas escolas (C)	114

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Chaco Paraguaio	50
Figura 2 - Trajeto do Trem do Pantanal de Bauru-SP até Corumbá-MS	54
Figura 3 - Percurso feito pelo trem do Pantanal	60
Figura 4 - Trajeto do Trem do Pantanal em Mato Grosso do Sul	61
Figura 5 - Planta do complexo da EFNOB/RFFSA em Campo Grande/MS: patrimônio cultural brasileiro	63
Figura 6 - Pontos convergentes	78
Figura 7 - Pontos divergentes	78
Figura 8 - Regiões e as rotas culturais pontuadas pela FUNDTUR/MS	82
Figura 9 - Logomarca do projeto Educar para Proteger (2009)	101
Figura 10 - Convite de lançamento do livro Projeto de Educação Patrimonial (2009)	112
Figura 11 - DVD do Projeto Educar para Proteger - Na rota do Trem do Pantanal	112

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1 O DESENVOLVIMENTO LOCAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL NO CONTEXTO DA TERRITORIALIDADE/COMUNIDADE	15
1.1 CULTURA	15
1.2 PATRIMÔNIO	18
1.2.1 Patrimônio cultural	21
1.3 MEMÓRIA	23
1.4 TERRITÓRIO E TERRITORIALIDADE	25
1.5 COMUNIDADE	28
1.6 IDENTIDADE	30
1.7 CAPITAL SOCIAL	32
1.8 DESENVOLVIMENTO LOCAL	33
2 PATRIMÔNIO HISTÓRICO-CULTURAL DA FERROVIA NOROESTE DO BRASIL -NOB	37
2.1 ASPECTOS HISTÓRICOS DA FERROVIA NOROESTE DO BRASIL	37
2.2 HISTÓRICO DO TREM DO PANTANAL	44
2.2.1 O espaço geográfico do projeto Trem do Pantanal	49
3 A REVITALIZAÇÃO DO TREM DO PANTANAL NO CONTEXTO TERRITORIAL DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DA NOROESTE DO BRASIL	53
3.1 O TREM DO PANTANAL: VIABILIZAÇÃO E IMPLANTAÇÃO	53
3.2 MUNICÍPIOS LOCALIZADOS NA ROTA E CONTEMPLADOS COM O PROJETO TREM DO PANTANAL	59

3.2.1 Município de Campo Grande

3.2.2 Município de Terenos

3.2.3 Município de Dois Irmãos do Buriti - Palmeiras

3.2.4 Município de Aquidauana

3.2.5 Município de Miranda

3.3 ANÁLISE DO PROJETO TREM DO PANTANAL APÓS A IMPLANTAÇÃO (2009-2010)

4 MEMÓRIA CULTURAL: EXPERIÊNCIAS VIVENCIADAS PELA COMUNIDADE LOCALIZADA NA ROTA DO TREM DO PANTANAL

4.1 EXPERIÊNCIAS VIVIDAS PELA COMUNIDADE DO DISTRITO DE PALMEIRAS - MUNICÍPIO DE DOIS IRMÃOS DO BURITI

4.2 EXPERIÊNCIAS VIVIDAS PELA COMUNIDADE DO MUNICÍPIO DE TERENOS

4.3 EXPERIÊNCIAS VIVIDAS PELA COMUNIDADE DO MUNICÍPIO DE AQUIDAUANA

4.4 NARRATIVAS DE EX-FERROVIÁRIOS

5 A EDUCAÇÃO PATRIMONIAL NO CONTEXTO DO TREM DO PANTANAL 100

5.1 PROJETO EDUCAR PARA PROTEGER NA ROTA DO TREM DO PANTANAL 100

5.2 OFICINAS DE EDUCAÇÃO PATRIMONIAL 102

5.3 VIAGEM DE ESTUDOS COM PROFESSORES DO PROJETO EDUCAR PARA PROTEGER NA ROTA DO TREM DO PANTANAL 104

5.4 A EXPERIÊNCIA EDUCATIVO-CULTURAL DOS MUNICÍPIOS PARTICIPANTES DO PROJETO EDUCAR PARA PROTEGER NA ROTA DO TREM DO PANTANAL 105

5.5 REGISTRO DO PROJETO DE EDUCAÇÃO PATRIMONIAL - PUBLICAÇÃO DA CARTILHA E LANÇAMENTO DO DVD COM O REGISTRO DE TODAS AS ATIVIDADES 111

CONSIDERAÇÕES FINAIS 115

REFERÊNCIAS 117

INTRODUÇÃO

O presente estudo foi delineado a partir da rota do Trem do Pantanal (MS), apresentando as potencialidades de desenvolvimento local que poderão surgir nas localidades estudadas.

Como mote da pesquisa, ressalta-se a revitalização do Trem do Pantanal (MS), um produto turístico capaz de impulsionar o desenvolvimento local da região que se encontra às margens dos trilhos, partindo de Campo Grande, capital de Mato Grosso do Sul com destino a Miranda.

Os pressupostos teóricos foram traçados seguindo o aporte de diversos autores, moldando uma estrutura básica e uma visão multidisciplinar dos conceitos de cultura, patrimônio, memória, território, territorialidade, comunidade, identidade, capital humano e desenvolvimento local.

O patrimônio cultural da NOB: revitalização do Trem do Pantanal destaca os aspectos históricos da Ferrovia Noroeste do Brasil, bem como do Projeto Trem do Pantanal (2009-2010), um estudo histórico-geográfico da arquitetura das estações dos municípios contemplados com o projeto turístico Trem do Pantanal.

A revitalização do trem do pantanal no contexto territorial das estações ferroviárias da Noroeste do Brasil ressalta a revitalização do trem, apresentando a viabilidade do projeto e seus pontos convergentes e divergentes, nos municípios estabelecidos na rota do Trem do Pantanal, assim como uma análise do primeiro ano de implantação desse novo produto turístico do Estado de Mato Grosso do Sul.

A memória cultural das comunidades estabelecidas na rota do Trem do Pantanal compõe-se de quatro vertentes: narrativas das experiências vividas pela comunidade do distrito de Palmeiras, Terenos e Aquidauana, encerrando-se com relatos de ex-ferroviários, que viveram a história do antigo Trem do Pantanal. O estudo expõe a importância de se estimular os valores simbólicos e a identidade local, exemplificando o quanto o sentimento de pertença está intrínseco à história do homem pantaneiro.

A pesquisa insere o projeto de educação patrimonial desenvolvido pela Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul intitulado: Educar para proteger - na rota do Trem do Pantanal, implantado no ano de 2009 nos municípios de Campo Grande, Terenos, Aquidauana, Miranda e Dois Irmãos do Buriti, demonstrando, por meio de dados, fatos e imagens, a importância de se trabalhar a cultura local no meio educacional, visando à preservação do patrimônio histórico-cultural.

Pautada no método indutivo com abordagem quali-quantitativa, com ênfase nos fatores qualitativos e o estudo realizado por meio de observação *in loco*, a pesquisa baseia-se em entrevistas, tomando como base a história oral, valendo-se, portanto, da memória: tempo, espaço, território, ações, transações e narrativas.

A inserção do método histórico implicou os procedimentos que buscaram reconstruir o passado da NOB e sua influência na rota do atual Trem do Pantanal.

O desenvolvimento local só acontece de fato quando se vê na prática o conhecido dístico: “Pensar globalmente, agir localmente”, sendo esse o conceito circundante a esta dissertação, demonstrando que, para construir sua história, o homem precisa deixar de ser mero ator coadjuvante e sentir-se como protagonista em todo o processo evolutivo. Refletindo acerca da Bachiana Brasileira, de Heitor Villas Lobos:

Lá vai o trem com o menino
Lá vai a vida a rodar...
Lá vai ciranda e destino
Cidade e noite a girar
Lá vai o trem sem destino
Pro dia novo encontrar [...]

Dessa forma, o desenvolvimento local leva em consideração as necessidades humanas: o afeto, a proteção, o trabalho, a liberdade que vão além da dimensão econômica e tem uma importante relação com a memória coletiva.

O trabalho apresenta-se com o seguinte formato: 1. O desenvolvimento local do patrimônio cultural no contexto da territorialidade/comunidade; 2. Patrimônio cultural da Noroeste do Brasil - NOB: revitalização do Trem do Pantanal; 3. A revitalização do Trem do Pantanal no contexto territorial das Estações Ferroviárias da Noroeste do Brasil; 4. Memória cultural, narrativas das experiências vivenciadas pela comunidade localizada na rota do trem do pantanal e 5. A educação patrimonial no contexto do Trem do Pantanal.

1 O DESENVOLVIMENTO LOCAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL NO CONTEXTO DA TERRITORIALIDADE/COMUNIDADE

Trem do Pantanal
Enquanto esse velho trem atravessa o pantanal
As estrelas do cruzeiro fazem um sinal
De que este é o melhor caminho
Pra quem é como eu, mais um fugitivo da guerra.

Música de Almir Sater
Composição: Paulo Simões e Geraldo Roca (1982)

Para nortear a presente pesquisa, diversas obras, de variados autores¹ embasaram o estudo enfocando neste primeiro capítulo os seguintes conceitos: cultura, patrimônio, patrimônio cultural, memória, território, territorialidade, comunidade, identidade, capital social e desenvolvimento local.

Esta pesquisa intitulada: Patrimônio Cultural no contexto da NOB: perspectivas de desenvolvimento local das comunidades estabelecidas na rota do Trem do Pantanal, respeita ao art. 2º do Regimento Interno do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Local que tem por objetivo: integrar pesquisa, ensino e extensão na análise e compreensão dos fundamentos teórico-metodológicos do Desenvolvimento Local em contextos de territorialidade, apreendendo sua complexidade numa visão sistêmica, para formar pesquisadores, professores e agentes de Desenvolvimento Local.

1.1 CULTURA

Em uma visão contemporânea, cultura é essencialmente uma característica humana, pois somente o homem tem a capacidade de desenvolver culturas (destacando-se dos animais e vegetais). A cultura de cada grupo social é repassada aos seus descendentes, reforçando a ideia de cultura ser um elemento social. Assim, cultura é um conceito que pode

¹ Geertz(1996), Bourdieu (1990), Santos (1994), Bosi (1994), Kessel (2010), Funari (2006) e Pierson (1968).

ser empregado tanto para comunidades desenvolvidas do ponto de vista técnico ou econômico, quanto para sociedades mais primitivas, que se organizam de forma essencialmente primária.

Para se iniciar a reflexão acerca de cultura destaca-se a contribuição de Tylor (1871) ao enfatizar que “cultura é todo complexo que inclui conhecimentos, crenças, arte, moral, leis, costumes ou qualquer outra capacidade ou hábitos adquiridos pelo homem enquanto membro de uma sociedade”. Tylor foi o precursor do conceito de cultura em enfoque antropológico, do modo como é utilizado atualmente. Na verdade, ele formalizou uma ideia que vinha se estabelecendo desde o iluminismo. John Locke, em 1690, atestou que a mente humana era uma caixa vazia no nascimento, dotada de capacidade ilimitada de obter conhecimento, por meio do que hoje chamamos de endoculturação, enquanto Tylor salientou a ideia do aprendizado na sua definição de cultura.

Atualmente, entende-se cultura como um processo acumulativo. O homem recebe conhecimentos e experiências das gerações que o antecederam que, por sua vez, serão associadas no decorrer dos anos, transformadas com suas novas experiências e repassadas às gerações futuras. Assim, se as informações agrupadas forem adequadas e criativamente manipuladas permitirão inovações e invenções. Essas não são o produto de acontecimentos isolados e pontuais, mas a mobilização de toda a sociedade.

Já na conceituação de Geertz (1996), a cultura é tida como um conjunto de mecanismos de controle, planos, receitas, regras, instruções/programas para controlar o comportamento. Para o autor, todos os homens estão preparados para recepcionar esse programa, ou seja, para adaptarem-se à cultura. Ainda sob a ótica de Geertz (1996), o conceito de cultura é essencialmente semiótico, que vem ao encontro do pensamento de Max Weber quando afirma “[...] que o homem é um animal amarrado a teias de significados que ele mesmo teceu”.

Geertz (1996) concebe a cultura como uma “teia de significados” que o homem tece ao seu redor e que o amarra. Analisando a teoria de Geertz (1996), ressalta-se que o termo cultura deriva de uma análise do sistema simbólico, claramente possível pelo isolamento histórico de comunidades, revelando as relações essenciais dessa comunidade, repassadas aos descendentes por hereditariedade, evoluindo para a criação de um conjunto de ações coletivas, marcadas por uma ideologia própria, crenças, modos peculiares de se posicionar frente à sociedade. Para esse autor, a cultura nunca é individual, particular, mas pública, coletiva.

A ideia de Geertz (1996) a respeito de cultura difere da teoria de Tylor que define cultura como sendo um fenômeno natural e reforça o fato de cultura ser algo social, todavia pode-se considerar esses dois enfoques antropológicos para a construção de um conceito do termo cultura. A afirmação de Geertz (1996) de que cultura é uma ciência interpretativa, a procura de significado é deveras oportuna, pois considerando cultura um termo análogo, diversos enfoques são necessários e complementares para a construção e a re-construção de um conceito contemporâneo bastante abrangente, em que se considere a visão da sociologia, da antropologia, da história e da arte em geral, para a composição de definições particulares.

De acordo com o conceito de Johnson (1997 *apud* ÁVILA, 2006, p. 12):

Cultura é o conjunto acumulado de símbolos, ideias e produtos materiais associados a um sistema social, seja ele de uma sociedade inteira ou de uma família. Juntamente com estrutura social, população e ecologia, constituem-se em um dos principais elementos de todos os sistemas sociais e é conceito fundamental na definição da perspectiva sociológica.

Analizando o termo cultura a partir de diferentes dimensões, pode-se assinalar que enfoques diferentes são às vezes complementares: a dimensão da cultura de massa é um espelho do sistema industrial em desenvolvimento e pauta-se nas relações de consumo. Outra dimensão é a da cultura popular, que articula uma concepção do mundo em contraposição aos esquemas oficiais. Quanto à cultura erudita, ressalta-se que é transmitida de modo formal e, na maioria das vezes, articula-se na escola, sendo amparada pelas instituições formalizadas. Esses enfoques perpassam todos os aspectos da composição da cultura nacional, que é essencialmente plural, tendo em vista a formação original do povo brasileiro.

De acordo com a UNESCO (2003), cultura é compreendida como um conjunto de características espirituais e materiais, intelectuais e emocionais que definem um grupo social - engloba modos de vida, direitos fundamentais da pessoa, sistemas de valores e tradições e crenças. Percebe-se que a divulgação maior dessa cultura está no patrimônio material; por exemplo, encontramos nos postos de vendas cartões postais com imagens de exemplares da arquitetura de MS ou imagens simbólicas de artefatos indígenas com matéria-prima proveniente da fauna e da flora local.

Segundo Kashimoto, Marinho e Russef (2002, p. 36), “a cultura é caracterizada como um conjunto de atividades e crenças que a comunidade adota para enfrentar os problemas impostos pelo meio ambiente”. Considerando-se esse enfoque, a cultura contempla os diferentes aspectos da vida: conhecimentos técnicos, costumes relativos a roupas, alimentos, religião, mentalidades, valores, língua, símbolos, comportamento sociopolítico e

econômico, formas autóctones de tomar decisões e de exercer o poder, atividades produtoras e relações econômicas, entre outros.

Dessa forma, a aquisição de parâmetros próprios de uma determinada cultura é que determinarão sua sobrevivência, como por exemplo, o modo de armazenar alimentos para consumir durante as viagens no Trem do Pantanal, com cultura peculiar criada pelos trabalhadores da antiga NOB, possibilitando o consumo de alimentos saudáveis, mesmo com recursos limitados dentro dos antigos trens.

No aporte de Laraia (2006), a “cultura é um processo acumulativo, resultante de toda experiência histórica das gerações anteriores” desenvolvendo-se por intermédio da comunicação oral e da evolução humana na ocupação racional de seu próprio território, assim a cultura seria um meio, mecanismo para favorecer ao homem a vida em sociedade.

De um modo sintético e objetivo tem-se cultura como a identidade, a essência de um grupo humano, as práticas sociais e movimentos conforme um padrão adequado àquele espaço e tempo em que estão localizados. A cultura está sempre enraizada em uma base territorial, proveniente da integração do homem com a comunidade e com o espaço, adaptando-se, portanto, às diversidades locais para construir sua própria identidade.

1.2 PATRIMÔNIO

Patrimônio pode ser conceituado como a herança de uma sociedade no conjunto das realizações construídas ao longo de sua história, no que se refere à sua cultura.

A definição do termo patrimônio, seguindo Houaiss (2001), são bens de família, herança, posses. Em suma, patrimônio na perspectiva cultural refere-se aos relatos materiais e imateriais que compõem a memória coletiva de um povo. Todavia, signos materiais ou imateriais (objetos, construções, costumes, vestimentas) só podem ser considerados patrimônio se a comunidade ou alguém lhes conferir valor. Atualmente, falar de patrimônio é algo bastante complexo, pois envolve tudo o que constrói a cultura de um povo. Em uma visão etnológica, patrimônio origina-se do grego *pater*, que significa pai ou paterno. De tal forma, patrimônio se entrelaça sempre com hereditariedade, é um conjunto de bens materiais ou imateriais ligados à identidade, à cultura e à história de uma coletividade.

A visão comunitária do termo patrimônio passou a ganhar força no século XIX, após a Revolução Francesa, quando os cidadãos elegeram edificações, monumentos e

símbolos para reforçar os acontecimentos históricos. Assim, os monumentos passaram a expressar, a partir de então, fatos de natureza ímpar ou feitos grandiosos.

Funari e Pelegrini (2006, p. 19) discorrem sobre nacionalismo e patrimônio:

Em plena Revolução Francesa, em meio às violências e lutas civis, criava-se uma comissão encarregada da preservação dos monumentos nacionais. O objetivo era proteger os monumentos que representavam a incipiente nação francesa e sua cultura.

O conceito de patrimônio material representava a concretização da identidade local e esse conceito sempre esteve atrelado a um conjunto de símbolos estéticos e artísticos. Dessa forma, as produções artísticas e culturais que poderiam evocar a identidade e o passado das classes populares ficavam excluídas e se enaltecia o patrimônio material, sempre com grande enlevo artístico e com destaque ao belo o que fez com que, após as guerras mundiais, houvesse por parte de alguns países apropriação indevida de patrimônio proveniente de outros povos.

Funari e Pelegrini (2006, p. 21) ressaltam que: “mesmo em países democráticos os vestígios de povos distantes no tempo e no espaço eram tomados como parte do patrimônio nacional. A Inglaterra considerava-se a herdeira de antigas civilizações [...]”

Essas situações abusivas e inacreditáveis só servem para mostrar o quanto o patrimônio de uma nação é importante, pois retrata a história e possibilita a reconstrução de dados e fatos ocorridos e poder. Felizmente, na atualidade, muitas obras de arte que estavam em exposições e em museus fora de seu local de origem foram devolvidas aos povos legítimos.

O patrimônio cultural de uma nação, que compreende principalmente o artístico, estético, histórico, turístico e arqueológico, é importantíssimo para a sua própria sobrevivência, de forma que deve ser protegido por seus cidadãos, os quais têm a obrigação de conhecê-lo, para saber a forma ideal de protegê-lo.

Funari e Pelegrini (2006, p. 55) asseveram que :

Há muito por fazer, mas podemos afirmar que a experiência patrimonial no Brasil tem sido assimilada no seu sentido mais completo, em sintonia com a coletividade e a partir de conhecimentos antropológicos, sociológicos, históricos, artísticos e arqueológicos orientados por especialistas. A implantação de cursos de educação patrimonial, a organização de oficinas-escola e serviços em mutirão constituem em ações de importância fundamental no processo de envolvimento da população. Esse esforço, articulado com o estímulo à responsabilidade coletiva, contribuirá para consolidar políticas de inclusão social, reabilitação e sustentabilidade do patrimônio em nosso país.

O patrimônio cultural brasileiro está constituído não apenas pelas obras do passado, mas também por uma cultura viva e variada graças à rica diversidade do país (IPHAN, 1994).

O patrimônio histórico-cultural de Mato Grosso do Sul representa a sua cultura. São realizações do trabalho e criatividade de todos, que obviamente o distinguem de outras regiões. A identificação desse patrimônio e a análise se fazem necessárias neste início de século XXI, conforme descrito por Lody (1998, p. 47), no II Seminário de Patrimônio Cultural de Mato Grosso do Sul², quando aponta o seguinte:

Num mundo cada vez mais globalizado, interativo, *on line*, os valores pessoais, individuais, ganham destaque e persegue-se, ao mesmo tempo, um verdadeiro ideal de singularidade. Pode-se, inicialmente, unir os conceitos de singular, peculiar, próprio, com o de identidade, identidades. Planos de expressão do homem, do seu grupo, da sua coletividade.

A Superintendência Regional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN-MS vem atuando em muitas atividades que englobam o patrimônio do Estado de MS, tendo os seguintes bens tombados em âmbito federal:

- a) O Forte de Coimbra, em Corumbá;
- b) As Grutas do Lago Azul e de Nossa Senhora Aparecida, em Bonito;
- c) O Conjunto Histórico, Arquitetônico e Paisagístico do Casario do Porto, em Corumbá;
- d) O Complexo da EFNOB/RFFSA, em Campo Grande.

Envolvendo a questão do patrimônio ferroviário, o IPHAN-MS identifica que o inventário de toda a extensão da malha ferroviária no Estado está concluído, apresentando um espólio importante para a reconstrução da história da colonização do então Estado de Mato Grosso.

No contexto do patrimônio imaterial, encontra-se inscrito no âmbito federal, no Livro de Registro dos Saberes, desde 2005, o Modo de Fazer da Viola-de-Cocho³.

² O II Seminário de Patrimônio Cultural de Mato Grosso do Sul: cultura, desenvolvimento e preservação foi realizado pela Universidade Católica Dom Bosco e Secretaria de Estado de Cultura e Esportes, no período de 8 a 10 de julho de 1998 em Campo Grande - MS.

³ Viola-de-Cocho - é um instrumento musical encontrado nos Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, no centro-oeste brasileiro. Recebe esse nome por ser confeccionada em tronco de madeira inteiriço, esculpido no formato de uma viola e escavado na parte que corresponde à caixa de ressonância. Esse instrumento é feito da mesma maneira como se faz um cocho, objeto lavrado em um tronco maciço de árvore usado para colocar alimentos para animais na zona rural. Nesse “cocho” é afixado um tampo e as partes que caracterizam o instrumento, como o cavalete, o espelho, o rastilho e as cravelhas. A Viola-de-Cocho foi reconhecida como patrimônio nacional, registrada no Livro dos Saberes do patrimônio imaterial brasileiro.

Todo trabalho do IPHAN em Mato Grosso do Sul segue os preceitos dos artigos 215 e 216 da CF. Destacam-se em seus projetos as ações de educação patrimonial como a oficina-escola de ladrilho hidráulico em Corumbá, repassando a tradição dos mestres ladrilheiros corumbaenses e o Projeto Educar para Proteger, nos municípios de Campo Grande, Terenos, Aquidauana, Miranda e Dois Irmãos do Buriti.

De acordo com Lima (2007, p. 5), atual superintendente da 18ª SR IPHAN:

A relevância cultural de Mato Grosso do Sul não se inicia com a criação do Estado em 1977, mas revela-se desde os primórdios da ocupação de nossas terras que, segundo estudos arqueológicos comprovados por processos científicos de datação, data de aproximadamente 11 mil anos atrás. É a partir daí que nossa herança cultural começa a ser construída fundindo caracteres portugueses, espanhóis e indígenas que geraram nossa cultura, fortemente caracterizada por essa miscigenação e pela influência desses povos, o que definiu, ao longo dos tempos, nossa peculiar identidade cultural.

A diversidade cultural é um traço determinante na formação do patrimônio cultural sul-mato-grossense, pois Mato Grosso do Sul faz fronteira com dois países: a Bolívia e o Paraguai e com os Estados do Paraná, São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, possuindo na sua essência identitária a convivência com a segunda maior população nativa do país.

Essas influências estabelecem um processo de permanente diálogo multicultural e traçam a cultura local como a construção histórica um produto coletivo da vida humana.

1.2.1 Patrimônio cultural

O patrimônio cultural pode ser destacado como a herança de uma sociedade, de um país, ou de um município, e diz respeito à sua cultura.

É o conjunto das realizações construído ao longo de sua história e, sendo um produto coletivo, pertence a todos os cidadãos. Os bens materiais dependem do conhecimento acumulado pela sociedade, dos meios e instrumentos disponíveis, da criatividade de seus autores, do meio ambiente.

Considerando a diversidade cultural brasileira, o patrimônio cultural não se compõe apenas de bens edificados (patrimônio material), mas também do patrimônio imaterial, aquele ao qual podemos nomear de cultura viva, variada e recriada constantemente.

O Trem do Pantanal passa a ser um forte produto do turismo cultural, conforme afirma Moletta (1998), é o acesso ao patrimônio cultural, ou seja, à história, à cultura e ao

modo de viver de uma comunidade que embasa o turismo cultural, caracterizando-se pela motivação do turista em conhecer regiões onde seu alicerce está baseado na história de um determinado povo, nas suas tradições e nas suas manifestações culturais, históricas, religiosas.

O patrimônio cultural é subdividido pelo IPHAN (2007) em patrimônio material e imaterial. É considerado patrimônio material o conjunto de bens culturais registrado em seus quatro Livros do Tombo: arqueológico, paisagístico e etnográfico; histórico; belas artes; e das artes aplicadas. Esses estão divididos em bens imóveis como os núcleos urbanos, sítios arqueológicos e paisagísticos e bens individuais; e móveis como coleções arqueológicas, acervos museológicos, documentais, bibliográficos, arquivísticos, videográficos, fotográficos e cinematográficos.

O patrimônio imaterial é destacado e protegido por intermédio do instrumento jurídico do Registro. Os livros de registro são os seguintes: livro de registro dos saberes, que contempla os conhecimentos e modos de fazer enraizados no cotidiano das comunidades. O livro de registro das celebrações, que destaca os rituais e festas que marcam a vivência coletiva do trabalho, da religiosidade e do entretenimento. O livro de registro das formas de expressão, que destacam as manifestações literárias, musicais, plásticas, cênicas e lúdicas. Já o livro de registro dos lugares, engloba os espaços onde se concentram e se reproduzem as práticas culturais coletivas, os mercados, feiras, santuários, praças, entre outros.

O patrimônio imaterial exprime as práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas e também os instrumentos, objetos, artefatos e lugares que lhes são associados e as comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos que se reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural.

O Decreto Federal nº 3.551, de 4 de agosto de 2000, instituiu o registro de bens culturais de natureza imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, criando ainda o programa nacional do patrimônio imaterial.

A importância do patrimônio imaterial é promover e proteger a memória e as manifestações culturais representadas, em todo mundo, contido nas tradições, no folclore, nos saberes, nas línguas, nas festas e em diversos outros aspectos e manifestações, transmitidos oral ou gestualmente, recriados coletivamente e modificados ao longo do tempo.

Na visão de Fernandes (2009, p. 20-21):

O patrimônio cultural de um povo lhe confere identidade e orientação, pressupostos básicos para que se reconheça como comunidade, inspirando valores ligados à pátria, à ética e à solidariedade e estimulante para o exercício da cidadania, através de um profundo senso de lugar e de continuidade histórica. [...] Os sentimentos que

o patrimônio evoca são transcendentais, ao mesmo tempo em que sua materialidade povoa o cotidiano e referencia fortemente a vida das pessoas. Patrimônio cultural é, portanto, a soma dos bens culturais de um povo.

Percebendo a pluralidade cultural do patrimônio de MS, fica evidente a sua dinamicidade proveniente da integração de culturas totalmente diferentes, portanto os valores locais sul-mato-grossenses são expressos por meio dos bens materiais e imateriais da cultura pantaneira, cujos bens devem ser preservados para a garantia da perpetuação da memória que possibilita a narrativa da história local.

1.3 MEMÓRIA

De acordo com Todorov (2002, p. 141), “a memória é a vida do passado no presente”, ou seja, é a memória que nos permite conhecer as permanências e compreender as transformações.

Afirma Fernandes (2009) que a preservação da memória cultural visa à continuidade das manifestações culturais de uma determinada comunidade e é essa a verdadeira responsável e guardiã de seus valores culturais.

Todas essas lembranças, histórias e memórias são hoje relatadas aos mais novos por meio da história oral, e quando falamos de história oral vemos que esse é um processo de recordação construtivo e que depende da situação presente: “na maior parte das vezes, lembrar não é reviver, mas refazer, reconstruir e repensar as imagens de hoje, as experiências do passado” (BOSI, 1994, p. 55).

Aliando a história oral à formação da memória, Von Simson (2000) relata que a história oral possibilita que indivíduos pertencentes a categorias geralmente excluídas da história oficial possam ser ouvidos, deixando registradas para análise futura sua própria visão de mundo e aquela do grupo social ao qual pertencem. Portanto, possibilita que se reavivando a memória daqueles que fizeram a história, e por meio desse mecanismo, a preservação está garantida.

O resgate da memória significa o meio pelo qual se produza a continuidade temporal. Muitos estudiosos declaram que a memória pode ter duas grandes classificações: a memória individual e a coletiva.

Para Halbwachs (1990, p. 82), a memória individual é um ponto de vista sobre a memória coletiva, mudando o foco conforme o lado ocupado. O autor apresenta a seguinte reflexão: “[...] a sucessão de lembranças, mesmo daquelas que são mais pessoais, explica-se sempre pelas mudanças que se produzem em nossas relações com os diversos meios coletivos, isto é, pelas transformações desses meios, cada um tomado à parte e em conjunto”.

No aporte de Kessel (2010), a memória coletiva serve de referência para a construção do sentimento de pertença local, subsidiando a estruturação da memória individual nos campos histórico e simbólico.

Kessel (2010) reforça a relação da memória com o ambiente, o lugar, pois para moldar fatos pré-ocorridos a referência do lugar auxilia na estruturação da memória, assim como a oralidade é base para a construção da memória individual.

Para sustentar recortes resgatados via memória, alguns preceitos são importantes como: o personagem que compõe a história oral, os dados contados e/ou narrados e a figura do narrador.

Paul Thompson (1992, p. 197) afirma que: “toda fonte histórica derivada da percepção humana é subjetiva, mas apenas a fonte oral permite-nos desafiar essa subjetividade”.

Quanto à relação da memória com a narratividade, é imprescindível saber que o fato de registrar aviva a memória e grava para a posteridade dados e feitos importantes.

Bosi (1994, p. 90) apresenta a seguinte reflexão:

O narrador está presente ao lado do ouvinte. Suas mãos experimentadas no trabalho, fazem gestos que sustentam a história, que dão asas aos fatos principiados pela sua voz. Tira segredos e lições que estavam dentro das coisas, faz uma sopa deliciosa das pedras do chão, como no conto da Carochinha. A arte de narrar é uma relação alma, olho e mão: assim transforma sua matéria, a vida humana.

As narrativas contribuem para a composição de imagens da história passada àqueles que não viveram os fatos. Nesse enfoque, Fonseca (1997, p. 34) destaca que “o registro das histórias permite uma compreensão do modo de ser do indivíduo e do contexto social, de sua profissão, não como realmente existiu, mas como estes próprios sujeitos reconstroem suas experiências passadas”.

As reminiscências a respeito do Trem do Pantanal são muitas, segundo um comentário postado por Carol Alencar (2007), no site Overblog, em que suas recordações a remetem à memória e à história do povo pantaneiro, comentando que viajantes daquele trem vinham sacolejando sonhos, fugindo de paixões mal resolvidas ou faziam o percurso pelo

simples prazer de viajar. Relata ainda a lembrança do cheiro da relva molhada de orvalho, quando o trem estava próximo ao rio Paraguai (ALENCAR, 2007).

“A memória poderá ser conservação ou elaboração do passado [...]” (BOSI, 1994, p. 68). Refletindo a respeito da teoria de Bosi, é possível crer que, por meio da memória, não importando seu caráter individual ou coletivo, é possível a uma comunidade proteger sua história, conhecendo o passado para constantemente reconstruir o presente com base nas experiências pregressas.

1.4 TERRITÓRIO E TERRITORIALIDADE

Os conceitos de território e territorialidade consistem em base para a interpretação do objeto desta pesquisa e conforme a tendência dentro das ciências sociais em foco pode apresentar aspectos múltiplos.

A geografia humanística configura território e lugar a espaço vivido, familiar às pessoas. Assim, território é a razão para as relações humanas, o próprio ato de reconhecer o território como seu, demonstra se o sujeito consegue se perceber enraizado nele, sendo importante na construção das relações sociais.

Para Tuan (1976), o exercício de produzir a história de um local implica o reconhecimento de processos de identificação dependentes de sistemas culturais que articulam relações de vizinhança, territorialização e sentimento de pertença.

O Trem do Pantanal, em seu território, pode ser contextualizado como patrimônio das localidades onde se insere, sendo uma alternativa viável no âmbito do desenvolvimento local (DL). Podem ser consideradas como patrimônio as comunidades circunvizinhas das estações, dos trilhos, enfim de todo o movimento social gerado pelo trem, porque atualmente há um clima favorável ao desenvolvimento local na perspectiva endógena do comunitário-local de capacidades, competências e habilidades para que cada comunidade possa assumir o seu próprio processo de desenvolvimento.

Tuan (1976) apresenta uma abordagem humanista, ou seja, com um recorte na psicologia, destacando o território como uma porção do espaço, em relação ao qual se desenvolvem afetos, por intermédio de experiências individuais e/ou coletivas.

O Trem do Pantanal está carregado do sentimento de pertença, da população de MS, sendo muito clara a correspondência entre o homem e o lugar, entre uma sociedade e sua

paisagem, sentimento pleno de afetividade, gerando uma relação cultural, no sentido mais amplo, marcando assim o seu local, o seu território ou seu espaço vivido.

O desenvolvimento trazido ao Estado por meio dessa atividade turística, precisa ser visto como desenvolvimento econômico sustentável, sendo assim, a preservação do patrimônio cultural ocorre se a localidade assumir seu papel determinante na definição de suas metas e efetivar um processo de planejamento integrado e contextualizado. Segundo Coriolano (2001, p. 63): “sem infra-estrutura urbana, sem educação, sem profissionalismo, sem ética, não há turismo saudável”.

Segundo Marques (2001), o território é algo dinâmico e flutivo, o que implica o desenvolvimento em escala humana. Assim, é essencial que os distritos e municípios do trajeto do Trem do Pantanal tenham projetos consistentes e duráveis, oportunizando o desenvolvimento crescente e eliminando a estagnação, ou seja, investindo no desenvolvimento do território ocupado pela história da ferrovia Noroeste do Brasil em Mato Grosso do Sul.

Portanto, o território é a razão para as relações humanas reforçarem seu sentimento de pertença. O próprio ato de reconhecer o território como seu demonstra se o sujeito consegue se perceber enraizado nele e se esta sendo importante na construção das relações sociais.

Raffestin (1993) assinala que o território é o espaço para o qual se planejou um dado projeto/trabalho, seja de transferência de energia ou informação e que, por consequência, revela relações marcadas pelo poder.

No enfoque desta pesquisa, torna-se imprescindível compreender os fundamentos sociais, econômicos e éticos presentes no processo de formação da Região do Pantanal de Mato Grosso do Sul. Assim, o patrimônio cultural da sociedade sul-mato-grossense tem uma tendência voltada para o modelo capitalista contemporâneo. Nesse contexto, identifica-se que a relação entre patrimônio cultural e organização social permite uma leitura mais abrangente das mensagens ideológicas subjacentes ao patrimônio. Definir, particularizar e compreender o abrangente conceito de território é base para se entender o contexto da pesquisa em tela.

Mitidiero (2009) afirma que o território é uma ordenação de espaço no qual é atribuída uma identidade territorial aos grupos sociais que se organizam e trocam relações em todos os níveis, inclusive o patrimonial, em que o agente principal pode ser ou não uma instituição pública ou privada.

Brand (2009) define território como algo em permanente reconstrução, dinâmico, perpassando pela evolução das sociedades tradicionais, local em que os homens por meio de sua cultura transformam o meio em que vivem.

Afirma Le Bourlegat (2010) que, nesse atual mundo globalizado, em que as relações entre o lugar e o mundo mediadas pelos territórios político-institucionais tornam-se cada vez mais relevantes, a ordem local transforma-se em força interna de desenvolvimento. O território pode ser compreendido como o conjunto dos sistemas naturais de um determinado país ou determinada área, com os fatos construídos pelo homem.

Franco (2002, p. 103) apresenta uma ligação clara entre território e desenvolvimento, inferindo que:

O desenvolvimento é sempre o aparecimento do que não existe, é uma fórmula nova, que cada localidade deve encontrar para se expressar no mundo. Mas é preciso que as pessoas aprovem isso, tenham orgulho de pertencer àquela comunidade e gostem de viver ali.

Por isso, é necessário identificar a comunidade, o espaço vivido para propor ações que motivem a sociedade ao desenvolvimento local, sendo essencial contextualizar território e territorialidade. Portanto, territorialização pode ser considerada como um movimento que modifica as comunidades, com características de solidariedade e preponderância de relações primárias tão importantes para a composição da coletividade.

Santos (1994a) ressalta que território não é apenas o espaço formado pelo conjunto de sistemas naturais, mas aquele formado pelo sistema de coisas superpostas, que deve, sobretudo, ser conceituado como o território ocupado, vivido, onde as pessoas se relacionam, residem, trabalham, compram, estudam, vendem, têm as suas práticas religiosas e espirituais, formam suas identidades, desenvolvem os sentimentos de pertencimento. Segundo esse autor, território é visto no contexto social e seu reconhecimento proporciona a análise da relação grupo/lugar.

Santos (1994b, p.15) afirma que “é o uso do território e não o território em si mesmo, que faz dele o objeto de análise social”. Assim, sob a ótica do desenvolvimento local, a ocupação das estações desativadas na rota do Trem do Pantanal apresenta novo enfoque espacial, de identificação com o lugar o qual a comunidade está inserida e, por si só, a valorização espacial desse lugar: a territorialização.

No aporte de Lastres e Cassiolato (2004, p. 25):

A territorialidade refere-se às relações entre um indivíduo ou grupo social e seu meio de referência, manifestando-se nas várias escalas geográficas - uma localidade, uma região ou um país - e expressando um sentimento de pertencimento e um modo de agir no âmbito de um dado território. A territorialidade reflete o vivido territorial, em toda a sua abrangência e em suas múltiplas dimensões: cultural, política, econômica e social.

Já Rosendhal (2005) sustenta que o termo território apresenta um nítido caráter cultural, principalmente em referências a agentes sociais que compõem grupos étnicos ou religiosos:

Nos tempos atuais o território, impregnado de significados, símbolos e imagens, constitui-se em um dado segmento do espaço, via de regra delimitado, que resulta da apropriação e controle por parte de um determinado agente social, um grupo humano, uma empresa ou uma instituição.

Dessa forma, para Rosendhal (2005), a territorialidade deve ser reconhecida, como uma ação, uma estratégia de controle. Referindo-se ao Trem do Pantanal, o retorno desse produto turístico oportuniza à comunidade executar a reordenação do espaço e a troca de relações em todos os níveis sociais.

Pode-se destacar conceitos para a palavra território, mas para o mote desta pesquisa, enfatiza-se a ideia de apropriação de um espaço, cuja parcela geográfica ocupada por uma comunidade se apropria do lugar e reconhece nele sua história, sua identidade. Assim, a territorialização é um ato essencial para a construção do sentimento de pertença local.

1.5 COMUNIDADE

O termo comunidade aplica-se em ampla referência, seja no contexto de aldeias, clubes, grupos étnicos e até nações e, como tantos objetos de estudo das ciências sociais é um termo polissêmico.

Na visão de Pierson (1968), é na comunidade que flui a solidariedade, assim, a comunidade se faz essencial. Para esse autor, a comunidade se define pela simbiose, (isto é, simples viver em comum); a sociedade se define pela solidariedade; que permite a construção de uma unidade.

Para se entender as relações desenvolvidas no contexto das comunidades, pontuam-se as noções de Pierson a respeito de relacionamentos primários e secundários existentes no espaço de uma comunidade.

Os relacionamentos primários são aqueles ocorridos na vizinhança, no bairro, na cidade, na igreja, nas atividades de esporte. Dessa forma, as comunidades se solidificam pelos relacionamentos primários.

Já os relacionamentos secundários: decorrem e se respaldam em regras formais (leis, regimentos, regulamentos, normas e decisões coletivas). Portanto, as sociedades regem-se pelos relacionamentos secundários.

Considerando a teoria de Pierson (1968), a comunidade ideal para o desenvolvimento local é aquela em que haja certa preponderância dos relacionamentos primários sobre os secundários ou no máximo se estabeleça o equilíbrio entre essas duas categorias.

Refletindo sobre a teoria do autor, percebe-se que a comunidade é vista como um círculo de pessoas que vivem juntas, que permanecem juntas, de sorte que buscam não este ou aquele interesse particular, mas um conjunto inteiro de interesses, reforçando que a comunidade organizada é condição para o sucesso de ações que impulsionem o desenvolvimento local.

Nessa mesma linha teórica, Weber (1987, p. 77) apresenta o seguinte conceito para comunidade: “chamamos de comunidade a uma relação social na medida em que a orientação da ação social, na média ou no tipo ideal baseia-se em um sentido de solidariedade: o resultado de ligações emocionais ou tradicionais dos participantes”.

Quando o enfoque é para a comunidade, é necessário considerar que a solidariedade é um fator imprescindível no alcance de ganhos para o grupal.

No aporte de Castilho, Arenhardt e Bourlegat (2009, p. 162), “a comunidade é uma forma de praticarmos a solidariedade e o lugar ideal para unir forças no sentido de lutar para diminuir as diferenças sociais que assolam a nossa realidade”. Essa afirmação reforça o fato de que se pode pensar de forma comunitária. Os ganhos para o grupo social em enfoque será evidente, sendo a comunidade um lugar para se solidificar relações de cooperação ampliando atos de cidadania.

Tönnies (1973) já ressaltava que a confiança é a essência da comunidade, assim como grupos sólidos organizados ampliam as potencialidades da comunidade e são capazes de atingir ganhos sociais que levem a comunidade a um grau de desenvolvimento local.

Para que a comunidade caminhe ao desenvolvimento local é preciso que ocorra a quebra do paradigma do individualismo, para o qual caminha a sociedade contemporânea.

De acordo com Ávila (2001, p. 34):

A cada dia que passa, a população se torna cada vez menos capaz de se organizar, administrar, solucionar ou pelo menos participar ativamente da resolução de seus problemas básicos. A sociedade, assim como a comunidade, passa por um processo de individualismo no qual se perde o caráter coletivo das ações e das queixas ou reivindicações e, ao mesmo tempo, perdem-se os valores que são referências e servem como padrão comunitário de organização, mobilização e participação.”

Reafirmando essa premissa, Franco (2002, p. 50-51), assinala que:

Pode-se dizer que haverá mudança social quando houver alteração do capital humano e do capital social, assim fica óbvio que a estabilidade dos sistemas sociais é derivada de modificações no manejo social, pois uma comunidade solidária deve gerar necessariamente desenvolvimento social.

Franco (2002) aponta ainda que o desenvolvimento local de um lugar depende, especialmente, do nível de envolvimento da comunidade com o local. Dessa forma, há que se sensibilizar a comunidade para que os agentes de desenvolvimento local possam aproveitar os recursos endógenos, motivando a identidade local e fazendo com que o sentimento de pertença local contribua com o processo de desenvolvimento da comunidade.

Para uma política de desenvolvimento local, a comunidade precisa estar articulada em todos os seus segmentos com a participação da sociedade civil, das organizações não governamentais, das instituições privadas e, de modo imprescindível, com a força das políticas públicas. Assim, o social trabalhará em prol do desenvolvimento local.

1.6 IDENTIDADE

O projeto do Trem do Pantanal demonstra que a afirmação da identidade cultural é tão necessária ao fortalecimento de cada localidade, que se solidifica com ações de educação patrimonial, pois por intermédio do trem, passageiros deste e de outros Estados vivenciam novas experiências, explorando sentidos variados: como a poética visão do relevo e da vegetação, o aroma do pantanal por meio das fazendas e dos peões e a música do embalo do trem nos trilhos, dando vida e forma especial ao local, onde se integram indivíduos e espaço físico, onde a história é contada e recontada.

Um dos aspectos mais importantes para perceber e compreender o sentimento de pertença é o relativo ao passado histórico, uma vez que esse é um fator relevante nos sentimentos de amor e afeto atribuídos ao lugar (TUAN, 1980).

Segundo Da Matta (1991), a identidade do povo brasileiro reflete-se na maneira pela qual os indivíduos se inter-relacionam. Assim, os diversos fluxos migratórios

acrescentam marcas de culturas distintas em Mato Grosso do Sul (MS) e encontram, na questão geográfica fronteiriça, terreno propício para o seu desenvolvimento. Estando no inconsciente coletivo do povo, ou seja, na identidade sul-mato-grossense referencial do ambiente pantaneiro, dentre os quais o Trem do Pantanal, recentemente ativado é um forte marco, aliado à flora e à fauna pantaneira, à música regional e à arte de nossos grandes expoentes como Humberto Espíndola, Ilton Silva, dentre outros, apontam para a multiplicidade intercultural de MS.

Tönnies (1973), ao focar o sentimento de pertença, estabelece que o fundamento de uma comunidade tem laços pessoais de reconhecimento mútuo e de adesão aos princípios e visões de mundo comum, que fazem com que as pessoas se sintam participantes de um território comum.

Já Castells (1999) estabelece que as identidades são formadas culturalmente, assim, se edificam em torno de um conjunto específico de valores cujo significado e uso compartilhado são marcados por códigos específicos de autoidentificação.

Acreditando na afirmação de Freire (2000), “se a educação sozinha não transforma a sociedade, sem ela tampouco a sociedade muda [...]”, tem-se a educação patrimonial como um instrumento de alfabetização cultural, possibilitando ao indivíduo fazer a leitura do mundo que o rodeia, levando-o à compreensão do universo sociocultural e da trajetória histórico-temporal em que está inserido.

Preconiza Bourdin (2001, p. 222) que “a gestão local deve se preocupar em coordenar, organizar a oferta de serviços e os dispositivos que possibilitem a livre expressão da comunidade”. É uma maneira mais prática e mensurável de participação por meio da educação para a cooperação.

Para Bonnemaïsson (2002, p. 91), “a correspondência entre o homem e o lugar, entre uma sociedade e sua paisagem, está carregada de afetividade e exprime uma relação cultural no sentido amplo da palavra”.

Para se focar as concepções de identidade, Hall (2004) propõe três concepções: inicialmente, a do sujeito do iluminismo, baseada no indivíduo totalmente centrado, unificado e dotado da razão; posteriormente, a do sujeito sociológico que reflete a ideia de que o núcleo interior do sujeito não era autônomo e autossuficiente, porém, composto por suas relações sociais e, finalmente, a do sujeito pós-moderno, as quais espelham mudanças estruturais e institucionais que tornam o processo de identificação instável, provisório e inconstante.

1.7 CAPITAL SOCIAL

O capital social na concepção de Bourdieu (1990) é entendido como a soma de recursos decorrentes da existência de uma rede de relações de reconhecimento mútuo institucionalizado em campos sociais.

Fukuyama (1996) mostra a confiança como um elemento indispensável na construção do capital social e ressalta que a identidade da comunidade é a base para a solidificação do capital social. Sobre capital social, o autor conceitua-o como “o conjunto de valores ou normas informais, comuns aos membros de um grupo, que permitem a cooperação entre eles”, reforçando, portanto, a condição imprescindível para a estruturação do capital social, laços de confiança (FUKUYAMA, 2000, p. 28).

Robert Putnam (1996) argumenta que para aumentar a eficiência da sociedade é preciso reforçar as características que a compõem, como a organização social e a confiança. Uma comunidade desenvolve-se a partir do momento em que consegue dinamizar suas potencialidades, ou seja, multiplicar seu capital social.

Ávila (2000, p. 68) teoriza que “o núcleo conceitual do desenvolvimento local consiste essencialmente no efetivo desabrochamento das capacidades, competências e habilidades de uma comunidade definida”. Portanto, o capital social, que é composto, em suma pelas relações grupais (sindicatos, ONG's, associações), é imprescindível para a comunidade apropriar-se de suas potencialidades, gerando, por meio das ações, uma sociedade realmente cidadã.

Já sob a ótica de Martín (2001, p. 62), o processo de formação do desenvolvimento local só é possível em uma comunidade solidária com investimentos no capital social:

Un proceso dinamizador de la sociedad local para mejorar la calidad de vida de la comunidad local, siendo el resultado de un compromiso por el que se entiende el espacio como lugar de solidaridad activa, lo que implica cambios de actitudes y comportamientos de instituciones, grupos e individuos.

Esse conceito relaciona-se à ideia de Barquero (2002) que estabelece ser o capital social um elemento importante na construção do conceito de desenvolvimento local, permitindo que a comunidade resolva situações de conflitos de grande competitividade entre seus pares e avance por meio da ajuda mútua, a um nível ideal de cooperação capaz de impulsionar o desenvolvimento local.

Segundo Marteleto e Silva (2004, p. 48):

O capital social é definido como as normas, valores, instituições e relacionamentos compartilhados que permitem a cooperação dentro ou entre os diferentes grupos sociais. Dessa forma, são dependentes da interação entre, pelo menos, dois indivíduos. Assim, fica evidente a estrutura de redes por trás do conceito de capital social, que passa a ser definido como um recurso da comunidade, construído pelas suas redes de relações.

Kliksberg (2007) ressalta que as potencialidades do capital social e da cultura devem ser fatores que agregam valores ao desenvolvimento econômico e social. Destaca ainda que o ser humano não é só um meio de desenvolvimento, mas sua finalidade última.

Evidencia-se entre os bens de capital humano - a educação, pois os níveis de escolarização média de uma sociedade são fatores determinantes para gerar, absorver e difundir tecnologias, saberes e, dentre esses, a cultura se sobrepõe. A cultura caminha ao lado da educação, sendo um fator decisivo de coesão social, pois por meio da cultura as pessoas podem reconhecer-se mutuamente e desenvolver a autoestima coletiva.

Castilho, Arennhardt e Bourlegat (2009) destacam que, antes de querer promover o desenvolvimento econômico, é preciso criar ou construir valores sociais que propiciem o fortalecimento do capital social e da identidade local, com o objetivo de dinamizar a atividade econômica. Nesse contexto, aumenta a capacidade de as pessoas se associarem em torno de interesses comuns e melhores serão as condições de desenvolvimento.

Reforçando essa teoria, tem-se, ainda, a reflexão da cientista política Elinor Ostrom (2010, p. 1) que “a cooperação é a chave do sucesso para qualquer sociedade. Sem cooperar, o ser humano está fadado ao fracasso”, evidenciando, dessa forma, o papel do associativismo na questão do desenvolvimento local.

Para se elevar o índice do capital social de qualquer comunidade é preciso elevar o grau de cooperação entre os membros desse grupo e, para que haja cooperação, é essencial haver confiança.

1.8 DESENVOLVIMENTO LOCAL

No conceito de Ferreira (2004), o sinônimo de desenvolvimento é crescimento, progresso. Porém, desenvolvimento local vai além do viés socioeconômico, é muito mais do que investimentos econômicos para elevar uma dada localidade, contempla sim a dimensão econômica, porém se expande abrangendo: a dimensão cultural, a ambiental, a físico-territorial, a político-institucional e a tecnológica.

Paula (2011) afirma que uma concepção contemporânea de desenvolvimento parte do pressuposto de que promovê-lo é investir em diferentes escalas: desenvolvimento humano, desenvolvimento social e desenvolvimento sustentável.

No entendimento de Franco (2002, p. 20), para que haja desenvolvimento local é preciso compreender que todo desenvolvimento parte do protagonismo local, ou seja, o desenvolvimento só ocorre se houver o sonho, o planejamento e a ação das pessoas que compõem a comunidade (o local).

Outro fator básico no processo de desenvolvimento local é o empoderamento⁴ dos atores sociais.

Por intermédio do desenvolvimento humano é possível ampliar os índices do desenvolvimento econômico, aumentar a ocorrência dos fatores condicionantes para o desenvolvimento local, que são o capital social, o compromisso da governança para com o povo e o uso consciente do capital natural.

A comunidade média ideal para efeito do desenvolvimento local é aquela *stricto sensu* em que haja certa (não exagerada) preponderância dos relacionamentos primários sobre os secundários ou no máximo se constate o equilíbrio entre essas duas categorias: a localidade demasiadamente primarizada é muito conservadora e fechada, tendendo a se manter no isolamento; e a muito secundarizada já se encontra esfacelada em termos de seus comuns sentimentos, interesses, objetivos, perfis de identidade e outros laços de coesão espontânea, sem os quais o desenvolvimento não emergirá de dentro para fora da própria comunidade, mesmo que à semelhança de nascimento por parto induzido, no qual os agentes e fatores externos não extrapolem os papéis de apenas indutores (ÁVILA, 2000, p. 70-73).

De acordo com Bourdin (2001), o grande desafio da questão de desenvolvimento local são as relações, que são objeto de associações diversas, complexas, estáveis ou instáveis. Esse autor evidencia três processos que estão no centro das preocupações contemporâneas:

[...] A patrimonialização, que consiste na criação e na apropriação de um patrimônio, material ou imaterial, localizado ou deslocalizado; a pertença, isto é, a inserção dos indivíduos em grupos e a implementação desta inserção; e a localização, quer dizer, a associação entre o lugar e ação. Esses processos podem estar totalmente ligados e inseridos numa relação com o mundo que faz do enraizamento um valor de base (BOURDIN, 2001, p. 216).

O desenvolvimento é um processo de transformação econômica, política e social, por meio do qual o crescimento do padrão de vida da população tende a tornar-se automático

⁴ O empoderamento, segundo Romano (2002), é uma *abordagem* que coloca as pessoas e o poder no centro dos processos de desenvolvimento e um *processo* pelo qual as pessoas, as organizações, as comunidades tomam controle de seus próprios assuntos, de sua própria vida e tomam consciência da sua habilidade e competência para produzir, criar e gerir. ROMANO, Jorge O. *Empoderamento: enfrentaremos primeiro a questão do poder para combater juntos a pobreza*. International Workshop *Empowerment and Rights Based Approach in Fighting Poverty Together*. Rio de Janeiro, Brasil, 4 a 6 de setembro, 2002.

e autônomo. Trata-se de um processo social global, em que as estruturas econômicas, políticas e sociais de um país sofrem contínuas e profundas transformações. Não tem sentido falar em desenvolvimento apenas econômico, ou apenas político, ou apenas social (BRESSER-PEREIRA, 2003).

No Brasil, percebe-se que tanto o patrimônio material como o imaterial estão em constante crescimento. O povo continua se expressando e adaptando seu modo de vida com os padrões vigentes do sistema político, econômico e social. Porém, a divulgação do patrimônio por meio do turismo é uma maneira de colaborar com a permanência desse patrimônio e ressaltar a cidadania, como bem destaca Rodrigues (2001, p. 15):

A atividade turística é, portanto, produto da sociedade capitalista industrial e se desenvolveu sob o impulso de motivações diversas, que incluem o consumo de bens culturais. O turismo cultural, tal qual o concebemos atualmente, implica não apenas a oferta de espetáculos ou eventos, mas também a existência e preservação de um patrimônio cultural representado por museus, monumentos e locais históricos.

Para Brand, Marinho e Lima (2007, p. 337), “[...] a história aparece como condição essencial para o desenvolvimento local, uma vez que materializa certas articulações essenciais entre memória, identidade e participação coletiva”.

A preservação dos valores culturais por meio da educação se faz instrumento estratégico e eficaz para o exercício pleno da cidadania, por meio da utilização dos elementos da memória cultural e da consolidação de pilares e valores identitários.

A educação é importante na composição do capital humano que leva ao desenvolvimento local, pois baixos níveis de capital humano indicam baixos níveis de desenvolvimento.

Dowbor (2006) destaca ser essencial ligar educação e desenvolvimento, pois é necessário formar pessoas que possam participar de forma ativa das iniciativas capazes de modificar de forma positiva o seu entorno, por meio de dinâmicas construtivas.

Paulo Freire sempre acreditou que o desenvolvimento só seria possível por intermédio da educação, afirmando que sem a educação a sociedade não muda.

A teoria de Piaget (1971) referenda as ideias de Dowbor (2006) e Freire (2000): “a principal meta da educação é criar homens que sejam capazes de fazer coisas novas, não simplesmente repetir o que outras gerações já fizeram”.

Os investimentos em cultura e educação no Brasil são essenciais para o alcance de um nível ideal de desenvolvimento, o Brasil foi um dos países que na atualidade tiveram

grande crescimento econômico, todavia a distância entre desenvolvimento econômico e desenvolvimento social é muito elevada, impedindo o progresso real.

2 PATRIMÔNIO CULTURAL DA NOROESTE DO BRASIL - NOB: REVITALIZAÇÃO DO TREM DO PANTANAL

“A boiada ficou na estação
Eu parti já tem mais de um verão
Meu cavalo nessa lida acostumou
Há tanto tempo que o tempo nem notou”.

Letra de Geraldo Espíndola e Celito Espíndola (1996)

2.1 ASPECTOS HISTÓRICOS DA FERROVIA NOROESTE DO BRASIL

Devido à grande importância da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil para o desenvolvimento do então Estado de Mato Grosso, desde o século XIX havia estudos e especulações de uma forma adequada de se estabelecer a ligação férrea, pois o transporte era difícil e só realizado por meio de navegação. Portanto, importantes fontes documentais comprovam a grandiosidade da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil para o desenvolvimento do país. Dessa forma, a presente pesquisa ressalta a utilização de dados constatados em inúmeras publicações sobre o tema, comprovação de índices em censos oficiais brasileiros e consultas em sites especializados em História da Ferrovia.

O engenheiro, Carlos Miguel Mônaco, diretor da Noroeste do Brasil de 1960 a 1980, ressalta que as dificuldades para a construção da EFNOB foram muitas e que “[...] é importante levar em consideração a realidade daquele contexto; onde os conceitos de ecologia, minorias e direitos humanos não existiam” (MÔNACO, 1999).

O comentário de Mônaco (1999) demonstra a importância de se discutir conceitos de desenvolvimento local, que viriam a garantir a elevação do Índice de Desenvolvimento Humano - IDH das cidades, sem, no entanto, transformar o curso da história.

Destaca-se como fator de projeção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil a ideia de ligação interoceânica entre a Arica (Peru) e Santos (Brasil), numa dimensão geo-política da origem da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil no contexto sul-americano.

Mapa 1 - Conexão ferroviária entre Brasil e Peru - Ligação interoceânica Arica-Santos



Fonte: IPHAN 18 SR/MS / 2009.

O crescimento do Sul de Mato Grosso nas primeiras décadas do século XX se deu pela implantação da ferrovia que facilitou o intercâmbio com outras cidades do Brasil. Com a estrada de ferro, a circulação de mercadorias e de passageiros se intensificou, dinamizando a vida das localidades por onde os trilhos passavam. A ferrovia foi construída para o Oeste, sob a alegação da guarnição das fronteiras internacionais com a Bolívia e com o Paraguai.

As dificuldades que os engenheiros e trabalhadores da NOB teriam que enfrentar para a realização desse grandioso projeto, no ano de 1907, chegou a Campo Grande, a serviço da Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, pelo engenheiro Emílio Schnoor, com uma grande comitiva, objetivando o estudo da localidade e a agrimensura do espaço para a realização do projeto que traçaria o percurso da ferrovia.

Com relação a esse fato, Higa (2001, p. 12) relata que:

Com seu contemporâneo Machado Mello, Emílio Schnoor foi um desbravador com suas ferrovias, tornando-as em grandes linhas de penetração pelo interior, propiciando o nascimento de vilarejos e o desenvolvimento de numerosas cidades”.

A construção da ferrovia teve duas forças de trabalho (Foto 1) com um grande número de trabalhadores, em que muitos deles acabaram permanecendo nas localidades de suas frentes de trabalho e não retornaram mais aos seus locais de origem.

A respeito de tal fato, Campestrini e Guimarães (1997, p. 111) apresentam a seguinte perspectiva:

Em 1908, no governo de Afonso Pena, foi abandonado o projeto Itapura-Cuiabá, optando-se por Itapura-Corumbá. Emílio Schonoor, encarregado de estabelecer o traçado, incluiu nele a cidade de Campo Grande. A implantação da linha teve duas frentes: uma partiu (em 1908) de Porto Esperança, enfrentando a serra, os charcos do Pantanal e a malária; pouco depois, começou a de Três Lagoas. Os trilhos encontraram-se, na estação Ligação, nos arredores de Campo Grande, em 1914, possibilitando a ligação férrea entre Bauru e Porto Esperança, fazendo-se a travessia do rio Paraná, em Três Lagoas, por ferry-boat.

Em 1914, os trilhos da EF Itapura-Corumbá chegavam a Campo Grande, significando progresso, pois a população estava se libertando das dificuldades do primitivismo dos carros de boi e carroças e lombos de burros.

O jornal O Estado de Matto Grosso, em sua edição de 7 de setembro de 1914, notificou que a “população local desse fato histórico se encontra em duas frentes de trabalho e os homens romperam em vias e gritos seus esforços para a nova construção”. A conclusão da empreitada foi desenvolvida numa alegria estrondosa e os dois últimos trilhos foram montados ao som de foguetes e vivas (MÔNACO, 1999).

Sob essa ótica, Queiroz (2004, p. 27), relata que:

Em 1914, pouco a leste de Campo Grande (num ponto batizado precisamente com o nome de Ligação), a esperada junção entre as duas pontas de trilhos, sendo declarada aberta ao tráfego toda a linha entre Bauru e Porto Esperança. Enquanto isso, prosseguiram os desentendimentos entre o governo federal e a Companhia, chegando as coisas a tal ponto que, em dezembro de 1917, a União decidiu encampar a própria Bauru-Itapura. Uma vez encampada, essa estrada foi incorporada em 1918 à Itapura-Corumbá, e logo se consolidou, para designar a ferrovia resultante, o nome de Noroeste do Brasil.

Foto 1 - Estação de Ligação em 1914



Fonte: Arruda (2009, p. 112)

Entre os imigrantes que trabalharam na construção da Estrada de Ferro NOB destacam-se os japoneses que atuaram na construção da ferrovia, tendo a opção de permanecer no local, dando um grande passo para a colonização no sul de Mato Grosso. O grupo de japoneses que chegou com os trilhos são oriundos, na maioria, da ilha de Okinawa - Sul do Japão. Destacam-se como característica o tom da pele mais escuro e elementos culturais específicos, como o Sobá de Okinawa⁵. Esse alimento passa a ser reconhecido oficialmente, a partir de 2006, como patrimônio imaterial de Campo Grande, Capital de Mato Grosso do Sul. A migração das mais diversas regiões do Brasil contribuiu para o seu desenvolvimento e com as características culturais do povo deste Estado.

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, partindo de Itapura-SP e de Porto Esperança-MT, nas proximidades da estação, convenientemente denominada Ligação, houve a inauguração do referido trecho, em 1914⁶, cortando o então Estado de Mato Grosso, sendo a circulação do trem um item essencial para o desenvolvimento do Estado e importante para a integração econômica do centro-oeste.

⁵ Sobá de Okinawa - prato típico do Japão feito com macarrão e molho de carne, coberto com omelete e cebolinha, patrimônio imaterial de Campo Grande, por meio do Decreto Municipal nº 9.685, de 18 de julho de 2006.

⁶ Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/portoesperanca.htm>. Acesso em: 4 ago. 2011.

O trem renovou a esperança de desenvolvimento de muitos municípios que se encontram em seu percurso, como exemplo de crescimento populacional e econômico da rota do trem. Destacam-se as palavras do engenheiro-chefe da construção da Estrada de Ferro, Sylvio Saint Martin, o qual assinala que o município de Aquidauana: “[...] era cidade que possuía clima saudável, sendo bem alinhada e em constante aumento, com ponto terminal de navegação fluvial e importante empório comercial de parte do Oeste do Estado” (AYALA; SIMON, 1914).

Para reforçar a tese de desenvolvimento local, Ávila (2006, p. 75) aponta que o “desenvolvimento local, na perspectiva da endogeneização comunitário-local de capacidades, competências e habilidades fazem com que cada comunidade-localidade comece a assumir seu próprio desenvolvimento”. Fica evidente que a ferrovia oportunizou o crescimento populacional dos municípios por onde passavam os trilhos (Tabela 1).

Tabela 1 - População total do município e população do distrito-sede do município em números (Censo de 1920, 1940, 1950 e 1960).

Ano	Corumbá		Campo Grande	
	População total do município (hab.)	População urbana do distrito da sede (hab.)	População total do município (hab.)	População urbana do distrito da sede (hab.)
1920	19.547	---	21.360	---
1940	29.521	13.319	49.629	23.054
1950	38.734	18.725	57.033	31.708
1960	58.490	36.744	73.258	64.477

Fonte: Queiroz (2004, p. 364).

A consolidação da região de forma articulada a uma base econômica expressiva aconteceu após a Guerra do Paraguai em função da erva mate e da dinamização da pecuária tradicional. Conforme reforça Sodré (1941, p. 111 *apud* QUEIROZ, 1997, p. 27):

A Noroeste do Brasil vinha resolver um problema geográfico de primeira ordem, em relação ao Oeste: constituiria o vínculo [...] que uniria os territórios mato-grossenses ao corpo do Brasil, do qual estavam divorciados, obrigados a depender da via fluvial do rio Paraguai, viável [...] mas que nos colocava na situação de aceitar a preponderância estranha das forças orientadas para a bacia platina, em lugar de corresponder ao apelo das forças nacionalizadoras que atraem para a zona amazônica ou para os portos do Atlântico, no litoral paulista.

A instalação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil no Estado de Mato Grosso gerou impactos positivos na vida da população de Campo Grande, desde o traçado das ruas,

seguindo o formato de tabuleiro de xadrez até a decretação do 1º Código de Posturas da Villa de Campo Grande, em 1905, com diretrizes de ocupação e medidas de higiene e saúde pública.

A ferrovia favorece a transferência do eixo econômico fluvial Cuiabá - Corumbá para Campo Grande - São Paulo e, no tocante à influência da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na dimensão estratégico-político-militar, em 1921. Por intermédio do Ministro da Guerra Pandiá Calógeras, ficou estabelecida a transferência do Comando da Circunscrição Militar⁷ de Corumbá para Campo Grande. Os militares, instalados na localidade, apresentavam novas ideias e experiências políticas, oportunizando o que se pode chamar de primeiras ações de desenvolvimento local, uma vez que utilizavam as potencialidades da população do local e o conhecimento tácito da população local e de novos moradores para agregar valor à região e ampliar as oportunidades de trabalho e melhorar a qualidade de vida de todos (Foto 2).

Foto 2 - Quartel do Comando Geral, em 1940



Fonte: Weingärtner (1995, p. 7).

A respeito dessa questão Weingärtner (1995) comenta que, com a regularização das viagens ferroviárias, Campo Grande passa a ser um polo irradiador de ideias, com grande afluxo de imigrantes e migrantes, o que gera a constante oxigenação de ideias, por meio do envolvimento da população local com a vida socioeconômica e política da cidade e do Estado de Mato Grosso.

⁷ Complexo de quartéis que agregaria todas as unidades militares sediadas no Estado de Mato Grosso, consequentemente, Campo Grande passa a ter status de capital militar.

Ao longo de sua existência, a EFNOB passou por diferentes denominações e regimes jurídicos. Inicialmente, de propriedade federal, a NOB passou ao regime autárquico em 1942 e, em 1957, foi integrada à Rede Ferroviária Federal - RFFSA.

No ano de 1996, a ferrovia passou a ser denominada “NOVOESTE”, sendo operada por uma empresa privada. Em junho de 1998, a “Novoeste” foi incorporada à Ferropasa - Ferronorte Participações S.A. e, em 2002, foi criada uma nova empresa: a Brasil Ferrovias S.A., associando em um só grupo a Ferronorte, a Ferroban e a Novoeste. A partir de 2006, o controle da Brasil Ferrovias passou para a América Latina Logística - ALL que, por intermédio de seu presidente Bernardo Hess, firmou a realização de investimentos virtuosos para recuperar o transporte ferroviário.

Portanto, as mudanças e a privatização do sistema ferroviário nacional que tinham por objetivo a desoneração da União, tiveram consequências desastrosas, pois as empresas administradoras da malha ferroviária não fizeram investimentos em melhorias das linhas e em estímulo ao transporte ferroviário como opção à população usuária desse recurso.

Assim sendo, espera-se que tais promessas sejam realizadas e que o transporte ferroviário possa voltar a fazer diferença no progresso do país.

Em 2009, com o registro de tombamento federal do complexo da EFNOB em Campo Grande, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) está efetivando uma importante etapa em prol da preservação da história da ferrovia em Mato Grosso do Sul e, em conjunto com os tombamentos: municipal e estadual fecha-se o ciclo de proteção desse complexo arquitetônico e histórico que representa a memória local.

Na visão desta pesquisadora, depois de concluída essa fase, que é a etapa de proteção formal, por meio do mecanismo da instauração de decretos e resoluções, inicia-se agora o processo de educação patrimonial e a etapa de implantação de ações para garantir efetivamente a proteção e a salvaguarda do patrimônio ferroviário tombado. Ressalta-se que o IPHAN - MS tem coordenado reuniões para discussão e planejamento de ações protetivas envolvendo as esferas federal, estadual e municipal.

Na compreensão de Camargo (2002, p.30 e 31):

O valor simbólico que atribuímos aos objetos ou artefatos (culturais) é decorrente da importância que lhes atribuí a memória coletiva. E é esta memória que nos impele a desvendar seu significado histórico-social, refazendo o passado em relação ao presente, e a inventar o patrimônio dentro de limites possíveis, estabelecidos pelo conhecimento.

Todo o complexo ferroviário de Mato Grosso do Sul compõe direta ou indiretamente a memória coletiva da população sul-mato-grossense, sendo que a preservação

da arquitetura ferroviária é parte essencial para alimentar a memória individual e coletiva da população estabelecida nessas edificações históricas ou em seu entorno.

2.2 HISTÓRICO DO PROJETO TREM DO PANTANAL

O Trem do Pantanal pode ser visto como fator de desenvolvimento local aos municípios e distritos de Mato Grosso do Sul, porque o trem visa ao resgate da memória e dos valores que originalmente levaram à construção da identidade das cidades. Essa cultura pantaneira busca desenvolver uma relação de afeto da comunidade pelo patrimônio, contribuindo com a preservação consciente e espontânea não só com a sua tradição, sua história, seus personagens, como também com os monumentos que os representam, pois, por meio deles, o passado se materializa.

O trem é parte do imaginário sul-mato-grossense e sua preservação relaciona-se à história local, sendo a territorialidade essencial para a permanência da tradição pantaneira.

Menezes (2009) afirma que o patrimônio ferroviário está relacionado ao patrimônio industrial e, dessa forma, a essência de sua proteção é de valor universal e não de características peculiares.

A memória coletiva é o mote histórico da preservação da ferrovia da N.O.B. e das reminiscências da população estabelecida no entorno das estações ferroviárias.

Conforme Santos (2007, p. 112): “cada lugar é definido por sua própria história, ou seja, pela soma das influências acumuladas, provenientes do passado, e dos resultados daquelas que mantêm maior relação com as forças do presente”. E para alinhar todas as histórias do passado e do presente existe a poética do trem, suscitada pelas belezas naturais do percurso.

O princípio básico do patrimônio é a experiência direta dos bens e fenômenos culturais, para se chegar a sua compreensão e à valorização, num processo contínuo de descoberta.

Segundo Kashimoto, Marinho e Russef (2002), a identidade cultural é imprescindível ao fortalecimento da comunidade em seu ambiente, possibilitando-lhe a escolha das melhores soluções e, conseqüentemente, a condução do processo de desenvolvimento local à necessidade premente de projetos de pesquisa cujo objeto será a valorização da identidade cultural da comunidade em sua qualidade de ferramenta

indispensável ao desenvolvimento local. O desenvolvimento local pressupõe um conjunto de condições para o crescimento das comunidades com vistas à manutenção da identidade local.

A expressão Preservação do Patrimônio e Educação Patrimonial trata-se de uma atividade escolar conhecida e praticada desde 1940, em cidades onde o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, há décadas, mantém áreas tombadas como Ouro Preto e Olinda. Trata-se ainda de atividades extracurriculares, hoje classificadas como trans ou interdisciplinares, que procuram reconhecer e valorizar as referências culturais nacionais, regionais ou locais, como se propõe na presente pesquisa, sendo fator preponderante o desenvolvimento do turismo cultural em MS.

O patrimônio histórico e cultural de um povo, de um Estado e de uma Nação é construído no decorrer do tempo. Dessa forma, passa a ter um valor afetivo e econômico de grande importância para o grupo de pessoas que o detém, ou seja, tem um caráter material e imaterial. São considerados como patrimônio material os produtos concretos das ações humanas que englobam objetos, artefatos, construções, entre outros; e como patrimônio imaterial têm-se as ideias, as teorias, as doutrinas, os modos de fazer e viver e as celebrações.

O Estado de Mato Grosso do Sul tem uma herança cultural que define a sua história e seu patrimônio natural e os homens que vivem e viveram na região. Gerações produziram os bens-culturais que cercam o Estado, assim, há necessidade de se realizar ações referentes à preservação patrimonial, que devem ser desenvolvidas para garantir os direitos das gerações futuras de conhecerem e usufruírem o que foram produzidos por seus antepassados - ou seja, a sua cultura.

O Trem do Pantanal é um verdadeiro patrimônio de MS e do Brasil, sendo um meio de transporte ferroviário, que gerou riquezas e conduziu os sonhos de milhares de brasileiros, durante mais de oitenta anos, sendo responsável pela integração econômica do Centro-Oeste e também por um grande fluxo de passageiros, servindo como ponto de encontro para muitas famílias da região.

A volta do Trem do Pantanal, em maio de 2009, agora numa linguagem turística, está trazendo grandes expectativas de desenvolvimento aos moradores da região por onde circula e, ainda está agregando valores patrimoniais - a esperança da volta do desenvolvimento no dia a dia da população do bairro de Indubrasil e dos distritos de Palmeiras, Piraputanga, Taunay e Camisão. Esse novo projeto atinge por vias indiretas/diretas os municípios de Campo Grande, Aquidauana, Terenos, Miranda e Dois Irmãos do Buriti (Foto 3).

Foto 3 - Trem do Pantanal



Com o desenvolvimento do turismo em MS, a preservação patrimonial vem atender não só a população local, bem como, as pessoas que se interessam em conhecer culturas de outras regiões, sendo uma clientela bastante significativa, pois é ela quem divulga o patrimônio do Estado para outras localidades.

Com o retorno do Trem do Pantanal, Mato Grosso do Sul tem recebido diversos turistas (Foto 4) que levam para outros Estados imagens e recortes da cultura de MS, ou seja, seus cheiros e sabores.

Foto 4 - Turistas no Trem do Pantanal



Percebe-se que a divulgação maior dessa cultura está no patrimônio material, quando, por exemplo, encontram-se, nos locais de vendas, cartões postais com imagens de construções, mostrando pontos culturais e históricos das cidades, do Estado ou artefatos indígenas provenientes da fauna e da flora.

Johnson (1997, p. 59 *apud* ÁVILA, 2006, p. 12) reforça que cultura é:

O conjunto acumulado de símbolos, ideias e produtos materiais associados a um sistema social, seja ele uma sociedade inteira ou uma família. Juntamente com estrutura social, população e ecologia, constitui-se em um dos principais elementos de todos os sistemas sociais e é conceito fundamental na definição da perspectiva sociológica.

Para que se desenvolva o turismo por meio do fluxo de passageiros do Trem do Pantanal sugere-se uma análise da manifestação da cultura local, evidenciando o patrimônio cultural de cada localidade/distrito/município, de forma a contemplar o patrimônio local, valorizando-se a identidade, o jeito de “fazer e viver”, enfim o pluralismo cultural do povo (Foto 5).

Foto 5 - Estação de Taunay/Aquidauana/MS - Aldeia indígena Terena de Aquidauana



Fonte: <http://serraverdeexpress.com.br/UserFiles/Image/estacao%20de%20taunay.jpg> (2011).

Acredita-se que o Trem do Pantanal seja um fator de desenvolvimento local para o Estado, suscitando, por meio desse produto turístico, o aprimoramento e a melhoria dos serviços disponíveis aos turistas que circularem por MS (Fotos 6 e 7), e também por meio da oferta de cursos de qualificação profissional e consultorias na área de turismo, motivando a

população local e garantindo a sustentabilidade do projeto, com o apoio de organizações públicas e privadas, na reflexão constante da realidade.

Foto 6 - Artesanato Estação de Aquidauana - MS



Foto 7 - Artesanato Estação de Piraputanga - MS



2.2.1 O espaço geográfico do projeto Trem do Pantanal

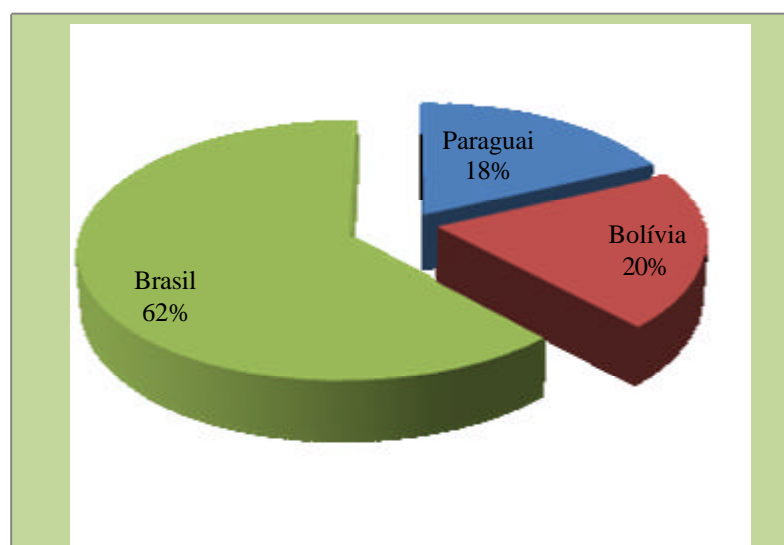
Para se ilustrar o espaço geográfico do Pantanal sul-mato-grossense como santuário ecológico mundial pode-se destacar o trecho da música Ciranda Pantaneira do “Grupo Acaba”⁸.

Ser pantaneiro é sentir o cheiro da fruta.
Nadar em águas barrentas, remar em águas correntes.
Ser pantaneiro é a fuga da morte!
É a busca da vida.

Realmente, a saga do pantaneiro está intimamente ligada ao seu trabalho de transpor os períodos de cheias do pantanal, nos meses de outubro a fevereiro, época de chuvas, ocasião em que o Pantanal fica praticamente intransitável.

O Pantanal é a maior planície inundável do planeta, formada pelas cheias do rio Paraguai e afluentes.

Gráfico 1 - Área do Pantanal



Fonte: WWF (2010).

Conforme dados da WWF-Brasil⁹, a bacia transfronteiriça do Pantanal abrange uma área de 624.320km², sendo que a maior parte fica no Brasil, nos Estados de Mato

⁸ Grupo Acaba é um grupo de música regional de raiz de Mato Grosso do Sul, que adota postura ativista em defesa da preservação do Pantanal e do homem pantaneiro. A letra da música “Ciranda Pantaneira” é de Chico e Moacir Lacerda.

⁹ WWF - Brasil: ONG dedicada à conservação da natureza com o objetivo de harmonizar a atividade humana com a conservação da biodiversidade e promover o uso racional dos recursos naturais em benefício dos cidadãos de hoje e das futuras gerações.

Grosso e Mato Grosso do Sul, e o restante distribuído entre a Bolívia e o Paraguai onde recebe o nome de Chaco (Figura 1).

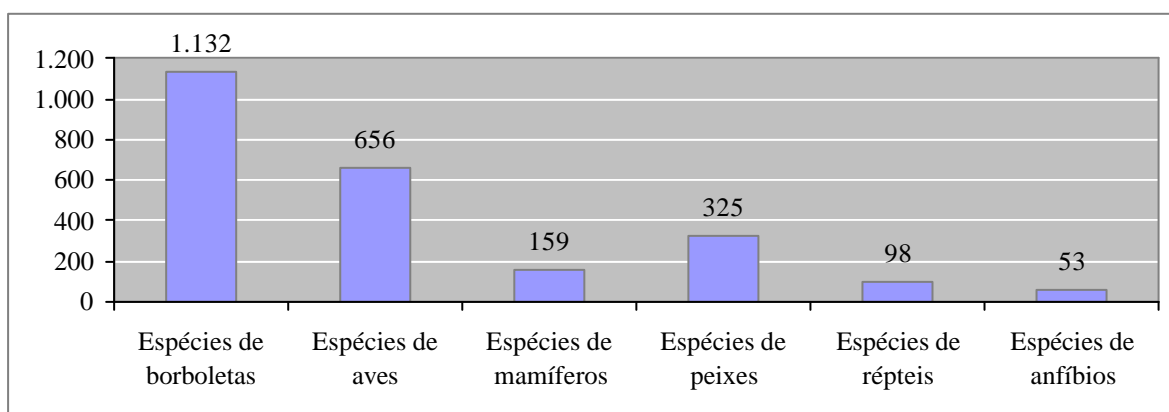
Figura 1 - Chaco Paraguaio



Fonte: Disponível em: <<http://www.iped.com.br/sie/uploads/10824.jpg>> (2010).

O Pantanal possui uma impressionante diversidade de fauna e flora. Segundo dados da WWF-Brasil (2010), existem diversas espécies no Pantanal brasileiro (Gráfico 2).

Gráfico 2 - Espécies encontradas no Pantanal



Fonte: WWF (2010).

O Pantanal (região de MT e MS) foi declarado patrimônio natural da humanidade em 2000, pela UNESCO, por ser a maior planície alagável do mundo, pelo seu ecossistema de habitat natural e por possuir espécies de animais ameaçados de extinção. Dessa forma, constitui-se uma fonte de riqueza turística para Mato Grosso do Sul (Foto 8).

O Pantanal é um patrimônio ecológico, povoado por uma diversidade de espécies animais, vegetação exuberante, consistindo em fonte permanente de inspiração a artistas de diferentes ramos culturais, magnitude de formas, cores e sons, um dos belos espetáculos da terra.

Foto 8 - Imagem aérea do Pantanal Sul-mato-grossense



Fonte: Foto de Haroldo Palo Júnior (2007).

Por seu cenário ímpar, o Pantanal é o diferencial para o ecoturismo, turismo rural e para a pesca esportiva.

No relatório da Serra Verde Express¹⁰, empresa responsável pelo projeto Trem do Pantanal (2009) há o seguinte destaque:

A população pantaneira cresceu e se expandiu pelo Estado através da criação do trem do pantanal. O apogeu da ferrovia nos anos 1960, 1970 e 1980 com a circulação do Trem do Pantanal contribuiu com o transporte e o desenvolvimento do turismo no Estado do Mato Grosso do Sul, privilegiando principalmente, as regiões de difícil acesso rodoviário, principalmente na época das cheias.

¹⁰Serra Verde Express - empresa criada em 1997, para administrar trens turísticos do Paraná. Em 2007, a empresa foi convidada a operar o Pantanal Express - Trem do Pantanal.

Sendo o Pantanal o maior atrativo turístico para o trem, pode-se afirmar que é a beleza de seu ecossistema que agregará valor diferencial a esse produto turístico, sendo sua revitalização um fator de desenvolvimento local à região, gerando empregos onde há carência de indústrias.

3 A REVITALIZAÇÃO DO TREM DO PANTANAL NO CONTEXTO TERRITORIAL DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DA NOROESTE DO BRASIL

Cunhataiporã
Onde você quer ir meu bem
diga logo para eu ir também.
Você quer pegar aquele trem
É naquele trem que eu vou também.
É pra Ponta Porã.
Cunhataiporã chero raí ro.
É pra Corumbá.
É lá que eu vou pegar um barco.
E descer o Rio Paraguai
cantando as canções
que não se ouvem mais.

Letra e música de Geraldo Espíndola (1980)

3.1 O TREM DO PANTANAL: VIABILIZAÇÃO E IMPLANTAÇÃO

O Trem do Pantanal é um verdadeiro patrimônio de Mato Grosso do Sul e do Brasil. O trem circulou pelo então Estado de Mato Grosso entre 1914 e 1950 chegando até Corumbá. Funcionou ativamente, atendendo transporte de cargas e passageiros até o ano de 1996, sendo o transporte ferroviário o responsável pela integração econômica do Centro-Oeste (Figura 2).

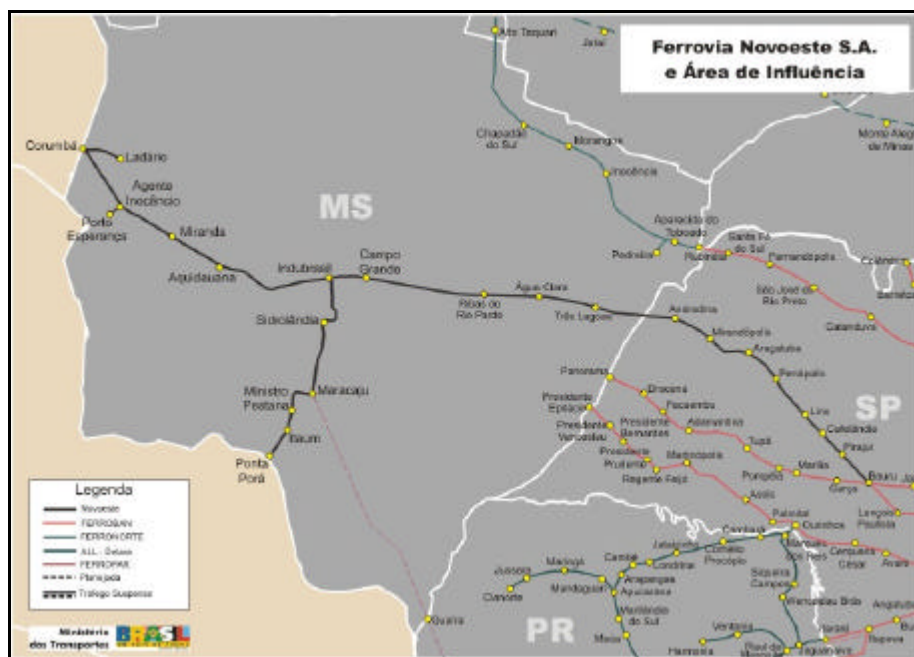
Desde que o Trem do Pantanal¹¹ parou de circular, em 1995, sua lembrança habita as reminiscências do povo sul-mato-grossense. O novo Trem do Pantanal foi implantado em 2009, primordialmente para turistas, desbravando o cerrado e trazendo o desenvolvimento.

Considerando tal contexto, o sul-mato-grossense adotou a música de Paulo Simões e Geraldo Roca - Trem do Pantanal, como símbolo de Mato Grosso do Sul, percebido no texto de Dorsa (2006, p. 35) ao afirmar que:

A música Trem do Pantanal foi composta por Geraldo Roca e Paulo Simões em plena época de contradições na concepção dos jovens da década de 70 [...] O Trem do Pantanal traz a representação de espaço para respirar, pensar, descobrir a própria identidade.

¹¹ Chamava-se popularmente de Trem do Pantanal porque três partes do percurso cortavam o pantanal: 14 km depois da cidade de Miranda, 45 km antes do rio Paraguai e 19 km depois, totalizando 78 km, realmente de Pantanal, sendo que o total da linha possuía aproximadamente mil quilômetros.

Figura 2 - Trajeto do Trem do Pantanal de Bauru-SP até Corumbá-MS



Fonte: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/06/Mapa-Noroeste.jpg> (2011).

Foto 9 - Antigo Trem do Pantanal



Foto 10 - Detalhe do antigo Trem do Pantanal



Fonte: <http://g1.globo.com/Noticias/Brasil/foto/0,,15769656-EX,00.jpg> (2010)

A composição da Noroeste do Brasil com destino à cidade de Corumbá-MS foi chamada popularmente de Trem do Pantanal, porque 1/3 do percurso corta o Pantanal, sendo: 14 quilômetros depois da cidade de Miranda, 45 quilômetros imediatamente antes do rio Paraguai e 19 quilômetros depois, totalizando 78 quilômetros de Pantanal, com aproximadamente 1.000 quilômetros (Fotos 9 e 10).

A região do pantanal, ecossistema que, por si só, chama a atenção do mundo inteiro, justifica plenamente a denominação dessa linha. Após 81 anos (em 1996), operando no Estado, o Trem do Pantanal foi suspenso para o transporte de passageiros, circulando somente o trem de cargas. Desde então habita no inconsciente coletivo do povo sul-mato-grossense.

Segundo dados apresentados pela Serra Verde Express, no ano de 1999, o então governador de MS, Zeca do PT, resolveu reativar o Trem do Pantanal (Quadro 1).

Quadro 1 - Breve histórico de implantação do projeto Trem do Pantanal (2002/2003)

Data	Ação
14/03/2002	Assinado o ato de convênio nº 001/2002 entre o governo do Estado de Mato Grosso do Sul e a Companhia Novoeste, tendo como objetivo a execução de estudos para implantação do Trem do Pantanal, incluindo análise de viabilidade de sua implantação e dos investimentos requeridos na infraestrutura.
27/06/2002	Firmado protocolo de interações entre o governo do Estado, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, com a interveniência da Companhia Novoeste para a discussão do modelo de delegação e de investimentos no Trem do Pantanal.
11/12/2002	Apresentada pelo presidente da Brasil Ferrovias - Nelson Bastos - a alternativa mais adequada, foi aprovada. O Estado assume a ferrovia no trecho entre Campo Grande e Corumbá.
16/12/2002	Encaminhado o estudo de concepção, viabilidade, e projeto do Trem do Pantanal, realizado na forma do convênio nº 001/2002.
20/12/2002	Assinado o convênio de Cooperação Técnica entre a ANTT e o Instituto Brasileiro de Turismo - EMBRATUR, que tem por objetivo o desenvolvimento de cooperação técnica para a implementação e revitalização do transporte ferroviário de passageiros com finalidade turística e a utilização de instalações, como estações e equipamentos ferroviários ociosos desativados.
13/03/2003	Realizada a reunião em MT com a ANTT e representantes do Estado para discussão de concessão ao Estado do serviço de transporte de passageiros e demais observações sobre o projeto do Trem do Pantanal.
20/03/2003	Encaminhado ofício ao ministro dos transportes pelo governo do Estado de MS, requerendo outorga do serviço de transporte ferroviário de passageiros.
25/03/2003	Encaminhada pela Agência de Gestão e Integração de Transportes - AGITRAMS para a Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos – AGESUL, a minuta de edital para contratação de serviços de apoio técnico e gerencial para a implantação do Trem do Pantanal.
09/04/2003	Realizada a reunião na AGITRAMS com a presença de representantes de MT e da ANTT para a discussão da outorga do transporte de passageiros. Fica definido que, em um primeiro momento, deverá ser elaborado um convênio de Delegação ao Estado do serviço de transporte de passageiros. Em um segundo momento, na sequência, deverá ser aprofundada a discussão sobre o modelo de participação de investimento público e a solução da questão da concessão da Novoeste.

A implantação do projeto estava prevista para 2005, porém, o projeto não foi implantado apesar de inúmeros investimentos, dentre os quais se destaca a construção da nova Estação de Campo Grande, em Indubrasil (Fotos 11 e 12), inaugurada pelo governo subsequente André Puccinelli, em 2006.

Foto 11 - Vista frontal da Estação Indubrasil



Fonte: www.serraverdeexpress.com.br/pantanal/trajetos

Foto 12 - Vista lateral da Estação Indubrasil



Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/indubrasil.htm

Novamente, esforços foram empreendidos e por intermédio de um complexo convênio entre o Estado de Mato Grosso do Sul, o governo federal e as prefeituras dos municípios em que está a rota do Trem do Pantanal e a América Latina Logística, o trem foi reativado em 2009. A viagem inaugural aconteceu no dia 9 de maio de 2009 e contou com a presença do Presidente Luís Inácio Lula da Silva, no trecho entre Aquidauana e Palmeiras (Foto 13).

Foto 13 - Presidente Lula durante viagem inaugural a bordo do Trem do Pantanal



Foto: Ricardo Stuckert (2009).

Ao analisar o dossiê do estudo técnico preliminar “Viabilidade de implantação do Trem do Pantanal MS” (2008), realizado pela Serra Verde Express, destaca-se que o Trem do Pantanal é um produto turístico e que o seu formato difere totalmente do antigo trem do pantanal, utilizado para suprir a carência de transporte rodoviário da região (Quadro 2).

Segundo entrevista com a técnica da Fundação de Turismo de MS - FUNDTUR - Ivone Hermenegildo, concedida a esta pesquisadora, a referida funcionária afirmou que: “[...] veem-se a todo o momento discursos apaixonados de sul-mato-grossenses que querem comparar o Trem do Pantanal (antigo) ao Trem do Pantanal atual (2009), que sem entender o contexto turístico reclamam da velocidade do trem (35km/h), do preço das passagens e da frequência/periodicidade, mas que não percebem que estão analisando produtos totalmente diferentes”.

Quadro 2 - Trem do Pantanal / atrativos

Passado	Presente
Tradição do vagão restaurante era servir o bife a cavalo (carne e ovo).	Vagão bar, com música ao vivo (MPB) e cerveja gelada e serviço de bordo.
Os tíquetes eram picotados de hora em hora para evitar clandestinos, controle feito pelos agentes do trem.	As passagens podem ser adquiridas pela internet e o controle é feito pelos guias dos vagões na hora do embarque.
Trajetos de Campo Grande a Corumbá (Estação Central).	Trajetos de Campo Grande (Indubrasil e Miranda).
Frequência quase que diária.	Frequência restrita aos finais de semana.
Trem para cargas e passageiros (alternativa de transporte).	Trem, exclusivamente, turístico.
Velocidade aproximada de 70 km/h.	Velocidade de 35 km/h.
Valor da passagem acessível (econômica).	Passagens que são para classe turística e executiva.
Vagões azuis e a locomotiva vermelha.	Vagões prateados com adesivagem temática pantaneira e a locomotiva ainda é vermelha.
No restaurante, servia-se em louça de porcelana com fino acabamento com monograma de NOB em dourado (Foto 14).	No vagão bar servem-se petiscos em pratos descartáveis para acompanhar cerveja em lata.

Foto 14 - Detalhe da louça do antigo trem



Fonte: Marcelo de Paula

Ainda realizando uma análise do citado dossiê da Serra Verde Express, transcreve-se aqui a conclusão apresentada pelo consultor em projetos de trens turísticos - Engenheiro Paulo S. C. Ferraz e do diretor comercial da Serra Verde Express - Adonai Arruda Filho (2007, p.12):

Não temos dúvida de que o Trem do Pantanal é um produto turístico pujante e promissor que resgatará a história dos trilhos no Estado e se transformará num instrumento de desenvolvimento econômico ajudando a geração de emprego assim como contribuindo para fixar a população mais próxima de sua origem.

Hoje, o projeto Trem do Pantanal é uma realidade para Mato Grosso do Sul, sendo um produto turístico que agrega valor à cultura local e oportuniza a implementação do desenvolvimento local ao Estado, por intermédio de geração de empregos.

Na explicitação de Ultramari e Duarte (2009, p. 67):

O turismo apresenta um dos maiores índices de crescimento entre as atividades econômicas nas últimas décadas. Ele vem sendo cada vez mais profissionalizado para que se torne atividade principal ou alternativa para o desenvolvimento socioeconômico de cidades e regiões. No Brasil, são mais de cinco milhões de empregos diretos e indiretos gerados pela indústria do turismo.

Dentro da interpretação de dados apresentados pela BWT, operadora do Trem do Pantanal, em consulta na internet em 8/9/2010, a BWT afirma que o Trem do Pantanal é um dos principais valores do turismo de MS que gera renda para o Estado e, nos primeiros dez meses de operação, os passageiros do trem já geraram mais de R\$ 290 mil em gastos com hospedagem, alimentação e transporte.

Avaliando o projeto de revitalização do Trem do Pantanal sob a ótica do desenvolvimento local, evidencia-se a conceituação de Coriolano (2003 *apud* ULTRAMARI;

DUARTE, 2009) que desenvolvimento local é antes uma forma de desenvolvimento preocupada com o homem e suas necessidades sociais, que com o mercado e suas necessidades de lucro. Portanto, pesquisando as comunidades que margeiam a rota do Trem do Pantanal demonstra-se que esse produto agregou valor cultural, permitindo à população uma cidadania mais atuante e aguçando o sentimento de pertença local (Foto 15).

Foto 15 - Comunidade - município de Terenos



3.2 MUNICÍPIOS LOCALIZADOS NA ROTA E CONTEMPLADOS COM O PROJETO TREM DO PANTANAL

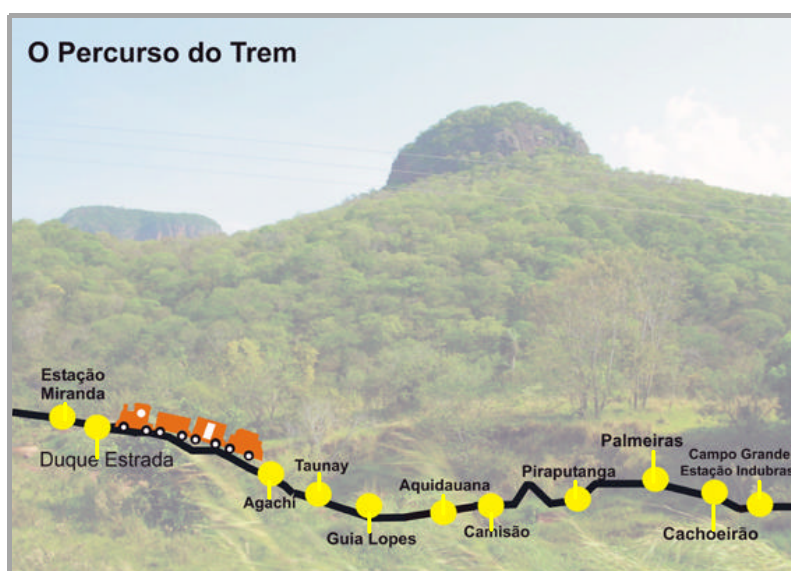
O Trem do Pantanal, projeto implantado no ano de 2009, percorre no Estado de Mato Grosso do Sul a curta extensão de 220 quilômetros. O trem constitui-se em mais um item da pluriculturalidade do patrimônio local do Estado de Mato Grosso do Sul, que é temperado por forte influência do Paraguai e da Bolívia, países que fazem fronteira. Essa pluriculturalidade apresenta ainda traços da cultura dos Estados com os quais faz divisa: Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais, Paraná e São Paulo.

Conforme define Calheiros (2010, p. 80):

Todos os países são, cada vez mais, multiculturais - no sentido em que abrigam em seu seio totalidades culturais complexas, de diferentes origens, que coexistem e se interinfluenciam. Em Mato Grosso do Sul, a própria identidade cultural é fruto da participação de diversos povos. Neste mosaico, distingue-se o legado que veio dos países irmãos, a Bolívia e o Paraguai, com os quais o MS faz fronteira. Este entrelaçamento deixa sua herança em nossas pinturas, em nossa música, gastronomia, língua, religiosidade, modos de vida.

Percorrendo os trilhos desse mosaico cultural, o Trem do Pantanal parte da estação oficial de embarque - localizada na capital do Estado, Campo Grande, na Estação intitulada Indubrasil, por instalar-se em um bairro que foi o primeiro distrito industrial da capital de Mato Grosso do Sul - pleno de expectativas dos turistas que anseiam em conhecer essa nova proposta de lazer-cultural. Em um embarque carregado de emoções e nostalgia em que o próprio transporte ferroviário se encarrega de dar o tom poético aos passageiros, os vagões seguem rumo à cidade de Miranda¹², destino final. Porém, para se atingir esse fim, percorre-se muitos quilômetros de trilhos, passando por onze estações, dentre as quais acontecem atividades de parada somente em cinco delas, incluindo as de embarque e desembarque, tais como: Indubrasil, Piraputanga, Aquidauana, Taunay e Miranda, percorrendo 220 quilômetros em aproximadamente 11 horas (Figura 3).

Figura 3 - Percurso feito pelo Trem do Pantanal



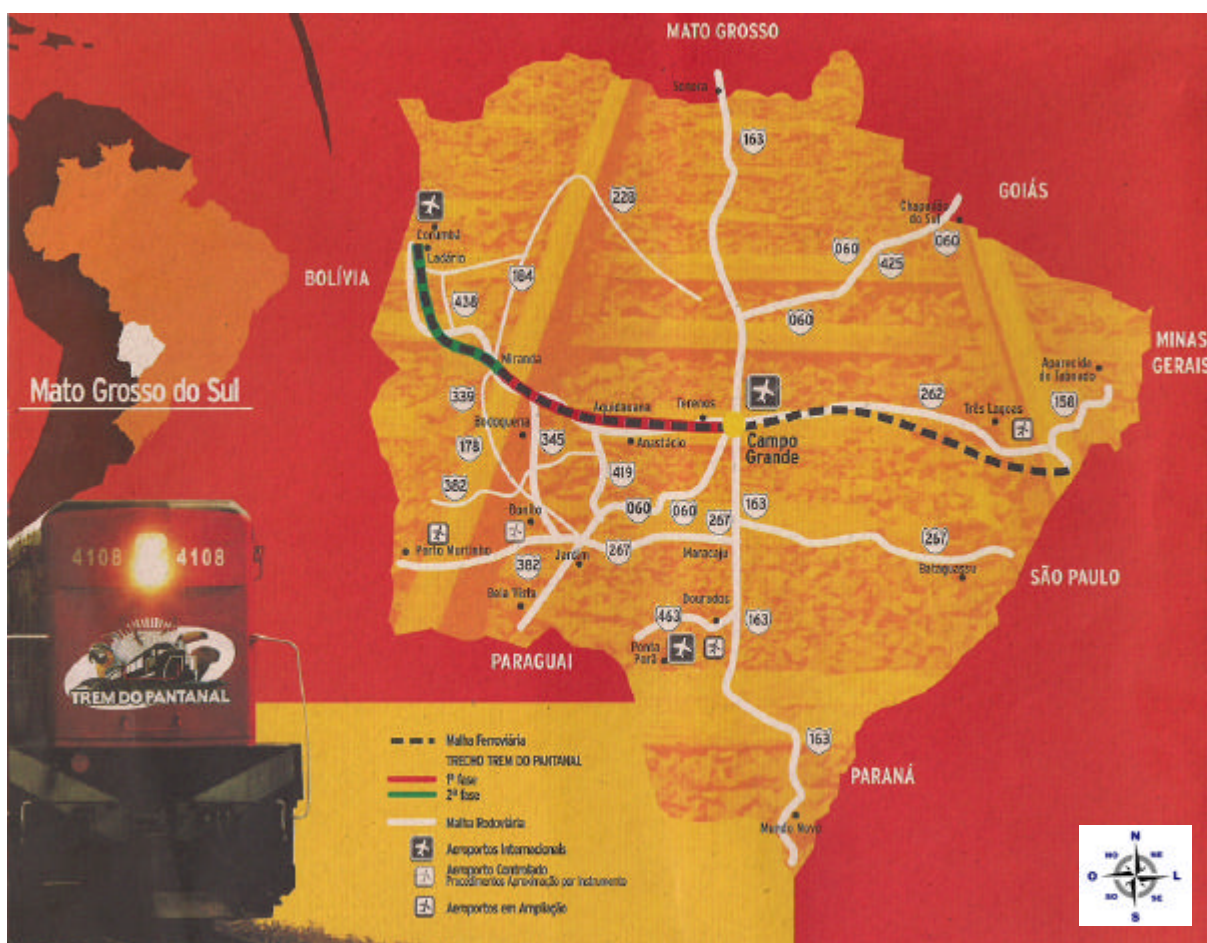
Fonte: FUNDTUR (2010).

Analisando a Figura 3, que apresenta como pano de fundo o Morro do Chapéu, percebem-se as onze estações que compõem a rota do Trem do Pantanal, verificando-se que o projeto contemplou, de forma mais expressiva, apenas cinco estações (Indubrasil, Piraputanga, Aquidauana, Taunay e Miranda), trazendo desenvolvimento local a essas pequenas localidades.

O investimento do governo do Estado de Mato Grosso do Sul, nos municípios que formam a rota do trem (Figura 4), agrega valor cultural, econômico e reforça o sentimento de pertença local das comunidades participantes desse processo.

¹² Atualmente, o retorno do turista da cidade de Miranda a Campo Grande é feito de ônibus.

Figura 4 - Trajeto do Trem do Pantanal em Mato Grosso do Sul



Fonte: FUNDTUR-MS (2010).

Quanto ao desenvolvimento local, ressalta-se que os agentes locais podem ser considerados formadores e transformadores de sua história, com novas possibilidades de progresso. Assim, cada cidadão passa a defender o patrimônio histórico-cultural de seu meio, pois percebe ser algo importante para a permanência de sua história e preservação do patrimônio seja ele material ou imaterial.

Conforme afirmação do coordenador técnico do patrimônio ferroviário do IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, José Rodrigues Cavalcanti Neto, em *Desafios do Desenvolvimento*, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA *apud* MENEZES, 2009):

Trabalhar a preservação do patrimônio é trabalhar desenvolvimento. Não é simplesmente preservar um conjunto de estações ferroviárias. O município tem que dar um bom uso para esses imóveis. Preferencialmente, esse uso tem de estar ligado a algum tipo de desenvolvimento para o município. Melhor ainda se for para a região. Desenvolvimento é uma prerrogativa do trabalho do IPHAN.

Sob a ótica, o Trem do Pantanal reforça a identidade de que a população sul-matogrossense possui história sobre a Noroeste do Brasil, no território que, além de perpetuar a tradição local está na memória coletiva dos antigos e na imaginação e curiosidade dos mais novos, tendo como potencialidade levantar expectativas e impulsionar o desenvolvimento local ao território em que está instalado.

3.2.1 Município de Campo Grande

Campo Grande é um município brasileiro, da região Centro-Oeste, capital do Estado de Mato Grosso do Sul, que ocupa a 14ª posição das maiores áreas urbanas do Brasil¹³. Reduto histórico de divisionistas entre o sul e o norte, Campo Grande foi fundada em 26 de agosto de 1899, por colonizadores mineiros, que vieram aproveitar os campos de pastagens nativas e as águas cristalinas da região dos cerrados. A cidade foi planejada em meio a uma vasta área verde, com ruas e avenidas largas. Relativamente arborizada e com diversos jardins por entre as suas vias, apresenta, ainda nos dias de hoje, uma forte relação com a cultura indígena, uma vez que Mato Grosso do Sul é o segundo Estado brasileiro em população indígena. Por causa da cor de sua terra (roxa ou vermelha), é por vezes intitulada Cidade Morena.

A cidade está localizada em uma região de planalto, o que possibilita a visão dos limites da linha do horizonte ao fundo de qualquer paisagem. O aquífero Guarani está presente no relevo local, sendo ele a 2ª maior reserva de água doce do mundo. Campo Grande localiza-se no centro do Estado, equidistante dos extremos: norte, sul, leste e oeste de Mato Grosso do Sul, fator que facilitou a construção das primeiras estradas da região, contribuindo para que se tornasse a grande encruzilhada ou polo de desenvolvimento de uma vasta área. É o mais importante centro impulsionador de toda a atividade econômica e social do Estado, posicionando-se como o de maior expressão e influência cultural, sendo também o polo mais importante de toda a região do antigo estado, desmembrado em 1977. Em 1950, o município concentrava 16, 3% do total das empresas comerciais de Mato Grosso do Sul; em 1980, esse número subiu para 24, 3% e, em 1997, a 34,85%. Registrou crescimento populacional acima da média nacional nos anos de 1960, 70 e 80.

Campo Grande possui dimensões e características semelhantes aos de uma metrópole, é hoje uma cidade moderna e com um crescimento populacional em ascendência,

¹³ EMBRAPA. Base de dados sobre áreas urbanizadas nos municípios do Brasil.

com 786.797 habitantes (IBGE, 2010), sendo considerada uma das cidades mais desenvolvidas da região Centro-Oeste do Brasil, ficando atrás somente de Goiânia e Brasília.

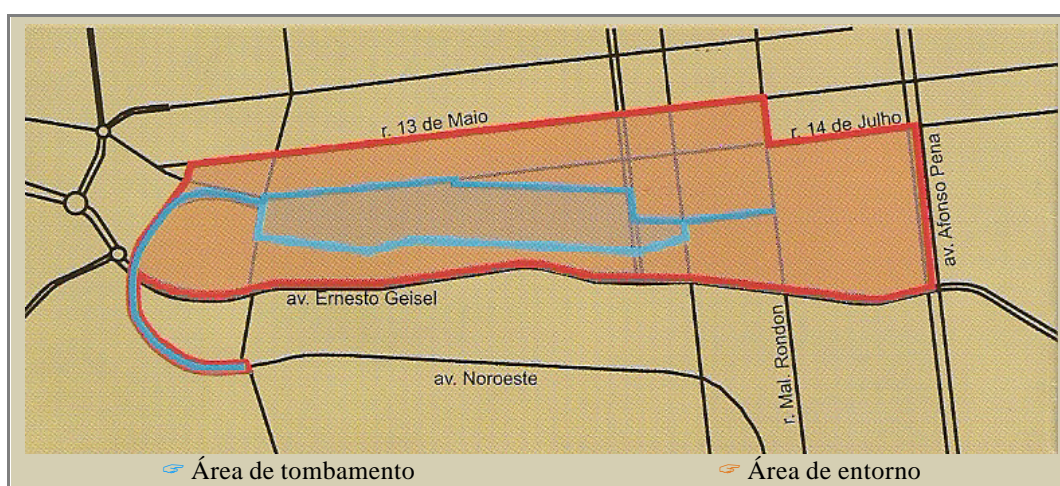
Campo Grande atualmente possui uma economia centralizada no comércio e em serviços, apresentando uma excelente infraestrutura, fator decisivo na atração de investimentos de outros Estados.

Considerada como um corredor turístico natural, por sua localização estratégica bem no centro do Estado, a volta do Trem do Pantanal acena como um produto turístico capaz de motivar a vinda e a permanência dos turistas na cidade, pois a história da ferrovia está intimamente ligada ao desenvolvimento da cidade.

Conforme Dorsa (2006, p. 21), “Campo Grande teve seu desenvolvimento a partir da chegada da EFNOB, pois foram seus trilhos que trouxeram tantas gerações que hoje constituem a pluralidade cultural local”.

O município de Campo Grande possui um extenso complexo ferroviário, hoje tombado em âmbitos federal, estadual e municipal (Figura 5). A estação ferroviária no centro dessa área é uma edificação de arquitetura imponente que é preservada e guarda grande parte da história do desenvolvimento da cidade.

Figura 5 - Planta do complexo da EFNOB/RFFSA em Campo Grande/MS: patrimônio cultural brasileiro



Fonte: IPHAN (2010).

Na concepção de Arruda (2009, p. 127): “a tipologia das estações ferroviárias obedecia a um padrão: telhado em duas águas, cobertura saliente para o acesso ao trem, com tesoura usando até trilhos, revestimento com tijolo aparente ou rebocado e pintura em cal”.

As estações ferroviárias foram essenciais para o desenvolvimento do sul do Estado de Mato Grosso, hoje Mato Grosso do Sul, pois a chegada na NOB impulsionou a fundação ou mesmo o progresso de muitas cidades. Porém, com o declínio do sistema de transporte ferroviário, algumas comunidades estagnaram seu crescimento ou mesmo retrocederam. Para tal reflexão, acerca da decadência dos espaços construídos para funcionar as estações ferroviárias, pode-se utilizar a conhecida frase de Monteiro Lobato, em *Cidades Mortas*, no ano de 1919: “local - onde tudo foi e nada é, não se conjugam verbos no presente. Tudo é pretérito”.

Para a preservação da cultura ferroviária caberia ao poder público dar nova destinação a esses espaços, por vezes desativados em Mato Grosso do Sul e com isso conservar a história e a arquitetura das estações (Foto 16). Compactuando essa afirmação, José Rodrigues Cavalcanti Neto, coordenador técnico do patrimônio ferroviário do IPHAN, afirmou em palestra proferida em setembro/2010, em Campo Grande-MS: “Se uma prefeitura manifestar ao IPHAN, interesse por uma estação, estará ajudando na preservação da memória ferroviária”.

Em um estudo da arquitetura das estações ferroviárias percebe-se que a estação central de Campo Grande, localizada na avenida Calógeras (Foto 16), apresenta os mesmos contornos e recortes típicos dessas construções em todo o país e conforme registra Marques (2007, p. 223) em uma definição técnica, desenvolveu essa morfologia construtiva das edificações que apresentam algumas singularidades:

Embasamento em soco com plataforma e escada de acesso. Corpo central em resalto ladeado por alas. Trama de pilastras com aberturas retangulares emolduradas. Coroamento com frontão em formas geométricas, curvas e relógio no tímpano acima da cobertura aparente. Inspiração no ecletismo. Fundação de pedra, alvenaria de tijolos maciços com revestimento de argamassa.

Foto 16 - Fachada da estação ferroviária de Campo Grande



Fonte: Gerodetti e Cornejo (2005)



Fonte: <http://kurtviagens.blogspot.com/2009/12/49-campo-grande-capital-do-boi.html> (2010)

Além da estação central em Campo Grande, há também a estação de Indubrasil, inaugurada em 1936, que tem grande importância para o desenvolvimento da Estrada de Ferro da Noroeste do Brasil, em Mato Grosso do Sul, compondo o ramal que partia de lá e chegava ao município de Ponta Porã. A estação de Indubrasil (Fotos 17 e 18) surgiu para atender o fluxo de embarque e desembarque de gado da região.

Na data de sua criação, essa estação operava com duas plataformas de embarque: a da frente atendia a linha tronco Corumbá e a detrás atendia a linha ramal de Ponta Porã. Essa foi uma importante estação para o transporte de passageiros e cargas antes do desenvolvimento do transporte rodoviário.

Fonseca (2007, p. 55) comenta o lado poético da estação Indubrasil:



Nos campos nativos de Indubrasil havia guavira, araticum, cajuzinho-do-campo e outros frutos sazonais que eram colhidos por jovens e adultos. Quando passava o trem de passageiros, era comum ver crianças vendendo guavira na estação. Hoje os guavirais cederam lugar às indústrias.

Em 1996, o ramal foi suprimido para passageiros. No local da antiga estação de Indubrasil, construiu-se, em 2006, uma nova estação de arquitetura moderna, reformada em 2009, para ser o ponto de partida do Trem do Pantanal, uma vez que houve a retirada dos trilhos do centro de Campo Grande, por motivos de segurança no trânsito. Essa estação está situada a aproximadamente 15 quilômetros do centro de Campo Grande.

Na perspectiva do desenvolvimento local, esta pesquisadora entende que a estação de Indubrasil precisaria ter outra ocupação durante a semana, por ser um amplo espaço, onde a população local poderia desenvolver atividades educativo-culturais. Todavia, essa estação moderna e ampla é um espaço sem vida durante toda a semana e local de embarque do Trem

do Pantanal somente nos finais de semana. Durante a pesquisa, percebeu-se também que muitos moradores do bairro de Indubrasil não conhecem a estação, nunca visitaram o prédio e muito menos embarcaram no Trem do Pantanal.

Na interpretação da pesquisadora, a população do bairro Indubrasil, local que abriga a Estação Ferroviária do Trem do Pantanal, não percebeu o espaço em questão como seu, ou seja, não reivindica o território para uso da comunidade, que deveria ser a real detentora desse território, sentindo-se parte da história do trem, atualmente recontada. Nesse enfoque, destaca-se a visão de Santos (2007, p. 134): “o território continua a ser usado como palco de ações isoladas e no interesse conflitante de atores isolados [...]”

Foto 17 - Antiga Estação de Indubrasil	Foto 18 - Nova Estação de Indubrasil
	
Características ¹⁴	
E. F. Noroeste do Brasil (1936-1975) RFFSA (1975-1996) Serra Verde (2009) Linha-tronco - km 890,777 (1960)	MS-1598 Uso atual: Estação/Trem do Pantanal (Serra Verde) Inauguração: 01.10.1936 - com trilhos Data de construção do prédio atual: 2006 Revitalização do prédio: 2009

3.2.2 Município de Terenos



Terenos é o município mais próximo da capital Campo Grande, distante apenas 22 quilômetros. A área, atualmente ocupada pela cidade de Terenos, era habitada primeiramente pela tribo indígena Terena. A chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (Trem do Pantanal) e a inauguração da Estação Ferroviária e Telegráfica, em setembro de

¹⁴ Dados obtidos em: <www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/indubrasil.htm>. Acesso em: 20 nov. 2011.

1914, determinaram o afluxo de grande número de pessoas, que se fixaram em terras adjacentes à estação dando início a um povoado. Tornou-se distrito em setembro de 1929, sendo emancipado município em dezembro de 1953.

A paisagem que predomina no município de Terenos são as áreas de pastagens, o que favorece a agropecuária, principal atividade econômica da região. Pode-se observar que a vegetação nativa foi eliminada no processo de abertura das fazendas.

Os moradores do município de Terenos aguardaram com expectativa positiva a volta do Trem do Pantanal, mas não distante. Por questões políticas, a estação desse município não foi contemplada com o projeto. Moradores aguardam todos os finais de semana a passagem do trem por Terenos, e acenar para os viajantes é um agradável programa para as crianças, moradoras dos bairros circunvizinhos aos trilhos. A estação ferroviária de Terenos não possui grandes traços arquitetônicos como as demais de Mato Grosso do Sul, é destaque a técnica que emprega nas plataformas as mãos-francesas, associadas ao edifício de alvenaria, como nas demais estações da rota do Trem do Pantanal (Fotos 19 e 20).

Foto 19 - Antiga Estação de Terenos	Foto 20 - Nova Estação de Terenos
	
Características ¹⁵	
E. F. Itapura-Corumbá (1914-1917) E. F. Noroeste do Brasil (1917-1975) RFFSA (1975-1996) Linha-tronco - km 905,343 (1959)	MS-1618 Inauguração: 06.09.1914 Uso atual: moradia - com trilhos Data de construção do prédio atual: n/d

¹⁵ Dados obtidos em: <www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/terenos.htm>. Acesso em: 20 nov. 2011.



3.2.3 Município de Dois Irmãos do Buriti - Palmeiras

O município de Dois Irmãos do Buriti, criado em 13 de novembro de 1988, pela Lei nº 775, no governo de Marcelo Miranda Soares, ficou pertencendo à comarca de Anastácio. Sua população estimada é de 10.363 habitantes (IBGE, 2010).

O relevo local constitui-se de modelados de dissecação colinosos e tabulares entremeados de áreas planas. Apresentam-se no extremo sul e centro, cuestas, tornando assim o modelado mais movimentado. Uma pequena região de acumulação fluvial encontra-se na área central do município.

Palmeiras é distrito do município de Dois Irmãos do Buriti, em cujo espaço territorial a estação ferroviária está instalada, constando também o nome do distrito de Palmeiras. Embora conste nos relatórios oficiais da Noroeste do Brasil que a estação de Palmeiras foi inaugurada em 1941, esta já existia pelo menos desde o ano de 1932 no mesmo local ou pelo menos muito próxima à estação intitulada: Correntes. Esse nome aparece no mapa e, embora de 1959, mostra esse ponto entre as estações de Piraputanga e de Cachoeirão. Atualmente, a estação de Palmeiras é ocupada tecnicamente pela América Latina Logística - ALL, que controla as locomotivas do Trem do Pantanal e o transporte diário de cargas.

O aspecto mais relevante de Palmeiras é o relevo, espaço cercado pelo corredor Serra de Maracaju, cuja vegetação caracteriza-se por diferentes formas de cerrado, como capões e cordilheiras, campos úmidos, pastagens naturais, veredas, matas de encosta, matas ciliares, afloramentos rochosos e pastagens cultivadas, proporcionando assim, imagens deslumbrantes em 360° cortada pela MS 450 - Estrada-Parque de Piraputanga - área de Proteção Ambiental, os trilhos do trem, o rio Aquidauana, o rio Vermelho (Fotos 21 e 22). O distrito de Palmeiras possui uma atividade turística natural e consolidada como destino de pesca esportiva, atividades de aventura (rapel) e atrativos ambientais relevantes como a estação das floradas dos ipês e o período da piracema.

Foto 21 - Antiga Estação de Palmeiras	Foto 22 - Nova Estação de Palmeiras
	 <p data-bbox="884 613 1230 636">Fonte: serraverdeexpress.com.br (2010)</p>
Características ¹⁶	
E. F. Noroeste do Brasil (1941-1975) RFFSA (1975-1996) Linha-tronco - km 975, 456 (1959) MS-1623	Inauguração: 01.06.1941 Uso atual: fechada - com trilhos Data de construção do prédio atual: n/d

3.2.4 Município de Aquidauana

Aquidauana, município do Estado de Mato Grosso do Sul, situado na serra de Maracaju a 139 km da capital de Campo Grande e a 203 km de Bonito, a cidade compreende a área norte do Estado, desde o Morrinho do Pimentel, na divisa com Corumbá e Rio Verde de Mato Grosso até Anastácio, ao sul. É conhecida como Cidade Natureza, devido à variedade da flora e fauna. Sob a proteção de Nossa Senhora da Conceição, o município, na época da fundação, tinha cerca de quarenta pessoas, hoje possui 45.430 habitantes (IBGE, 2010), sendo o 6ª maior centro urbano do Estado. Conecta-se ainda com o município de Anastácio pela Ponte da Amizade que cruza o rio Aquidauana. Juntas, as duas cidades somam 76.786 mil habitantes (IBGE, 2010). Seu nome no idioma Guaicuru significa “Rio Estreito”.

A cidade tem grande importância para o Pantanal - disputa com Cáceres (MT) a segunda colocação em importância na região, sendo a primeira Corumbá-MS, que é considerada a Capital do Pantanal, pois serve de acesso terrestre à região, com rica biodiversidade de fauna e flora.

O povoado de Aquidauana nasceu a 12 km da lendária Santiago de Xerez, porto fluvial fundamental para o desenvolvimento da região e a 180 km acima da confluência dos rios Aquidauana e Miranda. Em razão da Guerra do Paraguai, seus primeiros povoadores

¹⁶ Dados obtidos em: <www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/palmeiras.htm>. Acesso em: 20 nov. 2011.

foram os soldados imperiais que participaram da guerra e que acabaram se estabelecendo ali depois do fim do conflito, ocupando as terras existentes entre os rios Negro e Aquidauana.

Fundada em 15 de agosto de 1892, às margens do rio Moboteteu, atual rio Aquidauana, foi implantada por uma comitiva composta pelo major Teodoro Rondon e pelos



Foto 23 - Indígenas Terena de Aquidauana
- MS (2010).

coronéis João d'Almeida Castro, Augusto Mascarenhas, Estêvão Alves Corrêa e Manuel Antônio Paes de Barros, além de fazendeiros e moradores da vila de Miranda. Teodoro Rondon também foi o primeiro professor da primeira escola da cidade, criada em 1894.

O município conserva sua história em construções de valores histórico-culturais, como a Casa Primavera, casarios que preservam um conjunto arquitetônico original. É a cidade pantaneira mais próxima da Capital, a 136 km.

Em Aquidauana, podem ser encontradas aldeias dos índios Terena (Foto 23), Guató, Kaiowá, Bororo, Umotina, Pareci e Kinikinao. É uma região com grande fluxo de população indígena em Mato Grosso do Sul.

Conforme dados do censo demográfico (IBGE, 2010), os índios Terena compõem 20% da população de Aquidauana. O Quadro 3 mostra a população indígena em Mato Grosso do Sul.

Quadro 3 - Grupos indígenas - Mato Grosso do Sul - IBGE - 2010.

População	N. Habitantes
População urbana	14.457
População rural	58.838
Total	73.295



Fonte: www.funai.gov.br (2010).

A estação de Aquidauana, inaugurada em 1912, hoje é local de grande fluxo turístico, pois há uma parada de 2h30min. do Trem do Pantanal, destinada ao almoço, o que gera aumento no PIB local e coloca os aquidauanenses como parceiros diretos do projeto Trem do Pantanal (Fotos 24 e 25).

Foto 24 - Antiga Estação de Aquidauana	Foto 25 - Nova Estação de Aquidauana
 <p>Fonte: Álbum Gráfico do Estado de Matto Grosso</p>	
Características ¹⁷	
E. F. Itapura-Corumbá (1912-1917) E. F. Noroeste do Brasil (1917-1975) RFFSA (1975-1996) Linha-tronco - km 1022, 779 (1959) MS-1613	Inauguração: 21.12.1912 Com trilhos Uso atual: ponto de embarque do Trem Turístico do Pantanal Data de construção do prédio atual: 1960 Data de construção do prédio atual: n/d

Além do município de Aquidauana, dois distritos locais são contemplados com o projeto Trem do Pantanal: Piraputanga e Taunay.

A estação de Piraputanga foi inaugurada em 1912 (Fotos 26 e 27) e o pequeno distrito com 600 habitantes, possui rios para pesca, lazer e tranquilidade.

Foto 26 - Antiga Estação de Piraputanga	Foto 27 - Nova Estação de Piraputanga
<p>Fonte: Álbum Gráfico do Estado de Matto Grosso</p> 	
Características ¹⁸	
E. F. Itapura-Corumbá (1912-1917) E. F. Noroeste do Brasil (1917-1975) RFFSA (1975-1996) Linha-tronco - km 990, 552 (1960)	MS-1624 Inauguração: 31.12.1912 Uso atual: fechada com trilhos Data de construção do prédio atual: n/d

¹⁷ Dados obtidos em: <www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/aquidauana.htm>. Acesso em: 20 nov. 2011.

¹⁸ Dados obtidos em: <www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/piraputanga.htm>. Acesso em: 20 nov. 2011.

Na parada, de apenas 15 minutos na Estação Ferroviária de Piraputanga, o turista pode contemplar a singeleza e a rusticidade da arquitetura característica das estações ferroviárias, e também comprar pequenos petiscos como peixe frito ou chipa para degustar na viagem e, ainda, se agir rapidamente, poderá comprar o artesanato confeccionado pelas mulheres do Projeto Biojoias¹⁹ (Foto 28), que tem por objetivo elevar a autoestima das artesãs, configurando-se como uma prática de desenvolvimento local, aproveitando as potencialidades e competências dos moradores do município de Aquidauana.

Foto 28 - Turistas visitando o artesanato confeccionado pelas mulheres do Projeto Biojoias



Há ainda uma parada do Trem do Pantanal no distrito de Taunay, na estação inaugurada em 1912 (Fotos 29 e 30), que recebe o mesmo nome do distrito homenageando o escritor Visconde de Taunay, autor do livro *A Retirada da Laguna*, epopeia da Guerra do Paraguai ocorrida em Mato Grosso.

O distrito de Taunay detém valor histórico importante para a região, onde a formação social das comunidades indígenas é modelo e referência em âmbito nacional.

¹⁹Projeto coordenado pela artesã Maria Lúcia da Silva, que com a participação de sete mulheres, fabricam colares, brincos, adornos, feitos de sementes de plantas do cerrado: jatobá, lágrima santa e ximbuva.

Foto 29 - Antiga Estação de Taunay**Foto 30** - Nova Estação de TaunayCaracterísticas²⁰

E. F. Itapura-Corumbá (1912-1917)
 E. F. Noroeste do Brasil (1917-1975)
 RFFSA (1975-1996)
 Linha-tronco - km 1062, 198 (1959)

MS-1627
 Inauguração: 31.12.1912
 Uso atual: n/d com trilhos
 Data de construção do prédio atual: n/d

Foto 31 - Flauta comercializada pelos indígenas Terena na Estação de Taunay**Foto 32** - Cacique Eli (ao fundo) comercializando artesanato Terena

Nessa estação indígena Terena, da aldeia La goinha comercializa-se artesanato de sua cultura, destacando-se colares de sementes e flautas de madeira que encantam, principalmente, as crianças que viajam nesse trem (Foto 31 e 32).

²⁰ Dados obtidos em: <www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/taunay.htm>. Acesso em: 20 nov. 2011.

O cacique Eli Pereira, de óculos escuros, recepciona todos que ali chegam e explica que o trem traz novo aporte ao distrito, até então esquecido (Foto 32). A simplicidade com que os moradores recebem os turistas encanta e para amenizar o calor da região de cerrado, os turistas podem consumir a preços módicos sucos de frutas locais: tamarindo, caju, limão, bocaiúva e guavira.

Há muitos atrativos turísticos nessa região como as ruínas de Santiago de Xerez, fazenda Volta Grande, cidade hispano-americana fundada em 1600. Está em fase de estudo de prospecção arqueológica o conjunto religioso formado pela Igreja Matriz, a casa dos padres e o colégio paroquial, e o parque natural municipal da Lagoa Comprida.

3.2.5 Município de Miranda

O município de Miranda, fundado em 1778, a partir da edificação do Presídio Nossa Senhora do Carmo do rio Mondego, reduto construído pelo governador-general Caetano Pinto de Miranda a mando do Capitão das Conquistas João Lemes do Prado, tendo em vista defender a região contra possíveis ataques de bandoleiros (Castelhanos de Assunção). Denominado inicialmente Mondego, depois formou-se o povoado.

Em 1835, o local passou a se chamar Nossa Senhora do Carmo de Miranda e sua comarca abrangeu todo o planalto do Amambai. Em 1857, Francisco Rodrigues do Prado (irmão do fundador do presídio) consegue, por meio de lei provincial, transformar a localidade em vila com o nome de Miranda, sendo uma homenagem ao ex-governador que iniciou a construção do presídio. Em 1865, o local, destruído pelos paraguaios durante a Guerra do Paraguai, com o progresso é reconstruído. Dois fatores foram responsáveis pelo seu progresso: a inauguração das Estações Telegráficas e a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

Tornou-se um município conhecido no Brasil por causa do Pantanal e pelo trem da Estrada de Ferro da Noroeste (antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil). Em Miranda, o visitante encontra o roteiro terrestre em direção a Corumbá pela estrada parque. Um diferencial da localidade é a cerâmica indígena terena, produzida por diversas aldeias locais e comercializada em grande escala no Centro Referencial de Artesanato Terena, instalado estrategicamente na entrada da cidade. Com a segunda maior população indígena do Estado, a

influência da etnia Terena contribuiu para o enriquecimento cultural e artístico da cidade, pelas danças, costumes, artesanato e tradições.

A estação ferroviária de Miranda, construída em 1912 (Fotos 33 e 34), é uma das mais antigas de Mato Grosso do Sul, possui em sua arquitetura aspectos funcionais da estação dos séculos XIX e XX, tendo plataforma de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, cobertura para abrigo de passageiros e mercadorias, salas destinadas ao trabalho da administração e local para venda de bilhetes. Ressalta-se que as estações ferroviárias diferem-se basicamente pelos serviços que ofereciam e também em relação à ferrovia matriz.

Foto 33 - Antiga Estação de Miranda	Foto 34 - Nova Estação de Miranda
	
Características ²¹	
E. F. Itapura-Corumbá (1912-1917) E. F. Noroeste do Brasil (1917-1975) RFFSA (1975-1996) Linha-tronco - km 1100, 935 (1959)	MS-1628 Inauguração: 31.12.1912 Uso atual: Secretaria do Turismo e outros órgãos públicos Com trilhos Data de construção do prédio atual: n/d

A respeito dos materiais construtivos empregados nas estações de Mato Grosso do Sul, a simplicidade e a singeleza imperava, pois existia a dificuldade em adquirir outros tipos de materiais. Os construtores utilizavam basicamente tijolos autoportantes nas paredes, madeira nas esquadrias, telhas de barro do tipo francesa nos telhados e pedras nos embasamentos. Para a etapa de acabamento, Marques (2007) destaca que as edificações ferroviárias não tinham muita sofisticação, com grande incidência de ladrilho hidráulico nos pisos e de pintura a óleo ou verniz nas paredes.

²¹ Dados obtidos em: <www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/miranda.htm>. Acesso em: 20 nov. 2011.

3.3 ANÁLISE DO PROJETO TREM DO PANTANAL APÓS A IMPLANTAÇÃO (2009-2010)

O Trem do Pantanal utiliza a mesma linha da NOB que liga o Estado de São Paulo ao Estado de Mato Grosso do Sul. Durante 81 anos, a NOB fez sua travessia pantaneira por Mato Grosso do Sul até a fronteira com a Bolívia. O transporte de passageiros funcionou até o ano de 1996, a partir de então, ficando apenas o transporte de cargas.

No ano de 2006, esse ramal foi adquirido pela América Latina Logística (ALL), que comprou os direitos do grupo americano Noel Group, que administrava o trecho. Como o próprio nome evidencia, a ferrovia passa pela região do Pantanal Sul-Mato-Grossense.

Em 1950, o antigo trem chegou à cidade de Corumbá. No início do governo de Fernando Henrique Cardoso, a ferrovia ficou comprometida com a privatização da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA). Em fevereiro de 1995, quando o grupo americano Noel Group, sócio majoritário da Empresa Novoeste S/A, assumiu a concessão do trecho Bauru (SP) - Corumbá (MS), inexplicavelmente, o abandonou, a ponto de a falta de manutenção da ferrovia ter prejudicado o transporte da produção agrícola de Mato Grosso do Sul e da Bolívia, funcionando de forma precária e restringindo-se quase exclusivamente ao transporte de combustíveis. Atualmente, seu contrato de concessão compreende apenas o serviço de cargas. Assim, os trens de passageiros foram desde então extintos de toda a malha oeste. Por parar de circular, os trens ficaram enferrujados e a ferrovia, enjeitada em mau estado de conservação.

Em maio de 2009, o Trem do Pantanal ressurgiu como uma nova alternativa ao turismo de Mato Grosso do Sul, cujo projeto, além de aumentar o fluxo de turistas nos municípios que compõem a rota do trem, ampliou a geração de emprego, renda e ocupação da rede hoteleira, com a oferta de um produto diferenciado no roteiro local.

Um projeto inovador para Mato Grosso do Sul, tendo em vista o aproveitamento do transporte ferroviário para o turismo a exemplo dos já consagrados projetos brasileiros: Trem da Estrada de Ferro de Minas (MG); Maria Fumaça de Ouro Preto / Mariana (MG); Trem da Serra do Mar (PR), Trem do Vinho (SC); Trem do Corcovado (RJ), dentre tantos outros no Brasil.

A área de abrangência do Trem do Pantanal, de modo direto e também indireto, compreende as regiões turísticas:

1. Campo Grande - formada pelos municípios de Campo Grande, Terenos e Dois Irmãos do Buriti.

2. Pantanal - composta por cinco municípios: Aquidauana, Anastácio, Miranda, Corumbá e Ladário.

3. Vale da Bodoquena - um dos mais conhecidos centros de ecoturismo do Estado, onde se localiza o município de Bonito.

O fato de o turismo ferroviário ser um produto consideravelmente novo no Brasil é outro ponto a favor da solidificação do projeto Trem do Pantanal, pois o turismo de trem já é um produto turístico tradicional na Europa, nos Estados Unidos, no Japão, no Canadá e na Austrália, fator que atrai a Mato Grosso do Sul turistas internacionais.

Ao elaborar uma análise do projeto inicial do Trem do Pantanal, verificam-se algumas mudanças pontuais:

1. O projeto inicialmente (2009) previa a circulação de um trem com até oito vagões, distribuídos em três categorias: econômica, turística e executiva. Atualmente (2010), circula com uma composição de quatro vagões, com capacidade para 192 passageiros e a comercialização de bilhetes está restrita à categoria turística.

Quadro 4 - Tarifa do Trem do Pantanal - Trecho Campo Grande - Aquidauana - Miranda

Origem	Destino	Ida		Volta	
		Adulto	Criança	Adulto	Criança
Campo Grande	Aquidauana	R\$ 80,00	R\$ 28,60	R\$ 80,00	R\$ 28,60
Aquidauana	Palmeiras	R\$ 29,00	R\$ 19,00	x	x
Aquidauana	Miranda	R\$ 58,00	R\$ 19,80	R\$ 58,00	R\$ 19,80
Campo Grande	Miranda	R\$ 90,00	R\$ 37,40	R\$ 90,00	R\$ 37,40

Fonte: Dados disponíveis em: <<http://serraverdeexpress.com.br/pantanal/tarifas>> (2011).

2. A proposta inicial, que a segunda fase do projeto atingiria Corumbá em 2010, não foi implantada.

A seguir, destaca-se de forma ilustrativa a conclusão da investigação de um ano (2009/2010) acerca dos pontos convergentes e divergentes do objeto de pesquisa: Trem do Pantanal (Figuras 6 e 7).

Figura 6 - Pontos convergentes**Figura 7 - Pontos divergentes**

Na opinião da pesquisadora, para transpor os pontos divergentes e ampliar o potencial turístico do Trem do Pantanal, há a necessidade de investimento intenso em divulgação e marketing do produto em ampla escala, investimentos pontuais em ações de desenvolvimento local nas comunidades que margeiam os trilhos de Campo Grande até Miranda e ampliar projetos de educação patrimonial, na rota do Trem do Pantanal.

4 MEMÓRIA CULTURAL: EXPERIÊNCIAS VIVENCIADAS PELAS COMUNIDADES LOCALIZADAS NA ROTA DO TREM DO PANTANAL, POTENCIALIDADES DE DESENVOLVIMENTO LOCAL

Lá vai o carroceiro:
Dor nas pernas,
Nos joelhos,
Caminha rumo à favela,
Cortada por trilhos,
O trem passa,
As garrafas tremem,
Seu destino é de andadeiro.

Raquel Naveira (2010)

Sob a ótica do desenvolvimento local, as ferrovias desempenharam nos séculos XIX e XX um papel preponderante para a ampliação das fronteiras agrícolas e para o crescimento das relações comerciais e financeiras, pois organizavam na época uma alternativa de transporte mais barata e acessível.

Nesse mesmo período, por meio do transporte ferroviário, deu-se a ampliação da corrente imigratória no país que, conseqüentemente, gerou a oferta de mão-de-obra qualificada, representando desenvolvimento local para a população que se instalava próximo à rota do trem.

Nos dias atuais, sem ampliação e investimentos nas ferrovias, o transporte da produção local é realizado em grande escala pelas rodovias e somente uma pequena parte da produção ainda circula por via férrea de Mato Grosso do Sul rumo a outros Estados, fixando no turismo uma alternativa de desenvolvimento e sustentabilidade local.

Uma oportunidade de desenvolvimento local para os municípios da rota do Trem do Pantanal surge a partir do oferecimento da expectativa de utilização da cultura local, das pequenas comunidades, principalmente, para atrair turistas que circulam no Estado. Assim, as especificidades da cultura pantaneira, como o tereré, o peixe frito, a música regional e a paisagem cultural são fatores que geram renda e reforçam o sentimento de pertença ao local.

Conforme Rodrigues (2000, p. 48):

O turismo é uma atividade complexa que compreende tanto a produção como o consumo, tanto as atividades secundárias (produção de espaço) como terciárias (serviços) que agem articuladamente, apropriando-se de lugares ‘exóticos’, de ‘paisagens naturais’, de ‘paisagens históricas’, transformando-os em lugares que deverão ser observados para se obter conhecimentos culturais, históricos, possibilitar o descanso, e vários outros motivos simbólicos ou reais.

Percebe-se, claramente, que o caminho para o sucesso do projeto - Trem do Pantanal - é a parceria concreta com as comunidades locais; pois o que atrai o turista são as características únicas dos locais visitados: cheiros e sabores da terra.

Ávila (2006, p. 75), afirma que :

[...] no momento há um clima nacional e internacional bastante favorável ao Desenvolvimento Local na perspectiva da endogeneização comunitário-local de capacidades, competências e habilidades para que cada comunidade-localidade comece a assumir seu próprio processo de desenvolvimento [...].

Assinala-se também, no estudo, as narrativas, as expectativas, as experiências de sucesso dos agentes locais e do ponto de vista dos ex-ferroviários a respeito do projeto Trem do Pantanal.

Analisando a estratégia de planejamento para o turismo definida pela Fundação de Turismo de MS - FUNDTUR para o período 2008-2020, em relação às rotas culturais, pontuaram-se os itens 1 e 5: (1) Região do Pantanal e (5) Região Caminho dos Ipês que juntas compreendem os municípios de Campo Grande, Terenos, Dois Irmãos do Buriti, Aquidauana e Miranda; em que se destacam a cultura indígena, cultura quilombola e a cultura do homem pantaneiro. Na Figura 6, destacam-se as regiões, rotas e as estratégias de turismo traçadas pela FUNDTUR para 2008-2020.

Figura 8 - Regiões e as rotas culturais pontuadas pela FUNDTUR/MS



Fonte: FUNDTUR/MS (2010).

1. REGIÃO DO PANTANAL - Anastácio, Aquidauana, Corumbá, Ladário e Miranda - Casario do Porto e Museu de História do Pantanal (Corumbá), artesanato, edificações antigas, festas e eventos culturais.

2. REGIÃO ROTA NORTE - Alcinópolis, Bandeirantes, Camapuã, Costa Rica, Coxim, Figueirão, Pedro Gomes, Rio Verde de Mato Grosso, São Gabriel do Oeste e Sonora - Rota das Monções (Camapuã), Sítios arqueológicos com inscrições rupestres. Turismo arqueológico na Serra do Bom Jardim e no Parque Municipal Natural Templo dos Pilares (Alcinópolis).

3. REGIÃO VALE DO APORÉ - Água Clara, Cassilândia, Chapadão do Sul, Inocência e Paranaíba. Tradição do campo nas fazendas e chácaras, festas populares e exposições agropecuárias.

4. REGIÃO COSTA LESTE - Anaurilândia, Aparecida do Taboado, Bataguassu, Brasilândia, Selvíria, Santa Rita do Pardo e Três Lagoas - Relógio Central, Colônia de

Pescadores, Igreja de Santo Antônio, Casa do Artesão, Ferrovia NOB, Cemitério do Soldado (todos em Três Lagoas).

5. REGIÃO CAMINHO DOS IPÊS - Campo Grande, Corguinho, Dois Irmãos do Buriti, Jaraguari, Nova Alvorada do Sul, Ribas do Rio Pardo, Rio Negro, Rochedo, Sidrolândia e Terenos - Feiras, artesanato, cultura indígena, inscrições rupestres, tradições e costumes dos imigrantes japoneses, sírios, libaneses. Museus, teatros, cinemas. Visita a igrejas e a comunidades quilombolas.

6. REGIÃO VALE DAS ÁGUAS - Angélica, Bataiporã, Ivinhema, Jateí, Nova Andradina, Novo Horizonte e Taquarussu. Estudos e pesquisas no Parque Estadual das Várzeas do Rio Ivinhema (Ivinhema). Festas da Fogueira do Milho, Junina e do Sereno (Jateí), carnaval, exposições. Fazendas e chácaras, gastronomia, tradições do campo.

7. REGIÃO DO CONE SUL - Eldorado, Iguatemi, Itaquiraí, Japorã, Juti, Mundo Novo e Naviraí. Tradição do campo em fazendas e chácaras, gastronomia.

8. REGIÃO CAMINHOS DA FRONTEIRA - Amambai, Antônio João, Aral Moreira, Coronel Sapucaia, Laguna Caarapã, Paranhos, Ponta Porã, Sete Quedas e Tacuru. Cultura fronteiriça (Brasil/Paraguai), Museu da Erva-Mate (Ponta Porã), Parque Histórico Colônia Militar dos Dourados (Antônio João), música, dança, inscrições rupestres, contexto histórico da Guerra do Paraguai. Festival da Erva-Mate (Ponta Porã), festas dos padroeiros, exposições agropecuárias, encontros de motoqueiros.

9. REGIÃO GRANDE DOURADOS - Caarapó, Deodápolis, Douradina, Dourados, Fátima do Sul, Glória de Dourados, Itaporã, Maracaju, Rio Brilhante e Vicentina. Teatros, museus, prédios históricos e aldeias indígenas. Exposições agropecuárias e festas populares, como as de padroeiros e a junina. Teatro da Paixão de Cristo a céu aberto (Glória de Dourados).

10. REGIÃO BONITO-SERRA DA BODOQUENA - Bela Vista, Bodoquena, Bonito, Caracol, Guia Lopes da Laguna, Jardim, Nioaque e Porto Murtinho. Trechos da Retirada da Laguna e Cemitério dos Heróis (Jardim), Praça do Nhandipá (Bela Vista), casarios antigos, festas folclóricas, como a do boi. Estudos geológicos, paleontológicos, antropológicos e culturais. Criação do Geoparque Bodoquena-Pantanal²².

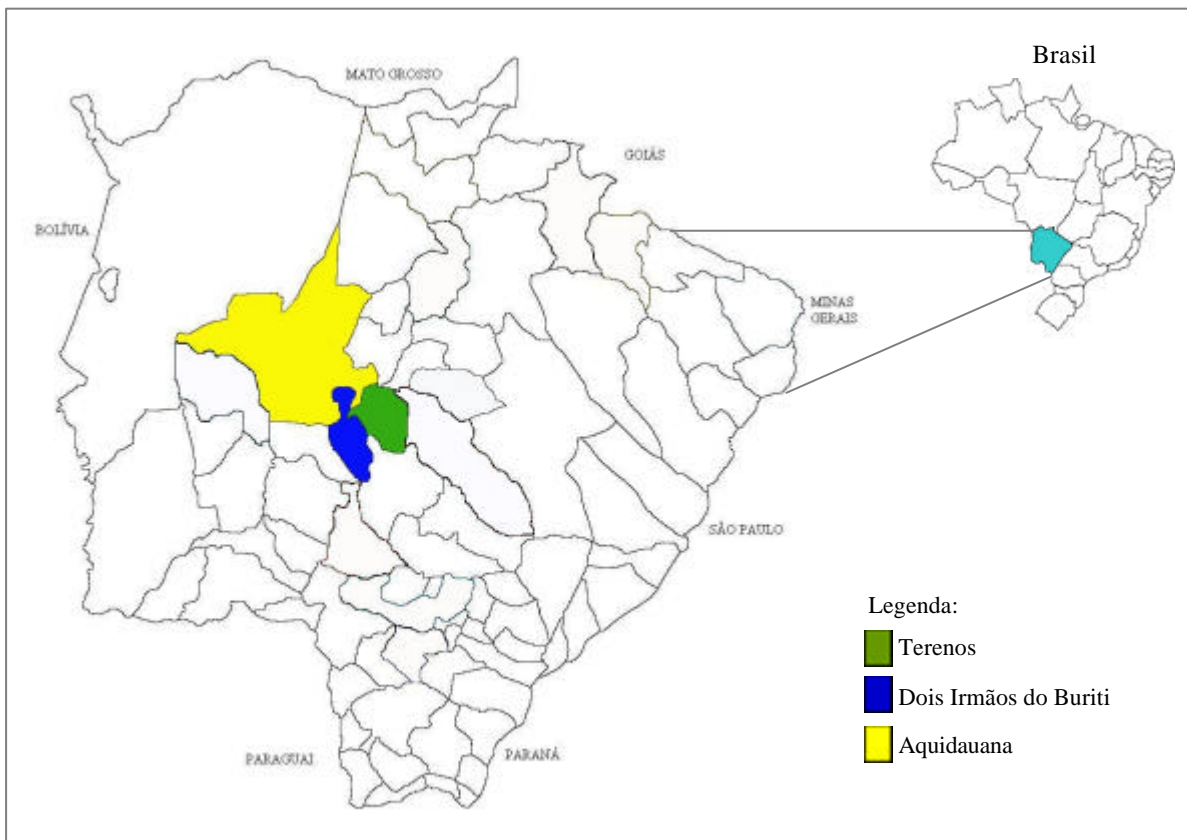
²²Decreto Estadual n. 12.897, de 22 de dezembro de 2009. O geoparque Bodoquena - Pantanal envolve 39.700 quilômetros quadrados da região sudoeste do Estado, onde estão situadas diversas riquezas geológicas, nos territórios de Anastácio, Aquidauana, Bela Vista, Bodoquena, Bonito, Caracol, Corumbá, Corumbá, Guia Lopes da Laguna, Jardim, Ladário, Miranda, Nioaque e Porto Murtinho. Ao todo, estão inseridos nesta área 54 geossítios, entre grutas, pedreiras, baías, minas, cachoeiras, nascentes e monumentos.

Nessa breve análise, identificam-se inúmeras potencialidades que podem ser dinamizadas pelos agentes locais, agregando valor a localidades e reforçando a identidade e o sentimento de pertença local.

Sob a ótica de Franco (2000), um agente de desenvolvimento local pode fazer diferença no mercado globalizado, desde que seu “produto” tenha peculiaridade reconhecida e valorizada.

Considerando que Mato Grosso do Sul é um Estado marcado pela diversidade cultural, moldado pela mescla de tradições e costumes, o que pode ser visto como um verdadeiro caleidoscópio cultural, a pluralidade que compõe o patrimônio cultural sul-mato-grossense é detalhada neste capítulo por meio de contato direto com a população de alguns municípios que formam a rota do Trem do Pantanal, privilegiando neste capítulo as vivências que marcam a história dos municípios de Dois Irmãos do Buriti - Distrito de Palmeiras, Terenos e Aquidauana (Mapa 2).

Mapa 2 - Municípios onde a pesquisa foi realizada



Dois Irmãos do Buriti tem sua população bastante heterogênea composta por brancos, negros, japoneses e indígenas da etnia terena. O turismo ecológico é destaque na região e o Trem do Pantanal, um produto que tem influenciado no desenvolvimento local desse município de aproximadamente 10.000 habitantes.

Terenos também tem a população formada por grande influência de japoneses. É nesse município que se localiza a colônia Jamic, espaço que agrega granjas e pequenas propriedades agrícolas de descendentes de japoneses. O Trem do Pantanal está intimamente ligado à história do município e a população almeja que a estação local seja algum dia ponto de embarque do novo Trem do Pantanal.

Aquidauna possui, em sua formação populacional, a influência indígena, também como Dois Irmãos do Buriti a etnia terena é muito grande e a cultura do homem pantaneiro é retratada nos costumes locais, pois Aquidauna é uma cidade que tem grande importância para o pantanal, sendo por meio dela um fácil acesso terrestre ao pantanal. Dessa forma, a cultura local possui o traço forte do homem pantaneiro e a riqueza da cultura ancestral indígena, sendo o Trem do Pantanal um produto turístico que já agrega dividendos no Produto Interno Bruto da região.

A presente pesquisa destaca as experiências vividas pela população desses três municípios e a pesquisadora encerra o capítulo enfatizando as narrativas de ex-ferroviários da NOB (Noroeste do Brasil).

4.1 EXPERIÊNCIAS VIVIDAS PELA COMUNIDADE DO DISTRITO DE PALMEIRAS, MUNICÍPIO DE DOIS IRMÃOS DO BURITI

Palmeiras é um distrito do município de Dois Irmãos do Buriti a 110 quilômetros de Campo Grande. Dois Irmãos do Buriti é um município do Estado de Mato Grosso do Sul, denominado “Portal do pantanal sul-mato-grossense”. Município novo, com apenas 23 anos de emancipação política, com potencialidades de desenvolvimento local focado na questão ambiental, com economia baseada na agricultura, na pecuária e com possibilidades de crescimento econômico pela manufatura do artesanato com identidade local.

O distrito de Palmeiras faz parte da história da ferrovia em Mato Grosso do Sul, pois sua estação ferroviária, inaugurada oficialmente em 1941, mas existindo em relatos desde 1932, atualmente, compõe o trajeto do Trem do Pantanal, porém o trem turístico não tem parada nesse distrito.

Palmeiras é plena de belezas naturais, possuindo ainda como particularidade a cultura indígena. Tendo seis aldeias, que produzem artesanato, porém, ainda sem projeto de comercialização.

A culinária regional pantaneira da localidade é premiada, sendo destaque o prato típico “carne de sol com pequi à moda de Dois Irmãos do Buriti” e o “ sorvete Dois Irmãos do Buriti com rapadura de cumbaru”²³, que ganhou o concurso gastronômico “Caminho dos Ipês” (Foto 35), promovido pela Prefeitura Municipal de Campo Grande (PMCG), em 2009.

Foto 35 - Carne de sol com pequi à moda de Dois Irmãos do Buriti e sorvete Dois Irmãos do Buriti com rapadura de cumbaru



Fonte: <http://rmtonline.globo.com/noticias.asp?em=3&n=436727&p=2> (2009)

Ouvindo relatos²⁴ proferidos pela comunidade do distrito de Palmeiras ancorou-se a análise na história oral, conforme Silva (2008, p. 2):

As narrativas são assumidas como relatos em meio aos quais, através da linguagem, os sujeitos significam a si próprios e as suas práticas e experiências nomeadas e definidas e relatadas [...] trata-se de relatos construídos a partir dos posicionamentos que os sujeitos assumem no interior de uma ordem particular de saberes e discursos.

²³ Cumbaru-fruto castanho, com amêndoa e polpa comestíveis que amadurecem de setembro a outubro, provém da planta característica do cerrado.

²⁴ Os entrevistados autorizaram que seus depoimentos fossem inseridos no presente estudo, transformando-se em documento, mantendo-se como garantia de transmissão do conhecimento para as futuras gerações, por meio da história oral.

Baseando-se nessa premissa, foi entrevistada, em 26 de novembro de 2009, Solange Maria Ferreira, artesã de Dois Irmãos do Buriti-Palmeiras, líder comunitária e idealizadora de um projeto cultural que vem oportunizando qualidade de vida a muitas mulheres. Esse projeto intitulado “DAGE - Dignidade, Autoestima, Geração de Emprego e Renda” surgiu a partir de um concurso de projetos culturais, idealizado pela MMX, em Dois Irmãos do Buriti, que investiu R\$ 30.000, nesse grupo.

Segundo Solange Ferreira (2009), esse projeto veio associado ao lançamento do Trem do Pantanal e poderá gerar emprego e renda a muitas mulheres da região.

Além da MMX, o projeto recebeu investimentos iniciais da Prefeitura local que se encarregou de fazer toda a parte gráfica, como cartazes e folders e também etiquetas das coleções lançadas, recebeu apoio do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial - SENAI e também da Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul - FCMS em parceria com o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas - SEBRAE-MS que ofereceram em conjunto uma oficina de design para o grupo de artesãs. Conforme relata Solange, o projeto vem oportunizar sustentabilidade para as famílias, reforço da autoestima das mulheres da localidade, investindo na criatividade inerente à mulher pantaneira, que sempre soube transpor as dificuldades para sustentar seus filhos e apoiar o marido na lida diária.

Solange Ferreira relata em entrevista que no ano de 2009 o Projeto DAGE - participou de exposições na Casa do Artesão em Campo Grande - MS, em Corumbá - MS e também representou o Estado de Mato Grosso do Sul em Minas Gerais, na feira nacional de artesanato. A coleção Travessias (Foto 36), feita pelo DAGE (2009) materializam as histórias da comunidade. As bolsas da coleção Travessias transportam os pertences de quem a usa, mas também nos transportam no tempo, pois fazem lembrar a história da localidade, fazem conhecer os personagens e ao mesmo tempo contam e criam histórias do território. A coleção reforça o caminho da sustentabilidade, pois a matéria-prima das bolsas provém de tecidos dos uniformes doados pela empresa MMX. Na coleção de *designer* inovador, planejado por Mary Saldanha e Paula Bueno ressaltam-se algumas histórias, pois as bolsas transportam os nossos pertences e também nos transportam no tempo e na nossa memória. Dentre elas, destacam a Bolsa Bob Tadeu - anta que rondava o distrito de Palmeiras; Bolsas Dona Júlia - em homenagem à pioneira no distrito em atravessar pessoas de um lado ao outro do rio, com seu barco e a Bolsa Estação Palmeiras – que relembra o valor do Trem do Pantanal, na construção da história de Palmeiras.

Foto 36 - Coleção de bolsas feitas pelo DAGE (2009)



Como oportunidade de auferir recursos para o projeto e para a associação, as artesãs estão confeccionando em grande escala a sacola “Estação” que será vendida como bolsa retornável para compras de supermercado.

Ainda analisando as narrativas da comunidade de Dois Irmãos do Buriti (2009), destaca-se na entrevista do Secretário de Turismo - Jairso dos R. Borges que ele vê o Projeto Trem do Pantanal como uma avanço para o desenvolvimento da região e enfatiza o resgate da cultura e da tradição do trem que existiu no passado como um produto capaz de agregar valor à região e impulsionar o turismo no distrito de Palmeiras.

Jairso Borges define o Trem do Pantanal como uma alavanca para o turismo da região, gerando emprego e renda e espera que, no futuro, o trem tenha um ponto de partida na Estação de Palmeiras. O Secretário ressaltou ainda em sua entrevista a importância do Projeto Educar para Proteger da FCMS que, em 2009, teve como tema a rota do Trem do Pantanal; pois seu ponto de vista é de que as crianças aprendem a história, pesquisando a história do passado para compreender a realidade do momento presente.

Um exemplo de atividade que promove o desenvolvimento local em Palmeiras é o Projeto Saborearte Regional do Buriti, que atualmente é um Ponto de Cultura²⁵ do Estado de Mato Grosso do Sul. Segundo depoimento da artesã dirigente - Marly Sanchik Túlio, esse projeto tem o objetivo de desenvolver ações que incentivem as famílias de baixa renda ao resgate de sua história. A valorização de sua autoestima, por meio da transformação da cultura regional em produto turístico, com a produção de artesanato em que o buriti²⁶ e as sementes

²⁵ Ponto de Cultura: são iniciativas desenvolvidas pela sociedade civil que, após seleção por edital, tornam-se responsáveis por articular e impulsionar ações culturais já existentes nas comunidades.

²⁶ Buriti - palmeira de cujo fruto se extrai óleo, tipo de palmeira comum no centro-oeste do Brasil.

locais são a matéria-prima e também por intermédio da produção de alimentos com os sabores da terra visando ao fluxo de turistas que circularam atraídos pelo Trem do Pantanal.

Pode-se inferir que o trabalho dessa associação de artesãos faz dos associados agentes de desenvolvimento local, pois as atividades do Saborearte incentivam as famílias de baixa renda ao resgate da história local e à construção de conhecimentos coletivos que promovem a profissionalização e a participação no mercado turístico e, principalmente, mostra o quanto é importante a força do grupo.

Reforçando essa análise, Santos (2007, p. 103) destaca que :

Sozinhos, ficamos livres, mas não podemos exercitar a nossa liberdade. Com o grupo, encontramos os meios de multiplicar as forças individuais, mediante a organização. É assim que nosso campo de luta se alarga e que um maior número de pessoas se avizinha da consciência possível, rompendo as amarras da alienação.

O Projeto Saborearte por ser ponto de cultura, recebe recursos federais que totalizam R\$ 180.000,00 (distribuídos em três parcelas de R\$ 60.000,00 ao ano) e tem o incentivo da Prefeitura de Dois Irmãos do Buriti, que está construindo a sede da associação, é um projeto de R\$ 15.000,00. Ainda, por meio do Serviço Nacional de Aprendizagem Rural – SENAR, a comunidade local recebe oficinas de confecção de artefatos decorativos feitos com taboa²⁷ (Foto 37).

Foto 37 - Artesanato confeccionado com a taboa -
Projeto Saborearte



Fonte: Projeto Saborearte (2010).

²⁷ Taboa- planta hidrófita típica de brejos, abundante na região de Palmeiras.

As atividades do Projeto Saborearte são exemplos de desenvolvimento local, pois difundem o turismo e o artesanato da região, colocando acima de tudo os moradores da região como agentes de seu próprio desenvolvimento.

4.2 EXPERIÊNCIAS VIVIDAS PELA COMUNIDADE DO MUNICÍPIO DE TERENOS

A realidade do município de Terenos - MS, com uma população de 17.146 habitantes, segundo dados do IBGE (2010), difere da de Dois Irmãos do Buriti, em relação ao Trem do Pantanal.

A comunidade de Terenos, principalmente, a formada por professores que participam do projeto Educar para proteger - na rota do Trem do Pantanal, ao ser entrevistada, demonstrou indignação, pois fica somente na esperança do retorno do Trem do Pantanal. Hoje assiste da porta de suas casas a viagem tão sonhada pela ferrovia e discute o motivo de o Trem do Pantanal não sair da Estação de Terenos, ou sequer ter uma breve parada em seu município.

A professora Marta Cibele Figueiredo Lima da Escola Estadual Eduardo Perez, localizada em Terenos, destacou que a ferrovia foi essencial para o crescimento do município e que, de alguma forma, os moradores/pais de alunos fazem ou fizeram parte da história da ferrovia em MS.

Já a professora Marisa Gonzaga comenta que muitos segmentos importantes da sociedade de Terenos pensaram em fazer algo, “um manifesto talvez”, para solicitar que o Trem do Pantanal tenha parada na Estação de Terenos.

O diretor Clodoaldo Lima, responsável pela Escola Estadual Antônio Nogueira da Fonseca, localizada na divisa dos municípios Campo Grande e Terenos, comenta que é muito importante a volta do Trem do Pantanal para a comunidade escolar e que o trabalho que a escola vem implementando é o de resgatar a importância da cultura ferroviária para o crescimento e o desenvolvimento local do espaço em questão.

Inúmeras são as lembranças que povoam a memória da população de Terenos que até o momento espera que o Trem do Pantanal transforme em realidade presente as lembranças vivenciadas e sentidas pelos moradores locais, pois suas histórias se confundem com a história da NOB.

Para Bosi (1994, p. 474), “a recordação é tão viva, tão presente, que se transforma no desejo de repetir o gesto e ensinar arte a quem escuta”.

A população de Terenos tem percebido que o Trem do Pantanal é um produto turístico que poderia modificar a realidade local, mas enquanto o poder público estadual e a operadora do Trem do Pantanal não apresentam novo trajeto que contemple esse município, a história fica rememorada nas escolas e na cultura imaterial local. Um exemplo de que Terenos tem estimulado os valores simbólicos da cultura da ferrovia e reforçado o sentimento de pertença local fica visível nos muros da escola estadual Eduardo Perez, vizinha dos trilhos, decorados pelos alunos em 2009. A pintura, na extensão de alvenaria que cerca a escola com motivos que narram a história do antigo Trem do Pantanal e as estações de Campo Grande a Corumbá, foi coordenada pela professora Marta Cibeles, com o envolvimento de toda a comunidade local.

Para essa comunidade, o trem é parte do imaginário, do sonho, principalmente, das crianças, uma vez que para Terenos ele só faz parte da paisagem local. O que nos faz lembrar o que cantou Raul Seixas, na música Trem das Sete...

Ói, ói o trem, vem surgindo de trás das montanhas azuis, olha o trem
Ói, ói o trem, vem trazendo de longe as cinzas do velho neon

Ói, já é vem, fumegando, apitando, chamando os que sabem do trem
Ói, é o trem, não precisa passagem nem mesmo bagagem no trem

Quem vai chorar, quem vai sorrir?
Quem vai ficar, quem vai partir?
Pois o trem está chegando, tá chegando na estação
É o trem das sete horas, é o último do sertão, do sertão...

4.3 EXPERIÊNCIAS VIVENCIADAS PELA COMUNIDADE DO MUNICÍPIO DE AQUIDAUANA

Pode-se afirmar que o município de Aquidauana é o que mais se beneficiou com a volta do Trem do Pantanal. É nele que os turistas fazem a parada técnica para o almoço, sendo assim, a cidade tem conseguido dividendos com esse produto turístico. Com a parada para o almoço, há grande arrecadação local, pois além de alimentos, o turista consome produtos artesanais, confeccionados pelos artesãos locais e por indígenas da etnia terena que estão instalados em quiosque anexo à Estação Ferroviária. O mercado municipal de Aquidauana também recebe muitos viajantes do Trem do Pantanal, que por lá caminham para conhecer, comprar ou somente para passar o tempo, porém sempre terminam comprando algo.

No enfoque do desenvolvimento local, as potencialidades dessa comunidade foram despertadas e muitos trabalham para se beneficiar do que o trem pode oferecer. A

cidade possui, além da estação, outras tantas edificações históricas que são capazes de reconstruir fatos e dados do passado, imprescindíveis para formar a história presente. Esse conjunto do patrimônio arquitetônico atrai os turistas, destacando-se alguns elencados por Marques (2007): Museu de Arte Pantaneira, Igreja Nossa Senhora da Conceição e a Capela de Santo Afonso.

De acordo com Camargo (2002), o patrimônio não é algo fixo e ancorado nas realizações do passado, mas uma noção com potencialidades que pode se realizar enquanto bens patrimoniais. O turismo surge indissociavelmente ligado ao patrimônio enquanto elemento que fundamenta o valor econômico deste último.

Sob a ótica do desenvolvimento local, comprova-se que, além de agregar valor econômico, o turismo possibilita o avivamento do sentimento de pertença local e inúmeras possibilidades de desenvolvimento à região. Esse avivamento pode ser percebido em Aquidauana, pois hoje qualquer morador enfatiza que o pantanal é em Aquidauana, ou seja, sabe-se que o município faz parte da região pantaneira, que lhe agrega valor. Aquidauana, possui hoje a “Festa do Homem Pantaneiro”, uma feira gastronômica - cultural que divulga os valores do homem pantaneiro, os valores da cultura local e oportuniza a divulgação do município ao restante do Estado e do país.

As expectativas que se formaram por parte daqueles que conheceram o trem não foram atendidas, pois o enfoque turístico é outro e as atrações que o turista quer ver e experimentar são diferentes daquelas do passado. Hoje, além de saborear algo típico e diferente, o turista se preocupa com a higiene, acondicionamento e manipulação das delícias pantaneiras oferecidas. Portanto, alguns depoimentos apresentados por ocasião da inauguração do Trem do Pantanal são hoje modificados.

Reforçando essa afirmação em relatos de moradores dos distritos pertencentes a Aquidauana, seus moradores expressaram as expectativas com relação ao desenvolvimento local do município por ocasião da inauguração do Trem do Pantanal²⁸.

Luiz Marcos Albuquerque Dias, 55 anos, nascido na região, quando garoto, vendia laranja, manga, peixe e chipa aos passageiros, destaca, lembrando que quando o trem parou, muitos tiveram que ir embora.

Quando nasci, o trem já passava por aqui. O dinheiro ajudava a sustentar nossas famílias. Era maravilhoso. Sinceramente, de tanto que falaram, ninguém está acreditando que o trem vai voltar a transportar passageiros. Sua volta significa o progresso para a região.

²⁸ Disponível em: <www.noticias.ms.gov.br>. Acesso em: 10 janeiro, 2011.

Outro morador de Aquidauana, Djalma Joaquim Vieira, 60 anos, lembra que a desativação do Trem do Pantanal, no início da década de 1990, causou um grande impacto na vida econômica do distrito de Piraputanga.

A gente ganhava muito dinheiro na época do trem e hoje estamos vivendo sem perspectivas. Eu trabalhava de marreta, carregando frutas e mandioca para vender em Corumbá. Eu comprava mercadoria aqui e vendia lá. Depois que acabou o trem, foi muito difícil, eu tive que ir para Campo Grande trabalhar de servente, de guarda para sustentar minha família.

Djalma afirma que a volta do trem vai ajudar muita gente que vive no distrito e não tinha nenhuma expectativa econômica. “Nós vamos voltar a trabalhar e poder ajudar Piraputanga, distrito de Aquidauana a crescer, porque isso aqui é um paraíso”.

A baiana Francisca Lopes da Silva, 56 anos, conhecida como Dona Chica, reside em Piraputanga há 35 anos. Ela é uma das mulheres que pretende atuar como ambulante, vendendo mercadorias para os passageiros.

To querendo fazer biju de tapioca e acajaré. Pretendo vender comida típica da Bahia. Quase ninguém conhece essas comidas. Estou me preparando nessa ideia. Se tiver o curso eu vou participar. Para atender os clientes, tem que estar bem vestida, cheirosa, usar touca, avental. A higiene é fundamental. Não sei ler, mas sei cozinhar muito bem. Hoje, a gente vê nesses restaurantes chiques, pratos com nome complicados, depois vai ver direito é o mesmo prato que a gente sabe fazer. Já quero fritar o bolinho no começo, na primeira viagem e oferecer para os passageiros.

Com o Trem do Pantanal, a cidade de Aquidauana recebe grande fluxo de pessoas e conforme atestado pelos alunos do Ensino Médio da Escola Estadual Cândido Mariano, no projeto de educação patrimonial, houve um aumento da arrecadação municipal, com comprovado aumento do PIB, após o retorno do trem.

Conforme informações contidas no site da Prefeitura Municipal de Aquidauana - a estação ferroviária, revitalizada no início da administração do prefeito Fauzi Suleiman para receber os passageiros do Trem do Pantanal, ganhou atualmente um espaço voltado para a gastronomia regional. Trata-se do restaurante Estação Pantaneira, que reúne o melhor da culinária regional com pratos típicos como: moranga com carne seca, macarronada pantaneira, kibe de pintado, entre outros.

De acordo com o prefeito Fauzi Suleiman (2010), a abertura do novo restaurante está dentro do projeto de sua administração de fortalecimento das empresas locais. “Temos feito inúmeras ações que objetivam o fortalecimento das empresas locais, especialmente daquelas que geram empregos na cidade”. Além desse restaurante típico, a estação ferroviária

abriga a sede da Fundação de Turismo de Aquidauana e a empresa “Pioneiro Turismo” que tem por finalidade a comercialização de souvenir, passagens e pacotes de viagens.

As narrativas apresentadas, ressaltam que Aquidauana ganhou bastante em termos de desenvolvimento local com a vinda do novo Trem do Pantanal, embora este não tenha atendido plenamente as expectativas daqueles que viveram os tempos áureos do trem. Esse produto turístico aparece como uma alternativa capaz de impulsionar o desenvolvimento da cidade.

4.4 NARRATIVAS DE EX-FERROVIÁRIOS

Nesta etapa da pesquisa, enfocam-se as narrativas de ex-ferroviários de Mato Grosso do Sul e de muitos outros estados brasileiros que, com trabalho, construíram a história da ferrovia Noroeste do Brasil, dentro do espaço geográfico sul-mato-grossense e impulsionaram o crescimento da região²⁹. A história desses homens é recheada de lembranças emocionantes, pois com companheirismo e determinação conseguiram vencer as dificuldades e realizar grandes feitos. Assim, os relatos, apresentados por esta pesquisadora com a autorização dos entrevistados, são reminiscências desse tempo passado, essencial para a história presente, principalmente, quando se enfoca o Trem do Pantanal.

Na concepção de Christofolletti (2010):

A história oral como metodologia tem apontado para uma ação interdisciplinar, possibilitando várias conexões (texto, oralidade, linguística, ficção, temporalidade, interioridade, discurso) e fornecendo diversos caminhos para construção do texto interior, ou texto contado, onde a pessoa em atendimento se reconheça e reconheça sua interioridade, suas tramas e personagens.

Entrevistar personagens que viveram sua história de vida em meio aos trilhos oportuniza: a) a percepção da cooperação em base igualitária; b) a possibilidade de ingressar na vida de outras pessoas, adquirindo experiência humana e profunda.

Conforme ressalta Thompson (1994), a história oral pode ser utilizada em muitos contextos, sob a forma de empreendimentos individuais e em grupos.

²⁹ Os entrevistados autorizaram que seus depoimentos fossem inseridos no presente estudo, transformando-se em documento, mantendo-se como garantia de transmissão do conhecimento para as futuras gerações, por meio da história oral.

Fernandes (2009) enfatiza que a preservação da memória cultural visa à continuidade das manifestações culturais de determinada comunidade e é essa a verdadeira responsável e guardiã de seus valores culturais.

Portanto, é importante conhecer a história também pela memória social (narrativas) dos atores nela envolvidos e assim, compreender que podemos considerá-los como agentes de desenvolvimento endógeno das comunidades evidenciadas na presente pesquisa.

Quanto ao se analisar os fatos históricos por meio de reminiscências dos envolvidos, Mitidiero (2009) afirma que a memória é a vida do passado no presente. Utilizando a teoria de Todorov, a autora destaca que são os ganhos do passado que permitem compreender as permanências e as transformações das comunidades.

Ao enfatizar as narrativas, recolhidas durante a pesquisa, pode-se perceber que o processo de recordação é construtivo e depende da situação presente e reforça que a memória não é um depósito passivo de recordações e fatos pregressos. Sendo assim, as narrativas dos ex-ferroviários entrevistados, pessoas fortes e ao mesmo tempo sensíveis que tiveram e têm suas vidas intimamente ligadas com a história da NOB complementam a primeira fase da pesquisa, em que a pesquisa bibliográfica possibilita suporte à dissertação, mostrando a importância de se conhecer as histórias extraoficiais para concluir fatos de outrora.

Conforme enfatiza Bosi (1994, p. 416), as narrativas preenchem lacunas que a história oficial apresenta, de acordo com relato de Abel Ribas: “[...] o tempo não passa, o tempo é estático, o tempo é, nós é que estamos passando pelo tempo”.

Assim, apresentam-se algumas narrativas oriundas das entrevistas realizadas, iniciando com a história de vida do Valdemir Vieira³⁰, ex-ferroviário e atual presidente da associação dos ferroviários aposentados da NOB, autor do livro - “Noroeste do Brasil em trilhos e prosas”. Personagem importante na construção da história da ferrovia em Mato Grosso do Sul, Valdemir Vieira, em palestra aos alunos da Escola Municipal Nero Menezes de Ávila, de Palmeiras, Dois Irmãos do Buriti, afirmou que devido à proximidade dessa escola com os trilhos e com a estação desativada de Palmeiras, as crianças apresentam o interesse pelo tema ferrovia, por isso, a escola participa do Projeto educar para proteger - na rota do Trem do Pantanal, da Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul.

³⁰ Entrevista gravada em vídeo e áudio e autorizada à pesquisadora publicá-la.

Valdemir Vieira comenta sobre as lembranças dos tempos áureos do trem e da NOB no Estado de MS e prossegue apresentando com desenvoltura os instrumentos e equipamentos que constantemente utilizava no seu fazer diário enquanto ferroviário:

[...] é importante relatar o uso da lanterna como sinalizador nas passagens de níveis e cruzamento de trens, sendo essa [apresenta a lanterna] o equipamento que eu usava diariamente, que com o foco de cores diferenciadas, ele servia para diferenciar situações específicas e alertar os maquinistas.

Comentou também que o sistema de rádio para controle do tráfego dos trens (o que parece um brinquedo de crianças) já foi um moderno equipamento de comunicação e peça essencial para se evitar acidentes entre trens e até para o resgate de possíveis acidentados há poucas décadas. Emocionado, com a voz um pouco embargada, relata:

[...] quando sofri um grave acidente em Campo Grande, em que fui arrastado por longo percurso por um trem, o rádio foi um equipamento essencial para salvar minha vida, pois comuniquei logo aos colegas usando o rádio transmissor, que eu havia escorregado e estava preso ao trem, desta feita, fui logo socorrido, porém devido à gravidade desse acidente, acabei perdendo uma perna, consequência do fato ocorrido.

Valdemir Vieira prossegue comentando fatos interessantes e pitorescos da história da NOB, no sul de Mato Grosso:

[...] Um acontecimento importante era a Semana dos Ferroviários, realizada sempre no mês de abril, dentro das festividades, a Olimpíada dos Ferroviários era um momento esportivo de integração, tínhamos a oportunidade de competir e principalmente de rever os colegas de todas as estações ferroviárias, que realizavam provas de atletismo, futebol, natação e outros esportes populares.

Ainda em um interessante colóquio com os alunos e professores, o Sr. Pedro Batista (maquinista, aposentado e com muita experiência na NOB) relatou, mostrando os instrumentos que compunham o cotidiano de seu trabalho na ferrovia, e respondendo a perguntas dos alunos, quanto à condução de uma locomotiva:

[...] o sistema de comando e direção de um trem, não possui volante e sim uma marcha que vai de zero a oito. O trabalho do maquinista assim como de toda a equipe necessária para colocar um trem em movimento é de muita responsabilidade, trabalhávamos a princípio, seis horas diárias, porém algumas vezes chegávamos a fazer até dezesseis horas de trabalho e recebíamos horas -extras [...] Para o sucesso do transporte, a manutenção dos trilhos era essencial e para isso, no município de Aquidauana, existia a usina de tratamento dos dormentes da ferrovia e a recuperação dos trilhos ficava sob a responsabilidade da equipe que ali trabalhava.

Continuando a narrativa, José Ricci, ex-ferroviário, contou que iniciou seu fazer na NOB, com apenas 19 anos e, em 1973, veio de Bauru, para trabalhar no antigo Estado de

Mato Grosso. Chegou à estação de Bodoquena, e lá trabalhou três meses, posteriormente, foi alocado na estação de Palmeiras. Sobre esse assunto, comenta:

[...] quando vim trabalhar em Palmeiras, não havia local apropriado para alojamento dos ferroviários, e o pernoite nosso era no armazém de cargas da estação, trabalhávamos num sistema de plantão, vinte e quatro horas por vinte e quatro horas, ao longo de minha carreira fiz muitos concursos internos na Noroeste do Brasil objetivando mudar de função, porém os chefes sempre seguravam [...] os trabalhadores que desempenhavam a contento seu serviço e diziam que eu havia sido reprovado e assim acabei me aposentando em julho de 2006, na função de manobrista. Lembro-me com clareza do embarque de gado no trem, aqui em Palmeiras, o gado ia embarcando na locomotiva, nas gaiolas de ferro com laterais em madeira. Havia muito gado a ser transportado, e a rodovia ainda não era uma alternativa, os fazendeiros utilizavam o trem, transporte barato e seguro, e além do gado havia o embarque de passageiros e o transporte de mercadorias [...] o armazém de Palmeiras ficava abarrotado de mercadorias e a pensão da Sra. Júlia ao lado da estação ficava sempre lotada.

As narrativas apresentam com precisão os acontecimentos oficiais, os quais, aliados aos relatos e à pesquisa histórica, compõem um acervo documental para a história local e regional.

Em outra etapa de entrevistas, Valderi Rodrigues Pessoa relatou suas memórias e mostrou que a memória individual é um ponto de vista sobre a coletiva. Na compreensão de Bosi (1994), a memória é uma faculdade épica por excelência, pois oportuniza a reprodução da história, sob ótica original e plena.

Assim, puxando o fio de suas mais antigas memórias e recontando a esta pesquisadora a sua história, Valderi Rodrigues Pessoa inicia:

[...] Quando criança eu morava na roça e, aos oito anos, em Anastácio, imaginava como seria um trem, não sabia como era um trem, e no ano de 1969, quando eu tinha dez anos, viajei de trem saindo de Campo Grande até Bauru, no trem de passageiros. [...] aí em 1982, fiz um concurso e ingressei na ferrovia, [...] em 1993, estava em um trem com três locomotivas e 150 vagões, aí passou um filme na minha cabeça: - eu que não conhecia o trem estava num trem com grande responsabilidade [...] entrei como manobrador, e na época da privatização, o a NOVOESTE passou todos os que eram manobristas para auxiliar de maquinista. A linha Bauru a Corumbá foi um avanço para o transporte [...] o transporte antigamente era feito por carro de boi, em alguns lugares distantes [...] carreteiras [...] não existiam as ferrovias e as rodovias. O trem foi uma alternativa para o desenvolvimento, transportando tanto cargas, quanto passageiros, com baixo custo, trazendo desenvolvimento para o antigo Mato Grosso. Até hoje, o trem é um transporte barato e viável. [...] Antes de 1996, a RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A. já estava em processo de privatização, o trem de passageiros então passou a circular em dias alternados, [...] e nós ferroviários, já sabíamos que a tendência era o desaparecimento do trem de passageiros. [...] Segundo os entendidos, o transporte era inviável, por causa das linhas de ônibus [...] mas, a gente sabia que não, que era por política mesmo, e quando apareceu o trem do pantanal, nós achamos que ele seria uma réplica, mais ou menos compatíveis com o que era o trem, do que era o trem de passageiros, aí apareceu esse trem, de turismo, com apresentações culturais que não faz parte da ferrovia, faz parte de Mato Grosso do Sul, que não tenho nada contra, e você está

fazendo a coisa certa, entrevistando ferroviários, pois quem sabe da cultura ferroviária é o ferroviário e não o historiador.

Essa afirmação de Valderi reforça a pesquisa de Bosi (1994) que apresenta a riqueza de dados e fatos que podem vir à tona por meio da história oral. O entrevistado continua:

[...] nada contra o historiador, porém quem conhece a história da ferrovia são os ferroviários, que viveram o dia a dia, a cultura, por exemplo, a culinária ferroviária é totalmente diferente, quem trabalhava ao longo da linha não tinha água potável, gás, energia elétrica, essas comidas que as senhoras dos ferroviários faziam era totalmente diferente, não podia ter muitos ingredientes, muitos temperos, pois era feita de madrugada, para a pessoa comer somente ao meio dia, [...] eu conhecia tudo de Miranda, Aquidauana até Campo Grande, as turmas de ferroviários, pois meus parentes todos eram ferroviários, eu convivia com eles nas turmas de conserva³¹, então sei dos costumes, e vejo que vários hábitos desapareceram, por exemplo, eu morei em Camisão, seis anos, presenciei o movimento, e no site Estações Ferroviárias do Brasil há fotos que mostram a aglomeração, na plataforma de embarque de passageiros, muitos eram curiosos, outros eram parentes de passageiros à espera de seus familiares, e outros iam vender: pequi, peixe frito, laranja, chipa, e frutos do cerrado, então era essa a cultura que eu pensei que ia reaparecer com o Trem do Pantanal, mas o trem do pantanal, não trouxe, [...] de que adianta encher três vagões de passageiros para olhar paisagem, assim para mim a ‘cultura ferroviária’ morreu, quando eu disse isso numa entrevista na Universidade Federal, todos se espantaram, mas a verdade é que com a retirada dos trilhos do centro de Campo Grande muita coisa desapareceu, o desenvolvimento é importante eu reconheço, mas temos que viver o presente sem esquecer do passado, senão o que vai ser de nossos filhos e de nossos netos, que história vamos lhes contar [...].

Com essa frase, conclui de forma simples a essência da educação patrimonial, “conhecer para preservar [...] preservar para conhecer”.

Valderi Rodrigues Pessoa é o atual presidente da Associação do Complexo Ferroviário de Campo Grande MS, complexo de moradores, descendentes de ferroviários, objetivando preservar os ex-ferroviários em suas casas, ele afirmou:

Travamos essa luta com a RFFSA, que queria fazer um leilão aberto das casas da rede ferroviária, porém não era justo, pois tem gente na vila dos ferroviários que nasceu lá, “se criou” e está criando os netos, na mesma casa, então a luta foi essa, para continuarmos como estava, o Sr. André Puccinelli, prefeito de Campo Grande, na época do leilão, nos ajudou muito e conseguimos vetar o leilão aberto.

Quanto ao Trem do Pantanal, versão atual, afirmou que não foi consultado sobre esse novo projeto:

Infelizmente, conheci o Sr. Adonai Filho, Diretor Operacional da Serra Verde Express, em um evento da Prefeitura Municipal de Campo Grande, sobre a preservação da história da ferrovia, dessa forma, trocamos e-mails, e nos falamos

³¹Turmas de Conserva: espaço de 10 km, dividido em 4 km de um lado e 6 de outro, que eram regularmente vistoriados, para ver o estado de conservação, e após a vistoria eram sinalizados com bandeirinhas indicativas.

umas duas ou três vezes sobre o trem, mas olha [...] penso que desse jeito que ficou se tornou inviável [...] O Trem do Pantanal tinha que sair de onde, de Campo Grande, da Estação, infelizmente o pessoal da hotelaria perdeu e não se deu conta, daqui até Indubrasil local onde sai o Trem do Pantanal (dá 12 km) para você pegar o trem, o passageiro vai gastar com transporte. Próximo à estação de Indubrasil, não tem hotel, não tem restaurante [...] eu não entendi, até eu que sou leigo em matéria de turismo, achei uma besteira os trilhos poderiam ser desviados do Centro de Campo Grande, mas preservados, para a locomoção do trem para ele sair de Campo Grande, [...] eu garanto que se saísse daqui teria mais turistas do que de Indubrasil, porque é mais viável, daqui as pessoas poderiam descer de ônibus circular, até a estação, [...] eu achei que foi um lado mais comercial do que para apresentar realmente o que é a cultura, pois para mim o pantanal só começa em Bodoquena, para ser mais exato é próximo a Miranda [...] que Trem do Pantanal é esse? O que o turista vê? [...] Está previsto até Corumbá, eu gostaria que o Governo do Estado e a Concessionária [...] tivessem a visão de perguntar para os ferroviários: _ ‘O que que nós acha’ [...], _ O que que se pode fazer? _Uma ideia!!! [...], porque a gente conhece, o que o turista pode gostar, principalmente, com as paradas em Piraputanga e Camisão, que são dois potenciais ‘grandíssimos’ em turismo, porque, lá existe pesca, natureza, e possibilidades até de escaladas, quem fez não aprofundou, investigou a questão turística, a questão de lazer.

Considerando a visão do ex-ferroviário, Valderi conclui que, para o sucesso do projeto Trem do Pantanal, há necessidade de algumas reformulações em seu formato, principalmente, ouvir os ex-ferroviários que, além de conhecer o assunto, gostariam muito de colaborar, pois a preservação da história do trem é também a preservação de suas próprias histórias.

Conforme Benjamin (*apud* FONSECA, 1997, p. 16):

A verdadeira narrativa não se entrega. Ela conserva suas forças e, depois de muito tempo ainda, é capaz de se desenvolver [...] Ela assemelha-se a essas sementes de trigo que, durante milhares de anos, ficaram fechadas hermeticamente nas câmaras das pirâmides e que conservam até hoje suas forças germinativas.

Analisando as narrativas dos entrevistados que conheceram de perto o antigo trem do pantanal, ressalta-se a importância da história oral para a construção de um novo olhar sobre os fatos ocorridos. Nada contra os historiadores, como afirmou o entrevistado Valderi, mas aliar a história oficial às histórias que povoam a mente desses heróis da ferrovia possibilita compor uma nova história, fechando possíveis brechas que a história oficial, muitas vezes, apresenta, propositadamente ou não.

5 A EDUCAÇÃO PATRIMONIAL NO CONTEXTO DO TREM DO PANTANAL

Quem anda no trilho é trem de ferro, sou
água que corre entre pedras: liberdade, caça
jeito.

Manoel de Barros (2007)

5.1 PROJETO EDUCAR PARA PROTEGER - NA ROTA DO TREM DO PANTANAL

Este capítulo destaca o projeto de educação patrimonial implantado pela Fundação de Cultura de MS, em parceria com o Instituto do Patrimônio Histórico - IPHAN e Artístico Nacional/MINC, em agosto/2009. É uma ação permanente da Gerência de Patrimônio Histórico - Cultural, da Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul - FCMS, projeto intitulado: Educar para proteger - na rota do Trem do Pantanal³². Esse projeto acredita na Educação Patrimonial como um caminho para a preservação do patrimônio histórico-cultural do nosso Estado, pois possibilita aos alunos de todos os níveis de ensino realizar a leitura do mundo que os rodeia, levando-os à valorização de sua herança cultural e ao fortalecimento dos sentimentos de identidade e cidadania. Consiste em um processo permanente e sistemático centrado no patrimônio cultural do Estado.

É um projeto educativo-cultural sistematizado por meio de oficinas pedagógicas de educação patrimonial, que visam formar multiplicadores de propostas educativas que tenham o patrimônio histórico-cultural como foco de trabalho. Essas oficinas também instigam os professores participantes a perceberem seu meio cultural, despertando o sentimento de pertença, ou seja, a apropriação e divulgação dos bens e valores que fazem parte de sua realidade cultural. Nessa prática educativa, os ministrantes não só repassam os fundamentos teóricos da educação patrimonial, como também realizam aulas práticas com os professores a respeito de preservação, facilitando, assim, a inserção no processo ensino-

³² O projeto Educar para Proteger - na rota do Trem do Pantanal é coordenado por esta pesquisadora, via Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul.

aprendizagem da conscientização dos assuntos referentes ao nosso patrimônio histórico-cultural e de uma nova atitude frente aos valores simbólicos de MS. No ano de 2009, o foco foi a história da ferrovia, tendo o antigo Trem do Pantanal, que circulou até o ano de 1996 e o novo projeto do Trem do Pantanal (2009) como objetos de estudo. Em 2009, o Projeto de Educação Patrimonial enfatizou o trajeto que compõe a rota do Trem do Pantanal, sendo desenvolvido em cinco municípios: Campo Grande; Terenos; Aquidauana; Miranda e Dois Irmãos do Buriti, compreendendo também os distritos de Piraputanga, Taunay e Palmeiras.



Figura 9 - Logomarca do projeto Educar para Proteger (2009)

Tendo como logomarca um livro (Figura 9), o projeto mostra ser a educação um instrumento para mudança de posturas, tendo estampado na capa desse livro um trilho, que reforça a educação patrimonial como um caminho para preservação do patrimônio histórico e um degrau para ampliar possibilidades de desenvolvimento local.

A educação patrimonial capacita os alunos para a leitura e compreensão do universo sociocultural de que fazem parte, sendo um instrumento de alfabetização cultural, pois, segundo Custódio (*apud* QUEIROZ, 2010), “[...] a valorização do patrimônio cultural brasileiro depende, necessariamente, de seu conhecimento. Sua preservação, do orgulho que possuímos de nossa própria identidade”.

A educação patrimonial propõe ao aluno conhecer sua própria cultura, levando-o ao reforço da autoestima e da composição da identidade.

A metodologia aplicada no projeto é a denominada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, da qual fazem parte os aspectos:

- a) Observação - observação dos bens patrimoniais - observar, interpretar e partilhar o que está vendo, por meio de jogos de memória, quebra-cabeça, entre outros.
- b) Registro - registro verbal, gráfico, artístico, daquilo que for mais significativo.
- c) Pesquisa: pesquisa em livros, revistas, jornais para promover discussão com o grupo.
- d) Apropriação - é o momento em que o grupo tem para expressar, de maneira informal ou formal mais conveniente, suas impressões sobre o assunto.

Baseando-se nessa metodologia, a FCMS trabalha a proposta com os professores e coordenadores, por meio de aulas expositivas, troca de informações, debates, práticas de contação de histórias e confecção de brinquedos com material reciclável, proporcionando a associação da cultura com a educação.

5.2 AS OFICINAS DE EDUCAÇÃO PATRIMONIAL

As oficinas de Educação Patrimonial oferecidas no projeto Educar para proteger - na rota do Trem do Pantanal - visaram formar multiplicadores por meio de propostas educativas que tenham o patrimônio histórico-cultural como foco de trabalho. Com as atividades das oficinas e palestras, os professores percebem o seu meio cultural e despertam o sentimento de pertença, ou seja, a apropriação e divulgação dos bens e valores que fazem parte de sua realidade cultural (Foto 38).

As oficinas seguiram seis etapas, sendo realizadas nos meses de agosto e setembro de 2009, nos municípios integrantes do projeto:

1ª Etapa - ministrada pela professora Maria Christina de Lima Félix Santos - Coordenadora do Projeto, desenvolvendo o seguinte conteúdo programático: o que é Educação Patrimonial; proposta do Projeto Educar para proteger - na rota do Trem do Pantanal; metodologia da educação patrimonial; ficha de acompanhamento do projeto; cronograma de ação; proposta para publicação do resultado do projeto.

2ª Etapa - conduzida pelo arquiteto Rubens Moraes da Costa Marques, desenvolvendo o tema: arquitetura e história da ferrovia, enfatizando o aspecto arquitetônico e as técnicas construtivas das diferentes estações na rota do Trem do Pantanal; arquitetura da região em foco - Campo Grande, Miranda e Aquidauana.

3ª Etapa - coordenada pela professora Sônia Regina Ponciano - oficina de confecção de brinquedos com sucatas.

4ª Etapa - Oficina de Contação de Histórias, realizada pela professora Sandra Andrade. O que é a contação de histórias; técnicas de contação de histórias; aulas práticas de contação de histórias com o tema Trem do Pantanal.

5ª Etapa - proferida pelo arquiteto Fábio Rolim - IPHAN 18 SR/MS, com o seguinte conteúdo: patrimônio arquitetônico da NOB em Mato Grosso do Sul.

6ª Etapa - ministrada pelo arqueólogo - Divaldo Rocha Sampaio, desenvolvendo o tema: patrimônio e arqueologia na rota do Trem do Pantanal.

Foto 38 - Oficina de Educação Patrimonial - Aquidauana / 2009



As oficinas de educação patrimonial têm por objetivo preparar os professores para agirem de modo que suas práticas educativas sejam democráticas e dialéticas. Dessa forma, os professores têm por meta preparar os educandos para valorizar o passado e vivenciar o presente.

As oficinas são realizadas na sede dos municípios participantes do Projeto Educar para proteger e contam com a presença das escolas oficiais e particulares que aderiram ao programa de educação patrimonial da Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul. Com a supervisão da FCMS e a orientação constante dos ministrantes das oficinas de educação patrimonial, os professores e coordenadores realizam o planejamento anual em consonância com o tema - na rota do Trem do Pantanal.

Um aspecto relevante a respeito da metodologia utilizada no programa citado é a base estabelecida pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, que propõe quatro etapas básicas: a observação, o registro, a exploração e a apropriação do objeto cultural em voga.

Os conceitos básicos que sustentam a Educação Patrimonial foram estudados nas oficinas pedagógicas e os fundamentos teóricos foram mais bem compreendidos por meio da elaboração de um plano de trabalho, em que os professores pontuaram sugestões e planejaram aulas práticas sobre a importância da preservação dos bens materiais e imateriais.

O projeto Educar para proteger - na rota do Trem do Pantanal desenvolveu nas oficinas culturais, realizadas nos municípios de Campo Grande, Terenos, Dois Irmãos do Buriti, Aquidauana e Miranda, diversas ações pedagógicas de forma programada e sistemática

com os professores que depois repassaram o conhecimento recém adquirido aos alunos, propiciando, dessa forma, um grande avanço na conscientização e no despertar da comunidade escolar em relação à questão patrimonial.

As oficinas de educação patrimonial provocaram uma reflexão a respeito da valorização e conhecimento/reconhecimento do passado reforçando a identidade cultural.

5.3 VIAGEM DE ESTUDOS COM PROFESSORES DO PROJETO EDUCAR PARA PROTEGER - NA ROTA DO TREM DO PANTANAL

Outra ação relevante desse projeto foi levar o educador a ter contato com o tema trabalhado, ou seja, a rota do Trem do Pantanal.

Considerando o conceito de Horta (1999), que a educação patrimonial é um processo permanente e sistemático de trabalho educacional centrado no patrimônio cultural como fonte primária de conhecimento e enriquecimento individual e coletivo, possibilitando uma leitura do mundo por meio da exploração de nosso espaço, o Projeto Educar para proteger - na rota do Trem do Pantanal, da FCMS, com o apoio da Fundação de Turismo de Mato Grosso do Sul, realizou uma viagem de estudos com os professores participantes do projeto (Foto 39).

Destacou-se a volta do Trem do Pantanal e o cenário exuberante nos 220 quilômetros que ligam Campo Grande a Miranda, com sua fauna e flora vastas em espécimes, aliando patrimônio ambiental e patrimônio histórico-cultural, por meio da contemplação de construções históricas - patrimônio de MS, artesanato e costumes pantaneiros e ainda a ampla cultura indígena terena. O projeto Educar para Proteger acontece por se acreditar que, só mesmo por meio da conscientização das comunidades circunvizinhas, a estrada de ferro e as estações, quanto à importância desse patrimônio cultural que lhes pertence, se formará uma geração com um olhar de carinho e proteção para com o patrimônio, costumes e a história deste Estado.

Foto 39 - Grupo de professores que fizeram a viagem pelo novo Trem do Pantanal



A viagem aconteceu no dia 26 de setembro de 2009 e contou com a participação de 47 professores dos municípios Campo Grande, Terenos, Aquidauana, Miranda e Dois Irmãos do Buriti que conheceram o percurso do trem partindo de Campo Grande (Estação de Indubrasil) até Miranda. Após a viagem de estudos, os professores puderam explorar o tema Trem do Pantanal com seus alunos, unindo a teoria à prática, uma vez que a educação patrimonial permite enfoques pedagógicos interdisciplinares.

5.4 A EXPERIÊNCIA EDUCATIVO-CULTURAL DOS MUNICÍPIOS PARTICIPANTES DO PROJETO EDUCAR PARA PROTEGER - NA ROTA DO TREM DO PANTANAL

A proposta do projeto Educar para Proteger - na rota do Trem do Pantanal, objetiva ser uma atividade de livre adesão e de possibilidade de realização de um trabalho interdisciplinar. O objeto de conhecimento desse projeto é o patrimônio cultural local, e o envolvimento de toda a comunidade escolar garante a corresponsabilidade e o alcance das metas do projeto.

Segundo Horta (1999, p. 6):

Conhecimento crítico e apropriação consciente pelas comunidades do seu patrimônio são fatores indispensáveis no processo de preservação sustentável desses bens, assim como no fortalecimento dos sentimentos de identidade e cidadania.

O presente projeto de educação patrimonial parte da observação e da valorização do entorno onde a escola está inserida, envolvendo a cultura local, seus personagens, suas histórias, indo do processo interdisciplinar ao fortalecimento da proposta transdisciplinar.

De acordo com Funari (2008, p. 11), a educação patrimonial: “constitui um campo de ação, por definição, inter e transdisciplinar. Insere-se nas preocupações pedagógicas e não pode ser dissociada das discussões sobre o sentido mesmo do ensino”.

Acreditando na interdisciplinariedade da educação patrimonial, as propostas em foco evidenciam a participação de docentes de diferentes disciplinas e exemplifica a possibilidade de um trabalho consistente de educação patrimonial que perpassasse por diferentes modos de saber, vindo instrumentalizar os alunos para reconhecer, compreender e valorizar seu patrimônio.

Horta (1999, p. 9) complementa que :

A educação patrimonial objetiva a capacitação de uma comunidade para a descoberta de identificação de seus valores, de sua identidade cultural, de seus modos de fazer e de viver, de pensar e de agir, a partir de suas experiências e de seu cotidiano. Ao apropriar-se do sentido e da peculiaridade de suas manifestações, em todos os aspectos da vida diária, estes indivíduos tendem a modificar sua atitude em relação aos bens tangíveis e intangíveis, a recuperar os sentimentos de auto-estima, auto-afirmação e cidadania.

Destacam-se, a seguir, as instituições educacionais participantes por município e as conclusões obtidas por esta pesquisadora, em relação à educação patrimonial nas escolas oficiais em Mato Grosso do Sul (Quadro 5).

Quadro 5 - Instituições educacionais, participantes do projeto educação patrimonial, por município.

Município	Instituição	Série participante	Tema do projeto	Enfoque
Campo Grande	Centro de Educação Infantil - CEINF Indubrasil	Berçário (3 meses a um ano de idade) ao nível II	Conhecer para preservar	Conhecimento do Pantanal e do Trem do Pantanal.
Terenos	Escola Estadual Antonio Nogueira da Fonseca	5º, 7º e 9º anos do Ensino Fundamental	Indubrasil a história começa aqui.	Reconhecer a importância da estação de Indubrasil para o desenvolvimento da região.
	Escola Estadual Antônio Valadares	1º ao 9º ano do Ensino Fundamental 1º ao 3º ano do Ensino Médio	O trem das águas	Demonstrar a importância da água no que tange ao turismo sustentável em Mato Grosso do Sul.
	Escola Estadual Eduardo Perez	1º ao 9º ano da Educação de Jovens e Adultos - EJA	A história do Trem... deixa que eu conto	Relacionar a história da ferrovia em MS ao desenvolvimento do município.
	Escola Municipal Jamic	Da educação infantil ao 9º ano do Ensino Fundamental	Na rota do Trem do Pantanal	Correlacionar a formação da Colônia Japonesa JAMIC com a história da NOB em MS.
Dois Irmãos do Buriti	Escola Municipal Nero Menezes de Ávila	5º e 8º anos do Ensino Fundamental	Da história da Ferrovia NOB ao Trem do Pantanal	Entrevistas com ex-ferroviários, ênfase na técnica de história oral.
Aquidauana	Escola Estadual Cândido Mariano	3º ano do Ensino Médio	A história da Ferrovia NOB, na rota do Trem do Pantanal	Desenvolvimento local a partir da influência do Trem do Pantanal.
	Escola Estadual Prof. Luiz Mongelli	4º, 5º, 6º e 7º anos do Ensino Fundamental	Pintura e arte pantaneira	Educação patrimonial, educação ambiental e artes visuais.
	Escola Municipal Antonio Santos Ribeiro	6º, 7º e 9º anos do Ensino Fundamental	Jornal Piraputanga News	Comunicação da pesquisa por meio de jornal escolar.
	Escola Municipal Visconde de Taunay	Educação de Jovens e Adultos - EJA	O Trem do Pantanal	História e arquitetura da Estação de Taunay.
Miranda	Escola Municipal Waldemar João de Souza	6º, 7º, 8º e 9º anos do Ensino Fundamental	A estação ferroviária da cidade de Miranda	História da cidade e da NOB
	Escola Municipal CAIC Maria Henriqueta Rebuá Siufi	5º ano do Ensino Fundamental	Pratos típicos da região	História da culinária pantaneira
	Escola Municipal Estanislau Bossay	5º, 6º, 7º e 8º anos do Ensino Fundamental	Dança ciranda pantaneira	Artes: música e dança

Município	Instituição	Série participante	Tema do projeto	Enfoque
Miranda	Escola Municipal Maria do Rosário	3º, 4º e 5º anos do Ensino Fundamental	Escola Maria do Rosário, somos patrimônio cultural e histórico também	Origem da cidade e criação da escola em relação à NOB.
	Escola Municipal 15 de outubro	6º, 7º, 8º e 9º anos do Ensino Fundamental	Conhecer para amar, valorizar e proteger	Memória, história e (desenvolvimento local)
	Escola Estadual Caetano Pinto	5º, 8º, 9º do Ensino Fundamental 2º ano do Ensino Médio	A Escola Estadual Caetano Pinto na rota do Trem do Pantanal	Relacionar a história da escola à história do Trem do Pantanal
	Escola Estadual Carmelita Canale Rebuá	8º e 9º anos do Ensino Fundamental e Ensino Médio	O enterro ³³ da Guerra do Paraguai no caminho do Expresso Pantanal	A história da cidade, a Guerra do Paraguai e a relação com a origem da escola.
	Escola Municipal Roberto Paulo de Almeida	Educação Infantil, 1º, 2º, 3º, 4º e 5º anos do Ensino Fundamental	A história da ferrovia	História, memória e preservação do patrimônio histórico-cultural.
	Escola Estadual Dona Rosa Pedrossian	Ensino Fundamental e Ensino Médio	Escola Estadual Rosa Pedrossian vivenciando a história	Relação escola e cidade.

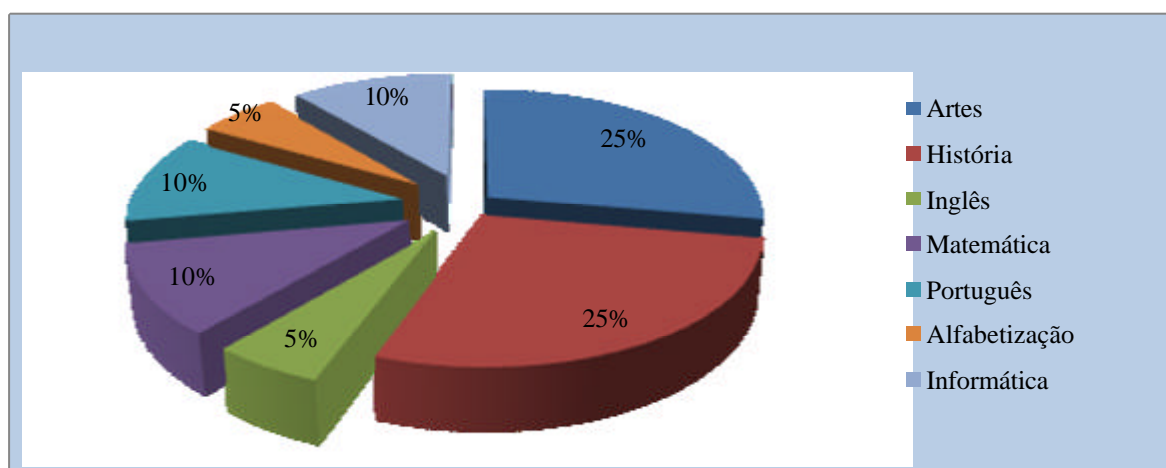
³³ Enterro: tesouros escondidos em terrenos, pelos moradores da região com o objetivo de evitar os saques dos soldados paraguaios.

Após análise do projeto de educação patrimonial em sua totalidade, esta pesquisadora pôde concluir que, por ser um projeto de livre adesão, a participação da escola é intensa e existe o envolvimento de diferentes segmentos da comunidade escolar, como os pais, funcionários administrativos e até ex-alunos.

Considerando a flexibilidade do currículo escolar, estabelecida pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional - LDBN (Lei n. 9394/96), em que a pluralidade cultural é um tema transversal, verificou-se que os professores conseguiram sensibilizar os alunos para a preservação do patrimônio histórico-cultural e, ao mesmo tempo, transmitir dados e fatos históricos, que compõem a história de Mato Grosso do Sul. Ao participar do projeto Educar para proteger - na rota do Tem do Pantanal cada aluno torna-se um agente de preservação patrimonial, pois não se preserva de “cima para baixo”, só por legislação, decretos e estatutos. Só há preservação se tiver amor pelo local em que se vive.

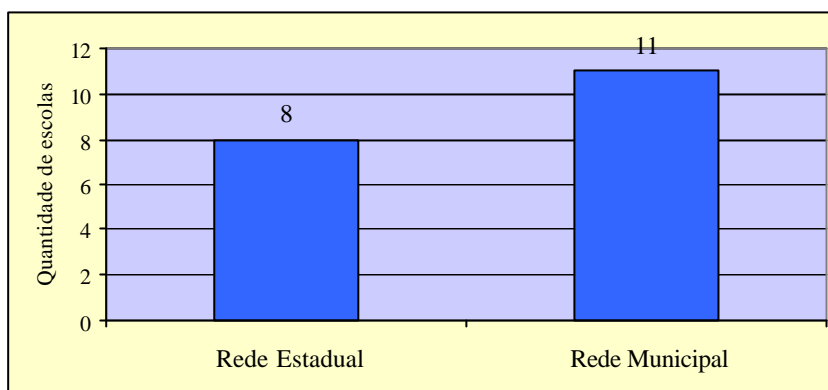
Os professores conseguiram desenvolver ações de educação patrimonial nas aulas de português, ciências, matemática, história, artes, língua inglesa, informática e até nas ações de pré-alfabetização, e conforme ressalta Horta (1999, p. 36-37) “[...] em qualquer disciplina é possível falar sobre patrimônio” (Gráfico 3).

Gráfico 3 - Disciplinas em que são desenvolvidas ações de educação patrimonial



Após análise estatística, esta pesquisadora concluiu a grande adesão dos professores de história e de artes à educação patrimonial, porém houve envolvimento de diversos docentes das escolas que aderiram ao projeto.

Quanto à participação nos cinco municípios, há incidência maior de escolas municipais, apesar de o projeto ser coordenado pela Fundação de Cultural de Mato Grosso do Sul - FCMS (Gráfico 4).

Gráfico 4 - Escolas que aderiram ao projeto educação patrimonial

A educação patrimonial é um instrumento essencial no que concerne a preservação da cultura de um povo, pois oportuniza às gerações vindouras conhecer a sua história, enfatizar sua identidade por meio da interação com as heranças pluriculturais da cultura local.

De acordo com Soares (2003, p. 38):

A educação patrimonial consiste numa possibilidade concreta de realização de um trabalho educativo, que promova o desenvolvimento crítico do conhecimento e a valorização da importância do patrimônio cultural pelas comunidades.

Dessa forma, o comprometimento de todos nas atividades de encerramento do projeto nas escolas foi grande, tendo a participação da comunidade escolar em geral e, segundo Calheiros, Presidente da Fundação de Cultura de MS,: “só se valoriza aquilo que se conhece, só se defende aquilo que tem representativa importância perante a consciência individual ou coletiva”.

Esse projeto oportuniza o conhecimento da cultural local e a sua divulgação, a (re)apropriação da cidade pelos moradores, renovando em cada cidadão o orgulho pelo lugar.

De acordo com relato da diretora Yolanda Borges, da Escola Municipal Nero Menezes de Ávila, do município de Dois Irmãos do Buriti, contida na Revista Cultura em MS: “para estimular o projeto de educação patrimonial, a gente trouxe para a sala de aula algumas pessoas que viveram a época do trem para dar seu depoimento”. Em entrevista, a diretora reafirma que cresceu o interesse dos alunos do 6º ano do Ensino Fundamental pelo tema: Trem do Pantanal.

Esse projeto tem ações planejadas a longo prazo, enfocando a educação patrimonial como um processo demorado e em sentido poético. A escola possui a difícil tarefa de motivar os alunos para o processo de conhecimento crítico, apropriação consciente e

consequente valorização de sua herança cultural, atingindo o objetivo básico da educação patrimonial que é o fortalecimento do sentimento de pertença local e de cidadania.

5.5 REGISTRO DO PROJETO DE EDUCAÇÃO PATRIMONIAL - PUBLICAÇÃO DA CARTILHA E LANÇAMENTO DO DVD COM O REGISTRO DE TODAS AS ATIVIDADES

Na etapa final do projeto Educar para proteger - na rota do Trem do Pantanal, a Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul investiu na publicação do resultado obtido nos cinco municípios participantes.

Acredita-se ser o patrimônio cultural um dos elementos inerentes à construção e ao exercício da cidadania, uma vez que o patrimônio de um povo se solidifica por meio de bens e valores “portadores de referência à identidade, à ação e à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira” (art. 216, da Constituição Federal).

O Educar para proteger - na rota do Trem do Pantanal foi planejado e executado de acordo com as possibilidades das escolas participantes, que empregaram recursos, meios e instrumentos que estavam acessíveis às suas comunidades escolares e produziram projetos criativos, interessantes e que obtiveram o reconhecimento da comunidade local.

As ações desenvolvidas durante todo o ano de 2009 geraram conhecimento do patrimônio ferroviário e também fizeram diferença no cotidiano escolar.

As aulas fortaleceram a relação entre o patrimônio e a história local. Sendo assim, houve a afinidade da história pessoal dos alunos com a da comunidade, ressaltando que a memória a ser preservada é a perpetuação da identidade dos participantes. Portanto, a publicação de todos os projetos trabalhados nas localidades, bem como a produção de um DVD com o registro das etapas desenvolvidas em 2009, das oficinas de capacitação até o fechamento dos projetos é um legado e uma forma de divulgação de todo o progresso alcançado.

Com a parceria da Fundação de Turismo de MS (FUNDTUR) foram produzidos 3000 DVDs com imagens dessa trajetória, livro que acompanha o áudio, e foram distribuídos gratuitamente no Estado de MS, priorizando as escolas oficiais integrantes desse projeto (Figuras 10 e 11).

Figura 10 - Convite de lançamento do livro Projeto de Educação Patrimonial (2009)

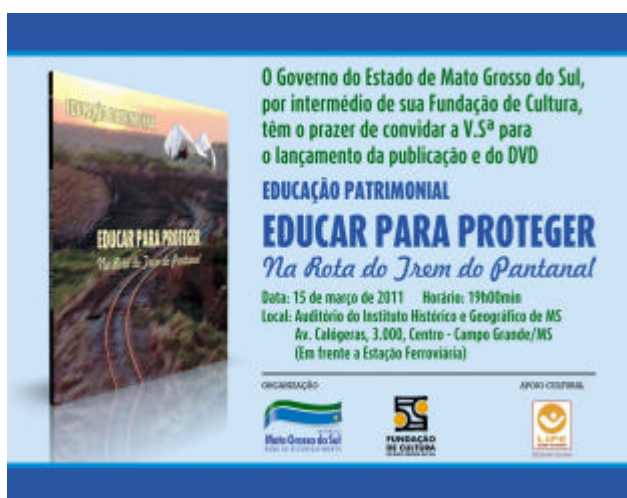


Figura 11 - DVD do Projeto Educar para proteger - na rota do Trem do Pantanal



A educação patrimonial atinge o papel social do governo de Mato Grosso do Sul que, investindo em cultura, transforma os educandos em agentes de desenvolvimento local, que passam a zelar pela conservação do patrimônio cultural do município, que permanecerá protegido para as gerações futuras.

Conforme Teixeira (2006, p. 17):

A educação patrimonial aparece como uma das ferramentas que pode promover a cidadania em relação à valorização e preservação dos bens culturais, sendo a escola um dos locais mais propícios para a aplicação desta ação. Atuando diretamente na formação de indivíduos, o trabalho do professor junto ao aluno repercutirá para além da sala de aula atingindo também a comunidade.

A questão da educação patrimonial está relacionada à preservação da memória local, pois, por meio das relações de poder, as comunidades, que se localizam na rota do trem, rememoram suas tradições, seus usos e costumes, que ressaltam a importância da memória coletiva.

De acordo com Rodrigues (*apud* SOARES, 2003, p. 22):

O patrimônio se destaca dos demais lugares de memória uma vez que o reconhecimento oficial integra os bens a este conjunto particular, aberto às disputas econômicas e simbólicas, que o tornam um campo de exercício de poder. Mais que um testemunho do passado, o patrimônio é um retrato do presente, um registro das possibilidades políticas dos diversos grupos sociais, expressas na apropriação de parte da herança cultural.

O projeto Educar para Proteger oportuniza a comunidade escolar a evidenciar e a proteger o que realmente é importante para o grupo, ressaltando valores culturais populares,

personagens pitorescos, gastronomia pantaneira, fatos e dados históricos dos tempos áureos do trem, que agora são rememorados por alguns e reconhecidos por novas gerações. Dessa forma, a educação patrimonial desenvolvida nos municípios que compõem a rota do trem evidencia a cultura local (popular), pois muitas vezes o que é valorizado e conservado à posteridade são as obras e as construções oriundas das classes ideológicas dominantes.

O fato de esta pesquisadora utilizar a história oral como ferramenta de investigação destaca ser de grande importância as referências socioculturais das classes menos favorecidas, valorizando a identidade dos estudantes e dos ferroviários participantes do projeto, pois, em muitos processos educacionais, as experiências pregressas dos alunos são desconsideradas ou abafadas pelas vozes socialmente dominantes.

A educação patrimonial nas escolas é um processo contínuo que, segundo destaca Soares (2003), se apresenta como uma possibilidade de construção da identidade, da participação, da democracia e da cidadania.

Foto 40 - Ações desenvolvidas nas escolas (A)

Portanto, o Projeto Educar para proteger - na rota do Trem do Pantanal, desenvolvido em Campo Grande, Terenos, Aquidauana, Miranda e Dois Irmãos do Buriti, tem fortalecido a identidade local, sendo um instrumento de reforço do processo de desenvolvimento local dessas cidades.



A educação patrimonial reforça o sentimento de pertença local e os laços afetivos entre os membros da comunidade, contribuindo ainda para a plena cidadania, favorecendo a economia local com o turismo.

Foto 41 - Ações desenvolvidas nas escolas (B)

Os projetos desenvolvidos pelas diversas escolas participantes, derivados do programa de educação patrimonial da Fundação de Cultura de MS, demonstraram que é possível o trabalho com enfoque interdisciplinar e que essa ação educativa vem colaborando para a integração de diferentes saberes, conduzindo a comunidade a uma *práxis* social democrática.

**Foto 42** - Ações desenvolvidas nas escolas (C)

A diversidade de ações (Fotos 40 a 42) desenvolvidas nas escolas comprovaram ser essencial o envolvimento da comunidade como um todo em prol da preservação do patrimônio cultural, confirmando que é importante conhecer para preservar e preservar para conhecer.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na presente pesquisa, foi essencial a identificação da comunidade investigada, como território destacado - a rota do Trem do Pantanal, tornando-se imprescindível a identidade para o fortalecimento do sentimento de pertença local e, conseqüentemente, para a preservação do patrimônio cultural que, nesse caso, abrange tanto o material quanto o imaterial.

As perspectivas de desenvolvimento local que apareceram ao se investigar a trajetória dos municípios que compõem o caminho do novo trem são importantes para a composição de um novo olhar, acerca de desenvolvimento para o Estado de Mato Grosso do Sul. Quando se acredita no Trem do Pantanal como um elemento capaz de impulsionar desenvolvimento local em escala humana, construído com o protagonismo dos agentes locais, reforça-se a ideia de desenvolvimento focada no homem sul-mato-grossense e no atendimento de suas necessidades sociais.

A história da Noroeste do Brasil funde-se com a história de Mato Grosso do Sul, pois a chegada da ferrovia propiciou o crescimento e a valorização dos espaços territoriais em que essa ferrovia se instalava.

Ao se enfatizar o conhecimento da história oral de agentes das comunidades pesquisadas e de conhecer as histórias de ex-ferroviários concluiu-se ser de grande importância para o desenvolvimento local o conhecimento, a valorização e a preservação da cultura local, a cultura do homem pantaneiro.

Uma alternativa viável e já comprovada para a preservação da história e da memória ferroviária é a educação patrimonial que é capaz de reforçar valores identitários.

Recomenda-se que o poder público e a empresa concessionária do Trem, considerem as sugestões oriundas de ex-ferroviários para o sucesso do projeto Trem do Pantanal.

O Trem do Pantanal é ainda um projeto embrionário e apesar dos investimentos vultosos ainda não atingiu o sucesso esperado e o retorno financeiro. Caberia um olhar mais

sensível às comunidades circunvizinhas à rota do Trem, que poderiam servir de agentes na capitalização de projetos, programas e ações pontuais para que, chegando até Corumbá, o projeto corrija suas falhas.

Propõe-se o conhecimento desta pesquisa como fonte de reflexão, com base científica desse projeto, enfatizando o desenvolvimento no qual o homem seja protagonista de sua história.

REFERÊNCIAS

- ALENCAR, Carol. *Trem do Pantanal - o resgate da história*. 16/4/2007. Disponível em: <<http://www.overmundo.com.br/overblog/trem-do-pantanal-o-resgate-da-historia>>. Acesso em: 10 set. 2009.
- ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira. *História da arquitetura de Mato Grosso do Sul - origens e trajetórias*. Campo Grande: Edição do Autor, 2009.
- ÁVILA, Vicente Fideles de. *Cultura de sub/desenvolvimento e desenvolvimento local*. Sobral: Edições UVA, 2006.
- ÁVILA, Vicente Fideles de. *Formação educacional em desenvolvimento local: relato de estudo em grupo e análise de conceitos*. Campo Grande: UCDB, 2001.
- ÁVILA, Vicente Fideles de. Pressupostos para a formação educacional em desenvolvimento local. **Interações** - Revista Internacional de Desenvolvimento Local. Campo Grande, n. 1, v. 1, set. 2000, p. 63-73.
- AYALA, S.C.; SIMON, Feliciano (Orgs.). *Álbum gráfico do Estado de Mato Grosso*. Corumbá: Hamburgo, 1914.
- BARQUERO, A. V. *Desenvolvimento endógeno em tempos de globalização*. Porto Alegre: FEE/UFRGS, 2002.
- BONNEMAISON, Joel. *Viagem em torno do território*. Rio de Janeiro: Geografia Cultural, EDUERJ, 2002.
- BOSI, Ecléa. *Memória e sociedade: lembranças de velhos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- BOURDIEU, Pierre. *Coisas ditas*. São Paulo: Brasiliense, 1990.
- BOURDIN, Alain. *A questão local*. Rio de Janeiro: DP & A, 2001.
- BRAND, Antonio. *A questão dos territórios: concepções culturalmente distintas de território: transformações no território, desterritorialização sob a ótica indígena (algumas anotações para uso em sala de aula)*, 2009.
- BRAND, Antonio; MARINHO, Marcelo; LIMA, Vanusa Ribeiro de. *História, identidade e desenvolvimento local: Questões e conceitos*. **História & Perspectiva**, Uberlândia, v. 36/37, p. 363-388, jan./dez., 2007.

BRASIL. Decreto Federal nº 3.551, de 4 de agosto de 2000. Institui o registro de bens culturais de natureza imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências.

BRASIL. Constituição, 1988. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília: Senado Federal - Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. *Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996*. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Diário Oficial da União, 23 de dezembro de 1996, Seção I, p. 27833-27841.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos Gonçalves. *Desenvolvimento e crise no Brasil*. 5.ed. São Paulo: Brasiliense, 2003.

BWT Operadora. *Trem do Pantanal*: “mola” de desenvolvimento do turismo no MS. Notícia: 11/03/2010. Disponível em: <<http://www.bwtoperadora.com.br/noticias.php?id=224&PHPSESSID=5b783afbb5eecb170cc195e153fb3218>>. Acesso em: 25 set. 2010.

CALHEIROS, Américo. Diversidade cultural - compreender para desfrutar. **Revista Cultura em MS**, n. 3, p. 80. Campo Grande: FCMS, 2010.

CAMARGO, Haroldo L. *Patrimônio histórico e cultural*. São Paulo: Aleph, 2002.

CAMPESTRINI, Hildebrando; GUIMARÃES, Acyr Vaz. *História de Mato Grosso do Sul*. Campo Grande: Tribunal de Justiça, 1997.

CASTELLS, Manuel. *O poder da identidade*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTILHO, M. A.; ARENHARDT, M. M.; BOURLEGAT, Cleonice Alexandre Le. Cultura e identidade: os desafios para o desenvolvimento local no assentamento aroeira, Chapadão do Sul. **Interações** - Revista Internacional de Desenvolvimento Local, UCDB, v. 10, p. 159-169, 2009.

CHRISTOFOLETTI, Elisabete. *Psicologia textual*: uma proposta metodológica. Disponível em: <<http://www.rubedo.psc.br/artigosb/psitexto.htm>>. Acesso em: 10 out. 2010.

CORIOLOANO, Luzia Neide M. T. *Da sedução do turismo a turismo de sedução*. São Paulo: Hucitec, 2001.

DA MATTA, Roberto. *O que faz o Brasil, Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco, 1991.

DORSA, Arlinda Cantero. *Língua e discurso nas crenças culturais sul-pantaneiras*. 245 f. Tese (Doutorado em Língua Portuguesa) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2006.

DOWBOR, Ladislau. *Educação e desenvolvimento local*. 2006. Disponível em: <www.dowbor.org/06edulcoal.doc>. Acesso em: 12 mar. 2010.

FERNANDES, Hélènemarie Dias. *A (re)territorialização do patrimônio cultural tombado do Porto Geral de Corumbá-MS no contexto do desenvolvimento Local*. 2008. 148 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Local) - Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2009.

FERREIRA, Aurélio de Holanda. *Novo dicionário Aurélio da língua portuguesa*. 3.ed. Curitiba: Positivo, 2004.

- FONSECA, Elizabeth. *Biografia - Antonio Nogueira da Fonseca*. Série Campo Grande - Personalidades. Campo Grande: Prefeitura Municipal de Campo Grande, 2007.
- FONSECA, Selva Guimarães. *Ser professor no Brasil: história oral de vida*. Campinas: Papirus, 1997.
- FRANCO, Augusto de. *Pobreza e desenvolvimento local*. Brasília: AED, 2002.
- FREIRE, Paulo. *Pedagogia da indignação: cartas pedagógicas e outros escritos*. São Paulo: UNESP, 2000.
- FUKUYAMA, Francis. *A grande ruptura - a natureza humana e a reconstituição da ordem social*. Rio de Janeiro: Rocco, 2000.
- FUKUYAMA, Francis. *Confiança - as virtudes sociais e a criação da prosperidade*. Rio de Janeiro: Rocco, 1996.
- FUNARI, Pedro Paulo Abreu (Org.). *Turismo e patrimônio cultural*. São Paulo: Contexto, 2008.
- FUNARI, Pedro Paulo Abreu; PELEGRINI, Sandra C. A. *Patrimônio histórico e cultural*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006, 77 p.
- FUNDTUR. Fundação de Turismo. *Trem do Pantanal*. Campo Grande: Folder ilustrativo, 2010.
- GEERTZ, Clifford. *A transição para a humanidade*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1996.
- GERODETTI, João Emílio; CORNEJO, Carlos. *As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças*. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005.
- HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Vértice, 1990.
- HALL, Stuart. *A identidade na pós-modernidade*. Rio de Janeiro: D P & A editora, 2004.
- HIGA, Celso Emílio Schnoor. *Personalidade*. Campo Grande: Editora, 2001.
- HORTA, Maria de Lourdes Parreiras. *Guia básico de educação patrimonial*. IPHAN/MINC. Museu Imperial, 1999.
- HOUAISS, Antônio. *Dicionário Houaiss da língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Contagem da população 2007*. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/contagem2007/default.shtm>>. Acesso em: 5 abr. 2010.
- IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *Patrimônio cultural*. Brasília: Ministério da cultura, 1994.
- IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *Patrimônio cultural material e imaterial*. Brasília: Ministério da cultura, 2007.

KASHIMOTO, Emília Mariko; MARINHO, Marcelo; RUSSEF, Ivan. *Cultura, identidade e desenvolvimento local: conceitos e perspectivas pra regiões em desenvolvimento*. **Interações** - Revista Internacional do Desenvolvimento Local. Campo Grande, v. 3, n. 4. p. 35-42, 2002.

KESSEL, Zilda. *Memória e memória coletiva na perspectiva*. Disponível em: <<http://www.webartigos.com/articles/44296/1/MEMORIA-E-MEMORIA-COLETIVA-NA-PERSPECTIVA-ZILDA-KESSEL-/pagina1.html>>. Acesso em: 12 dez. 2010.

KLIKSBERG, Bernardo. *O papel dos agentes na comunidade de artesãos em Três Lagoas*. **Interações** - Revista Internacional do Desenvolvimento Local. Campo Grande, v. 8, n. 2, 2007.

LARAIA, Roque de Barros. *Cultura um conceito antropológico*. Rio de Janeiro: Zahar, 2006.

LASTRES, Helena M. M.; CASSIOLATO, José Eduardo. *Glossário de Arranjos e Sistemas Produtivos e Inovativos Locais*. Rio de Janeiro: SEBRAE, 2004. Disponível em: <<http://www.ie.ufrj.br/redesist/P4/Ampli/Gloss%E1rio%20RedeSist.pdf>>. Acesso em: 21 jul. 2010.

LE BOURLEGAT, Cleonice Alexandre. *Construção humana de espaço, lugar e território*. Campo Grande: UCDB, 2006.

LE BOURLEGAT, Cleonice Alexandre. *Sustentabilidade local*. In: IV SIMPÓSIO SOBRE RECURSOS NATURAIS E SÓCIO-ECONÔMICOS DO PANTANAL. **Anais...** Corumbá/MS, 2004.

LE BOURLEGAT, Cleonice Alexandre. *Territorialidades e dinâmicas sócio-ambientais*, Campo Grande: UUCDB, fev./jul, 2010. Notas de aulas

LIMA, Maria Margareth Escobar Ribas. *Patrimônio histórico cultural do MS*. Campo Grande: FCMS, 2007.

LODY, R. *Patrimônios culturais tradicionalmente não consagrados*. In: SEMINÁRIO DE PATRIMÔNIO CULTURAL DE MATO GROSSO DO SUL, Campo Grande. **Anais...** Campo Grande: UCDB, 1998. p. 47-62.

MARQUES, Heitor Romero (Org.). *Desenvolvimento local em Mato Grosso do Sul: reflexões e perspectivas*. Campo Grande: UCDB, 2001.

MARQUES, Rubens Moraes da Costa. *Trilogia do patrimônio histórico e cultural sul-mato-grossense*. 2.ed. Campo Grande: Fundação de Cultura de MS, 2007.

MARTELETO, R. M; SILVA, A. B. O. *Redes e capital social: o enfoque da informação para o desenvolvimento local*. **Ciência e Informação**, Brasília, v. 33, n. 3, p.41-49, set./dez. 2004.

MARTÍN, José Carpio. *Desenvolvimento local para um novo desenvolvimento rural*. **Interações** - Revista Internacional de Desenvolvimento Local, v. 2, n. 3, p. 57-66, set. 2001.

MENEZES, Suelen. *Rede ferroviária, um patrimônio cultural*. 30/10/2009. Disponível em: <http://desafios2.ipea.gov.br/003/00301009.jsp?ttCD_CHAVE=12645>. Acesso em: 10 out. 2010.

MITIDIERO, Marilda Batista. *O Museu José Antônio Pereira no ensino da história: patrimônio, identidade e desenvolvimento local no contexto da territorialidade*. 2009. 121 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Local) - Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2009.

MOLETTA, Vânia Florentino. *Turismo cultural*. Porto Alegre: SEBRAE-RS, 1998.

MÔNACO, Carlos Miguel. A ferrovia. In: *Campo Grande - 100 anos de construção*. Campo Grande: Matriz, 1999, p. 95-106

OSTROM, Elinor. *Cooperação é a chave do sucesso*. 04/05/2010. Disponível em: <<http://globonews.globo.com/Jornalismo/GN/0,,MUL1586598-17665-314,00.html>>. Acesso em: 2 set. 2010.

PAULA, Juarez. *É possível aliar crescimento econômico com melhoria da qualidade de vida*. Disponível em: <http://www.sebrae.com.br/customizado/desenvolvimento-territorial/integra_bia?ident_unico=12302>. Acesso em: 10 jan. 2011.

PIAGET, Jean. *A epistemologia genética*. Trad. Nathanael Caixeira. Petrópolis: Vozes, 1971, 110p.

PIERSON, Donald. *Teoria e pesquisa em sociologia*. São Paulo: Melhoramentos, 1968.

PMCG. Prefeitura Municipal de Campo Grande. Catálogo - Campo Grande MS - emoções do tamanho dos seus sonhos. Campo Grande, 2005.

PUTNAM, Robert. *Comunidade e democracia: a experiência da Itália moderna*. Rio de Janeiro: FGV, 1996.

QUEIROZ, Moema Nascimento. *A educação patrimonial como instrumento de cidadania*. Disponível em: <http://www.revistamuseu.com.br/artigos/art_.asp?id=3562>. Acesso em: 15 dez. 2010.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *As curvas do trem e os meandros do poder - o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*. Campo Grande: UFMS, 1997.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. Bauru, SP: EDUSC; Campo Grande, MS: UFMS, 2004.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.

RODRIGUES, B. A (Org.). *Turismo desenvolvimento local*. São Paulo: HUCITEC, 2000.

RODRIGUES, Marly. Preservar e consumir: patrimônio histórico e o turismo. In: FUNARI, Pedro Paulo; PINSKY, Jaime Ian. *Turismo e patrimônio cultural*. São Paulo: Contexto, 2001. p. 15-27.

ROMANO, Jorge O. *Empoderamento: enfrentaremos primeiro a questão do poder para combater juntos a pobreza*. International Workshop *Empowerment and Rights Based Approach in Fighting Poverty Together*. Rio de Janeiro, Brazil, 4th to 6th September 2002.

SANTOS, Milton. *Território: globalização e fragmentação*. São Paulo: Hucitec, 1994a.

SANTOS, Milton. *O retorno do território*. São Paulo: Hucitec, 1994b. 332p.

SANTOS, Milton. *O espaço do cidadão*. 7.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007. 176p.

SILVA, Josenilda Maria Maués da. *Pesquisa e ensino no trabalho com narrativas*. **Revista @mbiente educação**, São Paulo, v. 1, n. 1, Jan/Jul, 2008. Disponível em: <http://www.unicid.br/old/revista_educacao/pdf/volume_1/art6josenilda.pdf>. Acesso em: 1 dez. 2010.

SOARES, André Luis Ramos. *Educação patrimonial - relatos e experiências*. Santa Maria: UFSM, 2003.

TEIXEIRA, Simonne. *Educação patrimonial: novos caminhos na ação pedagógica*. Campos de Goytacazes: EDUENF, 2006.

THOMPSON, Paul. *A voz do passado*. Trad. Lólio Lourenço de Oliveira. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

TODOROV, Tzvetan. *Memória do mal, tentação do bem - indagações sobre o século XX*. São Paulo: Arx, 2002.

TÖNNIES, Ferdinand. Comunidade e sociedade como entidades típico-ideais. In: FERNANDES, F. (Org.). *Comunidade e sociedade*. São Paulo: Nacional; EDUSP, 1973.

TUAN, Yi-Fu. *Geografia humanística*. ANAIS DA ASSOCIAÇÃO AMERICANA DE GEÓGRAFOS, v. 66, n. 2, junho 1976.

TUAN, Yi-Fu. *Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*. São Paulo: Difel, 1980.

TYLOR, Edward. *Cultura primitiva*. Londres: John Mursay & Co, 1871.

ULTRAMARI, Clovis e DUARTE, Fábio. *Desenvolvimento Local e Regional*. Curitiba: IBPEX, 2009.

UNESCO. Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura. *Políticas culturais para o desenvolvimento: uma base de dados para a cultura*. Brasília: UNESCO, setembro, 2003.

VON SIMSON, Olga Rodrigues. *Os desafios contemporâneos da história oral*. Campinas: UNICAMP, 2000.

WEBER, Max. *Conceitos básicos de sociologia*. São Paulo: Moraes, 1987.

WEINGÄRTNER, Alisolet Antonia dos Santos. Campo Grande - o impulso do desenvolvimento nas rotas de gado, nos trilhos do trem e nos caminhos do Mercosul. **Arca**, Campo Grande, n. 5, p. 3-9, outubro, 1995.

WWF. *Pantanal*. Disponível em: <http://www.wwf.org.br/informacoes/questoes_ambientais/biomasbioma_pantanal>. Acesso em: 10 out. 2010.

WWF-Brasil. *Vídeo mostra riquezas, impactos e alternativas para o Pantanal*. Disponível em: <http://www.wwf.org.br/wwf_brasil/?26682/Video-mostra-riquezas-impactos-e-alternativas-para-o-Pantanal>. Acesso em: 11 nov. 2010.