

O SÍTIO ARQUITETÔNICO DA EFNOB E SUAS FUNÇÕES SOCIAIS NA EXPANSÃO DA CIDADE DE CAMPO GRANDE¹

THE EFNOB SITE OF ARCHITECTURAL AND SOCIAL
FUNCTIONS IN THE EXPANSION OF THE CITY OF
CAMPO GRANDE

Ana Claudia Marques²

Gilberto Luiz Alves³

RESUMO: O presente trabalho tem por objeto as funções sociais do Sítio Arquitetônico da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na Vila de Santo Antônio, hoje Campo Grande, MS. Descreve historicamente a importância desse Sítio Arquitetônico, desde a chegada da NOB, em 1914, até sua decadência. Avalia, também, as transformações ocorridas, as funções sociais desempenhadas por ele, o processo de tombamento da área e de que forma está sendo tratado. No passado, ele foi expressão do domínio da NOB, que centralizou e polarizou o desenvolvimento da cidade, enquanto suas unidades arquitetônicas, no presente, são restauradas e refuncionalizadas para servir a projetos predominantemente da área cultural.

Palavras-chave: Desenvolvimento urbano. Ferrovia. Patrimônio arquitetônico. Refuncionalização.

1 Trabalho de conclusão no Mestrado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional pela Universidade Anhanguera – Uniderp. Defendida em 17 de fevereiro de 2013.

2 Mestre em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional pela Universidade Anhanguera – Uniderp e graduada em arquitetura e urbanista pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. Atualmente professora nos cursos de arquitetura e urbanismo, engenharia civil e engenharia sanitária e ambiental na Universidade Católica Dom Bosco. anamarques.arq@hotmail.com

3 Professor aposentado da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. Doutor em Educação pela Universidade Estadual de Campinas. Atualmente é professor do Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional da Universidade Anhanguera-Uniderp. gilbertoalves9@uol.com.br

ABSTRACT: The present work has as object the social functions of the Site Architectural railroad northwest of Brazil in the Village of St. Anthony today Campo Grande, MS. Describes the importance of this historical site architecture, since the arrival of NOB in 1914, until its decay. It also evaluates the changes occurred, the social functions performed by him, the process of declaring the area and how it is being treated. In the past, it was the expression domain of the NOB, which centralized and polarized the city's development, while its architectural units, at present, are restored and new functionalising projects predominantly to serve the cultural area.

Keywords: Urban Development. Railroad. Architectural heritage. New functions.

Este trabalho destaca a influência da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB para a história, formação e economia da cidade de Campo Grande, antes Vila de Santo Antônio, localizada no sul do antigo Mato Grosso. Essa importância se explica devido ao fato de, antes de 1914, ano de chegada da NOB, os habitantes perceberem a região como uma área isolada e abandonada pelas instâncias governamentais.

As pessoas que habitavam Campo Grande, na época, tinham ligações de amizade ou de parentesco. Inexistia a presença do governo, pois o contato com a capital era restrito, inclusive pela ausência de lideranças ativas. A Região sentia-se abandonada, sem disciplina, sem conforto, inteiramente balda dos mais elementares recursos (MACHADO, 2008).

A instalação da NOB, em 1914, transformou a Vila de Santo Antônio, trouxe novas ideias e novas necessidades, mudou as relações dos homens que aqui viviam. A população cresceu, o comércio expandiu e sua importância econômica e política começou a tomar vulto em todo o estado.

A criação de novos núcleos populacionais, à margem dos trilhos da Noroeste, e a espantosa rapidez com que se povoavam, constitui, para Fernando de Azevedo (1950), um dos mais interessantes fenômenos provocados pela construção da estrada.

Os trilhos da Noroeste do Brasil transformaram profundamente a estrutura econômica de Mato Grosso, colocando por terra a hegemonia das casas comerciais dos portos. Com a NOB, Campo Grande passou a assumir a função de grande entreposto comercial do Estado.

A chegada dos trilhos na Vila de Santo Antônio trouxe a ideia do progresso. Evoluíram suas relações econômicas, ultrapassando os acanhados limites dominantes, até então, no pastoreio, na agricultura,

no comércio e ensejando condições para que a região se iniciasse na indústria.

Campo Grande se tornou cidade. Ela reproduziu a mesma trajetória histórica de outras cidades. Surgiram necessidades de administração, de polícia, de cobrança dos impostos, em suma, da organização que envolve a coletividade e, portanto, da política em geral.

A chegada do progresso e o contato com outros Estados mais desenvolvidos, modificou o pensamento e as relações sociais locais. Os imigrantes, os profissionais liberais, o comércio e os serviços concentrados na cidade atraíram cada vez mais investimentos para o setor de destaque local, a pecuária. Através da criação de gado bovino e dos interesses gerados pelo capital monopolista, a produção passou a atender a demanda do setor industrial do estado de São Paulo.

O traçado da ferrovia atendeu interesses políticos e econômicos. O sul de Mato Grosso, próximo da região sudeste do país, nesse momento, era mais favorável a um futuro desenvolvimento que o norte de Mato Grosso e a região vizinha à Bolívia. O período áureo dos investimentos na ferrovia acompanhou o auge do café. Exportada em grandes quantidades, os lucros propiciados por essa mercadoria permitiram cobrir os *déficits* do trecho mato-grossense da NOB, decorrentes de sua grande extensão e baixo lucro por transportar o gado em pé para São Paulo.

Por não cobrir seus custos, após a queda do café, durante as décadas de 50 e 60, a ferrovia já se encontrava em processo de decadência, que se intensificou com o incentivo do governo à abertura de estradas de rodagem.

A PRODUÇÃO E INFLUÊNCIA DO SÍTIO ARQUITETÔNICO NO DESENVOLVIMENTO DA CIDADE E SEU PROCESSO DE DECADÊNCIA

No dia 28 de maio de 1914, os trilhos que partiram de Porto Esperança atingiram a Vila de Campo Grande. Junto com eles chegaram trabalhadores em grande quantidade. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil teve sua inauguração oficial na vila no dia 14 de outubro de 1914. A chegada dos trilhos trouxe novos parâmetros sociais. A influência foi tão grande que, em 1918, a vila foi elevada a cidade, confirmando a chegada do progresso.

Para se ter uma ideia do estágio de desenvolvimento em que Campo Grande se encontrava, antes da chegada da ferrovia, imagens são

esclarecedoras. Ao comparar as fotos dos grandes centros econômicos da época, verifica-se o quanto eram precárias as infraestruturas locais e escasso o povoamento. É notável a diferença no fluxo de pessoas nas ruas e no perfil da arquitetura, tanto na proporção das obras quanto nos materiais e acabamentos utilizados.

As ferrovias no Brasil representavam a projeção de um futuro promissor, a ideia de integração nacional e zelo pelas terras do país, pelas suas fronteiras. O ideal da república era modernizar o país e alcançar o nível de desenvolvimento de países europeus. A partir de 1889, a República Velha abraça a ideia de industrialização do País. O comando político da burguesia agrária do período era constituído por mineiros, paulistas e cariocas. Nesse momento, o Brasil era grande exportador de café e a indústria teve relativo crescimento.

O estado de São Paulo, no período, já possuía um grande destaque econômico, por conta do investimento no café. O Brasil era dono de oito pés de cafés, a cada dez pés mundiais. Ganhou hegemonia na exportação desse produto, que se estendeu até a grande crise de 1929, após a quebra da bolsa de Nova Iorque.

Até esse momento, Mato Grosso criava o gado e vendia a produção para frigoríficos de São Paulo. Nesse Estado, a carne e o couro eram beneficiados e comercializados com maior lucro ou valor agregado.

Com a NOB, as terras ao sul do estado valorizaram e o dinamismo com que se formaram cidades ao longo do trilho foi notório. Essa ferrovia resultara de uma estratégia geopolítica conduzida pelo Estado, que realizava a integração econômica de sua região de influência com o polo São Paulo-Santos. Nesse período, a burguesia paulista assumiu o controle da economia nacional, estabeleceu laços comerciais com diversos territórios brasileiros e, por consequência, acabou determinando a divisão regional de trabalho no país.

A chegada dos trilhos à comarca de Campo Grande, em 1914, fez muita coisa mudar. Segundo um cronista, “a 14 de outubro (...) teve lugar a inauguração oficial da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, datando da sua chegada o extraordinário desenvolvimento, o vertiginoso progresso da localidade”. (CONGRO, 2003). A vila passou a servir de ligação entre duas pontas do mercado no país: o estado de São Paulo e o Porto de Corumbá. O fluxo de pessoas, que começou a acontecer por conta da estação local, era muito grande. A vila recebeu povos de origens e culturas diversas, de forma muito acelerada. Passou a conhecer novas tecnologias, mercadorias finas, trazidas por mascates e novos comerciantes. Com o aumento do movimento local

e o trânsito de pessoas, a vila passou a ter a preocupação de organizar seu espaço urbano. Esse desenvolvimento desencadeou, em 1918, a elevação de vila de Campo Grande a município.

A cidade começou a se organizar e novas ruas surgiram ao redor da ferrovia. A chegada do trem na gare criou um ponto de encontro. As pessoas passaram a se reunir nas proximidades da ferrovia para passar o dia e conversar. Percebendo o movimento no local, muitos comerciantes se mudaram para as proximidades, sobretudo na Rua 14 de Julho.

No final da década de 10, a cidade já possuía algumas construções de alvenaria de tijolos e telhas de barro. A primeira casa foi construída na Rua Velha, hoje 26 de Agosto. Com a Estrada de Ferro chegaram migrantes portugueses, espanhóis, árabes, italianos, japoneses e paraguaios. Os árabes deram origem a casas comerciais. Japoneses plantaram hortas. A música e a culinária que se tornou comum na região estão associadas a esses migrantes. Entre eles havia construtores, o que possibilitou a mudança da paisagem urbana da cidade. As casas começaram a ostentar traços de arquitetura clássica e novas técnicas construtivas.

Viver próximo das instalações da ferrovia tornava-se traço de distinção para as pessoas aí estabelecidas. A Rua 14 se tornou a rua principal para o comércio e para o tráfego de carros de praça que atendiam aos viajantes recém-chegados. Todas as características de uma urbe e seus setores começaram a ser delimitados de forma bem precisa nesse período.

O coração da cidade, então, era o Sítio da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Ao redor do corredor da estação ferroviária, das casas de funcionários e de respeitosos engenheiros da ferrovia, a cidade orbitava. Com a instalação, em seguida, de dois bancos, incluindo o Banco do Brasil, começou uma fase de transição, quando as casas comerciais passaram a perder seu domínio financeiro da região.

A passagem do século XIX para o século XX testemunhou a “viragem do velho capitalismo para o novo”, a transição “da dominação do capital em geral para a dominação do capital financeiro. Em outros termos, a livre concorrência, que na sua realização levou a uma progressiva concentração do capital, foi, ela própria, superada numa determinada etapa da evolução histórica desse processo de concentração ao ser gerado o monopólio. Dessa forma, o capitalismo atingiu sua “fase superior”, o imperialismo (ALVES, 1984).

Nessa nova etapa, os bancos passaram a exercer uma nova função. Já não eram meros intermediários nos pagamentos, pois a concentração bancária havia permitido que dispusessem de somas gigantescas de capital e que aumentasse significativamente seu movimento. Liberaram-se, dessa forma, para novas modalidades de operações, passando a encarnar não mais o capital bancário, mas sim o capital financeiro.

Com a queda do poder das casas comerciais e o desenvolvimento da cidade de Campo Grande por conta da chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, a cidade de Corumbá sofreu um progressivo processo de decadência.

O período em questão compreende, inclusive, a primeira guerra mundial, que, apesar de causar uma grande crise nos países envolvidos no conflito, deu a Mato Grosso a possibilidade de exportar charque, couro e erva-mate.

Ainda em 1920, Campo Grande passou a ter planejamento. O Estado já era detentor do quarto maior rebanho bovino do país. Com o promissor progresso, a cidade planeja seu primeiro bairro e passa a pensar o seu crescimento e suas projeções urbanísticas.

Suas edificações começaram a seguir alguns padrões da época e fazer uso, na arquitetura, dos estilos ecléticos e *art déco*. Surgiram hotéis, cinemas, edifícios. Nos relatórios levantados por Cimó, foi encontrada anotação de Ubaldo de Medeiros, que dizia: “De um modo geral, verifica-se grande surto de progresso na zona servida pela estrada, especialmente no trecho mato-grossense.” (R56, 1957, p. 4 apud QUEIROZ, 1999).

Durante o período de 1930 a 1945, Getúlio Vargas criou um movimento que incentivava a ocupação do Centro-Oeste e levou o nome de Marcha para o Oeste. A intenção era preencher os vazios demográficos. Foi incentivada a migração de excedentes populacionais de outras regiões, que serviam de força de trabalho para aumentar o fornecimento de matérias-primas direcionadas às indústrias que se implantavam na região Sudeste. Os principais estados que serviram dessa política foram Goiás, Paraná e Mato Grosso, todos encarregados da produção de alimentos.

No mesmo período, final da década de 30, Campo Grande só dispunha do bairro Amambaí, criado na década de 20, e o Cascudo, criado posteriormente. Por essa época, o engenheiro Saturnino de Brito foi chamado para fazer o plano de uso do solo da cidade. O mapa ilustra como a cidade se distribuiu, com áreas de comércio, prestação de serviços e áreas residenciais.

Seu traçado em xadrez, tendo sua organização inicialmente com as costas voltadas para os rios, foi uma solução muito presente em todas as colônias de descendência portuguesa. Privilegiando o aspecto urbano, a área natural das margens dos rios e os próprios rios eram vistos como locais para dejetos.

As manchas do mapa se dividem em ocupação 1 e ocupação 2 e correspondem a etapas de ocupação do espaço. A ocupação 1 foi a parte onde se instalaram os primeiros moradores e onde se concentravam todas as atividades da Vila, antes da chegada da ferrovia. A ocupação 2 veio *a posteriori*, com a chegada da ferrovia. Todas as atividades econômicas da cidade se deslocaram para as proximidades da estação.

O movimento que anteriormente acontecia nas Ruas 26 de Agosto e 7 de Setembro, rumou para o norte, fixando-se na Av. Calógeras. Ela passou a sediar as pensões. Nela também se encontravam carros para traslados dos recém-chegados a Campo Grande. A Rua 14 concentrou a área de comércio e cafés. A maior parte dos estabelecimentos comerciais era pertencente a emigrantes que aqui se fixaram após a chegada do trem. Construía suas casas comerciais no térreo e, em um piso superior, suas residências.

A área coberta por uma mancha verde era dominada por hortas. Foi ocupada por emigrantes japoneses. Eles vinham com um grande número de familiares e acabaram se dedicando ao plantio de hortaliças. Essa atividade econômica foi providencial, pois atendeu a demanda por alimentos de moradores, cujo contingente aumentara consideravelmente após a chegada da NOB.

A mancha em cinza escuro, denominada área militar, foi onde se instalou o exército na década de 20, parte, portanto, da ocupação 2. Para atender as famílias desses militares, foi criado o primeiro bairro residencial de Campo Grande, o bairro Amambaí. Era um local distante da área central da cidade, mas próximo do local de trabalho dos seus moradores. Não havia nenhum planejamento de convívio ou lazer. O bairro não foi criado dentro do ideal modernista das cidades da pós-revolução industrial.

O bairro Cascudo foi o segundo projetado e ficou ao Norte do mapeamento, ladeando a Estação Ferroviária. Foi um bairro criado para abrigar trabalhadores. Nele se instalaram prestadores de serviços, operários de olaria, barbeiros, sapateiros, açougueiros e ferreiros, que também residiam no mesmo local em que trabalhavam. O bairro sediou, igualmente, a Santa Casa e o Colégio Dom Bosco.

A grande mancha em cinza claro corresponde ao local onde se instalaram os profissionais liberais, médicos e advogados. As grandes casas dos fazendeiros da região também ocuparam essa área. Era a área nobre da cidade. Seus residentes eram pessoas de elevado poder aquisitivo. A área contava com duas praças e também com um clube, onde aconteciam todas as festas e reuniões. O Rádio Clube, de acesso restrito a esse público, foi o ponto de encontro e recreação das famílias que residiam nas proximidades.

A Estação Ferroviária teve muitas de suas casas construídas nesse mesmo período. Outra parte delas, a mais antiga, acabou sendo refeita, pois as primeiras instalações não eram de alvenaria. É possível, através de arquivos do IPHAN, identificar os moradores e as diferenças dos materiais empregados na sua construção. Dentro do Sítio da Ferrovia, os espaços, as casas e suas ornamentações se adequavam aos cargos que os residentes exerciam dentro da hierarquia ferroviária.

A ferrovia era lucrativa no trecho paulista, mas, no trecho mato-grossense, frequentemente, fechava seu orçamento com débitos. No estado de São Paulo, a ferrovia teve como principal fonte de lucro o transporte de café. O carregamento de grãos nos vagões era proveitoso, esgotando toda sua capacidade. Com a crise do café, a ferrovia deixou de sanar os frequentes déficits anuais do trecho sul mato-grossense.

Dessa forma, era muito importante que os locais onde a ferrovia estivesse instalada conseguissem gerar lucros que cobrissem os gastos da ferrovia. Mas nem todos os povoados tinham esse potencial, principalmente no sul de Mato Grosso.

Campo Grande, por seu lado, se expandia cada vez mais e grandes criadores de gado acabaram se estabelecendo na cidade, onde construíam suas casas e acomodavam suas famílias. O transporte de gado, em Mato Grosso, era feito em grande parte para Minas Gerais e São Paulo. Mesmo com a chegada da ferrovia, as boiadas ainda eram levadas para esses centros por meio de comitivas. Os vagões para o transporte de gado eram poucos e o fato de o boi ser levado em pé gerava espaço ocioso.

A ferrovia facilitou o transporte de gado, principalmente nas épocas de chuva, pois as estradas tornavam-se pouco propícias ao tráfego. Mas há vários registros de que era exígua a quantidade de vagões em relação à demanda.

Até a década de 50, a cidade de Campo Grande não tinha as ruas pavimentadas. Apenas as proximidades da Estação eram cobertas por paralelepípedos. A implantação da Base Aérea ocorreu nesse mesmo

período. Logo depois, para atender essa região, foi construído mais um bairro, Vila Alba. A região leste concentrava sua vida econômica da cidade. Nela ocorriam as transações comerciais e a contratação de serviços. Ao norte, a prefeitura criou loteamentos, paulatinamente, para atender à demanda gerada pelo crescimento da cidade.

À época, a divisa do plano econômico de JK, “50 anos em 5”, tornou-se lugar comum. Seu governo investiu no desenvolvimento de indústrias no país, acelerou a economia e atingiu as regiões mais distantes. Com a expansão das rodovias, atraiu grandes indústrias como a Volkswagen, Ford e General Motors. Abriu a economia brasileira para o capital estrangeiro, construiu rodovias transregionais, incentivou o povoamento do Brasil Central, edificou Brasília em tempo recorde, mas acabou deixando o país com uma grande dívida externa. Em nome da estratégia de atrair investimentos e gerar empregos, as ferrovias, que tiveram tanta importância no ciclo do café, foram sucateadas e desprezadas em favor das rodovias.

Nos anos de 1970, enquanto o País passava a ser cortado por estradas de rodagem, a rodoviária local começou a ser construída. Campo Grande passava a ter o fluxo das viagens dividido entre as estações ferroviária e rodoviária. O acesso ao Pantanal continuava restrito à ferrovia. Neste período, a cidade atingiu uma população de 131.110 habitantes e o crescimento dobrava a cada década.

Em 1995, aconteceu o último traslado de passageiros pela NOB e, assim, extinguíram-se os trens de passageiros. No mesmo ano, o prefeito Juvêncio Cesar da Fonseca moveu ação para a preservação do sítio da NOB, postulando sua condição de patrimônio histórico. Em 13 de maio de 1996, foi publicada no Diário Oficial a Lei nº 3.249, que tratava do tombamento do sítio histórico da Vila Noroeste.

Com a privatização das empresas estatais, no ano de 1996, a Ferrovia Novoeste S.A arremata a ferrovia. A partir deste momento, o que já estava abandonado e sucateado, só piorou. Muitos funcionários foram demitidos, outros coletivamente se demitiram. A maioria das casas do sítio foi a leilão. Parte delas foi comprada pelos próprios ferroviários e outras por particulares .

O PLANURB, foi o órgão que a prefeitura designou, a partir deste momento, para a realização da proposta de revitalização da área. A medida de retirada dos trilhos e limpeza da área, já valorizaria a região do centro velho, que, pelo descaso, estava há anos em decadência e marginalizada.

Desde 2001, quando o sítio arquitetônico da NOB já estava

tombado pelo governo federal, os moradores, antigos ferroviários ou descendentes dos mesmos, em conjunto com a Câmara de Vereadores, reivindicaram que, qualquer proposta que viesse a ser feita para aquela, fosse, previamente, discutida com os ferroviários que continuavam a morar no sítio e os demais residentes.

Em entrevista com um morador e ex-ferroviário, porta-voz dos moradores, ele afirma que são 135 as casas tombadas e que grande parte delas pertence a pessoas que participaram de alguma maneira da Ferrovia. São ex-funcionários, viúvas, filhos de pessoas que trabalharam na NOB, pessoas que tiveram alguma ligação com o espaço, à época, de funcionamento da NOB. O restante dos moradores são denominados por eles como “particulares”. No seu entendimento, são pessoas estranhas, que compraram suas casas em leilão, mas não participaram da vida da Ferrovia, nem do cotidiano daquele espaço.

É bastante forte, nesses moradores, o saudosismo com relação ao passado da Ferrovia. Há uma espécie de ressentimento entre alguns deles a respeito do processo de decadência pelo qual a Vila passou. Ver o espaço sem uso, marginalizado, foi um impacto muito grande para eles. Em levantamento de campo o Entrevistado 2 disse:

O povo diz que a Ferrovia tá no meio da cidade, mas é a cidade que tá no meio da Ferrovia.

Isso nada mais é do que reflexo de um sentimento de exclusão, cultivado por eles, depois de a cidade ter o seu desenvolvimento desvinculado da ferrovia. O centro antigo entrou em decadência, mas, no presente, tenta se renovar e busca realizar novas funções sociais.

A Ferrovia foi, por um bom tempo, a grande atração da cidade e, com ela, toda a área central, na qual despontava a Rua 14 de Julho e arredores, destinados ao comércio e ao *footing* de domingo.

Após a chegada dos *shoppings*, a cidade assistiu à marginalização de sua área central. O espaço ficou descuidado, o que incluiu o Sítio da Ferrovia e a antiga Rodoviária, hoje desativada. Os espaços possuem uma vida útil dentro da cidade capitalista, ou seja, conforme mudam os interesses econômicos, muda-se o foco. As mudanças em Campo Grande, por exemplo, mesmo com a construção de vários parques, transformaram os *shoppings centers* em locais privilegiados de lazer.

Em 2006, a primeira iniciativa efetiva de restauração do sítio da NOB veio do Ministério do Turismo, que participou com R\$500 mil reais. A FUNDAC (Fundação Municipal da Cultura) acompanhou o restauro de dois imóveis. Um deles, a antiga casa do chefe da esta-

ção, que faz parte da Esplanada Ferroviária, na esquina da Avenida Mato Grosso com a Avenida Calógeras. Hoje, estão instalados nestes imóveis o Gabinete do Prefeito e o Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul.

O restauro das casas principais e do Armazém Cultural já fez uma grande diferença no espaço do sítio. A iluminação, a limpeza dos prédios e os novos usos vão afastando gradativamente o esquecimento e a marginalização em que se encontrava. Porém, ainda se encontram várias casas na Vila que precisam de reforma, algumas até suportadas por escoras. Os forros e madeiramento de telhados precisam de atenção, pois estão desmontando. Mas, muitos moradores desconhecem as normas para restauro, outros não possuem renda para fazer o investimento e uma grande parte desconhece as possibilidades de financiamento que podem ser feitos para realizar a restauração.

O Sítio da Ferrovia foi incluído no programa *Reviva Centro*, que é responsável pela revitalização do centro antigo da cidade e outras áreas, como o Museu José Antônio Pereira, a Comunidade Quilombola Tia Eva e a Escola Estadual Maria Constança de Barros Machado. Dentro da proposta realizada pela PLANURB, a área da Esplanada Ferroviária se tornaria uma área de Lazer Cultural. Uma parte seria reservada para um museu histórico, que exporia antigos objetos da ferrovia, e, ao longo de todo o espaço do Sítio, parques, praças, áreas de esporte e de cultura para a população da região, que é carente desse tipo de lazer.

A Prefeitura Municipal de Campo Grande, na sequência, implantou o projeto *Parque Esplanada*. Foi produzido em conjunto com o PLANURB. A proposta foi discutida em dezembro de 2010 e nela está explicitada a importância da participação maciça dos moradores do Sítio para definir as soluções de refuncionalização da área e buscar formas de captação de recursos que possibilitem, também, a recuperação das casas do entorno da Esplanada Ferroviária.

O pressuposto para essa iniciativa era o de que a restauração do bem tombado, sendo de interesse coletivo, exige acompanhamento e controle da sociedade. Momentaneamente, este projeto está no plano da concepção. O que se espera é que a próxima administração municipal, empossada no início de 2013, o coloque em execução.

Por muito tempo, o Sítio sofreu com a ação do tempo e da degradação humana. Lentamente tem sido reinserido no cotidiano da cidade, começando pela instalação da Feira Central, que hoje está funcionando dentro do sítio e é intensamente visitada todas as semanas.

O Sítio da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi tombado como Patrimônio Histórico e o IPHAN determinou que todas as propriedades nele contidas devem ser preservadas e manter o mesmo estilo original anterior ao período de 2009.

Ao comparar a situação patrimonial do Sítio da NOB de Campo Grande com o Sítio da NOB de Bauru, se verificou que a manutenção dos prédios está bastante parecida. Por serem projetos construídos na mesma época, com estilos e até mesmo plantas semelhantes, fica muito mais fácil realizar tal comparativo. As construções do Sítio em Campo Grande, apesar de precisarem de manutenção, conseguem manter o projeto original com poucas alterações. Já as de Bauru sofreram algumas descaracterizações mais profundas.

Durante o levantamento de campo, ao dialogar com os moradores que trabalharam na ferrovia, ficou muito evidente a existência de um patrimônio imaterial naquele espaço, pois os ferroviários criaram seus próprios costumes, hábitos, vocabulário, que, com o fim da ferrovia, talvez não passem à próxima geração e desapareçam com o passar do tempo.

Os costumes e a organização social diferenciavam os ferroviários do restante da cidade tanto nos hábitos como no linguajar. “[...] pois se compõe de um território delimitado, com cultura própria, incluindo particularidades na linguagem coloquial: termos, palavras que são usadas na vida diária, distinguindo esta comunidade ferroviária dos demais habitantes da cidade. Faz parte da cultura ferroviária.” (GRECO, 2011, p. 17).

Sem dúvida, os ferroviários fizeram parte da história da cidade e é imprescindível que o patrimônio ao qual estão associados seja expressão da memória de todos os campo-grandenses. Isso contribuirá para manter vivo o espaço urbano. Não existe a possibilidade de retrocesso como querem alguns saudosistas. As mudanças rápidas que acontecem no mundo moderno não guiam para a volta do funcionamento da Ferrovia. É preciso entender a história e valorizar o patrimônio, dando a ele vida nova, sem descaracterizá-lo. Para isso é necessário que a população local participe, busque a melhoria e valorização de seus bens e que os descendentes também se adaptem sem perder sua memória.

A cidade moderna é fruto do capital que, após a Revolução Industrial, atraiu grande fluxo de pessoas. Esse crescimento alterou a maneira de entender a urbes. O urbanismo não pode mais se preocupar só com o belo, precisa entender as transformações na estrutura social, econômica e humana.

O Sítio Arquitetônico da NOB se tornou Patrimônio Municipal assim que foi privatizado e esta reivindicação partiu da união de moradores e simpatizantes da causa. Se este fato não tivesse ocorrido de imediato, em 1996, talvez aconteceria o risco de demolição de suas unidades, para atender interesses de empresas privadas. As leis que regem o patrimônio nacional são claras e guardam aquele espaço como bem da sociedade. Hoje está estabelecido como Patrimônio Histórico nas três esferas, Municipal, Estadual e Federal. É de responsabilidade do IPHAN realizar fiscalizações periódicas no espaço e propostas de restauro, em conjunto com os órgãos competentes de planejamento urbano do município, para manter o patrimônio vivo e original.

Quando uma obra arquitetônica deixa de servir para o uso do homem, ela perde a sua principal razão de ser e vai sendo consumida pelo tempo. As paredes, que antes tremiam ao silvo das locomotivas, não escutam mais nada além de um murmurinho de buzinas ao longe; estão à espera de novas histórias. O espaço, ao ser sentido, conta para que veio, sem precisar falar uma palavra. Isso acontece quando pisamos nos paralelepípedos daquelas ruas, quando avistamos aquelas casas.

As políticas públicas para o desenvolvimento da cidade deveriam ser discutidas levando em conta as questões sociais, ambientais e urbanísticas. Todas as mazelas dentro do espaço urbano, em grande parte, são consequência de ações inadequadas, mal resolvidas. Isso se refere tanto aos vazios urbanos, periferias, favelas, segregações sociais, quanto ao mau uso do solo e degradação do meio ambiente. Para que haja o equilíbrio dos espaços, é preciso pensar o ambiente em toda sua amplitude, tenha sido ele construído pelo homem ou não.

O Sítio Arquitetônico da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil é um ambiente histórico, bem da sociedade e deve ser mantido. Dar a ele novo uso, de forma a incentivar a cultura local e o turismo, o torna participativo nas relações sociais da cidade. A restauração da Estação e a instalação da Feira Central foram fortes ações para tirar aquele espaço da marginalidade em que se encontrava. Mas o quadro ainda pode melhorar.

A participação da sociedade na evolução do espaço urbano, grande parte das vezes é apenas uma intenção. A busca por uma cidade melhor, organizada e saudável é um processo árduo, deve fazer parte de uma política de formação para a cidadania. Deve gerar discussões, pesquisas e planejamento contínuo. Isso é válido tanto para o projeto do Sítio Arquitetônico da NOB, numa visão micro, como para o desenvolvimento da cidade, numa visão macro.

REFERÊNCIAS

- ALVES, Gilberto Luiz. Mato Grosso e a História: 1870 – 1929 (ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro). *Boletim Paulista de Geografia*, n. 61. São Paulo: AGB, 1984. 76 p. Ensaio.
- ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira de. *Campo Grande: arquitetura e urbanismo na década de 30*. Campo Grande: Uniderp, 2000.
- AYALA, C.; SIMON, F. *Album graphico do Estado de Matto-Grosso*. Campo Grande: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2011. 3v.
- AZEVEDO, Fernando. *Um trem corre para o oeste*. São Paulo: Livraria Martins Editora S.A, 1950.
- CONGRO, Rosário. *O Município de Campo Grande*. Campo Grande: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2003. [1920].
- GRECO, Maria Madalena Dib Mereb. *A menina e o trem*. Campo Grande: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2011.
- MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *A Ideologia Alemã*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. [1845 – 1846]
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos: a Estrada de Ferro Noroeste*. Tese de Doutorado em História, USP. São Paulo, 1999.