



CONJUNTO DOS FERROVIÁRIOS DE CAMPO GRANDE MS: UM ESTUDO DE CASO DE DESENVOLVIMENTO LOCAL.

Rennan Vilhena Pirajá¹;

Arão Davi Oliveira²

RESUMO

Esta pesquisa é um estudo de caso que tem por objetivo demonstrar como a área do conjunto dos ferroviários de Campo Grande – MS foi utilizada para promover um desenvolvimento local que congregasse cultura, preservação do patrimônio, comércio, revitalização urbana - arquitetônica e turismo promovida pela execução do Plano Urbanístico de Uso e Ocupação da Esplanada Ferroviária desenvolvido pelo PLANURB (Instituto Municipal de Planejamento Urbano) da prefeitura de Campo Grande – MS. Investigar as relações entre o patrimônio histórico e uma possível formação de uma identidade do povo campo grandense em torno deste conjunto. Nessa pesquisa foram utilizados os conceitos de Rugosidade de Milton Santos, o conceito de desenvolvimento local de Buarque (1999) e Coelho, (2000); e o conceito de patrimônio histórico de Choay (2001) que serviram de fio condutor para o estudo. Foram utilizadas diversas obras sobre a Ferrovia Noroeste do Brasil com intuito de se realizar uma revisão bibliográfica do *lôcus* da pesquisa. Pode-se concluir, após visitas *in-loco* que o desenvolvimento do Plano urbanístico da Esplanada Ferroviária permitiu a elevação dos níveis da qualidade de vida social, cultural, reorganização e qualificação urbanística e ambiental da área central, tanto para moradores e usuários daquela região, quanto para os visitantes e turistas que passam pela cidade.

PALAVRAS - CHAVE: Conjunto dos ferroviários; Patrimônio histórico; Desenvolvimento local.

SET OF RAIL OF CAMPO GRANDE MS: A CASE STUDY OF LOCAL DEVELOPMENT

ABSTRACT

This research is a case study that aims to demonstrate how the area of the whole rail of Campo Grande - MS was used to promote a local development that bring together culture, heritage preservation, trade, urban renewal - and architectural tourism promoted by execution Urban Plan for the Use and Occupancy of Railway Terrace developed by PLANURB (Municipal Institute of City Planning) in the City of Campo Grande - MS. Investigate the relationship between historical heritage and a possible formation of an identity around the people of city. In this research the concepts of roughness Milton

¹ Geógrafo, doutorando em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional - Anhanguera/UNIDERP. E-mail: rennanvp@hotmail.com

² Historiador, Professor, Especialista em Administração, Orientação e supervisão Escolar e Membro do Grupo de Estudos e de Investigação Acadêmica nos Referenciais Foucaultianos – GEIARF (UFMS), Coordenado pelo Prof. Dr. Antônio Carlos do Nascimento Osório; Campo Grande – MS Brasil; E-mail: adodavi@gmail.com.



Santos were used, the concept of local development Buarque (1999) and Coelho (2000); and the concept of historical heritage of Choay (2001) that served as the conductor for the study. Several works on the Railroad Northwest Brazil aiming to conduct a literature review of the research locus were used. It can be concluded, after visits in place the development of the urban plan of Railway Terrace allowed higher levels of quality, social cultural life, reorganization and urban and environmental qualification of the central area for both residents and users of that region, as for visitors and tourists passing through town.

KEY - WORDS: Set of rail; Historical heritage; Local development.

CONJUNTO DE LOS FERROCARRIL DE CAMPO GRANDE-MS: UN ESTUDIO DE CASO DE DESARROLLO LOCAL.

RESUMEN

Esta investigación es un estudio de caso que tiene como objetivo demostrar cómo el área de todo el ferrocarril de Campo Grande - MS se utilizó para promover un desarrollo local que reunirá a la cultura, la preservación del patrimonio, el comercio, la renovación urbana - y el turismo arquitectónico promovido por la ejecución plan Urbano para el Uso y Ocupación del Esplanade de ferrocarril PLANURB (Instituto Municipal de Planificación Urbana) desarrollado por la ciudad de Campo Grande - MS. Investigar la relación entre el patrimonio y la posible formación de una identidad de la gente alrededor de este campo Grande establecido. En esta investigación se utilizaron los conceptos de la rugosidad de Milton Santos, el concepto de desarrollo local Buarque (1999) y Coelho (2000); y el concepto de patrimonio de Choay (2001) que sirvió como conductor para el estudio. Se utilizaron varias obras en el ferrocarril del noroeste Brasil con el objetivo de llevar a cabo una revisión de la literatura del locus de investigación. Se puede concluir, después de las visitas en lugar del desarrollo del plan urbano de Esplanade de ferrocarril permitido mayores niveles de calidad, la vida cultural y social, la reorganización y la habilitación urbana y ambiental de la zona central para los residentes y usuarios de la región, como para los visitantes y turistas que pasan por la ciudad.

PLABRAS-CLAVE: Conjunto de ferrocarril; Patrimonio; El desarrollo local.

1 INTRODUÇÃO

O complexo ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), em Campo Grande, foi considerado Patrimônio Histórico e tombado pelo IPHAN, em 2009. Importante para o desenvolvimento no Centro-Oeste brasileiro no início do século XX, o conjunto da EFNOB possui 22,3 hectares e 135 edifícios em alvenaria e madeira, erguidos em datas diferentes a partir da ampliação das atividades ferrovia e ainda mantém parte dos trilhos que não foram retirados da área urbana de Campo Grande, capital do Estado de Mato Grosso do Sul.³

³ IPHAN: disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do;jsessionid=E30C704D9>



Esta pesquisa é um estudo de caso que busca investigar as relações entre o patrimônio histórico e a possível formação de uma identidade do povo campo grandense em torno do conjunto dos ferroviários, relacionando o conceito de rugosidade de Milton Santos com espaços tombados e transformados em símbolos de uma cultura e identidade local. Assim como, demonstrar como essa área foi utilizada para promover um desenvolvimento local que congregasse cultura, preservação do patrimônio, comércio, revitalização urbana - arquitetônica e turismo.

Nessa pesquisa foram utilizados os conceitos de Rugosidade de Milton Santos, o conceito de desenvolvimento local de Buarque (1999); o conceito de patrimônio histórico de Choay, (2001) que serviram de fio condutor para nosso estudo. Foram utilizadas diversas obras sobre a Ferrovia Noroeste do Brasil com intuito de realizarmos uma revisão bibliográfica do *locus* da pesquisa. Também foram utilizadas obras com relatos de memória de antigos funcionários da ferrovia e moradores da vila ferroviária, assim como, entrevistas com esses “atores” que vivenciaram o passado e o presente da ferrovia com suas nuances o que permitiram uma contextualização com o momento atual. Para concluir os elementos utilizados para a viabilização desse estudo de caso foi de primordial importância à observação da execução do Plano Urbanístico de Uso e Ocupação da Esplanada Ferroviária desenvolvido pela PLANURB⁴ da prefeitura de Campo Grande – MS com visitas *in-loco*.

Para Buarque, (1999) desenvolvimento local é:

[...] um processo endógeno registrado em pequenas unidades territoriais e agrupamentos humanos capaz de promover o dinamismo econômico e a melhoria da qualidade de vida da população. Representa uma singular transformação nas bases econômicas e na organização social em nível local, resultante da mobilização das energias da sociedade, explorando as suas capacidades e potencialidades específicas. (BUARQUE, 1999. P. 9)

Para Choay, (2001) Patrimônio histórico é uma expressão que designa um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias,

3FFCA3D060857CA7A3C2916?id=18203&retorno=paginalphan. Acessado em 21 de junho de 2014.

⁴ Instituto Municipal de Planejamento Urbano.



constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos que se congregam por seu passado comum.

Na visão de Milton Santos sob o efeito das forças da modernização, quase sempre associadas aos interesses do capital global, as formas de um período específico do passado, que possuíam uma finalidade específica, podem ter sua função inicial modificada pelo tempo. São essas formas que Milton denomina de rugosidades.

Chamemos de rugosidade ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos. (SANTOS, 1996 p.113).

Por isso, este artigo se divide em duas partes: a primeira relacionada ao entendimento das novas funções atribuídas ao espaço da Esplanada Ferroviária, com suas nuances históricas através do conceito de rugosidade de Milton Santos e por fim, demonstrar como a transformação da Esplanada Ferroviária de Campo Grande-MS em patrimônio histórico vem contribuindo para o desenvolvimento local de Campo Grande.

2 CONJUNTO DOS FERROVIÁRIOS: DAS RUGOSIDADES AO DESENVOLVIMENTO LOCAL.

Relacionando o conceito de “rugosidade” de Milton Santos ao de Desenvolvimento Local, com fulcro em nosso *locus* de pesquisa “o conjunto dos ferroviários”, percebe-se que esse espaço que outrora tinha outra função social e que pelo seu potencial de valorização local pôde ser utilizado para uma revitalização econômica local, viabilizada pelo Plano Urbanístico de Uso e Ocupação da Esplanada Ferroviária (Figura 1), promovendo desenvolvimento do turismo, modernização do comércio e serviços, diversificação e dinamização de uso, promoção do entretenimento, recuperação urbanística, divulgação cultural, proteção ao patrimônio cultural e uma dinamização da participação social.

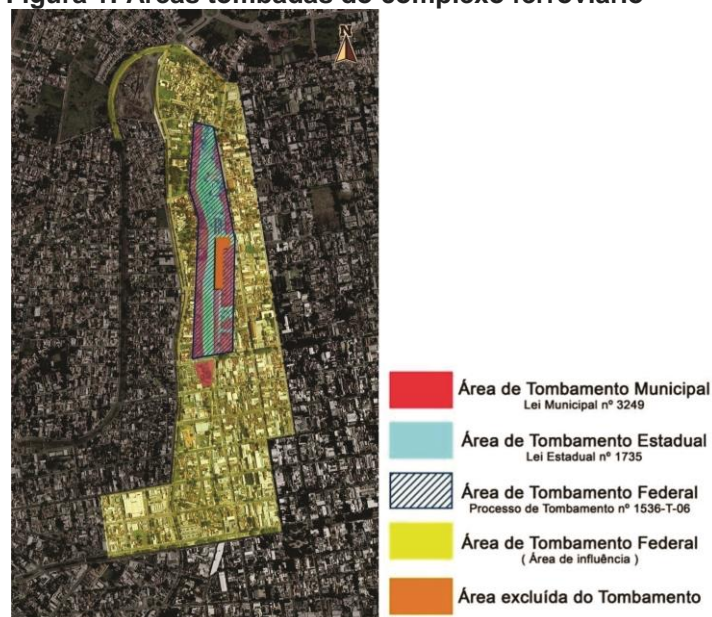


Desmistificando a relação entre paisagem e espaço no conceito Miltoniano podemos dizer que a paisagem é uma conjunto de formas que num dado momento, exprimem as heranças que apresentam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza. Já o espaço resulta na intrusão da sociedade nessa “formas-objetos”. (Santos, 1996.). Sendo assim, o conjunto ferroviário se constitui como espaço, uno e múltiplo, por suas diversas parcelas, e através do seu uso, é um conjunto cujo valor individual é função do valor que a sociedade, em um dado momento, atribui a cada fração dessa paisagem.

O tombamento considerou a relevância cultural do complexo ferroviário, em âmbito nacional, devido ao seu sentido geopolítico e de integração nacional, aproximação política e econômica do sul do Mato Grosso com São Paulo, e a urbanização do início de Campo Grande. A ferrovia favoreceu a transferência do eixo econômico Cuiabá e Corumbá, por meio da navegação no rio Paraguai, para Campo Grande e São Paulo. (IPHAN, 2009.)

Seu tombamento pelo Decreto Municipal nº 3249, de 13 de maio de 1996. E Lei Estadual nº1735, de 26 de março de 1997, deu outra função social ao antigo conjunto. Sendo reconhecido como patrimônio histórico isso liga esse espaço que tinha perdido sua utilidade econômica e social a outras, agora ligadas à identidade local e ao turismo.

Figura 1: Áreas tombadas do complexo ferroviário



Fonte: Plano Urbanístico de Uso e Ocupação da Esplanada Ferroviária, 2010.



Relacionando as rugosidades que surgiram como utilidades sociais ligadas a Ferrovia como marcas impressas no espaço, deixadas por ações ocorridas em tempos pretéritos, pode-se dizer durante sua construção, operação e agora com outra utilidade, as rugosidades produzem conflito entre o novo e o antigo, estabelecendo uma relação de oposição e fricção, alvo de estudos da História, Arqueologia, Turismo, Arquitetura e Geografia.

Dessas transformações no espaço da cidade de Campo Grande provocada pela instalação e encerramento das atividades ficaram: na Avenida Calógeras, onde funcionava o pernoite da chefia da N.O.B. hoje funciona a Sede do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso Do Sul (Figura 2). Onde ficava a casa do engenheiro chefe, hoje fica o Memorial dos Prefeitos “Carlos Miguel Mônaco” (Figura 3). Onde funcionava o armazém de cargas, hoje funciona o Armazém Cultural⁵ (Figura 4).

Figura 2: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul.



Fonte: Acervo do autor, 2014.

Figura 3: Memorial dos Prefeitos “Carlos Miguel Mônaco”



Fonte: Acervo do autor, 2014.

⁵ Oferece um espaço amplo, adaptado para a realização de eventos sociais, culturais e promocionais, com capacidade para receber cerca de mil pessoas. FUNDAC, 2014.



Figura 4: Armazém Cultural.



Fonte: Acervo do autor, 2014.

Na rua General Melo, onde funcionava o Escritório do Distrito de Produção de Campo Grande, hoje funciona a Sede do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN (Figura 5).

Figura 5: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.



Fonte: Acervo do autor, 2014.

Na Rua Dr. Temístocles segundo Greco, (2014. P.27), cinco imóveis individuais, sendo um ocupado pelo escritório do departamento comercial e escritório da 4ª residência, onde atualmente estão o sindicato dos ferroviários, o Centro de Formação Profissional do acordo Rede Ferroviária Federal S.A. e SENAI e o Posto de Saúde da empresa. As demais eram usadas por cargos de chefia.

Segundo Greco, (2014, p. 29-30) Além desses imóveis, dentro do espaço restrito da ferrovia, encontram-se as oficinas de manutenção de locomotivas, oficinas de apoio e abastecimento que atualmente encontram-se abandonadas, podendo no futuro ser aproveitada como espaço cultural. Parte dessa área operacional está sendo usada pela Feira Central.

**Figura 6: Feira Central**

Fonte: Acervo do autor, 2014.

A Feira Central⁶ (Figura 6) se constitui hoje no espaço de maior divulgação do Conjunto dos Ferroviários pela grande circulação de moradores de Campo Grande e, também, de turistas. Cada uma das novas utilizações citadas acima se configura como elementos integrantes desse contexto de desenvolvimento local que permite a conservação do patrimônio histórico e promove uma requalificação e reorganização do espaço urbano, além de promover a economia local e o turismo.

O foco estratégico do desenvolvimento econômico local tem uma especificidade e uma intencionalidade. A especificidade é por ele considerada, o fato de sempre ter sido pensado desenvolvimento econômico num sentido amplo, dentro das esferas federais, e intencionalidade devido ao fato do desenvolvimento local aparecer como resposta da sociedade as mudanças, criando sujeitos sociais locais com potencial de transformar, que terminam por tornar-se promotores do desenvolvimento. (COELHO, 2000. p.1)

Para Buarque, (1999) mesmo quando decisões externas, de ordem política ou econômica, tenham uma função crucial na reestruturação socioeconômica da localidade, o desenvolvimento local sempre demanda alguma forma de mobilização e iniciativas dos atores locais em torno de um projeto coletivo. Caso contrário, certamente as mudanças geradas desde o exterior não se manifestem em efetivo desenvolvimento e não sejam internalizadas na estrutura social, econômica e cultural

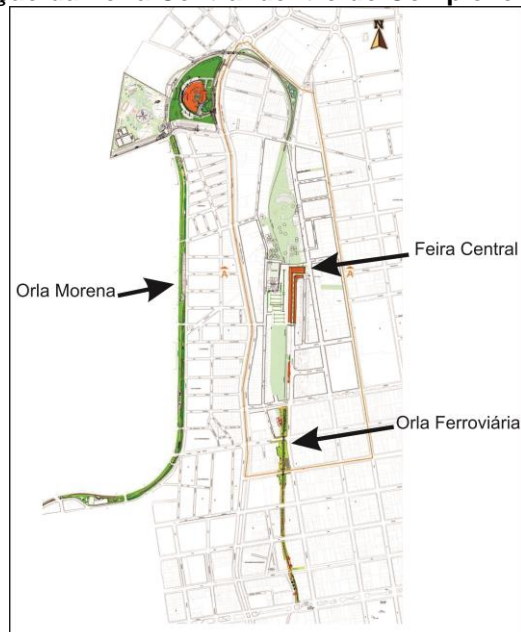
⁶ Foi totalmente reformada em outubro de 2006 mudando-se para a antiga Estação Ferroviária de Campo Grande. À época a mudança causou polêmica e muita discussão, mas a ideia já agradava os feirantes que sonhavam com um espaço amplo. E desde então vem fazendo muito sucesso com variedades, e também organiza os festivais de "Sobá" e a "Festa do Peixe" na cidade de Campo Grande MS.



local ou municipal, desencadeando a elevação das oportunidades, o dinamismo econômico e aumento da qualidade de vida de forma sustentável.

A feira central se configura na melhor expressão do que o autor cita acima, pois existia por parte dos ferroviários uma resistência para que a Feira Central fosse transferida para a área do Conjunto dos ferroviários; assim como, também, existiu uma resistência por parte dos comerciantes da feira, cuja maioria pertence à colônia japonesa, para transferência da feira para área atual na Esplanada Ferroviária (Figura 7). Foi necessário o envolvimento externo, político para que essa transferência fosse concretizada.

Figura 7: Localização da Feira Central dentro do Complexo Ferroviário.



Fonte: Plano Urbanístico de Uso e Ocupação da Esplanada Ferroviária, 2010.

A orla morena (Figura 8) pode ser considerada como uma parte exitosa do projeto de desenvolvimento local da esplanada dos ferroviários conforme noticiou o sitio de notícias Campo Grande News: “Novo “point” da cidade para encontros, prática de atividades físicas e eventos culturais, a Orla Morena, fez os imóveis em seu entorno valorizarem cerca de 40%, segundo estudos da Câmara de Valores Imobiliários.”⁷

⁷ Disponível em: <http://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/point-da-vida-saudavel-orla-morena-valoriza-imoveis-no-seu-entorno>. Acessado em: 10 de setembro de 2014.



Figura 8: Orla Morena



Fonte: Acervo do autor, 2014

De acordo com as observações *in-loco* esse seguimento do projeto da esplanada ferroviária da PLANURB a Orla Ferroviária (Figura 9) é um exemplo de não aceitação por parte da população da reorganização da área, mesmo com a contrapartida do poder público com a restauração dos vagões antigos que foram transformados em lanchonetes no entorno de uma pista de caminhada, a população não prestigiou as mudanças, ou seja, não obteve o mesmo sucesso de integração com a sociedade que aconteceram com a feira central e orla morena.

Figura 9: Orla Ferroviária



Fonte: Acervo do autor, 2014.

Como afirma Martins, 2002 Implícita no conceito de desenvolvimento local está obviamente uma questão de escala territorial:

Quando se fala de “local”, está-se referindo à escala das inter-relações pessoais da vida cotidiana, que sobre uma base territorial constroem sua identidade. A construção de uma ambiência produtiva inovadora, na qual se desenvolvem e se institucionalizam formas de cooperação e integração das cadeias produtivas e das redes econômicas e sociais, de tal modo que ele amplie as oportunidades locais, gere trabalho e renda, atraia novos negócios e crie condições para um desenvolvimento humano sustentável. (MARTINS, 2002. p. 52-54)



3 O PATRIMÔNIO HISTÓRICO DA ESPLANADA FERROVIÁRIA NA CONSTRUÇÃO A IDENTIDADE LOCAL

Retomando o conceito de “Patrimônio Histórico” de Choay, (2001) designa um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias, constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos que se congregam por seu passado comum.

O envolvimento da comunidade é de fundamental importância para garantir a preservação da memória e da identidade cultural. Para Garcia, 2002 p. 106-107), “o direito de acesso à cultura configura-se, assim, na garantia de acesso aos bens culturais produzidos em sociedade”. Ainda segundo a autora:

A apropriação do passado é sempre feita a partir da perspectiva do presente. Assim, a preservação da memória constitui-se na formação de um sentimento de identidade que se forma na produção da reconstrução de um passado que se apresenta a partir da construção de um sentimento de preservação daquilo que é aceito como importante no presente. Essencialmente seletiva, o silêncio e o esquecimento, também faz parte da memória. (GARCIA, 2002 p. 106)

Como mostra o depoimento de Sr. Elizeu Pereira da Silva “Seu Garrincha”⁸ (a época com 77 anos de idade) nascido e criado em Campo Grande:

“Eu senti muita saudade da ferrovia, na minha época ainda tinha a Maria-fumaça. Eu era guri, andava para todo o lado, quando essa vila foi construída em 1939, 1940 (...) naquela época, a Rua 14 era terra, não tinha calçada como tem hoje e terminava onde hoje é a Feira, subia e formava o triangulo que ia até a 13, na época da Maria –fumaça.” (MARQUES e NASCIMENTO, 2009 P. 10)

Em seu livro de memória a professora e historiadora do Instituto Histórico e Geográfico do Mato Grosso do Sul Maria Madalena Dib Mareb Greco⁹ registrou com riqueza de detalhes alguns eventos do cotidiano dos atores que vivenciaram

⁸ Entrevista concedida em 2009 a Aurélio Marques e Maurício Nascimento do projeto experimental do curso de comunicação social da UFMS.

⁹ Autora do livro “A menina e o trem: trilhos e memória”; moradora da vila dos ferroviários em Campo desde 1991 e esposa de ferroviário.



efetivamente o dia-a-dia de todo o Esplanada ferroviária, relatando, também, os momentos que antecederam o tombamento do conjunto.

A trajetória até o tombamento em 1996 pela prefeitura municipal e posteriormente pelo governo do estado do Mato Grosso do Sul foi longa e cheia de contradições. Diante de um empate foi o Vereador Nelson Trade Filho salvou o espaço da demolição. Foi o voto de minerva, de misericórdia, permitindo a conservação da área da ferrovia. (GRECO, 2014. P. 15)

Todas essas providências estão, ou deveriam estar, incidindo sobre uma amostragem representativa da totalidade dos elementos que compõem o amplo Patrimônio Cultural; sobre todos, porque havendo essa ligação entre eles, se um deles não é guardado o conjunto se desarmoniza e se desequilibra, o que no fundo não é bem o que se queria um fiel retrato de um estágio cultural.

Essa diferença entre o que é “nosso” e o que é dos “outros” se tornou tão evidente, que ainda hoje, quando quase todos os postos de trabalho, na ferrovia, foram extintos, inclusive os imóveis onde moravam os ferroviários, é possível resgatar a história de uma população, quase uma nação, pois se compões 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 desta cidade. Faz parte da cultura ferroviária. (GRECO, 2014. P. 17)

No segmento do Patrimônio Histórico na Era da Indústria Cultural se desenrolam os problemas e conflitos que enfrentamos hoje, a bipolaridade referente aos efeitos das práticas do turismo: conservação/destruição. Isto porque, contemporaneamente, os monumentos e o patrimônio entendido na sua totalidade, adquiriram um estatuto que é duplo. A metamorfose do seu valor de utilização em valor econômico é realizada graças à ‘engenharia cultural’ cuja tarefa consiste em explorar os monumentos por todos os meios possíveis, a fim de multiplicar indefinidamente o número de visitantes.

O entrelaçamento dessas memórias, coletivas e individuais, ou lembranças inseridas nesse patrimônio histórico e cultural que procuro narrar, transforma-se numa tentativa de compreender esse universo restrito - o mundo da ferrovia e o povo da ferrovia, do qual faço parte; um espaço dentro da cidade visto como patrimônio histórico e a população ferroviária que luta para preservar “seus” espaços sem interferência do de “fora”. . (GRECO, 2014. P. 22)



Para Greco, (2014) os caminhos da estrada de ferro não somente marcaram o espaço de Campo Grande, também, criaram práticas sociais neste espaço, mecanismo de controle e disciplina para essa sociedade que a ocupou.

Para entender o patrimônio histórico que rege o espaço da ferrovia, enquanto fenômeno social é preciso vinculá-lo a um espaço e tempo específicos, procurando entender historicamente suas formas de sociabilidade, considerando as influências das políticas federais e locais. (GRECO, 2014. P. 28)

Preservação do Patrimônio Cultural tem importância fundamental para o desenvolvimento e enriquecimento cultural de um povo. Os bens culturais guardam informações, significados, mensagens, registros da história humana - refletem ideias, crenças, costumes, gosto estético, conhecimento tecnológico, condições sociais, econômicas e políticas de um grupo em determinada época.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Certamente, alicerçados em conceitos como patrimônio, memória, conservação, cultura local, identidade local, desenvolvimento local e rugosidade que as adequações dos espaços dando-lhes novas funções na paisagem, que os tombamentos atendem apelos ou demandas sociais, sejam naturais ou artificiais propiciando o fortalecimento da identidade cultural individual e coletiva, reforçando o sentimento de autoestima, considerando a cultura brasileira como múltipla e plural; estimula a apropriação e o uso, pela comunidade, do Patrimônio Histórico que ela detém estimulando o diálogo entre a sociedade e os órgãos responsáveis pela identificação, proteção e promoção do Patrimônio, propiciando a troca de conhecimentos acumulados sobre estes bens promovendo a produção de novos conhecimentos sobre a dinâmica cultural e seus resultados, incorporando-os às ações de identificação, proteção e valorização do Patrimônio no nível das comunidades locais e das instituições envolvidas.



Neste caso específico dos ferroviários, como podemos perceber nos relatos, existe uma memória muito peculiar que os agregam e os identificam, porém não percebeu-se elementos que expanda tal identidade a todo povo Campo Grandense.

Quanto ao desenvolvimento local da área pesquisada é possível notar “in loco” como a execução ainda não concluída do Plano urbanístico de uso e ocupação da Esplanada Ferroviária permitiu a elevação dos níveis da qualidade de vida social, cultural, reorganização e qualificação urbanística e ambiental da área central, tanto para moradores e usuários daquela região, quanto para os visitantes e turistas que passam pela cidade.

REFERÊNCIAS

ÁVILA, V.F. **Pressupostos para formação educacional em desenvolvimento local**. Interações - Revista Internacional de Desenvolvimento Local: Campo Grande (MS), v.1, n.1, p. 63-76, 2000.

Sérgio C. Buarque. **Metodologia de planejamento do desenvolvimento local e municipal sustentável**. 1999. Disponível em: <http://www.iica.org.br/docs/publicacoes/publicacoesiica/sergiobuarque.pdf>. Acessado em 10 de agosto de 2014.

CAMARGO, L. H. Patrimônio Histórico e Cultural. Ed. Aleph São Paulo: 2004.

CHOAY, F. A Alegoria do Patrimônio. Trad. Luciano Vieira Machado. São Paulo: Estação Liberdade: Ed. UNESP, 2001.

CUNHA, E. **À margem da história**. 5ª edição. Porto: Lello e Irmão, 1941. Viação Sul – americana.

COELHO, F. Desenvolvimento local e construção social: o território como sujeito. In: **Desenvolvimento econômico local no Brasil: as experiências recentes num contexto de descentralização**. Santiago (Chile): Cepal/GTZ, 2000.

DOSSE, F. História e ciências sociais. Trad. Fernanda Abreu. São Paulo: Edusc, 2004.

GARCIA, Maria Angélica Momenso. Preservação do Patrimônio cultural: IN **Turismo & Pesquisa**: Revista da faculdade da Fundação Educacional Araçatuba/FAC-FEA. Araçatuba. V.1, n.1, novembro, 2002. P. 106-112.

MARTINS, S.R. de O. **Desenvolvimento local: questões teóricas e metodológicas**. Interações - Revista Internacional de Desenvolvimento Local.: Campo Grande (MS), v. 3, n.5, p. 51-59, 2002.

OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto. **Um trem descarrilhado: ações grevistas na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB)**. Campinas-SP, nº 12, 2006.

OLIVEIRA, Arlinda Montalvão de. **Estrada de Ferro Noroeste do Brasil: Dinâmica socioespacial e territorialidade em Mato Grosso do Sul**. Campo Grande: Life Editora, 2001.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil**. Editora UFMS. Campo Grande – MS, 1997.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **Uma ferrovia entre dois mundos**. EDUSC, 2004.



NEVES, Correia das. **História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil**. Bauru. Tip. Brasil, 1958.

SÁ, Chrockatt de. **Revista do Clube de Engenharia**. Rio de Janeiro, nº 15, 1907.

SANTOS, M. **Espaço e Sociedade**. 2. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1982. _____. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção. 4. Ed 7ª reimpr. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 1996.

SOARES, João Teixeira. **Exposição sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil**. Relatório da diretoria, São Paulo: Estab. Graph. Universal, 1917.

SILVA, C. P. **O problema da viação no Brasil**. São Paulo: Tip. Levy, 1910.