



Revista de História e Estudos Culturais

Janeiro - Junho de 2022

Vol. 19 Ano 19 n° 1

www.revistafenix.pro.br

ISSN 1807-6971


 10.35355/revistafenix.v19i1.935

**PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO?
OS RESQUÍCIOS DA FERROVIA BRASIL-BOLÍVIA NO
MUNICÍPIO DE LADÁRIO-MS (1937-2020)**

**RAILWAY HERITAGE?
THE REMAINS OF THE BRAZIL-BOLIVIA RAILWAY IN
THE MUNICIPALITY OF LADÁRIO-MS (1937-2020)**

Daiane Lima dos Santos*

Universidade Federal da Grande Dourados - UFGD

 <https://orcid.org/0000-0002-1909-4110>

daiane.amillima@gmail.com

RESUMO: O presente trabalho realiza uma breve abordagem histórica dos resquícios ferroviários da Brasil-Bolívia em Ladário-MS. A ferrovia Brasil-Bolívia foi construída pela Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana (C.M.F.B.B.) que foi instalada na região da fronteira oeste, Corumbá e Ladário. O resultado da análise indicou a importância histórica do contexto ferroviário bem como da valorização e (re) conhecimento como parte integrante da história local o que, implicará, em “despertar” a história ferroviária “adormecida”.

PALAVRAS-CHAVE: Ladário; história; ferrovia; locomotiva Zero Um.

ABSTRACT: This article presents a historical approach of the remnants of Brazil-Bolivia railway in Ladário-MS. The Brazil-Bolivia railway was built by the Brazilian-Bolivian Joint Railway Commission (C.M.F.B.B.) which was installed in the western border region, Corumbá and Ladário. The result of the analysis indicated the historical importance of the railway as well as the valorization and (re) knowledge as an integral part of the local history, which will imply “awakening” the “dormant” railway history.

KEYWORDS: Ladário; history; railroad; Zero One Locomotive.

* Mestra e doutoranda em História pela Universidade Federal da Grande Dourados pelo PPGH/FCH/UFGD. Especialista em Educação e Patrimônio Cultural e Artístico pelo Programa de Pós-Graduação em Arte da Universidade de Brasília (UnB). Especializada em Relações étnico-raciais, gênero e diferenças no contexto do ensino de História e Cultura brasileiras pela Faculdade de Educação da UFMS, Campo Grande.

INTRODUÇÃO

Quando se observa os trilhos atravessando o município de Ladário, no estado de Mato Grosso do Sul, em direção à cidade vizinha, Corumbá – fronteira oeste do Brasil, poucos se perguntam a respeito da história de sua construção e para que serviram no passado. O que se sabe é que foram construídos para o transporte de minério de ferro e manganês extraído das Minas do Urucum, em Corumbá e, hoje, atuam com a mesma finalidade, pertencendo à América Latina Logística – ALL¹.

Cabe notar que esses trilhos significaram o coroamento das relações Brasil-Bolívia ao longo do século XX, já que serviram para dar suporte e início à construção da célebre ferrovia internacional Brasil-Bolívia.

Partindo dessa premissa, o presente artigo tem como objetivo fazer uma abordagem a respeito da história ferroviária do município de Ladário apontando para um lado da história local e, de cunho internacional, silenciada nos textos e narrativas sobre a história do município, já que poucos sabem – e nenhum texto escrito acadêmico foi encontrado apenas memorialista² – de que, onde hoje é o bairro Mista, funcionou as oficinas de locomoção e montagem de vagões e gôndolas da Estrada de Ferro Brasileiro-Boliviana/E.F.B.B entre a primeira e segunda metade do século XX. A responsável pela construção da E.F.B.B. foi a Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana C.M.F.B.B – que aqui será chamada de Comista – criada pelo protocolo ferroviário de novembro de 1937³ e instalada no distrito do Ladário, no município de Corumbá.

Trata-se da discussão da história ferroviária trazendo elementos para refletir sobre sua importância no contexto local e, latino-americano, uma vez que – embora a ferrovia tenha sido inaugurada em 1955 com a sua chegada a Santa Cruz de La Sierra na Bolívia – se

¹ Por meio da Deliberação nº 258/2008, de 16 de julho de 2008, a Diretoria da ANTT aprova a alteração do Art. 1º do Estatuto Social da empresa Ferrovia Novoeste S. A., de maneira a permitir a alteração da denominação social da companhia que passa a ser ALLMO – América Latina Logística Malha Oeste S.A. A ALLMO – América Latina Logística Malha Oeste S.A. obteve a concessão da Malha Oeste, pertencente à Rede Ferroviária Federal S. A., no leilão realizado em 05/03/96. (Informações da Agência Nacional de Transporte Terrestres-ANTT).

² O texto “Monografia ladareense” do escritor e poeta ladareense João Lisbôa de Macedo faz uma menção ao assunto em referência.

³ Assinado entre o Brasil e a Bolívia em 25 de novembro de 1937 estabeleceu o compromisso de criação do Tratado de Ligação Ferroviária este, por sua vez, assinado em 1938.

tratou, inicialmente, de um projeto futuro Transcontinental/Transoceânico⁴ que ligaria Santos, em Saulo, à Arica, no Chile.

Em razão disso, é feita análise histórica do local das oficinas – onde havia a vila operária que era privada e hoje é um bairro – e da locomotiva Zero Um. Com isso, será possível perceber os resquícios da ferrovia a partir de sua dimensão simbólica, ou seja, dos seus bens materiais.

Nesse sentido, o referencial metodológico é baseado em autores que tratam do assunto e que discutem história ferroviária e a dimensão simbólica.

Por isso, parte-se da seguinte problemática para refletir o artigo: O que foi e para que serviram os trilhos? Podemos chamar de patrimônio ferroviário a área onde se instalou as oficinas de montagem de locomotivas, vagões e gôndolas e, também a locomotiva Zero Um?

Para alcançar o objetivo proposto foram realizados o levantamento e a coleta das fontes por meio da pesquisa e consulta aos documentos escritos do arquivo da Câmara Municipal de Corumbá e dos Relatórios da Comista. Além desses documentos foram consultados os jornais disponíveis online no site da Hemeroteca Biblioteca Nacional. A reunião dessas fontes e leitura de documentos e relatórios proporcionaram a reflexão histórica sob a ótica dos aspectos que tratam do patrimônio ferroviário.

No que diz respeito ao levantamento bibliográfico e da legislação pertinente é oportuno destacar que foi feito na internet por meio dos sites oficiais e na busca em banco de dados de dissertações e teses das universidades brasileiras.

Antes de iniciar a análise, é importante abordar as características do município de Ladário cuja localização é na fronteira oeste do Brasil à margem direita do Rio Paraguai no Pantanal Sul-mato-grossense. Vale dizer ainda que, no período de construção da E.F.B.B. Ladário era distrito de Corumbá e assim permaneceu até 1953, quando foi emancipado⁵. Além de Ladário, outro distrito que aparece nesse contexto ferroviário é o de Porto Esperança, como veremos mais adiante.

Diante disso, abaixo se pode verificar área da pesquisa que corresponde ao município de Ladário:

⁴ Veja-se, por exemplo, os jornais *O Observador Econômico e Financeiro*, 1939; *Anuário de Corumbá*, 1943 e; também a *Revista da Semana*, 1944.

⁵ O município de Ladário foi emancipado pela lei nº 679 de 11 de dezembro de 1953 sancionada pelo governador do Estado do Mato Grosso Fernando Córrea da Costa. Fernando Correa da Costa e Rubens de Castro.

Figura 1. O município de Ladário, em amarelo, no mapa do estado de Mato Grosso do Sul



Fonte: IBGE – Mapa adaptado pela autora

Considerado município pantaneiro, Ladário recebe o título de Pérola do Pantanal e conta com pouco menos de 20 mil habitantes segundo dados do último censo, 2010, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE e com população estimada de 23 mil habitantes para 2019 <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/ladario/panorama>>.

Suas riquezas naturais são representadas pela fauna e flora compostas por uma infinidade de espécies de aves e animais terrestres e aquáticos. Apresenta ainda riquezas minerais como, por exemplo, o minério de ferro e manganês, uma vez que é detentor de uma parte da mina do Urucum possuindo também um porto de cargas multimodal da Granel Química.⁶

⁶ Empresa de terminais portuários especializada na movimentação de graneis líquidos. Segundo o site da empresa, o terminal serve para carga seca e líquidos e seu calado mínimo de 3 metros durante todo o ano é ideal para operações de barcaças. As instalações para carga seca incluem 48.000 tons de armazenagem para grãos, 2 moegas rodoferroviárias e 3 berços. Possui também uma área de 75.000 m² utilizada para minérios.

A COMISSÃO MISTA FERROVIÁRIA BRASILEIRO-BOLIVIANA (C.M.F.B.B.)⁷ NO DISTRITO DO LADÁRIO

As relações diplomáticas do Brasil com a Bolívia foram marcadas na metade do século XX pela discussão sobre a construção de uma ferrovia Brasil-Bolívia, com ideia de uma futura transcontinental/ transoceânica, e cujos interesses estavam ligados ao âmbito econômico como podemos observar em Whately, o primeiro engenheiro-chefe da Comista:

Este sistema ferroviário sub-andino pode dizer-se que surgiu de um apelo das riquezas potenciais do oriente boliviano. [...] O futuro econômico da Bolívia está no oriente: centro, norte e sul. Todas as suas possibilidades econômicas estão ali, única região geográfica propícia a uma vida econômica fácil e normal. Ali se localizam as principais reservas da riqueza potencial boliviana: petróleo, minerais, planícies, rios, terras férteis para agricultura e pecuária. (WHATELY, 1952, p. 15).

Buscando fortalecer a econômica nacional e exploração do petróleo foi firmado, em 1938, entre o Brasil e a Bolívia o Tratado de Ligação Ferroviária. Entretanto, antes disso, em 1937, por meio do Protocolo Ferroviário de novembro, criou-se a Comista para construir a E.F.B.B., período em que estava em construção o trecho final da Noroeste do Brasil – NOB, isto é, do prolongamento ferroviário de Porto Esperança (distrito) até a cidade de Corumbá.

Mas qual seria o papel da ferrovia NOB nesse contexto de construção da E.F.B.B.?

A NOB foi inaugurada em 1914 saindo de São Paulo e chegando ao distrito de Porto Esperança que fica distante aproximadamente 80km da cidade de Corumbá, ou seja, a ferrovia não chegava até a cidade de Corumbá e, por isso, foi preciso construir o seu prolongamento e assim possibilitar a ligação de Corumbá com a cidade de Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia. Dito de outro modo, o prolongamento brasileiro da NOB foi peça chave no contexto da ligação da ferrovia Brasil-Bolívia.

Queiroz (2004) em sua tese sobre a NOB “Uma ferrovia entre dois mundos: A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20”, trata do processo de construção da referida estrada e aponta as iniciativas, os estudos e a importância da ligação ferroviária do Brasil com a Bolívia:

⁷ Ressalto que esta abreviação é bastante utilizada na documentação do período para designar a Comissão Mista Ferroviária Brasileiro Boliviana ou Boliviana Brasileira como consta nos documentos diplomáticos da Bolívia.

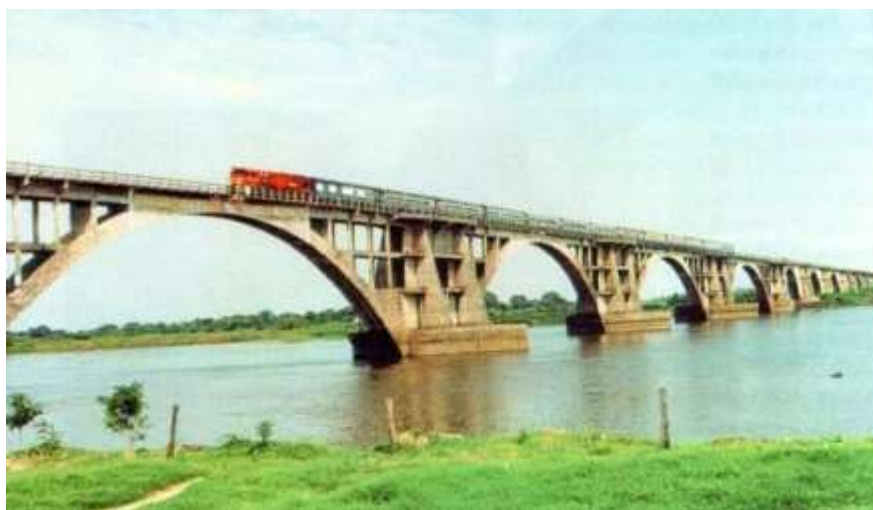
A questão, de todo modo, reaparece em nosso período já no relatório de Arlindo Luz, segundo o qual “urge” levar as linhas da NOB até Corumbá e daí a Porto Suarez (Bolívia), visando a uma futura ligação transcontinental. Nos relatórios da NOB, todavia, esse tema voltaria a aparecer apenas em 1927, quando é informado que se haviam iniciado novos estudos para a construção dos trechos restantes (QUEIROZ, 2004, p. 61).

Como se vê, o prolongamento ferroviário da NOB visava a futura ligação transcontinental. Ora, foi nesse contexto de prolongamento (discussões iniciadas na década de 1920) e da instalação da C.M.F.B.B, em 1938, que o distrito do Ladário ganhou destaque já que havia a preocupação de como o transporte dos materiais para a construção da ferrovia internacional seriam feitos de Porto Esperança até a cidade de Corumbá uma vez que a ferrovia NOB chegava até porto Esperança.

Os materiais e equipamentos necessários para a construção da estrada de ferro Brasil-Bolívia tinham de ser transportados por via fluvial e como não havia o prolongamento da ferroviário de Porto Esperança até Corumbá, o porto do distrito do Ladário foi o local escolhido para o estabelecimento do ponto de embarque e desembarque de materiais e a área próxima para o funcionamento das oficinas de locomoção da Comista. (WHATELY; RIVERO TORRES, 1938-1939, p. 11).

Por isso que, deveria ser construída uma ponte sobre o rio Paraguai que foi nomeada como Eurico Gaspar Dutra e popularmente chamada de ponte de Porto Esperança, concluída em 1947. Ela foi a peça chave no contexto de construção da E.F.B.B., sem ela, que foi parte do prolongamento brasileiro da NOB medindo 2 mil metros de comprimento, a ligação ferroviária Brasil-Bolívia seria impraticável.

Figura 2. Ponte sobre Porto Esperança



Fonte: ECOA, 2015.

O início da construção da estrada de ferro integrando a cidade brasileira de Corumbá até a cidade de Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, se deu a partir de 1938⁸ com a efetiva instalação da Comista na fronteira oeste.

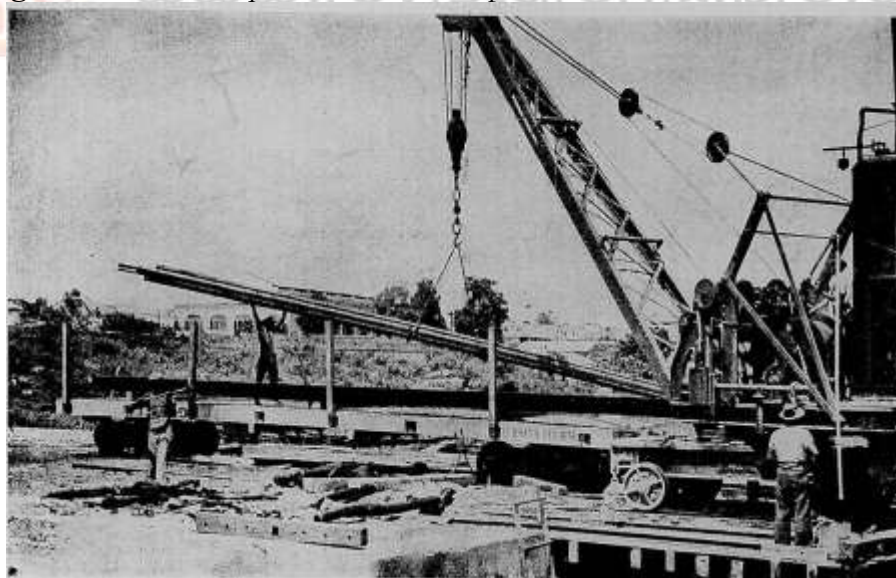
Para o entendimento desse processo, Queiroz (2004) aponta que após o início das obras o objetivo era fazer a ligação das pontas de trilhos:

Assim, enquanto não fossem ligadas as duas pontas de trilhos, de modo a permitir pelo menos um tráfego provisório, de serviço, todos os materiais necessários à frente aberta em Corumbá precisavam ser transportados pelo rio Paraguai, de Porto Esperança ao porto de Ladário, junto a Corumbá (QUEIROZ, 2004, p. 63).

Estabelecer de imediato a ponta de ligação dos trilhos do Brasil à Bolívia facilitaria a logística do transporte – precário na época, de modo que, essa ligação provisória garantiria o transporte do material necessário à construção da estrada de ferro.

Ligação que foi praticável a partir do porto do distrito do Ladário de onde os materiais eram desembarcados como é verificável na presente figura em matéria produzida pelo Jornal *O Observador*.

Figura 3. Desembarque de materiais no porto do distrito do Ladário



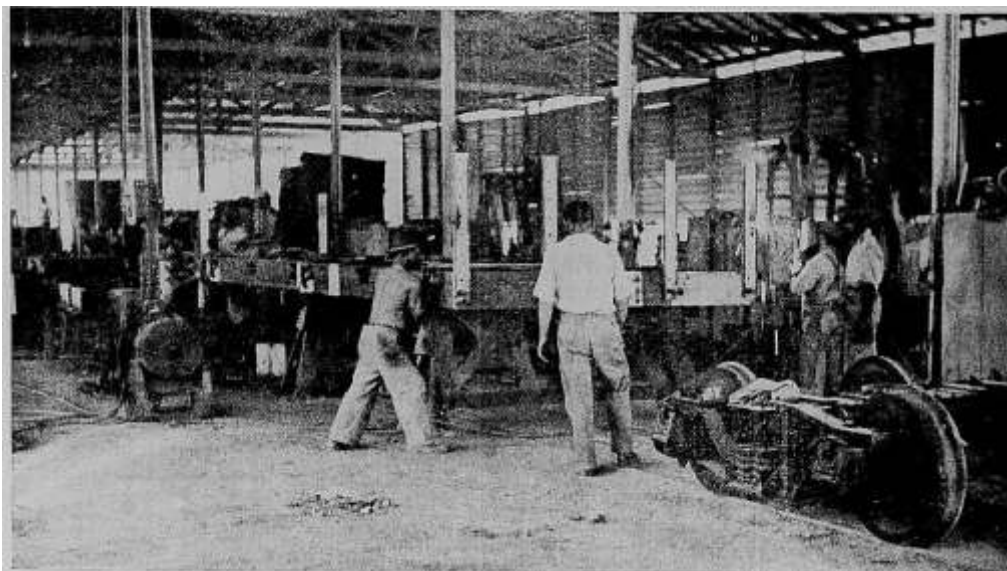
Fonte: Jornal *O observador*, p. 63.

De acordo com o jornal, os homens estão fazendo o desembarque de um carro de inspeção, no porto do distrito do Ladário, de onde entrará em trabalho imediatamente.

⁸ Período em que são realizados os primeiros estudos da área com equipe técnica com diversos profissionais formada em 5 grupos conforme o Relatório da Comissão Mista.

O jornal *O observador*⁹, que foi produzido no Rio de Janeiro é, portanto, uma fonte que auxilia na compreensão da construção da estrada de ferro porque trouxe uma matéria extensa com o assunto “Brasil-Bolívia” e ilustra com fotos os lugares e as etapas do processo de construção:

Figura 4. Oficina de locomoção em Ladário



Fonte: Jornal *O Observador*, p. 65.

Na figura verifica-se a montagem de um carro nas oficinas do distrito do Ladário, primeiro ponto de embarque e desembarque dos materiais – o que conseqüentemente acarretou a construção de um pequeno trecho ferroviário, e na criação da sede das oficinas da Comista.

Outra fonte de suma importância são os Relatórios da Comista e, em um deles, o de 1938, nota-se a relevância do porto do distrito do Ladário no contexto da construção da ferrovia:

[...] faltava ainda determinar um meio de comunicação fácil entre a estação inicial e a margem do rio Paraguay, para que ficasse assegurado o transporte dos materiais destinados aos serviços. Para êste fim impoz-se Ladário, subúrbio de Corumbá, situado a cinco quilómetros a jusante do rio Paraguay, aproveitando-se o local onde existia uma ponte de desembarque da antiga Companhia de Minas e Viação do Urucum, [...] e ainda facilitar a comunicação entre o Arsenal de Marinha do Ladário e a sede do 17º Batalhão de Caçadores. (WHATELY; TORRES, 1940, p. 11).

⁹ A Brasil-Bolívia. Jornal *O Observador: Econômico e Financeiro*. Ano IV nº 45, Rio de Janeiro, outubro de 1939.

Observa-se a importância estratégica do porto do Ladário no processo de desembarque, uma vez que contava com uma ponte de desembarque desativada das Minas do Urucum construída em 1919 para atividades de exportação de minério como se verifica no Relatório da Comista de 1938 ao tratar da construção do ramal:

[...] Para êste ramal, contava-se com os trilhos e materiais da antiga Companhia de Minas e Viação, inclusive três locomotivas pequenas abandonadas, que era possível reparar e pôr em estado de funcionamento. Para o futuro, depois que se construa o porto de Corumbá, impor-se-á a sua ligação á E. F. Brasil-Bolívia (WHATELY; TORRES, 1940, p. 11).

Foi feito o aproveitamento do local que estava em desuso com a finalidade de efetuar os desembarques dos materiais e equipamentos que serviriam para a construção dos trilhos, vagões e gôndolas.

A área de embarque e desembarque em dias atuais pode ser visualizada na figura abaixo¹⁰:

Figura 5. Antiga área de embarque e desembarque



Fonte: Autora, 2019.

¹⁰ O acesso à área, que é privada, é feito mediante autorização de funcionários uma vez que está situada na área de uma empresa de navegação.

No chão, é possível visualizar a estrutura que sustentava o guindaste que realizava o embarque e desembarque de materiais e equipamentos necessários à obra ferroviária internacional.

Figura 6. Antiga casa de força que fornecia energia elétrica para a Comista



Fonte: Autora, 2019.

Diante do trecho apresentado, a Comista, por meio dos trabalhadores, conseguiu cumprir as suas atividades e a inauguração da estrada de ferro Brasil-Bolívia deu-se em 1955 com a presença dos presidentes do Brasil e da Bolívia, Café Filho e Paz Estenssoro.

Embora a estrada de ferro tenha sido inaugurada em 1955, a dissolução da Comista ocorreu em 1963, quando os funcionários foram aproveitados¹¹ e alguns materiais e equipamentos foram para a Bolívia conforme previa o Tratado de Ligação Ferroviária.

Apesar disso, a locomotiva Zero Um, objeto de análise a seguir, permaneceu em Ladário.

¹¹ Aproveitados efetivamente os funcionários brasileiros em 1963 decorrente da lei nº 1.998 de 01 de outubro de 1953.

A LOCOMOTIVA ZERO UM: PARTE INTEGRANTE DA HISTÓRIA FERROVIÁRIA DA COMISTA

Para sustentar a importância do reconhecimento e valorização da locomotiva e das oficinas de locomoção a tese em História de Lucina Ferreira Matos “Memória Ferroviária: da mobilização social à política pública de patrimônio”, defendida pelo CPDOC/RJ em 2015, serve como suporte teórico visto que nela a autora trabalha a importância da valorização do passado ferroviário e a atuação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) nos aspectos de preservação da ferrovia.

A autora, ao fazer a análise das revistas ferroviárias que possuíam edições por temas, explicita que “a introdução do passado ferroviário como elemento de atenção social e política de fato produziu, como observado pela leitura das revistas, a interpretação da memória ferroviária como um ‘pacote de recordações’ acionado pelo conjunto de bens materiais[...]” (MATOS, 2015, p. 69). Essa afirmação leva à compreensão de como se dá a interpretação do passado ferroviário associando-o aos bens materiais.

Já a tese de Rodrigo Modesto Nascimento, defendida pela PUC/SP, cujo título é “O patrimônio cultural na cidade de Marília: entre a preservação e o ‘progresso’, 1985-2012” trata das concepções locais ao analisar a atuação dos agentes sociais e políticos da cidade de Marília considerando os discursos de preservação do patrimônio.

É imprescindível interpretar a carga de historicidade ferroviária de Ladário para que haja o aprofundamento dos estudos com relação a eles. Um passo fundamental e relevante é evidenciar a trajetória histórica da ferrovia, o que é feito no presente artigo.

Por isso, a metodologia adotada consistiu na pesquisa histórica em fontes documentais, visita aos locais com a finalidade de fazer a abordagem da história ferroviária que a cidade possui.

Quando o assunto é ferrovia internacional, recorreremos ao ano de 1938, para abordar a importância da construção da E.F.B.B com sua atuação no distrito do Ladário apontando para os elementos presentes na atualidade.

A Comista pôde contar com duas de serviço, a Zero Um e Zero Dois, que faziam o transporte dos passageiros trabalhadores da estrada de ferro, todavia, após o encerramento dos trabalhos a locomotiva Zero Um ficou sob a responsabilidade da Marinha do Brasil e nos anos 1970¹² foi transferida para a praça da igreja de Nossa Senhora dos Remédios, onde está localizada atualmente.

¹² Informação coletada em entrevista com três colaboradores ferroviários que trabalharam na Comissão Mista e puderam utilizar a referenciada locomotiva como meio de transporte.

Hoje, a locomotiva conhecida como “Maria Fumaça” integra um dos pontos turísticos do município com a inscrição Pérola do Pantanal e está exposta na praça de Nossa Senhora dos Remédios como se pode observar na figura:

Figura 7. Locomotiva Zero Um



Fonte: Autora, 2019.

Frente à importância histórica da locomotiva, é interessante pensar a cidade de Ladário como permeada por um símbolo ferroviário visto que é um ponto turístico e de visitação dos moradores locais.

Nesse aspecto Tomaz (2010) em seu texto “A preservação do patrimônio cultural e sua trajetória no Brasil” ao tratar dos espaços de relevância histórica enfatiza que:

Ao se contemplar um espaço de relevância histórica, esse espaço evoca lembranças de um passado que, mesmo remoto, é capaz de produzir sentimentos e sensações que parecem fazer reviver momentos e fatos ali vividos que fundamentam e explicam a realidade presente. Essa memória pode ser despertada através de lugares e edificações, e de monumentos que, em sua materialidade, são capazes de fazer rememorar a forma de vida daqueles que no passado deles se utilizaram. Cada edificação, portanto, carrega em si não apenas o material de que é composto, mas toda uma gama de significados e vivências ali experimentados. (TOMAZ, 2010, p. 2).

A produção de sentimentos e sensações despertam o conhecimento da história ferroviária local que está diretamente relacionada ao internacional e, com isso, auxilia na reflexão de aspectos da valorização e reconhecimento dos bens ferroviários.

Mas, será que a história ferroviária local está ligada à memória? De acordo com Le Goff (1990),

[...] a memória coletiva é não somente uma conquista, é também um instrumento e um objeto de poder. São as sociedades cuja memória social é sobretudo oral ou que estão em vias de constituir uma memória coletiva escrita que melhor permitem compreender esta luta pela dominação da recordação e da tradição, esta manifestação da memória. (LE GOFF, 1990, p. 476).

Como objeto de poder ela diz respeito à forma como as pessoas dela se apoderam e utilizam nas diversas manifestações. Afirmção que se respalda nas discussões feitas por Pierre Nora ao assinalar que “[...] Mesmo um lugar de aparência puramente material, como um depósito de arquivos, só é lugar de memória se a imaginação o investe de uma aura simbólica.” (NORA, 1993, p. 21).

Em Ladário, não há uma memória ferroviária porque a história ferroviária, tanto da área das oficinas quanto da locomotiva, está restrita à lembrança dos trabalhadores¹³ e à documentação histórica¹⁴.

Nesse sentido, surge o seguinte questionamento: seria esta locomotiva um patrimônio ferroviário?

Segundo Oliveira (2016), ao discutir o conceito de lugar afirmou que “[...] os usos e apropriações feitas pelas pessoas são o que atribuem uma razão para o espaço existir, ressignificando-o ou não. (OLIVEIRA, 2016, p. 105).

Simplificando, para adquirir o caráter de patrimônio ferroviário é preciso ter significado para as pessoas e o exemplo de caso da locomotiva mostra-se alheio a isso e às discussões sobre patrimônio.

A partir das discussões feitas, é preciso trazer o olhar do IPHAN a respeito do patrimônio ferroviário, o que é feito na abordagem abaixo.

OLHAR DO IPHAN SOBRE O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Pode-se dizer que patrimônio é formado por um lugar que tenha significado e seja reconhecido pelas pessoas. Sobre isso, tem-se a definição dada por Uzeda (2010) em “Turismo e Patrimônio” “A memória coletiva de uma sociedade manifesta-se por

¹³ Os trabalhadores como seu Edelberto Vianna e Marcionílio Souza foram pessoas que relataram a importância da atuação da Comista e devido a eles foi possível pesquisar nas fontes e buscar o aprofundamento dessa história ferroviária.

¹⁴ Aqui me refiro aos jornais e documentos da Comista e das Relações Exteriores.

intermédio de um conjunto de bens que a caracterizam e que por ela é legado. Esse conjunto de bens representa nosso *patrimônio cultural*, que é formado por bens móveis e imóveis. (UZEDA, 2010, p. 24).

No mundo, se por um lado, a segunda guerra (1939-1945) acarretou a destruição do patrimônio industrial, por outro lado buscou-se o reconhecimento cultural desses bens a partir de promoção de debates internacionais acerca do assunto, em especial por meio de eventos como o I Conferência Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial de 1973.

Em âmbito brasileiro, o Preserve – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes – foi criado em 1980 pelo Ministério dos transportes com o objetivo de preservar o acervo de transportes no Brasil, o que fez criar centros de preservação da memória ferroviária e o setor de patrimônio histórico ferroviário na RFFSA.

Por conseguinte, no ano de 2007 com a extinção da RFFSA, o Iphan por meio do decreto nº 6.018/2007 e da lei 11.483 de 31/05/2007 ficou incumbido da preservação dos bens da ferrovia com relação à RFFSA, pois caberia ao Iphan “receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA” (BRASIL, 2007). O referido acervo é composto de documentos, relatórios técnicos, processos judiciais trabalhistas.

A lei em questão é bastante objetiva ao tratar da preservação e a difusão da memória ferroviária elencando as formas como serão feitas as ações visando o seu cumprimento que se estende aos diversos espaços da RFFSA.

De acordo com Prochnow (2014) o Iphan, a partir da extinção da RFFSA “[...] recebeu a incumbência de preservar a memória ferroviária, deparou-se não somente com a questão da quantidade dos bens e da falta de inventários regionais sobre eles, mas enfrentou a preocupação na execução da lei no sentido de como aferir a memória ferroviária sobre esses bens”. (PROCHNOW, 2014, p. 12).

Quer dizer que a grande dificuldade diz respeito a como “medir” a memória ferroviária dos bens da extinta RFFSA. Assim, ficou definido que “A patrimonialização dos bens ferroviários partiu da admissão de que a memória ferroviária equivalia ao patrimônio ferroviário e, assim, que o patrimônio ferroviário era a própria memória ferroviária, um valor intrínseco e imanente.” (PROCHNOW, 2014, p. 12).

Outra importante iniciativa, de acordo com Prochnow (2014) foi criar “[...] o novo instrumento de preservação que não mais seria o tombamento, desenvolveu uma

Portaria específica que regulamentou o processo administrativo exclusivamente para inscrição e proteção através da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. (PROCHNOW, 2014, p. 48).

Prochnow se refere à portaria nº 407/2010, que criou a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário reconhecendo o IPHAN “[...] a necessidade de implantação da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, a fim de possibilitar o controle e gerenciamento dos bens de valor cultural a que se refere o art. 9º da Lei n.º 11.483/07”.

Considerando o trecho acima, a portaria de 2010 é de sua relevância para as políticas de preservação do patrimônio ferroviário pois traz uma nova concepção de pensar o assunto.

Nota-se que as iniciativas promovidas pelo Iphan acerca do Patrimônio ferroviário não se limitam a ideia de patrimônio como monumento pois as práticas culturais são entendidas como patrimônio e que, ao longo do tempo, vem repensando os métodos de valoração.

Nessa linha de raciocínio Lucina Matos (2015) afirma que:



[...] Não se trata de valorizar a ferrovia como um elemento condicionante na perspectiva de desenvolvimento e avanços focados no futuro. O papel e as contribuições significativas da ferrovia na construção da sociedade brasileira são recuperados e valorizados. É o que foi o trem, portanto, e não o que ele será que está em conformação nesse período. (MATOS, 2015, p. 60).

Quer dizer que o foco da preservação se configura a partir da relevância histórica no desenvolvimento das sociedades que o trem possuiu contrário a uma premissa futura.

Partindo dessa afirmação e pensando na construção histórica com a perspectiva da preservação, deve haver um estudo minucioso, um estímulo à disseminação do conhecimento histórico local como apontou Ricoeur (2007):

De muitos modos, conhecer é reconhecer. O reconhecimento também pode apoiar-se num suporte material, numa apresentação figurada, retrato, foto, pois a apresentação induz a identificação com a coisa retratada em sua ausência: a esse entrelaçamento eram dedicadas as intermináveis análises de Husserl, que ligavam a Phantasie, Bild e Erinnerung. (RICOEUR, 2007, p. 437- 8).

Trazendo essa afirmação de Ricoeur para o caso específico do Ladário, o (re)conhecimento por parte da sociedade auxiliará no entendimento de uma história do significado da (i) materialidade ferroviária.

AS POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO A NÍVEL ESTADUAL

Em matéria de patrimônio histórico, o município de Ladário possui patrimônios materiais e imateriais decorrentes da sua história de fundação¹⁵ datada de 1778 e realizada no contexto das frentes expansionistas empreendidas pela coroa portuguesa, o que mais tarde ocasionou a ocupação e construção de prédios e casas na região configurando-se como patrimônio material e imaterial.

Pode-se destacar nesse rol, os casarões e prédios antigos como, por exemplo, o cinema que a cidade abrigou¹⁶ e os bens de natureza imaterial que são as celebrações, as festas como a de São João, que se comemora a 24 de junho, e a festa de Nossa Senhora dos Remédios comemorada a 24 de outubro¹⁷.

Todavia, em matéria de patrimônio ferroviário, a nível estadual nota-se a existência da lei 3.522 de 30/05/2008 que dispõe sobre a proteção do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural de Mato Grosso do Sul, mas em se tratando de patrimônio ferroviário é importante frisar que em 1997 foram tombados os sítios históricos localizados, desde Três Lagoas até Corumbá, consistentes das estações ferroviárias da antiga NOB e seus respectivos entornos históricos pela lei nº 1.735 de 26 de março.

Tal lei preceitua que foram tombadas na região de Corumbá as seguintes estações ferroviárias:

Quadro 1. Estações ferroviárias tombadas em Corumbá

Estação	Inauguração	Local
Carandazal	20/09/1912	Município de Corumbá
Agente Inocêncio Ramal de Porto Esperança	20/09/1941	Município de Corumbá
Albuquerque	15/12/1952	Município de Corumbá
Antonio Maria Coelho	15/12/1952	Município de Corumbá
Urucum	15/12/1952	Município de Corumbá
Corumbá Ramal de Ladário	31/12/1912	Município de Corumbá

Fonte: adaptado pela autora, 2019.

¹⁵ Fundado como pequeno povoado em 1778, três anos após a Fundação do Forte Coimbra, com o objetivo de subsidiar a fundação da povoação de Albuquerque que hoje é o município de Corumbá.

¹⁶ Criado por Jarbas Pirath Manso, assassinado em 11/07/1947, fundador do Cine Marinha e outros empreendimentos comerciais no Ladário.

¹⁷ Para saber mais sobre o patrimônio histórico-cultural de Ladário ver a obra “**O patrimônio histórico-cultural de Ladário-MS: Olhares sobre as manifestações populares e os bens a serem preservados**”.

O presente quadro apresenta o ramal de Ladário construído pela Viação Minas e Urucum referenciado em trechos anteriores. Cabe dizer que, o mencionado ramal do Ladário foi construído em 1912, antes da criação da Comista, da assinatura do Tratado de Ligação Ferroviária e antes mesmo da inauguração do trecho da NOB até Porto Esperança que aconteceu em 1914.

É possível observar que não está explícito na lei nº 1.735 de 26 de março se, a área da Comista ou os demais “bens” da E.F.B.B., fazem parte desse processo. No entanto, ressalta-se que, a nível federal, por meio do IPHAN foi tombada, como patrimônio histórico brasileiro, a Ponte Eurico Gaspar Dutra, distrito de Porto Esperança, parte integrante da Brasil-Bolívia.

No texto da lei, após a relação das estações ferroviárias, o parágrafo único agrega as casas e o entorno nesse rol de proteção:

Integram os sítios históricos tombados, os imóveis residenciais e públicos existentes nesses logradouros, e seus respectivos entornos históricos, pertencentes à Rede Ferroviária Federal S/A, além da Ponte sobre o Rio Pardo, Ponte sobre o Rio Salobra, Estádio e Praças Esportivas. (BRASIL, 2008).

Entende-se que o conjunto ferroviário comporta uma relação de bens extensa que não se limita às estações ferroviárias, às locomotivas e aos trilhos.

Conquanto tenha havido essa lei ressalta-se que inexistem políticas de preservação para as estações como é possível observar, por exemplo, no caso das estações ferroviárias das cidades de Três Lagoas e Água Clara tendo em vista que em 2017 foi movido processo do Ministério Público do MS de 20/02/2017 com relação ao abandono das estações ferroviárias de Três Lagoas e Água Clara que não são tombadas a nível federal e de acordo com o parecer do Iphan no processo “[...] não são valorados na mesma esfera conforme dispõe o artigo 9º da lei 11.483/2007.”

Contudo, apesar da existência da lei estadual, pode-se afirmar que não existe ação efetiva de preservação desses bens que porque não foram tombados a nível federativo conforme assinalou o Iphan.

Essas foram as iniciativas observadas no que concerne ao patrimônio ferroviário de um modo geral. Conquanto não seja possível afirmar que os resquícios da ferrovia em Ladário são patrimônio ferroviário, torna-se interessante pensar o (re)conhecimento histórico e simbólico da área da antiga Comista que construiu a E.F.B.B. e da pequena locomotiva de serviço Zero Um que está na praça de Nossa Senhora dos Remédios.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da análise feita, observa-se a importância histórica de três elementos da história ferroviária de Ladário: da área portuária que funcionou como local de embarque e desembarque de materiais, da sede das oficinas¹⁸ de construção e montagem de locomotivas, vagões e gôndolas onde foi criada uma vila operária e, da locomotiva Zero Um.

Por outro lado, ao analisar a legislação e autores que discutem patrimônio, buscou-se entender o que faz e o que não faz parte do patrimônio ferroviário (assim como o que é patrimônio ferroviário) e, concluiu-se: pela inexistência de política de preservação para os bens ferroviários, inclusive para os que fazem parte da Lista do Patrimônio Ferroviário como é o caso do ramal de Ladário construído em 1912, antes da E.F.B.B e, pelo fato de que os objetos analisados neste artigo são apenas lugares e não patrimônio ferroviário uma vez que não são (re) conhecidos pelas pessoas.

Há que se levar em consideração que, a área das oficinas bem como a locomotiva Zero Um possam, futuramente, integrar os bens relacionados na lei 1.735/1997 do estado de Mato Grosso do Sul de forma clara e objetiva com a listagem dos resquícios ferroviários.

Embora não seja possível pensar a cidade como permeada por uma memória ferroviária, é possível pensar no (re)conhecimento do período dessa história que marcou o passado local.

Portanto, é preciso pensar estratégias que visem o estímulo à valorização do legado ferroviário, possibilitando, desta forma, que as presentes e futuras gerações conheçam a história ferroviária e os resquícios da construção da ferrovia internacional Brasil-Bolívia.

REFERÊNCIAS

¹⁸ A sede administrativa da Comista funcionou no prédio Wanderley Baís situado no porto geral da cidade de Corumbá.

LE GOFF, Jacques, 1924. **História e memória** / Jacques Le Goff; tradução Bernardo Leitão ... [et al.] – Campinas: SP Editora da UNICAMP, 1990.

MATOS, Lucina Ferreira. **Memória Ferroviária: da mobilização social à política pública de patrimônio**. 2015. 200f. Tese (Doutorado) – Curso de História, Política e Bens Culturais, Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais. CPDOC, Rio de Janeiro, 2015.

NASCIMENTO, Rodrigo Modesto. **O patrimônio cultural na cidade de Marília: entre a preservação e o “progresso”, 1985-2012**. 2014. 249f. Tese (Doutorado). PUC, São Paulo, 2014.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História**. São Paulo, n. 10, dez. 1993, p. 07-28.

OLIVEIRA, Vinicius Martins de. Patrimônio ou (apenas) lugar? Discursos e lembranças como uma maneira de inventariar: uma análise sobre o caso do povoado de salobra, cidade de Miranda-MS. **Usjt. Arq. urb.** número 16/segundo quadrimestre de 2016. p. 96-119.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O IPHAN e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação**. 2014. 177fls. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural – IPHAN) Rio de Janeiro.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **Uma ferrovia entre dois mundos: A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX**. Bauru: Edusc: Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2004.

RICOEUR, Paul. **A memória, a história e o esquecimento**. Trad. Alain François. Campinas: Editora Unicamp, 2007.

TOMAZ, Paulo Cezar. A preservação do patrimônio cultural e sua trajetória no Brasil. **Fênix** – Revista de História e Estudos Culturais, Maringá, vol. 7, ano VII, nº 2, p. 1-12, 2010.

UZEDA, Helena Cunha de. **Turismo e patrimônio**. v. 1 / Helena Cunha de Uzeda. – Rio de Janeiro: Fundação CECIERJ, 2010.

WHATELY, Luís Alberto. **Realidades de uma política continental de comunicações ferroviárias**. São Paulo: Companhia, 1952. 38 p.

WHATELY, Luís; RIVERO TORRES, Juan. **Relatório da Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana referente aos exercícios de 1938 e 1939**. Rio de Janeiro: Companhia Carioca, 1940. 146 p.

LEGISLAÇÃO

BRASIL. Congresso. Lei nº 3115, de 16 de março de 1957. Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária S.A., e dá outras providências. 1. ed. Rio de Janeiro, RJ: Diário Oficial da União, 20 mar. 1957.

BRASIL. Congresso. Senado. Constituição (1988). Constituição Federal artigo 216, de 05 de outubro de 1988. Constituição Federativa da República da Brasil. legislação federal. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 05 out. 1988.

BRASIL. Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. legislação federal. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 31 mai. 2007.

BRASIL. Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007. 1. ed. Rio de Janeiro, RJ: Iphan, 21 dez. 2010.

Lei nº 1.735 de 26 de março de 1997. Dispõe sobre o tombamento dos sítios históricos localizados, desde Três Lagoas até Corumbá, consistentes das estações ferroviárias da antiga NOB e seus respectivos entornos históricos.

Lei nº 3.522 de 30 de maio de 2008. Dispõe sobre a proteção do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural de Mato Grosso do Sul.

COLABORADORES ENTREVISTADOS

CARVALHO, Marcionílio de. 2018. Entrevista concedida a Daiane Lima dos Santos, em 23 de julho de 2018, na casa do colaborador situada na cidade de Ladário-MS.

VIANNA, Edelberto Gomes Campos. 2018. Entrevista concedida a Daiane Lima dos Santos, em 15 de julho de 2018, na casa do colaborador situada na cidade de Ladário-MS.



www.revistafenix.pro.br

PARECER DADO EM: 29/03/2021

RECEBIDO EM: 21/12/2020