



ENEPEX

ENCONTRO DE ENSINO,
PESQUISA E EXTENSÃO

8° ENEPE UFGD • 5° EPEX UEMS

A ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL EM ITAHUM: IMPLANTAÇÃO E TRANSFORMAÇÕES (1947-1956)

Débora Bethânia Faustino do Nascimento¹; Paulo Roberto Cimó Queiroz².

¹PIVIC/CNPq/UFGD 2013-2014;

²Prof. Orientador. Prof. da graduação e pós-graduação em História UFGD – FCH, C. Postal 364, CEP 79804-970 – Dourados, MS – e-mail: pauloqueiroz@ufgd.edu.br.

RESUMO

A construção do ramal de Ponta Porã, entre os anos de 1938 e 1953, representou a tentativa de ligação das fronteiras sul-mato-grossenses com o sudeste brasileiro. Esse ramal, principalmente a partir do ano de 1947, implantou a Estação ferroviária de Itahum, no município de Dourados. Essa Estação, inaugurada no ano de 1949, acabou fazendo parte de um plano político-estratégico desenvolvido para a região. Apesar de haver alguns estudos sobre o processo de implantação da estação ferroviária de Itahum, constata-se que não há nenhum trabalho que leve em consideração a temática dos edifícios construídos em sua esplanada, bem como o processo de transformação do complexo arquitetônico ferroviário resultante no referido distrito. O presente estudo, então, aborda o contexto de implantação desse complexo em território do antigo sul de Mato Grosso, as características de suas edificações, bem como as posteriores transformações das mesmas. São utilizadas, principalmente, fontes bibliográficas, como livros, dissertações, teses etc., que se referem ao tema, bem como fontes documentais, como os relatórios elaborados pelos diretores da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Ainda, como fonte documental, temos o inventário do patrimônio ferroviário de Mato Grosso do Sul, este elaborado pelo IPHAN/MS.

Palavras-chave: Ramal de Ponta Porã; Patrimônio; Dourados.

INTRODUÇÃO

O estado de Mato Grosso, especialmente por sua condição fronteiriça, foi alvo, ao longo do tempo, de muitos investimentos por parte do governo central brasileiro. Isso ocorreu principalmente com relação aos transportes. Na verdade, segundo Nunes (2011, p. 15), desde as primeiras construções ferroviárias no Brasil houve o estímulo por parte do Estado, buscando-se a articulação e a homogeneização do território brasileiro.

Com relação a Mato Grosso, as primeiras articulações partiram do ano de 1851, quando houve o começo das discussões em torno da necessidade de um meio de transporte mais rápido e eficiente que ligasse Mato Grosso ao litoral do Brasil. A finalidade era evitar o longo caminho fluvial que, pelos rios Paraguai e Paraná, via estuário do Prata, ligava Mato Grosso ao oceano Atlântico, mas chegava a demorar mais de 30 dias. Então, a construção de uma linha ferroviária que adentrasse as regiões “inabitadas” de Mato Grosso foi vista com bons olhos, objetivando-se a articulação entre o Sudeste brasileiro e a região mato-grossense.

Desse contexto originou-se a construção da ferrovia conhecida como Noroeste do Brasil, que veio a ligar o estado de São Paulo com a região sul-mato-grossense (correspondente ao atual estado de Mato Grosso do Sul). A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil teve sua construção iniciada em 1905 na cidade de Bauru, passando por algumas mudanças em seu traçado nos anos de 1907 e 1908 (Queiroz, 1997, p. 101). Segundo o traçado definitivo, a ferrovia deveria chegar até Corumbá, na fronteira sul-mato-grossense com a Bolívia. Em 1914, foi concluído o trecho principal, ligando Bauru às margens do rio Paraguai, no local chamado Porto Esperança; o trecho restante, até Corumbá, somente foi concluído em meados da década de 1950 (Queiroz, 2004, p. 59).

Na década de 1930, a articulação do então estado de Mato Grosso em relação ao restante do Brasil foi impulsionada pelo movimento denominado *Marcha para Oeste*, organizada no governo de Getúlio Vargas. O objetivo central era integrar o interior do país à economia nacional. Com isso, afirma Silveira (2007, p. 35), “foi necessário a abertura de estradas de rodagem, a ampliação das estradas de ferro (Estrada de Ferro Noroeste) e promover a colonização”.

Um dos objetivos da *Marcha para Oeste*, no sul do antigo Mato Grosso, era a chamada “nacionalização das fronteiras”, pois acreditava-se que na referida região havia uma excessiva presença e influência de pessoas originárias dos países vizinhos, especialmente o Paraguai. Nesse contexto é que foi criada a Colônia Agrícola Nacional de Dourados (CAND), em 1943, e iniciada

a construção do ramal de Ponta Porã, da E. F. NOB, em 1938, ligando a linha tronco da Noroeste às fronteiras com a República do Paraguai (Oliveira, 1999 p. 19; Queiroz, 2004, p. 65).

O ramal de Ponta Porã partiu da estação de Indubrasil (próximo a Campo Grande), passando pela parte oeste do município de Dourados, onde foi construída a estação de Itahum (km 225), inaugurada em 18 de maio de 1949 (Queiroz, 2004, p. 67).

A estação de Itahum desempenhou, durante vários anos, um importante papel nas ligações comerciais do município de Dourados, aí incluída a CAND. As rendas geradas por essa estação chegaram, por exemplo, a ser superiores às aquelas arrecadadas pela NOB na estação da cidade de Três Lagoas (Queiroz, 2004, p. 453). Por outro lado, antes mesmo da chegada dos trilhos começou a se formar, em torno do local designado para a estação de Itahum, um novo povoado.

Segundo relatos coletados por Santos (2006), um proprietário de terras na região, chamado Vicente Azambuja, influenciado pelo engenheiro encarregado dos estudos do ramal, decidiu lotear parte de suas terras. Esse loteamento teria começado em meados dos anos 1940, dando origem à colônia denominada *Eldorado*. Mais tarde, com a chegada dos trilhos, essa colônia deu origem a um povoado, formado em torno da estação, dos dois lados dos trilhos, e aos poucos a antiga vila *Eldorado* adotou o mesmo nome dado à estação ferroviária, passando-se a chamar Itahum – que, no idioma guarani, significa *Pedra Preta* (Santos, 2006, p. 12-14). Percebe-se que a ocupação mais intensa de imigrantes nessa região foi devida à “febre” inicial de construção do ramal ferroviário. Haja vista, a quantidade de trabalhadores que consistiam na maioria da mão-de-obra de uma serraria, prestadora de serviços para a E. F. NOB na construção do ramal de Ponta Porã.

Todavia, segundo Santos (2006, p. 16) “o declínio da utilização do ramal em geral, e também da estação de Itahum, ocorreu ao longo da década de 1960, devido à abertura de estradas de rodagem e ao melhoramento das estradas já existentes”. Verifica-se assim que, à medida que a ferrovia foi perdendo sua importância, a população acabava encontrando novos lugares para sobreviver.

De todo modo, o ramal continuou operando nas décadas seguintes. O tráfego de passageiros foi suprimido em 1996, o mesmo ano em que a operação da antiga NOB passou para uma empresa privada, que rebatizou a ferrovia com o nome de Novoeste. Pouco depois, em 2002, a empresa encerrou também o transporte de cargas, desativando portanto, completamente, o

ramal de Ponta Porã; assim, o patrimônio da antiga esplanada E. F. NOB encontra-se, atualmente, em grande medida sucateado (Queiroz, 2004, p. 28).

MATERIAIS E MÉTODOS

Nesta pesquisa foram utilizadas fontes documentais e bibliográficas. A bibliografia foi basicamente composta de livros e trabalhos acadêmicos, encontrados principalmente, na Biblioteca Central e no Centro de Documentação Regional (CDR) da Faculdade de Ciências Humanas, ambos localizados na UFGD.

As fontes documentais consistiram, principalmente, nos relatórios apresentados pelos diretores da E. F. Noroeste do Brasil, que tratam do período entre 1947 e 1956. Também foi utilizado o Inventário do patrimônio ferroviário de Mato Grosso do Sul, elaborado pelo IPHAN/MS, por nós encontrado na sede desse órgão, em Campo Grande. Além disso, foi também realizada uma visita técnica a Itahum em dezembro de 2013. Na consideração das construções, em sua condição de patrimônio histórico, estão sendo observadas as indicações constantes em Arantes (1984), Funari & Pelegrini (2006) e Priori (2009).

O CONTEXTO INICIAL DAS CONSTRUÇÕES FERROVIÁRIAS

Os desenvolvimentos das tecnologias ferroviárias acompanharam as transformações que estavam emergindo para o recente mundo moderno. As preocupações que antes eram tidas para o território, como no período da Idade Média, agora estavam submetidas para uma preocupação com as questões do acúmulo de capital. Assim, o período da Revolução Industrial trouxe para alguns países a possibilidade de serem os agentes precursores das novas tecnologias ligadas à ferrovia (Finger, 2013, p. 21).

A Revolução Industrial, além de fornecer os moldes para o acúmulo de capital, também trouxe consigo as noções de uma busca incessante de inovação e de progresso. Com isso, as práticas realizadas no “passado” foram se constituindo de um grande atraso, possibilitando que os produtos logo alcançassem lugares antes inimagináveis. Finger (2013, p. 22) aponta que a Inglaterra foi um dos países, que já por razões pré-existentes conseguiu de antemão ser o país pioneiro no desenvolvimento industrial e logo, no setor ferroviário.

Apesar das primeiras ferrovias serem construídas com materiais de madeira, logo o desenvolvimento siderúrgico alcançará essas construções, haja vista o certo pioneirismo por parte

da Inglaterra no investimento nesse setor. O setor siderúrgico alcançou altos índices não somente pelo seu mercado interno, como, em grande parte, pelo setor voltado as necessidades do mercado externo.

Com isso, as ferrovias alcançavam outras regiões e participavam das novas características do mundo moderno, como sendo símbolo de um novo status social (Finger, 2013, p. 26). As ferrovias, aos poucos, se demonstravam como os cartões postais das cidades, emergindo como uma preocupação de uma simbologia que caracterizaria o moderno.

Assim, as ferrovias tiveram o papel de transformações não somente em práticas logísticas e sim, pôde alcançar o desenrolar de mudanças até mesmo no entendimento da própria concepção do tempo. A correspondência entre a hora ferroviária e a vida das pessoas, começou em meados do século XIX a desenvolver algumas adequações (Whitrow, 1993, p. 180).

A lógica de uma modernidade através das inovações ferroviárias pôde passar a “linha” da Inglaterra e alcançou até mesmo a realidade do Brasil. Segundo Betoni (2002, p. 23), a região do antigo estado de Mato Grosso, por exemplo, era vista a partir de uma lógica que identificava essa região com o “atraso”. Desse modo, acreditava-se que o “verdadeiro” progresso só alcançaria esta região se e somente se fossem introduzidos imigrantes e capitais europeus.

O interesse pela modernidade para o antigo sul de Mato Grosso (SMT), era explícita nos ideários do povo que ali moravam e, desempenhavam algumas representações em pessoas que se de localidades distantes, como a região sudeste. Nesse sentido, a crença nos objetivos do progresso estaria atingindo durante o século XIX uma certa importância e se disseminando para muitas regiões do mundo (Castro, 1993, p. 3).

Segundo o conceito de oposição entre as áreas que corresponderiam em representar ou o progresso ou a barbárie, o progresso material se identificava cada vez mais com os desejos progressistas para regiões que ainda eram consideradas “inertes” no tempo. Porém, apesar das ferrovias serem vistas como símbolos do progresso, muitas pessoas ainda as viam com certo assombro.

Na percepção das pessoas, os primeiros trens, como afirma Castro (1993, p. 25), “assustavam, infundiam medo e causavam sobressaltos”. Com isso, a formação de uma visão negativa sobre o desenvolvimento ferroviário também eram arremetidas em algumas regiões.

Ainda com relação às transformações na vida humana, influenciadas pelas ferrovias, muitos outros argumentos eram formulados nessa época inicial. Sendo assim, muitos temores de

ordem médico-sanitária, de especulações imobiliárias e ainda o perigo de aproximação entre pessoas que antes se encontravam distantes, também eram disseminados (Castro, 1993, p. 45).

Porém, os sentidos positivos alocados para as construções ferroviárias tendiam a se fortalecer com a sua vinculação aos ideais de civilização, proteção contra conflitos e até mesmo nos sentidos de expansão econômica de algumas regiões. O exemplo dos Estados Unidos, como o primeiro país que não pertencia à Europa que construiu estradas de ferro, teve o papel de exemplificar a funcionalidade da ferrovia para atingir o povoamento e influenciar a criação de riquezas em seus espaços.

A ferrovia, assim, desempenhava várias funções que correspondiam às necessidades do progresso desejado para várias regiões do mundo. As dinâmicas do capitalismo e da civilização ganhavam cada vez mais ênfase em seu desenvolvimento, como diz Castro:

As ferrovias, um dos símbolos mais poderosos do ideário progressista da segunda metade do século XIX, pareciam conter uma das características conferidas ao progresso – a capacidade de transformar o meio e de alterar as formas de relacionamento dos homens entre si e com o mundo natural (Castro, 1993, p. 3).

Nesse sentido, as estradas de ferro se identificavam na correspondência das necessidades históricas, econômicas, sociais e políticas de vários países menos desenvolvidos, que viam nas ferrovias a alternativa viável para o desenvolvimento. Assim, segundo Finger (2013, p. 45), referindo-se ao Brasil, “a questão da articulação territorial ganhou importância apenas no século XIX”.

O Brasil, até meados do século XIX, apresentava a característica de desenvolver sua articulação de transportes através da navegação marítima e fluvial. Porém, os objetivos da ocupação do interior do país e a necessidade de um escoamento das produções tenderam a influenciar para que muitos planos de viação e obras públicas fossem desenvolvidos a fim de desenvolver uma logística utilizando outros meios de transporte.

Assim, a busca pelo desenvolvimento, no Brasil, das inovações ferroviárias já aparecia em meados de 1835 como a necessidade de incentivo por parte do governo para a construção das mesmas (Finger, 2013, p. 46). No entanto, nesse período, não houve a concretização desse projeto.

Todavia, o desejo de articulação ferroviária para o Brasil não sofreria estagnação. Com isso, os projetos desenvolvidos no reinado de D. Pedro II tiveram como característica essa mesma concessão de benefícios para os investidores nas ferrovias do Brasil. A inauguração, em 30 de

abril de 1854, do primeiro trecho da estrada de ferro dirigida a Petrópolis se caracterizou como a primeira ferrovia brasileira (ainda sem contar com nenhum subsídio governamental).

Com base nisso, podemos estabelecer uma relação entre as funcionalidades dos projetos ferroviários que tendiam a desempenhar um caráter de integração nacional. Nesse sentido, o próprio projeto ferroviário da Estrada de Ferro Petrópolis têm muito a contribuir para essa visão, como diz Finger:

[essa ferrovia] faria parte de um projeto mais audacioso: ligar o Rio de Janeiro ao vale do Paraíba e, mais tarde, a Minas Gerais, chegando até as nascentes do São Francisco através de um sistema combinado de navegação, estrada de rodagem e ferrovias (Finger, 2013, p. 52).

O Brasil, entretanto, enfrentava ainda alguns problemas para a construção de linhas ferroviárias, tendo em vista a necessidade de capitais que muitas das vezes vinham do exterior. Outra necessidade aparente consistia na formação de profissionais técnicos capazes de corresponder aos objetivos do momento.

Os engenheiros e técnicos estavam envoltos em um debate amplamente científico e com moldes de precisão. As suas ações deveriam se posicionar em dar ao Brasil a característica de um país progressista, sendo os seus principais ideais apoiados nas noções provenientes da Europa, como o positivismo, evolucionismo e liberalismo, por exemplo (Castro, 1993, p. 75).

A ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL: IMPLANTAÇÃO NO ANTIGO SUL DE MATO GROSSO

As primeiras preocupações acerca da organização de um meio de transporte mais rápido e eficaz e que ainda fizesse a ligação entre as regiões de Mato Grosso e o litoral do Brasil advêm já desde meados de 1851. Constata-se que nesse período, por exemplo, algumas viagens pelos caminhos fluviais chegavam a demorar cerca de 30 dias.

Nesse sentido, a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), iniciada no ano de 1905, colaborou mais tardiamente para atender as necessidades de circulação na região do antigo sul de Mato Grosso. O traçado da estrada de ferro, já no ano de 1904, partia da cidade de Bauru (interior de São Paulo), indo até a cidade de Cuiabá (capital de Mato Grosso), passando por Itapura (Queiroz, 2004, p. 26).

Porém, no ano de 1907 ocorreu mais uma alteração no traçado da ferrovia, sendo agora o seu ponto final a cidade de Corumbá. Nessa época, uma segunda frente de trabalhos foi aberta em

território sul-mato-grossense, embora não em Corumbá mas sim em Porto Esperança, às margens do rio Paraguai. O trecho entre Bauru e Porto Esperança foi concluído em 1914.

Na região do antigo sul de Mato Grosso, mais tarde, foi construído o prolongamento da ferrovia de Porto Esperança até Corumbá e também um ramal que, partindo de Campo Grande, se encaminharia para a cidade de Ponta Porã, que faz fronteira com o Paraguai (Queiroz, 2004, p. 27). O ramal conhecido como “Ponta Porã”, construído entre 1938 e 1953, desempenharia o papel de integração nacional, fazendo sentido principalmente para o controle estratégico da fronteira, como diz Oliveira:

Diante disso, cabe frisar que a conclusão e ampliação da NOB, sobretudo a construção do ramal de Ponta Porã, foi parte integrante do projeto colonizador do Estado Novo em Mato Grosso, uma vez que essa construção teve por objetivo desbravar o sul de Mato Grosso, e abrir novas possibilidades de contatos e comunicações com outros estados, bem como com as repúblicas vizinhas e, ainda, obter um maior controle da região (Oliveira, 1999, p. 157).

O incentivo para a construção do ramal para a região do antigo sul de Mato Grosso esteve incluso em um contexto conhecido, então, como *Marcha para Oeste*. Esse movimento se caracterizou, no período do Estado Novo, com a elaboração, por exemplo, de decretos-leis que tinham entre os seus vários objetivos a nacionalização das fronteiras.

O ramal de Ponta Porã constituiria, assim, o vínculo estratégico de proteção das fronteiras e uma maior articulação das regiões dos “*sertões*” com o restante do Brasil. As considerações acerca do papel desempenhado pela E. F. NOB na região de Mato Grosso se disseminam para caracterizar um interesse estatal, representando um sentido econômico, mas ainda político e estratégico na região (Azevedo, s. d, p. 101).

Os próprios discursos do então presidente Getúlio Vargas demonstram o desejo de ligação da região de Mato Grosso com as localidades da República do Paraguai e até mesmo com a Bolívia (Vargas, 1940, p. 305-306).

Em um discurso realizado em Cuiabá, em 7 de agosto de 1941, Vargas estabelece algumas considerações sobre as relações de intercâmbio entre Brasil, Bolívia e Paraguai, dizendo:

Sem esquecermos outros aspectos de grande relevância, o que mais nos preocupa no momento é a necessidade de estabelecer comunicações permanentes e seguras entre os nossos centros de trabalho e os mercados do litoral. É por isso que, apesar de todas as dificuldades conhecidas, oriundas da guerra europeia, continuamos a construir as estradas de ferro que, atravessando o Estado, irá alcançar a Bolívia e o Paraguai (apud Oliveira, 1999, p. 160).

A política nacionalista do Estado Novo, então, esteve vinculada com a presença dos interesses de construção do prolongamento e do ramal da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que se dirigiam para as regiões fronteiriças (Oliveira, 1999, p. 155).

O ramal de Ponta Porã teve as suas construções iniciadas em fevereiro de 1938, partindo da estação de Indubrasil, localizada a alguns quilômetros da cidade de Campo Grande. Esse ramal teve a construção de cerca de 13 (treze) estações, percorrendo cerca de 303,9 km de extensão (Queiroz, 2004, p. 526).

Entre as suas estações, o ramal teve a Estação de Itahum, inaugurada em 18 de maio de 1949. O ramal de Ponta Porã, assim, atravessou a porção oeste do município de Dourados, onde acabou representando alterações econômicas na própria dinâmica do município. Segundo Santos, “foi, realmente, através da Estação de Itahum [...] que o ramal de Ponta Porã pôde exercer sua maior influência no referido município” (Santos, 2006, p. 8).

Segundo alguns relatórios das receitas das estações do ramal de Ponta Porã, a função desempenhada pela Estação de Itahum foi importante, quando comparada às outras estações do Ramal. Assim, a estação de Itahum chegou a formar receitas bem maiores do que até mesmo a estação de Ponta Porã, quando em sua inauguração no ano de 1953.

Com a Estação ferroviária de Itahum, a região de Dourados se conectou mais constantemente com outras regiões, como a sudeste do Brasil. Nesse sentido, a produção e encaminhamento de produtos, como matérias-primas industriais se caracterizaram em percorrer ambos os espaços (Betoni, 2002, p. 22).

Outra característica foi a formação do movimento de valorização de terras na região, fazendo com que a especulação do território também se desenvolvesse. Segundo algumas obras memorialistas, como a escrita pelo autor José de Melo e Silva, em *Canaã do Oeste: o sul de Mato Grosso*, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Mato Grosso se igualava ao contexto da civilização e de uma vitória do Brasil (Melo e Silva, 1989, p. 81-82).

Assim, segundo esses memorialistas, como o já citado Melo e Silva, Pompeu, entre outros, nos sugerem que a passagem dos trilhos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil representariam a verdadeira dinâmica econômica de Mato Grosso. Porém, alguns estudiosos nos demonstram que o papel desempenhado pelo ramal de Ponta Porã, por exemplo, no contexto do antigo sul de Mato Grosso foi de importância relativa.

Apesar das representações de um possível progresso, o ramal de Ponta Porã acabou não desenvolvendo um papel de grande relevo (Betoni, 2002, p. 92). A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Mato Grosso acabou desenvolvendo um sentido político-estratégico, onde, porém, os seus pontos negativos e positivos não podem nos fugir de vista.

Com base nos estudos acerca da influência dos investimentos ferroviários, a autora Pallamin nos oferece a ideia de que houve muitas mudanças no contexto da América Latina e inclusive para o Brasil. Porém, quando se refere à situação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, a autora diz que:

A Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil [CEFNOB], diferentemente das outras ferrovias construídas no Estado de São Paulo, não serviu para ligar regiões produtoras com o porto de Santos. Neste caso, foi a própria ferrovia que abriu uma nova região para a expansão cafeeira e de demais produtos agrícolas, tendo um papel integrador, já que ligou o Estado de São Paulo a uma região de difícil acesso e que podia ser alvo de invasões, o Estado do Mato Grosso (Pallamin, 2001, p. 5).

Assim, em Mato Grosso, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, inclusive com a construção de seu ramal de Ponta Porã, se caracterizou como uma ferrovia de penetração de espaços. Mas também não deixou de ocasionar alterações de diversas ordens nas localidades das distintas estações.

Poucas estações do ramal de Ponta Porã, como a Estação de Itahum, tiveram o desenvolvimento de seu povoado, entre alguns outros fatores, relacionado à questão da vinda do ramal para a localidade. Apesar do trabalho na ferrovia ser considerado incerto e até mesmo perigoso, muitos trabalhadores se vinculavam a essas regiões no ideário de vinda da ferrovia.

Na referida Estação Ferroviária de Itahum, o trabalho em uma madeireira, já desenvolvido pelas necessidades pelo uso da madeira no ramal, acabou fornecendo influência para a formação de um povoado com um contingente populacional maior (Santos, 2006, p. 14). Porém, com a diminuição da importância da ferrovia na região de Itahum, principalmente devido ao desenvolvimento das estradas de rodagem, se constatou uma diminuição efetiva da população que se localizava ao redor da esplanada da referida Estação.

CONSTRUÇÕES REALIZADAS NA ESPLANADA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ITAHUM (1947-1956)

Nos relatórios apresentados pelos diretores da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil no período de 1947 a 1956, constata-se em seus tópicos as descrições das obras realizadas nas estações ferroviárias construídas pela NOB. A posição quilométrica da estação ferroviária de

Itahum (225,0 km) foi a base para o nosso entendimento do que era pertencente a sua esplanada, tendo em vista que em alguns locais do relatório não se obtinha a descrição do nome Estação Ferroviária de Itahum.

Nesses relatórios há um grande detalhamento das características e dos gastos dessas construções. Entre obras iniciadas e reformas, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil teve na esplanada da estação de Itahum intenso grau de obras, principalmente após o ano de 1947.

No que se refere ao ramal de Ponta Porã, segundo o relatório escrito pelo então Diretor da NOB, Coronel José de Lima Figueiredo, referente ao ano de 1947, o estado financeiro para a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil se encontrava em equilíbrio (R 1947, p. 3)¹. Assim, presume-se que se a estrada contasse com todas as verbas esperadas, assim, o ramal de Ponta Porã iria ser concluído no ano de 1949, quando se atingiria a região da fronteira com o Paraguai.

Os trabalhos de construção do ramal, no trecho que abrange Itahum, tiveram realização principalmente a partir do ano de 1947. No relatório referente a esse ano, a expectativa de entrega do tráfego até o km 225 (Estação de Itahum) para o ano de 1949 é reiterada. Neste mesmo relatório, cita-se que o preparo do leito já estava quase concluído até o km 250, ou seja, já perpassando a Estação de Presidente Dutra, situada adiante de Itahum.

O relatório referente ao ano de 1948 fala basicamente acerca das obras conhecidas como terraplanagem, onde há a realização do preparo do solo para as construções. Assim, durante o ano de 1948, os serviços de terraplanagem estavam terminados até o km 250. Sendo assim, o espaço da esplanada da Estação Ferroviária de Itahum estava contando com o término do preparo do seu leito para o assentamento da via permanente.

No ano de 1949, estão descritos os maiores números de construções na esplanada ferroviária de Itahum. Nesse sentido, temos o fato de que na data de 18 de maio de 1949 realizou-se a inauguração da estação. Durante esse ano, foram oficialmente inaugurados 225,110 km desse ramal, em solenidade realizada no dia 18 de maio (R 1949, p. 43). Nesse mesmo ano, o assentamento da linha se encontrava no km 227.

Nesse sentido, as obras realizadas durante o ano de 1949 são de naturezas diversas. Entre elas, estão a construção de casas para turmas, caixas d'água, armazém de cargas, etc. Na tabela a

¹ A fim de facilitar a redação, esses documentos são aqui indicados mediante a letra "R" seguida do ano a que se refere o relatório.

seguir, encontra-se a descrição das obras que foram construídas durante o ano de 1949 em Itahum:

Quadro 1. Construções realizadas na Esplanada da Estação Ferroviária de Itahum durante o ano de 1949

Quantidade	Descrição
1	Caixa d'água (cap. 10 mil litros)
3	Grupos de casas de 2 habitações (conjugadas)
1	Armazém de cargas (cap. para 18 mil sacos)
1	Casa de habitação para portador
-	Cercas marginais com arame
1	Poço para abastecer a caixa d'água (16 m de profund.)

Fonte: R 1949, p. 44-45.

O relatório ainda aponta a execução de um desvio² na esplanada da estação, com a finalidade de atender ao armazém de cargas. Nessas construções realizadas na esplanada de estação de Itahum, teve-se a participação da firma “tarefeira” (empreiteira), denominada Construtora *Samacofe S/A*.

Segundo o relatório, a Construtora *Samacofe S/A* ficou encarregada da construção do armazém de cargas, 3 casas de duas habitações para empregados e 1 casa de habitação para portador. Na data de 31 de dezembro, o armazém de cargas estava concluído o seu embasamento, as casas estavam respaldadas até a altura das paredes e encontrava-se concluída a casa para portador. A linha telegráfica também é referenciada no relatório, tendo já a sua construção do km 225 até meados do km 235 no ano de 1949.

Constata-se que grande parte das obras iniciadas em 1949 tiveram a sua conclusão nesse mesmo ano.

² Desvio, no caso, eram trilhos paralelos à linha principal, destinados a atender as necessidades de carga e descarga dos vagões sem prejudicar o trânsito pela ferrovia.

Durante a finalização do relatório do ano de 1949, o coronel José Lima de Figueiredo expõe a necessidade de dar continuidade aos trabalhos que eram iniciados. O prosseguimento desses trabalhos seria a condição fundamental, segundo ele, para que o progresso associado à ferrovia alcançasse cada vez mais as regiões que atravessava, ou seja, principalmente no tocante à região do oeste paulista e no sul de Mato Grosso.

É relevante notar que 1949 foi o último ano do mandato do diretor Lima Figueiredo. Assim, nas conclusões de seu relatório, além de defender a continuidade e a melhora das obras, transmite uma visão positiva da condição da estrada. Com isso, suas palavras remetem a uma crença em um futuro próspero da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

O relatório referente ao ano de 1950, já sob a gestão do novo diretor, Marinho Lutz, caracteriza-se por apresentar a ideia de que durante o ano foram sendo realizadas algumas obras de melhoramentos em obras já existentes no ramal de Ponta Porã, por exemplo (R 1950, p. 22). Assim, foram realizadas a instalação da bomba no poço da Esplanada da estação de Itahum, moinho de vento e ainda, a instalação da rede global de água da estação. Porém, nesse mesmo ano as obras básicas até Ponta Porã já se encontravam concluídas.

Para os anos de 1951 e 1952, a mesma ordem para o prosseguimento dos trabalhos de manutenção das obras é enfatizada. Porém, no relatório apresentado pelo diretor Lutz em 1952, cita-se a aprovação de recomendação para um empréstimo através de uma comissão mista entre Brasil e Estados Unidos, onde o progresso do sul do Mato Grosso era tido como base com a ligação da área fronteira com as regiões da Bolívia e Paraguai (R 1952, p. 5). Para a estação de Itahum, o relatório do ano de 1952 cita a construção de uma casa de madeira, porém não nos é fornecida a finalidade que teve essa construção no contexto da esplanada.

No relatório do ano de 1953, destaca-se o papel dado às obras que eram direcionadas, principalmente, para a Estação Ferroviária de Ponta Porã. Nesse mesmo ano, quatro estações do ramal de Ponta Porã tiveram a sua inauguração, entre elas estão as estações de Presidente Dutra, General Rondon, Santa Virgínia e Ponta Porã.

Durante os anos de 1954, 1955 e 1956, os relatórios não chegam a apresentar nenhuma descrição de obras iniciais ou de manutenção para a esplanada da Estação Ferroviária de Itahum. Porém, no relatório apresentado pelo novo diretor, Eng^o Medeiros, a função desenvolvimentista de atividades ligadas ao acesso à ferrovia é digna de nota, segundo as suas palavras:

É digno de registro, pois, o notável desenvolvimento que se observa no Estado de Mato Grosso, com a abertura de zonas novas de agricultura em diversos quadrantes do Estado, como Camapuã, Dourados, Terenos, Rondonópolis, Mirante, etc, fadadas a absoluto sucesso (R 1956, p. 4).

Nesse sentido, o desenvolvimento referenciado à região do antigo sul de Mato Grosso, com o desenvolver de várias atividades, era relacionado com o envolvimento da ferrovia nos seus espaços, segundo a visão de alguns dos diretores da ferrovia. Esse mesmo fato é relacionado à descrição de algumas atividades que faziam estreita ligação entre a cidade de Dourados e Itahum, onde o algodão produzido na região de Dourados era encaminhado de trem para o sudeste e para diversos lugares, através da estação de Itahum (Santos, 2006, p. 10-11).

Todavia, no que se refere ao papel da estação de Itahum para o município de Dourados, constata-se que o ramal teve uma função de relativa importância, uma vez que a sua presença não conseguiu fornecer bases para um desenvolvimento econômico sólido para a região. Alguns dos fatores para um resultado não tão próspero na região de Mato Grosso são apontados, como a predominância da estrutura do latifúndio pecuário na região (Queiroz, 2004, p. 487).

Assim, podemos observar que no período estudado, registrou-se a construção de várias obras na esplanada de Itahum. Nessa esplanada, os edifícios tiveram o papel de contribuir para que a estação desempenhasse o seu objetivo de circulação de mercadorias e pessoas na região.

ARQUITETURA FERROVIÁRIA: CARACTERÍSTICAS E NOVOS USOS DO PATRIMÔNIO EM ITAHUM

O desenvolvimento da arquitetura ferroviária acompanhou diversas transformações que foram formadas durante o período da chamada *Revolução Industrial*. Nesse período, os avanços técnicos realizados com o ferro na siderurgia irão influenciar o seu uso nas construções e, ainda, a própria vinculação com o surgimento das ferrovias pelo mundo (Finger, 2013, p. 135).

Outros materiais e técnicas também serão utilizadas durante esse período, como o uso frequente de tijolos e uma maior preocupação com a organização do espaço urbano. Nesse sentido, o século XIX representou a vinculação de novas técnicas, pessoas e estilos para a arquitetura ferroviária.

Assim, os passos precursores da arquitetura ferroviária que influenciavam estilos se desenvolviam a princípio em países como Inglaterra e França (Finger, 2013, p. 128). Os estilos percorriam vários lugares e tinham a característica de relacionar a preocupação com as

necessidades econômicas, sociais e políticas do período com as buscas de melhores utilizações de materiais de tipos diversos.

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, por exemplo, se caracteriza por portar um estilo arquitetônico múltiplo, uma vez que as suas construções tiveram a permanência de uma presença de variados modelos. Algumas das estações ainda tiveram a sua primeira construção em madeira e, posteriormente, foram substituídas por uma construção em alvenaria.

Em contraposição ao estilo encontrado em algumas estações da NOB em São Paulo, como a de Araçatuba, que é representada pelo estilo *art-déco*³ (Finger, 2013, 271), as estações da região do antigo sul de Mato Grosso possuíam traços diferenciados. Para isso, podemos citar a Estação Ferroviária de Campo Grande, onde o estilo eclético domina suas principais características.

Nesse sentido, também o ramal de Ponta Porã se caracteriza pelo uso da arquitetura eclética, com a utilização de tijolos aparentes, com aspecto semelhante em grande parte de suas estações. Segundo Finger (2013, p. 281-282), o ramal de Ponta Porã segue as mesmas características arquitetônicas utilizadas nas estações da NOB em Albuquerque, Maria Coelho e Urucum (no prolongamento de Porto Esperança a Corumbá).

Dentro de suas principais formas, tem-se a construção de edifícios de uma forma retangular, cujo lado de maior tamanho se encontra em paralelo à via férrea. Geralmente, são cobertos com telhas em forma de quatro águas, com uma proteção anexa ao prédio da estação, sobre as plataformas, visando oferecer maior comodidade e abrigo para o embarque de pessoas e mercadorias. Ainda, os edifícios tinham a sustentação através de mão-francesas de madeira.

Dentro desse contexto, as casas de funcionários da ferrovia se caracterizaram por serem construídas de uma forma próxima às estações ferroviárias, como é o caso da Estação de Itahum. No entanto, o modelo atribuído a essas casas geralmente acompanhava o estilo geral de uso predominante.

Nesse sentido, a Estação Ferroviária de Itahum é caracterizada pelos usos que acima foram descritos, com o estilo eclético já comentado. No entanto, grande parte desses estilos arquitetônicos acabaram sendo desenvolvidos em outros lugares, como países europeus, e logo foram se disseminando para outras regiões, como as utilizadas na arquitetura ferroviária desenvolvida no antigo sul de Mato Grosso.

³ Estilo (arquitetônico) que se encontra na transição entre o ecletismo e o modernismo.

A arquitetura disseminada nas estações da Noroeste do Brasil acompanhou os diferentes estágios em que a empresa esteve imersa (Finger, 2013, p. 287). Com isso, muitas estruturas, em um período inicial, tiveram a sua construção com um caráter provisório, como as estações que eram feitas em madeira. Outras referências nos indicam que algumas de suas construções de alvenaria tinham uma infraestrutura que não se encontrava adequada.

No complexo resultante das construções na Estação ferroviária em Itahum, assim como em outras estações da Noroeste do Brasil, constata-se o descaso quanto à preservação do patrimônio arquitetônico. Segundo as análises de Queiroz, (2004, p. 28), grande parte do patrimônio pertencente a antiga NOB se encontra, em grande medida, sucateado.

No entanto, observamos que algumas estruturas remanescentes da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil se caracterizam por apresentar uma melhor preservação, como o complexo ferroviário de Campo Grande, que em 2009 foi tombado pelo IPHAN, como patrimônio histórico (Finger, 2013, p. 287). Também como exemplo de preservação do patrimônio ferroviário temos a Estação Ferroviária de Bauru, porém, essa localizada no interior do Estado de São Paulo.

Dessa forma, temos a constatação de que grande parte dos edifícios da esplanada da Estação de Itahum encontram-se ainda existentes, porém sofrem com o uso indiscriminado para outros fins e, ainda, são acometidos por atos de vândalos. Nesse sentido, os seus edifícios são caracterizados por representar novas utilizações pela população residente no local (ver, adiante, fotografias de algumas construções de Itahum).

No que se refere às características ocasionadas por diversos fatores, como a má utilização, novos usos, etc., pudemos constatar-las por meio da visita que realizamos ao local em dezembro de 2013. Além disso, os documentos do Inventário do Patrimônio Ferroviário da NOB em Mato Grosso do Sul, elaborado pelo IPHAN/MS durante o ano de 2008, podem nos ajudar a traçar algumas considerações acerca do estado do patrimônio em um período mais atual⁴. Assim, no referente à estação ferroviária de Itahum, o prédio encontra-se em um estado original em sua estrutura externa porém, o seu estado de conservação é precário.

Outras considerações acerca da estação de Itahum nos são oferecidas pelo Inventário, como a descrição de seus materiais, utilizados nas paredes, coberturas, esquadrias etc. Nesse

⁴Uma cópia desse Inventário, que obtivemos no IPHAN/MS, encontra-se disponível no Centro de Documentação Regional da UFGD. Com relação à esplanada de Itahum, encontram-se, nesse Inventário, 6 fichas, cujo técnico responsável é Giovane Chaparro. São, portanto, essas 6 fichas que são citadas no presente trabalho.

sentido, a estrutura ainda restante da estação se insere como ainda portadora de alguns de seus materiais que inicialmente foram introduzidos.

Ainda no relatório descritivo acerca do estado do patrimônio da estação, descreve-se que a esplanada possui a vigilância de algumas pessoas, como moradores que se inserem nos já comentados novos usos. Porém, o IPHAN analisa que, posteriormente, o órgão deverá desenvolver um levantamento mais minucioso da localidade.

As casas ao redor da antiga esplanada de Itahum também foram descritas nas fichas do Inventário do Patrimônio Ferroviário e se caracterizam por apresentar descrições diversas, comparadas à estação ferroviária de Itahum. Assim, apesar de suas características externas ainda estarem em um aspecto original, as construções residenciais são descritas através de um estado precário, em ruínas e até mesmo, em alguns casos, regular.

Outro fato levantado pelo inventário, acerca das antigas casas da esplanada, é que algumas tiveram, pelas ações humanas, características modificadas, quando comparadas ao seu estado de originalidade. Essa mesma constatação foi observada durante visita técnica por nós realizada durante o ano de 2013, onde muitas das residências da esplanada estavam passando, naquele momento, por fases de reformas realizadas pelos seus moradores, interferindo assim, nas características originais das mesmas.

No contexto das transformações dos edifícios da antiga estação ferroviária de Itahum, a descrição da situação do seu conjunto ferroviário é repetida em suas diversas fichas, como indicam as palavras do técnico responsável Giovane Chaparro:

O conjunto encontra-se bem conservado, verificou-se que os edifícios mantêm parcialmente as características originais, porém, estão em processo de degradação acelerado em virtude da falta de manutenção constante. Os trilhos estão inativos e também em processo de degradação acelerado.

No prosseguimento desse contexto, temos a ideia de que, embora as estruturas dos edifícios da esplanada de Itahum mantenham algumas de suas características originais, o processo de degradação dessas estruturas se constitui de uma maneira desenvolvida e presente. Com isso, a falta de manutenção apenas acaba cada vez mais contribuindo para que todo um patrimônio seja desconsiderado, a partir de uma não-preocupação com a sua manutenção e conservação.

Para que se atinja uma maior preocupação com os resquícios dos edifícios resultantes na antiga esplanada de Itahum, se faz necessário o envolvimento de pessoas locais e alguns outros organismos para o seu tombamento e reconhecimento como patrimônio histórico. O termo

patrimônio envolve diversos conceitos, como cultura e transmissão de uma geração à outra (Magnani, 1986, p. 62), necessitando assim, um reconhecimento local de importância para a sua vinculação às tentativas de representar um patrimônio histórico devidamente reconhecido.

A importância dessa relação entre os habitantes locais e o conjunto de seus bens culturais materiais ou imateriais é identificada até mesmo na Constituição Brasileira de 1988, na sua seção II, referente à Cultura, no seu artigo 216:

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira [...] (Brasil. Constituição da República Federativa do Brasil, 1988, p. 126).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A presente pesquisa, mesmo que com as suas análises em caráter de introdução ao assunto, demonstrou alguns pontos referentes, principalmente, aos objetivos envolvidos no processo de implantação do ramal de Ponta Porã, na região do antigo sul de Mato Grosso.

Além disso, algumas considerações foram formuladas acerca do processo de construção de edifícios na esplanada de Itahum, com a descrição baseada nas análises de alguns dos relatórios apresentados pelos diretores da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, por exemplo. Todavia, no que se refere ao papel exercido pela ferrovia nas mentalidades, até mesmo na região do antigo sul de Mato Grosso, a sua chegada representou, para muitos, uma saída para uma suposta realidade de barbárie, advinda da falta de capitais estrangeiros, e habitada por um povo que não portava um espírito de empreendedorismo (Betoni, 2002, p. 23).

A política desenvolvida durante o Estado Novo, conhecida como *Marcha para o Oeste*, acabou desempenhando um papel central para as motivações que envolveram o processo de construção do ramal de Ponta Porã. Tendo em vista o conceito da busca da nacionalização das fronteiras brasileiras, as políticas formuladas se encaminharam não somente para o preenchimento de áreas consideradas não-desenvolvidas, mas também para a busca da proteção das áreas de fronteira (Oliveira, 1999, p. 158).

Nesse contexto, os decretos-leis formulados possuíam o sentido de fazer ações para que esses objetivos fossem alcançados. Tendo em vista esse processo, a construção do Ramal de Ponta Porã se caracterizou por estar inclusa em uma tentativa de uma política estratégica de

proteção de fronteiras, mas também de uma vinculação econômica do interior do Brasil com a região sudeste.

O ramal de Ponta Porã, assim, analisado a partir do papel da Estação Ferroviária de Itahum, desempenhou algumas alterações econômicas, sociais e políticas para o antigo sul de Mato Grosso. Porém, a sua vinculação permanente com o desenvolvimento econômico de Mato Grosso não foi alcançada, uma vez que sua influência ficou abaixo das expectativas.

A estação ferroviária de Itahum, assim, é-nos apresentada, através da análise dos relatórios dos diretores da Companhia Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, como um espaço que teve as suas construções realizada, principalmente, no período de 1947 a 1956. As construções na esplanada de Itahum foram de naturezas diversas, como casas de turmas, caixas d'água, armazém de cargas etc. (Figueiredo, 1949, p. 43-45), objetivando alcançar os usos a que eram designadas.

No processo de transformações devidas a vários fatores, a esplanada da antiga Estação Ferroviária de Itahum está, atualmente, caracterizada pela manutenção de sua estrutura interna em um caráter original. Porém, é altamente visível o processo de novos usos em seus edifícios e o estabelecimento de alto índice de degradação no complexo arquitetônico da esplanada.

Nesse sentido, a possível valorização de seu complexo como um patrimônio histórico de Mato Grosso do Sul deveria ser vista como algo de extrema valia para a localidade e, em geral, para o município de Dourados. Mas, esse processo se encaminha para um futuro, que suscite maiores discussões, que envolva novas pesquisas e que, ainda, possa envolver a população do distrito de Itahum nesses possíveis debates.

REFERÊNCIAS

Relatórios apresentados pelos diretores da E. F. Noroeste do Brasil, no período entre 1947 e 1956:

RELATÓRIO referente ao ano de 1947, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Clóvis Pestana, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Coronel José de Lima Figueirêdo, Diretor. Bauru, 26 de abril de 1948. Bauru : Tip. Livr. Brasil, 1948. 151 p.

RELATÓRIO referente ao ano de 1948, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Clóvis Pestana, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Coronel José de Lima Figueirêdo, Diretor. Bauru, 31 de maio de 1949. Bauru : Tipografia Comercial, [s.d.]. 149 p.

RELATÓRIO referente ao ano de 1949, apresentado ao Exmo. Snr. General João Valdetaro de Amorim e Melo, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Coronel José de Lima Figueirêdo, Diretor. Bauru, setembro de 1950. Bauru : Tipografia Comercial, [s.d.]. 196 p.

RELATÓRIO referente ao ano de 1950, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Alvaro Pereira de Souza Lima, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Coronel Américo Marinho Lutz, Diretor. Bauru, agosto de 1951. Bauru : Tipografia Comercial, [s.d.]. 185 p.

RELATÓRIO referente ao ano de 1951, apresentado ao Excelentíssimo Senhor Dr. Alvaro Pereira de Souza Lima, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo General Américo Marinho Lutz, Diretor. Bauru : Tipografia Comercial, 1952. 160 p.

RELATÓRIO referente ao ano de 1952, apresentado ao Excelentíssimo Senhor Dr. José Américo de Almeida, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo General Américo Marinho Lutz, Diretor. Bauru, 30 de julho de 1953. Bauru : Tipografia Comercial, [s.d.]. 174 p.

RELATÓRIO referente ao ano de 1953, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. José Américo de Almeida, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo General Américo Marinho Lutz, Diretor. Bauru, 30 de julho de 1954. Bauru : Tip. Livr. Brasil, [s.d.]. 160 p.

RELATÓRIO referente ao ano de 1954, apresentado ao Excelentíssimo Senhor Dr. Otávio Marcondes Ferraz, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Engº Gastão Rocha Leão, Diretor. Bauru, 30 de junho de 1955. Bauru : Tipografia Comercial, [s.d.]. 149 p.

RELATÓRIO referente ao ano de 1955, apresentado ao Exmo. Snr. Capitão de Mar e Guerra Lúcio Martins Meira, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Engº Ubaldo Medeiros, Diretor. Bauru, 30 de agosto de 1956. Bauru : Tip. Livr. Brasil, [s.d.]. 141 p.

RELATÓRIO referente ao ano de 1956, apresentado ao Excelentíssimo Senhor Capitão de Mar e Guerra Lúcio Martins Meira, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Engº Ubaldo Medeiros, Diretor. Bauru, 30 de junho de 1957. Bauru : Tipografia Comercial, [s.d.]. 149 p.

Inventário do patrimônio ferroviário de Mato Grosso do Sul (IPHAN/Superintendência Regional de MS).

Demais obras:

ARANTES, Antonio Augusto (org.) [1984]. *Produzindo o passado: estratégias de construção do patrimônio histórico*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1984.

AZEVEDO, F.de [s.d.]. *Um trem corre para o Oeste*. São Paulo: Edição Melhoramentos. 2. Ed.

BETONI, Walteir [2002]. *Dourados: entre a memória e a história*. 2002. 101 f. Dissertação (Mestrado em História) – UFMS, Dourados.

BRASIL. CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL: texto constitucional promulgado em 05 de outubro de 1988, com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais números 1/92 e 35/2001 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão número 1 a 6/94. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2002, p. 126.

CASTRO, M.I.M [1993]. *O preço do progresso: A construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905- 1914)*. Campinas, 1993. 288 p. Dissertação de Mestrado (Curso de História) Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, 1993.

FINGER, ANNA ELIZA [2013]. *Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*. 2013. Tese (Doutorado)- UNB, Brasília.

FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra C. A. [2006]. *Patrimônio histórico e cultural*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006 (Coleção Passo a Passo, 66).

MAGNANI, José Guilherme Cantor [1986]. *Pensar grande o patrimônio cultural*. Lua Nova. Cultura e política. V 3, n.2, pp.62-6, out.- dez./86.

NUNES, Ivanil [2001]. Acumulação de capitais e sistemas de transportes terrestres no Brasil. In: QUEIROZ, Paulo R. Cimó; GOULART FILHO, Alcides. *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011. p. 11-37.

OLIVEIRA, Benícia Couto de [1999]. *A política de colonização do Estado Novo em Mato Grosso (1937-1945)*. 1999. 255 f. Dissertação (Mestrado em História) – FCL/UNESP, Assis.

PALLAMIM, Vera Lúcia Pinheiro de Freitas. *Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil: uma empresa pioneira (1904-1918)*. 2001. 132 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – UNESP, Araraquara.

PRIORI, Ângelo (org.) [2009] *História, memória e patrimônio*. Maringá: EDUEM, 2009.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó [1997]. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*. Campo Grande: Ed. UFMS, 1997. 163 p.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó [2004]. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX*. Bauru: EDUSC; Campo Grande: Ed. UFMS, 2004. 526 p.

SANTOS, Juliana Pereira dos [2006]. *O Município de Dourados e o ramal de Ponta Porã, da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1940-1970)*. 2006. 18 p. Monografia (Iniciação Científica) – Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados.

SILVEIRA, Márcio Rogério [2007]. *Estradas de ferro no Brasil: das primeiras construções às parcerias público-privadas*. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

WHITROW, G. J [1993]. *O tempo na História: concepções de tempo da pré-história aos nossos dias/ tradução, Maria Luiza X. de A. Borges*. – Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed, 1993.