

PERCEPÇÃO AMBIENTAL: UMA REFLEXÃO SOBRE A RETIRADA DA LINHA FÉRREA E O NOVO USO DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA LOCAL SOB A ÓTICA DOS MORADORES DA CIDADE DE TRÊS LAGOAS – MS

Evelyn Cristina Salazar Yule

Discente do 1º ano do Curso de Arquitetura e Urbanismo das Faculdades Integradas de Três Lagoas.

Karla Angélica Pereira Dias Garcia

Discente do 1º ano do Curso de Arquitetura e Urbanismo das Faculdades Integradas de Três Lagoas.

Simene Silva Modeneis Rigazzo

Discente do 1º ano do Curso de Arquitetura e Urbanismo das Faculdades Integradas de Três Lagoas.

Vanessa Barroso

Discente do 1º ano do Curso de Arquitetura e Urbanismo das Faculdades Integradas de Três Lagoas.

André Luís Valverde Fernandes

Mestre em Geografia pela UFMS/CPTL - com área de concentração em Análise Geoambiental e Produção do Território. Orientador/Docente das Faculdades Integradas de Três Lagoas.

RESUMO

A linha férrea na cidade de Três Lagoas, MS, parece “dividir” a cidade ao meio dificultando assim o trânsito ao seu entorno, mostrando-se um empecilho para o atual desenvolvimento econômico e socioambiental. Este estudo busca compreender a percepção ambiental da população circunvizinha em relação à linha férrea e antiga estação ferroviária, analisando sua opinião sobre a possível retirada dos trilhos, e sobre as propostas de novo uso desta que faz parte da história da cidade. A metodologia baseou-se em revisão bibliográfica; entrevistas, com base nos depoimentos e falas dos entrevistados; pesquisa de campo, de abordagem qualitativa e quantitativa, e que se configura como um estudo de caso do tipo exploratório. Foram realizadas entrevistas, na qual se percebeu através da análise das informações obtidas que a população vê a retirada dos trilhos e o novo uso do local como benéfica para a população como um todo, uma vez que tal mudança irá contribuir com o desenvolvimento de Três Lagoas, além de embelezar a cidade.

PALAVRAS-CHAVE: Percepção Ambiental; Linha Férrea; Estação Ferroviária; Três Lagoas.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem por objetivo compreender a percepção ambiental, a partir das entrevistas com as pessoas que vivem (residem ou trabalham) nas proximidades da linha férrea e antiga estação ferroviária da cidade de Três Lagoas, MS, como estas se sentem em relação ao local, quais suas impressões, sentimentos e expectativas.

O município de Três Lagoas está localizado a leste de Mato Grosso do Sul, expandindo-se para além do Rio Sucuriú ao norte e do distrito de Arapuá ao oeste, e tendo o Rio Paraná ao leste, e o Rio Verde ao Sul. Possui uma área de

10.235,8 km² de extensão, com uma população em 2010 de 101.791 habitantes e seu território se estende até a divisa com o estado de São Paulo (IBGE, 2013).

A metodologia utilizada foi pautada em revisão bibliográfica feita em livros e artigos científicos que discutem a temática em questão, e, sobretudo, em entrevistas, com base nos depoimentos e falas dos entrevistados. Ainda quanto à coleta dos dados, foi realizada a pesquisa de campo. Segundo Marconi e Lakatos (2003), a pesquisa de campo possibilita o levantamento de dados no próprio local onde os fenômenos ocorrem.

A pesquisa teve uma abordagem qualitativa. De acordo com Silva e Menezes (2005, p. 20): “o ambiente natural é a fonte direta para coleta de dados e o pesquisador é o instrumento chave. É descritiva. Os pesquisadores tendem a analisar seus dados indutivamente. O processo e seu significado são os focos principais de abordagem”.

Do ponto de vista de procedimentos técnicos, a pesquisa se enquadra no estudo de caso. Segundo Gil (2002), o estudo de caso é quando envolve um estudo profundo e exaustivo de um ou poucos objetos de maneira que se permita o seu amplo e detalhado conhecimento.

Acrescenta-se ainda, o caráter exploratório da pesquisa. Para Gil (2002, p.41), a pesquisa exploratória tem por finalidade:

[...] proporcionar maior familiaridade com o problema com vistas a torná-lo explícito ou a construir hipóteses. Envolve levantamento bibliográfico; entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado; análise de exemplos que estimulem a compreensão (GIL, 2002, p. 41).

Diante do exposto, foi elaborado um roteiro de entrevista, tendo como objetivo entender a percepção sob a ótica dos moradores e/ou trabalhadores da cidade de Três Lagoas, MS, em relação à retirada da linha férrea e o novo uso da antiga estação ferroviária local.

Neste sentido, foram levantados alguns questionamentos cujo objetivo foi nortear as entrevistas, como: tempo de vivência no local; impressões sobre o local atualmente, no passado e futuro; importância do local no dia-a-dia e opiniões sobre a possibilidade de desativação da linha férrea e estação ferroviária, até então em funcionamento para transporte de cargas.

2 PERCEPÇÃO AMBIENTAL

Percepção ambiental é o ato de perceber o ambiente no qual o ser humano está inserido, ou seja, interpretar, selecionar e organizar informações adquiridas através dos sentidos (visão, olfato, paladar e audição) por uma capacidade subjetiva, com influências psicológicas, cognitivas, expectativas, valores e experiências que cada um traz consigo. A percepção envolve também os processos mentais, a memória e outros aspectos que podem influenciar na interpretação dos dados percebidos. Assim, ela constitui-se na representação que uma população ou uma parcela da população apresenta sobre o ambiente, onde estão inseridos (PACHECO e SILVA, 2007).

Salienta Fernandes (2007), que o estudo da percepção ambiental é um importante instrumento para compreender as inter-relações entre o homem e o ambiente, como também analisar suas expectativas, anseios, satisfações e insatisfações, julgamentos e condutas.

Assim, Soares (2005) *apud* Oliveira (2011, p. 33-34) destaca:

Nos últimos vinte anos, a percepção ambiental tem recebido destaque como técnica que associa a psicologia, geografia, biologia e ecologia com a sociologia e antropologia, auxiliando na compreensão de expectativas, satisfações e insatisfações da população em relação ao ambiente em que vive e no reconhecimento de fatores que afetam o bem estar e a qualidade de vida.

Deste modo, no contexto urbano, essa percepção é de suma importância, afinal a população é afetada direta ou indiretamente, sob vários aspectos, inclusive negativos, que vem acompanhando o desenvolvimento de uma cidade e seu crescimento populacional nos quais, podemos citar a criminalidade, falta de infraestrutura, poluição, dentre outros.

Normalmente os mais atingidos, são os pertencentes as classes menos favorecidas, pois não possuem recursos suficientes para se protegerem, submetendo-se a má qualidade de vida e em alguns casos manifestam suas insatisfações através do vandalismo.

Observando o lado negativo do contexto urbano, acabamos por deixar de lado a perspectiva positiva das cidades, como sua possibilidade de escolhas e acesso a várias atividades como a cultura, por exemplo, sua heterogeneidade, as obras de arte que compõem seus cenários tanto naturais como antrópicos.

Habitamos um mundo que vem trocando sua paisagem natural por um cenário criado pelo homem, pelo qual circulam pessoas, produtos, informações e principalmente imagens. E, se temos que conviver diariamente com essa produção infinita, melhor será aprendermos a avaliar essa paisagem, sua função, sua forma e seu conteúdo. Só assim deixaremos de ser observadores passivos para nos tornarmos espectadores críticos, participantes e exigentes (COSTA, 1999, p.9).

Sobre a percepção ambiental, entendemos que busca proporcionar uma tomada de consciência, mudar atitudes e ideais, sensibilizar-se quanto à relação homem-natureza, preservando e conservando o meio ambiente e seus recursos naturais. Interar o homem ao meio levando-o a exercer sua cidadania e lutar por uma vida melhor sem eximi-lo de suas próprias responsabilidades, não só entendendo os problemas, mas aprendendo a buscar soluções para os mesmos.

Desse modo, alguns fatores devem ser desenvolvidos e aprimorados para que seja possível a realização de ações aceleradas, porém coerentes à sustentabilidade em todos os sentidos.

Diversos são os caminhos que levam à degradação de um ecossistema. Pode-se chegar a ela através da ignorância, desconhecendo que a menor de nossas ações pode ter impacto sobre o ambiente. Ou pela arrogância, atribuindo aos outros a obrigação de limpar os detritos, os descartáveis que deixamos atrás de nós (KLOETZEL, 1998, p. 65).

Vale ressaltar alguns desses fatores mencionados por Diaz (2002), dentre eles, podemos citar o desenvolvimento econômico, o desenvolvimento social e cultural das populações e a preservação ambiental. Por outro lado, esses fatores tornam-se peças fundamentais para a qualidade de vida da população atual como também para gerações presentes e futuras.

3 A IMPORTÂNCIA HISTÓRICA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E ESTRADA DE FERRO

A maioria das informações sobre a história da Estação Ferroviária e a Estrada de Ferro, descritas a seguir foram retiradas do livro Três Lagoas: dama em preto e branco de A. V. Levorato e do site da Prefeitura Municipal de Três Lagoas.

A cidade de Três Lagoas, hoje, com uma população de mais de cem mil habitantes e marcante desenvolvimento industrial, iniciou-se na plana região às margens da Lagoa Maior e da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (N.O.B.), no

patrimônio doado pelo governo de Mato Grosso, anexo à “Fazenda das Alagoas”, de Antônio Trajano dos Santos, que também doara pequeno patrimônio de sua fazenda para a edificação de uma capela a Santo Antônio e em torno dela moldar-se a crescente vila, então pertencente ao município de Sant’Ana do Paranaíba.

Não tardou o dia em que o silvo da locomotiva acordou pela primeira vez os ecos desta imensa planura, quando o embrião da futura cidade começou a existir. Realmente, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil teve um papel preponderante na formação do núcleo urbano de Três Lagoas (LEVORATO, 1999).

O ponto de partida da Estrada de Ferro era a cidade de Bauru e a meta final, Cuiabá. Iniciadas as obras em 1905, no ano de 1908 o rumo da Ferrovia fora modificado para Itapura - Corumbá, ante o fato desta se mostrar importante centro produtor de minérios e estratégico ponto para a Defesa Nacional. A estrada de ferro cortaria a extensão territorial do município em diagonal, formando dois triângulos.

Constata-se que, por volta de 1909, os trabalhadores da construção da Estrada de Ferro, especialmente da ponte de travessia do Rio Paraná (abaixo do Salto Urubupungá, nas corredeiras de Jupia, onde o canal mostrava-se mais estreito), a fim de fugir do foco de malária existente nas margens do lado do Estado de São Paulo, foram delas afastados, passando a residir nas proximidades da Lagoa Maior (próximo à atual Igreja Santa Luzia), onde havia uma clareira (local com ausência de mata fechada do cerrado), de solo arenoso e topografia plana.

Além de acampamento de trabalhadores, havia ali oficinas de reparos da Noroeste do Brasil. Esse local, que ficou conhecido como “Formigueiro”, ante a semelhança do movimento dos muitos trabalhadores que ali acampavam e se movimentavam em determinados horários para trabalhar, praticar atividades do cotidiano e descansar.

Os trabalhadores da construção da estrada de ferro permaneceram no local por um tempo, depois vieram os operadores da estação, que empregava muitas pessoas. Em seu entorno, a vila ou Patrimônio de Santo Antônio das Alagoas, foi se desenvolvendo, fosse pelos empregos gerados direta e indiretamente pela N.O.B., fosse pelo intenso comércio de gado bovino.

Ainda em 1909 foram construídas as primeiras casas de madeira. Em 1910, a ferrovia passou por Três Lagoas e, em 1911, edificaram-se outras inúmeras moradias, definindo-se a povoação. Data então, em 1915 sua emancipação política.

Em nossa pesquisa, tivemos a oportunidade de entrevistar pessoas que vivenciaram esse desenvolvimento, tendo conhecido, inclusive a “estação antiga” prédio construído originalmente e, posteriormente, destruído para ser substituído pela edificação atual. Essas pessoas se mostraram saudosas e demonstraram carinho ao relembrar o tempo que o trem “carregava gente”.

As figuras 1, 2, 3 e 4 ilustram a primeira e segunda estação ferroviária em 1919 e 1922, respectivamente, como também as oficinas da NOB em Três Lagoas.

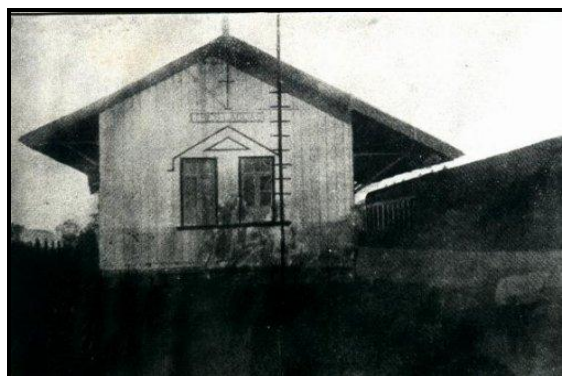


Figura 1: Primeira Estação Ferroviária (1919).
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, out, 2013.



Figura 2: Oficinas da NOB em Três Lagoas/MS.
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, out, 2013.



Figura 3: Segunda Estação Ferroviária.
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, out, 2013.



Figura 4: Segunda Estação Ferroviária (1922).
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, out, 2013.

Atualmente, a Estação Ferroviária está localizada no centro da cidade, tendo, de um lado, alguns quarteirões com casas onde viveram funcionários da Noroeste do Brasil e, de outro o local de maior concentração de comércio de Três Lagoas. E mesmo assim, ainda se observa a exploração do transporte de carga por trens (**Figura 5**).

A Linha Férrea, no perímetro urbano, atravessa a cidade, já que a população cresceu e se distribuiu “para ambos os lados” de onde tudo começou.



Figura 5: Atual estação ferroviária.

Fonte: *Google Street View*, out, 2013.

4 ANÁLISE DA PERCEÇÃO AMBIENTAL DOS MORADORES E TRABALHADORES DO ENTORNO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E LINHA FÉRREA NO PERÍMETRO URBANO

A análise seguinte baseou-se em pesquisa, a partir das entrevistas, na qual as questões abertas objetivavam ilustrar a percepção dos moradores e trabalhadores do entorno da Estação Ferroviária e da Linha Férrea.

As pessoas inquiridas tinham entre dezoito (18) e oitenta e cinco (85) anos, sendo a idade média de trinta e seis (36) anos. Quanto ao estado civil, sessenta e dois por cento (62%) dos entrevistados declararam-se casados; vinte e dois por cento (22%), solteiros; onze por cento (11%), viúvos; e cinco por cento (5%), divorciados. Relativamente ao sexo, setenta e dois por cento (72%) dos questionados são mulheres e vinte e oito por cento (28%), homens. O tempo médio de moradia ou trabalho dos entrevistados no local é de trinta e cinco (35) anos.

Quando inquiridos sobre a importância do local em seu dia-a-dia, cinquenta por cento (50%) apontou boas memórias e a importância histórica do lugar; enquanto trinta e três por cento (33%) indicaram a boa localização e fácil acesso ao centro comercial da cidade; e, dezessete por cento (17%) não souberam responder ou não opinaram.

No que pertence às memórias, especialmente de infância e adolescência vividas no local, pela descrição dos entrevistados, além do contentamento ao lembrar o tempo em que “andavam no trem”, identifica-se um sentimento de ser ali o “seu lugar”, o seu lar. Vejamos algumas respostas:

“É minha vida. É meu lar.”

“A minha vida.”

“Da maior importância. Aqui nasci, cresci, criei minha família com meu trabalho realizado justamente nesse setor da cidade”.

“Tenho muitas lembranças da construção da ponte ferroviária, na qual meu pai trabalhou. Ia levar comida pra ele na oficina da N.O.B. [...]. Corríamos pra pegar o rabicho do trem.”

Não obstante, esse forte saudosismo, especialmente pelos moradores mais antigos, consoante a percepção dessas pessoas, a cidade tem melhorado. Cinquenta e cinco por cento (55%) opinou nesse sentido, enquanto quarenta e cinco (45%) por cento apontou piora.

Como mudanças positivas foram apontadas: ampliação e desenvolvimento do centro comercial, com maior diversidade de produtos e acesso a eles; industrialização; maior oportunidade de emprego e estudo; asfalto; expansão da iluminação pública e crescimento populacional.

Relativamente às mudanças negativas, foram lembradas: criminalidade; poluição e mau cheiro decorrente da industrialização; redução da cortesia entre as pessoas; trânsito difícil devido ao aumento de veículos circulando.

No que diz respeito, especificamente, ao entorno da estação e trilhos, foram indicados os seguintes pontos positivos: localização central; proximidade ao comércio; boas memórias; valor histórico; o bosque e o campo de futebol. Trinta e três por cento (33%) dos entrevistados ressaltaram aspectos positivos do local.

Como aspectos negativos, indicaram: abandono do local pelo Poder Público, que não estaria dando a esperada atenção e manutenção; sujeira; lixo; a permanência de vendedores ambulantes, mendigos e usuários de drogas no local; falta de segurança; os trilhos; o barulho dos trens e o impedimento do trânsito para a passagem, causador de transtornos e acidentes; a falta de acesso às instalações da estação para visitação; e até a destruição do primeiro edifício da estação, substituído pelo prédio atual, que seria muito bonito para não ser mantido. Sessenta e sete por cento (67%) dos entrevistados apontaram aspectos negativos do local (**Figura 6, 7, 8 e 9**).

Seguem comentários correlatos ao questionamento sobre os aspectos positivos e negativos, a fim de melhor ilustrar a percepção dos entrevistados.

“Tá abandonada a região. As casas caindo aos pedaços. Terrenos sujos. Mato.”

“No tempo da NOB, era tudo muito bom. Tudo limpo, tranquilo. Dava gosto.”

“A cidade morreu muito com a saída da Noroeste. A estrutura ficou parada no tempo. Três Lagoas têm um histórico de políticos que mudavam as fachadas dos prédios, coretos de praça, mas no que tinham que mexer mesmo, não mexia”.

“O túnel é reduto de drogados. Há fezes e urina e não há limpeza, nem segurança.”

“É como se houvesse uma favela bem no meio da cidade”.



Figura 6: Lixo depositado em terreno.
Fonte: Vanessa Barroso, out, 2013.



Figura 7: Túnel de acesso para pedestres.
Fonte: Vanessa Barroso, out, 2013.



Figura 8: Edificação deteriorada
Fonte: Vanessa Barroso, out, 2013.



Figura 9: Mato.
Fonte: Vanessa Barroso, out, 2013.

Perguntados sobre a imagem ou imagens que levariam do local, caso se mudassem dali: metade apontou imagens positivas e a outra metade, negativas.

As imagens positivas apontadas, dizem respeito à nostalgia de quem vive há bastante tempo no local. Algumas mencionadas:

“Imagem da estação funcionando. Os trens chegando e partindo com as pessoas.”

“Boas. As melhores possíveis. Nasci e me criei aqui.”

“A imagem da Avenida Noroeste, onde sempre morei.”

“A estação bonita, a primeira, era o enfeite da cidade.”

“O túnel e as casas da NOB.”

“A imagem do local onde nasci e com certeza gostaria de voltar.”

“O trem que passa, o trem de passageiro, os conhecidos passavam e cumprimentavam.”

“Minha infância, buscando frutas como pitanga, guavira, etc., nossas correrias e fugas com o estouro das boiadas que ficavam em volta da lagoa.”

As imagens negativas estão relacionadas à atual situação de descuido, falta de manutenção, organização e segurança no local, mas também, ao transtorno causado pelo movimento de trens no local. Assim, se expressaram:

“Imagem feia. Só tem mendigo aqui.”

“Imagem de descaso do Poder Público e da empresa que explora a estrutura local.”

“Imagem decadente. Feia.”

“Melancolia. Por ver um local que significou tanto para a cidade, hoje abandonado.”

“A imagem do descaso.”

“Do transtorno do trem.”

“Imagem como todos levam, do trem e as horas para passar da linha em hora de pico.”

“Eu, no semáforo, aguardando meia hora para atravessar a linha, pois o trem tá passando.”

Quando questionados sobre sensações relativas ao local, obtiveram-se as respostas: saudosismo (28%), esperança (22%), incômodo (10%), abandono e descaso do Poder Público (34%), medo/insegurança (6%). Às quais, seguiram alguns comentários, como:

“Faz falta o trem. Eu gostava de ver a estação funcionando, transportando gente.”

“Tenho muitas lembranças.”

“Antiga e bela estação.”

“Saudade de como era antes.”

“É o lugar que vivo. Queria o melhor para ele.”

“Oh, trem barulhento!”

“Depósito de mendigos, andarilhos...”

“Campo abandonado de futebol e mal iluminado.”

Convidados a avaliar a situação dos recursos naturais no local, trinta e nove por cento (39%) afirmou ser boa e sessenta e um por cento (61%), ruim.

Os que apontaram como ruim, mencionaram os terrenos e o entorno da linha descuidados, com mato e lixo espalhado. Citaram também o “bosque”, um lugar com várias árvores antigas, tido como agradável pela existência dessas árvores, mas que estaria sendo local de permanência de usuários de drogas, de modo que não sentiam segurança no local. E ainda, as centenárias palmeiras, ao longo das calçadas onde, por vários anos, permaneceram os comerciantes informais, conhecidos como camelôs, que teriam sido por eles utilizadas inadequadamente. Foi mencionada também a poluição decorrente das indústrias (**Figura 10, 11, 12 e 13**).

“Ruim. Foi deixado de lado. Só vejo sujeira.”

“Péssima. É um lixão.”

“Mais ou menos. O bosque está abandonado e tentaram cortar as árvores e não preservaram. Está abandonado.”

“O bosque deveria ser preservado como área de lazer.”

“Judiam. Os camelôs amarravam arames e colocavam pregos nas palmeiras.”

“Péssima. Com a retirada dos camelôs virou ponto de mendigos e ninguém faz nada.”

“Está ruim, pois as fábricas e usinas estão poluindo tudo.”



Figura 10: Palmeiras imperial no entorno.
Fonte: Vanessa Barroso, out, 2013.



Figura 11: Detalhe da calçada.
Fonte: Vanessa Barroso, out, 2013.



Figura 12: Bosque.
Fonte: Vanessa Barroso, out, 2013.



Figura 13: Lixo nas proximidades do Bosque.
Fonte: Vanessa Barroso, out, 2013.

Sobre o futuro no local, setenta e dois por cento (72%) têm expectativa de melhora e vinte e oito por cento (28%), afirmaram não ter expectativas nesse sentido. Estes acreditam que não há preocupação ou interesse pelos governantes e, por isso, não vislumbram melhorias.

“Sinceramente. Cada vez mais abandonado.”

“Sem expectativa.”

“Acho que vai acabar. Estão falando que vão tirar os trilhos, mas nunca tiram. Acho que se tirassem os trilhos deveriam fazer um centro de memória no local.”

Os que têm expectativa de um futuro melhor, vêem: a retirada dos trilhos, o trem funcionando apenas para atender ao turismo, a interligação dos bairros de ambos os “lados” da cidade a partir da “abertura” de ruas, revitalização e cuidado do local, paisagismo, centro de memória e um lugar onde se sintam mais seguros.

“Mais bonito”.

“Um lugar tranquilo, onde possamos viver em paz.”

“Ser transformado em um lugar bonito, pois é o coração da cidade.”

“Acesso rápido ao centro, com praça e hospital ou outros no lugar dos trilhos e estação.”

“Um restaurante, galerias... tudo em formato de trem. Lúdico.”

“Penso no lugar sem a linha do trem, com as ruas interligando bairro-centro.”

“Ruas contínuas no sentido centro-bairros, melhorando a fluidez do trânsito, a paisagem da área central, preservação do bosque, local de muitos passeios e brincadeiras, não posso esquecer o estádio da N.O.B., local que os três-lagoenses tanto praticaram esporte. Hoje se encontra no maior abandono. Gostaria que fosse o melhor possível. Aqui continuarão gerações futuras de minha família.”

Perquiridos, especificamente, sobre o que poderia ser feito na localização da Estação Ferroviária, no caso de desativação dos trilhos: cinquenta por cento (50%) pensou em um museu ou centro de memória; os outros cinquenta por cento, apresentaram diversas opções como: revitalização, abertura de novas ruas interligando os bairros ao centro da cidade, espaço cultural, praça de área verde, *shopping center*, rede de combate ao câncer, calçadão e centro de convenções, pista de ciclismo, área de lazer e restaurante.

“Museu. Eu adoraria levar meus filhos.”

“Poderia ser uma biblioteca. Mas já fizeram na área da Lagoa.”

Sendo que oitenta e três por cento (83%), vêem como positiva a desativação dos trilhos e estação no centro da cidade e dezessete por cento (17%), como negativa.

Dos que se manifestaram pela manutenção dos trilhos, houve quem propusesse sua utilização para fins exclusivamente turísticos, transportando apenas pessoas.

Os que vêem como positiva a desativação da linha férrea no perímetro urbano, argumentaram que a localização e quantidade atual de habitantes não se coadunam com a movimentação de trens no local que pára o trânsito, tanto de

veículos quanto de pedestres, prejudicando sua fluidez, possibilitando acidentes e causando indesejados atrasos nas atividades cotidianas, além do incômodo barulho das máquinas. Este último apontado especialmente por trabalhadores do comércio circunvizinho, que afirmam ter a comunicação com clientes prejudicada.

Sobre a efetiva desativação da estação e trilhos no perímetro urbano, dez por cento (10%) acredita que ocorrerá, ainda que a longo prazo e noventa por cento (90%) não acreditam que acontecerá. O argumento reiterado é de que já ouvem falar dessa desativação há bastante tempo e que até então não ocorreu.

Apesar de apontarem descontentamento com a atual situação de manutenção do local, setenta e oito por cento (78%) dos entrevistados gostam de morar ou trabalhar ali e apenas vinte e dois por cento afirmaram não gostar de morar ou trabalhar na localidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao final deste trabalho, é possível apontar as seguintes conclusões sobre a percepção ambiental de moradores e trabalhadores da região do entorno da linha férrea e estação ferroviária na cidade de Três Lagoas/MS. Os moradores mais antigos do local demonstraram forte sentimento de saudosismo em relação a uma época em que a região seria mais bem cuidada e em que havia transporte de passageiros pelos trens.

Foi identificado, ainda, pelas pessoas que vivem na localidade, morando ou trabalhando, descontentamento com o tratamento que lhe tem sido dispensado atualmente. O lugar é considerado importante, sentimental e histórico, além de apontado como de ótima localização na cidade, porém abandonado pelo Poder Público. As reclamações mais recorrentes relacionam-se à falta de sensação de segurança e de manutenção do local que se encontra descuidado, com mato, lixo, edificações em estado decadente, tendo se tornado moradia de mendigos e pessoas desocupadas, inclusive usuários de droga.

Em sua maioria, as pessoas entrevistadas vêem como positiva a inativação dos trilhos que passam no perímetro urbano, mas gostariam que a memória da estação e estrada de ferro fosse preservada. Expressiva maioria mostrou-se, entretanto, desacreditada sobre a possibilidade de desativação dos trilhos no perímetro urbano e melhorias no local.

É de se notar, ainda, que os entrevistados, em nenhum momento apontaram a própria população como corresponsável pela sujeira, lixo e descuido da localidade, indicando sempre o Poder Público e a empresa que explora o transporte de carga por trens, como únicos responsáveis pela atual situação do local, em relação à qual demonstraram bastante descontentamento.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

COSTA, C. **Questões de Arte: A Natureza do Belo, da Percepção e do Prazer Estético**. São Paulo: Moderna, 1999.

DIAZ, A. P. **Educação Ambiental como Projeto**. 2. ed. Porto Alegre: ARTMED, 2002.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. **Três Lagoas, MS**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/tres.htm>. Acesso em: 03 out. 2013.

FERNANDEZ, R. S. **Uso da Percepção Ambiental como Instrumento de Gestão em Aplicações, Ligados à Áreas educacionais, social e ambiental**. Rio de Janeiro, 2005.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4ª ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GOOGLE STREET VIEW. **Três Lagoas, MS**. Disponível em: <<http://maps.google.com.br/>>. Acesso em: 03 out. 2013.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Banco de Dados. IBGE – Cidades: **Três Lagoas, MS**. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=500830&search=mato-grosso-do-sul|tres-lagoas>>. Acesso em: 03 out. 2013.

KLOETZEL, K. **O que é meio ambiente**. São Paulo: Brasiliense, 1993. (Coleção primeiros passos).

LEVORATO, A. V. **Três Lagoas: Dama em Preto e Branco**, 2. ed. Três Lagoas, MS: Graf Set LTDA, 1999.

MARCONI, M. de A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2003.

OLIVEIRA, L. C. de. **Engenharia, saúde e meio Ambiente: As obras e as interpelações análise local: Vila Torres, Curitiba (PR)**. Curitiba, 2011. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Tecnologia para o Desenvolvimento - LACTEC, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento de Tecnologia - PRODETEC.

PACHECO, E.; SILVA Hilton P. **Compromissos Epistemológicos do Conceito de Percepção Ambiental**. Rio de Janeiro: EICOS/UFRJ, 2007.

SILVA, E. L.; MENEZES, E. M. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. 4ª ed. Florianópolis: UFSC, 2005.