

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA
CENTRO DE EDUCAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA EM REDE
NACIONAL - MESTRADO PROFISSIONAL

Djalmo Augusto Alves Nunes

**ESTRATÉGIAS PEDAGÓGICAS PARA ATIVAÇÃO EDUCATIVA DA ANTIGA
ESTAÇÃO FÉRREA DE SANTA MARIA/RS**

Santa Maria, RS
2025

Djalmo Augusto Alves Nunes

**ESTRATÉGIAS PEDAGÓGICAS PARA ATIVAÇÃO EDUCATIVA DA ANTIGA
ESTAÇÃO FÉRREA DE SANTA MARIA/RS**

Dissertação apresentada no Programa de Pós-Graduação em História em Rede Nacional, da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Ensino de História.

Orientador: Prof Dr Júlio Ricardo Quevedo dos Santos

Santa Maria, RS
2025

Nunes, Djalmo Augusto Alves
Estratégias Pedagógicas para Ativação da Antiga Estação Férrea de Santa
Maria/RS / Djalmo Augusto Alves Nunes.- 2025.
159 p.; 30 cm

Orientador: Júlio Ricardo Quevedo dos Santos Dissertação (mestrado) -
Universidade Federal de Santa
Maria, Centro de Educação, Programa de Pós-Graduação em História em Rede
Nacional, RS, 2025

1. História de Santa Maria 2. Desenvolvimento de Santa Maria 3. Expansão
Urbana 4. Patrimônio Cultural 5. Contextualização I. , Júlio Ricardo Quevedo
dos Santos
II. Título.

Sistema de geração automática de ficha catalográfica da UFSM. Dados fornecidos pelo autor(a). Sob
supervisão da Direção da Divisão de Processos Técnicos da Biblioteca Central. Bibliotecária
responsável Paula Schoenfeldt Patta CRB 10/1728.

Declaro, DJALMO AUGUSTO ALVES NUNES, para os devidos fins e sob
as penas da lei, que a pesquisa constante neste trabalho de conclusão de curso
(Dissertação) foi por mim elaborada e que as informações necessárias
objeto de consulta em literatura e outras fontes estão devidamente
referenciadas. Declaro, ainda, que este trabalho ou parte dele não foi apresentado
anteriormente para obtenção de qualquer outro grau acadêmico, estando ciente
de que a inveracidade da presente declaração poderá resultar na anulação
da titulação pela Universidade, entre outras consequências legais.

Djalmo Augusto Alves Nunes

**ESTRATÉGIAS PEDAGÓGICAS PARA ATIVAÇÃO EDUCATIVA DA ANTIGA
ESTAÇÃO FÉRREA DE SANTA MARIA/RS**

Dissertação apresentada no Programa de Pós-Graduação em História em Rede Nacional, da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), como requisito parcial para a obtenção do título de **Mestre em Ensino de História**.

Aprovada em 26 de junho de 2025:

Júlio Ricardo Quevedo dos Santos, Dr. (UFSM)
(Presidente/Orientador)

José Martinho Rodrigues Remedi, Dr (UFSM)

Marcio Tascheto da Silva, Dr (UFN)

Santa Maria, RS
2025

RESUMO

ESTRATÉGIAS PEDAGÓGICAS PARA ATIVAÇÃO EDUCATIVA DA ANTIGA ESTAÇÃO FÉRREA DE SANTA MARIA/RS

AUTOR: Djalmo Augusto Alves Nunes

ORIENTADOR: Júlio Ricardo Quevedo dos Santos

Santa Maria é um município localizado na região central do Rio Grande do Sul e tem sua história fortemente marcada pela ferrovia, pois favoreceu o desenvolvimento econômico, social e urbano da cidade. A história local é muitas vezes negligenciada nas salas de aulas de maneira que os alunos deixem de valorizar e preservar a memória local. Este trabalho tem o objetivo de apresentar as estratégias pedagógicas para ativação educativa da antiga rede férrea de Santa Maria, de maneira a contribuir para o desenvolvimento do sentimento de pertencimento e valorização pela comunidade. Para que isso ocorra se faz necessário conhecer a historiografia da implantação da linha férrea em Santa Maria/RS; identificar o patrimônio cultural material e imaterial proporcionado com a Estação Férrea ao município; compreender o crescimento urbano, social e econômico proporcionado pelo advento da ferrovia em Santa Maria/RS; e elaborar as estratégias pedagógicas aos discentes do ensino fundamental sobre a Estação Férrea de Santa Maria/RS. A pesquisa foi realizada por meio de estudo qualitativo e de caráter exploratório. Como forma de atingir a proposta do trabalho, foram utilizados artigos acadêmicos publicados, revistas especializadas, sites da internet e livros com o objetivo de coletar e analisar informações que embasem a integração desse patrimônio cultural com práticas pedagógicas, visando apresentar, ao final, um produto com estratégias pedagógicas para inclusão das Estação Férrea de Santa Maria na Rede de Ensino pública e privada.

Palavras-chave: Estratégias. Educativa. Ferrovia.

ABSTRACT

PEDAGOGICAL STRATEGIES FOR EDUCATIONAL ACTIVATION OF THE OLD SANTA MARIA-RS RAILWAY STATION

AUTHOR: Djalmo Augusto Alves Nunes

ADVISOR: Júlio Ricardo Quevedo dos Santos

Santa Maria is a city located in the central region of Rio Grande do Sul and its history is strongly marked by the railroad, as it favored the economic, social and urban development of the city. Local history is often neglected in classrooms so that students fail to value and preserve local memory. This work aims to present pedagogical strategies for educational activation of the Santa Maria railroad network, in order to contribute to the development of a sense of belonging and appreciation by the community. For this to occur, it is necessary to know the historiography of the implementation of the railroad in Santa Maria/RS; identify the tangible and intangible cultural heritage provided by the railroad station to the city; understand the urban, social and economic growth provided by the advent of the railroad in Santa Maria/RS; and develop pedagogical strategies for elementary school students about the Santa Maria/RS railroad station. The research was carried out through a qualitative and exploratory study. In order to achieve the proposed work, published academic articles, specialized magazines, websites and books were used with the objective of collecting and analyzing information that supports the integration of this cultural heritage with pedagogical practices, aiming to present, in the end, a product with pedagogical strategies for the inclusion of the Santa Maria Railway Station in the public and private Education Network.

Keywords: Strategies. Educational. Railway.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	11
2	HISTÓRIA DE SANTA MARIA	23
2.1	Origem de Santa maria e a implantação da ferrovia.....	23
2.2	Estação Férrea de Santa Maria.....	28
2.3	A primeira estação -1885	29
2.4	A segunda estação – 1903.....	31
3	DESENVOLVIMENTO DE SANTA MARIA.....	32
3.1	Econômico.....	33
3.2	Social.....	36
4	A EXPANSÃO URBANA.....	49
5	PATRIMÔNIO CULTURAL	58
6.	CONTEXTUALIZAÇÃO	68
6.1	Estratégias pedagógicas e atividades educativas.....	68
6.1.2	Estratégias Pedagógicas	70
6.1.2.1	Aprendizagem Baseada em Problemas (ABP).....	70
6.1.2.2	Ensino Híbrido	71
6.1.2.3	Rotação por Estações.....	72
6.1.2.4	Gamificação	73
6.1.2.5	Projeto Interdisciplinar.....	74
6.1.2.6	Sala de Aula Invertida.....	76
6.1.2.7	Aprendizagem Cooperativa.....	76
6.1.3	Atividades Educativas.....	77
6.2	Espírito de pertencimento.....	78
6.3	Patrimônio.....	79
6.3.1	Patrimônio Material	80
6.3.2	Patrimônio Imaterial	81
6.3.3	Educação Patrimonial	81
6.4	Cidadania	82
6.5	Memórias	83
6.6	Cidade Educadora	85
6.7	Distrito Criativo.....	86

7.	O PRODUTO FINAL	87
8.	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	89
	REFERÊNCIAS.....	92
	- TERMO DE CONSENTIMENTO PARA PESQUISA ACADÊMICA.....	98
	- APÊNDICE A: Aprendizagem Baseada em Problema.....	100
	- APÊNDICE B: Ensino Híbrido	106
	- APÊNDICE C: Aprendizagem Baseada em Problema	111
	- APÊNDICE D: Aprendizagem Baseada em Problema	115
	- APÊNDICE E: Interdisciplinaridade.....	119
	- APÊNDICE F: Interdisciplinaridade	131
	- APÊNDICE G: Gamificação.....	137
	- APÊNDICE H: Aprendizagem Baseada em Problema.....	141
	- APÊNDICE I: Aprendizagem Baseada em Problema	153

1. INTRODUÇÃO

O surgimento da ferrovia no Brasil trouxe o aspecto de ser algo civilizador, dado que a “civilização” era entendida como sinônimo de desenvolvimento econômico para as elites nacionais em um país, até então, agrário e escravagista. Além disso, representou um esforço de modernidade nacional, passando a significar um meio eficiente de progresso econômico (SILVA apud Oliveira, 2014).

Para Maria Medianeira Padoin (1992, p. 23) a instalação do sistema ferroviário brasileiro, a partir do século XIX, seguia uma “perspectiva de consolidação do modelo capitalista “no país. Esse novo meio de transporte passa a movimentar, com maior rapidez e menores custos, as mercadorias e a produção nas regiões brasileiras, atendendo interesses do capital comercial e financeiro do Brasil e da Europa

No Estado do Rio Grande do Sul, a expansão da ferrovia se deu em fins da Monarquia e primeiros anos da República, sendo que, foi fator determinante para a superação do agrarismo econômico, contribuindo para a urbanização, novas relações sociais e culturais entre os habitantes de diversas regiões do país (SILVA apud OLIVERA, 2014).

Decorrente de sua posição geográfica central no estado do Rio Grande do Sul e equidistante das fronteiras com a Argentina e Uruguai, Santa Maria, a partir de 1898, passou a ser um centro ferroviário de importante valor estratégico refletindo significativamente na economia e na cultura regional, sendo que, a partir da segunda metade da década de 1950, se observou a desestruturação gradual desse centro. Tanto a qualificação quanto a desqualificação do espaço social de Santa Maria são empiricamente percebidas, seja por meio da evolução urbana e do uso do solo, dos relatórios oficiais e dos relatos da imprensa, ou através dos depoimentos daqueles que vivenciaram aquele período (MELLO, SILVA e SALOMANI 2020).

No processo de implantação da malha ferroviária no Brasil, a cidade de Santa Maria apresenta-se como protagonista da origem deste tipo de transporte no Estado, que refletiu no desenvolvimento do município neste período. Aspectos estes poucos explorados na rede pública de ensino, devido a falta de uma sequência didática que aborde o tema e seja capaz de trazer este conhecimento e o desenvolvimento do sentimento de pertencimento aos discentes da rede escolar do município.

Contudo, prevaleceram as perspectivas otimistas no processo de implantação de ferrovias no Brasil, como elemento facilitador dos processos de desenvolvimento

econômico. Na transição entre os séculos XIX e XX é significativa a percepção de Cunha (1909, VI-VIII), um contemporâneo dos acontecimentos, e também um estudioso da temática dos transportes ferroviários. Para este autor, a viação férrea era um elemento primordial no progresso, pois em função da extensão territorial brasileira este transporte seria a alternativa de propiciar condições de reversão econômica às regiões estagnadas (FLORES, 2007).

A valorização da identidade e das memórias que representam a Estação Férrea de Santa Maria/RS, conhecida por GARE, podem ser exploradas a partir de estratégias pedagógicas, com atividades vinculadas aos discentes da rede de ensino, que possibilite o reconhecimento deste patrimônio e possibilite a sua apropriação, salvaguarda, preservação e o sentimento de pertencimento ao município da comunidade escolar.

A abordagem desta historiografia aos discentes da rede de ensino, favorecerá gradativamente o fortalecimento do sentimento de pertencimento aos cidadãos santamarienses. Por conseguinte, se faz necessário o preparo de estratégias pedagógicas, capaz de subsidiar os docentes na solidificação do legado deixado pelos ferroviários no desenvolvimento de Santa Maria/RS, bem como ampliar o saber histórico na comunidade escolar.

Diante desse contexto, o papel do professor é dar significado à aula e aos conteúdos de forma que passe a ter uma aplicação na realidade cotidiana do aluno, orientando-o ao protagonismo do processo de aprendizagem e tentando torná-lo ativo. Além disso, o docente pode, caso queira, assumir em sua prática estratégias flexíveis e plurais, bem como “[...] desenvolver aulas mais dinâmicas, atrativas e contextualizadas mediante a realidade científica e tecnológica do estudante” (OLIVEIRA, *et al.*, 2020, p. 3). Sendo assim, se faz necessário que sejam inclusas práticas que possam incentivar o papel ativo dos discentes e Estratégias Pedagógicas (EP) que buscam motivar e explorar diferenciadas possibilidades de aprendizagens.

Corroborando essa ideia, Amaral (2017) leva em consideração a utilização de EP para que sejam alcançados os objetivos propostos pelos professores no processo de ensino. De acordo com Barvinski *et al.* (2017) as EP são ações planejadas e utilizadas pelos docentes para atingir determinados objetivos na formação de seus discentes, podendo auxiliar no seu papel ativo. Dentre as razões de elaborar EP para aplicar as metodologias ativas, destaca-se a possibilidade de enriquecer as aulas tentando tornar a aprendizagem significativa e alunos mais preparados para viver em

sociedade.

A intenção será apontar os caminhos como textos, sites, vídeos, filmes e proposições didáticas relacionadas à historiografia da Estação Férrea de Santa Maria trazendo aos estudantes perspectivas diferenciadas das quais habitualmente têm acesso, utilizando reflexões articuladas para o desenvolvimento de Santa Maria. Considerando que a escola é um campo fértil de pesquisa, pode conciliar a experiência docente com o debate acadêmico, apontando possibilidades variadas de práticas pedagógicas planejadas e diálogos, fruto das sensibilidades dos sujeitos que, através de suas experiências, são mobilizados por temáticas e campos de pesquisa diferentes, trouxeram para este trabalho relevância e sentido (SANTOS, 2020)

A Base Nacional Comum Curricular (BNCC) para garantir o desenvolvimento das competências específicas, cada componente curricular apresenta um conjunto de Habilidades. Essas habilidades estão relacionadas a diferentes Objetos de Conhecimento (OC), aqui entendidos como conteúdos, conceitos e processos, que, por sua vez, são organizados em Unidades Temáticas (UT). O Quadro 01 apresenta os componentes curriculares que favorecem a valorização do patrimônio, memória, bem com a cidadania.

Quadro 01 – Componente Curricular

(continua)

UT	OC	HABILIDADES
O lugar em que vive	*Será a produção dos marcos da memória (ruas, praças, escolas, monumentos, museus e etc)	EF03HI05) Identificação dos marcos históricos do lugar em que vive e compreender sus significados e dos registros de memória da cidade
As pessoas e os grupos que compõem a cidade e o município	*Os patrimônios históricos culturais da cidade e/ou municípios em que vive	(EF03HI04) Identificar os patrimônios históricos e culturais de sua cidade ou região e discutir as razões culturais, sociais e políticas para que assim sejam considerados

Quadro 01 – Componente Curricular

Povos e culturas: meu lugar no mundo meu e grupo social	Cidadania, diversidade cultural e respeito às diferenças sociais, culturais e históricas	(EF05HI05) Associar o conceito de cidadania à conquista de direitos dos povos e das sociedades, compreendendo-o como conquista história
O nascimento da República no Brasil e os processos históricos até a metade do século XX	*Experiências republicanas e práticas autoritárias: as tensões e disputas do mundo contemporâneo *A proclamação da República e seus primeiros desdobramentos	F09HI01) Descrever e contextualizar os principais aspectos sociais, culturais, econômicos e políticos da emergência da República no Brasil. (EF09HI02) Caracterizar e compreender os ciclos da história republicana, identificando particularidades da história local e regional até 1954.
Conexões e escalas	*Corporações e organismos internacionais e do Brasil na ordem econômica mundial	(EF08GE12) Analisar o papel dos meios de transporte na organização do espaço geográfico.
Probabilidade e estatística	Planejamento e execução de pesquisa amostral e apresentação de relatório	(EF07MA23) Interpretar gráficos e tabelas, relacionando com contextos históricos e geográficos.

Fonte: BNCC (2017, p. 319, 393, 410, 411.414 e 415)

A abordagem das UT propostas na BNCC proporcionam um alinhamento com o objetivo desta pesquisa em estabelecer estratégias pedagógicas para ativação educativa da antiga estação Férrea de Santa Maria/RS, além de contribuir para a formação de um senso de pertencimento na comunidade escolar sobre o patrimônio material e imaterial da GARE.

A BNCC aborda diversas estratégias pedagógicas que visam promover uma educação de qualidade e que respeite a diversidade dos estudantes como Aprendizagem em Problemas, Ensino Híbrido. Metodologias Ativas, Educação Inclusiva, Interdisciplinaridade, Avaliação Formativa e o uso de Tecnologias Digitais e

o docente tem a liberdade em escolher a que melhor convêm para passar o conhecimento e possibilitar o desenvolvimento do pensamento crítico nos discentes.

As estratégias pedagógicas serão construídas a partir das publicações e referências diversas em consonância com uma escrita da História que promove o debate em torno da questão proposta, instigando gestores e professores a questionar e superar o currículo tradicional vigente, visando o sentimento de pertencimento da comunidade escolar ao município e desenvolver o senso crítico dos discentes. (SANTOS,2020).

Também, se faz necessário o preparo dos docentes com estratégias pedagógicas que possibilite o emprego do material didático para fortalecer o legado deixado pelos ferroviários, bem como ampliar o saber histórico na comunidade escolar.

Apesar da significativa importância da Estação Férrea de Santa Maria/RS no desenvolvimento histórico e socioeconômico da cidade e da região central do Rio Grande do Sul, a história local é muitas vezes negligenciada nas salas de aulas. Esta lacuna educativa não apenas enfraquece a valorização do patrimônio cultural, mas também compromete o desenvolvimento do sentimento de pertencimento entre os alunos da rede de ensino pública e privada. Como podemos desenvolver estratégias pedagógicas para ativação educativa da antiga rede férrea de Santa Maria e que, também, promova uma aprendizagem significativa, que envolva e motive os alunos para a valorização e preservação da memória local?

O objetivo geral consiste em desenvolver estratégias pedagógicas para contribuir para ativação educativa da antiga rede férrea de Santa Maria. Para que o objetivo geral seja consolidado se faz necessário a abordagem dos seguintes objetivos específicos onde a primeira parte apresentará a contextualização e conceitos a serem abordados no tema proposto; a segunda parte consistirá na construção de um referencial teórico com a abordagem da visão estratégica da ferrovia no Rio Grande do Sul, como a a origem de Santa Maria; a implantação da ferrovia no Rio Grande do Sul; as contribuições das etnias e a classe ferroviária; a Vila Belga no processo sócio urbano; a influência da Cooperativa dos Ferroviários; a expansão urbana de Santa Maria até metade do século XX; e a identificação do patrimônio cultural e imaterial; e a terceira constituirá de apêndices contendo as estratégias pedagógicas para os docentes a fim de explanar os temas sobre a Estação Férrea de Santa Maria/RS por meio de: propostas de plano de aulas,

exposições, visitas aos patrimônios culturais materiais, imateriais e roda de conversas.

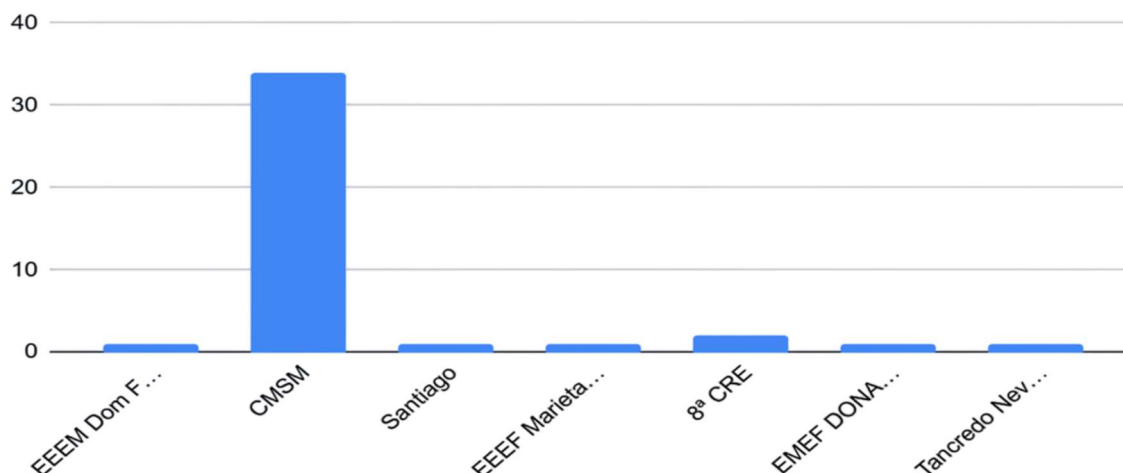
A motivação para a criação destas Estratégias Pedagógicas sobre a Estação Férrea de Santa Maria/RS está profundamente enraizada em uma combinação de fatores sentimentais e práticos. Em primeiro lugar, há uma conexão pessoal e emocional com o tema, inspirada nas memórias de meu pai, Luiz Carlos Nunes da Silva, que frequentemente recordava com carinho as viagens de trem para Santa Maria durante a década de 1960. Ele descrevia essas viagens como experiências marcantes, destacando a atratividade da cidade pelo seu vibrante espaço urbano e comercial. Esse vínculo emocional, cultivado ao longo dos anos, encontra agora uma oportunidade de concretização por meio deste projeto de vínculo educacional.

Além desse aspecto pessoal, a preparação de aulas de qualidade exige tempo para pesquisa, organização de conteúdo e planejamento didático por parte do docente. Contudo, as condições de trabalho atuais, marcadas por remunerações insuficientes, muitas vezes obrigam os professores a lecionarem em múltiplas instituições, o que resulta em uma escassez de tempo para a elaboração de aulas envolvente. Nesse contexto, a criação de estratégias pedagógicas torna-se uma ferramenta poderosa para os educadores, oferecendo linhas de ações estruturadas, com objetivos claros e conteúdos pertinentes.

Outro motivo para a importância deste trabalho, tem como base a pesquisa realizada via Google Forms, na qual 41 (quarenta e um) professores participaram conforme os gráficos abaixo:

Gráfico 01

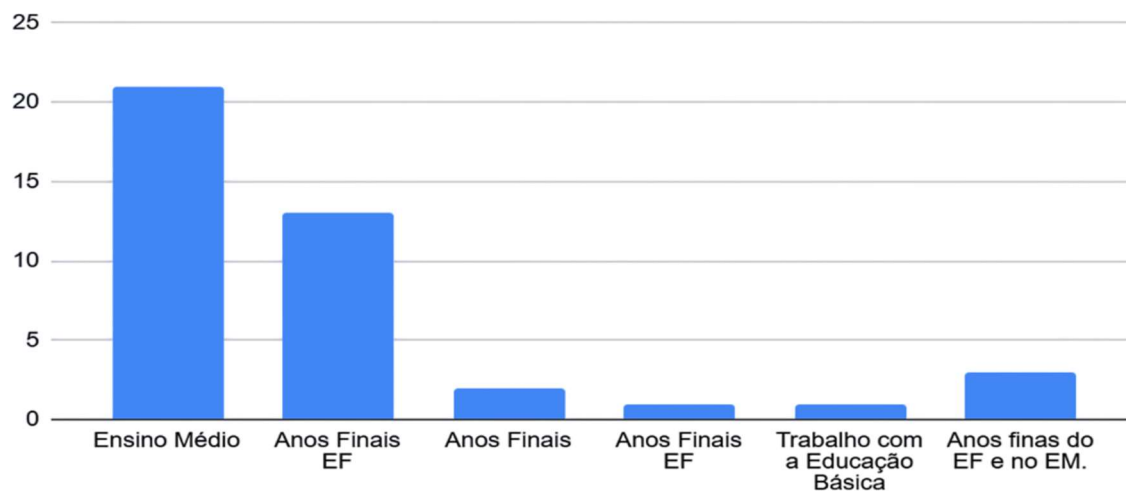
Contagem de 2. Escola onde atua:



Fonte: O autor

Gráfico 02

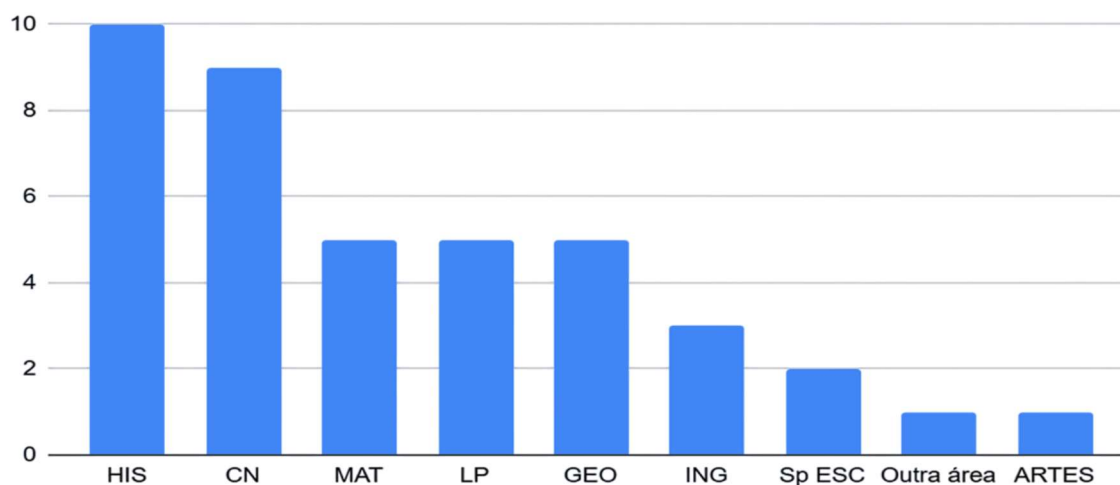
Contagem de 3. Etapas de ensino com que trabalha:



Fonte: O autor

Gráfico 03

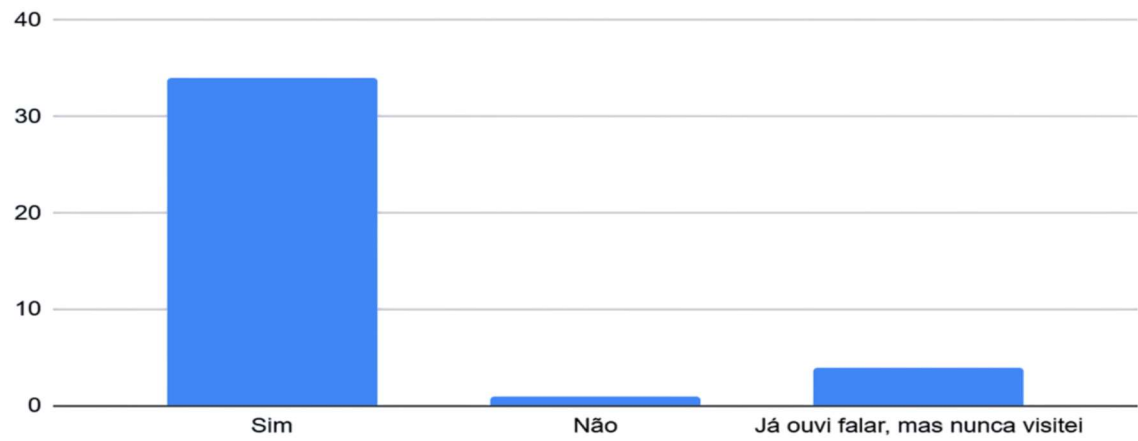
Contagem de 4. Área de atuação:



Fonte: o autor

Gráfico 04

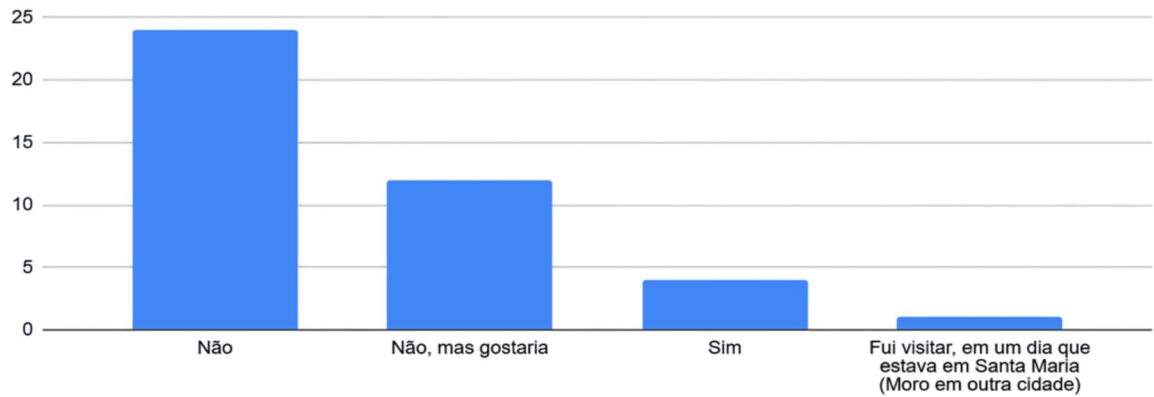
Contagem de 5. Você conhece a antiga Estação Férrea de Santa Maria/RS



Fonte: o autor

Gráfico 05

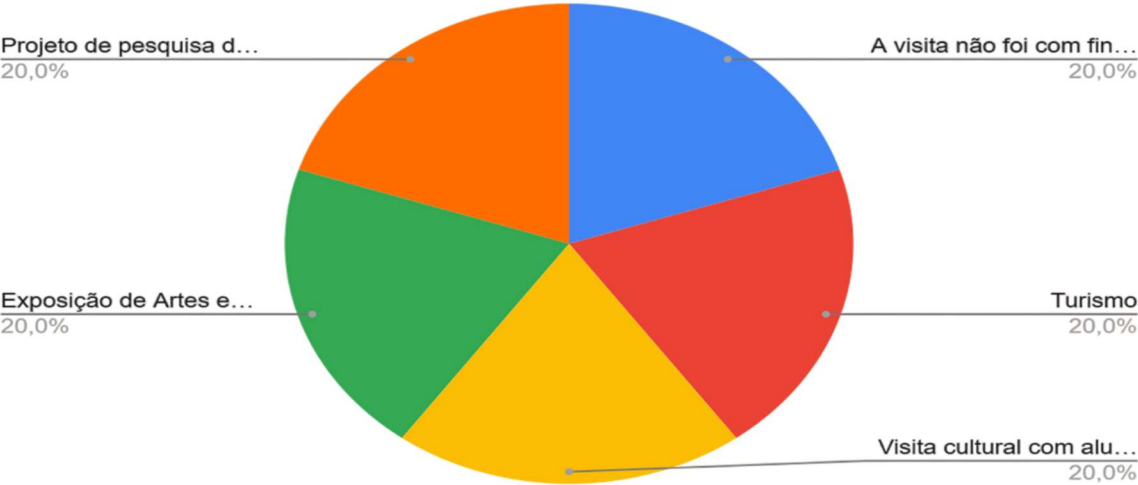
Contagem de 6. Você já visitou a Estação Férrea com fins educativos (projetos, estudos do meio, etc.)?



Fonte: o autor

Gráfico 06

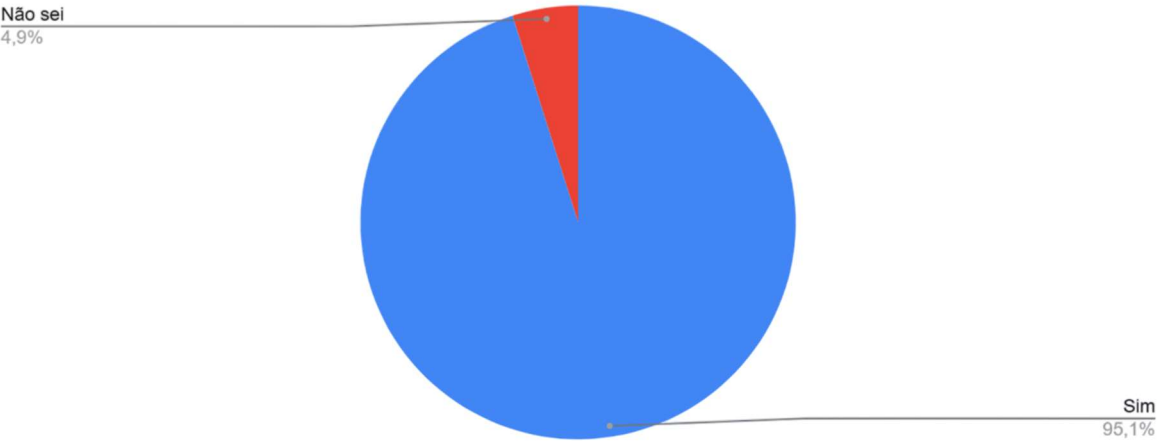
Contagem de 7. Caso a sua resposta tenha sido afirmativa ,qual foi atividade educativa



Fonte : o autor

Gráfico 07

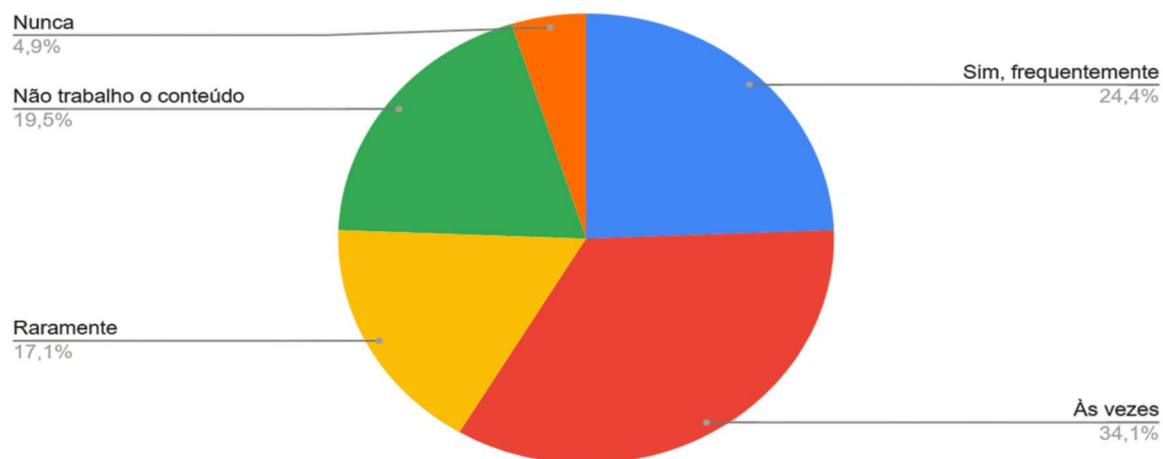
Contagem de 8. Você acredita que a Estação Férrea possui potencial para ser utilizada como recurso pedagógico em sala de aula?



Fonte: o autor

Gráfico 08

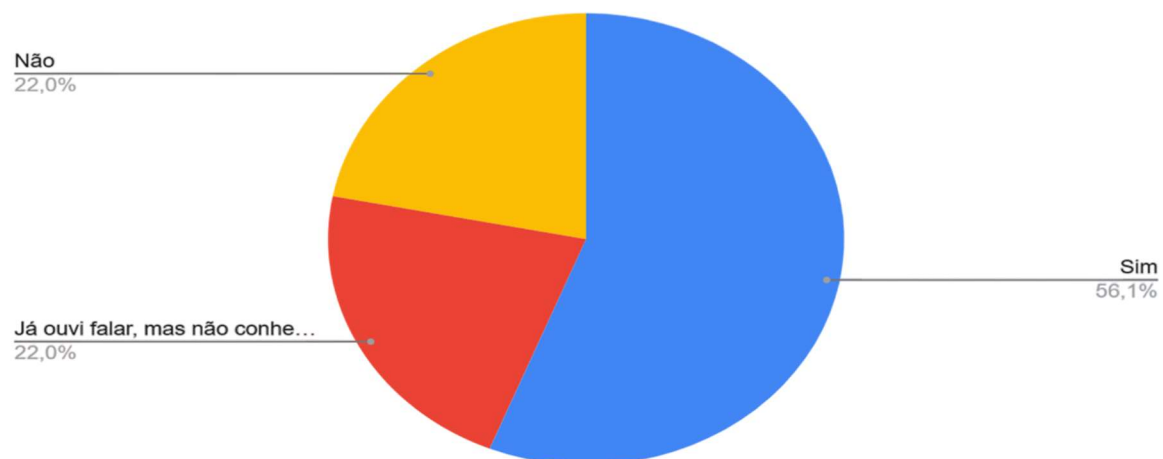
Contagem de 9. Na sua prática docente, costuma trabalhar conteúdos relacionados à história local ou ao patrimônio cultural da cidade?



Fonte: o autor

Gráfico 09

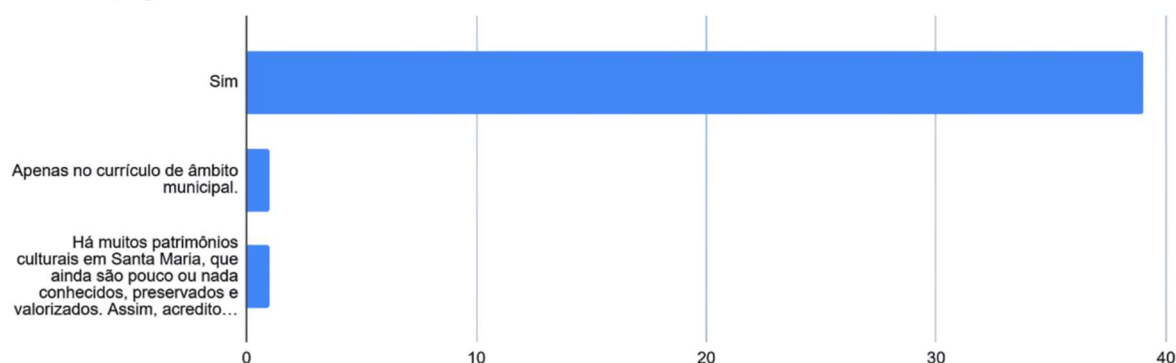
Contagem de 10. Você conhece ou já ouviu falar em “Educação Patrimonial”?



Fonte: o autor

Gráfico 10

Contagem de 11. Você seria favorável à integração da Estação Férrea ao currículo escolar como espaço educativo?

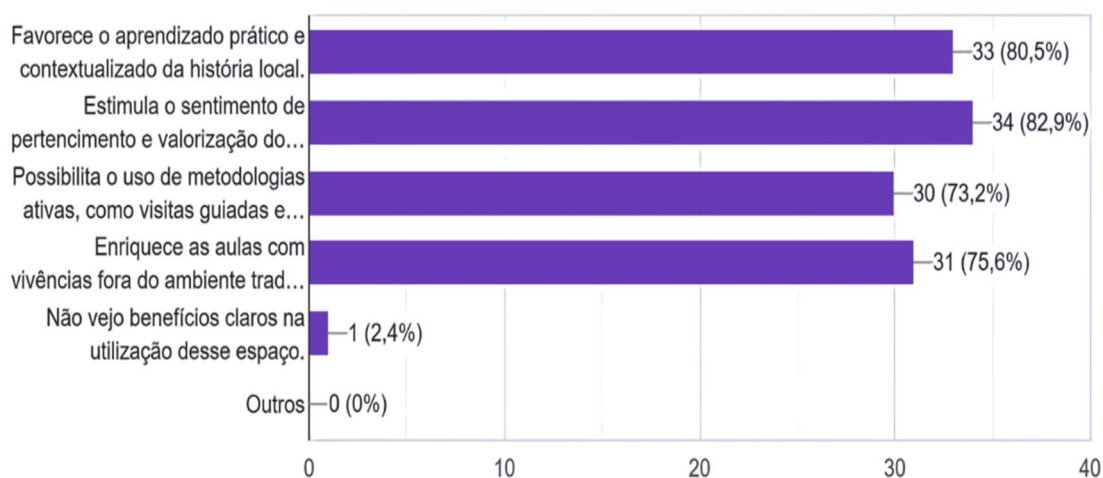


Fonte: o autor

Gráfico 11

13. Na sua opinião, quais seriam os benefícios ou desafios de usar a Estação Férrea como espaço pedagógico?

41 respostas



Fonte : o autor

Ao analisar os gráficos acima, podemos afirmar que no universo dos professores que realizaram a pesquisa a maioria conhece a Estação Férrea de Santa Maria (Gráfico 04) e também nunca realizaram uma atividade educativa na Estação (Gráfico 05). A maioria dos professores acredita que possuiu potencial para ser empregado como recurso pedagógico em sala de aula (Gráfico 07). Um dado chama a atenção que parte dos professores não conhecem ou já ouviu falar em educação patrimonial (Gráfico 09) e o professor que tem algum conhecimento sobre educação patrimonial empregam sempre os as vezes ao ministrar os seus conteúdos em sala de aula (Gráfico 08). Por fim, a maioria concorda em que usar a Estação Férrea como espaço pedagógico favorece o aprendizado prático e contextualizado da história local, estimula o sentimento de pertencimento, possibilita o uso de metodologias ativa e enriquece o ambiente fora do ambiente tradicional da sala de aula. (Gráfico 11).

Desta forma, a elaboração deste trabalho tem muito a contribuir tanto ao corpo docente e discente, uma vez que o docente terá uma proposta de plano aula com estratégias pedagógicas alinhadas com atividades educativas que serão elementos facilitadores do processo de ensino-aprendizagem dos discentes sobre a Estação Férrea de Santa Maria.

A estratégias pedagógicas propostas permitirão aos professores abordagem dos temas relacionados à valorização do patrimônio histórico e da memória coletiva, essenciais para despertar nos alunos o sentimento de pertencimento à cidade de Santa Maria. As elaborações dessas estratégias visam não apenas enriquecer o currículo escolar com conteúdo locais, mas também contribuir para a formação cidadã dos alunos, incentivando a valorização do patrimônio histórico, da memória coletiva e da identidade local, elementos fundamentais para despertar nos estudantes o sentimento de conexão com o patrimônio da sua cidade.

A metodologia de pesquisa para investigar as estratégias de inclusão da Estação Férrea de Santa Maria/RS na rede de ensino será de caráter exploratório, com o objetivo de coletar e analisar informações que embasem a integração desse patrimônio cultural nas práticas pedagógicas. A natureza exploratória é adequada a esta pesquisa, pois permite um aprofundamento nas características históricas, culturais e educacionais da Estação Férrea, considerando sua relevância para a identidade local e seu potencial como recurso educacional.

Para compor o referencial teórico e fundamentar as discussões, serão realizadas buscas de informações em diversas fontes, incluindo artigos acadêmicos

publicados, revistas especializadas, sites da internet e outros materiais de consulta que abordem temas como educação patrimonial, história regional e as políticas de preservação de patrimônio. Através dessas fontes, será possível entender o papel do patrimônio histórico no ensino de história e identificar experiências semelhantes que possam inspirar estratégias para a utilização da Estação Férrea nas escolas de Santa Maria.

A coleta de dados inclui também materiais visuais e documentais, como fotografias da estação, mapas históricos e contemporâneos e dados estatísticos sobre a frequência de visitas e atividades culturais relacionadas ao local. Esses elementos visuais são essenciais para a elaboração de materiais didáticos e para o planejamento de visitas guiadas, que são parte das estratégias pedagógicas sugeridas. Os mapas ajudam a contextualizar a localização e a importância da estação no desenvolvimento urbano de Santa Maria, enquanto os dados estatísticos contribuem para a compreensão do impacto cultural do patrimônio.

Por fim, todos esses dados serão organizados e analisados, buscando estabelecer diretrizes práticas para professores e gestores escolares interessados em incorporar a Estação Férrea nas atividades de ensino, considerando os parâmetros educacionais da Base Nacional Comum Curricular (BNCC) e os potenciais benefícios pedagógicos que a exploração de um patrimônio local pode oferecer aos estudantes.

A estação Férrea de Santa Maria/RS proporcionou com o tempo o desenvolvimento do patrimônio cultural material e imaterial, de maneira que o patrimônio material é todo aquele de bens tangíveis, como os prédios, coleções de arte, monumentos que fazem parte do patrimônio material ligado à cultura de um local. Por outro lado, o patrimônio imaterial é tudo aquilo ligado às tradições, cultura, costumes e práticas da região.

2. HISTÓRIA DE SANTA MARIA

Neste capítulo será abordado a história de Santa Maria e a chegada da ferrovia na cidade para servir de referencial teórico para as estratégias pedagógicas para ativação educativa da antiga rede férrea de Santa Maria-RS.

2.1 Origem de Santa Maria e a implantação da ferrovia

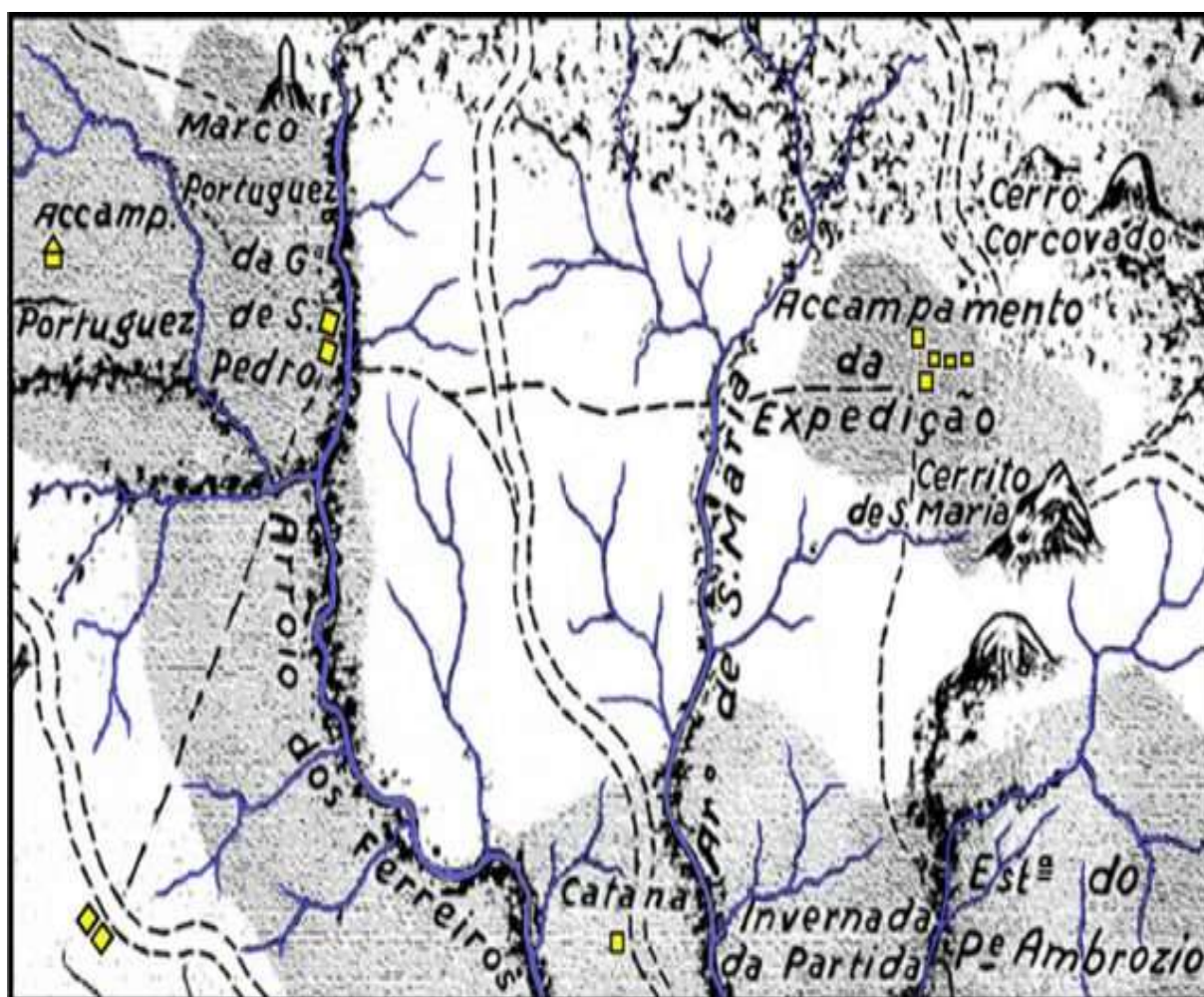
No final do século XVIII, a região que abrange a cidade de Santa Maria instalou-

se, nesse espaço, um acampamento militar português, o qual recebeu denominação complementar de “boca do monte”, no local onde ocorreu o encontro das equipes da Comissão Mista Demarcadora de Limites da América Meridional do Tratado de Santo Ildefonso. O povoamento perene desse local conhecido como “Rincão de Santa Maria”, sob o domínio luso, constituía de indígenas e soldados. No decorrer dos anos, a população cresceu, constituindo-se de “setecentos habitantes lusos, tendo muitos vindos do município de Rio Pardo. Além destes, constava o povoado com uma centena de escravos africanos e cerca de cinquenta famílias de índios guarani” (FLORES, 2007, p. 146). Situação que elevou o “acampamento” à categoria de Oratório.

Figura 01 – Mapa região de Santa Maria

Fonte APUSM

Sob o aspecto lendário, na origem de Santa Maria tem seu berço no drama de



amor da índia Imembui, a Salva das Águas, filha da tribo dos Minuano, com o

bandeirante português Rodrigues, prisioneiro de sua tribo. A paixão de Imembuí por Morotim, como ficou sendo chamado pelos indígenas, foi tão intensa, que a levou a salvar-lhe a vida e tomar-se sua esposa. O primeiro santa-mariense teria sido seu Filho José, batizado mais tarde nas Missões.

Figura 02 - A Lenda da Índia Imembui e Morotim



Fonte: Revista Interativa, 2022.

Somente na metade do século XIX, Santa Maria foi elevada à categoria de município, pois naquele período, havia a expansão e a consolidação lusa, confirmando fronteiras e possibilitando a fixação da população em rios principais e seus afluentes. Dessa forma, sabemos que, na segunda metade do século XIX, iniciou-se, no Rio Grande do Sul, mais especificamente em 1869, a implantação da ferrovia, com a finalidade de transportar mercadorias e pessoas através das linhas férreas e promover o crescimento econômico (FOLETTTO; BISOGNIN, 2008).

Figura 03 – Rua do Acampamento no Século XIX



Fonte: Diário de Santa Maria

Em 1884 foram concluídos os trabalhos de assentamento de trilhos no local onde posteriormente foi construída a Estação Férrea da Cidade de Santa Maria. A partir de 1885, o trem passou a ser meio de progresso para toda região Central do Rio Grande do Sul (FLORES, 2017, p164) e o município passou a centralizar o tráfego de trens pela sua posição geográfica central, transformando-se em ponto de ligação entre todas as linhas férreas e tendo um desenvolvimento significativo a partir deste fato.

Em 1885 com a chegada da ferrovia à cidade de Santa Maria, e poucos anos depois a expansão das linhas em direção às cidades de Cacequi e Cruz Alta, fez com que essas três cidades se tornassem “núcleos ferroviários” de expressão no contexto estadual. A partir de então, com as diversas ligações de linhas e difusão de ramais, outras localidades também ganharam expressão, como ocorreu com as cidades de fronteiras ou aquelas consideradas polos agropecuários regionais. Era o novo símbolo de “modernidade” que se deslocava da capital e das áreas coloniais do nordeste da província em direção à depressão central, planalto e campanha gaúcha. Essa também é a versão brasileira da “conquista do Oeste” (MARCELINO, 2012, p. 190).

No ano de 1897, uma empresa belga abarcara o arrendamento da Estrada de Ferro (EF) Porto Alegre/Uruguaiana. Com a instalação dos escritórios administrativos e oficinas da Compagnie Auxiliare de Chemins de Fér au Brésil, no ano seguinte, Santa Maria ganhou destaque no cenário do gaúcho como importante centro

ferroviário, servindo, ao mesmo tempo, de centro e entreposto. O grande impulso que a Estrada de Ferro deu ao Município, no século XIX na vida social, política e comercial de Santa Maria, foi com a inauguração da linha que ligou Santa Marra à capital da Província, em 1889, tornando um entreposto obrigatório das praças comerciais da fronteira e da região serrana com a de Porto Alegre (PADOIN, 1992).

Numa perspectiva geopolítica, a cidade era geograficamente um ponto equidistante dos Portos de Rio Grande e Porto Alegre, das vias-férreas uruguaias, através de Santa do Livramento e Bagé, das vias-férreas argentinas, através de Uruguiana e São Borja, e também de São Paulo, no centro do país, com acessos ao interior e litoral. Portanto, um local próprio para recebimento e transbordo da produção econômica gaúcha e sua destinação para as demais áreas da região platina (FLORES 2007)

Em 1900, torna-se o ponto de cruzamento de todas as linhas férreas: Linha Porto Alegre-Uruguiana; Linha Tronco Cacequi-Rio Grande; Linha Tronco Santa Maria-Marcelino Ramos. A Ferrovia, como símbolo da modernidade e civilidade (Elias 1993 e 1994) exerceu enorme influência no desenvolvimento econômico, social e cultural de Santa Maria (FLORES, 2007 e 2008)

A Compagnie Auxiliaire, em 1905, através de decreto passou a administrar toda a malha gaúcha e, a partir deste momento, atingiu seu apogeu na exploração comercial. De acordo com Kliemann (1977) era condição para a concessão, a construção e conclusão dos ramais férreos. Fundiram-se as duas companhias, a Compagnies des Chemins de Fer Sud-Quest Brésillien foi incorporada pela Auxiliaire. A partir deste momento, a companhia que se tornou arrendatária da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), até os anos de 1920, foi a Compagnie Auxiliaire (BELÉM, 2000). A partir deste ano é encampada pelo governo federal, passando a ser a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, devido as dificuldades financeiras da empresa e os reflexos da greve de outubro de 1917 (BELTRÃO 2013). Neste período a A Brazil Railway era concessionária da Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fera u Brésil (BELTRÃO ,2013)

Segundo Flores (2007), em síntese, a história da cidade pode ser resumida em três momentos distintos, ou seja, o da formação e sedimentação da comuna entre o final do século XVIII e meados do século XIX: o da chegada da ferrovia e constituição

de uma forte estrutura comercial, ocorrida entre o final do século XIX e metade do século XX; e o da consolidação da cidade como prestadoras de serviços, que devido à crise da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), buscou no comércio, na agropecuária e nos serviços de saúde e de educação a perenidade para a continuação do seu crescimento, após os anos 50 do século passado.

2.2 Estação Férrea de Santa Maria

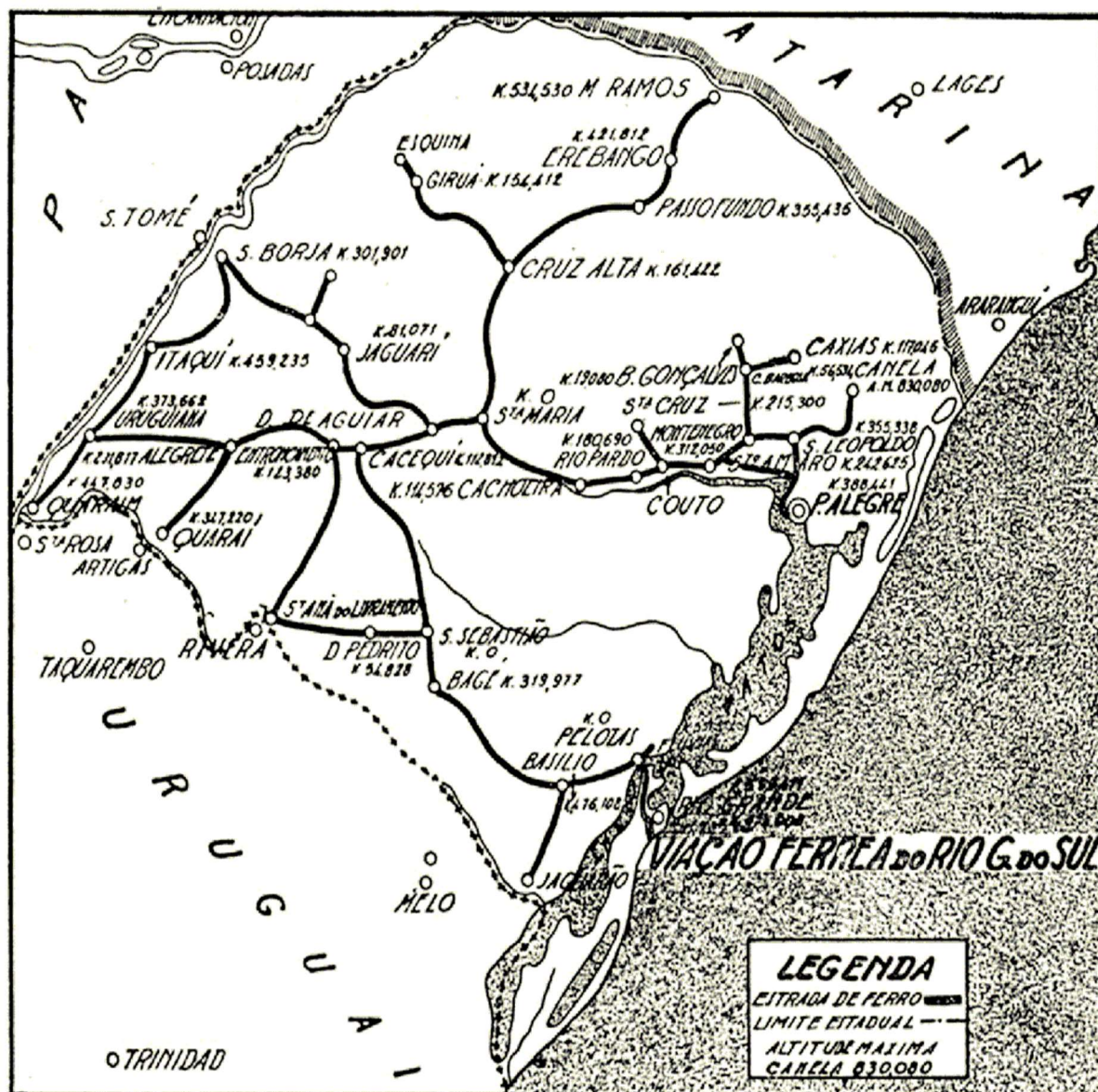
Segundo Flores e Ercolani (2020), o município de Santa Maria no decorrer de sua trajetória de “cidade ferroviária” teve duas estações principais e 19 secundárias. A primeira e a segunda na área urbana, consideradas de grande porte, localizadas junto ao grande parque ferroviário da Viação Férrea na área norte da cidade. A primordial funcionou entre 1885 e 1900. A segunda, a partir de 1900, muito provavelmente.

As demais estavam localizadas na estrada da fronteira em direção ao Uruguai e Argentina. A primeira delas, ainda na área urbana, ficava no dito Km 2, sendo denominada como Parada “Inspetor Goulart”, local de armazéns, inspeção e de triagem da VFRGS. Depois vinham as Paradas rurais de “Benedito Ottoni” (1930), “Leocádio Lopes” (1931 - Parada do Km 10 – atendia a uma charqueada conhecida como “Loureiro e Barros”), “Boca do Monte” (1890), “Canabarro” (1890), “Parada Linck” (?), “Cesar Pina” (1905), “Chagas” (1921), somadas às Estações dos atuais municípios de Dilermando de Aguiar (1890) e São Pedro do Sul (1919), que outrora fizeram parte da jurisdição municipal da cidade.

Já no Km 3 da estrada para Porto Alegre, tivemos uma Parada conhecida como “Otávio Lima” (1935). Inicialmente fora denominada como Parada da “Alemoa”, criada no ano de 1889, nas proximidades das grandes oficinas da VFRGS. Também, nesta linha que se dirigia para a capital, no então Distrito de Camobi, existiu e ainda está lá, a “Estação Colônia” (1885), bem como a Parada “João Alberti” (1928) e a Parada no atual distrito de “Arroio do Só” (1885).

Na estrada da serra, em direção ao município de Júlio de Castilhos, a qual se prolongou a partir de 1910 até o estado de São Paulo, havia as Paradas “Fernando Pereira” (1894), conhecida como “estação da pedreira”; “Vila Etelvina” (1910), “Pinhal” (1894), “Colônia Philippon” (1894) e “Val de Serra” (1894).

Figura 04- as linhas férrea sul-rio-grandense



As linhas da viação férrea sul-rio-grandense em 1950.

Fonte: Centro-Oeste Brasil

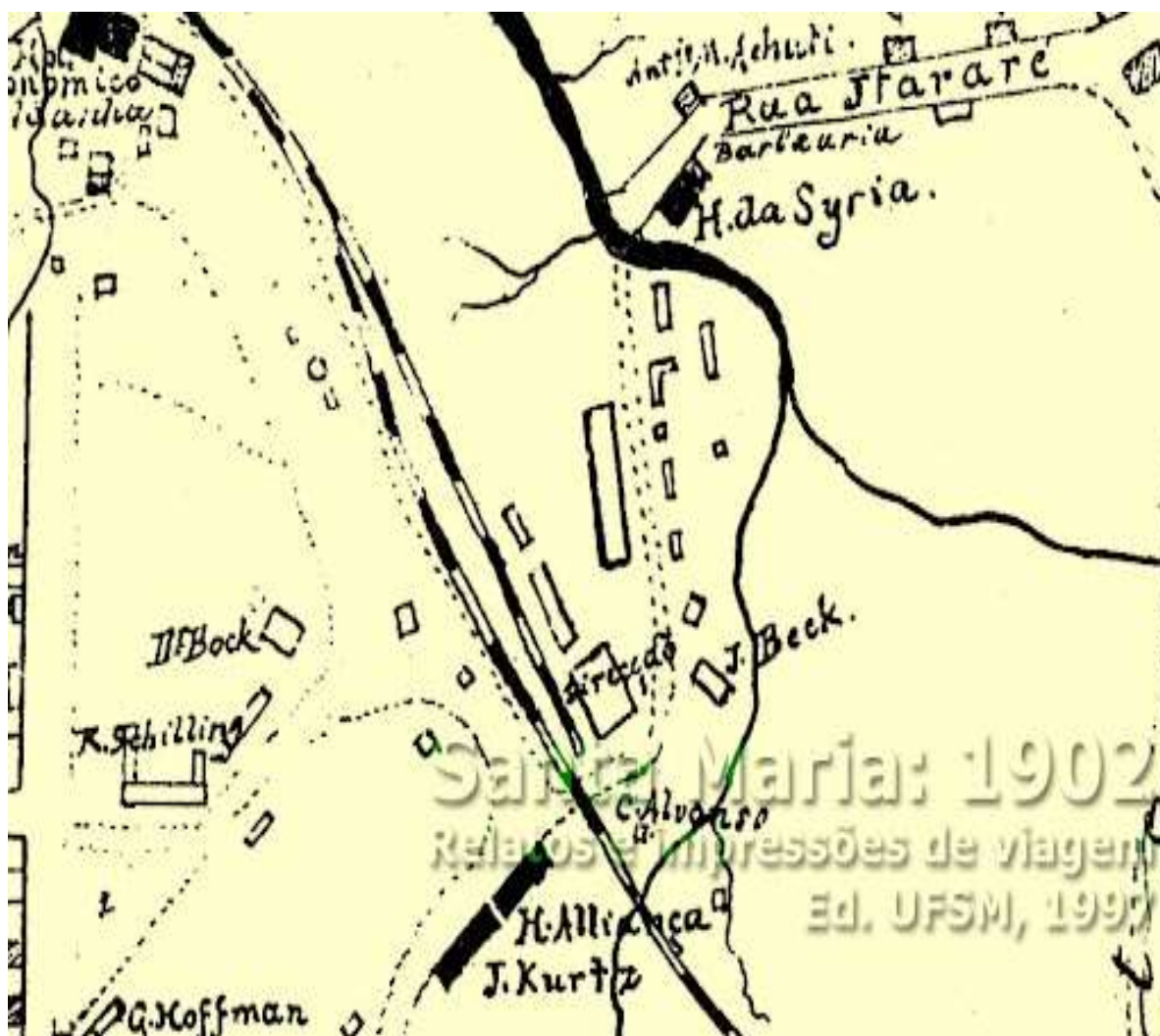
2.3 A primeira estação – 1885

Prédio de alvenaria edificado ao longo do ano de 1899, sucedâneo da primeira “estação” que havia sido construída provisoriamente ao final de 1885, ao que consta um chalé de madeira, cuja imagem não possuímos. Portanto, a “primeira” estação em verdade são duas. Distintas, porém, contíguas em termos de tempo e espaço.

Localizado no entorno/cruzamento das atuais Ruas Comissário Justo (parte

norte), com a Ernesto Beck (parte leste), ao final da ladeira desta via, e da Rua Ari Nunes Tagarra (parte oeste), onde por muito tempo existiu uma passagem com cancela para carros e pessoas, as quais atravessam os trilhos do parque ferroviário em direção ao bairro Itararé, através da Rua Visconde de Ferreira Pinto (parte sul).

Figura: 05 – Planta urbana de Santa Maria em 1902, mostrando o arroio Itaimbé e o surgimento de uma passagem com várias edificações, onde hoje existe o pátio ferroviário



Fonte: Centro-Oeste

Na zona norte desta estação cruzavam as linhas férreas que acessavam Santa Maria, vindas de Porto Alegre, da fronteira (na época em construção inicial até a cidade de Cacequi) e a que se dirigia para a cidade de Cruz Alta. No mesmo espaço, foram construídos os primeiros pavilhões de oficinas de manutenção dos trens e depósito de máquinas.

Este prédio, segundo relatos testemunhais, existiu até pelo menos a década de 1940. Depois de 1900, teria funcionado como parte da estrutura administrativa da Compagine Auxiliaire, contígua ao depósito de locomotivas a vapor.

Figura 06 - Prédio primordial da estação férrea de Santa Maria/RS, sucedâneo da construção original de madeira. Autor: João Bosque, com a data aproximada de 1900 (fachada leste)



Fonte: Acervo de Aloyzio Achutti. In: Memórias Ferroviária da VFRGS (Facebook).

2.4 A segunda estação – 1903

Prédio primordial do novo espaço, ao final da Avenida Rio Branco, na zona norte da área urbana da cidade de Santa Maria, edificado provavelmente no tempo correlato às obras da Vila Belga, as quais teriam iniciado no ano de 1903.

Figura 07- Segundo prédio de alvenaria da estação férrea de Santa Maria/RS. Autor: João Bosque, com a data aproximada de 1900 (fachada norte/oeste).



Fonte : UFSM

Conforme Beltrão (1979, p. 461), em 15.11.1910 foi inaugurada a primeira exposição “Agropecuária” de Santa Maria. Naquele momento, já haviam sido construídos os primeiros pavilhões das Oficinas e um anexo lateral, à esquerda, na rampa da GARE.

As obras que ampliaram os espaços da estação atendiam às necessidades de aumento de demanda por serviços de cargas e de passageiros. A ligação de Santa Maria com o norte do Rio Grande do Sul gerou um fluxo muito grande de negócios de carnes (frigoríficos) e de produção agrícola, inclusive comércio com o estado de São Paulo.

3. O DESENVOLVIMENTO DE SANTA MARIA

Neste capítulo será abordado o desenvolvimento econômico e social de Santa Maria com a implantação ferroviária na cidade para servir de referencial teórico para as estratégias pedagógicas para ativação educativa da antiga rede férrea de Santa Maria-RS.

3.1 Econômico

Os trilhos chegaram em Santa Maria em 1885 ligando, inicialmente, Santa Maria de leste a oeste, da capital Porto Alegre à Uruguaiana. A Estrada de Ferro tornou o município, com a inauguração da linha que ligou Santa Maria a capital da província, um entreposto obrigatório das praças comerciais da zona de fronteira e da região serrana (PADOIN, 2022).

A dinâmica da economia platina fez da localidade de Santa Maria um ponto de referência geopolítica. Para isso, dois elementos foram determinantes: sua posição estratégica do ponto de vista militar e a consolidação do sistema ferroviário, que a interligou a várias cidades fronteiriças e ao centro do país (FLORES, 2007)

De acordo com Rangel, Antonela e Vaz (1988, p.115), Santa Maria, no início do século XX, passou a ter uma identidade “daquilo que imaginava ser a sua força motriz”, isto é, a ferrovia, espelho de sua identidade e símbolo de prosperidade. Em relação a essa constatação temos que acrescentar que essa força representava principalmente a formação de um sólido núcleo proletário na cidade acompanhado de uma “classe média” formada por comerciantes, profissionais liberais e funcionários públicos.

Belém (2000) coloca que no ano 1889 já era possível perceber o vigoroso impulso que a chegada da ferrovia deu para o desenvolvimento do município. A estação, como grande portal da cidade na época, propiciou a propulsão de uma série de atividades de comércio e serviços junto de seu entorno, a fim de dar suporte aos viajantes que se encontravam na cidade. Assim, foram inaugurados muitos hotéis nas proximidades da estação, principalmente nas ruas 7 de Setembro, Manoel Ribas e na então Avenida Progresso. Além destes, também se expandiu o número de restaurantes e lojas de vestuário e utensílios variados, principalmente na citada avenida, que passou a se configurar como um importante local de atividades comerciais e de serviços.

O impulso que faltava ao desenvolvimento local foi dado quando a Compagnie Auxiliaire resolveu estabelecer seus escritórios administrativos e oficinas em Santa Maria ainda no ano de 1898, cujos reflexos se fariam sentir duas décadas depois, segundo Beltrão (1979).

Portanto, se considerada na análise o seu viés econômico, em pouco anos a cidade começou a ter expressão no cenário estadual, passando a ser tão mais importante como Rio Grande e Pelotas. Além de sua produção agrícola, pastoril e industrial, era o entreposto principal para onde afluíam os produtos da campanha e do planalto gaúcho, a serem exportados para o centro do país através da “linha da serra” ou remetidos para os portos já referidos

No ano de 1898, foi inaugurada a iluminação elétrica pública, pela fundação da Sociedade que daria origem ao Hospital de Caridade. No mesmo ano, instalou-se o primeiro estabelecimento de ensino secundário, Colégio Santa Maria, de Alfredo Clemente Pinto (BELTRÃO,2013, p.489):

Em consequência, vem para Santa Maria, [a] sede dos escritórios da empresa, um grupo de funcionários de nacionalidades francesas e belgas, radicando-se alguns deles entre nós. Foi primeiro diretor o Dr Gustavo Wauthier, que se casou em S.Maria, com Conceição Ribas, irmã de Manel e Augusto (...). A companhia mandou construir dezenas de moradias para seus funcionários entre as ruas Manoel Ribas e 13 de maio, constituindo a chamada Vila Belga.

No decorrer dos anos, após 1900, a cidade de Santa Maria começou a adquirir uma identidade como polo de expressão regional, destacando-se pela sua produção primária, pelo comércio, pela educação e também, como centro ferroviário e militar. Assim, aconteceu em empreendimento que acabaram adotando com uma infraestrutura urbanística razoável, possibilitando aos habitantes meios de participação intensa na vida social e cultural (FLORES, 2017, p.172) .

Assim, no final do século XIX, já existiam na localidade 33 ruas, 7 praças, e fontes públicas, 1 hipódromo, uma olaria a vapor, uma fábrica de café, 4 fábricas de cerveja, 2 fábricas de sabão, uma fábrica de gasosa, 2 fábricas de licores, diversas de vinho, de móveis, duas tipografias, 6 hotéis, 3 sociedades de música, entre outros melhoramentos, bem como uma série de iniciativas econômicas e culturais (FLORES 2007, p. 163).

Desse modo, a partir de 1920, Santa Maria passou a ser reconhecida como uma cidade progressista, importante politicamente e marcada pela expressividade de sua economia, situação que continuou atraindo habitantes de outras localidades. Esses procuravam oportunidades de trabalho serviço de saúde e de educação e empresários que desejavam investir na estrutura ligada aos setores ferroviários e

cooperativistas existentes (FLORES 2017, p 174).

Como lembra Isaia (1983, p.42):

Até meadas da década de 40 a vida em Santa Maria girava praticamente ao redor das grandes atividades ferroviárias {...}. As enormes oficinas, sempre envoltas em nuvens de fumaça, a chegada e a partida dos trens de passageiros, a fervilhante estação, com seus !"footings" diários , os vagões de carga arrastados de um carro ao outro no pátio ferroviários, os apitos me os gemidos das locomotivas dentro da noite, clamando socorro para os acidentados ao longo das linhas, o vaivém dos ferroviários que subiam e desciam a Avenida Rio Branco, as greves e passeatas pelo centro da cidade, toda aquela movimentação pesava realmente na vida dos santa-marienses.[...] cidade era nacionalmente conhecida como Cidade Ferroviária.

Por isso, de modo concomitante, nas proximidades da ferrovia foram instalados serviços de apoio importantes para comodidade, conforto e consumo dos usuários que transitavam por Santa Maria. Os que atendiam diretamente os usuários dos trens constituíam a rede hoteleira mais popular, localizada principalmente nas Ruas '7 de setembro', 'Manoel Ribas' e 'Avenida Rio Branco'. Essas vias, pensões, bares, restaurantes e lojas de vestuários e utensílios completavam a oferta de atendimentos ao público. Eram, também, vias de permanente movimento de veículos e mercadorias.

Por outro lado, da mesma forma, as principais indústrias da cidade surgiram animadas pela ferrovia e pelas expectativas do crescimento da municipalidade e, por motivos óbvios, acabaram sendo instaladas no entorno das linhas. Independente da maioria ter sido de pequeno porte, propiciaram oportunidades de trabalho para muitos chefes de família e até mesmo para as mulheres como 'caso, entre outras, da indústria alimentícia 'Fábrica Atlantic', de propriedade de Luiz F. Weissheimer, fundada em 1924, que chegou a contar exclusivamente no setor de produção de doces com quase 300 baleiras além de produzir biscoito e bolachas muito apreciadas em todo Rio Grande do Sul.

De acordo com Flores (2010), entre 1905 e 1919, com o crescimento da VFRGS Santa Maria se transformou em local de negócios. Feiras agropecuárias eram realizadas e se estabelecerem pequenas indústrias aos arredores das ruas Sete de Setembro e Marechal Deodoro. Outra forma de averiguação do incremento alcançados pela cidade são os dados apostos nas previsões orçamentárias do município, como as do período entre 1910 e 1920, onde

se percebe a quantidade expressiva de atividades comerciais, industriais e de serviços existentes. Eram oficinas que trabalhavam com ferraria, caldeiraria, selaria, ourivesaria, sapataria, marmorária, chapelaria, funilaria, alfaiataria e costuraria, além das padarias marcenarias, tipografias e das fábricas de doces, café, massas, sabão, velas, cervejas, vinho, gasosa, gelo licores, charutos e cigarros, telas e tijolos, mosaicos, de embutidos, complementados pelo empreendimento como alambiques, curtumes, engenhos, moinho, etc (FLORES 2017, p.218).

A oferta de serviços de hospedagem e alimentação no período do surgimento da ferrovia, resultam da necessidade de hotéis, considerando uma época áurea para Santa Maria por trazer pessoas e mercadorias que ocasionaram na urbanização e na modernidade do município. Os fluxos humanos e comerciais derivados da ferrovia ocorriam por duas razões: uma em função das pessoas necessitarem de pernoite para esperar outro trem, que tomariam no dia seguinte e a segunda razão, a chegada de pessoas a Santa Maria com o intuito de visitar parentes, e/ou realizar negócios na cidade ou região necessitarem pernoitar (RIBEIRO; SANTOS, 2020, p.181).

Através do novo meio de transporte puderam ser suprimidas as carências de consumo da população, à época ainda muito dependente de produtos alimentícios, maquinários e vestuários, adquiridos em várias partes do Brasil e até do exterior, bem como ficou facilitada venda da sua produção primária e das pequenas fábricas e engenho (FLORES,2007, p.161).

3.2 Social

O advento da ferrovia e do trem viria a constituir a alternativa que faltava a essa comunidade interiorana para se projetar no cenário gaúcho, rivalizando-a com outras cidades que se consideravam polos de progresso regional. Ainda a ser considerado que no município existiam duas colônias de imigrantes bastantes atuantes, de alemães e italianos, que além do comércio e da indústria representavam uma quantidade significativa, de mão de obra especializada. Situação que favorecia nos trabalhos típicos executados no campo ferroviários, sendo praticamente um caso único nas regiões foro do entorno da capital e da região serrana do nordeste da Província do Rio Grande do Sul (FLORES, 2017, p.279).

Como afirma Isaia (1985, p 81-83), comentando sobre a vinda de novos imigrantes:

(...) não terminou aí a corrida de estrangeiros a Santa Maria, nem o mosaico de culturas e etnias em que se vinha caldeando a sociedade de local. Antes, durante e depois da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), grupos isolados de espanhóis, poloneses, gregos, húngaros, russos, suecos, ingleses e até algumas famílias do Uruguai e Argentina, acabaram por adotar a cidade de Santa Maria. A causa era óbvia: “a Cidade Ferroviária”, como passou a ser conhecida (...) em todo Brasil, era ponto obrigatório de parada ou de passagem dos trens que cortavam os quatro cantos do Rio Grande. [...] Colocada no eixo do território gaúcho, (...) conservou, sem esforço, uma natural hegemonia como pólo de atração. Esta observação é muito importante para compreendermos melhor o fascínio que ela passou a exercer no meio dos fazendeiros da fronteira e dos agricultores da serra.

Assim, a partir dos finais da década de 1890, vários italianos residentes nos núcleos colônias, tanto da Colônia Silveira Martins como de outras colônias do RS, começaram a migrar para a sede do município de Santa Maria, atraídos pelas novas possibilidades de trabalhos na ferrovia. Muitos imigrantes compraram lotes de terras ou terrenos, tanto na região urbana como nos locais conhecidos hoje como: Caturrita, Patronato, Prado, Boi Morto, Dolores etc., e ali se dedicam aos cultivos na pequena propriedade, a criação de gado leiteiro e de corte, bem como ao comércio e a indústria e algumas atividades liberais. “Os comerciantes eram na maioria de pequeno ou médio porte, dedicados ao ramo de secos e molhados e de produtos coloniais” (ALMEIDA, 2020, p.162). Com o tempo, foram criadas casas comerciais, restaurantes e hotéis, que tiveram uma atuação marcante na construção civil e na produção de manufaturados na região.

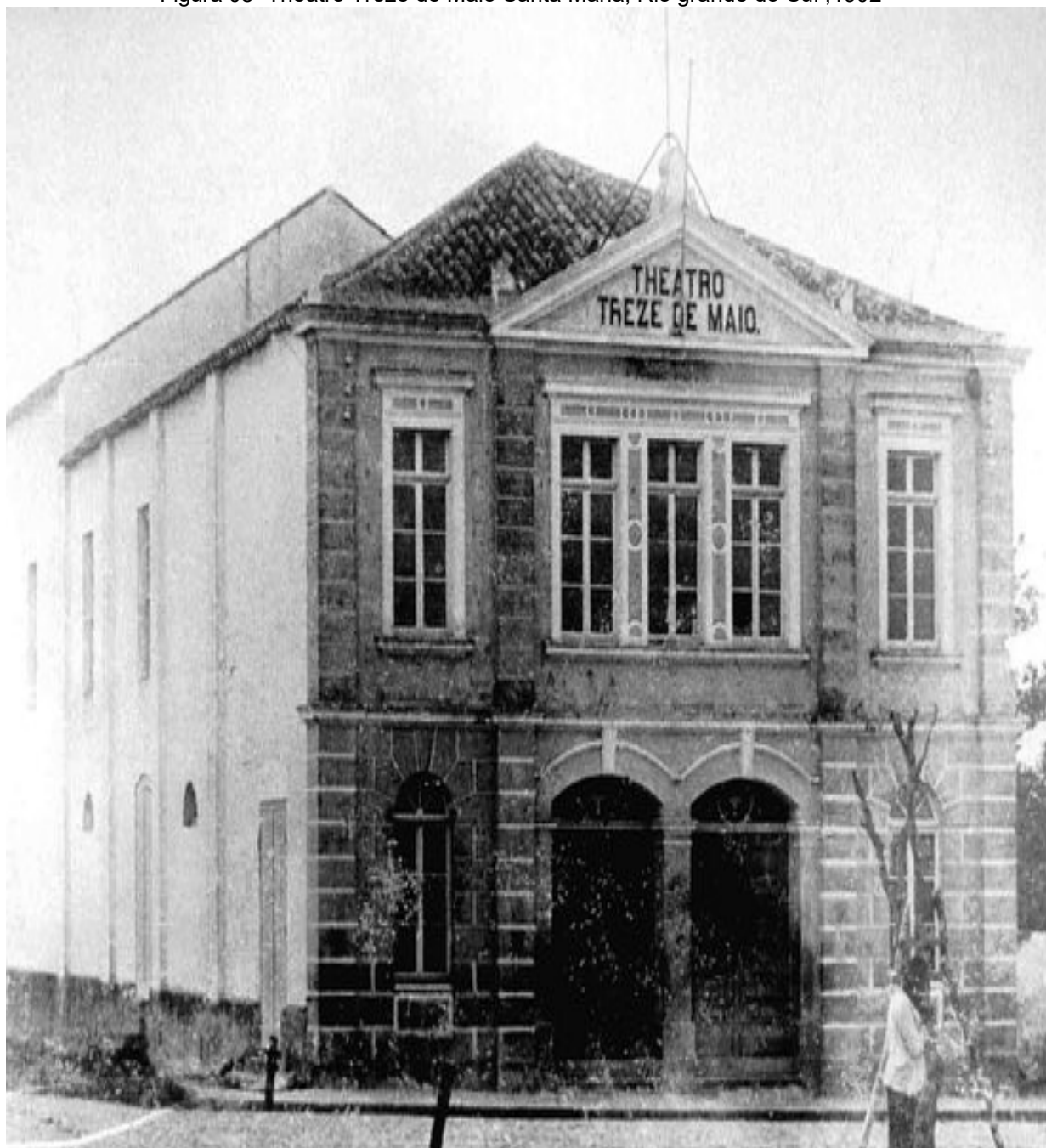
A consolidação da cidade como polo ferroviário proporcionou a vinda de cada vez maior de contingentes de trabalhadores para atuar nas estruturas da VFRGS e COOPFER, bem como para o comércio e indústrias. Pessoas que ao longo do tempo buscaram suas opções de religião e alternativas filantrópicas, para atender suas próprias famílias, amigos e/ou outros cidadãos em dificuldades sociais. Nesse sentido, no ano de 1903, os trabalhadores ferroviários fundaram em Santa Maria uma das suas primordiais entidades de mutualismo em todo Rio Grande do Sul, que foi a “Associação Humanitária de Socorro Mútuos”, caracterizada como um “grêmio operário” destinada a amparar os trabalhadores e suas famílias, no caso de desemprego, doenças graves, falecimentos e nas ações de educação voltadas à alfabetização (FLORES 2017, p.256).

No dizer de Vittorio Bucelli, durante a sua estada em Santa Maria no ano de 1905, citado por Marchiori e Noal Filho (1997, p.104):

A vida social em Santa Maria se desenvolve como na capital do estado: abundam as sociedades políticas, esportivas, de beneficência, de socorro

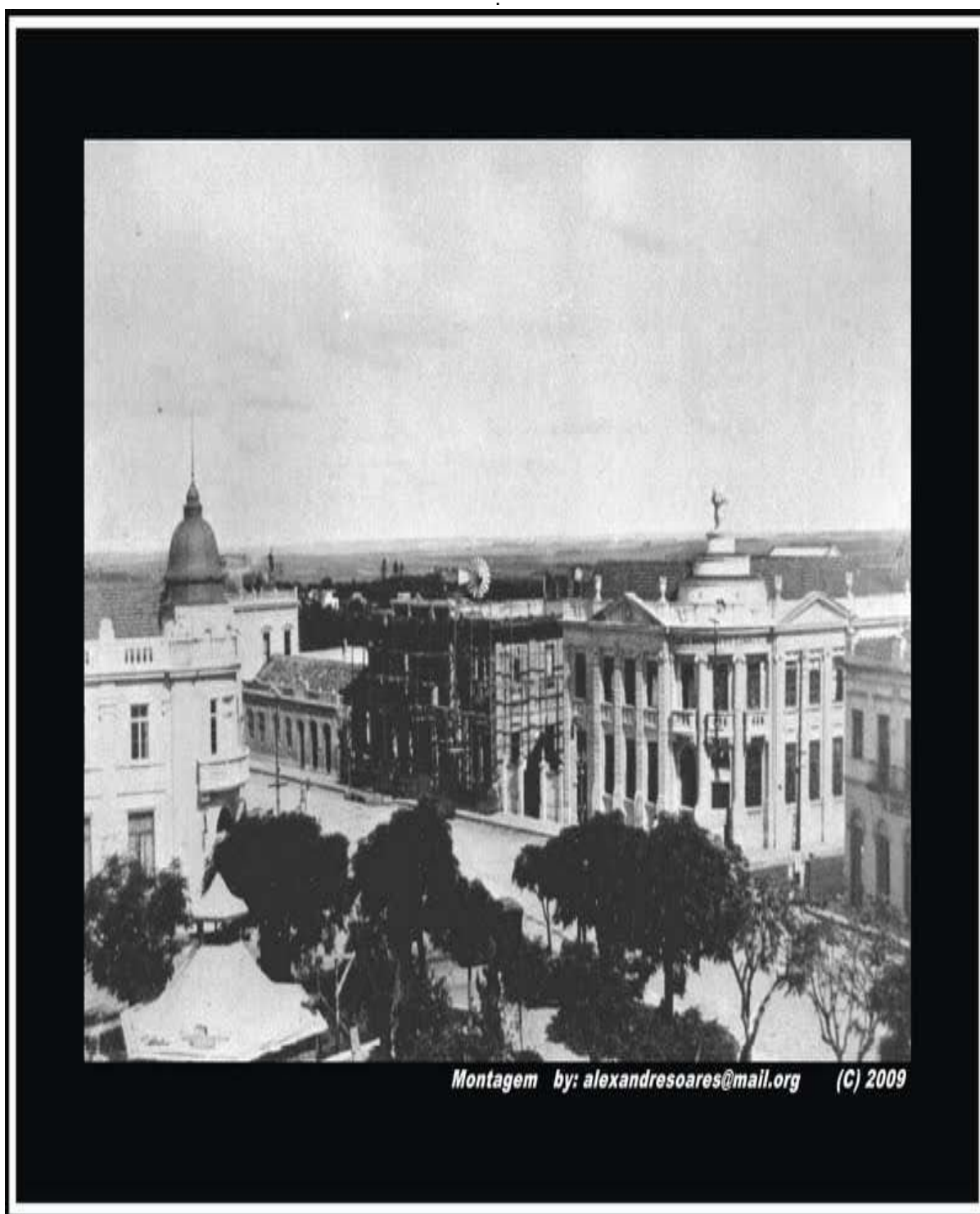
mútuo, educativas, recreativas e religiosas, que devem alcançar um número de trinta: todas mostram vitalidade e vale a pena recordar aquelas que representam as idéias e os elementos predominantes, como os clubes Júlio de Castilho, Caixeiral, Gaúcho, 13 de Maio, as lojas maçônicas Paz e Trabalho e Luz e Fraternidade, a Sociedade de Atiradores Alemães, as italianas Mutuo Socorro e Cristoforo Colombo, a Comunhão Evangélica, aquelas dos cultores de música (todas alemãs) e até mesmo um clube de gentis senhoritas da alta sociedade.

Figura 08- Theatro Treze de Maio Santa Maria, Rio grande do Sul ,1902



Fonte: Santa Maria em Fotos

Figura 09 - Construção do Clube Caixeral 1923.



Fonte: 923, autor Venancio Schleiniger, tomada do prédio da SUCV em construção, PB, reprodução Antônio Isaia, 29,5 x 39,5cm, n.º 49, neg. 01/14, doação Antônio Isaia, mai. 1973, acervo Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

Esta vida social vai refletir no crescimento social da cidade que passará a exigir algumas obras essenciais da qual não estava aparelhada como, por exemplo, hospitais

para atendimento da população que a cada ano aumentava (FLORES, 2017).

Quando da instalação as Compagnie Auxilaire na cidade, além de ter despertado entre os seus habitantes a curiosidade pela presença de belgas e franceses, vislumbrados como referências de muitos elementos da cultura universal, que vinham a se somar aos já residentes portugueses, alemães, italianos e árabes, e logo depois aos judeus de Bessarábia, a estação central passou a ser observada como o local de onde emanavam as grandes mudanças que afetariam a comunidade. Como as pessoas, certamente viriam novas ideias. Da mesma forma, muitas realizações passaram a ser aguardadas pelos santa-marienses. E elas não demoraram a acontecer.

Nas imediações da estação, além dos prédios da empresa, no limiar da finalização do século XIX, a primeira providência foi a construção de moradias para os funcionários a empresa, especialmente destinadas ao pessoal operacional e aos dirigentes administrativos. Esse intento foi caracterizado como uma “vila popular”, típica da realidade industrial europeia, na qual o operário residia nos limites da fábrica. Com isso, em data não precisa, mas possivelmente entre 1903 e 1907, foi edificada uma parcela denominada Vila Belga na cidade (FLORES, 2017).

Nesse sentido, até pelo menos a metade do século XX, estes conjuntos habitacionais concentravam-se próximos dos locais de trabalho, o que facilitava o deslocamento dos operários e o controle disciplinar dos patrões aos costumes morais, incluindo-se, complementarmente, as estruturas de lazer, desportiva e religiosas, representadas por espaços como pavilhões para teatro e bailes, campos de futebol e templos. Contudo, nesses lugares, havia precariedade generalizada de serviços urbanos, a exemplo do saneamento básico, acesso a equipamentos de saúde e locais de abastecimento de alimentos. No caso da Vila Belga, entretanto, sua localização como vila operária era privilegiada, pois a 50 metros da estação central a Cooperativa dos Empregados da VRFGS, constituída em 1913, entidade que possuía estabelecimentos de venda de alimentos, vestuários, utensílios domésticos e comércio de medicamentos, tudo concentrado numa distância a poucos metros do local (FLORES 2017, p. 191).

Figura 10 - Unidade residencial na Vila Belga



Fonte: Foto Ricardo Rocha.

Como demonstração do crescimento da população proletária, e das possíveis influências ideológicas que esta viesse sofrer, devido as dificuldades de sobrevivência apresentadas por muitas famílias, constituídas de número elevado de membros, cujos chefes percebiam salários muitas vezes insuficientes para a manutenção da prole, no ano de 1920 ocorreu a fundação do Círculo Operário de Santa Maria, localizado inicialmente junto ao “Colégio São Luís”, administrado pelos irmãos Maristas. Outra entidade assistencialista foi o Círculo Operário Ferroviário, com a finalidade de apoiar os ferroviários e os trabalhadores do setor industrial e do comércio (FLORES, 2007, p.158-159).

Em 1931, ocorreu a inauguração do hospital denominado Casa de Saúde, obra resultante do cooperativismo ferroviário, cujas instalações e equipamentos modernos requeriam fornecimento permanente de energia. Atendia essa nova e imprescindível demanda, como prioridade máxima da VFRGS, do que sobrava a empresa disponibilizava para a iluminação em vilas próximas ao parque rodoviário local, em

especial para as residências de ferroviários a baixa custo (FLORES ,2017 p. 187).

Por outro lado, o afluxo de trabalhadores a Santa Maria, nos anos seguintes, para atuar nas indústrias, comércio e na própria VFRGS, favoreceu a ocupação de determinados espaços na parte norte da cidade, além das linhas do parque ferroviário, que era constituída de armazéns, pátios de manobras, movimento (meio de controle de rotas e deslocamentos dos trens), carvoaria e lenheira, oficinas, desvios, depósito e estação central numa extensão longitudinal que alcançava aproximadamente 5KM (FLORES 2017, p 175).

Figura 11 - Mancha Ferroviária – Seguindo Trilhos dos Trens.



Fonte:IPHAN

Isso se deveu às facilidades de acesso ao trabalho onde as famílias buscavam provisões para as necessidades diárias. A partir desses aglomerados começaram a surgir vilas formadas no centro dessas malhas férrea, que no decorrer dos anos favorecerá a expansão urbana para as partes leste e oeste da cidade, ocupadas

igualmente pelo proletariado, mantendo as linhas férreas como referencial para os seus habitantes (FLORES, 2017, p 192 e 193). Assim a linha sempre serviu como ponto de referência a outros locais percorridos ou habitados por pessoas que, geralmente, eram membros das famílias dos trabalhadores carris, operários urbanos ou camponeses (FLORES, 2017, p.189).

Figura 12 - Santa Maria -Cooperativa EVFRGS – década 1950



Fonte: prati.com.br

Com a decorrência de tantos trens diários, entre as muitas atividades humanas e econômicas, foi consenso na opinião pública santa-mariense que iniciativas educacionais aconteceram na cidade favorecidas pelas ferrovias, isto é, “passaram a funcionar como verdadeiros catalisadores do ensino da cultura no interior do Rio Grande do Sul, atraindo para Santa Maria os filhos dos fazendeiros das fronteiras oeste e sul e os filhos de agricultores e comerciantes das zonas serrana e missioneiras (ISAIA, 1985, p.89). Dentro dessas importantes iniciativas a Cooperativas dos COOPFER contribuiu na área educacional, com suas escolas de alfabetização e profissionalizantes, as

quais na primeira metade do século XX, fizeram a diferença em termos positivos para educação básica, fundamental e técnica nas cidades que eram núcleos e polos ferroviários do Rio Grande do Sul, bem como nas áreas rurais, juntos as estações de trens.

Os seus destaques as Escolas de Artes e Ofícios, sendo que primordialmente uma foi erigida em 1922, para atender um “Curso Masculino”, que proporcionou ensino fundamental e técnico industrial, posteriormente denominada de Hugo Taylor, e outra em 1924, para atender um Curso feminino de ensino fundamental e magistério, denominada de “Santa Terezinha, ambas situadas em Santa Maria. Escolas que, na primeira metade do século passado, educaram milhares de jovens de famílias ferroviárias, cuja qualidade pedagógica foi reconhecida em muitos países da América e da Europa (FLORES 2017, p.233). Conforme Belém (2000), o Curso feminino era destinado à educação mental e profissional de meninas e moças com cursos de música, desenho, costuras, bordados e trabalhos domésticos.

Figura 13 - Escola de Artes e Ofícios, em Santa Maria



Fonte: Postado por [VALESKA MARIA HUFFEL](#) em [junho 10, 2014](#)

Figura 14 - Escola de Artes e Ofícios, em Santa Maria (ampliada)



Fonte: NEFERS

Seguindo o espírito das suas ações como ex-diretor comercial da Cooperativa dos Ferroviários, o intendente municipal Manoel Ribas fez funcionar na cidade um “Escola Complementar” no ano de 1929, estabelecimento já criados pelo governo estadual em outras cidades, destinados a oferecer educação secundária. Certamente, temos nessa iniciativa uma das iniciativas pioneiras de ensino público em Santa Maria (FLORES, 2007, p 209-210).

Em 1931 foi introduzido o ensino superior em Santa Maria, quando em data de 30 de setembro passou a funcionar a Escola de Farmácia e Odontologia, patrocinada pela Sociedade de Medicina local. Outros, entretanto, juntamente com os professores pioneiros, foram os principais articuladores para a expansão do ensino superior na cidade, como aconteceu com integrantes da família Mariano da Rocha (FLORES, 2007, p.211).

Da mesma forma, até a década de 1950, a Cooperativa implantou mais de cem escolas de alfabetização, sendo alguma delas de educação básica,

com ensino até a 4ª série, todas muito importantes para a educação básica proletária no âmbito da área de educação no Rio Grande do Sul. Foram essa distribuídas ao longo de praticamente todas as linhas da VFRGS, nos entrono das estações não urbanas, que mais tarde serviram de modelo ao governador Leonel Brizola, para a expansão do ensino rural no estado, nas famosa unidade de ensino como “brizoletas”.

Figura 15 - EEEM Cilon Rosa



Fonte: Facebbok

Devido à retração dos serviços educacionais prestados pela COOPFER, forma criados uma série de colégios estaduais na cidade, prestadores de ensino ginásial, científico, clássico e com formação em magistério, destacando-se entre outros o “Cílon Rosa”, “Manoel Ribas”, “Olavo Bilac” e “Maria da Rocha” (FLORES, 2007, p 212).

Figura 16- Colégio Estadual Manoel Ribas



Fonte: Facebook

A vida cultural era constituída de espetáculos de entretenimento para comunidade. Entende-se que, por muito tempo o espaço teatral seria principalmente este. A sublime arte era meramente a do espetáculo e do encontro refinado. A Escola de Teatro Leopoldo Fróes, por exemplo, foi uma continuidade dessa tradição, aprimorando-se e buscando uma ruptura com ela (CORRÊA,2005). O teatro, foi por muito tempo – antes do cinema- o único tipo de diversão existente (FILHO; SILVA, 2022)

Figura 17 - Instituto Estadual de Educação Olavo Bilac



Fonte: [Google](#)

O cinema seria, com o passar dos anos, um sério concorrente ao teatro. Teatro e cinema seriam duas artes a disputarem a preferência do público. Ao buscar nas referências do texto de Schilling, observa-se um claro desprezo em relação ao cinema, com críticas pontuais acerca dos filmes em exibição e apelo ao público pela “sublime arte” (SCHILLIN, 1943, p.7)

O cinema em Santa Maria foi trazido por um diretor de companhia de arte em Buenos Aires, segundo o crítico de cinema Jair Alan e o diretor de cinema Sérgio Assis Brasil (1980). A maravilha do século, como foi anunciada a estreia do primeiro filme em Santa Maria, foi assistido por uma plateia curiosa. Em 1989, ocorreu a primeira exibição, segundo Romeu Beltrão (1979) e foi apresentada pela Companhia de Variedade do teatro Lucinda, dirigida por Germano Alves.

Desta forma, torna-se necessário acentuar o esforço da comunidade santamariense em criar e manter edificações/salas que tivessem capacidade para apresentar espetáculos, fossem peças teatrais, números de canto ou a nascente sétima arte – o cinema. Salas que propiciassem à comunidade tanto à produção teatral ou de companhias de fora, como a produção cinematográfica do país e do mundo.

4. A EXPANSÃO URBANA

Neste capítulo será abordado a expansão urbana de Santa Maria com a implantação ferroviária na cidade para servir de referencial teórico para as estratégias pedagógicas para ativação educativa da antiga rede férrea de Santa Maria-RS

O município de Santa Maria está dividido em três momentos: o primeiro seria a fase em que o núcleo urbano está vinculado às atividades militares da fronteira (desde o final do século XVIII até quase final do século XIX); o segundo, quando se forma que é alvo de grande modernização urbana (desde o século XIX até a década de 1950); e por fim, o terceiro momento, que dá conta do período em que a cidade passa a contar com o ensino superior, com a criação da Faculdade Imaculada Conceição (FIC – 1955) e a Universidade Federal de Santa Maria (USFM), constituindo-se, na sequência, como um polo educacional do interior do Estado. Durante todo esse tempo nunca perdeu suas características de importante centro militar. Porém, perdeu as características de cidade ferroviária e, a partir da década de 1960, passou a ser conhecida como cidade universitária (SILVA; FILHO, 2022, p.451 e 452). Este trabalho irá focar no segundo momento.

Figura 18 – Faculdade Imaculada Conceição (atual UFN).



Fonte: Wikipédia

O contexto geográfico foi cenário ideal para a sedimentação das migrações que consolidaram a característica terciária da cidade incrementada a partir de 1898, quando se iniciou processo de desenvolvimento do transporte ferroviário. Essa atividade gerou espaços como o da estação férrea, da Vila Belga – destinada aos ferroviários, e ainda diversos parques de oficinas com repercussões estruturais na evolução urbana da cidade como incrementos comercial e hoteleiro da Av. Rio Branco e a criação de vilas e bairros adjacentes.

O crescimento pleno de Santa Maria, a partir dos primeiros anos do século XX, também é comprovado pelo alargamento progressivo do seu espaço urbano, o qual, em questão de vinte anos, demonstrou-se pela quantidade de vilas e bairros fora do seu entrono central urbanizado, tomou como referência de localização dos traçados da linha férrea nas partes norte e leste da cidade (FLORES, 2017, p.240). Durante esses vinte anos, a população aumentou de forma considerável, pois de 3.000 passou para 15.000 habitantes, também o número de prédios cresceu de 400 para 1500, já em 1905. Para receber o grande número de viajantes que passavam pela cidade rumo à serra e à fronteira, novos hotéis foram construídos.

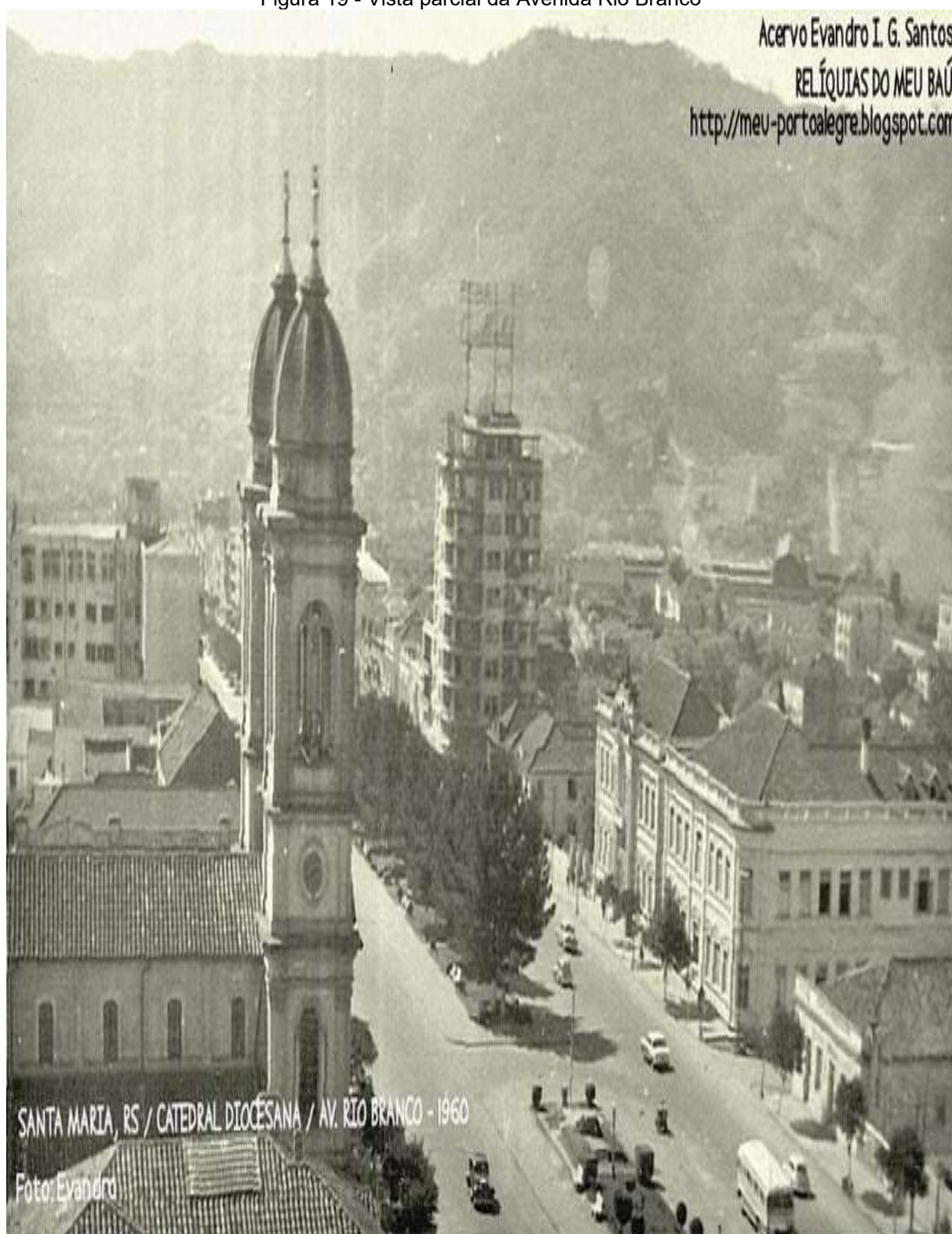
A ligação da estação férrea com o centro faz com que o município crescesse para o norte. Acrescenta Faccin (2014, p. 40) que “grande parte dessa expansão foi causada pela construção de moradias de trabalhadores ligados à ferrovia que buscavam estabelecer residência nas redondezas da linha”. Do outro lado, segundo os trilhos do trem, formou-se o Bairro Itararé que foi construído principalmente por alemães e ferroviários, a partir de 1900 (LOPES ,2002)

Segundo Cardoso (apud CORRÊA, 2005) naquele período, havia um espírito de renovação urbana concretizado pela ferrovia, pelas inovações arquitetônicas e pelas melhorias administrativas, havia, também, um setor ilustrado da cidade que, desde 1877, já realizava “serões dramáticos” e almejava a sintonizada com as modas culturais (o mundo cultural)

Enquanto no “centro” o desenvolvimento era visível, ao final da Avenida Rio Branco, importante artéria do espaço urbano, os trilhos da ferrovia se tornam um marco significativo para o progresso da cidade segundo Viero Figueiredo (2012), pois além de encurtarem distâncias, tornaram Santa Maria atrativa sob o ponto de vista econômico e populacional, sendo o seu período áureo entre 1895 e 1905. Tal expressão e desenvolvimento foi facilitada pelo prolongamento da Avenida Rio Branco

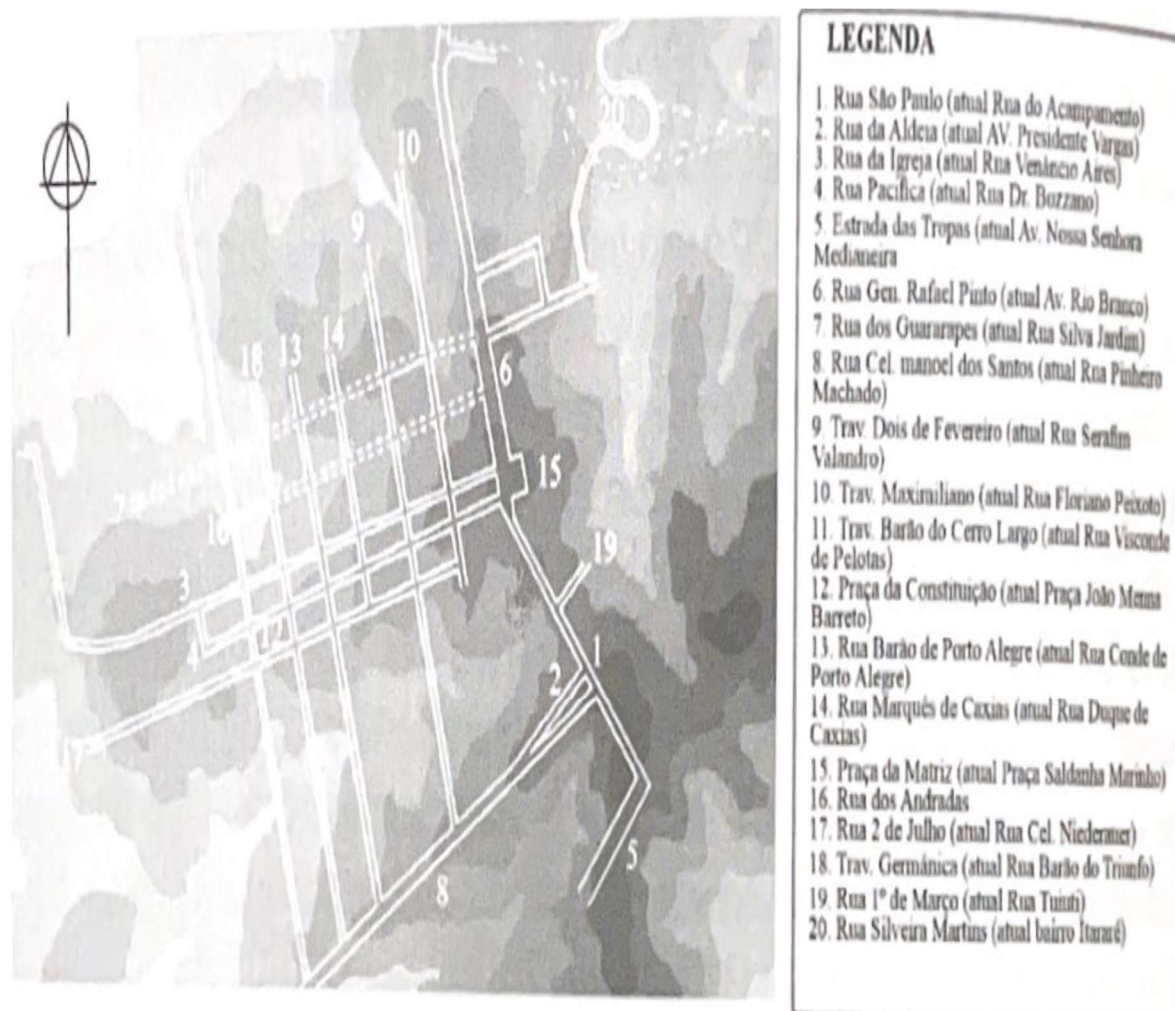
até o largo da estação.

Figura 19 - Vista parcial da Avenida Rio Branco



Fonte: [André Prati](#)

Figura 20 - Santa Maria em 1885



Fonte: Elaborado por Hugo Gomes Blois Filho

Santa Maria no início do século XX já possuía uma malha urbana considerável. O sítio onde a cidade estava assentada era bastante acidentado, tal situação limitava a ocupação, agravada, ainda, pelo número de cursos d'água. O espigão onde estão assentadas as Ruas Acampamento e Comércio, além de ter favorecido a ocupação, possibilitou, também, que duas vias perpendiculares entre si, formassem eixos articuladores da malha urbana (FILHO; SILVA, 2022, p.348), também se intensificou o povoamento de imigrantes europeus. O novo centro ferroviário do estado impulsiona-se com a implantação de novas funções, integradas à economia brasileira, dependente do setor primário exportador, mas que, ao desenvolver novas relações sociais e de produção, tem a sua evolução urbana influenciada pelo crescimento do

setor terciário que ocupa a maior parte da população ativa (FILHO; SILVA, 2022, p.349). Desta forma como existem um relacionamento proporcional entre a demanda da economia, aumento das populações e necessidade de moradia e bens de serviço, que irá implicar na expansão urbana (FILHO; SILVA, 2022, p.453).

Assim, numa tentativa de disciplinar a ocupação desses espaços e reconhecer o valor venal das diferentes áreas da cidade, contempladas ou não com os serviços públicos e infraestrutura, pelo Decreto-Lei nº 74 de 1948, Santa Maria foi dividida em zonas delimitadas. Divisão que significava maior ou menor incidência de impostos, sendo considerado o eixo sul-norte a área mais valorizada da cidade, entre a zona central e a Gare da via-férrea.

Nesse cenário, a Avenida Rio Branco se consolidou como a via que fazia a ligação entre a Estação ferroviária e o núcleo urbano pré-existente, vindo a comportar uma série de equipamentos comerciais e de serviço, com destaque para a rede hoteleira. Tal condição conferiu um caráter de centralidade à Avenida Rio Branco e seu entorno, além de impulsionar a urbanização ao setor norte da cidade, em área para além dos trilhos da ferrovia.

Figura 21 - Estação Férrea de Santa Maria 2014



Fonte: Claudemir Pereira

Figura 22 - Estação Férrea de Santa Maria 2025



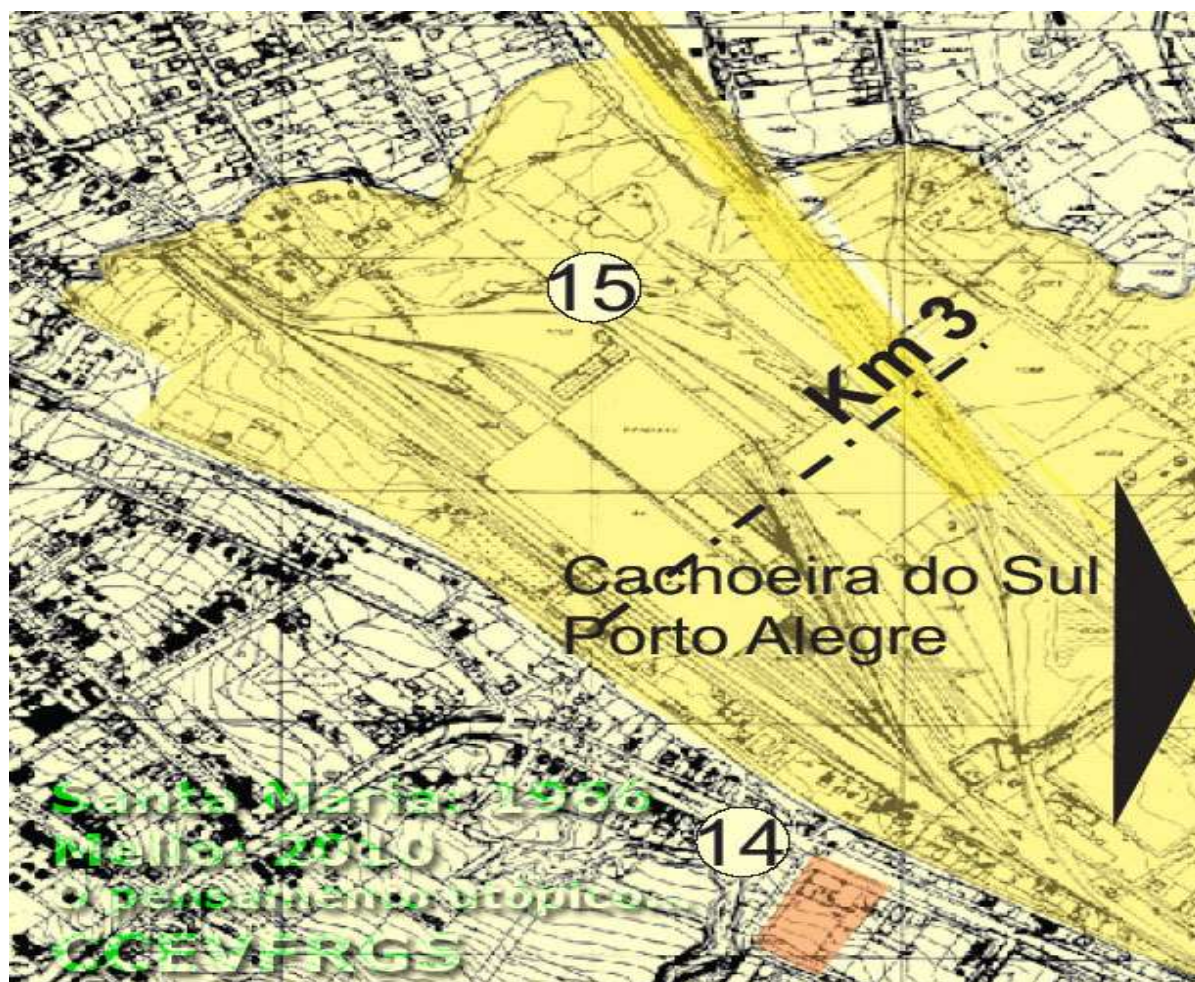
Fonte: o autor

Dessa forma, é perceptível a transformação do cenário urbano vivido pela cidade de Santa Maria, com a instalação da estrada de ferro. De acordo com Faccin (2014, p. 39) “a área da Avenida Rio Branco passou a ser uma importante zona de comércio e prestação de serviços, buscando atender às novas demandas que chegavam junto com os trens na Estação, como a necessidade de oferta de hotéis, bares e restaurantes. É desta época, também, a instalação dos primeiros estabelecimentos bancários na cidade.

A ferrovia marcou profundamente a história de Santa Maria: sua condição de importante entroncamento influenciou de forma significativa a economia e a cultura. Mas a ferrovia exerceu também papel fundamental como indutora do crescimento urbano, condicionando o arranjo espacial, o expandindo e consolidando. A partir da década de 1930, o tecido urbano foi se estendendo também para o leste e para o oeste, seguindo o traçado da linha férrea, e do parque ferroviário em expansão desde a década anterior, para suprir a necessidade de melhoria na infraestrutura de apoio. O conjunto das instalações ferroviárias, atualmente, se concentra entre o Km 3 da linha férrea em direção à Porto Alegre, onde ficam as oficinas, e o Km 2 na direção da fronteira, onde estão localizados os armazéns da VFRGS, num grande sítio urbano

que é conhecido como a Mancha Ferroviária.

Figura 23 - (15) Oficinas; (14) Armazém, açougue, farmácia, matadouro e salsicharia da CCEVFRGS na “mancha ferroviária do Km 3 no levantamento aerofotogramétrico de 1966



Fonte: Centro-Oeste - Brasil

Nos anos 1960, porém, diversifica-se a configuração urbana do município com a instalação da Base Aérea (BASM) e da Universidade Federal (UFSM), ambas localizadas ao leste da cidade, distantes do núcleo urbano. Nessa época, há também um declínio das atividades ferroviárias que refletiam uma tendência a estagnação do setor e do cotidiano ao redor da ferrovia deram um clima de urbanidade que modificou Santa Maria, a sintonizando com os grandes centros; outros dois elementos modernizastes, “as universidades e as bases militares, justificam em grande medida o intenso fluxo de pessoas oriundas de diferentes regiões [...], configurando uma aura cosmopolita ao município” (FACCIN, s/d ,116).

Figura 24 - Base Aérea de Santa Maria



Fonte: [Wikipédia](#)

Figura 25 – UFSM



Fonte: Diário de Santa Maria

Outros autores também descrevem a importância da Estação Férrea para o município de Santa Maria. Lopes (2002) relatou que a ferrovia foi de extrema importância para o desenvolvimento da cidade, transformando a paisagem ao redor da estação férrea. E acrescenta:

No caso de Santa Maria, é indiscutível o papel da ferrovia como indutora do crescimento da cidade e como condicionante do arranjo espacial dos elementos que a compõem. Assim, ao redor da estação central, configurou-se uma área especial, caracterizada por sua importância cultural e paisagística, e identificada pela concentração de atividades relacionadas com a ferrovia - como a Vila Belga, a Escola Estadual Manoel Ribas, a Sede da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, o Clube dos Ferroviários, a Escola Hugo Taylor e a própria Avenida Rio Branco (artéria principal de ligação entre o centro urbanos propriamente constituído e a estação férrea) (SCHLEE Apud LOPES, 2002, p. 102).

São inegáveis os benefícios que a ferrovia trouxe à cidade de Santa Maria, em diversos aspectos relacionados ao desenvolvimento urbano, oportunizando o surgimento de infraestrutura, novos e variados negócios, redefinindo o movimento de expansão urbana e promovendo a comunicação e a integração.

5. PATRIMÔNIO CULTURAL

Neste capítulo será abordado o patrimônio cultural construído na cidade de Santa Maria com a implantação ferroviária e o legado dos ferroviários para gerações futuras.

O patrimônio possui as mais variedades e inúmeras relações com a identidade. Como atributo coletivo, o patrimônio é um elemento fundamental na construção da identidade social/cultural e, simultaneamente, é a própria materialização da identidade e um grupo/sociedade, contribuindo para manter e preservar a identidade de uma nação, daí a identidade nacional de um grupo étnico, comunidade religiosa, tribo, clã, família (CHOAY, 1992).

Quando se fala em patrimônio cultural é inevitável falar sobre legado, sobre algo que queremos preservar e salvaguardar e, para isso, nos deparemos com conceitos importantes como a memória e a identidade, sem os quais não há sentido em preservar.

O Sítio Ferroviário de Santa Maria, no Rio Grande do Sul, é um patrimônio histórico e cultural da cidade que abriga relíquias e experiências imersivas sobre a história do transporte ferroviário, que é composto por um complexo de edificações que pertencem a rede ferroviária do Rio Grande do Sul, como a Estação Férrea, as casas da Vila Belga, o Colégio Manoel Ribas e os prédios da COOPFER (Cooperativa dos Funcionários da Ferrovia).

São estes patrimônios que precisam serem preservados, pois representam o legado dos ferroviários e da comunidade santa-mariense e para que isso se venha a tornar uma realidade se necessita políticas públicas, fiscalização dos órgãos públicos e a desenvolvimento de uma conscientização sobre educação patrimonial. A educação patrimonial não está vinculada somente a rede de ensino, ao docente e aos discentes, ela é uma sinergia da comunidade escolar com os órgãos públicas e de políticas públicas adequadas. A seguir iremos identificar alguns patrimônios culturais que possuem vínculos com o legado ferroviário.

No Bairro Itararé, na rua Antônio Dias, está localizado o Monumento ao Ferroviário. Sua inauguração ocorreu em 1934, quando o governador da época, General José Antônio Flores da Cunha quis homenagear os trabalhadores das estradas de ferro por sua participação na revolução de 1930. Do local, pode-se ter uma vista panorâmica de Santa Maria (MORALES, 2008, p. 172).

Figura 26 – Monumento do ferroviário (1934)



Fonte: Fotografia não identificado. Arquivo Fotográfico UFSM.1974.120.006.

Figura 27 – Monumento Ferroviário (Atual)



Fonte: Tripadivisor

Figura 28 – Monumento Ferroviário (Atual)



Fonte: Tripadivisor

Figura 29 – Estação Férrea de Santa Maria



Fonte IPHAE

A estação Férrea De Santa Maria é um conjunto arquitetônico de estética muito simples e formal com o mínimo de decoração, formado por vários pavilhões inaugurados entre 1899 e 1900. De tipologia comum a outras estações ferroviárias do sul do país, ali funcionavam escritório e venda de passagens, armazéns, restaurantes e sanitários.

A Estação da Viação Férrea começou a ser construída por um decreto imperial de 1873. A data certa da inauguração, porém, ainda é discutida. Alguns autores trazem como sendo 1885, outros falam em 1899 e 1900. O estilo do prédio, hoje chamado de Gare, foi projetado pelo engenheiro Teixeira Lopes, com influência das arquiteturas belga e inglesa. O terreno foi doado por Ernesto Beck. Inicialmente, a Gare contava com o prédio central de dois andares e com um anexo que não existe mais. No começo de 1920, quando a rede ferroviária era administrada pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), foram construídas a plataforma coberta de embarque e desembarque e alguns armazéns. O tráfego de passageiros foi extinto no início da década de 1980. Alguns dos espaços da Estação foram alugados ou cedidos

às empresas atacadistas ainda usuárias do transporte ferroviário. Após a privatização da RFFSA, em 1997, o prédio da Estação Santa Maria ficou em estado de abandono. Em 1999 houve novo incêndio. Neste mesmo ano foi firmado convênio com a prefeitura para o uso da Estação. A Mancha Ferroviária foi tombada pelo município em 24.08.2000, pelo decreto 285/00 e a Gare foi tombada como patrimônio histórico do RGS em 2000. Em 2007, um projeto da Caixa deu início à reforma do local.

Com a privatização da Rede ocorrida na década de 90, a Gare sofreu o descaso e abandono por parte da empresa que adquiriu o complexo e acabou sendo alvo de vários incêndios criminosos. Hoje, sob a proteção da Prefeitura Municipal, vem sendo aproveitada como espaço cultural e faz parte de um projeto de revitalização de todo o patrimônio arquitetônico que se relaciona com a memória ferroviária local – a Mancha Ferroviária.

A Lei 11.483 (Brasil,2007), atribuiu ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) a responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA), bem como zelar pela sua guarda e manutenção. Desde então o Instituto avalia, dentre todo o espólio oriundo da extinta RFFSA, quais são os bens detentores de valor histórico, artístico e cultural. O patrimônio ferroviário oriundo da RFFSA engloba bens imóveis e móveis, incluindo desde edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais. Segundo inventário da ferrovia, são mais de 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis, classificados como de valor histórico pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE), desenvolvido pelo Ministério dos Transportes, instituição até então responsável pela gestão da RFFSA.

A gestão desse acervo constitui uma nova atribuição do IPHAN e, para responder à demanda, foi instituída a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, por meio da Portaria Iphan nº 407/2010, com 639 bens inscritos até 15 de dezembro de 2015. Para inscrição na Lista, os bens são avaliados pela equipe técnica da Superintendência do Estado onde estão localizados e, posteriormente, passam por apreciação da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário (CAPCF), cuja decisão é homologada pela Presidência do Iphan.

Os bens não operacionais são transferidos ao Instituto, enquanto bens operacionais continuam sob responsabilidade do DNIT, que atua em parceria com o Iphan visando à preservação desses bens. Esse procedimento aplica-se, exclusivamente, aos bens oriundos do espólio da extinta RFFSA. Os bens que não pertenciam à Rede, quando de sua extinção, não são enquadrados nessa legislação, podendo, entretanto, ser objeto de Tombamento, Decreto Lei nº 25 (Brasil,1937), aplicado a bens móveis e imóveis), ou ao Registro, Decreto Lei nº 3.551(Brasil,2000), aplicado ao patrimônio imaterial

Figura 30 - A Casa da Vila Belga à R. André Marques, nº 167



Fonte: IPHAN

Em 1907 (data mais provável) foi inaugurada a Vila Belga, para alojar os funcionários da Auxiliare. A cidade passou por uma fase de grande desenvolvimento na área da educação e de um forte movimento sindical

Figura 31 – Clube da Vila Belga



Fonte: Google Street View

Figura 32 – Colégio Estadual Manoel Ribas



Fonte: Google Street View

O atual Colégio Estadual Manoel Ribas foi inaugurado em 1930, como escola de artes e ofícios voltada para a educação feminina. O prédio foi restaurado em 1997.

Figura 33- Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do RS



Fonte: o autor

A Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do RS foi fundada em 1913, localizando sua sede em Santa Maria. Com um projeto que visava o desenvolvimento social, econômico e cultural de seus associados, formou uma espécie de rede que abrangia grande parte do estado, localizando filiais em diversas cidades. Por meio dos prédios que ocupou com suas atividades de comércio, saúde e educação, foi responsável pela transformação de espaços em escala urbana e regional. Em Santa Maria RS foram localizados os principais edifícios da instituição, como as Escolas de Artes e Ofícios Masculina e Feminina, a Casa de Saúde, a sede da instituição bem como um aparato de Armazéns, Farmácia, Açougue, Padaria e pequenas Fábricas distribuídos em três diferentes pontos da cidade, sempre atrelados à núcleos de trabalhadores ferroviários. Do ápice de sua gestão até sua completa decadência influenciada por diferentes fatores, a Cooperativa de Consumo dos

Empregados da Viação Férrea do RS construiu um vasto patrimônio edificado que aos poucos foi sendo degradado. No caso especial de Santa Maria, alguns prédios foram desapropriados via ações judiciais e outros vendidos para sanar dívidas.

Gerenciada por Manoel Ribas até 1920, a Cooperativa foi responsável pela criação da Escola de Artes e Ofícios – seção masculina (1918-1921), mais tarde Escola Industrial Hugo Taylor (1943), Escola Santa Teresinha – seção feminina (1927-1930), atual Colégio Estadual Manoel Ribas, Hospital Casa de Saúde (1931-1933), farmácia (1917), que é um dos prédios de intervenção do futuro projeto arquitetônico da autora, açougue (1920), padaria e fábrica de bolachas (1962), depósitos e instituições administradas pela Cooperativa, além de alfaiataria, fábrica de sabão, torrefação e moagem de café (SCHLEE, 2002).

Portanto, a Cooperativa, além de garantir a saúde dos cooperados e dependentes, se destacou na área de educação com as escolas instaladas em Santa Maria e ao longo da ferrovia, com as chamadas escolas turmeiras. Esse projeto teve início com o Irmão Marista Estanislau José que chefiou o Departamento de Ensino e Educação da Cooperativa de Consumo dos Empregados da V.F.R.G.S de 1932 a 1967. Além das escolas, o Irmão Estanislau foi o precursor no plantio da soja, entregando parte da colheita para a implementação da refeição das crianças ferroviárias ao longo da linha férrea, e se preocupou em fornecer para elas leite vindo de cabras compradas com doações e empréstimos. Por essa razão, ele era chamado de “Padre das cabras” (RIO GRANDE DO SUL, 2002).

A Cooperativa, seus cooperados e as Escolas ligadas a ela produziam quase tudo que era vendido na cidade. Na Escola Santa Terezinha, atual Manoel Ribas, as Irmãs Franciscanas ensinavam, inspiradas nas escolas francesas, disciplinas profissionalizantes, como culinária, corte e bordado, economia doméstica e música, além das matérias tradicionais (BELTRAME, 2001).

Na Escola Industrial Hugo Taylor, edificada na avenida Rio Branco, foram ensinadas, além das matérias oficiais, marcenaria, Máquinas e Instalações Elétricas e Mecânica de Máquinas (SOUZA, 1958). Por essa razão, os alunos que concluíam cursos nestas áreas tinham emprego garantido em alguns Estados da Federação, e os produtos produzidos por eles, como móveis e vestuário, davam facilidade na aquisição de bens pelos cooperados. Na década de 1915 a 1925, foram importados da Europa, através da Cooperativa, tecidos da Inglaterra, vinhos, jornais e perfumes da França, relógios da Suíça, além da marca Tissot ou Omega (DOMINGUES, 2013).

Figura 34 - Armazéns da COOPFER



Fonte: Google Street View

De acordo com relatos feitos em entrevista com A e B, foram construídos os depósitos primeiramente e, mais tarde, a farmácia. A data de construção das edificações não é descrita em nenhum documento, mas, de acordo com os entrevistados, seria em torno de 1903 a 1913 pela Cia. Auxiliare. Telmo relatou, também, que, em 1917, quando a Viação Férrea do Rio Grande do Sul assumiu a linha férrea, essa tornou-se “proprietária” dos prédios, mas foi a COOPFER que passou a administrá-los com os usos que lhes eram atribuídos. A razão para a criação dos depósitos e da farmácia foi a de se ter um lugar para armazenamento dos muitos produtos da Cooperativa, que precisavam ser estocados próximos à Estação, e o de se ter um local de fornecimento e estocagem de medicamentos (SOARES, 2016).

Com o fim da Cooperativa dos Ferroviários, no final da década de 80, os depósitos tiveram o encerramento de suas atividades e, da mesma forma e por falta de investimentos, a farmácia fechou no começo da década de 90. Após as edificações entraram em processo de degradação pelo tempo e por falta de uso, até que foram alugadas e reparadas em torno de dez anos depois. Em 2012, após serem tombadas

pelo IPHAE, as edificações tiveram suas fachadas restauradas, no entanto, ainda precisariam de uma restauração em todo o conjunto.

Os três armazéns eram grandes pavilhões, contabilizando 1.098,81 m², com paredes externas estruturais (alvenaria autoportante) e treliças reforçadas, de madeira nobre, para não precisar de pilares no projeto.

Figura 35 – Fábrica de Sabão



Fonte : Google Street View

A Fábrica de Sabão foi tombada pela Prefeitura Municipal de Santa Maria-RS por sua importância cultural para a cidade.

6. CONTEXTUALIZAÇÃO

Neste capítulo será abordado uma contextualização sobre estratégias pedagógicas, atividades educativas e tópicos que embasaram os objetivos deste trabalho.

6.1 Estratégias pedagógicas e atividades educativas

As estratégias pedagógicas e atividades educativas são previstas na BNCC atual, no entanto apresentam características distintas conforme quadro abaixo:

Quadro 02: Processo de Ensino-Aprendizagem

CARACTERÍSTICAS/PROCESSO DE ENSINO- APRENDIZAGEM	ESTRATÉGIA PEDAGÓGICA	ATIVIDADE EDUCATIVA
Definição	São planos e métodos utilizados pelos educadores para organizar e conduzir o processo de ensino-aprendizagem, com o objetivo de facilitar a aquisição de conhecimento, o desenvolvimento de habilidades e a formação de atitudes.	São ações práticas e tarefas planejadas para aplicar as estratégias pedagógicas, colocando em prática os conteúdos e objetivos educacionais.
Objetivo	Maximizar o engajamento, facilitar a compreensão e promover um aprendizado significativo e contextualizado.	Facilitar a aplicação prática do conhecimento, desenvolver habilidades específicas e avaliar o aprendizado.
Natureza	Mais amplas e flexíveis, abrangendo a escolha de métodos, recursos didáticos e formas de avaliação.	Mais específicas e direcionadas, consistindo em tarefas concretas realizadas pelos alunos
Foco	Orientam como ensinar, definindo abordagens metodológicas e modos de interação	Determinam o que fazer para atingir os objetivos de aprendizagem.

Fonte : BNCC , 2017

Ao comparar a estratégias pedagógicas com a atividade educacional na quadro acima pode se identificar as diferenças essenciais entre ambas. Enquanto a estratégia pedagógica são plano gerais e abordagens utilizadas pelo educador para orientar o como ensinar, na atividade educativa são ações práticas e tarefas realizadas pelos alunos para aplicar o que foi ensinado.

Por fim, na estratégia pedagógica, lhe direciona como ensinar e na atividade educativa, o que fazer. Neste sentido, passo a abordar os tipos de estratégias pedagógicas e atividades educativas que podem ser empregadas para o meu trabalho.

6.1.2 Estratégias Pedagógicas

A BNCC (2017) não apresenta uma lista fechada e exclusiva de estratégias pedagógicas, mas estabelece diretrizes e princípios que orientam a prática docente para promover a aprendizagem significativa e o desenvolvimento integral dos alunos.

6.1.2.1 Aprendizagem Baseada em Problemas (ABP)

A Aprendizagem Baseada em Problemas (ABP) é apresentada na BNCC como uma abordagem pedagógica que promove a aprendizagem ativa e significativa, permitindo que os alunos se envolvam em projetos que conectam diferentes áreas do conhecimento. A BNCC destaca a ABP como uma estratégia que favorece o desenvolvimento de competências e habilidades essenciais para a formação integral dos estudantes. As principais aspectos da ABP na BNCC são:

- **Integração de Conhecimentos:** A ABP permite que os alunos integrem conhecimentos de diversas disciplinas, promovendo uma visão mais holística e contextualizada do aprendizado. Isso está alinhado com a proposta de interdisciplinaridade da BNCC, que busca conectar conteúdos e experiências;
- **Desenvolvimento de Competências:** A BNCC enfatiza que a ABP deve ser utilizada para desenvolver competências gerais, como a capacidade de resolver problemas, trabalhar em equipe, comunicar-se efetivamente e pensar criticamente. Os projetos devem ser desafiadores e relevantes para a realidade dos alunos:
- **Protagonismo do Aluno:** A ABP coloca os alunos no centro do processo de aprendizagem, incentivando-os a serem protagonistas de sua educação. Eles têm a oportunidade de escolher temas de interesse, formular perguntas, investigar e apresentar soluções, o que estimula a autonomia e a responsabilidade;
- **Contextualização e Relevância:** A BNCC sugere que os projetos sejam contextualizados, abordando questões reais e relevantes para a comunidade e o mundo em que os alunos vivem. Isso ajuda a tornar a aprendizagem mais significativa e engajadora;
- **Avaliação Formativa:** A avaliação na ABP deve ser contínua e formativa, focando no processo de aprendizagem e no desenvolvimento das competências ao longo do projeto, em vez de apenas nos resultados finais; e

- **Colaboração e Trabalho em Equipe:** A ABP promove a colaboração entre os alunos, incentivando o trabalho em equipe e a troca de ideias, o que é fundamental para o desenvolvimento de habilidades sociais e emocionais.

A abordagem desta estratégia encontra-se nos apêndices “A”, “C”, “D”, “H” e “I”.

6.1.2.2 Ensino Híbrido

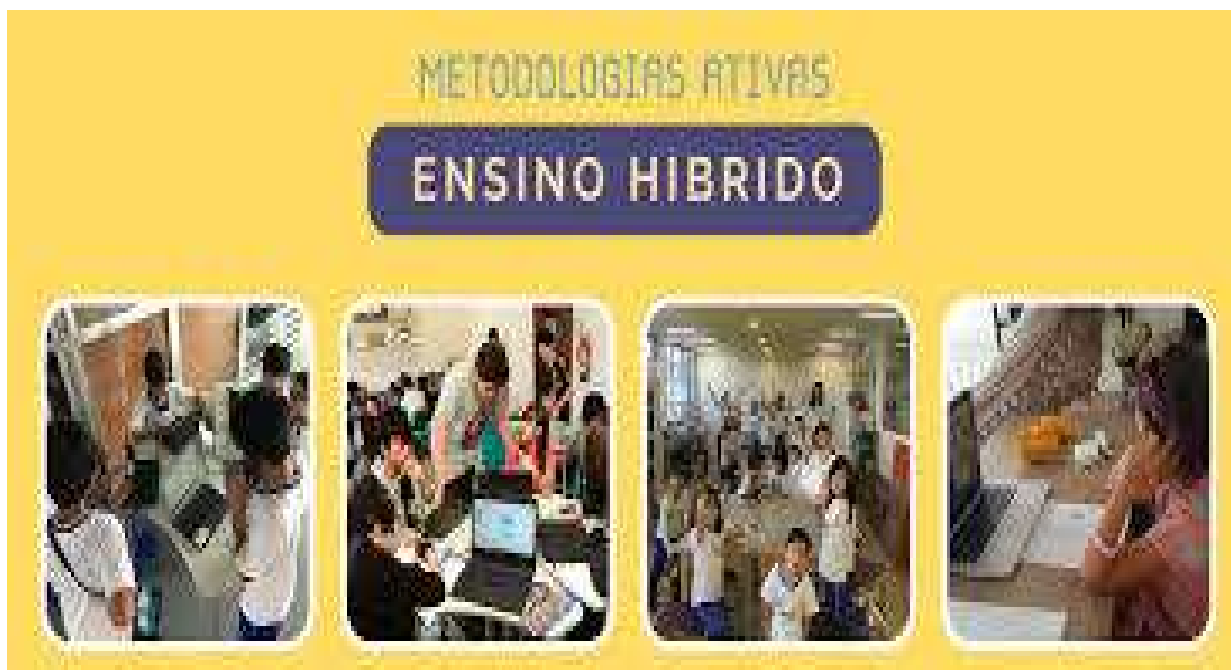
O ensino híbrido (Figura 1) é abordado na BNCC como uma estratégia pedagógica que combina atividades presenciais e online, permitindo uma maior flexibilidade e personalização do processo de aprendizagem. A BNCC reconhece a importância de integrar diferentes modalidades de ensino para atender às necessidades e ritmos de aprendizagem dos alunos. Aqui estão alguns pontos-chave sobre como o ensino híbrido é apresentado na BNCC:

- **Flexibilidade e Personalização:** O ensino híbrido permite que os alunos tenham acesso a diferentes recursos e formas de aprendizagem, adaptando-se às suas necessidades individuais. A BNCC enfatiza a importância de considerar as particularidades dos estudantes e os contextos locais na elaboração do currículo;
- **Integração de Tecnologias:** A BNCC incentiva o uso de tecnologias digitais como ferramentas para enriquecer o processo de ensino-aprendizagem. O ensino híbrido se beneficia da utilização de plataformas online, recursos multimídia e outras tecnologias que podem complementar as atividades presenciais;
- **Aprendizagem Ativa:** O ensino híbrido promove a aprendizagem ativa, onde os alunos são incentivados a participar ativamente do seu processo de aprendizagem, seja em atividades presenciais ou online. Isso está alinhado com a proposta da BNCC de desenvolver competências e habilidades essenciais;
- **Colaboração e Interação:** A BNCC destaca a importância da interação e colaboração entre os alunos, que pode ser facilitada por meio de atividades online. O ensino híbrido pode promover o trabalho em grupo, discussões e projetos colaborativos, tanto no ambiente físico quanto virtual;
- **Avaliação Contínua:** A avaliação no contexto do ensino híbrido deve ser contínua e formativa, permitindo que os educadores acompanhem o progresso dos alunos em diferentes modalidades de aprendizagem. A BNCC sugere que a avaliação deve focar no desenvolvimento das competências ao longo do processo; e

- Contextualização: A BNCC enfatiza que as atividades de ensino híbrido devem ser contextualizadas, abordando temas relevantes para a realidade dos alunos e promovendo a aplicação prática do conhecimento.

A abordagem desta estratégia encontra-se nos apêndices “B” e “D”.

Figura 36- Ensino Híbrido



Fonte: Centro Educacional Pioneiro

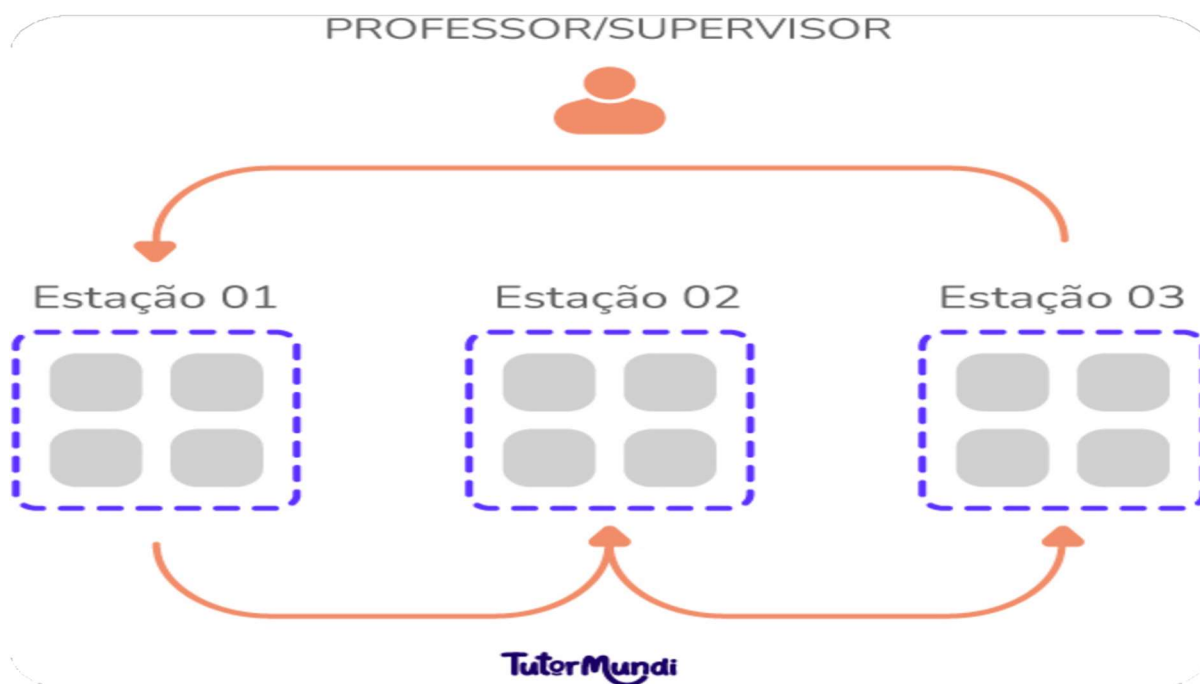
6.1.2.3 Rotação por estações

A rotação por estações (Figura 02) é uma metodologia ativa de aprendizagem que tem se mostrado uma excelente estratégia pedagógica para dinamizar as aulas e potencializar o ensino, em que os alunos passam por um circuito de estações durante o período de uma aula ou 50 minutos. Esse tempo pode ser adaptado segundo às necessidades.

As estações são independentes umas da outra, ou seja, não pode haver pré-requisitos, o que torna a rotação possível. Além disso, os estudantes participam delas divididos em grupos de poucos alunos, facilitando o aprendizado.

A abordagem desta estratégia encontra-se no apêndice “B”.

Figura 37- Rotação por estação



Fonte: Tutor Mundi, 2023

6.1.2.4 Gamificação

Utiliza elementos de jogos (como desafios, pontuações e recompensas) para engajar os alunos, tornando o processo de aprendizagem mais divertido e interativo. Existem diversos sites que produzem jogos educativos de forma fácil para os professores, alguns deles são Quizziz, Kahoot, Wordwall e o Flippity

Além disso, podem ser utilizadas como estratégias de ensino a aprendizagem como a Cooperativa, na qual os alunos trabalham em pequenos grupos para alcançar objetivos comuns. Isso estimula a troca de conhecimentos e o desenvolvimento de habilidades sociais, além de reforçar a responsabilidade mútua pelo aprendizado. O Método de Estudo de Caso, onde os alunos analisam e discutem casos práticos que estão relacionados ao conteúdo da disciplina, ajudando-os a aplicar o conhecimento teórico em contextos reais e desenvolver pensamento crítico.

O emprego de mapas Conceituais, que utilizados para organizar visualmente o conhecimento, facilitando a compreensão e a memorização de conceitos complexos. Essa estratégia ajuda os alunos a fazerem conexões entre diferentes tópicos. Além do Brainstorm, na qual os alunos conhecidos como, “tempestade de ideias”, é como

uma chuva de sugestões, uma chuva de ideias colocadas no papel por uma pessoa ou por um grupo. Tudo precisa ser escrito, todas as ideias devem ser colocadas no papel ou na lousa em um primeiro momento e, em seguida, deve-se ir fazendo conexões entre as ideias, selecionando as melhores, organizando em grupos, analisando cada uma delas. Isso cria um grande processo mental que contribui muito para a aprendizagem dos alunos.

A abordagem desta estratégia encontra-se no apêndice “G”.

Figura 38 - Gamificação



Fonte: Comissão Especial de Informática na Educação

6.1.2.5 Projeto Interdisciplinar

A BNCC apresenta a interdisciplinaridade como uma abordagem pedagógica essencial para a formação integral dos estudantes, promovendo a conexão entre diferentes áreas do conhecimento e a aplicação prática do que é aprendido. Aqui estão os principais aspectos sobre como a interdisciplinaridade é abordada na BNCC:

- **Integração de Saberes:** A BNCC enfatiza a importância de integrar diferentes áreas do conhecimento, permitindo que os alunos compreendam as inter-relações entre os conteúdos. Essa abordagem ajuda os estudantes a desenvolver

uma visão mais holística e contextualizada do aprendizado, favorecendo a construção de conhecimentos significativos;

- **Contextualização da Aprendizagem:** A interdisciplinaridade na BNCC busca contextualizar os conteúdos, relacionando-os com a realidade dos alunos e com questões do cotidiano. Isso torna a aprendizagem mais relevante e significativa, estimulando o interesse e a motivação dos estudantes;

- **Desenvolvimento de Competências:** A BNCC propõe que a interdisciplinaridade contribua para o desenvolvimento das competências gerais, como a capacidade de resolver problemas complexos, pensar criticamente e trabalhar em equipe. Essas competências são fundamentais para a formação de cidadãos preparados para os desafios do século XXI;

- **Projetos Interdisciplinares:** A BNCC sugere a realização de projetos interdisciplinares que envolvam a colaboração entre diferentes disciplinas. Esses projetos permitem que os alunos explorem temas de forma mais abrangente, desenvolvendo habilidades de pesquisa, análise e síntese;

- **Formação de Professores:** A BNCC reconhece a necessidade de formação continuada para os educadores, a fim de que possam implementar práticas interdisciplinares de maneira eficaz. Os professores devem ser capacitados para planejar e executar atividades que integrem diferentes áreas do conhecimento; e

- **Flexibilidade Curricular:** A BNCC propõe um currículo flexível que permita a articulação entre as disciplinas, possibilitando que as escolas adaptem suas propostas pedagógicas de acordo com as necessidades e interesses dos alunos. Essa flexibilidade é fundamental para a implementação da interdisciplinaridade.

A abordagem desta estratégia encontra-se nos apêndices “E” e “F”.

Figura 39 - Projeto Interdisciplinar



Fonte: InfoEscola

6.1.2.6 Sala de aula invertida

A sala de aula invertida é uma estratégia metodológica em que o método é invertido. O aluno não “aprende” em sala de aula, mas sim em casa.

O Aluno estuda o conteúdo teórico em casa, por meio de leituras ou vídeos, e utilizam o tempo em sala para atividades práticas e discussões, promovendo uma aprendizagem mais ativas

Então, em sala de aula, o aluno vai aplicar esses conhecimentos através da resolução de problemas, de um seminário, algum trabalho em grupo ou até um quiz ou questionário.

6.1.2.7 Aprendizagem Cooperativa

Essa é uma técnica já conhecida, onde os estudantes se reúnem em grupos para analisar e discutir os conteúdos sugeridos.

Esse tipo de trabalho conduz os alunos à reflexão analítica, interpretação, consideração de diferentes hipóteses e explicação das conclusões

A abordagem desta estratégia encontra-se nos apêndices “F”, “H” e “I”.

6.1.3 Atividade Educativa

As atividades educacionais são projetadas para facilitar o processo de ensino-aprendizagem, estimulando o desenvolvimento cognitivo, emocional, social e psicomotor, podendo ser exploradas conforma a tabela abaixo:

Quadro 03 – Atividade Educativas

ATIVIDADE EDUCATIVA	CARACTERÍSTICA	APÊNDICES
Aulas expositivas	Transmissão direta de conhecimentos por meio de explicações, geralmente acompanhadas de recursos visuais como slides.	D, E, F, G, H e I
Atividades práticas	Experimentos, oficinas, atividades manuais ou laboratoriais que permitem aos alunos aplicar na prática o que aprenderam na teoria.	D
Projetos de pesquisa	Investigações orientadas que incentivam a autonomia e o desenvolvimento do pensamento crítico	A
Jogos educativos	Utilização de jogos e dinâmicas para ensinar conteúdos de forma lúdica e interativa.	G
Discussões e debates	Estímulo ao diálogo, à argumentação e à troca de ideias sobre temas específicos.	A, B, E, F, H e I
Visitas externas	Atividades realizadas fora da sala de aula, como visitas a museus, parques, empresas ou outros locais que complementem o aprendizado teórico.	F
Trabalhos em grupo	Atividades colaborativas que promovem a interação social e o desenvolvimento de habilidades como liderança e cooperação.	A, B, D, E, F, G, H e I
Leituras e análises de texto	Interpretação e discussão de textos, livros, artigos ou outras fontes de informação.	B, H e I
Atividades digitais	Uso de plataformas digitais, aplicativos educativos e ferramentas online para o aprendizado interativo.	B, D e G
Avaliações e exercícios	Testes, provas, questionários e exercícios práticos para verificar o aprendizado e fornecer feedback.	A, B, E, F e G
Mapa mental	O mapa mental deve começar com uma única palavra-chave ao centro e ir se desmembrando em tópicos e subtópicos. Desenhos também são bem-vindos! O que for possível para ilustrar.	C

Fonte: Escolas Disruptivas

O Quadro 03 apresenta algumas atividades educativas que alinhadas as estratégias pedagógicas favorecem o produto final deste trabalho.

6.2 O Espírito do Pertencimento

O senso de pertencimento é definido pela experiência de envolvimento pessoal com um sistema relacional ou ambiente de forma que essa pessoa sente que é parte integrada de algo maior, de uma comunidade, de um grupo de pessoas. Você sente vínculo, próximo e aceito pelas pessoas. Mas pertencimento é mais do que sentir que é parte de um grupo. Ele está na verdade conectado com identidade social – um agrupamento de crenças e ideais compartilhados. Um verdadeiro senso de pertencimento você precisa sentir unidade e senso de caráter comum com os membros do grupo, GAZZONI (2024).

O pertencimento (Figura 05) possui várias perspectivas como a psicológica, sociológica, física e espiritual. A psicológica é uma sensação percepção interna, na qual uma pessoa experimenta a sensação de ser valorizada ou ser importante para uma referência externa e vivencia uma conexão entre si o outro; a sociológica é um pertencimento que tem uma conotação de ser membro de um grupo ou ecossistema. que utiliza essa perspectiva de pertencimento poder ser observado e descrito através de comportamentos observáveis como o quando o indivíduo participa de grupos e possui uma rede ativa (*networking*); a física, é a sensação de que algo me pertence como objetos, pessoas, lugares, isto é, a sua casa, os objetos que escolheu colocar no ambiente, as coisas que possuem; e a espiritual é um pertencimento é o relacionamento metafísico com um ser ou lugar que existe em um nível universal (MATHIAS,2023).

Portanto, o senso de pertencimento ocorre na relação com várias referências externas. Isso inclui pessoas, grupos, objetos, organizações, ambientes e dimensões espirituais. Por exemplo: pode ser que alguém experimente um senso de pertencimento com animais, mas tenha um déficit de pertencimento com pessoas. Portanto para analisar o déficit precisamos identificar a referência.

Estar cercado de seres humanos não garante que você estará conectado com as pessoas. O senso de pertencimento é, portanto, um conceito que pressupõe um relacionamento com alguma coisa ou alguém. É uma sucessão de interações de

qualidade ao longo do tempo, suporte mútuo e relação humana autêntica. Impacta diretamente na autoestima das pessoas.

Neste contexto, o trabalho busca a despertar este senso de pertencimento ao município de Santa Maria por intermédio da época áurea da ferrovia.

Figura 40 - Pertencimento



Fonte : SP. Psicólogos

6.3 Patrimônio

A Constituição Federal (Brasil,1988) , em seu Artigo 216, ampliou o conceito de patrimônio estabelecido pelo Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, substituindo a denominação Patrimônio Histórico e Artístico, por Patrimônio Cultural Brasileiro. Essa alteração incorporou o conceito de referência cultural e a definição dos bens passíveis de reconhecimento, sobretudo os de caráter imaterial. A Constituição estabelece ainda a parceria entre o poder público e as comunidades para a promoção e proteção do Patrimônio Cultural Brasileiro, no entanto mantém a gestão do patrimônio e da documentação relativa aos bens sob responsabilidade da administração pública.

Enquanto o Decreto- Lei nº 25 (Brasil,1937) estabelece como patrimônio “o conjunto de bens móveis e imóveis existentes no País e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil,

quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico”. O Artigo 216 da Constituição conceitua patrimônio cultural como sendo 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”.

Nessa redefinição promovida pela Constituição, estão as formas de expressão; os modos de criar, fazer e viver; as criações científicas, artísticas e tecnológicas; as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico

Um elemento cultural se torna um patrimônio histórico quando algum órgão ou entidade especializado no assunto encontra nele as características necessárias para tal e, a partir daí, passam a considerá-lo tombado como patrimônio. Por fim os patrimônios históricos culturais são agrupados de acordo com sua natureza material ou imaterial:

6.3.1 O patrimônio material

O patrimônio material protegido pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) é composto por um conjunto de bens culturais classificados segundo sua natureza, conforme os quatro Livros do Tombo: arqueológico, paisagístico e etnográfico; histórico; belas artes; e das artes aplicadas. A Constituição Federal (Brasil, 1988), em seus artigos 215 e 216, ampliou a noção de patrimônio cultural ao reconhecer a existência de bens culturais de natureza material e imaterial e, também, ao estabelecer outras formas de preservação – como o Registro e o Inventário – além do Tombamento, instituído pelo Decreto-Lei nº. 25 (Brasil 1937), que é adequado, principalmente, à proteção de edificações, paisagens e conjuntos históricos urbanos.

Os bens tombados de natureza material podem ser imóveis como as cidades históricas, sítios arqueológicos e paisagísticos e bens individuais; ou móveis, como coleções arqueológicas, acervos museológicos, documentais, bibliográficos, arquivísticos, videográficos, fotográficos e cinematográficos.

6.3.2 O patrimônio imaterial

Os bens culturais de natureza imaterial dizem respeito àquelas práticas e domínios da vida social que se manifestam em saberes, ofícios e modos de fazer; celebrações; formas de expressão cênicas, plásticas, musicais ou lúdicas; e nos lugares (como mercados, feiras e santuários que abrigam práticas culturais coletivas). A Constituição Federal (Brasil, 1988), em seus artigos 215 e 216, ampliou a noção de patrimônio cultural ao reconhecer a existência de bens culturais de natureza material e imaterial.

Nesses artigos da Constituição, reconhece-se a inclusão, no patrimônio a ser preservado pelo Estado em parceria com a sociedade, dos bens culturais que sejam referências dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira. O patrimônio imaterial é transmitido de geração a geração, constantemente recriado pelas comunidades e grupos em função de seu ambiente, de sua interação com a natureza e de sua história, gerando um sentimento de identidade e continuidade, contribuindo para promover o respeito à diversidade cultural e à criatividade humana.

A Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) definem como patrimônio imaterial "as práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas – com os instrumentos, objetos, artefatos e lugares culturais que lhes são associados - que as comunidades, os grupos e, em alguns casos os indivíduos, reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural." Esta definição está de acordo com a Convenção da Unesco para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial (UNESCO ,2006), ratificada pelo Brasil pelo Decreto nº 5735 (Brasil, 2006).

6.3.3 A Educação Patrimonial

A Educação Patrimonial constitui-se de todos os processos educativos formais e não formais que têm como foco o patrimônio cultural, apropriado socialmente como recurso para a compreensão sócio-histórica das referências culturais em todas as suas manifestações, a fim de colaborar para seu reconhecimento, sua valorização e preservação. Considera-se, ainda, que os processos educativos devem primar pela construção coletiva e democrática do conhecimento, por meio da participação efetiva das comunidades detentoras e produtoras das referências culturais, onde convivem

diversas noções de patrimônio cultural.

Figura 41 - Vila Belga



Fontes: Flickr, 2022

6.4 Cidadania

A cidadania relaciona-se a direitos civis, políticos e socioeconômicos, e culturais, sendo inseparável da justiça e da ordem pública ainda que, em casos extremos, esta deva ser rompida para restaurá-la pela paz social. Processo apenas possível em um Estado laico (MONTESANTI, 2023)

Ela vem evoluindo ao longo da história desde a Grécia Antiga, o termo cidadania é polissêmico, ou seja, possui hoje diversas conotações. Um ponto em que a maioria dos autores contemporâneos coincide diz respeito à responsabilidade social, aos direitos e deveres do cidadão e seu compromisso com o bem comum que se desvincula de nacionalidade, cor de pele, religião, gênero, classe social, nível educativo, e qualquer outra diferença que possa induzir à exclusão. O escritor e crítico cultural americano-canadense Henry Giroux (p. 54 e 58, 1997) observa:

A cidadania é um processo de diálogo e compromisso no qual os cidadãos constroem uma linguagem pública de emancipação e crítica ao poder do Estado. (...) A cidadania, desta maneira, está ligada às relações de poder e à formação dos significados.

Estas observações trazem uma ideia que tem sido bastante considerada por diversos analistas atualmente, indo além de meros direitos e obrigações a serem cumpridos pelo cidadão tornando-o protagonista da história, ator ativo na vida política de seu país em contraposição ao individualismo: a responsabilidade cidadã diante de sua comunidade, a conscientização através da troca de argumentos e o bem-estar coletivo, o que tem relação com a solidariedade, e das decisões a serem tomadas e da fiscalização direta ao poder estabelecido.

A cidadania também pode ser vista como um processo de desenvolvimento pessoal e coletivo, em que os cidadãos são incentivados a exercer suas responsabilidades de forma consciente, crítica e participativa, buscando a promoção da justiça, da igualdade e da sustentabilidade em sua comunidade.

Figura 42 - Cidadania



Fonte: EducaBras

6.5 Memórias

A memória é o fenômeno por onde o ser humano recria suas lembranças sobre as vivências e experiências do passado. Segundo Aristóteles a memória “está presente no espírito como alguma coisa que já não está lá, mas já esteve” (RICOEUR, 2003, p. 2), ou seja, nela são armazenadas informações sobre as coisas que já não

existem. Segundo Pierre Nora (p 7-28,1993) “fala-se tanto em memória porque ela já não existe mais”, ou seja, quando algo é recriado é uma lembrança, não uma memória. Jacques Le Goff (1996) conceitua a memória como um conjunto de informações psíquicas que atualizam e conservam impressões ou informações do passado. Memória, portanto, é o fenômeno que dá vida ao passado, da consciência abstrata do que aconteceu. Essa memória pode acontecer de forma coletiva ou individual.

Baseado nas teorias de Leroi-Gourhan de classificação de memória, Le Goff (1996) classifica a memória em três tipos diferentes: memória específica que é aquela correspondente ao comportamento biológico, memória étnica que é relacionada ao comportamento social e memória artificial que é responsável pela reprodução de atos mecânicos sociais.

A construção da memória, segundo Pollak (1992), se baseia em três elementos, eles atuam como base para a sua estrutura. São eles: acontecimentos, que se divide em pessoal e coletivo; personagens e lugares. Os acontecimentos são os fatos que estão armazenados na memória, podendo ser pessoal ou coletivo, aquele que mesmo a pessoa não tenha participado diretamente daquele fato ele interfere na sua memória, por exemplo, um crime que no calor do momento choca uma sociedade inteira. Mesmo a pessoa não tendo participado diretamente da ação, ela tem lembranças referentes a tal fato. Os personagens atuam quase da mesma maneira que os acontecimentos, eles podem ser pessoas do círculo social onde há certo grau de convivência, porém podem ser pessoas famosas, como um personagem histórico.

Por fim os lugares são o espaço de memória, onde aqueles fatos e personagens aconteceram. Não necessariamente esses lugares precisam ter grande influência socialmente, pode apenas ser o lugar das férias de infância do indivíduo. Esses fatos ajudam na construção tanto da memória individual quanto da coletiva. Na memória coletiva os acontecimentos são eventos que, de alguma forma, possuem algum significado para a sociedade.

Este significado pode representar algum momento de êxito A memória coletiva também se baseia nesses três elementos – acontecimentos, personagens e lugares – porém de forma mais ampla, onde estes elementos tiveram importância para a sociedade inteira. Eles giram em torno da história comum. Os acontecimentos são aqueles que, de alguma forma, marcam a vida social e assumem um significado para

aquela sociedade. Pode ser um momento de avanço que represente um desenvolvimento ou um evento que, ao contrário, represente um retrocesso, ou apenas um fato marcante dentro daquela sociedade. Os personagens são, geralmente, indivíduos que estão inseridos dentro do contexto dos acontecimentos, são responsáveis pelas mudanças. E os lugares, como na memória individual, representa o espaço onde aconteceram tais fatos ou acontecimentos, segundo Pierre Nora (1997).

A memória coletiva é “o que fica no passado vivido dos grupos, ou o que os grupos fazem do passado” (Nora Apud Le Goff, 1996, p. 472.). Porém este tipo de memória sofre constante manipulação por parte das classes dominantes. Deter o controle sobre a memória representa a dominação. A memória coletiva está intimamente ligada com as experiências particulares da sociedade. Em um mesmo país pode haver inúmeras memórias, até mesmo nas cidades cada bairro carrega em seu imaginário suas particularidades “históricas” que dão suporte para o desenvolvimento da memória grupo.

Figura 43 - Memórias



Fonte : Centro de Valorização da Vida

6.6 Cidade Educadora

Uma Cidade Educadora é um espaço urbano que reconhece o seu papel na formação contínua de seus habitantes, promovendo a educação de maneira abrangente e inclusiva, em diversos ambientes além da escola formal. Nesse

contexto, a cidade utiliza seus recursos, serviços e espaços públicos, como bibliotecas, centros culturais, parques e equipamentos urbanos, para estimular a aprendizagem ao longo da vida, fomentando a cidadania ativa, o desenvolvimento pessoal e coletivo, e o fortalecimento das relações democráticas (AICE,2020). Esse conceito está intrinsecamente relacionado à ideia de que a cidade deve oferecer oportunidades educacionais equitativas e integradoras, valorizando a participação de seus cidadãos na construção de um espaço comum que promova bem-estar social, econômico e ambiental.

As bases desse conceito foram estabelecidas na Carta das Cidades Educadoras, criada em 1990 durante o Congresso Internacional de Cidades Educadoras em Barcelona. Esta carta, atualizada e revisada ao longo dos anos, apresenta uma série de princípios que as cidades devem seguir para serem reconhecidas como educadoras, como a inclusão social, a diversidade cultural, o respeito ao meio ambiente e o acesso equitativo ao conhecimento.

6.7 Distrito Criativo

Um Distrito Criativo é uma área geográfica delimitada dentro de uma cidade que busca promover o desenvolvimento cultural, econômico e social por meio da valorização das indústrias criativas. Esses distritos são formados por um conjunto de atores e iniciativas voltados à inovação, ao empreendedorismo, à produção artística e ao turismo cultural. O objetivo é impulsionar a economia local por meio de atividades ligadas à cultura, arte, design, tecnologia, comunicação, entre outros setores criativos.

Esses espaços são caracterizados pela diversidade cultural, pelo fomento à colaboração entre diferentes agentes, e pela revitalização urbana, ao transformar áreas da cidade em centros dinâmicos de produção e consumo de bens culturais. Além disso, eles costumam atrair talentos e investimentos, estimulando a integração entre o setor público, privado e a comunidade. O conceito de Distrito Criativo está diretamente ligado à ideia de cidades que reconhecem a criatividade como um motor de inovação e desenvolvimento sustentável.

Figura 44 - Folder Centro Histórico Ferroviário



Fonte: IPLAN SANTA MARIA

7. O PRODUTO FINAL

A Estação Férrea de Santa Maria como Espaço de Aprendizagem e foram elaborados apêndices que buscam interligar as estratégias pedagógicas com as atividades educativas, tudo com a finalidade de atender o objetivo geral deste trabalho

A Estação Férrea não apenas moldou a configuração urbana de Santa Maria, mas também influenciou os modos de vida, o trabalho e as relações sociais de seus habitantes. Ao longo do tempo, foi cenário de chegadas, despedidas, momentos de progresso e de resistência. Com o advento da modernização dos transportes, seu uso se transformou, mas a estação permanece como testemunho material da trajetória da cidade.

Reconhecer essa história é reconhecer as raízes da identidade santa-mariense. Dessa forma, trabalhar a Estação Férrea no âmbito educacional torna-se uma oportunidade de fortalecer a consciência histórica, o pertencimento ao território e o compromisso com a preservação do patrimônio.

Promover a valorização da Estação Férrea por meio de práticas educativas é essencial para fortalecer o sentimento de pertencimento comunitário e estimular a

preservação da memória local. A educação patrimonial emerge como uma ferramenta potente para conectar passado, presente e futuro, dando sentido à história compartilhada.

A ativação educativa da antiga Estação Férrea de Santa Maria representa uma estratégia relevante para estimular a preservação da memória local e reforçar os laços de pertencimento dos estudantes com sua cidade. Ao valorizar esse espaço histórico, promove-se não apenas a educação patrimonial, mas também a construção de uma cidadania mais consciente, crítica e comprometida com a valorização da cultura e da história local.

A Estação Férrea de Santa Maria como Espaço de Aprendizagem possibilitou a elaboração de apêndices que abordam algumas propostas de estratégias pedagógicas conjugadas a atividades educativas, tudo com a finalidade de atender os objetivos geral e específicos, conforme quadro abaixo:

Quadro nº 03 :Relação de Apêndices

APÊNDICE	ESTRATÉGIA PEDAGÓGICA	ATIVIDADE EDUCATIVA
A	Aprendizagem Baseada em Problema	Trabalho em Grupo / Projeto de Pesquisa/Discussões e Debates/ Avaliações e exercícios
B	Ensino Híbrido / Rotação por Estações	Leitura e Análise de Textos/ Atividade Digitais/ Trabalho em grupo/ Discussões e debates/ Avaliações e exercícios
C	Aprendizagem Baseada em Problema	Mapa Mental
D	Aprendizagem Baseada em Problemas /Aprendizagem Cooperativa/ Ensino híbrido	Aulas expositivas/ Atividades práticas/ Trabalho em grupo/Atividades Digitais
E	Projetos Interdisciplinares	Aulas expositivas/ Trabalho em Grupo/ Discussões e debates/ Avaliações e exercícios
F	Projetos Interdisciplinares / Aprendizagem Cooperativa	Aula expositiva / Visitas externas / Trabalho em Grupo/Discussões e Debates / Avaliações e exercícios

G	Gamificação	Aula expositiva / Jogos Educativos / Atividades Digitais / Trabalho em Grupo / Avaliações e exercícios
H	Aprendizagem Baseada em Problema / Aprendizagem Cooperativa	Aula expositiva / Trabalho em grupo / Discussões e debates / Leitura e análise de textos
I	Aprendizagem Baseada em Problema / Aprendizagem Cooperativa	Aula expositiva / Trabalho em grupo / Discussões e debates / Leitura e análise de textos

Fonte : BNCC,2017

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta trabalho tem como finalidade estabelecer Estratégias Pedagógicas para Ativação Educativa da antiga rede férrea de Santa Maria-RS, de maneira que venha a despertar ou favorecer o espírito de pertencimento com a valorização deste patrimônio cultural.

No transcorrer da pesquisa podemos observar que a partir de 1885, a estação se tornou um ponto central de tráfego ferroviário de carga e passageiros na região Central do Rio Grande do Sul, facilitando a ligação entre diversas linhas férreas. Essa atividade impulsionou o crescimento econômico e social da cidade, consolidando -se como um centro estratégico de transporte e comércio, devido ao fato de Santa Maria ser um entroncamento de linhas férreas que vinham de São Paulo, de Porto Alegre e do interior do estado. Desta forma, isso gerou empregos e atraiu pessoas de diversas localidades, criando um ambiente multicultural que enriqueceu o local, fortalecendo a identificação dos moradores com a ferrovia como símbolo de progresso.

A chegada da ferrovia impulsionou o desenvolvimento econômico da região, atraindo novos negócios e investimentos. A infraestrutura ferroviária possibilitou o escoamento de produtos e a chegada de mercadorias, dinamizando o comércio local e criando novas oportunidades de emprego, tornando-se um catalisador para o crescimento econômico de Santa Maria.

A ferrovia não apenas facilitou a mobilidade de pessoas, mas também promoveu a integração social, permitindo que diferentes grupos se conectassem e interagissem, tornando a estação um ponto de encontro e um símbolo de identidade local, contribuindo para o fortalecimento do sentimento de pertencimento entre os

cidadãos. A GARE era mais do que um espaço de transporte, ela funcionava como ponto de encontro para a comunidade, fomentando interações sociais, negociações comerciais e a troca de experiências culturais. Além disso, os arredores da estação eram usados para festividades populares, eventos artísticos e feiras, desta forma as atividades promoveram a integração da comunidade e fortaleceram a estação como um espaço de celebração da cultura local.

A presença da Estação Férrea transformou a paisagem urbana, configurando as áreas ao redor da estação em centros de atividades comerciais e culturais. O arranjo espacial da cidade foi moldado pela ferrovia, que influenciou o desenvolvimento de infraestrutura e a organização do espaço urbano, promovendo um crescimento ordenado e integrado.

O entorno da estação se tornou um centro de atividades culturais e comerciais, com a concentração de instituições como a Vila Belga, escolas e clubes, que contribuíram para a formação da identidade local, além de possibilitar o surgimento de infraestrutura necessária para o desenvolvimento urbano, como estradas, armazéns e serviços relacionados ao transporte. Isso atraiu novos negócios e gerou empregos redefinindo o movimento de expansão urbana.

Diante disso, a implementação de estratégias pedagógicas voltadas à ativação educativa da antiga Estação Férrea de Santa Maria possibilita transformar o espaço em um laboratório vivo de aprendizagem, onde os alunos podem construir saberes de forma ativa, crítica e significativa. A realização de oficinas temáticas, roteiros históricos interativos, produções artísticas baseadas na memória ferroviária, além da criação de exposições colaborativas e podcasts escolares sobre a história da GARE, são exemplos de ações práticas que favorecem o protagonismo estudantil e o diálogo entre diferentes disciplinas.

Ao articular essas estratégias com as propostas do Distrito Criativo, amplia-se o escopo educativo para além da escola, integrando a educação formal com os movimentos culturais, artísticos e turísticos da cidade. Os estudantes passam a ocupar ativamente os espaços públicos, reconhecendo-os como patrimônios vivos e potenciais geradores de transformação social e desenvolvimento sustentável. Nesse contexto, a ativação educativa da Estação Férrea se entrelaça com as iniciativas contemporâneas do Distrito Criativo e do turismo ferroviário, ampliando as possibilidades pedagógicas para além dos muros da escola. A integração da história local com o Distrito Criativo — projeto que busca revitalizar a região central por meio

da economia criativa e da valorização do patrimônio cultural — permite que os estudantes participem ativamente da construção de novas narrativas sobre sua cidade, conectando passado, presente e futuro

Nesse cenário, o turismo histórico da linha férrea surge como recurso pedagógico complementar, possibilitando a criação de projetos que envolvam visitas guiadas, trilhas interpretativas, releituras de documentos e registros imagéticos, incentivando a pesquisa e a produção de conhecimento local. Além de fortalecer a identidade cultural, essas práticas promovem o sentimento de pertencimento e a valorização do patrimônio, ao mesmo tempo que contribuem para o fortalecimento do turismo educacional em Santa Maria. Ao explorar o turismo na linha férrea como eixo temático, é possível desenvolver ações educativas voltadas à criação de roteiros históricos, produções artísticas, exposições e performances que resgatem e celebrem a memória ferroviária. Essas ações, além de fortalecerem a identidade cultural, contribuem para o desenvolvimento de competências como o pensamento crítico, a criatividade e o protagonismo juvenil.

Portanto, ao promover a integração entre educação, cultura, patrimônio e turismo, as estratégias pedagógicas voltadas à Estação Férrea não apenas resgatam a memória local, como também abrem caminhos para a construção de uma cidade educadora, inclusiva e comprometida com sua história e com as futuras gerações.

Dessa forma, as estratégias pedagógicas aqui propostas assumem caráter transformador, pois não apenas promovem a valorização do patrimônio material e imaterial da cidade, como também estimulam a apropriação consciente do espaço urbano pelos estudantes. Ao conectarem a Estação Férrea à proposta do Distrito Criativo e às potencialidades do turismo cultural, essas estratégias contribuem para a formação de sujeitos atuantes, sensíveis às questões locais e comprometidos com a preservação da memória coletiva. Assim, a história deixa de ser apenas conteúdo escolar e passa a ser vivida, recriada e ressignificada no cotidiano educacional e social de Santa Maria.

REFERÊNCIAS

- A HORA. **Em meio à mostra, Guaporé recebe o Trem dos Vales.** *Grupo A Hora*, 10 ago. 2023. Disponível em: <https://grupoahora.net.br/conteudos/2023/08/10/em-meio-a-mostra-guapore-municipio-recebe-o-trem-dos-vales/>. Acesso em: 28 abr. 2025.
- ALMEIDA, Alexandra Binato de. **Trabalho e trabalhadores nos trilhos: a Estrada de Ferro Porto Alegre–Uruguiana (1874–1905).** Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2020.
- Associação Internacional de Cidades Educadoras (AICE). **Carta das Cidades Educadoras. Revisão 2020.** Disponível em: <https://www.edcities.org>. Acesso em: 19 out. 2024.
- BARVINSKI, C., RIBEIRO, A. C. R., LONGHI, M., BEHAR, P. A. Proposta de Modelo
- BEBER, Cirilo Costa. **Santa Maria 200 anos: história e economia do município. Santa Maria:** Pallotti, 1998.
- BELEM, João. **Histórias do município de Santa Maria – 1793-1933.** Santa Maria: Editora da UFSM, 1989
- BELTRÃO, Romeu. **Cronologia Histórica de Santa Maria e do extinto município de São Martinho 1787-1930.** 2 ed. S.L. 1979.
- Brasil, Constituição Federal da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em : https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 15 de julho de 2024
- Brasil, Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm. Acesso em 15 de julho de 2024.
- BRASIL. Decreto nº 3.551, de 4 de agosto de 2000. **Institui o registro de bens culturais de natureza imaterial.** Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3551.htm. Acesso em: 28 abr. 2025.
- BRASIL. Decreto nº 5.753, de 12 de abril de 2006. **Promulga a Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial**, adotada em Paris, em 17 de outubro de 2003. *Diário Oficial da União: seção 1*, Brasília, DF, 13 abr. 2006. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5753.htm. Acesso em: 28 abr. 2025.
- BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN. Portaria nº 407, de 7 de dezembro de 2010, alterada pela Portaria nº 172, de 10 de maio de 2016. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria4072010alteradaportaria_1722016.pdf. Acesso em: 28 abr. 2025.
- BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN. **Patrimônio Cultural.** Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/218>. Acesso em: 15 jul. 2024.

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN. **Patrimônio Imaterial**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/234>. Acesso em: 15 jul. 2024. Patrimônio Material.

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN. **Patrimônio Material**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/276>. Acesso em: 15 jul. 2024.

BRASIL. Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. **Dispõe sobre a reestruturação da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm. Acesso em: 28 abr. 2025.

BRASIL. Ministério da Educação. **Base Nacional Comum Curricular**. Brasília, DF: MEC, 2017. Disponível em: <http://basenacionalcomum.mec.gov.br/>. Acesso em: 15 out 2024

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. Tradução de Lucia Machado. São Paulo: Studio Nobel: EDUSP: FAPESP, 2001.

CVV – Centro de Valorização da Vida. A importância da memória. CVV, 11 fev. 2019. Disponível em: <https://cvv.org.br/importancia-da-memoria/>. Acesso em: 28 abr. 2025.

DIÁRIO DE SANTA MARIA. **Quando era tudo mato: saiba como era e quem habitava as terras de Santa Maria**. *Diário de Santa Maria*, 5 abr. 2021. Disponível em: https://diariosm.com.br/noticias/geral/quando_era_tudo_mato_saiba_como_era_e_quem_habitava_as_terras_de_santa_maria.505011. Acesso em: 28 abr. 2025.

EDUCABRAS. Cidadania brasileira. *EducaBras*, [s.d.]. Disponível em: <https://www.educabras.com/aula/cidadania-brasileira>. Acesso em: 28 abr. 2025.

Educação Patrimonial. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/343>. Acesso 15/07/2024.

Educacional. **12 ideias de atividades lúdicas para educação infantil**. Disponível em: <https://educacional.com.br/praticas-pedagogicas/atividades-ludicas-educacao-infantil/>. Acesso em: 28 fev. 2025.

Em, A. I., Mundial, A., & Sul-rio-, B. E. **A ferrovia como agente de progresso p desenvolvimento**: Revista Destaques Acadêmicos, ano 3, N. 2, CCHJ/UNIVATES, 2011, p 83–98.

ESCOBAR, Giane Vargas. **Museu Treze de Maio: lugar de memória, resistência negra, patrimônio e potencial**. IN: QUEVEDO, Júlio e DUTRA, Maria Rita Py. *Nas trilhas da negritude*. Porto Alegre: Martins Livreiro, 2007. pp.99-114

Escola Disruptivas. **Atividade Educativa: Guia Completo**. Disponível em: <https://escolasdisruptivas.com.br/glossario/atividade-educativa/>. Acesso em: 28 fev. 2025.

FACCIN, D., & ZANINI, M. C. C. **Percepções acerca do morar em um lugar de memória: o caso da Mancha Ferroviária de Santa Maria (1996-2013)**. 37º *Encontro Anual Da ANPOCS*, 2013.

FACCIN, Daniele. **Entre passos e vozes: percepções de espaços e patrimônios no sítio ferroviário de Santa Maria, RS**. Dissertação de Mestrado em Ciências Sociais. Universidade Federal de Santa Maria. 2014.

FELIPETTO, Tatiane dos Santos. **O museu ferroviário de Santa Maria/RS – proposta de plano museológico**. Dissertação de Mestrado: Santa Maria: Universidade Federal de Santa Maria, 2016.

FINGER, A. E. **Vilas ferroviárias no Brasil: os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul**. Dissertação de Mestrado. UNB - Universidade de Brasília .2009.

FLORES, João Rodolpho Amaral. **Fragmentos da história ferroviária brasileira**. Santa Maria: Palotti, 2007. (Estudos Ferroviários 1)

FLORES, João Rodolpho Amaral. **Trens na Memória**. Santa Maria: UFSM, 2017

FOLETTTO, Vani; BISOGNIN, Edir L. (Org.). (et al.) **Apontamentos sobre a história da arquitetura de Santa Maria**. Santa Maria: Pallotti, 2008.

FROTA, José Antônio D'Almeida. **Re-Arquiteturas**. Porto Alegre: Arqtexto5, Departamento de Arquitetura/PROPAR, [s.d.].

Fundação Mudes. **Quais são os tipos de atividades escolares?** Disponível em: <https://mudes.org.br/instituicao-de-ensino/uais-sao-os-tipos-de-atividades-escolares/>. Acesso em: 28 fev. 2025.

GASPULA, Renata Visani. **Sentimento de pertencimento: como desenvolver isso em crianças**. *Psicólogos São Paulo*, 8 ago. 2024. Disponível em: <https://www.psicologossaopaulo.com.br/blog/sentimento-de-pertencimento-desenvolver-nas-criancas/>. Acesso em: 28 abr. 2025.

GAZZONI Luciana. **Senso de Pertencimento**, 2022. Disponível em: <https://www.lightupdesenvolvimento.com.br/conteudo/44/senso-de-pertencimento/>. Acesso em 10/07/2024.

GERODETTI, João Emilio & CORNEJO, Carlos. **As Ferrovias do Brasil nos Cartões Postais e Álbuns de Lembranças**. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005.

GIORDANI TURISMO. **Trem do Pampa – Pacote Trem Pampa. Trem do Pampa**, 2024. Disponível em: <https://tremdopampars.com.br/produto/giordani-trem-do-pampa-pacote-trem-pampa-giordani-turismo>. Acesso em: 19 nov. 2024.

GIRLOUX, Henry A. **Os Professores como Intelectuais: Rumo a uma Pedagogia Crítica da Aprendizagem**. Porto Alegre: Artmed, 1997. https://diariosm.com.br/noticias/geral/projeto_do_instituto_federal_farroupilha_busca_transformar_santa_maria_em_uma_8220_cidade_educadora_8221_.513485

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Conjunto Operário de Santa Maria/RS: memória e preservação**. In: VI Colóquio – Conjuntos Urbanos e Patrimônio Cultural. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_conjunto_operario.pdf. Acesso em: 28 abr. 2025.

IPLAN SANTA MARIA. **Fundação de Santa Maria. Instagram**, 1 set. 2021. Disponível em: https://www.instagram.com/iplansantamaria/p/CTSDWxs7hd/?img_index=1. Acesso em: 28 abr. 2025.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas: Unicamp, 1990. 476 p. Tradução de: História e memória. Disponível em: . Acesso em: 29 nov. 2016.

LIGHTUP DESENVOLVIMENTO. Senso de Pertencimento. *LightUp Desenvolvimento*, 2023. Disponível em: <https://www.lightupdesenvolvimento.com.br/conteudo/44/senso-de-pertencimento/>. Acesso em: 28 abr. 2025.

LOPES, Caryl Eduardo Jovanovich. **A Compagnie Auxiliaire de Chemins du Fér au Brésil e a Cidade de Santa Maria, no Rio Grande do Sul, Brasil**. Tese (Doutorado) – Departamento de Composição Arquitetônica. Universidade Politécnica da Catalunha, 2002.

MARCELINO, Douglas Attila. **O caminho de ferro como fronteira: a modernização do território sul-rio-grandense pela Estrada de Ferro Porto Alegre–Uruguaiana (1874–1919)**. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; ALMEIDA, Juniele Rabêlo de (orgs.). Territórios e fronteiras: histórias, políticas e identidades. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2012. p. 181-206.

MARSHALL, T. H. (1950). **Citizenship and Social Class**. Cambridge University Press. Disponível em: <https://www.cambridge.org/>. Acesso em: 19 out. 2024.

MONTESANTI, EDU; **O que é cidadania**. <https://onedrive.live.com/edit.aspx?resid=91B8BFFA7859ED67!79248&cid=91b8bffa7859ed67&CT=1721054597190&OR=ItemsView>. Acesso em 15 de julho de 2024

MORALES, Neida Regina Ceccim (org.). **Santa Maria: memória**. Santa Maria: Pallotti, 2008.

NORA, Pierre. **Entre Memória e História: A problemática dos lugares**. In: NORA, Pierre. Les lieux de mémoire. I La République. Paris: Gallimard, 1993. p. 7-28. Tradução de Yara Aun Khoury.

NUNES, Djalmo Augusto Alves. Estratégias Pedagógicas para Ativação da Antiga Estação Férrea de Santa Maria /RS. Google Forms . Santa Maria , 21 de maio de 2025. Disponível em: <https://forms.gle/75LTmzHXs2e5B5N96> . Acesso em: 16/07/2025

OLIVEIRA, Emanuelle. **Interdisciplinaridade**. InfoEscola, 2025. Disponível em: <https://www.infoescola.com/pedagogia/interdisciplinaridade/>. Acesso em: 28 abr. 2025.

OLIVEIRA, Wilk; BITTENCOURT, Ig Ibert; DERMEVAL, Diego; ISOTANI, Seiji. Gamificação e Informática na Educação. In: CEIE-SBC. *Informática na Educação: Série de livros-texto da CEIE-SBC*. 2021. Disponível em: <https://ceie.sbc.org.br/livrodidatico/index.php/gamificacao/>. Acesso em: 28 abr. 2025.

PADOIN, Maria Medianeira. **O empresário comercial em Santa Maria/RS (uma análise histórica sobre a CACISM)**. 1992. 98f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba. 1992.

PARANÁ. Secretaria da Justiça e Cidadania. O que é ser cidadão. *Secretaria da Justiça e Cidadania*, [s.d.]. Disponível em: <https://www.justica.pr.gov.br/Pagina/O-que-e-ser-Cidadao>. Acesso em: 15 jul. 2024. OLIVEIRA, D. C. de O.; AMORIM, S. I. F. de A.; TAUCEDA, K. C. T.; CÂNDIDO

POLLAK, Michael. **Memória e Identidade Social. Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, p.200-212, 1992.

REVISTA INTERATIVA. **Santa Maria: de uma história de amor.** Revista Interativa, 2022. Disponível em: <https://revistainterativa.org/santa-maria-de-uma-historia-de-amor/>. Acesso em: 28 abr. 2025.

RICOEUR, Paul. Memory, history, oblivion. In: **HAUNTING MEMORIES? HISTORY IN EUROPE AFTER AUTHORITARIANISM**, 2003, Budapeste.

ROLIM, Eduardo. **História: a fundação de Santa Maria. APUSM – Associação dos Professores Universitários de Santa Maria**, 2021. Disponível em: <https://apusm.com.br/noticiaswp/historia-a-fundacao-de-santa-maria-artigo-de-eduardo-rolim>. Acesso em: 28 abr. 2025.

SANTA MARIA FOTO. **Construção do Clube Caixeiral (1923).** Santa Maria Foto, 9 ago. 2010. Disponível em: <https://santamariafoto.blogspot.com/2010/08/construcao-do-clube-caixerai-1923.html>. Acesso em: 28 abr. 2025.

SANTOS, Carina Santiago. **A Educação das Relações étnico-raciais e o ensino de história.** Propostas de implementação em sala de aula, Florianópolis, SC -Rocha Gráfica e Editora Ltda,2020

SANTOS, Valéria dos; BENDER, Denise da Silva; SPANEVELLO, Ricardo Machado. **Estudo sobre o desenvolvimento urbano e ferroviário em Santa Maria. Disciplinarum Scientia.** Série: Naturais e Tecnologia, Santa Maria, v. 15, n. 2, p. 121–134, 2014.

SCHILLING, Getúlio. **O Teatro em Santa Maria:** Texto Datilografado.1943.

SCHLEE, Andrey Rosenthal. **A mancha ferroviária de Santa Maria.** In: SEMINÁRIO TERRITÓRIO, PATRIMÔNIO E MEMÓRIA, 2001, Santa Maria. Anais... Santa Maria: UFSM, 2002. p. 94-107.

SHIMIZU, Naila Okita. **Especial Metodologias Ativas: Ensino Híbrido.** Centro Educacional Pioneiro, 24 jul. 2020. Disponível em: <https://pioneiro.com.br/especial-metodologias-ativas-ensino-hibrido/>. Acesso em: 28 abr. 2025.

SILVA, E.L .B; MELLO, L.F.S; SALAMONI, G. F. **Condicionantes e a Formas Urbana de Santa Maria, RS, Brasil.** Disponível em : <https://revistas.uepg.br/index.php/tp/article/view/13443/209209212779> . Acesso 26/11/2024.

Socioafetivo de Aluno para a Recomendação de Estratégias Pedagógicas. In: Simpósio Brasileiro de Informática na Educação - SBIE, 28, 2017, Recife. Anais [...]. Recife, 2017

TERRA, Edson Luís de Oliveira. **A trajetória dos prédios da Estação da VFRGS na cidade de Santa Maria. Universidade Federal de Santa Maria (UFSM), 2020.** Disponível em: <https://www.ufsm.br/app/uploads/sites/465/2020/01/A-TRAJETORIA->

[DOS-PREDIOS-DA-ESTACAO-DA-VFRGS-NA-CIDADE-DE-SANTA-MARIA.pdf](#).

Acesso em: 28 abr. 2025.

TRIPADVISOR. **Monumento ao Ferroviário – Santa Maria**, RS. *Tripadvisor*, 2015.

Disponível em: [https://www.tripadvisor.com.br/LocationPhotoDirectLink-g680301-d7277030-i129335063-Monumento_ao_Ferrovuario-](https://www.tripadvisor.com.br/LocationPhotoDirectLink-g680301-d7277030-i129335063-Monumento_ao_Ferrovuario-Santa_Maria_State_of_Rio_Grande_do_Sul.html)

[Santa_Maria_State_of_Rio_Grande_do_Sul.html](https://www.tripadvisor.com.br/LocationPhotoDirectLink-g680301-d7277030-i129335063-Monumento_ao_Ferrovuario-Santa_Maria_State_of_Rio_Grande_do_Sul.html). Acesso em: 18 nov. 2024.

TUTORMUNDI. 11 estratégias pedagógicas para aplicar em sala de aula.

TutorMundi, 22 fev. 2023. Disponível em: <https://tutormundi.com/blog/estrategias-pedagogicas/>. Acesso em: 19 out. 2024.

UNESCO. *Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial*. Paris: UNESCO, 2003. Disponível em:

<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/ConvencaoSalvaguarda.pdf>.

Acesso em: 28 abr. 2025.

United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO).

Creative Cities Network. Disponível em: <https://en.unesco.org/creative-cities/>.

Acesso em: 19 out. 2024.

WHITE, Tim. Link - **Legend of Zelda**. 2022. 1 fotografia. Disponível em:

<https://www.flickr.com/photos/23756141@N04/52428950126>. Acesso em: 28 abr.

2025.

TERMO DE CONSENTIMENTO PARA PESQUISA ACADÊMICA

Carimbo de data/hora	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido: Você concorda em participar desta pesquisa de forma voluntária, estando ciente de que suas respostas serão utilizadas apenas para fins acadêmicos e de forma anônima?	1. Nome (opcional):	2. Escola onde atua:
21/05/2025 18:11:53	Sim, concordo em participar.	Renan Ferreira	EEEM Dom Feliciano
21/05/2025 19:19:44	Sim, concordo em participar.		CMSM
21/05/2025 19:21:15	Sim, concordo em participar.	Vinícius Augusto Martins Ferreira	CMSM
21/05/2025 19:27:29	Sim, concordo em participar.	Lucélio Jantuta	CMSM
21/05/2025 19:27:53	Sim, concordo em participar.	Artur Branchi Forte Silva Pereira	CMSM
21/05/2025 19:36:23	Sim, concordo em participar.	Ana Leticia de Oliveira	CMSM
21/05/2025 19:39:30	Sim, concordo em participar.	Flamarion da Silva Cezar	CMSM
21/05/2025 19:42:21	Sim, concordo em participar.		CMSM
21/05/2025 19:44:57	Sim, concordo em participar.		CMSM
21/05/2025 20:00:36	Sim, concordo em participar.	Rodrigo Buske	CMSM
21/05/2025 20:12:18	Sim, concordo em participar.	Amarilio	CMSM
21/05/2025 22:42:01	Sim, concordo em participar.	Vera Rosa	EEEF Lucas Araújo de Oliveira
22/05/2025 08:22:00	Sim, concordo em participar.		CMSM
22/05/2025 09:05:35	Sim, concordo em participar.	Karine Noal	CMSM
22/05/2025 13:34:09	Sim, concordo em participar.		EEEF Marieta D'Ambrósio
22/05/2025 16:28:58	Sim, concordo em participar.	Carmem Pacheco	8ª CRE
22/05/2025 17:50:30	Sim, concordo em participar.		CMSM
22/05/2025 17:56:26	Sim, concordo em participar.	Neri Rogério Dorneles Meirelles	CMSM
22/05/2025 17:56:45	Sim, concordo em participar.		CMSM

22/05/2025 17:59:50	Sim, concordo em participar.	Calage	CMSM
22/05/2025 18:04:24	Sim, concordo em participar.	Sheila	CMSM
22/05/2025 18:06:01	Sim, concordo em participar.	Clovis Cruz de Sousa	CMSM
22/05/2025 18:08:07	Sim, concordo em participar.		CMSM
22/05/2025 18:17:03	Sim, concordo em participar.	Luciano Moura	CMSM
22/05/2025 18:20:01	Sim, concordo em participar.	Hernane Tolentino Magalhães	CMSM
22/05/2025 18:34:41	Sim, concordo em participar.	Orildo Battistel	CMSM
22/05/2025 18:38:22	Sim, concordo em participar.		CMSM
22/05/2025 18:40:50	Sim, concordo em participar.	Alexandre Giacomini	CMSM
22/05/2025 19:31:45	Sim, concordo em participar.	Emerson	CMSM
22/05/2025 21:19:51	Sim, concordo em participar.	Miguel	CMSM
22/05/2025 21:51:58	Sim, concordo em participar.	Bianca Legramante	CMSM
22/05/2025 22:16:19	Sim, concordo em participar.	Marileisa Santolin Anselva	CMSM
23/05/2025 09:19:19	Sim, concordo em participar.	Marcio dos Reis Cardoso	CMSM
23/05/2025 09:20:23	Sim, concordo em participar.	Silvana Machado	CMSM
23/05/2025 10:23:36	Sim, concordo em participar.	Jonara Raquel Eckhardt	CMSM
23/05/2025 12:04:47	Sim, concordo em participar.	Prof. Vinicius	CMSM
23/05/2025 14:09:27	Sim, concordo em participar.	Deise Redin Mack	CMSM
23/05/2025 22:28:56	Sim, concordo em participar.	Denise Fialho.	CMSM
26/05/2025 20:04:46	Sim, concordo em participar.	Marcos C.S Fischer	- EMEF Dona Leopoldina - EMEF Princesa Isabel
29/05/2025 10:46:51	Sim, concordo em participar.	Juliano Silva de Bastos	- Colégio Estadual Tancredo Neves - EEEM Cilon Rosa
04/06/2025 10:09:01	Sim, concordo em participar.	Eloi Piovesan Scapin	8ª CRE

Obs.: - Colégio Militar de Santa Maria (CMSM)

- Conselho Regional de Educação (CRE)

APÊNDICE A

Estratégia Pedagógica: Aprendizagem Baseada em Problema

Atividades Educativas: Trabalho em Grupo / Projeto de Pesquisa/Discussões e Debates/ Avaliações e exercícios

Plano de Aula 01

Tema: Origem da Cidade de Santa Maria/RS e Implantação da Ferrovia

Ano: Ensino Fundamental II

Carga Horária: 4 aulas de 50 minutos

Habilidades da BNCC:

- EF09HI01: Identificar e analisar processos históricos, especialmente os relacionados ao desenvolvimento urbano e à infraestrutura de transporte.
- EF09HI02: Reconhecer a importância de aspectos econômicos e sociais na formação das cidades e no desenvolvimento de sua infraestrutura.

Objetivos:

- Conhecer a história da fundação da cidade de Santa Maria/RS e entender o impacto da implantação da ferrovia no desenvolvimento urbano e econômico da região.
- Desenvolver habilidades de pesquisa e análise de fontes históricas.
- Fomentar o trabalho em grupo, colaboração e desenvolvimento de um projeto final.

1. INTRODUÇÃO

1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO INICIAL

Apresentação da cidade de Santa Maria e a importância da ferrovia no contexto do crescimento das cidades brasileiras no final do século XIX e exposição de objetivos e cronograma do projeto aos alunos.

2. DIVISÃO EM GRUPOS E PESQUISA GUIADA (AULA 1)

2.1 DIVIDIR A TURMA EM GRUPOS

(Cada um com foco em diferentes aspectos históricos e sociais).

2.1.1 Origem e fundação da cidade de Santa Maria.

- A origem e a fundação da cidade de Santa Maria, localizada no estado do Rio Grande do Sul, estão profundamente relacionadas ao desenvolvimento da região central do estado, inicialmente habitada por indígenas Guarani, Charrua e Minuano.
- A história da cidade começa a ganhar forma no século XVIII, com o surgimento de rotações de tropas utilizadas no transporte de gado e mercadorias entre as Missões Jesuíticas, a região de São Pedro (Porto Alegre) e os mercados do Sudeste brasileiro. A área onde hoje está Santa Maria era um ponto estratégico para descanso e reabastecimento dos tropeiros, devido à sua localização no centro geográfico do estado e à abundância de recursos naturais, como água e pastagens.
- A fundação oficial da cidade ocorreu em 17 de maio de 1858, com a elevação do então distrito de Santa Maria da Boca do Monte à categoria de vila, desmembrando-se de Cachoeira do Sul. O nome "Boca do Monte" refere-se à proximidade com a Serra Geral, que domina a paisagem local.
- A instalação da ferrovia no final do século XIX, com a inauguração da Estação Férrea de Santa Maria em 1885, foi um marco crucial no desenvolvimento urbano e econômico da cidade. Santa Maria tornou-se um importante entroncamento ferroviário, consolidando sua posição como centro de transporte e comércio no Rio Grande do Sul.

2.2 IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA E SEU IMPACTO ECONÔMICO E SOCIAL

A implantação da ferrovia foi um marco significativo para o desenvolvimento econômico e social de diversas regiões, especialmente em áreas com economia voltada para a agricultura e o transporte de mercadorias. No caso de Santa Maria/RS, por exemplo, a chegada da ferrovia no final do século XIX transformou a cidade em um importante entroncamento ferroviário no sul do Brasil.

2.2.1 Impacto Econômico

2.2.1.1 Integração de Mercados

A ferrovia possibilitou a integração de regiões produtivas com os principais centros consumidores, facilitando o escoamento de produtos como cereais, gado e madeira, que eram abundantes na região.

2.2.1.2 Atração de Investimentos

A presença da ferrovia atrai investimentos em infraestrutura, comércio e serviços. As estações ferroviárias se tornaram polos de desenvolvimento local, fomentando a

urbanização.

2.2.1.3 Redução de Custos e Tempo

A ferrovia melhora significativamente os custos e o tempo de transporte em comparação com o uso de tropas e estradas rudimentares, promovendo maior competitividade econômica.

2.2.1.4 Diversificação Econômica

A ferrovia incentivou a diversificação de atividades econômicas, como o surgimento de pequenas indústrias, armazéns e serviços de apoio ao transporte.

2.2.2 Impacto Social

A implantação da ferrovia, portanto, não apenas se integrou economicamente em regiões isoladas, mas também desempenhou um papel central na construção de identidades regionais e na modernização da sociedade. Em Santa Maria, esse impacto é evidente tanto no aspecto histórico quanto na memória coletiva da cidade, que ainda preserva sua herança ferroviária como símbolo de progresso.

2.2.2.1 Migração e Urbanização

A construção da ferrovia atrai trabalhadores de diversas regiões, promovendo o crescimento populacional e a urbanização. Cidades próximas às linhas férreas experimentaram uma rápida expansão.

2.2.2.2 Transformação do Espaço Urbano

Estações e armazéns transformaram o espaço urbano, criando novos bairros e consolidando o papel das cidades como pontos estratégicos de comércio e serviços.

2.2.2.3 Mudanças Culturais

A ferrovia trouxe maior circulação de pessoas, ideias e bens culturais, promovendo o intercâmbio cultural e modernizando o modo de vida local.

2.2.2.4 Empregos e Mobilidade:

A construção e operação da ferrovia geraram investimentos diretos e indiretos, além de proporcionar maior mobilidade aos habitantes, facilitando o acesso aos mercados, educação e saúde.

3 DESENVOLVIMENTO URBANO AO REDOR DA FERROVIA.

A ferrovia foi um dos elementos mais transformadores para o desenvolvimento urbano em várias regiões, especialmente durante o final do século XIX e início do século XX. O entorno das estações ferroviárias tornou-se epicentro de novas dinâmicas urbanas, econômicas e sociais, moldando o crescimento das cidades.

3.1 PLANEJAMENTO E EXPANSÃO URBANA

- **Formação de Núcleos Urbanos:** A ferrovia deu origem a novas localidades ou acelerou o crescimento de pequenos povoados, que se transformaram em vilas ou cidades. A proximidade com as estações foi um fator determinante para a escolha de locais para novos empreendimentos.
- **Redistribuição de Espaços:** Em cidades já condicionais, a chegada da ferrovia reorganizou a ocupação urbana. As áreas próximas às estações passaram a concentrar atividades econômicas e serviços, como armazéns, hotéis e mercados.
- **Proximidade entre Comércio e Transporte:** As estações ferroviárias atraíram comércios, indústrias e serviços de apoio, criando um eixo de crescimento urbano alinhado às linhas férreas.

3.1.1 Impactos do tecido Urbano

3.1.1.1 Bairros ferroviários

Próximos às estações, surgiram bairros operários que abrigavam trabalhadores das ferrovias. Esses bairros tinham características específicas, como habitações modestas e proximidade de áreas industriais.

3.1.1.2 Desenvolvimento de infraestrutura

O entorno da ferrovia incentivou a construção de infraestrutura urbana, incluindo ruas, praças e sistemas de iluminação, muitas vezes financiados por empresas ferroviárias ou governos locais.

3.1.1.3 Expansão do Comércio e Indústria

O transporte de mercadorias reforçou o crescimento de armazéns e pequenas indústrias no entorno das linhas ferroviárias, consolidando o papel das cidades como centros regionais de comércio.

3.1.2 Santa Maria/RS

Em Santa Maria, a implantação da ferrovia em 1885 transformou a cidade em um dos principais entroncamentos ferroviários do sul do Brasil. Este fato:

3.1.2.1 Fortaleceu o Centro Urbano

O centro da cidade é especificado em torno da Estação Férrea, que rapidamente se tornou um ponto estratégico para a economia e o transporte regional.

3.1.2.2 Criou Dinâmicas de Expansão

Novos bairros, como os bairros operacionais e áreas industriais, surgiram para atender à demanda por moradias e serviços relacionados à ferrovia.

3.1.2.3 Consolidar a Urbanização

A presença da ferrovia ajudou a modernizar a cidade, atraindo investimentos públicos e privados em infraestrutura e consolidando Santa Maria como polo econômico e cultural.

3.1.3 LEGADO ATUAL

O desenvolvimento urbano ao redor da ferrovia deixou um legado duradouro, como a valorização de áreas históricas e o fortalecimento do papel das cidades como centros econômicos e culturais. Embora muitas linhas férreas tenham sido desativadas, a herança ferroviária permanece evidente em áreas urbanas que mantêm traços dessa expansão, como bairros históricos e galpões antigos adaptados a novos usos, destacando a importância da ferrovia no crescimento urbano.

Apresentar fontes primárias e secundárias que podem ser usadas para pesquisa, como textos históricos, fotos da época e mapas antigos.

4 DESENVOLVIMENTO (AULAS 2 E 3)

- Cada grupo organiza as informações coletadas e discute como será o projeto final.
- Sugestão de produtos finais: maquetes, vídeos explicativos, linha do tempo ilustrada ou um mural com fotos e depoimentos históricos.
- Orientação individual dos grupos para auxiliar na estruturação e análise das informações coletadas.

5. APRESENTAÇÃO E SOCIALIZAÇÃO DOS PROJETOS (AULA 4)

- Cada grupo apresenta seu projeto aos colegas, destacando o que aprenderam e a relevância histórica da ferrovia para Santa Maria.
- Debate com a turma sobre a importância da preservação da história local e dos marcos históricos como a Estação Férrea de Santa Maria.

6. RECURSOS

- Projetor para apresentação de fotos e mapas históricos.
- Material para criação de maquetes, como papel, tinta, cola.
- Cartolina e canetas para linha do tempo e mural.

7. AVALIAÇÃO

- Observação da participação e colaboração durante o projeto.
- Avaliação do produto final de cada grupo, levando em conta a criatividade, precisão histórica e clareza.
- Reflexão final dos alunos sobre o que aprenderam e a importância da ferrovia na história de Santa Maria.

APÊNDICE B

Estratégia Pedagógica: Ensino Híbrido / Rotação por Estações

Atividades Educativas: Leitura e Análise de Textos/ Atividade Digitais/ Trabalho em grupo/ Discussões e debates/ Avaliações e exercícios

Plano de Aula 02

Tema: Origem da Cidade de Santa Maria/RS e Implantação da Ferrovia

Ano: Ensino Fundamental II

Carga Horária: 4 aulas de 50 minutos

Habilidades da BNCC:

- EF09HI01: Identificar e analisar processos históricos, especialmente os relacionados ao desenvolvimento urbano e à infraestrutura de transporte.
- EF09HI02: Reconhecer a importância de aspectos econômicos e sociais na formação das cidades e no desenvolvimento de sua infraestrutura.

Objetivos:

- Compreender a origem da cidade de Santa Maria e o impacto da ferrovia no desenvolvimento urbano e econômico.
- Desenvolver habilidades de pesquisa, análise crítica de fontes e integração de tecnologias digitais no estudo de história.
- Estimular a autonomia e a colaboração entre os alunos.

1. INTRODUÇÃO AO TEMA (AULA 1)

1.1 ATIVIDADE INICIAL

Apresentação do tema com breve explanação sobre a importância histórica da cidade e da ferrovia.

A cidade de Santa Maria, situada na região central do Rio Grande do Sul, possui uma história profundamente marcada pela ferrovia, que foi um dos principais motores de sua fundação e desenvolvimento. Desde sua criação, Santa Maria desempenhou um papel estratégico como ponto de interseção e transporte no estado, tornando-se conhecido como o "Coração do Rio Grande".

A chegada da ferrovia, em 1885, impulsionou a transformação da cidade em um importante polo econômico e logístico. A Estação Férrea não apenas facilitou o transporte de mercadorias e pessoas, mas também fomentou o crescimento urbano, atraindo migrantes e fortalecendo a economia local. A ferrovia conectada Santa Maria às principais cidades

Além de seu impacto econômico, a ferrovia também moldou a identidade cultural da cidade. Sua influência pode ser observada na arquitetura da antiga estação e no traçado urbano, que se desenvolveu em torno desse eixo de transporte. Até hoje, a memória ferroviária é celebrada como parte essencial do patrimônio histórico de Santa Maria, reforçando sua importância como marco de transformação

1.2 ORGANIZAÇÃO EM ESTAÇÕES

Dividir a sala em três estações (presenciais e online), com cada uma focada em um aspecto específico da história de Santa Maria e da ferrovia.

2. ESTAÇÕES DE APRENDIZAGEM (AULAS 1 E 2)

2.1 ESTAÇÃO 1 - LEITURA E DISCUSSÃO (OFF LINE)

2.1.1 Textos e imagens sobre a fundação de santa maria e a implantação da ferrovia.

2.1.1.1 A Fundação de Santa Maria

Santa Maria, localizada no coração do Rio Grande do Sul, teve sua origem ligada à ocupação da região pelos povos indígenas, especialmente os guaranis. A partir do século XVIII, tornou-se uma área de disputa entre portugueses e espanhóis devido à sua localização estratégica. A fundação oficial de Santa Maria ocorreu em 17 de maio de 1858, quando foi criada a Freguesia de Santa Maria da Boca do Monte, em alusão ao morro que marca a paisagem local.

O desenvolvimento de Santa Maria foi impulsionado pela agricultura e pecuária, inicialmente em pequena escala, e por sua posição como ponto de passagem de tropeiros. Com o tempo, o município tornou-se um centro de comércio regional, conectando diversas regiões do estado.

2.1.1.2 A Implantação da Ferrovia

O desempenho da ferrovia teve um papel crucial no crescimento de Santa Maria. Em 1885, foi inaugurada a Estação Férrea de Santa Maria, conectando a cidade a outras regiões e promovendo seu desenvolvimento econômico e urbano. O transporte

ferroviário facilita a exportação de produtos agrícolas e pecuários, além de atrair novas indústrias para a cidade.

A implantação da ferrovia transformou Santa Maria em um dos mais importantes entroncamentos ferroviários do Brasil, instalada como ponto de conexão entre o interior do estado e os portos marítimos. Além disso, a chegada da ferrovia incentivou a expansão urbana, com o surgimento de bairros ao redor da estação e uma maior diversificação econômica.

2.1.1.3 Importância Histórica e Cultural

Tanto a fundação da cidade quanto a chegada da ferrovia marcaram momentos significativos na história de Santa Maria. Esses eventos moldaram não apenas a estrutura econômica, mas também a identidade cultural do município, que hoje celebra suas raízes ferroviárias por meio de museus e eventos históricos.

2.1.2 Sugestões de Imagens

2.1.2.1 Mapa histórico de Santa Maria no século XIX

- Mostrando a localização da Freguesia de Santa Maria da Boca do Monte.

2.1.2.2 Fotografia da antiga Estação Férrea de Santa Maria (1885)

- Imagem em preto e branco do edifício original da estação.

2.1.2.3 Ilustração de um trem a vapor chegando em Santa Maria

- Representação artística da chegada da ferrovia.

2.1.2.4 Paisagem urbana de Santa Maria no início do século XX

- Com destaque para os trilhos e áreas ao redor da estação.

2.1.2.5 Pintura ou fotografia de tropeiros passando pela região

- Retratando o contexto antes da ferrovia.

2.1.3 Perguntas Orientadoras para análise

- “Como a ferrovia impactou o crescimento da cidade?”
- “Quais foram os efeitos econômicos e sociais da ferrovia na época?”

2.1.3.1 Como a ferrovia impactou o crescimento de Santa Maria?

O desempenho da ferrovia teve um papel central no desenvolvimento urbano, econômico e social de Santa Maria. A cidade tornou-se um dos principais entroncamentos ferroviários do Brasil no final do século XIX e início do século XX. A estação ferroviária atraiu pessoas e investimentos, promovendo a formação de novos bairros e incentivando a urbanização da região. Além disso, a ferrovia Santa Maria conectava-se a outros importantes centros urbanos e portos, integrando-a às redes nacionais e internacionais de comércio.

A chegada da ferrovia também transformou Santa Maria em um polo logístico estratégico, com instalações para manutenção de locomotivas e trens, o que gerou empregos e atraiu mão de obra especializada. A expansão urbana ocorreu principalmente em torno da estação ferroviária, com o surgimento de comércios, indústrias e residências para atender às necessidades da população crescente.

2.1.3.2 Quais foram os efeitos econômicos e sociais da ferrovia na época?

2.1.3.2.1 Efeitos Econômicos

- Facilitou o transporte de mercadorias: Produtos agrícolas, pecuários e industriais ganharam acesso a mercados distantes, aumentando a competitividade da região.
- Atração de indústrias: Empresas de diferentes setores se estabeleceram na cidade, aproveitando a logística ferroviária para escoar produtos.
- Criação de empregos: A ferrovia trouxe oportunidades nas áreas de transporte, manutenção, comércio e serviços relacionados.
- Valorização imobiliária: Áreas próximas à estação tiveram seus terrenos valorizados, incentivando a especulação e a urbanização.

2.1.3.2.1 Efeitos Sociais

- Aumento populacional: atração de migrantes em busca de trabalho, transformando Santa Maria em uma cidade cosmopolita para a época.
- Desenvolvimento urbano: A chegada de trabalhadores e comerciantes levou à construção de novas moradias, escolas, igrejas e outras infraestruturas públicas.
- Transformação cultural: A ferrovia trouxe um fluxo constante de ideias, produtos e influências culturais, conectando a cidade a outros contextos regionais e nacionais.
- Acessibilidade e mobilidade: A ferrovia permitiu que as pessoas se deslocassem com mais facilidade, ampliando horizontes educacionais e profissionais.

2.2 ESTAÇÃO 2 - PESQUISA ONLINE E RECURSOS DIGITAIS

- Os alunos acessam uma plataforma educacional para explorar vídeos e mapas interativos sobre o crescimento urbano de Santa Maria após a chegada da ferrovia.
- Sugestão de atividades: linha do tempo interativa ou quiz sobre o tema.

2.3 ESTAÇÃO 3 - PRODUÇÃO DE CONTEÚDO (OFFLINE)

- Os alunos começam a desenvolver um produto sobre o tema, como um mural ou uma apresentação digital com as informações coletadas nas estações anteriores.

3. DESENVOLVIMENTO E PRODUÇÃO COLABORATIVA (AULA 3)

- Discussão Coletiva: Os alunos reúnem as informações obtidas nas estações e estruturam a apresentação final.
- Trabalho em Duplas/Grupos: Cada dupla/grupo elabora a parte final de seu produto, com suporte tecnológico, como o uso de ferramentas de apresentação digital (e.g., Google Slides).

4. APRESENTAÇÃO DOS TRABALHOS E DEBATE FINAL (AULA 4)

- Apresentação: Cada grupo compartilha seu trabalho com a turma.
- Discussão: Reflexão sobre como o processo de pesquisa e o trabalho híbrido contribuíram para o aprendizado sobre a história local.

5. RECURSOS

- Textos históricos e fotos antigas da cidade de Santa Maria.
- Computadores ou tablets com acesso à internet para pesquisa online.
- Materiais como cartolina e canetas para murais ou outros materiais gráficos para apresentações.

6. AVALIAÇÃO

- Participação nas Estações: Observação da participação ativa e interesse nas atividades propostas.
- Produto Final: Avaliação da apresentação do grupo, considerando a profundidade da pesquisa, clareza e uso de tecnologia.
- Reflexão Individual: Análise de um pequeno texto de cada aluno sobre o que aprenderam e como o ensino híbrido contribuiu para seu entendimento.

APÊNDICE C

Estratégia Pedagógica : Aprendizagem Baseada em Problemas

Atividade Educativa : Mapa Mental

Plano de Aula 03

Tema: Expansão Urbana da Cidade de Santa Maria/RS Durante o Processo de Implantação da Ferrovia

Ano: Ensino Fundamental II

Carga Horária: 4 aulas de 50 minutos

Habilidades da BNCC:

- **EF09HI01:** Identificar e analisar processos históricos, especialmente os relacionados ao desenvolvimento urbano e à infraestrutura de transporte.
- **EF09HI02:** Compreender o impacto da ferrovia na organização e expansão das cidades.
- **EF08GE12:** Relacionar o crescimento urbano ao desenvolvimento dos meios de transporte.

Objetivos:

- Compreender como a ferrovia impactou a expansão urbana da cidade de Santa Maria.
- Desenvolver habilidades de pesquisa, síntese e organização da informação.
- Estimular a criatividade e o pensamento crítico por meio da construção de um **mapa mental**.
- Incentivar a colaboração entre os alunos na construção do conhecimento.

1. INTRODUÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO (AULA 1)

- **Exploração do Tema:** O professor inicia a aula apresentando a história da ferrovia em Santa Maria e seu papel no crescimento da cidade.
- **Exposição de Fontes:** Mostrar fotos antigas, mapas históricos e depoimentos sobre a expansão urbana.
- **Problematização:** Levantar questionamentos como:
 - Como a ferrovia influenciou o crescimento da cidade?
 - Quais bairros surgiram a partir da implantação da ferrovia?
 - Como a economia local foi impactada?
- **Definição do Projeto:** Explicar que os alunos irão criar um **mapa mental** colaborativo, organizando as informações sobre a expansão urbana.

2. PESQUISA E ORGANIZAÇÃO DAS INFORMAÇÕES (AULA 2)

- **Divisão de Grupos:** Os alunos são divididos em grupos, cada um focado em um aspecto da expansão urbana:
 - **Grupo 1:** Crescimento populacional ao redor da ferrovia.
 - **Grupo 2:** Desenvolvimento econômico e comercial.
 - **Grupo 3:** Infraestrutura urbana e transportes.
 - **Grupo 4:** Impactos sociais e culturais da ferrovia.
- **Pesquisa Guiada:** Cada grupo pesquisa informações utilizando fontes indicadas pelo professor (textos, mapas e relatos históricos).
- **Planejamento do Mapa Mental:** Os alunos começam a estruturar suas ideias no formato de um **esboço de mapa mental**, organizando as conexões entre os temas.

3. ELABORAÇÃO DO MAPA MENTAL (AULA 3)

- **Construção do Mapa Mental:**
 - Os alunos organizam as informações coletadas e montam o **mapa mental**.
 - O professor pode sugerir o uso de **cartolina e marcadores** para um mapa físico ou **ferramentas digitais** (como Google, MindMeister ou Canva) para um **mapa digital**.
 - As conexões entre os elementos devem ser feitas por **cores e setas**, destacando os impactos da ferrovia na cidade.
- **Revisão e Aperfeiçoamento:** O professor orienta cada grupo a refinar seu mapa, garantindo a coerência e clareza das informações.

4. APRESENTAÇÃO E REFLEXÃO (Aula 4)

- **Exposição dos Mapas Mentais:** Cada grupo apresenta seu mapa mental para a turma.
- **Discussão Coletiva:** O professor conduz um debate sobre os impactos da ferrovia e como a expansão urbana influenciou a cidade.
- **Reflexão Final:** Cada aluno escreve um pequeno **relato pessoal** sobre o que aprendeu e como a construção do mapa mental ajudou a compreender o tema.

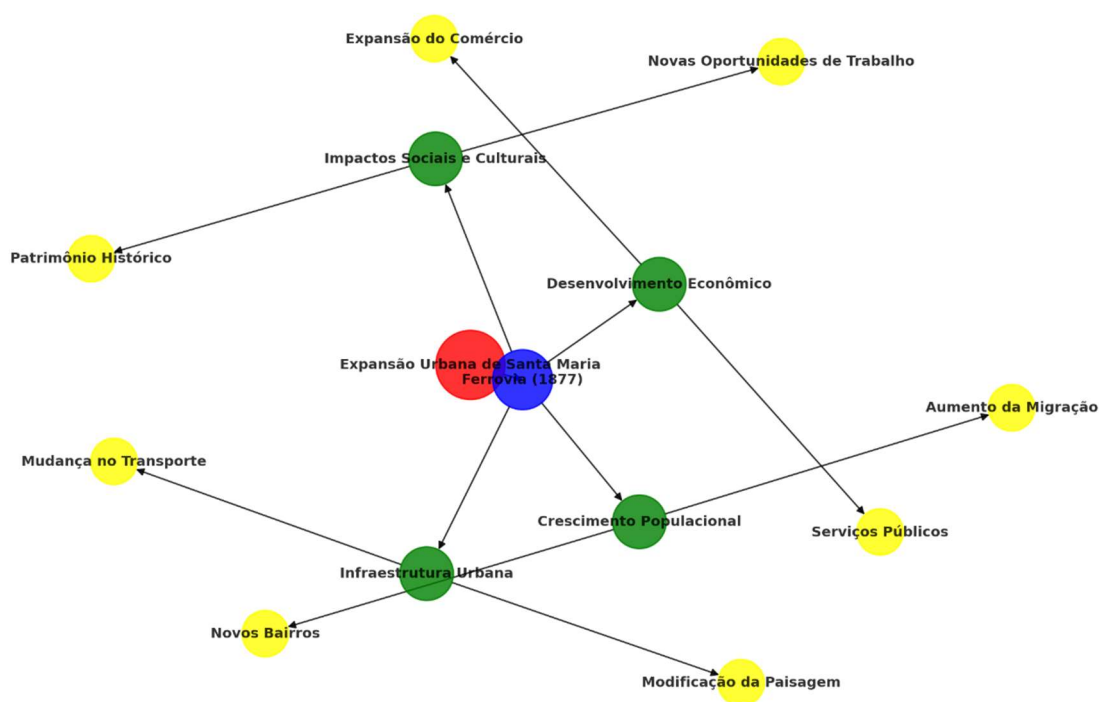
RECURSOS NECESSÁRIOS:

- Textos históricos, mapas e imagens antigas de Santa Maria.
- Materiais para elaboração do mapa mental (cartolinas, canetas coloridas) ou acesso a ferramentas digitais.
- Computadores ou tablets (caso o mapa mental seja digital).

AVALIAÇÃO:

- **Participação nas atividades:** Observar o engajamento dos alunos nas pesquisas e discussões.
- **Qualidade do Mapa Mental:** Avaliar a clareza, organização e criatividade na representação das informações.
- **Reflexão Individual:** Avaliar se os alunos conseguiram compreender a importância da ferrovia na expansão urbana da cidade.

Mapa Mental: Expansão Urbana de Santa Maria/RS Durante a Implantação da Ferrovia



APÊNDICE D

Estratégia Pedagógica: Aprendizagem Baseada em Problemas /Aprendizagem Cooperativa/ Ensino híbrido

Atividades Educativas: Aulas expositivas/ Atividades práticas/ Trabalho em grupo/Atividades Digitais

Plano de Aula 04

Tema: Origem da Cidade de Santa Maria/RS e Implantação da Ferrovia

Ano: Ensino Fundamental II

Carga Horária: 4 aulas de 50 minutos

Habilidades da BNCC:

- EF09HI01: Identificar e analisar processos históricos, especialmente os relacionados ao desenvolvimento urbano e à infraestrutura de transporte.
- EF09HI02: Reconhecer a importância de aspectos econômicos e sociais na formação das cidades e no desenvolvimento de sua infraestrutura.

Objetivos:

- Compreender a origem de Santa Maria e o impacto da ferrovia em seu desenvolvimento urbano e econômico.
- Desenvolver habilidades de pesquisa digital e análise de fontes históricas.
- Utilizar ferramentas digitais para explorar e representar informações sobre a história da cidade.

1. INTRODUÇÃO AO TEMA COM FERRAMENTAS DIGITAIS (AULA 1)

1.1 APRESENTAÇÃO DIGITAL DO TEMA

Iniciar a aula com uma apresentação multimídia sobre Santa Maria e a ferrovia, utilizando slides interativos com imagens, mapas e vídeos históricos.

1.2 CONTEXTUALIZAÇÃO

Explicar o impacto da ferrovia no crescimento da cidade e no contexto do final do século XIX.

1.2.1 Transformação em Ponto Estratégico

No final do século XIX, o Brasil viveu um processo de modernização, impulsionado pela expansão ferroviária. Santa Maria tornou-se um dos principais entroncamentos

ferroviários do Rio Grande do Sul, conectando a cidade a importantes centros econômicos e portos marítimos, como o de Rio Grande.

1.2.2 Desenvolvimento Econômico

A ferrovia possibilitou o transporte eficiente de produtos agrícolas, como charque, couro e grãos, que eram produzidos na região. Esse escoamento facilitou a atração de indústrias e comerciantes para a cidade, promovendo a diversificação da economia. Pequenos comércios e serviços específicos para atender às demandas dos viajantes e trabalhadores ferroviários que surgiram ao redor desta

1.2.3. Urbanização e Expansão Territorial

Com o crescimento do fluxo de pessoas e mercadorias, houve uma rápida urbanização da cidade. Novos bairros foram formados em torno da Estação Férrea, e a procura por moradias, escolas e infraestrutura urbana aumentou. A ferrovia impulsionou a formação de uma classe trabalhadora urbana, composta por ferrovias e fora

1.2.4. Impactos Sociais e Culturais

A chegada da ferrovia trouxe mais do que desenvolvimento econômico. Ela promoveu uma integração cultural, conectando Santa Maria a outras regiões do país. Pessoas de diferentes origens passaram a conviver na cidade, enriquecendo sua cultura local. A estação tornou-se um ponto de encontro e referência na vida cotidiana do

1.2.5. Modernização e Projeção Regional

No contexto do final do século XIX, a ferrovia simbolizava progresso e modernidade. Santa Maria foi projetada no cenário estadual como uma cidade de importância estratégica e econômica, fortalecendo seu papel como um centro regional

1.2 FERRAMENTA DE CURIOSIDADE INICIAL

Utilizar uma ferramenta de nuvem de palavras online (como Mentimeter ou WordArt) para que os alunos compartilhem palavras-chave sobre o que acham importante na história de uma cidade.

2. PESQUISA DIGITAL GUIADA SOBRE SANTA MARIA (AULA 2)

2.1 EXPLORAÇÃO DE FONTES HISTÓRICAS ONLINE

Orientar os alunos a utilizar fontes digitais, como museus virtuais, sites de história local e arquivos digitais, para pesquisar informações sobre a fundação de Santa Maria e o papel da ferrovia.

2.2 ATIVIDADE PRÁTICA EM DUPLAS

Cada dupla realiza uma pesquisa em dispositivos digitais, buscando imagens, vídeos, e documentos históricos que representem os principais marcos da história da cidade.

2.3 ANÁLISE CRÍTICA DE FONTES DIGITAIS

Orientar os alunos sobre como identificar fontes confiáveis na internet e analisar criticamente as informações encontradas.

3. DESENVOLVIMENTO DE PROJETO DIGITAL COLABORATIVO (AULAS 3 E 4)

3.1 ESCOLHA DE FERRAMENTAS DE PRODUÇÃO DIGITAL

Orientar os alunos a criar um produto digital final, que pode ser uma linha do tempo digital (utilizando ferramentas como o Tiki-Toki ou Sutori), um infográfico interativo (com Canva ou Visme), ou uma apresentação animada (com o Prezi ou Google Slides).

3.2 CRIAÇÃO DE CONTEÚDO DIGITAL

Cada grupo organiza a linha do tempo da história de Santa Maria e da ferrovia, incluindo marcos importantes, imagens e links para os documentos pesquisados.

3.3 INTEGRAÇÃO DE MULTIMÍDIA

Os grupos incorporam vídeos, áudios e mapas digitais para ilustrar o impacto da ferrovia, garantindo um conteúdo visualmente atrativo e informativo.

4. APRESENTAÇÃO DOS PROJETOS DIGITAIS E FEEDBACK (AULA 4)

- Apresentação Final: Cada grupo apresenta sua linha do tempo digital ou infográfico para a turma, compartilhando as informações descobertas e refletindo sobre o uso de tecnologia para contar a história.
- Feedback e Reflexão: Após as apresentações, discutir com os alunos como a tecnologia facilitou a compreensão do tema e a valorização da história local. Incentivar que os alunos compartilhem suas experiências de aprendizagem digital.

5. RECURSOS

- Computadores, tablets ou celulares com acesso à internet.
- Acesso a ferramentas digitais, como Canva, Tiki-Toki, Sutori, Prezi ou Google Slides.
- Recursos multimídia (vídeos históricos, mapas, imagens de arquivo) e acesso a sites de museus virtuais ou arquivos históricos locais.

6. AVALIAÇÃO

- Engajamento nas Pesquisas: Observar o envolvimento dos alunos na pesquisa digital e a habilidade em identificar fontes confiáveis.
- Qualidade do Produto Digital: Avaliar o conteúdo e a apresentação do projeto digital final, considerando criatividade, precisão histórica e uso adequado da tecnologia.
- Reflexão Individual: Cada aluno deve registrar em poucas linhas como o uso da tecnologia facilitou ou transformou seu aprendizado sobre a história de Santa Maria.

APÊNDICE E

Estratégia Pedagógica: Interdisciplinares

Atividades Educativas: Aulas expositivas/ Trabalho em Grupo/ Discussões e debates/ Avaliações e exercícios

Plano de Aula 05

Tema: Origem da Cidade de Santa Maria/RS e Implantação da Ferrovia

Ano: Ensino Fundamental II

Carga Horária: 4 aulas de 50 minutos

Habilidades da BNCC:

- EF09HI01: Identificar e analisar processos históricos, especialmente os relacionados ao desenvolvimento urbano e à infraestrutura de transporte.
 - EF09HI02: Reconhecer a importância de aspectos econômicos e sociais na formação das cidades e no desenvolvimento de sua infraestrutura.
- EF08GE12: Analisar o papel dos meios de transporte na organização do espaço geográfico.
- EF07MA23: Interpretar gráficos e tabelas, relacionando com contextos históricos e geográficos.

Objetivos:

- Compreender a origem da cidade de Santa Maria e o impacto da implantação da ferrovia em seu desenvolvimento urbano, econômico e social.
- Relacionar o conteúdo de História com Geografia (impacto do transporte no espaço geográfico), Matemática (interpretação de gráficos de crescimento populacional) e Língua Portuguesa (produção textual).
- Desenvolver habilidades de análise e representação de dados sobre o crescimento urbano e econômico.

1. INTRODUÇÃO AO TEMA E CONTEXTO INTERDISCIPLINAR (AULA 1)

1.1 EXPLORAÇÃO DO TEMA

Apresentação inicial sobre a fundação de Santa Maria e a chegada da ferrovia, destacando os impactos sociais e econômicos, introduzindo o tema a partir de diferentes perspectivas interdisciplinares

1.1.1 A Fundação de Santa Maria

Santa Maria foi oficialmente fundada em 17 de maio de 1858 , com a criação da Freguesia de Santa Maria da Boca do Monte , nome inspirado pela imponente morro que cerca a cidade. Originalmente ocupada pelos povos indígenas, especialmente os guaranis, uma região tornou-se estratégica no século XVIII, durante as disputas territoriais entre Portugal e Espanha.

No século XIX, uma localidade começou a se destacar como ponto de passagem para tropeiros e comerciantes que transitavam entre o interior e os portos do Rio Grande do Sul. Sua posição geográfica, no centro do estado, fez de Santa Maria um local ideal para a formação de um núcleo urbano, ainda que inicialmente focado na agricultura e pecuária de subsistência.

1.1.2 O Contexto Socioeconômico do Século XIX

O século XIX foi um período de grandes transformações econômicas e sociais no Brasil e no Rio Grande do Sul.

1.1.2.1 Transição Econômica

- A economia da região era baseada principalmente na pecuária extensiva e na produção
- Pequenas estimativas a surgir para sustentar o crescimento populacional, mas a economia ainda era
- Tropeirismo e Comércio: Santa Maria era um ponto de passagem para tropeiros, que transportavam gado e produtos entre regiões. Isso consolidou a cidade como um centro de comércio local, com mercados e feiras que atraíam agricultores e

pecuaristas.

- **Modernização e Ferrovia:** O final do século XIX trouxe uma expansão ferroviária, que revolucionou a economia local. Em 1885, a chegada da ferrovia conectava Santa Maria a outros centros urbanos, facilitando o transporte de mercadorias e pessoas, e impulsionando o comércio e a indústria.
- **Imigração e Diversidade:** a chegada de imigrantes europeus (alemães, italianos, entre outros) ao estado trouxe novas técnicas agrícolas e culturais, que também influenciaram a economia e a vida social da região de Santa

1.1.2.2 Mudanças Sociais

- A urbanização e o desenvolvimento econômico progrediram em novas dinâmicas sociais. Santa Maria iniciou uma recuperação de trabalhadores e comerciantes, formando uma população urbana diversificada

1.1.2.3 A Relação Entre Fundação e Contexto

A fundação de Santa Maria e seu crescimento inicial foram moldados por fatores econômicos regionais, como o tropeirismo e a pecuária, enquanto a ferrovia, ao final do século XIX, marcou o início de uma nova fase, com maior urbanização e diversificação econômica. Esses fatores estabeleceram a cidade como um importante polo regional e influenciaram sua identidade cultural e histórica

1.3 GEOGRAFIA

Discussão sobre como os meios de transporte influenciam o crescimento urbano e a ocupação territorial.

1.3.1 Debate: O Impacto dos Transportes no Desenvolvimento Urbano e na Ocupação do Território de Santa Maria-RS

Ponto de Partida para o Debate

- **Moderador:** Apresentamos brevemente o tema.

Santa Maria-RS é conhecida como um dos maiores entroncamentos ferroviários do Brasil no final do século XIX. Mas como a ferrovia e outros meios de transporte

moldaram a cidade? Vamos discutir os impactos históricos e contemporâneos dos transportes no crescimento urbano e na ocupação territorial ."

1.3.2 Divisão de Grupos

1.3.2.1 Grupo A: Defensores do Impacto Positivo

Argumentos principais:

1.3.2.1.2 Impulso Econômico

- A ferrovia trouxe investimentos, comércio e industrialização, integrando Santa Maria ao mercado regional e nacional.
- A cidade tornou-se um polo logístico estratégico, gerando empregos e diversificando a economia.

1.3.2.1.3 Expansão Urbana Ordenada:

- A estação ferroviária é atuária como um núcleo que especifica a expansão da cidade, com bairros planejados ao seu redor.
- O transporte público, como ônibus e trens, melhorou a acessibilidade para áreas periféricas.

1.3.2.1.4 Conexão Cultural e Social:

- A ferrovia trouxe acervo cultural e populacional, integrando pessoas de diferentes regiões e culturas.

1.3.2.2 Grupo B: Críticos do Impacto

Argumentos principais:

1.3.2.2.1 Crescimento Urbano Desigual:

- As áreas próximas à ferrovia são desenvolvidas, enquanto regiões distantes são orientadas.
- A centralização do transporte comprovada em uma urbanização desordenada *ao longo do tempo*.

1.3.2.2.2 Problemas Ambientais:

- A expansão ferroviária e rodoviária levou ao desmatamento e à fragmentação de ecossistemas locais.
- O tráfego gerado pelos transportes urbanos contribuiu para a poluição.

1.3.2.2.3 Dependência Econômica Excessiva:

- A cidade se tornou dependente do transporte ferroviário, dificultando a adaptação às mudanças econômicas posteriores, como a crise do sistema ferroviário no Brasil.

1.3.3. Questões para Debate

1.3.3.1 Histórico

- Qual foi o impacto inicial da ferrovia no crescimento de Santa Maria no final do século XIX?
- Como o transporte moldou a formação dos bairros ao redor da estação ferroviária?

1.3.3.2 Econômico

- A ferrovia trouxe crescimento sustentável para a economia local ou gerou dependência?
- Hoje, Santa Maria ainda se beneficia da infraestrutura de transporte criada na época?

1.3.3.3 Social

- Os meios de transporte promoveram a inclusão ou acentuaram as desigualdades sociais na cidade?
- Como a ferrovia transformou a interação cultural e social em Santa Maria?

1.3.4 Ambiental

1.3.4.1 Quais foram os impactos ambientais da expansão dos transportes na cidade

e seus arredores?

1.3.4.2 Como o transporte pode ser planejado para minimizar danos ao meio ambiente?

1.3.5. Conclusão do Debate

1.3.5.1 Moderador

Resuma os pontos levantados.

O debate mostrou como os transportes, especialmente a ferrovia, tiveram impactos profundos no desenvolvimento de Santa Maria. Os argumentos destacaram tanto os benefícios econômicos e sociais quanto os desafios, como desigualdades e impactos ambientais. A questão que fica é: como a cidade pode planejar o transporte para equilibrar desenvolvimento e sustentabilidade no futuro?

1.4 MATEMÁTICA

Introdução ao conceito de gráficos para interpretar o crescimento populacional e econômico na cidade.

1.4.1 Introdução ao Conceito de Gráficos para Análise de Crescimento Populacional e Econômico

1.4.2 Gráficos são ferramentas visuais que permitem interpretar tendências e padrões ao longo do tempo. No caso de Santa Maria/RS, o uso de gráficos ajuda a compreender como fatores como a chegada da ferrovia, o desenvolvimento comercial e a urbanização influenciaram o crescimento populacional e econômico da cidade no século XIX.

Esses gráficos fornecem insights sobre:

1.4.2.1. Crescimento populacional

Mostra o aumento do número de habitantes em função de fatores como migração e desenvolvimento econômico.

1.4.2.2 Crescimento econômico

Retrata a expansão das atividades produtivas, como agricultura, comércio e,

especialmente, os efeitos da ferrovia.

Com esses dados, podemos identificar períodos de maior crescimento, entender o impacto de decisões históricas e avaliar a relação entre a população e a economia.

1.4.2.1.1 Vou criar dois gráficos baseados no contexto histórico:

- Gráfico de crescimento populacional estimado de Santa Maria no século XIX.
- Gráfico de crescimento econômico com foco no impacto da ferrovia.

2. PERGUNTAS NORTEADORAS

- "Como a ferrovia impactou a vida das pessoas na época?"
- "De que forma o transporte molda o espaço geográfico das cidades?"

2.1 A ferrovia teve um impacto profundo na vida das pessoas em Santa Maria, especialmente durante o período de sua implantação e consolidações, no final do século XIX e início do século XX. Esses impactos podem ser aplicados em diferentes dimensões:

2.1.1 Econômico

2.1.1.1 Crescimento comercial

A ferrovia facilita o transporte de mercadorias e produtos agrícolas, integrando Santa Maria a outras regiões do estado e do país, o que estimula o comércio local e regional.

2.1.1.2 Geração de empregos

A construção e operação da ferrovia realiza oportunidades de trabalho, tanto diretamente nos trilhos, quanto em serviços relacionados, como hotéis, restaurantes e lojas.

2.1.2 Urbano

2.1.2.1 Expansão da cidade

A chegada da ferrovia incentivou o crescimento urbano, com o surgimento de bairros ao redor da estação. A cidade passou a ser organizada em função dessa nova infraestrutura.

2.1.2.2 Formação da Gare

A Estação Férrea se tornou um marco urbano e social, sendo um ponto central na cidade, tanto para transporte quanto para encontros e eventos sociais.

2.1.3 Sociais

2.1.3.1 Conexão entre comunidades

A ferrovia permitiu a mobilidade de pessoas, aproximando Santa Maria de outras localidades e favorecendo o intercâmbio cultural e social.

2.1.3.2 Impacto cultural

O movimento constante de pessoas trouxe novas ideias, costumes e bens, enriquecendo a vida cultural da cidade.

2.1.4 Político e Estratégico

Santa Maria como entroncamento ferroviário: A posição estratégica da cidade transformou-a em um ponto de passagem essencial para o transporte ferroviário no estado. Isso contribuiu para aumentar sua relevância no contexto regional e nacional.

2.1.5 Cotidiano

2.1.5.1 Mudanças nos hábitos

O transporte ferroviário tornou-se as viagens mais acessíveis e rápidas, alterando a rotina das pessoas e a forma como interagiam com o espaço e o tempo.

2.2 DE QUE FORMA O TRANSPORTE MOLDA O ESPAÇO GEOGRÁFICO DAS CIDADES

O transporte desempenha um papel fundamental na configuração do espaço geográfico das cidades, influenciando diretamente a forma como elas se desenvolvem, organizam e funcionam. Aqui as principais formas pelas quais o transporte está moldado no espaço urbano:

2.2.1 Estruturação do território

2.2.1.1 Centralização e descentralização

As infraestruturas de transporte, como rodovias, ferrovias e sistemas de transporte público, definem os polos de atração e crescimento das cidades. Por exemplo, áreas próximas às estações de trem ou grandes avenidas tendem a se desenvolver mais rapidamente.

2.2.1.2 Eixos de crescimento

Os corredores de transporte guiam frequentemente a expansão urbana, com bairros, comércio e indústrias surgindo ao longo de rodovias, ferrovias ou linhas de metrô.

2.2.2 Acessibilidade e mobilidade

2.2.2.1 Valorização de áreas

Regiões bem conectadas por transporte tendem a se tornar mais valorizadas, enquanto áreas distantes ou sem acesso são menos atraentes para moradores e investidores.

2.2.2.2 Segregação espacial

A desigualdade na oferta de transporte pode promover a segregação social, deixando populações de baixa renda em áreas periféricas com menor acesso a oportunidades econômicas e sociais.

2.2.3 Dinâmica econômica

2.2.3.1 Localização de atividades econômicas

Indústrias, centros comerciais e serviços frequentemente são estabelecidos próximos a corredores de transporte para facilitar a logística e atrair consumidores e trabalhadores.

2.2.3.2 Impacto no comércio

Áreas próximas a estações de transporte público ou rodovias se tornam centros comerciais e de serviços por causa do maior fluxo de pessoas.

2.2.4 Transformação urbana

2.2.4.1 Redesenho de espaços públicos

Infraestruturas de transporte podem reconfigurar praças, ruas e outros espaços, muitas vezes criando áreas exclusivas para pedestres ou requalificando regiões antes de negligenciadas.

2.2.4.2 Verticalização

Regiões com boa acessibilidade tendem a se verticalizar, com a construção de prédios residenciais e comerciais para atender à alta demanda.

2.2.5 Impacto ambiental e planejamento urbano

2.2.5.1 Expansão desordenada

A falta de planejamento pode levar ao surgimento de áreas urbanas desorganizadas ao longo de eixos de transporte, dificultando a gestão ambiental e social da cidade.

2.2.5.2 Redução de distâncias

Sistemas de transporte eficientes podem promover o uso sustentável do solo urbano, ao incentivar o adensamento de áreas próximas a estações ou pontos de conexão.

2.2.6 Interações sociais e culturais

2.2.6.1 Conexão entre comunidades

Infraestruturas de transporte integram diferentes áreas da cidade, facilitando a interação entre comunidades e aumentando o intercâmbio cultural.

2.2.6.2 Alteração de fluxos urbanos

O transporte define os caminhos e fluxos diários das pessoas, influenciando onde vivem, trabalham e se encontram.

2.2.7 Exemplos práticos

2.2.7.1 Ferrovias e expansão urbana: Em cidades como Santa Maria, a chegada da ferrovia transformou-se em paisagem urbana, criando bairros ao redor da estação e estimulando o comércio local.

2.2.7.2 Rodovias e subúrbios: Nos EUA, a construção de rodovias impulsionou a formação de subúrbios, alterando profundamente o modelo de crescimento urbano.

2.2.7.3 Assim, o transporte não apenas molda fisicamente as cidades, mas também define a qualidade de vida, as oportunidades econômicas e a dinâmica social dos habitantes. Planejar o transporte de forma integrada ao espaço urbano é essencial para garantir um crescimento sustentável e inclusivo.

3. ANÁLISE DE FONTES E COLETA DE DADOS (AULA 2)

3.1 HISTÓRIA E GEOGRAFIA

Apresentação de mapas antigos de Santa Maria e dados sobre o aumento da população e infraestrutura ao longo do tempo. Análise dos locais de instalação da ferrovia e seus impactos nas áreas vizinhas.

3.2 MATEMÁTICA

Orientar os alunos a interpretar gráficos sobre o crescimento populacional e econômico, analisando as mudanças demográficas e o impacto do transporte.

3.4 PRODUÇÃO DE TEXTO (LÍNGUA PORTUGUESA)

Cada grupo inicia uma produção textual, narrando a história do desenvolvimento de Santa Maria com foco no impacto da ferrovia, utilizando termos históricos e geográficos.

4. DESENVOLVIMENTO DE PROJETO INTERDISCIPLINAR (AULA 3)

4.1 DIVISÃO DE GRUPOS

Os alunos formam grupos e escolhem um formato de projeto (linha do tempo ilustrada, painel temático ou mapa interativo) que combine História, Geografia e Matemática.

4.2 CRIAÇÃO DE PRODUTO FINAL

- Cada grupo cria seu produto:

4.2.1 História e Geografia: Linha do tempo ou mapa da cidade com as áreas de expansão urbana.

4.2.2 Matemática: Inclusão de gráficos e tabelas que demonstrem o crescimento populacional e econômico, relacionando com o período histórico.

4.2.3 Língua Portuguesa: Escrever um parágrafo introdutório explicando o contexto histórico, geográfico e econômico do desenvolvimento de Santa Maria.

5. APRESENTAÇÃO E REFLEXÃO INTERDISCIPLINAR (AULA 4)

- Apresentação dos Trabalhos: Cada grupo compartilha seu projeto interdisciplinar com a turma.
- Debate e Reflexão: Reflexão coletiva sobre como a inter-relação entre diferentes áreas do conhecimento contribuiu para uma compreensão mais ampla do tema.
- Questões para Discussão: “Como a integração entre disciplinas ajudou a entender o impacto da ferrovia em Santa Maria?” e “De que forma as cidades ainda são influenciadas por seus meios de transporte?”

6. RECURSOS

- Mapas históricos e imagens antigas da cidade de Santa Maria.
- Gráficos e tabelas de crescimento populacional e econômico.
- Materiais para criação de painéis, cartazes, ou softwares para produção digital.

7. AVALIAÇÃO

- Participação e Integração Disciplinar: Observar a participação dos alunos na construção do conhecimento interdisciplinar.
- Produto Final: Avaliar a clareza e precisão do projeto apresentado, considerando o uso de História, Geografia, Matemática e Língua Portuguesa.
- Reflexão Individual: Cada aluno elabora uma breve reflexão sobre como o projeto interdisciplinar contribuiu para seu aprendizado.

APÊNDICE F

Estratégia Pedagógica: Projetos Interdisciplinares / Aprendizagem Cooperativa

Atividades Educativas: Aula expositiva / Visitas externas / Trabalho em Grupo/Discussões e Debates / Avaliações e exercícios

Plano de Aula 06

Tema: Origem da Cidade de Santa Maria/RS e Implantação da Ferrovia

Ano: Ensino Fundamental II

Carga Horária: 4 aulas de 50 minutos + visita de campo (duração variável)

Habilidades da BNCC:

- EF09HI01: Identificar e analisar processos históricos, especialmente os relacionados ao desenvolvimento urbano e à infraestrutura de transporte.
- EF09HI02: Reconhecer a importância de aspectos econômicos e sociais na formação das cidades e no desenvolvimento de sua infraestrutura.
- EF08GE12: Compreender como os meios de transporte influenciam a organização do espaço geográfico.

Objetivos:

- Compreender a origem de Santa Maria e o papel da ferrovia em seu desenvolvimento urbano, econômico e social.
- Vivenciar e analisar o patrimônio histórico da cidade por meio de uma visita à Estação Férrea.
- Desenvolver habilidades de observação, registro e análise crítica sobre o impacto histórico e geográfico da ferrovia.

1. PREPARAÇÃO PARA A VISITA (AULA 1)

1.1 INTRODUÇÃO AO TEMA

Explicação breve sobre a fundação da cidade de Santa Maria e o impacto da chegada da ferrovia. Contextualizar a importância da ferrovia no final do século XIX.

A cidade de Santa Maria, no Rio Grande do Sul, foi fundada oficialmente em 1858, mas começou a se consolidar como um polo urbano e econômico com a chegada da ferrovia em 1885. Localizada estrategicamente no centro do estado, a cidade se tornou um importante entroncamento ferroviário, conectando diferentes regiões do Rio Grande do Sul e do Brasil.

No final do século XIX, a ferrovia desempenhou um papel crucial no desenvolvimento econômico e social do país, facilitando o transporte de pessoas e mercadorias, promovendo a integração regional e estimulando a urbanização. Em Santa Maria, a Estação Férrea transformou a cidade em um ponto de convergência de fluxos econômicos, culturais e sociais. A ferrovia trouxe novas oportunidades de trabalho, atraiu migrantes e incentivou o comércio local, consolidando a cidade como um dos principais centros logísticos e econômicos do estado. Esse período marcou o início de uma fase de crescimento urbano e modernização para Santa Maria, que rapidamente se localizou como um núcleo sonoro no contexto regional.

2. ORIENTAÇÃO PARA A VISITA À ESTAÇÃO FÉRREA DE SANTA MARIA E SEUS ARREDORES

Uma visita à Estação Férrea de Santa Maria oferece uma oportunidade única de explorar a história e o impacto cultural, econômico e social da ferrovia na cidade. Este roteiro organiza as etapas da visita para otimizar a experiência e conectar os participantes ao contexto histórico e contemporâneo desse espaço.

2.1. RECEPÇÃO E INTRODUÇÃO (10 MINUTOS)

- Ponto de Encontro: Entrada principal da Estação Férrea.
- Atividade: Breve apresentação da história da ferrovia em Santa Maria, contextualizando sua construção em 1885 e sua relevância para o desenvolvimento da cidade.
- Objetivo: Preparar os visitantes para entenderem a importância histórica do local no final do século XIX e início do século XX.

2.2. TOUR PELA ESTAÇÃO FÉRREA (30 MINUTOS)

2.2.1 Paradas Principais

2.2.1.2 Fachada Principal

- Apresentação arquitetônica do prédio e suas características históricas.
- Explicação sobre o papel da estação como ponto de conexão no sistema ferroviário gaúcho.

2.2.1.3 Área Interna

- Visita ao saguão principal, destacando sua função como espaço de integração social.

- Apresentação de objetos e fotografias antigas, quando disponíveis.

2.2.1.4 Plataformas e Trilhos

- Explicação sobre o funcionamento das plataformas no passado e a logística de

transporte.

- Relato sobre histórias de passageiros e trabalhadores ferroviários.

2.3. CAMINHADA PELOS ARREDORES (20 MINUTOS)

2.3.1 Paradas Relevantes

2.3.1.2 Antigos Armazéns Ferroviários

- Reflexão sobre a importância dos armazéns para o armazenamento de mercadorias e sua conexão com o comércio local.

2.3.1.3 Bairro Ferroviário

- Observação da formação dos bairros ao redor da estação e como a ferrovia influenciou a urbanização e o cotidiano dos moradores.

2.3.1.4 Praça ao Redor

- Apresentação do espaço público como ponto de encontro cultural e social na época de maior atividade da estação.

2.4. REFLEXÃO E ENCERRAMENTO (15 MINUTOS)

2.4.1 Local

- Praça ou área externa da Estação.

2.4.2 Atividade

- Debate com os participantes sobre como a ferrovia moldou a identidade de Santa Maria.
- Discussão sobre o potencial de revitalização do espaço, conectando-o a ideias contemporâneas de cidade criativa e educadora.
- Entrega de Materiais: Se aplicável, distribuição de folhetos ou guias complementares.

2.5 DICAS ADICIONAIS

- Interação Visual: Durante o passeio, utilize mapas históricos e imagens de arquivo para comparar o passado e o presente.
- Inclusão Cultural: Relatar histórias de figuras locais e eventos marcantes ligados à estação.
- Envolvimento Ativo: Propor perguntas aos visitantes sobre como percebem a influência da ferrovia em Santa Maria atual.
- Esse roteiro oferece uma experiência imersiva e educativa, conectando os

visitantes ao rico legado da Estação Férrea e sua influência no desenvolvimento da cidade.

2.6. DIVISÃO DE GRUPOS E TAREFAS

Organizar os alunos em grupos, cada um responsável por um aspecto específico da visita:

2.6.1 Grupo 1

- Aspectos Históricos: Investigará a história da Estação Férrea e sua importância no crescimento da cidade.

2.6.2 Grupo 2

- Aspectos Geográficos: Analisará como a instalação da ferrovia influenciou a expansão urbana e a ocupação do espaço.

2.6.3 Grupo 3

- Aspectos Sociais e Econômicos: Avaliará o impacto social e econômico da ferrovia para a cidade de Santa Maria.

2.7. MATERIAIS DE REGISTRO

Cada grupo deverá levar caderno para anotações, câmera ou celular para fotos, e um guia de observação com perguntas orientadoras, como: “Como a estrutura da estação reflete o período em que foi construída?” e “Quais transformações urbanas se observam ao redor da ferrovia?”

3. REALIZAÇÃO DA VISITA DE CAMPO (DURAÇÃO VARIÁVEL)

3.1 EXPLORAÇÃO DA ESTAÇÃO FÉRREA E ENTORNO

- Os alunos observam e documentam os aspectos arquitetônicos, históricos geográficos do local.
- Acompanhamento do professor, que fornece informações complementares e orienta os alunos a fazerem perguntas aos responsáveis pelo local (caso haja guias).

3.2 REGISTRO FOTOGRÁFICO E NOTAS DE OBSERVAÇÃO

Cada grupo deve coletar informações para criar um painel ou apresentação ao retornar à escola.

4. DISCUSSÃO E ANÁLISE DOS DADOS COLETADOS (AULA 2)

- **Compartilhamento de Observações:** Cada grupo compartilha as principais observações feitas durante a visita, destacando o que aprenderam sobre a relação entre a ferrovia e o desenvolvimento de Santa Maria.
- **Interpretação dos Dados:** Os alunos discutem como os registros coletados ajudam a compreender o impacto da ferrovia sobre o crescimento urbano e econômico da cidade.
- **Produção Colaborativa:** Orientar os alunos a começarem a produzir um mural ou uma linha do tempo ilustrada com fotos, anotações e dados coletados, destacando marcos importantes da Estação Férrea.

5. PRODUÇÃO E APRESENTAÇÃO DO PROJETO FINAL (AULA 3 E 4)

- **Finalização do Projeto:** Cada grupo organiza suas informações em um painel ou apresentação digital, incluindo fotos, dados históricos e geográficos.
- **Apresentação para a Turma:** Cada grupo apresenta seu trabalho aos colegas, compartilhando o que descobriram e refletindo sobre o impacto da ferrovia no desenvolvimento de Santa Maria.
- **Reflexão Coletiva:** Debate com a turma sobre a importância de preservar o patrimônio histórico e de compreender as transformações urbanas ao longo do tempo.

6. RECURSOS

- Guias de observação para cada grupo com perguntas orientadoras.
- Cadernos para anotações, câmeras ou celulares para registro fotográfico.
- Recursos para montagem de mural ou ferramentas digitais para apresentação.

7. AVALIAÇÃO

- **Engajamento na Visita:** Observar o envolvimento dos alunos durante a visita e nas atividades de coleta de dados.
- **Trabalho em Grupo:** Avaliar a colaboração e a capacidade dos alunos de interpretar e organizar as informações coletadas.
- **Produto Final:** Avaliar o painel ou a apresentação de cada grupo, considerando a clareza das informações, o uso de fontes visuais e a profundidade da análise histórica e geográfica.
- **Reflexão Individual:** Pedir que cada aluno registre o que aprendeu com a visita

e como o contato com o patrimônio histórico ajudou a compreender o impacto da ferrovia na cidade.

APÊNDICE G

Estratégia Pedagógica: Gamificação

Atividades Educativas: Aula expositiva /Jogos Educativos / Atividades Digitais / Trabalho em Grupo / Avaliações e exercícios

Plano de Aula 07

Tema: Origem da Cidade de Santa Maria/RS e Implantação da Ferrovia

Ano: Ensino Fundamental II

Carga Horária: 4 aulas de 50 minutos

Habilidades da BNCC

- EF09HI01: Identificar e analisar processos históricos, especialmente os relacionados ao desenvolvimento urbano e à infraestrutura de transporte.
- EF09HI02: Reconhecer a importância de aspectos econômicos e sociais na formação das cidades e no desenvolvimento de sua infraestrutura.

Objetivos

- Compreender a origem de Santa Maria e o impacto da ferrovia no desenvolvimento urbano e econômico da cidade.
- Estimular o engajamento e a motivação dos alunos através de uma experiência de aprendizado lúdica e interativa.
- Desenvolver habilidades de pesquisa e colaboração entre os alunos.

1. INTRODUÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO (AULA 1)

1.1 APRESENTAÇÃO DO TEMA

Explicação inicial sobre a fundação de Santa Maria e a chegada da ferrovia, destacando o impacto histórico, econômico e social.

1.2 INTRODUÇÃO À DINÂMICA DE GAMIFICAÇÃO

(Explicar para os alunos que participarão de um "Desafio Histórico" onde precisarão completar missões e acumular pontos ao longo das aulas para entender como a ferrovia transformou a cidade).

A cidade de Santa Maria, localizada no centro do Rio Grande do Sul, foi fundada oficialmente em 1858 , mas sua história está profundamente ligada à construção da ferrovia no final do século XIX. Antes da chegada dos trilhos, Santa Maria era uma pequena vila com economia voltada para atividades agrícolas e pecuárias. A chegada

da ferrovia em 1885 mudou radicalmente o cenário local, marcando o início de um período de crescimento urbano e desenvolvimento socioeconômico.

1.2.1 Impacto Econômico

- Desenvolvimento do comércio: O transporte ferroviário facilita o escoamento de produtos agrícolas, como charque, couro e grãos, além de possibilitar a chegada de mercadorias industriais. Isso fomentou o comércio local e regional.
- Geração de petróleo: A construção e operação da ferrovia apresenta inúmeras oportunidades de trabalho, desde a manutenção dos trilhos até a logística de transporte e o comércio associado.

1.2.1 Impacto Social

1.2.1.1 Mobilidade e integração

A ferrovia permitiu a mobilidade de pessoas, integrando Santa Maria ao restante do estado e promovendo intercâmbios culturais e sociais.

1.2.1.2 Mudanças no cotidiano

A presença da estação transformou o dia a dia dos moradores, tornando a cidade um ponto de encontro e interação, além de dinamizar a vida cultural local.

A ferrovia não apenas moldou a Santa Maria do passado, mas também deixou um legado que permanece visível na cidade, que ainda é reconhecido como um centro logístico e cultural estratégico no Rio Grande do Sul.

2.DISTRIBUIÇÃO DOS GRUPOS E FUNÇÕES

Dividir os alunos em equipes, cada uma representando um grupo histórico (ex: “Os Fundadores”, “Os Ferroviários”, “Os Comerciantes”). Cada grupo receberá uma missão relacionada a um aspecto específico da história da cidade.

2.1 PRIMEIRA MISSÃO - PESQUISA E EXPLORAÇÃO (AULA 1 E 2)

2.1.1 Pesquisa em equipe

Cada grupo recebe uma missão inicial, que inclui pesquisar sobre seu papel na história da cidade e o impacto da ferrovia no crescimento de Santa Maria. Fornecer orientações de pesquisa e materiais, como textos, mapas e fotos antigas.

2.1.2 DESAFIOS DE PONTUAÇÃO

2.1.2.1 Desafio de Conhecimento

Cada grupo responde a perguntas de múltipla escolha ou desafios de verdadeira/falsa sobre a história da cidade. Cada resposta correta acumula pontos para o grupo.

2.1.2.2 Desafio de Descoberta

Os grupos devem encontrar fatos específicos e datas importantes sobre o desenvolvimento de Santa Maria, somando pontos adicionais.

2.1.2.3 Painel de Pontuação

Manter um quadro de pontuação visível na sala para que os alunos acompanhem o progresso das equipes, incentivando a competitividade saudável.

2.2. SEGUNDA MISSÃO - CRIAÇÃO E REPRESENTAÇÃO (AULA 3)

- **Produção Criativa:** Cada grupo cria uma representação visual do que pesquisou (ex: linha do tempo, mapa histórico, apresentação digital).
- **Desafios de Criatividade:** As equipes apresentam sua produção para a turma, acumulando pontos extras com base na clareza, criatividade e originalidade. Durante a apresentação, eles devem incorporar elementos de gamificação, como "perguntas relâmpago" onde os grupos respondem a perguntas sobre as apresentações dos colegas para ganhar mais pontos.
-

2.3 TERCEIRA MISSÃO - QUIZ INTERATIVO FINAL (AULA 4)

- **Quiz Competitivo:** Conduzir um quiz interativo com perguntas sobre a origem de Santa Maria e o impacto da ferrovia, usando uma ferramenta digital de gamificação (como Kahoot! ou Quizizz) para que todos os grupos possam competir ao mesmo tempo.
- **Prêmios e Reconhecimento:** Ao final do quiz, a equipe com a maior pontuação é declarada vencedora do “Desafio Histórico” e recebe um prêmio simbólico (certificados, pontos extras ou uma menção especial).

4. REFLEXÃO E CONCLUSÃO

- **Debate Final:** Refletir com os alunos sobre o que aprenderam com a gamificação e como a ferrovia contribuiu para o desenvolvimento de Santa Maria.
- **Autoavaliação:** Pedir que os alunos registrem uma breve reflexão sobre a experiência, comentando sobre o que mais gostaram e o que aprenderam com a atividade gamificada.

5. RECURSOS

- Material de pesquisa (textos históricos, fotos, mapas de época).
- Dispositivos eletrônicos com acesso a ferramentas digitais de gamificação (como Kahoot ou Quiziz).
- Quadro de pontuação para acompanhar o desempenho das equipes.

6. AVALIAÇÃO

- Participação e Engajamento: Observar a participação dos alunos durante as missões e o trabalho em equipe.
- Pontuação e Desempenho nas Missões: Avaliar o cumprimento das missões e o desempenho em cada desafio de conhecimento e criatividade.
- Produto Final e Reflexão: Avaliar a clareza e precisão histórica dos produtos apresentados e a qualidade da reflexão individual sobre a atividade gamificada.

APÊNDICE H

Estratégia Pedagógica : Aprendizagem Baseada em Problema / Aprendizagem Cooperativa

Atividades Educativas: Aula expositiva / Trabalho em grupo /Discussões e debates / Leitura e análise de textos

Plano de Aula 08

Tema: Expansão Urbana da Cidade de Santa Maria/RS Durante o Processo de Implantação da Ferrovia

Ano: Ensino Fundamental II

Carga Horária: 5 aulas de 50 minutos

Habilidades da BNCC

- EF09HI01: Identificar e analisar processos históricos, especialmente os relacionados ao desenvolvimento urbano e à infraestrutura de transporte.
- EF09HI02: Compreender a importância da ferrovia para o crescimento e transformação urbana.
- EF08GE12: Reconhecer a influência dos meios de transporte na organização e expansão do espaço urbano.

OBJETIVOS

- Analisar como a implantação da ferrovia impactou a expansão urbana e o crescimento populacional da cidade de Santa Maria.
- Desenvolver habilidades de pesquisa, coleta de dados e representação espacial.

- Promover o trabalho em grupo, colaboração e desenvolvimento de um projeto final para aprofundar o entendimento do processo histórico.

1. INTRODUÇÃO AO TEMA E FORMAÇÃO DE GRUPOS (AULA 1)

1.1 APRESENTAÇÃO DO TEMA

Explicação sobre o contexto histórico da expansão urbana de Santa Maria e o papel da ferrovia no desenvolvimento econômico e social da cidade.

1.2 CONTEXTO HISTÓRICO DA EXPANSÃO URBANA DE SANTA MARIA E O PAPEL DA FERROVIA

A expansão urbana de Santa Maria, no Rio Grande do Sul, está diretamente ligada à construção da ferrovia no final do século XIX. Antes da chegada dos trilhos em 1885, Santa Maria era uma vila de importância local, com economia voltada para a pecuária e a agricultura. A introdução da ferrovia transformou a cidade em um importante ponto de conexão regional, influenciando sua estrutura urbana e promovendo o desenvolvimento econômico e social.

1.3 EXPANSÃO URBANA E A FERROVIA

1.3.1 Formação de bairros ferroviários

A proximidade da estação atraiu a construção de casas, armazéns e estabelecimentos comerciais, dando origem a bairros específicos para atender às demandas da ferrovia e de seus trabalhadores.

Áreas como o entorno da Estação Férrea se transformaram no núcleo inicial de urbanização, expandindo-se ao longo dos trilhos.

1.3.2 Infraestrutura urbana

A ferrovia trouxe melhorias urbanas, como ruas pavimentadas e serviços básicos, que se concentraram nos arredores da estação.

A cidade passou a crescer de forma adequada, conectando regiões periféricas ao centro urbano.

1.4 IMPACTO ECONÔMICO

1.4.1 Integração comercial

A ferrovia facilita o transporte de mercadorias como charque, grãos e produtos fabricados, conectando Santa Maria a mercados estaduais e nacionais.

Essa integração alavancou o comércio local e atraiu investimentos, transformando a

cidade em um polo econômico.

1.4.2 Geração de empregos

A construção e manutenção da ferrovia tem vagas para trabalhadores locais, enquanto o aumento no fluxo de pessoas e bens impulsionou a criação de negócios como hotéis, restaurantes e mercados.

1.5 IMPACTO SOCIAL

1.5.1 Mobilidade e intercâmbio cultural

A ferrovia conectou Santa Maria a outras regiões, promovendo o intercâmbio de culturas, ideias e bens. Isso fortaleceu a identidade cultural local e estimulou a vinda de migrantes.

1.5.2 Transformação do cotidiano

A estação tornou-se um ponto central de interação social, com sua movimentação constante de passageiros e mercadorias.

Novos hábitos e serviços surgiram para atender à crescente população urbana.

1.6 LEGADO DA FERROVIA NO DESENVOLVIMENTO

A ferrovia foi o avanço para que Santa Maria passasse de uma vila agrícola para uma cidade em expansão, transformando seu espaço geográfico, economia e dinâmica social. O legado da ferrovia permanece visível na arquitetura histórica, na organização urbana e na identidade da cidade, que ainda é reconhecida como um ponto estratégico no estado do Rio Grande do Sul.

2. DIVISÃO DE GRUPOS E TAREFAS

(Dividir a turma em grupos e orientar cada grupo a focar em um aspecto da expansão urbana durante o período de implantação da ferrovia)

2.1 GRUPO 1: EXPANSÃO TERRITORIAL E OCUPAÇÃO DOS ARREDORES DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA.

A chegada da ferrovia em 1885 foi o principal motor para a expansão territorial e a ocupação dos arredores da Estação Ferroviária de Santa Maria. Antes disso, a cidade era composta por um núcleo urbano pequeno e de importância limitada. A ferrovia atrai atividades econômicas, trabalhadores e migrantes, expandindo a área ao redor da estação em um polo de desenvolvimento.

2.1.1 Formação de Bairros Ferroviários

2.1.1.1 Concentração populacional: A construção da estação e a necessidade de habitação para trabalhadores ferroviários levaram à formação de bairros próximos aos trilhos. Casas simples e vilas operatórias foram construídas, abrigando funcionários da ferrovia e suas famílias.

2.1.1.2 Infraestrutura básica: Os arredores da estação receberam melhorias como ruas pavimentadas, iluminação e redes de saneamento, criando condições para um maior adensamento urbano.

2.1.2 Desenvolvimento Comercial e Industrial

2.1.2.1 Armazéns e comércio: A estação tornou-se um centro logístico, com armazéns para o armazenamento de mercadorias e estabelecimentos comerciais que atendem tanto à população local quanto aos viajantes.

2.1.2.2 Pequenas indústrias: A proximidade da ferrovia facilitou o surgimento de pequenas indústrias, como fábricas de processamento de alimentos e oficinas mecânicas, que dependem do transporte ferroviário para distribuição de produtos.

2.1.4 Dinamização dos Espaços Públicos

2.1.3.1 Praças e mercados: Áreas próximas à estação ganharam praças e mercados para atender o fluxo de pessoas e promover encontros sociais. A Praça Saldanha Marinho, por exemplo, tornou-se um ponto de referência na cidade.

2.1.3.2 Estabelecimentos de serviço: Hotéis, restaurantes e pensões reuniram-se para acomodar viajantes e trabalhadores em trânsito, consolidando os arredores da estação como um ponto central da vida urbana.

2.1.4 Impacto na Expansão Urbana

2.1.4.1 Crescimento planejado ao longo dos trilhos: O traçado ferroviário influenciou o desenho da cidade, direcionando a expansão urbana ao longo dos eixos conectados à estação.

2.1.4.2 Integração com áreas periféricas: A ferrovia facilitou a ocupação de áreas mais distantes do núcleo original, promovendo a integração entre o centro urbano e os bairros periféricos em expansão.

2.1.5 Transformações Sociais

2.1.5.1 Concentração de trabalhadores: Os bairros ferroviários formaram comunidades unidas em torno das atividades ligadas à ferrovia, criando uma identidade local baseada no trabalho e na convivência.

2.1.5.2 Diversidade cultural: A chegada de migrantes de diferentes regiões trouxe diversidade cultural para os arredores da estação, enriquecendo a vida social da cidade.

2.1.5.3 A ocupação dos arredores da estação ferroviária de Santa Maria exemplifica como a infraestrutura de transporte pode moldar o espaço urbano, impulsionando o crescimento e redefinindo as dinâmicas econômicas e sociais. Até hoje, essa área é reconhecida como um marco histórico e cultural de desenvolvimento da cidade.

2.2 GRUPO 2: CRESCIMENTO POPULACIONAL E NOVOS BAIRROS AO REDOR DA FERROVIA.

- A chegada da ferrovia em 1885 foi um marco decisivo para o crescimento populacional de Santa Maria e a formação de bairros ao longo da linha férrea. O aumento na oferta de trabalho e a centralidade da cidade como o entroncamento ferroviário atraiu migrantes de diferentes regiões, modificando a paisagem urbana e social.

2.2.1 Crescimento Populacional

2.2.1.1 Atração de trabalhadores ferroviários

A construção e operação da ferrovia trouxeram uma grande quantidade de trabalhadores, como maquinistas, engenheiros, operários e funcionários administrativos

Suas famílias se estabeleceram próximas à estação, gerando adensamento populacional.

2.2.1.2 Fluxo migratório

Santa Maria passou a atrair migrantes de outras regiões do Rio Grande do Sul e do Brasil, bem como imigrantes europeus que buscavam oportunidades econômicas;

2.2.1.2.1 Esse movimento populacional contribuiu para a diversidade cultural e a formação de novas comunidades.

2.2.1.3 Urbanização acelerada

2.2.1.3.1 O aumento da população gerou demanda por habitações, serviços e infraestrutura, incentivando a expansão da área urbana em torno da ferrovia.

2.2.2 Formação de Novos Bairros

2.2.2.1 Bairros Operários

2.2.2.1.1 As áreas próximas à estação e ao longo dos trilhos, como o bairro Itararé , foram ocupadas por trabalhadores ferroviários. Essas localidades tinham infraestrutura básica e uma forte identidade ligada ao trabalho na ferrovia.

2.2.2.1.2 *Expansão Comercial e de Serviços*

Bairros como o Centro e adjacências prosperaram com a instalação de comércios, armazéns e serviços atendidos ao fluxo de passageiros e mercadorias.

2.2.2.1.3 *Crescimento de Áreas Periféricas*

A ferrovia incentivou a ocupação de áreas periféricas, conectando novos bairros ao centro urbano. Alguns desses bairros desenvolveram características próprias, com economia local baseada em pequenos comércios e serviços.

2.2.2.1.4 *Formação de Comunidades Mistas*

A convivência de ferroviários, comerciantes e migrantes encontrados em comunidades mistas que refletiam a diversidade cultural e socioeconômica da população em crescimento.

2.2.3 Impactos no Desenvolvimento Urbano

2.2.3.1 Planejamento ao longo dos trilhos

A expansão da cidade é o traçado da ferrovia, formando corredores urbanos e conectando os bairros ao núcleo central da estação.

2.2.3.2 *Infraestrutura e serviços*

Novas escolas, mercados, lojas e praças surgiram para atender às necessidades da crescente população nos bairros ao redor da linha férrea.

2.2.3.4 *Identidade urbana*

A ferrovia não é apenas especificada para a expansão urbana, mas também moldou a identidade de Santa Maria como um polo ferroviário, com bairros intimamente ligados à história e à dinâmica desse sistema de transporte.

2.2.4 Legado

A ferrovia foi essencial para a formação do tecido urbano de Santa Maria, transformando-a em uma pequena vila em um centro urbano diversificado e conectado. Os bairros formados ao longo dos trilhos permanecem como testemunhos históricos desse período de crescimento e modernização, destacando o papel central da ferrovia no desenvolvimento da cidade.

2.3. GRUPO 3: IMPACTO ECONÔMICO E SOCIAL COM A CHEGADA DE NOVOS SERVIÇOS E COMÉRCIOS

2.3.1 Impacto Econômico e Social da Estação Férrea de Santa Maria

A chegada da ferrovia em 1885 transformou Santa Maria em um polo estratégico para o transporte e a logística no Rio Grande do Sul, com efeitos significativos na economia e na vida social da cidade. A instalação da Estação Férrea não apenas estimulou o comércio e os serviços locais, mas também alterou profundamente as dinâmicas sociais, culturais e urbanas da região.

2.3.2 Impacto Econômico

2.3.2.1 Estímulo ao Comércio Local e Regional

- A estação tornou-se um ponto de escoamento para produtos agrícolas e pecuários, como charque, grãos e couro, permitindo que esses itens chegassem a mercados estaduais e nacionais.
- O transporte ferroviário viabilizou a chegada de mercadorias industriais, como ferramentas, tecidos e produtos de consumo, fortalecendo o comércio local.

2.3.2.2 Abertura de Novos Negócios

- O movimento constante de passageiros e mercadorias incentivou a abertura de hotéis, restaurantes, pensões e armazéns nas proximidades da estação.
- Estabelecimentos de serviços, como oficinas mecânicas e depósitos de carga, surgiram para atender às necessidades logísticas.

2.3.2.4 Geração de Empregos

- A ferrovia trouxe recursos diretos, como maquinistas, operários e administradores, e indiretos, como comerciantes, artesões e trabalhadores em serviços complementares.
- A cidade atrai migrantes em busca de trabalho, ampliando sua base produtiva e dinamizando a economia.

2.3.2.5 Fortalecimento do Setor Industrial

- Pequenas indústrias surgiram para aproveitar a facilidade de transporte, incluindo fábricas de alimentos e oficinas para manutenção de equipamentos ferroviários.

3.1.2 Impacto Social

2.3.4.1 Integração e Mobilidade

- A ferrovia Santa Maria conectava outras cidades, permitindo maior mobilidade de pessoas e favorecendo o intercâmbio cultural e social.
- A facilidade de transporte atrai migrantes de diversas origens, o que enriqueceu a diversidade cultural da cidade.

2.3.4.2 Transformação do Cotidiano

- A Estação Férrea tornou-se um ponto central na vida urbana, onde moradores, trabalhadores e viajantes se reúnem, criando um ambiente de interação social intensa.
- O fluxo constante de pessoas e bens trouxe novidades culturais, modas e hábitos de consumo que transformaram o estilo de vida local.

2.3.4.3 Urbanização e Expansão de Serviços

- O entorno da estação tornou-se um centro urbano dinâmico, com praças, mercados e ruas movimentadas.
- Instituições como escolas e igrejas foram criadas para atender à crescente população dos bairros ferroviários.

2.3.4.4 Fortalecimento do Sentimento de Comunidade

- Os trabalhadores ferroviários e suas famílias formaram comunidades unidas, com forte identidade local baseada na ferrovia.
- Festas, eventos e organizações comunitárias surgiram em torno do cotidiano ferroviário.

2.3.5 Exemplos Concretos

2.3.5.1 Praça Saldanha Marinho

- O crescimento ao redor da estação gerou espaços públicos que se tornaram centros de convivência social.

2.3.5.2 Comércio de Viajantes

- Hotéis e restaurantes próximos à estação atendem não apenas moradores, mas também viajantes, estimulando a circulação de riqueza.

2.3.6 Legado

A Estação Férrea de Santa Maria foi mais do que um marco de transporte; ela redefiniu a economia e o tecido social da cidade, criando oportunidades, estimulando a

urbanização e consolidando Santa Maria como um dos principais polos logísticos e culturais do Rio Grande do Sul. O impacto econômico e social desse período ainda é visível na identidade e organização urbana da cidade.

2.4 GRUPO 4: MUDANÇAS NA INFRAESTRUTURA URBANA E NO TRANSPORTE.

2.4.1 Mudanças na Infraestrutura Urbana e no Transporte com a Chegada da Ferrovia em Santa Maria

A chegada da ferrovia em 1885 trouxe profundas transformações na infraestrutura urbana e no sistema de transporte de Santa Maria, consolidando a cidade como um polo estratégico no Rio Grande do Sul. Essas mudanças redefiniram o espaço urbano, estimularam a modernização e facilitaram a integração regional.

2.4.2 Mudanças na Infraestrutura Urbana

2.4.2.1 Organização do Espaço Urbano Centralização em torno da Estação Férrea

A estação tornou-se o principal eixo de desenvolvimento urbano, com ruas e bairros organizados para facilitar o acesso ao local; e expansão de Bairros: O crescimento populacional levou à formação de bairros ferroviários, como o Itararé, que surgiu para abrigar trabalhadores e suas famílias.

2.4.2.2 Construção de Infraestruturas de Apoio

Armazéns e depósitos: Estruturas foram erguidas próximas à linha férrea para armazenamento de mercadorias e materiais, consolidando Santa Maria como um centro logístico; e Hotéis e serviços: A cidade recebeu hotéis, restaurantes e pensões para atender viajantes e trabalhadores, criando novos espaços comerciais.

2.4.2.3. Aprimoramento da Infraestrutura Urbana

Pavimentação de ruas: Áreas próximas à estação receberam melhorias, como pavimentação e instalação de iluminação pública, para suportar o aumento no fluxo de pessoas e cargas.

2.4.2.4 Serviços públicos

Houve um incremento em serviços como abastecimento de água, coleta de resíduos e transporte de passageiros nas áreas mais movimentadas.

2.4.3 Mudanças no Transporte

Integração Regional e Nacional: Conexão com outras cidades: A ferrovia ligava Santa

Maria a regiões como Porto Alegre, fronteiras estaduais e outros estados, facilitando o fluxo de mercadorias e pessoas; e Redução de tempos de viagem: A ferrovia substituiu os transportes de cavalos e carros, proporcionando deslocamentos mais rápidos e eficientes.

2.4.3.1 Transformação do Transporte Local

Maior circulação de passageiros: A estação passou a movimentar trabalhadores, comerciantes e viajantes, aumentando a mobilidade urbana e a demanda por transporte público local; e Substituição de Modais: A ferrovia tornou-se o principal meio de transporte para longas distâncias, diminuindo a dependência de estradas precárias e meios tradicionais.

2.4.3.2 Logística e Comércio

Facilidade no escoamento de produtos: O transporte ferroviário permitiu que produtos agrícolas, pecuários e industriais fossem enviados com mais rapidez para outras regiões; e estímulo à industrialização: Com o transporte eficiente, as indústrias surgirão para aproveitar a proximidade da ferrovia.

2.4.4 Impactos Sociais e Urbanos

2.4.5.1 Aglomeração Urbana

A ferrovia atrai migrantes e trabalhadores, resultando no adensamento de áreas próximas à estação e fomentando a diversificação cultural.

2.4.5.2 Modernização da Cidade

A ferrovia foi um símbolo de progresso, estimulando a modernização de Santa Maria e integrando-a ao processo de industrialização nacional.

2.4.6 Legado na Infraestrutura

As mudanças na infraestrutura urbana e no transporte criado pela chegada da ferrovia marcaram o início de um novo período de crescimento para Santa Maria. A cidade tornou-se um centro econômico e logístico relevante, e a organização urbana em torno da estação permanece como uma das marcas históricas mais importantes de seu desenvolvimento.

3. PESQUISA E COLETA DE INFORMAÇÕES (AULA 2):

3.1 PESQUISA EM FONTES HISTÓRICAS

Fornecer materiais de pesquisa (textos, fotos antigas, mapas históricos) para que os grupos explorem dados sobre a expansão urbana de Santa Maria.

3.2 VISITA VIRTUAL OU ENTREVISTA

Orientar os alunos a realizar uma “visita virtual” por meio de vídeos ou fotos de locais históricos, ou a entrevistar moradores antigos, caso seja viável.

3.3 REGISTRO DAS INFORMAÇÕES

Cada grupo registra as informações coletadas sobre o impacto da ferrovia em seu respectivo tema, destacando como os aspectos urbanos foram transformados.

4. DESENVOLVIMENTO DO PROJETO (AULAS 3 E 4):

4.1 CRIAÇÃO DE UM PRODUTO FINAL COLABORATIVO

Cada grupo escolhe um formato de apresentação (maquete, linha do tempo ilustrada, mural ou apresentação digital) para representar o impacto da ferrovia na expansão urbana.

4.2 ORIENTAÇÃO E ACOMPANHAMENTO

O professor orienta cada grupo, ajudando-os a organizar as informações e a desenvolver o produto final, assegurando que o projeto esteja coerente com o tema e que incorpore as fontes pesquisadas.

5. APRESENTAÇÃO DOS PROJETOS E REFLEXÃO COLETIVA (AULA 5):

5.1 APRESENTAÇÃO DOS TRABALHOS

Cada grupo apresenta seu projeto para a turma, explicando o que descobriram sobre o impacto da ferrovia na expansão urbana de Santa Maria.

5.2 DISCUSSÃO E REFLEXÃO FINAL

Conduzir um debate sobre a importância da ferrovia no desenvolvimento da cidade, discutindo como o transporte influencia a ocupação urbana. Incentivar os alunos a refletirem sobre a relevância de estudar a história local e os processos de urbanização.

6. RECURSOS

- Mapas históricos de Santa Maria, fotos e vídeos sobre a expansão urbana.
- Materiais para criação de maquetes, murais ou apresentações digitais.
- Acesso a fontes de história local ou entrevistas com moradores.

7. AVALIAÇÃO:

7.1 ENGAJAMENTO E PARTICIPAÇÃO

Observar o envolvimento dos alunos na pesquisa e no trabalho em grupo.

7.2 PRODUTO FINAL

Avaliar o projeto final de cada grupo, considerando a precisão histórica, criatividade e clareza da apresentação.

7.3 REFLEXÃO INDIVIDUAL

Pedir que cada aluno escreva uma breve reflexão sobre o que aprendeu com o projeto e a importância de entender a expansão urbana da cidade.

APÊNDICE I

Estratégia Pedagógica : Aprendizagem Baseada em Problema / Aprendizagem Cooperativa

Atividades Educativas: Aula expositiva / Trabalho em grupo /Discussões e debates / Leitura e análise de textos

Plano de Aula 09

Tema: Expansão Urbana de Santa Maria/RS Durante o Processo de Implantação da Ferrovia

Ano: Ensino Fundamental II

Carga Horária: 4 aulas de 50 minutos + visita de campo (duração variável)

Habilidades da BNCC:

- EF09HI01: Identificar e analisar processos históricos, especialmente os relacionados ao desenvolvimento urbano e à infraestrutura de transporte.
- EF09HI02: Compreender o impacto dos meios de transporte no crescimento e transformação das cidades.
- EF08GE12: Analisar o papel dos meios de transporte na organização do espaço geográfico.

OBJETIVOS:

- Compreender a expansão urbana de Santa Maria e o papel da ferrovia no desenvolvimento econômico, social e geográfico da cidade.
- Vivenciar e observar o impacto histórico e urbano da ferrovia por meio de uma visita a locais de importância histórica.
- Desenvolver habilidades de observação, registro e análise crítica sobre a urbanização e o crescimento das cidades.

1. PREPARAÇÃO PARA A VISITA (AULA 1):

1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO INICIAL

Explicar o processo de expansão urbana de Santa Maria e o papel da ferrovia, destacando o impacto socioeconômico e urbano.

1.1.1 O Processo de Expansão Urbana de Santa Maria e o Papel da Ferrovia

A expansão urbana de Santa Maria, a partir da segunda metade do século XIX, foi profundamente influenciada pela chegada da ferrovia em 1885. A cidade, até então uma vila com economia agrícola e pecuária, tornou-se um importante entroncamento ferroviário no Rio Grande do Sul, o que catalisou seu crescimento territorial, populacional e econômico.

1.1.1.1 Expansão Urbana e Ferrovia

- **Centralização em torno da estação:** A ferrovia tornou-se o eixo de desenvolvimento da cidade, com a Estação Férrea como ponto central. As áreas ao redor da estação passaram a concentrar habitações, comércios e serviços.
- **Formação de novos bairros:** O aumento populacional resultante da atração de trabalhadores ferroviários e migrantes levou à criação de bairros próximos à linha férrea, como Itararé, caracterizados por vilas operárias e infraestrutura básica.
- **Planejamento urbano ao longo dos trilhos:** A cidade começou a crescer linearmente, acompanhando o traçado ferroviário. Essa expansão conectou o núcleo urbano inicial a regiões mais afastadas, integrando diferentes áreas.

1.1.1.2. Impacto Socioeconômico

1.1.1.2.1 *Econômico*

- **Impulso ao comércio e à logística:** A ferrovia facilitou o transporte de mercadorias como produtos agrícolas e industriais, tornando Santa Maria um polo logístico para o estado. Isso estimulou o comércio local e atraiu investimentos.
- **Geração de empregos:** A construção e operação da ferrovia com vagas diretas e indiretas, desde operários e maquinistas até comerciantes e profissionais de serviços.
 - **Atração de indústrias:** As indústrias menores começaram a se estabelecer em Santa Maria devido à facilidade de transporte ferroviário, incluindo fábricas e oficinas mecânicas.

1.1.1.2.2 Social

- Aglomeração populacional: A cidade passou a atrair migrantes em busca de oportunidades, diversificando a composição social e cultural.
- Melhoria no acesso a bens e serviços: A ferrovia trouxe maior acesso a produtos industriais e serviços que antes eram inacessíveis, elevando o padrão de vida da população.
- Mobilidade e integração regional: Santa Maria tornou-se um centro de conexão para pessoas de diferentes regiões, promovendo o intercâmbio cultural e social.

1.1.1.2.3. Impacto Urbano

- Infraestrutura urbana: A proximidade da estação trouxe investimentos em pavimentação, iluminação pública e saneamento básico para atender à demanda crescente.
- Novos usos para o espaço urbano: As áreas próximas à estação foram ocupadas por armazéns, mercados, hotéis e restaurantes, consolidando Santa Maria como um centro de serviços e comércio.

1.1.2 Legado da Ferrovia no Desenvolvimento de Santa Maria

1.1.2.1 Identidade ferroviária

A ferrovia moldou a identidade urbana e cultural de Santa Maria, consolidando a cidade como "Coração do Rio Grande" pela sua importância logística.

1.1.2.2 Polo regional

A infraestrutura ferroviária posicionou Santa Maria como um ponto estratégico para o transporte e a economia regional.

1.1.2.3 Expansão contínua

Mesmo após a diminuição da relevância da ferrovia no século XX, as bases urbanas e econômicas determinantes nesse período sustentaram o crescimento da cidade

1.2 ROTEIRO E ORIENTAÇÃO PARA A VISITA

Apresentar o roteiro da visita de campo, que incluirá locais estratégicos como a Estação Férrea e bairros antigos ao redor da ferrovia.

Este roteiro foi escrito para explorar os aspectos históricos, econômicos e sociais

ligados à ferrovia de Santa Maria, com ênfase na Estação Férrea e nos bairros antigos que surgiram ao seu redor. A visita busca proporcionar uma experiência educativa e imersiva, conectando os participantes à história urbana e cultural da cidade.

1.2.1 Recepção e Introdução (15 minutos)

1.2.1.1 Local

Entrada principal da Estação Férrea

1.2.1.2 Apresentação inicial

Recepção dos participantes com uma introdução sobre a fundação de Santa Maria e a chegada da ferrovia em 1885.

1.2.1.2 Objetivo

Contextualizar a importância da ferrovia no processo de urbanização e no desenvolvimento socioeconômico da cidade.

1.2.1.4 Material de apoio

Distribuição de mapas históricos, fotografias antigas e folhetos explicativos.

1.2.2 Estação Férrea de Santa Maria (30 minutos)

1.2.2.1 Fachada principal e arquitetura:

- Explicação sobre o estilo atualizado da estação e sua função como marco histórico e logístico.

1.2.2.2 Plataformas e trilhos:

- Demonstração do funcionamento dos trilhos e plataformas no auge da ferrovia.
- Histórias sobre a entrega de pessoas e mercadorias e seu impacto no cotidiano da cidade.

1.2.2.3 Área interna da estação:

2 Visita às instalações preservadas e análise de objetos históricos (caso disponíveis), como bilhetes, documentos e equipamentos ferroviários.

1.2.3 Caminhada pelos Bairros Antigos ao Redor da Ferrovia (40 minutos)

- Trajeto: Saída da estação em direção aos bairros Itararé e arredores.

1.2.3.1 Itararé – Bairro Ferroviário:

- Explicação sobre a formação de bairros operários e as condições de vida dos trabalhadores ferroviários.
- Destaque para as características arquitetônicas das vilas operárias e da organização comunitária.

1.2.3.2 Armazéns e comércios antigos:

- Visite antigos depósitos e locais de comércio que surgiram para atender às demandas da ferrovia.
- Reflexão sobre como esses espaços integraram a economia local à rede ferroviária.

1.2.3.3 Espaços culturais e sociais:

- Visite as praças ou compras próximas, que funcionavam como pontos de encontro e integração social para moradores e viajantes.

1.2.3.4 Reflexão e Encerramento (20 minutos)

- **Local:** Praça ou área externa da estação

1.2 ATIVIDADE INTERATIVA

- Debate com os participantes sobre as mudanças urbanas e sociais proporcionadas pela ferrovia.
- Discussão sobre a preservação da memória ferroviária e seu legado em Santa Maria contemporânea.

1.3 ENCERRAMENTO

- Entrega de certificados de participação ou materiais complementares, como listas de leitura e sugestões de museus ou arquivos para aprofundar o tema.

1.4 DICAS PARA VISITAR

- Interatividade: Incentivar perguntas e participação ativa dos visitantes durante o tour.
- Materiais visuais: Utilizar mapas, fotografias e diagramas para ilustrar as mudanças na paisagem urbana ao longo do tempo.
- Inclusão cultural: Compartilhe histórias de vida dos trabalhadores ferroviários e suas contribuições para a cidade.
- Esse roteiro oferece uma visão abrangente e dinâmica da influência da ferrovia no desenvolvimento urbano e social de Santa Maria, destacando o papel da estação e dos bairros ferroviários como marcos históricos e culturais.
-

2. DIVISÃO EM GRUPOS E TAREFAS ESPECÍFICAS

Dividir os alunos em grupos, atribuindo a cada grupo uma área de foco para a observação e registro:

- Grupo 1: Análise arquitetônica e urbana dos edifícios antigos ao redor da estação ferroviária.
- Grupo 2: Expansão e ocupação de bairros adjacentes à ferrovia.
- Grupo 3: Desenvolvimento econômico e surgimento de comércios e serviços.
- Grupo 4: Mudanças no transporte e infraestrutura urbana.

2.1 MATERIAIS DE REGISTRO

Cada grupo recebe cadernos de anotação, câmeras ou celulares para fotos, e guias de observação com perguntas, como “Quais mudanças urbanas são evidentes ao redor da estação?” e “Como o transporte moldou a organização do espaço urbano?”

2.2 REALIZAÇÃO DA VISITA DE CAMPO (DURAÇÃO VARIÁVEL)

2.2.1 Visita à Estação Férrea e Bairros Adjacentes

2.2.1.1 Exploração Guiada

2.2.1.1.1 Os alunos percorrem os locais previamente definidos, observando as transformações urbanas e sociais. O professor orienta e conduz a visita, incentivando os alunos a analisarem os edifícios, ruas e espaços públicos que surgiram com a ferrovia.

2.2.1.1.2 Coleta de Dados e Registros Fotográficos: Cada grupo registra as informações para seu tema, incluindo fotos, anotações e detalhes sobre os aspectos urbanos e arquitetônicos observados.

3. ANÁLISE E DISCUSSÃO DAS OBSERVAÇÕES (AULA 2):

- Relato das Observações: Após a visita, cada grupo compartilha as observações principais, destacando o impacto da ferrovia na expansão urbana e na ocupação dos arredores.
- Mapeamento Coletivo e Comparação: Juntos, os alunos constroem um mapa visual ou mural, destacando os principais pontos observados durante a visita. Eles devem relacionar as áreas visitadas com o contexto histórico, discutindo como a ferrovia influenciou a ocupação urbana e o crescimento dos bairros.

4. DESENVOLVIMENTO DO PROJETO FINAL (AULAS 3 E 4):

- Criação de um Projeto Colaborativo: Cada grupo desenvolve um produto final que represente suas observações e análises. Sugestões de produtos incluem uma

linha do tempo visual com imagens, maquetes representativas dos bairros ao redor da ferrovia ou um painel interativo.

- Apresentação dos Trabalhos: Cada grupo apresenta seu projeto final para a turma, explicando como a ferrovia impulsionou o desenvolvimento urbano de Santa Maria e as transformações observadas durante a visita.

5. RECURSOS:

- Guias de observação com perguntas e temas de análise.
- Cadernos para anotações, câmeras ou celulares para registros fotográficos.
- Materiais para construção de maquetes ou painéis ilustrativos (papel, tinta, cartolina).

6. AVALIAÇÃO:

- Participação e Engajamento na Visita: Observar a interação e o envolvimento dos alunos durante a visita de campo.
- Trabalho em Grupo: Avaliar a cooperação e a capacidade dos alunos de observar e registrar informações relevantes para o tema.
- Produto Final: Avaliar o projeto de cada grupo, considerando a profundidade da análise, a clareza das observações e a qualidade da apresentação.