



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL
MESTRADO PROFISSIONAL EM ENSINO DE HISTÓRIA
PROFHISTÓRIA**



GISLAINE OLIVEIRA KLITZKE

**PELOS TRILHOS (VIRTUAIS) DA MEMÓRIA: EDUCAÇÃO PATRIMONIAL E
ENSINO DE HISTÓRIA EM CAMPO GRANDE - MS**

**CAMPO GRANDE - MS
2025**

GISLAINE OLIVEIRA KLITZKE

**PELOS TRILHOS (VIRTUAIS) DA MEMÓRIA: EDUCAÇÃO PATRIMONIAL E
ENSINO DE HISTÓRIA EM CAMPO GRANDE - MS**

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado Profissional em Ensino de História - PROFHISTÓRIA, da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Unidade Universitária de Campo Grande, como requisito para obtenção do título de Mestre em Ensino de História.

Orientador: Prof Dr Andrey Minin Martin
Área de concentração: Ensino de História
Linha de pesquisa: Saberes Históricos em Diferentes Espaços de Memória

**CAMPO GRANDE - MS
2025**

K73p Klitzke, Gislaine Oliveira

Pelos trilhos (virtuais) da memória: educação patrimonial e ensino de História em Campo Grande - Ms / Gislaine Oliveira Klitzke. – Campo Grande, MS: UEMS, 2025.
102 p.

Dissertação (Mestrado) – ProfHistória – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, 2025.

Orientador: Prof Dr Andrey Minin Martin

1. Ensino de História. 2. Educação patrimonial. 3. Patrimônio ferroviário – Campo Grande (MS). 4. Memória histórica

CDD 23. ed. - 363.69

**PELOS TRILHOS (VIRTUAIS) DA MEMÓRIA: EDUCAÇÃO PATRIMONIAL E
ENSINO DE HISTÓRIA EM CAMPO GRANDE - MS**

GISLAINE OLIVEIRA KLITZKE

ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: ENSINO DE HISTÓRIA

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Andrey Minin Martin (Presidente)
Universidade Federal de Mato Grosso do Sul/UFMS

Prof. Dr. Manuela Areias Costa
Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul/UEMS

Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira
Universidade Estadual Paulista/UNESP

Campo Grande/MS, 19 de março de 2025.

Dedico este trabalho à minha família e a todos aqueles que me apoiaram nesta etapa de crescimento e aprendizado profissional.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, quero externar meus agradecimentos a Deus por ter me permitido alcançar este feito em minha vida acadêmica.

Agradeço à minha família: meus pais, Egon e Berenice, e minha irmã, Giseli, que sempre me apoiaram na busca pelos meus objetivos, motivando-me e incentivando-me nos momentos em que pensei que não conseguiria prosseguir.

Agradeço aos amigos e colegas que, de alguma forma, contribuíram para a realização e conclusão desta etapa.

Agradeço ao meu orientador, Prof. Dr. Andrey, pela dedicação e orientação dispensadas na organização e no direcionamento desta pesquisa. Aos docentes da banca, pelo aceite da participação e pelas arguições realizadas durante a defesa. Aos demais professores vinculados ao Programa de Mestrado Profissional em Ensino de História, que enriqueceram minha trajetória com seus conhecimentos e experiências.

Por fim, agradeço à turma de 2023 pela oportunidade de compartilhar momentos de aprendizado, trocas profissionais e descontração ao longo desses dois anos.

RESUMO

O objetivo deste trabalho é analisar o patrimônio ferroviário de Campo Grande e seus usos no ensino de História na Educação Básica, anos finais do Ensino Fundamental II, centralizada na Escola Municipal Professora Maria Lúcia Passarelli. Tendo como foco investigar as percepções dos alunos ante como o patrimônio ferroviário está inserido em seu cotidiano, buscamos entender a relação entre o conhecimento histórico e a compreensão do tema, propondo estratégias para problematizar questões como pertencimento local, consciência histórica e conservação patrimonial. A cidade de Campo Grande historicamente foi permeada por negligências e a frequente demolição destes bens patrimoniais em nome da transformação urbana, tendo somente na última década ampliando novas possibilidades de projetos de conservação. Por meio de debates ligados a Educação Patrimonial e utilizando métodos qualitativos, o trabalho busca captar as percepções e experiências dos alunos, por meio da utilização de questionários semiabertos e fontes documentais sobre a memória ferroviária local, (legislações, fotografias e documentos Iphan). Os resultados esperados incluem não só a identificação de possíveis lacunas no ensino desta temática, mas também possibilidades para a sua integração mais eficaz nos currículos escolares, principalmente pela proposta de produto educacional. Foi enfatizada a importância de promover uma educação patrimonial mais ampla e inclusiva entre os estudantes, com o objetivo de melhor valorizar o patrimônio cultural de Campo Grande e sua conservação para as gerações futuras.

Palavras-chave: Ensino de História; Patrimônio ferroviário; Educação Patrimonial.

ABSTRACT

This study investigates the railway heritage of Campo Grande and its uses through the teaching of History in Basic Education, focusing on the final years of Elementary School II at Escola Municipal Professora Maria Lúcia Passarelli. The objective is to understand the perceptions of eighth- and ninth-grade students regarding this heritage and its relationship with historical knowledge, proposing strategies to increase awareness and preservation of these assets. Given the neglect and frequent demolition of these structures in favor of urban transformation, the study highlights the need for heritage education to reinforce their historical and identity significance. The research adopts qualitative methods, including semi-open questionnaires and the analysis of documents, photographs, and legislation related to local railway memory. The expected results include identifying gaps in the teaching of this subject and suggesting more effective ways to integrate it into school curricula. Furthermore, the importance of broad and inclusive heritage education is emphasized to promote the appreciation and conservation of Campo Grande's cultural heritage for future generations.

Keywords: History Teaching; Railway Heritage; Heritage Education.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Planta do traçado urbano de Campo Grande em 1939	48
Figura 2 - Estação entre os anos de 1916 e 1924.....	51
Figura 3 - A estação Ferroviária na década de 90	51
Figura 4 - Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul	52
Figura 5 - Memorial dos Prefeitos “Carlos Miguel Mônaco”	53
Figura 6 - Armazém Cultural.....	53
Figura 7 - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.....	54
Figura 8 - Feira Central	55
Figura 9 - Orla Morena.....	55
Figura 10 - Orla Ferroviária.....	56
Figura 11 - Vista aérea do Complexo Ferroviário de Campo Grande.....	57
Figura 12 - Capa de caderno SEMED-MS	59
Figura 13 - Localização das Regiões do Complexo Ferroviário e a Escola Municipal Professora Maria Lúcia Passarelli	60
Figura 14 - Visita de alunos da REME na Esplanada Ferroviária.....	62
Figura 15 - Visita de alunos da REME na Esplanada Ferroviária.....	62
Figura 16- Reconhecimento das Construções Ferroviárias pelos alunos	70
Figura 17 - Exemplo imagem de Satélite da Esplanada Ferroviária de Campo Grande/MS ...	77
Figura 18 - Fachada da Escola no Street View.....	77
Figura 19 - Viaduto Sylvio Cesco (Ponte Ferroviária).....	78
Figura 20 - Fachada da Estação Ferroviária de Campo Grande MS	78
Figura 21 - Mapa da área tombada e entorno do Complexo Ferroviário	79
Figura 22 - Distância entre a Escola dos Alunos e a Esplanada Ferroviária	80
Figura 23 - Armazém cultural do Complexo Ferroviário de Campo Grande.....	82
Figura 24 - Vista Panorâmica do Armazém Cultural de Campo Grande	83
Figura 25 - Vista Panorâmica da Feira Central	84
Figura 26 - Vista Panorâmica do Início da Orla Morena	84
Figura 27 - Vista em Detalhe da Linha Férrea	85
Figura 28 - Modelo de atividade.....	88
Figura 29 - Modelo de produto final	89

LISTA DE QUADROS E GRÁFICOS

Quadro 1 - : O que a BNCC diz sobre Patrimônio	33
Gráfico 1 - Crescimento Populacional de Campo Grande (1905 a 1940)	49
Gráfico 2- Lugares Visitados pelos Alunos.....	65

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ARCA - Arquivo Histórico de Campo Grande

BNCC - Base Nacional Comum Curricular

CNRC - Centro Nacional de Referência Cultural

TICCIH - Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial

CEFNB - Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

DPHAN - Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

EFNOB/NOB - Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

FMI - Fundo Monetário Internacional

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IHGB - Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

ONGs - Organizações Não Governamentais

PCNs - Parâmetros Curriculares Nacionais

PLANURB - Sem sigla

PPS - Processos Psicológicos Superiores

Reme - Rede Municipal de Ensino

SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

SPHAN - Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

UnB - Universidade de Brasília

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
CAPÍTULO 01	21
ENSINO DE HISTÓRIA E PATRIMÔNIO: UM DIÁLOGO NECESSÁRIO	21
1.1 Debates e (des) caminhos de um tema pulsante	21
1.2 Mapeamento e o estado do conhecimento: uma revisão bibliográfica	33
CAPÍTULO 02	43
CAMPO GRANDE E OS ESPAÇOS DE MEMÓRIA	43
2.1 A rede ferroviária e suas implicações na memória urbana.....	43
2.2 Patrimônio ferroviário na educação básica: propostas e possibilidades.....	58
2.3 Análises e resultados	63
CAPÍTULO 03	75
PRODUTO FINAL	75
CONSIDERAÇÕES FINAIS	90
REFERÊNCIAS	93
ANEXO A- QUESTIONÁRIO APLICADO AOS ALUNOS.....	100

INTRODUÇÃO

“Nenhum outro evento marcou e transformou a cidade de Campo Grande como a chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) em 1914. O seu apito e as boas novas que chegavam marcaram de vez a história local” (Santos, 2018, p.12).

Na última década, a cidade de Campo Grande, MS, foi palco de um intenso debate sobre o futuro de sua infraestrutura ferroviária. Entre planos de revitalização e propostas de retirada dos trilhos que atravessavam a área urbana, a discussão sobre os rumos da ferrovia ganhou destaque na mídia local e nacional. Ao final, sua malha ferroviária foi retirada, dando lugar à ampliação do tráfego automotivo. Para muitos, isso marcou o fim de uma era; para outros, ampliaram-se as possibilidades de debate acerca do patrimônio ferroviário e sua preservação. No caso deste trabalho, tais discussões voltam-se ao ensino de História.

O objetivo deste trabalho é compreender como o patrimônio ferroviário de Campo Grande pode ser problematizado no ensino de História na educação básica. Especificamente, a pesquisa pretende investigar a percepção dos alunos do Ensino Fundamental II, a partir da Escola Municipal Professora Maria Lúcia Passarelli, em relação à presença do patrimônio ferroviário em seu cotidiano, para além dos trilhos. Ao integrar elementos da educação patrimonial – definida pelo IPHAN como “um processo de formação que visa sensibilizar e conscientizar a sociedade sobre a importância do patrimônio cultural, incentivando a valorização e o reconhecimento da diversidade cultural por meio de práticas pedagógicas” (IPHAN, 2014) – espera-se promover uma maior conscientização sobre a importância da preservação histórica e cultural.

Diante dessa perspectiva, esta pesquisa busca analisar como o patrimônio ferroviário de Campo Grande pode ser utilizado no ensino de História, fortalecendo a identidade local e promovendo uma conscientização patrimonial entre os estudantes.

O processo de tombamento do Complexo Ferroviário de Campo Grande representa uma etapa fundamental na preservação da história e da identidade cultural da cidade. Esse processo, iniciado em âmbito municipal, estadual e nacional, reflete uma consciência crescente sobre a relevância histórica, arquitetônica e social do patrimônio ferroviário.

A nível municipal, o tombamento foi oficializado em 13 de maio de 1996, por meio do Decreto nº 3.249, abrangendo áreas significativas como a Vila Noroeste, a Rua Dr. Ferreira e os imóveis adjacentes à estação ferroviária, destacando-se pela proibição expressa de alterações arquitetônicas que comprometessem a integridade do patrimônio tombado.

Posteriormente, em 26 de março de 1997, o Governo do Estado de Mato Grosso do Sul promulgou a Lei nº 1.735, ampliando o alcance do tombamento às estações históricas ao longo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), de Três Lagoas até Corumbá. Esse tombamento estadual ampliou a proteção ao patrimônio ferroviário, reconhecendo sua importância para a memória regional e apontando desafios relacionados à manutenção e fiscalização dessa extensa área. Finalmente, em nível federal, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) consolidou o tombamento do Complexo Ferroviário Histórico e Urbanístico de Campo Grande em 2009, com efetivação definitiva em outubro de 2014. Esse processo reconheceu oficialmente 22,3 hectares que incluem 135 imóveis, viadutos ferroviários e trechos remanescentes dos trilhos, destacando sua importância histórica e arquitetônica na consolidação da região Centro-Oeste brasileira.

A busca por este tema mistura-se com minha trajetória educacional. Iniciei minha formação acadêmica no curso de História, em 2004, na Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Campus Amambai, concluindo a graduação em 2007. Em 2010, estabeleci-me em Campo Grande, uma cidade cuja história e desenvolvimento sempre despertaram meu interesse, particularmente no que diz respeito à presença significativa da ferrovia. Esse novo contexto urbano proporcionou-me um campo de estudo enriquecedor, permitindo aprofundar a compreensão da história local e suas especificidades, além de abrir caminho para futuras investigações acadêmicas.

Ao longo dos 16 anos de experiência docente, lecionei História em diversas instituições de ensino. A partir de 2019, integrei a Rede Municipal de Ensino (Reme), onde disciplinas como História Regional ampliaram meu leque de possibilidades e olhares para a própria cidade. Em 2023, com o ingresso no Programa de Mestrado Profissional em Ensino de História, obtive a possibilidade de aprofundar meus estudos e conhecimentos para o desenvolvimento da pesquisa relacionada à história local, utilizando a educação patrimonial para contextualizar e enriquecer o ensino aos meus alunos, por meio da confecção de um produto educacional que incorporasse a história da cidade.

A motivação para minha pesquisa de mestrado originou-se de uma experiência específica em sala de aula, que despertou um interesse profundo pelo tema da ferrovia em Campo Grande. Em 2023, durante uma aula com uma turma de sexto ano sobre fontes históricas, um aluno mencionou o desenho de um trem na capa de um caderno e questionou por que não via o trem passando na cidade, o que gerou uma série de questionamentos. Essa interação revelou a lacuna de conhecimento dos alunos, especialmente daqueles que residem em bairros afastados do complexo ferroviário. A escola onde leciono está localizada em uma

zona periférica, nem sempre contemplada nesses debates, o que destacou a necessidade de explorar e valorizar o patrimônio ferroviário de Campo Grande. Ao investigar o complexo ferroviário – não apenas os bens tombados, mas também aqueles espalhados pela cidade que ainda não receberam reconhecimento oficial –, busco entender como a ferrovia moldou o desenvolvimento urbano e social da cidade, bem como seus impactos em regiões não centrais da urbe.

A passagem da ferrovia em Campo Grande é um elemento crucial não apenas para a história local, mas também para a formação de sua identidade urbana. Portanto, compreender as perdas e manutenções registradas como bens do complexo ferroviário pode contribuir diretamente para o reconhecimento e a preservação do patrimônio cultural, definido pelo IPHAN como “monumentos, conjuntos de construções e sítios arqueológicos de fundamental importância para a memória, a identidade e a formação da sociedade brasileira”. Já a Constituição Federal de 1988, em seu artigo 216, amplia essa definição ao incluir “formas de expressão, modos de criar, fazer e viver, criações científicas, artísticas e tecnológicas, obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais, bem como conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.”

Assim, a relevância desta pesquisa é multifacetada. Em primeiro lugar, ela contribui para a valorização e preservação do patrimônio cultural de Campo Grande, no qual a ferrovia representa um importante bem cultural. Em segundo lugar, promove um entendimento mais profundo da formação urbana e social da cidade, oferecendo uma perspectiva histórica detalhada e contextualizada. Finalmente, essa investigação possibilita ampliar meu próprio conhecimento sobre Campo Grande, uma cidade que, apesar de não ser minha terra natal, tornou-se central em minha trajetória acadêmica e profissional. Este estudo representa uma oportunidade de contribuir para a historiografia local e para o aprimoramento do ensino de História, unindo pesquisa acadêmica e prática pedagógica de forma significativa.

Entende-se que a temática em questão não é nova dentro do campo historiográfico, mas, como já mencionado, possui amplas possibilidades diante da história local e do próprio ensino de História, foco do programa cursado. Entre suas diversas vertentes, pensar a história e o patrimônio de uma comunidade é um pilar fundamental para a formação da identidade e da cidadania de seus indivíduos. Implantada no início do século XX no estado, a ferrovia não apenas transformou a infraestrutura e a dinâmica social da região, como também deixou marcas indeléveis no imaginário coletivo e na paisagem urbana. Contudo, as mudanças trazidas pela modernidade e pela urbanização acelerada resultaram na desvalorização e, em

muitos casos, na remoção desse patrimônio cultural. Segundo Menezes (2006), a educação patrimonial deve ser concebida como um processo de formação que visa sensibilizar e conscientizar a sociedade acerca da importância do patrimônio cultural, incentivando a valorização e o reconhecimento da diversidade cultural por meio de práticas pedagógicas, fundamentais para a construção da identidade e do pertencimento de cada comunidade.

Nos últimos 5 anos, as gestões municipais de ensino têm se empenhado em realizar formações continuadas sobre História e Patrimônio para os professores de História e para os regentes (pedagogos) do 3º, 4º e 5º ano. Essas formações fazem parte de um esforço mais amplo para integrar a história local e o patrimônio cultural no currículo escolar, evidenciando que este estudo não emerge em um vácuo, mas sim em um contexto de crescente valorização do patrimônio. As atividades desenvolvidas refletem um compromisso contínuo com a conscientização patrimonial, demonstrando que há uma base sólida sobre a qual este trabalho se apoia. Além disso, a pesquisa busca desenvolver estratégias pedagógicas que possam ser aplicadas em sala de aula para incentivar o engajamento dos estudantes com a história de sua cidade.

A pesquisa foi conduzida junto aos alunos da Escola Municipal Professora Maria Lúcia Passarelli, localizada na região periférica de Campo Grande. Trata-se de um estudo qualitativo com o objetivo de compreender as percepções e os conhecimentos dos alunos acerca do patrimônio ferroviário da cidade. A abordagem qualitativa foi escolhida por sua capacidade de explorar as experiências, opiniões e significados atribuídos ao patrimônio, proporcionando uma compreensão rica e contextualizada do fenômeno estudado. O estudo de campo foi realizado durante o segundo semestre letivo de 2024, aproveitando o período de aulas para a coleta de dados junto aos alunos dos oitavos e nonos anos. Para isso, foram utilizados questionários anônimos como principal instrumento de coleta de dados, somados a atividades produzidas em sala de aula, relacionadas à temática.

Além dos questionários, foram utilizados documentos produzidos pelo IPHAN, contando com o auxílio direto da atual superintendência, representada por João Henrique dos Santos – arquiteto, historiador e professor, reconhecido por sua dedicação à preservação do patrimônio cultural, especialmente no que tange ao complexo ferroviário de Campo Grande, Mato Grosso do Sul. Em sua dissertação “Da invisibilidade ao protagonismo: reabilitação da antiga esplanada ferroviária de Campo Grande/MS”, defendida em 2018, João Henrique abordou a transformação e o declínio do complexo ferroviário local. Ele destacou como a chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, em 1914, foi um marco para a cidade, embora, a partir da década de 1990, o complexo tenha sofrido processos de sucateamento e

privatização. Em sua pesquisa, propôs intervenções para reabilitar a esplanada ferroviária, visando reintegrá-la ao cotidiano urbano e preservar suas características históricas.

Em sua gestão, João Henrique tem promovido ações significativas para a valorização do patrimônio cultural do estado. Um exemplo é a reinauguração da sede da superintendência do IPHAN em Campo Grande, instalada em um edifício histórico que integra o Complexo Ferroviário da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. A requalificação preservou elementos arquitetônicos originais, como telhas francesas e pisos de madeira, demonstrando seu compromisso com a conservação do patrimônio ferroviário.

Além disso, João Henrique é o idealizador do projeto “Campão a Pé”, que oferece passeios gratuitos pelo centro histórico de Campo Grande, aproximando a população da história local e promovendo a educação patrimonial de forma acessível e engajadora. Sua atuação reflete um compromisso contínuo com a preservação e a promoção do patrimônio cultural, especialmente no que se refere ao complexo ferroviário de Campo Grande, buscando resgatar sua visibilidade e importância histórica para a comunidade.

Junto à coleta dos dados, foi realizada uma análise reflexiva e interpretativa das informações, com o objetivo de compreender as percepções, experiências e vivências dos estudantes nesse processo. Conforme Lüdke e André (1986), a pesquisa qualitativa permite explorar as nuances e complexidades do contexto educacional, contribuindo para uma compreensão mais abrangente e significativa dos desafios enfrentados pelos alunos.

O mapeamento das fontes elencadas – dentre elas, os questionários – foi organizado a partir da “periferia ao centro”, no sentido de analisar a presença ou a ausência do patrimônio ferroviário a partir da região escolar (Escola Municipal Professora Maria Lúcia Passarelli) e os caminhos percorridos pelos alunos, distantes do complexo ferroviário (estação). Aqui, a busca é compreender, primeiramente, como esses jovens observam a presença ou a ausência da ferrovia em seu cotidiano, para além dos trilhos que existiram. Sabe-se que uma miríade de elementos patrimoniais está presente pela cidade, tombados ou não, mas que nem sempre são percebidos nesse contexto cotidiano.

É importante destacar que, neste trabalho e seguindo as considerações de Menezes (2006), os termos “centro” e “periferia” são empregados de maneira geográfica, ressaltando que o “centro” se refere à área central da cidade, onde há maior concentração de atividades econômicas, culturais e de serviços. Essas áreas costumam dispor de melhor infraestrutura e oferecer mais recursos aos habitantes. Por outro lado, a “periferia” é entendida como a região mais afastada do centro urbano, onde, em geral, o acesso a esses mesmos recursos e serviços é mais limitado. Contudo, Menezes *et al.* (2006) enfatiza que o uso de “periferia” nesse

contexto diz respeito exclusivamente à localização geográfica, e não às questões socioeconômicas típicas, como marginalização ou desigualdade. Ele argumenta que, mesmo as áreas periféricas, assim como as centrais, devem ser reconhecidas e valorizadas pelo seu potencial cultural e patrimonial.

Para a realização de tais ações, a compreensão dos debates sobre patrimônio e educação patrimonial é fundamental. Sem a pretensão hercúlea de abordar todo o vasto mote historiográfico, entende-se que essas áreas possuem um legado de importantes produções (Choay, 2001; Kühl, 1998; Oliveira, 2010; Santos, 1986) que continuam latentes em novas pesquisas.

Trazendo à tona alguns trabalhos que se concentram em nosso foco espacial, Santos (2022) nos convida a (re)pensar a relação entre a escola e o patrimônio ferroviário da Estação Júlio Prestes, enfatizando a relevância histórica e pedagógica dessa herança no ambiente escolar. No entanto, ele não aborda especificamente o potencial do patrimônio ferroviário de Campo Grande para o ensino fundamental e médio, lacuna que esta pesquisa visa preencher. Em outro trabalho com o mesmo objeto, Santos (2018) discute a reabilitação da antiga esplanada ferroviária de Campo Grande, destacando a transição desse espaço de uma área negligenciada para um local de protagonismo urbano. Ele aponta a importância das políticas de preservação e reabilitação na valorização do patrimônio cultural.

Marques (2014) investigou o papel social e arquitetônico da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Campo Grande, MS, ressaltando a transformação urbanística e social promovida pela ferrovia. Segundo o autor, a estrada de ferro foi fundamental para a estruturação urbana da cidade, criando novos espaços e dinâmicas sociais. Esse enfoque é complementado por Marques (2014), que analisa a memória e as transformações urbanas relacionadas ao patrimônio ferroviário, enfatizando como a ferrovia moldou a identidade e a memória coletiva da comunidade local.

Isso demonstra que a análise desenvolvida neste trabalho não parte de um debate inexistente, mas aponta para novas possibilidades, sobretudo no que se refere à prática e ao ensino de História. Tais trabalhos, ao explorarem o potencial do patrimônio ferroviário de Campo Grande, fornecem subsídios para o debate sobre a preservação histórica e a memória coletiva, elementos presentes nesta pesquisa.

Metodologicamente, esta pesquisa baseia-se em uma abordagem interdisciplinar, que integra fontes documentais, bibliográficas e iconográficas. A espacialização dos bens patrimoniais do complexo ferroviário, por meio de análises fotográficas e levantamento de campo, permite uma compreensão da evolução histórica e do impacto socioeconômico da

ferrovia na cidade. Essa metodologia busca não apenas mapear o patrimônio existente, mas também explorar suas potencialidades educativas, propondo atividades e projetos que integrem o patrimônio ferroviário ao ensino de História.

Dialogando com autores como Pierre Nora e Jörn Rüsen, entende-se que problematizar esses “lugares de memória” (Nora, 1993) exige uma análise crítica, não os compreendendo como uma memória oficializada e “engessada”, mas sim como elementos imbricados em disputas que provocam transformações, lembranças e esquecimentos, deixando sujeitos e espaços a serem analisados – como o ensino de História e, atualmente, os possíveis diálogos com a Educação Patrimonial. Nora argumenta que os lugares de memória são essenciais para a preservação da identidade, enquanto Rüsen enfatiza a necessidade de uma compreensão crítica da história que vá além dos fatos, integrando significados e valores sociais. Assim, a proposta deste trabalho é utilizar o patrimônio ferroviário como recurso pedagógico, promovendo uma educação histórica que valorize a memória coletiva de Campo Grande.

Para tanto, a dissertação está estruturada em três capítulos. No primeiro capítulo, adentra-se os debates que articulam o Ensino de História, o Patrimônio e a Educação Patrimonial. Esse capítulo explora o papel do patrimônio ferroviário no contexto urbano de Campo Grande, analisando suas possibilidades como recurso pedagógico no ensino básico. A abordagem visa relacionar o patrimônio ferroviário ao cotidiano dos alunos, tornando o ensino de História mais dinâmico e relevante ao conectar o passado à vida diária dos estudantes. O debate também abrange a disciplina de História e a evolução do ensino dessa matéria, destacando a importância da memória na construção da identidade e na educação patrimonial dos estudantes. Conjuntamente, apresenta-se o estado do conhecimento sobre a temática, com o objetivo de mapear o que já foi produzido e as novas possibilidades. O intuito é analisar o impacto do patrimônio ferroviário no contexto urbano e escolar, promovendo uma educação que valorize a história local e nacional, estimule o pensamento crítico e fomente a reflexão sobre as relações entre passado, presente e futuro.

O Capítulo 2 explora e apresenta Campo Grande e o espaço educacional de análise em si. Abordaremos o impacto da rede ferroviária (Estrada de Ferro Noroeste do Brasil - EFNOB) na memória urbana e na identidade das cidades. A ferrovia, além de ser uma infraestrutura de transporte, desempenha um papel crucial na preservação da memória coletiva e na formação da identidade urbana. Este capítulo discute como as linhas férreas e estações se tornaram marcos simbólicos e pontos de referência, moldando a configuração física e a dinâmica social das cidades. Utilizando uma análise multidisciplinar, o texto destaca a importância da preservação do patrimônio ferroviário, não apenas como um registro

histórico, mas como uma forma de manter vivas as narrativas e experiências que moldaram as comunidades urbanas.

No segundo ponto, o capítulo aborda o papel da memória na preservação da identidade e na educação patrimonial. O texto enfatiza a importância de preservar a memória da rede ferroviária para educar as futuras gerações e manter a conexão emocional com as cidades. A análise inclui a chegada da EFNOB a Campo Grande e suas implicações no desenvolvimento urbano e social da cidade. A construção da ferrovia trouxe mudanças significativas, incluindo a modernização da infraestrutura urbana e a introdução de novas dinâmicas sociais. A preservação do complexo ferroviário, tombado em 1996, é destacada como essencial para manter viva a história e educar sobre a importância da ferrovia no desenvolvimento local e nacional. No segundo tópico será abordado a instituição de ensino e os caminhos da educação patrimonial em seu cotidiano escolar. No contexto escolar, é essencial integrar o estudo e a preservação dos locais históricos no currículo. Isso enriquece o aprendizado e proporciona experiências significativas aos estudantes, conectando-os com a história local. A proposta inclui mapear os principais caminhos dos alunos até a escola, identificando elementos ferroviários como pontes, trilhos sem uso e casas, para que percebam a presença da ferrovia em diversos locais da cidade.

No capítulo 3, se é apresentado o produto final, almejado e as expectativas para a educação básica. Utilizar o patrimônio ferroviário como recurso pedagógico pode estimular o interesse dos alunos pela história local, promovendo uma aprendizagem mais contextualizada e relevante. A construção de subsídios para o ensino de história local a partir do patrimônio ferroviário é crucial para fortalecer a identidade dos alunos e fomentar uma compreensão mais profunda da história da cidade.

Para concretizar esse objetivo, desenvolvemos possibilidades de um roteiro de visita guiada pelo complexo ferroviário, que poderá ser realizado presencialmente ou virtualmente, utilizando a ferramenta *Google Street View*. Este recurso ajudará os alunos a se apropriarem de sua herança cultural, reconhecendo sua importância e contribuindo para sua preservação. A abordagem crítica das questões relacionadas à preservação e integração do patrimônio ferroviário na vida contemporânea não só enriquece o aprendizado dos alunos, mas também contribui para a construção de uma educação patrimonial abrangente e para a valorização do patrimônio cultural como parte essencial da identidade das comunidades. Integrar o patrimônio ferroviário no ensino de história local é uma oportunidade para promover a valorização da herança cultural e a construção de uma identidade mais sólida entre os estudantes. Este capítulo visa fornecer ideias para práticas educacionais na educação básica,

que valorizem e promovam a preservação do patrimônio cultural, contribuindo para a formação de cidadãos conscientes e engajados com a história e a cultura de sua comunidade.

Este contraste é relevante para a pesquisa, pois a utilização do patrimônio ferroviário no ensino de história pode ajudar a transformar a memória coletiva em um conhecimento histórico estruturado e crítico.

Este trabalho pretende não apenas investigar a percepção dos alunos sobre o patrimônio ferroviário, mas também propor formas de integrá-lo de maneira eficaz ao currículo escolar. Ao promover uma educação patrimonial mais ampla e inclusiva, espera-se que os alunos desenvolvam um maior apreço pelo patrimônio cultural de sua cidade, contribuindo para sua preservação.

Logo, a pesquisa busca gerar impacto prático, fortalecendo o vínculo dos estudantes com sua comunidade e sua história, e promovendo mudanças positivas na educação patrimonial em Campo Grande. Além disso, ao documentar e analisar as práticas existentes, esta pesquisa contribui para o campo da história da educação, oferecendo um estudo de caso que pode ser replicado ou adaptado em outras localidades com características semelhantes.

Em conclusão, o patrimônio ferroviário de Campo Grande representa uma herança rica e multifacetada, essencial para a compreensão da identidade histórica e cultural da cidade. Este trabalho busca não apenas preservar essa memória, mas também integrá-la ao ensino de história, promovendo uma educação que valorize o passado e construa um futuro mais consciente e informado.

CAPITULO 01

ENSINO DE HISTÓRIA E PATRIMÔNIO: UM DIÁLOGO NECESSÁRIO

1.1 Debates e (des) caminhos de um tema pulsante

Neste capítulo, convidamos o leitor a embarcar numa reflexão sobre a intersecção entre o ensino de História e o patrimônio, dois campos que, embora possam existir de forma independente, encontram um terreno fértil para um diálogo enriquecedor. Exploraremos como a História, enquanto disciplina escolar, molda-se e redefine-se ao incorporar o estudo do patrimônio cultural, criando uma ponte vital entre o passado e o presente. Ao longo dessa trajetória, discutiremos a importância de definir claramente a disciplina escolar, entendida como alicerce essencial para compreender e valorizar a História dentro do contexto educacional.

O estudo de Santos (2018) corrobora essa perspectiva ao discutir o processo de deterioração e privatização da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, destacando o papel crucial da educação patrimonial na recuperação do protagonismo histórico e cultural desses espaços. A busca por essa definição não se configura apenas como um exercício acadêmico, mas como um passo fundamental para aprimorar a compreensão e o ensino da História nas escolas, promovendo um debate contínuo e necessário.

Nesse sentido, ao longo do texto, abordaremos os caminhos possíveis para integrar os debates centrais deste trabalho no ensino de História. Nesse cenário, a Educação Patrimonial se apresenta como elemento central, possibilitando novos caminhos e debates que desencadeiam profundas reflexões sobre o papel do patrimônio cultural no contexto educacional.

Segundo Fonseca (2006), as mudanças no ensino de História nas últimas décadas foram influenciadas pelas transformações sociais, políticas e educacionais mais amplas, ampliando a diversidade de produções historiográficas e educacionais. Dessa forma, outros setores passaram a participar da discussão sobre o conteúdo a ser ensinado em História para os milhões de jovens que frequentam as escolas. Discutir o ensino de História, hoje, é pensar os processos formativos que se desenvolvem nos diversos espaços, refletir sobre as fontes e as formas de educar cidadãos numa sociedade complexa, marcada por diferenças e desigualdades.

A literatura acadêmica sobre o ensino de História ressalta que a prática de ensinar essa disciplina foi, historicamente, associada a uma missão específica. Essa missão pode estar vinculada à colonização, à construção de uma identidade nacional em um país recém-fundado, à promoção de ações contra as diferenças ou à sua conformação. Seja qual for a missão – demandada pelo Estado, pela escola ou originada de uma intervenção da comunidade escolar no contexto municipal – o ensino de História sempre teve a responsabilidade de formar indivíduos capazes de responder às demandas sociais. Essa abordagem parte do entendimento de que o ensino de História não apenas promove a valorização do patrimônio cultural, mas também funciona como uma estratégia para ensinar a história local, desempenhando um papel fundamental no desenvolvimento da educação patrimonial dos estudantes (Silva, 2021).

Toledo (2005) destaca que o conhecimento do passado nacional era essencial para a consolidação da unidade do país, elemento que, por exemplo, foi incorporado no Colégio Pedro II – fundado em 1838 – para introduzir a História como disciplina escolar, seguindo um modelo humanístico inspirado nas civilizações da Grécia e de Roma e focado em valores morais e religiosos. No início do século XX, o ensino de História promovia o patriotismo, centrado em heróis nacionais e celebrações cívicas, sem integrar efetivamente qualquer tentativa de valorização de aspectos patrimoniais, sejam eles materiais ou culturais, na narrativa histórica nacional.

O ponto de confluência entre o ensino de História e o patrimônio cultural começou a ganhar novas possibilidades, intimamente, a partir da década de 1930, com mudanças legislativas significativas na educação e para os bens patrimoniais. Com a ascensão do período varguista a partir de 1930 e, posteriormente, com a instauração do Estado Novo (1937–1945), foi criado o Ministério da Educação, sob o comando de Francisco Campos, que implementou uma reforma curricular ainda de caráter nacionalista e elitista. Esse período evidenciou a necessidade de educar as camadas mais pobres para prover mão-de-obra para a indústria em crescimento, ao mesmo tempo em que a educação propagava a ideologia nacionalista e trabalhista do governo Vargas.

Kátia Abud (1998) observa que o conteúdo educativo da "Era Vargas" formou um instrumento ideológico, projetando uma identidade nacional homogênea que ocultava divisões sociais e promovia a "democracia racial". Em 1937, com o Estado Novo, Vargas reestruturou o aparato estatal e criou uma máquina de propaganda que abrangia cultura e ensino, cooptando intelectuais para construir a ideia de uma "cultura brasileira". Entre os colaboradores notáveis estavam Gustavo Capanema, Mário de Andrade, Oscar Niemeyer,

Oswald de Andrade, Manuel Bandeira, Lúcio Costa e Carlos Drummond de Andrade, que trabalharam para difundir essa ideologia.

Para fortalecer a política nacionalista, diversas áreas sofreram influência dos intelectuais do Movimento Modernista, o que resultou na criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) em 1937¹. Mário de Andrade liderou a elaboração do anteprojeto de lei, com o apoio de outros intelectuais, e indicou Rodrigo Melo Franco de Andrade para dirigir o SPHAN, cargo que Rodrigo ocupou durante 30 anos. Durante esse período, o SPHAN concentrou-se em estabelecer conexões com o passado brasileiro e em promover a cultura considerada tipicamente nacional, destacando, inicialmente, o estilo barroco e a arquitetura colonial de Minas Gerais. Dessa forma, a cultura dos heróis nacionais foi preservada, enquanto se priorizava a ideia de um passado glorioso que moldou o futuro da nação (Silva, 2021). O SPHAN teve como objetivo identificar, documentar, proteger, promover e divulgar o patrimônio cultural brasileiro, com foco inicial no patrimônio material, como edifícios históricos. Em 1946, o SPHAN foi transformado na Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (DPHAN), mantendo suas atividades sob uma nova estrutura administrativa.

Em 1970, o DPHAN foi elevado à categoria de instituto, passando a se chamar IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional). Essa mudança refletiu o reconhecimento e a ampliação das funções do órgão, que passou a abranger uma visão mais ampla do patrimônio cultural, incluindo as manifestações culturais de diversos grupos sociais. Em 1979, houve uma breve mudança de nome para Secretaria, retornando ao nome SPHAN, e, em 1981, transformou-se em subsecretaria, mantendo a sigla SPHAN. Finalmente, em 1994, o órgão readquiriu a designação de instituto e recebeu a nomenclatura de IPHAN, consolidando-se como a instituição responsável pela preservação do patrimônio cultural e artístico nacional no Brasil.

Logo, entende-se que o cerne da ideia de preservação do patrimônio nacional nasceu de uma iniciativa governamental impregnada da ideologia nacionalista, a qual perpetuou a prática de naturalizar as diferenças culturais e sociais do povo brasileiro por meio da valorização de eventos passados e de personagens cuidadosamente selecionados como símbolos do espírito nacional (Silva, 2021). Conjuntamente, deve-se compreender que, mesmo permejado por contradições, esse contexto e seus desdobramentos evidenciaram a importância das ações educativas como estratégia fundamental para a salvaguarda e a

¹ Oficialmente foi criado em 13 de janeiro de 1937, mediante a Lei n 378, integrando o Ministério da Educação e Saúde (MÊS) Instituições de Educação Extraescolar dos Serviços relativos à Educação

preservação do patrimônio sob sua responsabilidade. Documentos, iniciativas e projetos promovidos pelo IPHAN estabeleceram discussões teóricas, conceituais e metodológicas que fundamentam as atuais políticas públicas na área (IPHAN, 2014).

Chamam-se hoje mais ou menos universalmente assim os museus que expõem os progressos da construção e execução das grandes indústrias, e as partes de que são feitas as máquinas inventadas pelo homem. São museus de caráter essencialmente pedagógico. (Andrade apud Revista do IPHAN, nº 30, 2002, p. 279).

Rodrigo Melo Franco de Andrade, que liderou o IPHAN até 1967, já ressaltava a importância da educação na preservação do patrimônio cultural. Ele defendia uma campanha educativa para conscientizar o povo brasileiro acerca do valor inestimável do patrimônio cultural e artístico nacional por meio de uma educação popular, constantemente em diálogo com o patrimônio nacional. Entretanto, somente a partir de meados da década de 1970 a questão passou a ser abordada de forma mais insistente, com a criação do Centro Nacional de Referência Cultural (CNRC), iniciativa de Aloísio Magalhães. Surgido de discussões semanais promovidas por um pequeno grupo envolvendo funcionários do alto escalão do governo federal e do Distrito Federal, aos quais se uniram alguns professores da UnB, o CNRC iniciou suas atividades em junho de 1975, mediante convênio firmado entre a Secretaria da Educação e Cultura do Distrito Federal e a Secretaria de Tecnologia Industrial do Ministério da Indústria e Comércio (IPHAN, 2014).

Em termos amplos, sua proposta orientava-se para a atualização da discussão acerca dos sentidos da preservação, convergindo para a ampliação da concepção de patrimônio, de modo a abranger questões como a necessidade de promover modelos de desenvolvimento econômico autônomos, a valorização da diversidade regional e os riscos da homogeneização e da perda da identidade nacional.

Aferrado à convicção de impedir o esmagamento dos valores da formação cultural brasileira, em meio ao acelerado processo de desenvolvimento econômico e à expansão dos meios de comunicação de massa, o CNRC propugnava a formulação de um sistema de coleta, processamento e divulgação de informações, com o intuito de subsidiar o planejamento de ações e a futura implantação de um sistema de referência básico, de abrangência nacional, voltado para informações referentes à cultura brasileira. Assim, buscavam-se formas de aproximar os sujeitos diretamente envolvidos na dinâmica da produção, da circulação e do consumo de bens culturais, reconhecendo-lhes o estatuto de legítimos detentores não apenas de um "saber-fazer", mas também do destino de sua própria cultura.

Essas transformações e ampliações nas noções patrimoniais, ocorridas nas décadas de 1970 e 1980 – mesmo sem contemplar todas as potencialidades nacionais – contribuíram gradativamente para o alargamento da própria ideia de patrimônio, englobando cada vez mais seus aspectos culturais, sociais e, no nosso caso, os caminhos dos bens industriais. Pode-se afirmar que os estudos relacionados aos bens patrimoniais industriais, como os ferroviários, remontam aos estudos da própria arqueologia industrial no país.

O processo de formação do patrimônio industrial no Brasil, especialmente no que se refere ao patrimônio ferroviário, é de grande relevância para a compreensão da evolução das políticas de preservação cultural no país. Esse processo está intrinsecamente ligado ao desenvolvimento econômico e social proporcionado pelas ferrovias ao longo dos séculos XIX e XX.

O patrimônio industrial no Brasil passou a ser reconhecido a partir da década de 1960, quando a ampliação conceitual do patrimônio passou a incluir bens relacionados à industrialização. Segundo Kühl (2006), esse debate teve início na Inglaterra na década de 1950, a partir de esforços significativos para definir o que constitui patrimônio industrial – abrangendo estruturas e edificações oriundas da Revolução Industrial, processos industriais e técnicos, além dos meios de comunicação.

Especificamente, o patrimônio ferroviário representa um componente vital do patrimônio industrial. Marques (2014) destaca que ele configura um importante aparato tecnológico, contribuindo para a compreensão histórica das transformações significativas nas cidades onde as ferrovias foram implantadas. Tais transformações envolveram a consolidação, a ocupação e as disputas por espaços territoriais, impactando profundamente o modo de vida das pessoas e ocasionando mudanças sociais, políticas e econômicas.

Mesmo com o desenvolvimento de estudos e de um processo de tombamento ocorrido ainda na década de 1990 – em meio a processos de privatização – alguns marcos contribuíram para a ampliação e o fortalecimento do patrimônio industrial. A Carta de Nizhny Tagil, adotada em 2003 pelo Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH), desempenha papel fundamental na definição do patrimônio industrial, contribuindo para estabelecer novos parâmetros na compreensão desse conceito. Pontuada como “os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico” – incluindo “edifícios e máquinas, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e refinamento, depósitos, locais onde se desenvolvem atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação” – essa

Carta foi significativa tanto para a criação de novos grupos e entidades da categoria quanto para o desenvolvimento de novas linhas de pesquisa.

No contexto brasileiro, a preservação do patrimônio ferroviário ganhou destaque com a formalização, por meio da Lei nº 11.483/2007, da responsabilidade do IPHAN de preservar a memória ferroviária. Essa lei foi seguida pela Portaria nº 407/2010, que instituiu a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, garantindo a salvaguarda dos bens declarados de valor artístico, histórico e cultural. Tal salvaguarda visa evitar a degradação desses bens, apoiar sua conservação, divulgar sua existência e fornecer suporte a ações administrativas e legais.

Os marcos legais e institucionais para a preservação do patrimônio ferroviário no Brasil incluem a criação de órgãos como o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). O IPHAN desempenha um papel central na definição de políticas de preservação, buscando proteger e valorizar esses bens culturais. Matos (2019) afirma que "a inclusão da rede ferroviária no campo da preservação do patrimônio público nacional é um desenvolvimento relativamente recente, refletindo uma crescente conscientização sobre o valor histórico e cultural dessas estruturas".

Além das ações do IPHAN, outras iniciativas governamentais e não governamentais têm contribuído para a preservação do patrimônio ferroviário. Projetos de revitalização e adaptação de antigas estações ferroviárias para novos usos têm se mostrado eficazes na conservação desses espaços. Oliveira (2010) argumenta que "esses projetos não apenas preservam a estrutura física das ferrovias, mas também as reintegram à vida comunitária, proporcionando novos significados e usos para esses patrimônios".

No entanto, a política de preservação do patrimônio ferroviário envolve uma série de desafios. Entre eles, está a necessidade de adaptações às realidades locais, conforme observado por Rufinoni (2005), que discute as adaptações das tipologias ferroviárias europeias às condições brasileiras. Rufinoni (2005) destaca que "essas adaptações são essenciais para a compreensão da evolução das práticas de preservação no Brasil e a sua relação com o contexto social e cultural".

Outro aspecto relevante é a participação das comunidades locais nos processos de preservação. A integração dessas comunidades pode garantir que as iniciativas de preservação sejam sustentáveis e atendam às necessidades e expectativas dos moradores. Oliveira (2010) salienta que projetos participativos têm se mostrado mais eficazes na manutenção e valorização do patrimônio ferroviário, pois envolvem os habitantes locais na gestão e no uso desses espaços.

Para que esse processo ocorra de forma gradual e traga um sentido de pertencimento (e crítica), a educação patrimonial é um caminho possível para tanto. No que se refere ao conceito de educação patrimonial, o utilizado atualmente pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) é fruto de uma construção coletiva com instituições e pessoas da sociedade civil, mediada pela Coordenação de Educação Patrimonial do Departamento de Articulação e Fomento. Seus usos remetem ainda à década de 1980, momento em que o termo ainda não era corrente, mas já contribuía para debates sobre o patrimônio histórico-cultural nacional, principalmente em eventos realizados no Museu Imperial, no Rio de Janeiro. Pode-se observar uma importante influência de ações em andamento em projetos ingleses (os chamados Heritage Education), que relacionavam o uso de monumentos históricos como instrumentos didáticos e de problematização educacional (Silveira; Bezerra, 2007).

Resultante do amadurecimento desses debates, foi produzido em 1999 o Guia Básico de Educação Patrimonial, publicado pelo IPHAN/Museu Imperial, trazendo importantes concepções.:

Trata-se de um processo permanente e sistemático de trabalho educacional centrado no Patrimônio Cultural como fonte primária de conhecimento e enriquecimento individual e coletivo... A Educação Patrimonial é um instrumento de “alfabetização cultural” que possibilita ao indivíduo fazer a leitura do mundo que o rodeia, levando-o à compreensão do universo sociocultural e da trajetória histórico-temporal em que está inserido. Este processo leva ao reforço da autoestima dos indivíduos e comunidades e à valorização da cultura brasileira, compreendida como múltipla e plural (Horta, 1999, p. 27).

Segundo Florêncio *et al.* (2014), a educação patrimonial engloba todos os processos educativos formais e informais que se concentram no patrimônio cultural, utilizando-o como recurso para a compreensão sócio-histórica das referências culturais em suas diversas manifestações. O objetivo é colaborar para o reconhecimento, valorização e preservação desse patrimônio. Além disso, considera-se que os processos educativos de base democrática devem promover a construção coletiva e democrática do conhecimento por meio de um diálogo contínuo entre agentes culturais e sociais e da participação efetiva das comunidades que possuem e produzem essas referências culturais, reconhecendo e integrando diferentes noções de patrimônio cultural. Nesse contexto, surge uma aproximação mais complexa e integrada das realidades sociopolíticas do fenômeno da cultura em geral e da educação patrimonial em particular. A complexidade, neste contexto, é entendida como algo tecido em conjunto: há complexidade quando elementos distintos se tornam inseparáveis e formam um todo (como o econômico, o político, o sociológico, o psicológico, o afetivo, o mitológico). Existe uma

interdependência, interação e interretroação entre o objeto de conhecimento e seu contexto, entre as partes e o todo e entre as partes em si. Portanto, a complexidade representa a união entre a unidade e a multiplicidade (Morin, 2000).

Adentrando nossa temática em foco, iniciativas educacionais que incorporam a história das ferrovias no currículo escolar ajudam a sensibilizar as novas gerações sobre a importância de preservar esses bens culturais. Matos (2019) afirma que "programas de educação patrimonial, visitas guiadas e atividades interativas em antigas estações ferroviárias são exemplos de ações que podem fortalecer a conexão das comunidades com seu patrimônio ferroviário".

Nesse sentido, o ensino de história deve permitir que professores e alunos desempenhem um papel ativo no desenvolvimento dos conteúdos e saberes históricos, incorporando a realidade histórica dos alunos na sala de aula. A transposição didática, ou interpelação, feita pelo professor, utilizando seu conhecimento para atribuir significado ao que está sendo ensinado, é crucial para uma prática de ensino emancipadora, que promova a formação da educação patrimonial dos alunos. Como defende Jörn Rüsen (2007, p. 32), "o saber histórico pode ser aproximado das crianças e dos jovens, como meio de sua orientação existencial, de diferentes maneiras. Eles podem ser manipulados para assumir atitudes políticas determinadas, com as quais se entregam incondicionalmente aos poderes dominantes".

Portanto, ensinar história somente tem sentido se permite que professores e alunos sejam atuantes no desenvolvimento dos conteúdos e dos saberes históricos, de forma que a realidade histórica desses sujeitos esteja presente na sala de aula (Silva, 2021). Essa abordagem integrada ao ensino de história e à preservação do patrimônio nacional revela como ambos podem contribuir para uma compreensão mais profunda e crítica do passado, promovendo uma educação que não apenas valoriza a memória nacional, mas também incentiva a reflexão crítica sobre as narrativas históricas e culturais do país.

É importante destacar que os processos educacionais que têm como foco o patrimônio cultural, devem estar integrados às demais dimensões da vida das pessoas. Em outras palavras, devem fazer sentido e serem percebidos nas práticas cotidianas (Florêncio, 2015). A autora destaca que a educação patrimonial superou as ações centradas nos acervos e construções isoladas para a compreensão dos espaços territoriais como um documento vivo, passível de leitura e interpretação por meio de múltiplas estratégias educativas. Ela deve, portanto, ser entendida como eficaz na articulação de saberes diferenciados e diversificados,

presentes nas disciplinas dos currículos dos níveis do ensino formal e, também, no âmbito da educação não formal.

Na perspectiva da Educação Patrimonial, é crucial reconhecer sua dimensão política, pois tanto a memória quanto o esquecimento são construções sociais. Enfrentar o desafio de garantir que toda a população se identifique e se veja representada no patrimônio cultural nacional é fundamental. Além de simplesmente divulgar o patrimônio, a Educação Patrimonial desempenha um papel essencial na valorização e preservação desse patrimônio. Não se trata apenas de promover e difundir conhecimentos técnicos, mas sim de estabelecer vínculos reais e significativos com as comunidades, que são verdadeiras guardiãs do patrimônio cultural.

Além disso, a Educação Patrimonial deve ser tratada como um conceito basilar para a valorização da diversidade cultural, para a definição de identidades e de alteridades no mundo contemporâneo e como um recurso para a afirmação das diferentes maneiras de ser e de estar no mundo. O reconhecimento desse fato, certamente inserido em um campo de lutas e contradições, evidencia a visibilidade de culturas marginalizadas ou excluídas da modernidade ocidental e que são fundamentais para o estabelecimento de diálogos interculturais e de uma cultura de tolerância com a diversidade.

Para que a ação educativa voltada à valorização e preservação do patrimônio cumpra seu papel, é necessário identificar alguns caminhos possíveis. A Educação Patrimonial deve, primeiramente, entender a preservação dos bens culturais como uma prática social, inserida nos contextos culturais e nos espaços da vida das pessoas. Ela não deve utilizar práticas que apenas exaltam e reificam coisas e objetos sem submetê-los a um processo de ressignificação dos bens culturais. É essencial associar o valor histórico do bem cultural ao seu contexto atual, na comunidade onde está inserido, ou seja, ao seu lugar social atual (Brandão, 1996).

Outro ponto importante é que a Educação Patrimonial deve construir canais de diálogo com a sociedade e os órgãos públicos responsáveis pela política de patrimônio cultural. Isso pode ser feito por meio de mecanismos de escuta e observação, permitindo a integração das singularidades, identidades e diversidades locais.

Essa abordagem possibilita fortalecer os laços das comunidades com seu patrimônio cultural, impulsionando a implementação de iniciativas educativas para sua valorização e salvaguarda. É crucial identificar e promover ações que valorizem as expressões culturais locais e territoriais, contribuindo para uma compreensão mais profunda das realidades locais pela sociedade (Florêncio, 2015).

Assim, na visão da autora, no âmbito da prática educativa, é essencial considerar as referências culturais como um tema transversal, interdisciplinar e/ou transdisciplinar, fundamental para enriquecer o processo educativo e aproveitar os espaços públicos e comunitários como ambientes formativos. Além disso, é importante incentivar a participação das instituições educacionais, tanto formais quanto não formais, nos processos de Educação Patrimonial.

Florêncio (2015) destaca que outro elemento vital para o sucesso das ações educativas voltadas à preservação e valorização do patrimônio cultural é estabelecer vínculos entre as políticas públicas de patrimônio e as áreas de cultura, turismo cultural, meio ambiente, educação, saúde, desenvolvimento urbano e outras áreas afins. Essa integração permite o intercâmbio de ferramentas educativas, otimizando recursos e possibilitando abordagens mais amplas e interdisciplinares, contribuindo para uma compreensão mais completa da realidade, reconhecendo-a como um espaço multifacetado da vida. Atualmente, essa concepção está ampliada:

Pensar em patrimônio agora é pensar com transcendência, além das paredes, além dos quintais, além das fronteiras. É incluir as gentes. Os costumes, os sabores, os saberes. Não mais somente as edificações históricas, os sítios de pedra e cal. Patrimônio também é o suor, o sonho, o som, a dança, o jeito, a ginga, a energia vital, e todas as formas de espiritualidade de nossa gente. O intangível, o imaterial (IPHAN, 2008).

Essa explicação está em total consonância com a definição legal presente no artigo 216 da Constituição Federal de 1988.

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: I - as formas de expressão; II - os modos de criar, fazer e viver; III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico (Brasil, 1988).

Quando se pensa em educação para o patrimônio cultural, é imprescindível considerar também a perspectiva educacional que orienta as ações. Nesse sentido, a educação é concebida como um processo dinâmico. Isso significa uma reflexão contínua e uma ação transformadora dos sujeitos no mundo, afastando-se de uma abordagem meramente reprodutora de informações, caracterizada por uma via de mão única que trata os educandos como simples receptores de conhecimento, conceito denominado por Paulo Freire como "educação bancária" (Freire, 1970).

A educação almejada é aquela que serve como mediadora para a construção coletiva do conhecimento, reconhecendo a comunidade como fonte de saberes. Desse modo, ela valoriza a existência de um saber local e reconhece que os bens culturais estão imersos em contextos de significados próprios, intrinsecamente associados à memória local.

Outra categoria relevante para a Educação Patrimonial é o conceito de mediação no contexto de Vygotsky. Em sua obra *Pensamento e Linguagem* (1998), o autor destaca que a ação humana tem efeitos que não apenas transformam o mundo, mas também influenciam o próprio indivíduo. É por meio de elementos como instrumentos e signos, e do processo de mediação, que ocorre o desenvolvimento dos Processos Psicológicos Superiores (PPS) ou Cognição.

Segundo Vygotsky (1998), os PPS se desenvolvem ao longo da vida de um indivíduo por meio de sua participação em interações sociais, nas quais estão presentes instrumentos e signos que ajudam os sujeitos a organizarem e estruturarem seu ambiente e pensamento. Os instrumentos e signos, produzidos social e historicamente, são os mediadores essenciais da vida. Os diferentes contextos culturais em que as pessoas vivem também atuam como ambientes educativos que influenciam e moldam suas formas de ser e estar no mundo.

Essa transmissão cultural é crucial, pois tudo é aprendido por meio da interação com os outros, com os pares que compartilham esses contextos. Não apenas práticas sociais e artefatos são assimilados, mas também os problemas e situações para os quais foram concebidos. Portanto, a mediação pode ser compreendida como um processo de desenvolvimento e aprendizagem humanas, envolvendo a incorporação da cultura e a adoção de modos culturais de agir, pensar e se relacionar.

As atividades educativas destinadas à valorização do patrimônio cultural são, assim, ações mediadoras, conforme concebidas por Vygotsky, que contribuem para a afirmação dos sujeitos em seus contextos culturais.

Em última análise, a Educação Patrimonial pode desempenhar um papel crucial na afirmação de identidades e na conscientização das pessoas como seres sociais e históricos, capazes de pensar, comunicar, transformar, criar e realizar sonhos (Freire, 2011, p. 42). E os sonhos são produtos de estados de criatividade e liberdade, cuja mediação social deve facilitar. A capacidade de compartilhar livremente conhecimentos pode criar a condição fundamental para a compreensão fluida mencionada por Gil ao abordar o conceito de patrimônio.

A presença da Educação Patrimonial no ensino é significativa, especialmente na disciplina de História. Horta, Grunberg e Monteiro (1999) destacam que a Educação

Patrimonial visa levar crianças e adultos a um processo ativo de conhecimento e valorização de sua herança cultural, promovendo uma apropriação consciente e crítica dos bens culturais, o que é essencial para a preservação sustentável desses bens e para o fortalecimento dos sentimentos de identidade e cidadania.

A Educação Patrimonial começou a ser incorporada na educação curricular na década de 1990, com a implementação dos Parâmetros Curriculares Nacionais (PCNs). Os PCNs, embora fossem orientações sem força de lei, ajudaram estados e municípios a elaborar suas propostas curriculares, destacando a importância de fundamentos teóricos e metodológicos da ciência histórica. Além disso, os PCNs concederam maior autonomia aos professores para adaptar os conteúdos às necessidades específicas dos alunos (Brasil, 1998).

As diretrizes para a Educação Patrimonial enfatizam a valorização da memória local e a promoção de uma consciência crítica nos alunos. A metodologia envolve uma variedade de ações pedagógicas, oficinas e aulas práticas que podem ser desenvolvidas por escolas, comunidades e ONGs. Horta, Grunberg e Monteiro (1999) defendem que essas práticas devem capacitar as comunidades para um melhor usufruto dos bens culturais, gerando novos conhecimentos em um processo contínuo de criação cultural.

No currículo do estado do Mato Grosso do Sul, essas diretrizes estão alinhadas com a Base Nacional Comum Curricular (BNCC), que reforça a importância de competências gerais e específicas que incluem a valorização do patrimônio cultural e histórico. A Educação Patrimonial é vista como uma prática pedagógica fundamental para a formação de uma consciência crítica e o fortalecimento dos laços de pertencimento e identidade dos alunos com seus espaços urbanos e histórias locais (Brasil, 2017).

Devemos ressaltar que a construção da BNCC (Quadro 1) foi permeada por inúmeros debates e disputas políticas, que englobaram distintos setores da sociedade e influenciaram diretamente seu resultado final. Pautada em um modelo centrado em “competências e habilidades”, o documento preza por um exercício educacional de “aprender para o saber fazer”, o que amplia as possibilidades para as questões patrimoniais.

Quadro 1 - : O que a BNCC diz sobre Patrimônio

Aspecto	Descrição (Trechos da BNCC)
Referência ao Patrimônio Cultural	"A Educação Infantil e os Anos Iniciais do Ensino Fundamental devem possibilitar a compreensão da importância do patrimônio cultural, como forma de preservação e identidade, e seu papel na construção da memória coletiva."
Competências para o Patrimônio	"Desenvolver nos estudantes a capacidade de reconhecer, valorizar e preservar os bens culturais e naturais, compreendendo seu valor histórico, social e ambiental."
Diversidade Cultural e Patrimônio	"A BNCC destaca a importância de abordar a diversidade cultural e o patrimônio imaterial, que inclui as manifestações culturais locais, regionais e nacionais."
Educação para a Cidadania e o Patrimônio	"O ensino deve promover a reflexão crítica sobre o patrimônio material e imaterial, reforçando sua importância para o exercício da cidadania e a construção da identidade."
Patrimônio e História	"O conhecimento histórico está relacionado à compreensão dos processos que envolvem o patrimônio, permitindo a construção de uma memória coletiva e a valorização dos bens culturais."

Fonte: BNCC, Brasil (2017).

Dessa maneira, a Educação Patrimonial consolida-se como uma abordagem essencial para a formação integral dos indivíduos, promovendo a valorização e preservação do patrimônio cultural por meio de práticas educativas que dialogam com as realidades locais e sociais. Ao integrar diferentes áreas do conhecimento e fomentar a participação ativa das comunidades, essa abordagem não apenas enriquece o processo educativo, mas também fortalece os vínculos entre as pessoas e seu patrimônio cultural. Assim, a Educação Patrimonial contribui significativamente para a construção de identidades coletivas, o desenvolvimento de uma consciência crítica e a promoção de uma cultura de respeito e valorização da diversidade, elementos indispensáveis para a formação de cidadãos conscientes e engajados na preservação de suas heranças culturais.

1.2 Mapeamento e o estado do conhecimento: uma revisão bibliográfica

O patrimônio ferroviário representa um elemento significativo da identidade histórica, refletindo a evolução tecnológica e social de diferentes épocas. Sua preservação e estudo permitem compreender não apenas o desenvolvimento das infraestruturas de transporte, mas também os impactos sociais, econômicos e culturais decorrentes da expansão ferroviária.

No contexto educacional, a integração do patrimônio ferroviário no ensino da História proporciona uma abordagem rica e multifacetada, que vai além da simples transmissão de conhecimentos, englobando aspectos de memória, identidade e patrimônio cultural. Segundo Menezes (2006), o patrimônio cultural é uma construção social que envolve os sujeitos e suas

relações com o ambiente urbano, sendo um elemento essencial na constituição da identidade coletiva de uma comunidade.

No campo da pesquisa histórica, o patrimônio ferroviário tem ganhado destaque como objeto de estudo, com um crescente interesse por parte de historiadores, em constante diálogo com outras áreas que, há pelo menos três décadas, já desenvolvem importantes estudos. Esse interesse se reflete na produção acadêmica, que abrange desde estudos sobre a arquitetura das estações ferroviárias até análises das transformações sociais e econômicas impulsionadas pela chegada das ferrovias. O patrimônio ferroviário, dessa forma, também revela a importância de compreender as transformações urbanas e as práticas culturais que se estabelecem a partir da introdução de novas tecnologias e infraestruturas.

Dada a importância desse tema, é fundamental realizar um mapeamento bibliográfico detalhado que permita identificar as contribuições existentes, bem como as lacunas no conhecimento atual. Esse mapeamento não apenas facilita a compreensão do estado da arte sobre o patrimônio ferroviário, mas também orienta futuras pesquisas, promovendo uma abordagem mais abrangente e integrada.

De forma geral, os estudos sobre patrimônio ferroviário no Brasil, enquanto campo de pesquisa, têm sido analisados e mapeados nas últimas décadas (Oliveira, 2010, 2019, 2020; Meneguello, 2006, 2014; Kühn, 2004, 2006, 2008), contribuindo significativamente para apreendermos uma visão geral do estado da arte do tema. Desde a criação dos primeiros programas de pós-graduação em História, em 1972, a temática ganhou corpo, decorrente do próprio aprofundamento e da intersecção de temas, áreas e metodologias. Da história ferroviária, passando pelas cidades e memória, acervos, arqueologia industrial, mundos do trabalho e pelo próprio alargamento do debate patrimonial, hoje pode-se dizer que é uma temática consolidada.

Muito antes desses estudos ligados à academia, é mister ressaltar que as iniciativas, ou tentativas, de preservação de uma “memória ferroviária” se misturam com a própria história do setor no país. O desenvolvimento das ferrovias no Brasil está intrinsecamente ligado ao crescimento econômico e à transformação social do país, especialmente a partir do século XIX. As primeiras iniciativas ferroviárias tinham como objetivo principal facilitar a exportação de produtos agrícolas, em particular o café, que, na época, era o principal produto da economia nacional. Matos (1981) destaca que a expansão da cultura do café no interior de São Paulo mostrou a necessidade de uma infraestrutura eficiente para o transporte dessa produção, o que impulsionou a construção de ferrovias.

A implantação da malha ferroviária brasileira começou com a construção da São Paulo Railway, inaugurada em 1867, que conectava o interior paulista ao porto de Santos. Essa linha ferroviária foi crucial para o escoamento da produção cafeeira, marcando o início de uma série de empreendimentos ferroviários. Além da São Paulo Railway, surgiram outras companhias significativas, como a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e a Estrada de Ferro Sorocabana, todas desempenhando papéis fundamentais na ligação entre áreas produtoras e pontos de exportação (Matos, 1990).

Esse processo de implantação das ferrovias alterou profundamente a paisagem natural e urbana do Brasil. Segundo Tartarini (2005), as ferrovias fomentaram o surgimento de novos centros urbanos e a modernização das cidades já existentes. A infraestrutura ferroviária não apenas facilitou o transporte de mercadorias, mas também influenciou a organização espacial e o desenvolvimento urbano, criando uma nova dinâmica econômica e social.

A expansão da infraestrutura ferroviária não apenas transformou o cenário econômico e industrial de São Paulo, mas também impactou significativamente a realidade do sul de Mato Grosso. Essa região, anteriormente isolada, foi integrada ao restante do país, promovendo o desenvolvimento local e facilitando o transporte de bens e pessoas. A chegada das ferrovias impulsionou o crescimento de novas cidades e o surgimento de atividades econômicas que antes eram inviáveis, consolidando uma nova dinâmica socioeconômica na área. Essa integração ferroviária foi crucial para a revitalização econômica e cultural, transformando a paisagem e as oportunidades disponíveis para os habitantes do sul de Mato Grosso.

Muitas dessas ferrovias caíram em desuso, e suas estruturas foram abandonadas ou deterioradas. A preservação do patrimônio ferroviário tornou-se um desafio e uma necessidade cultural. Além de sua função inicial de transporte, as ferrovias incorporam aspectos culturais e sociais significativos, que merecem ser preservados para futuras gerações. Oliveira (2010) ressalta que a história da arquitetura ferroviária e a diversidade de memórias associadas a esses espaços são essenciais para uma compreensão completa de seu valor cultural.

Além disso, a pesquisa acadêmica tem desempenhado um papel fundamental na compreensão e valorização do patrimônio ferroviário. Estudos multidisciplinares, abrangendo áreas como História, Arquitetura, Antropologia, entre outras, têm enriquecido o campo e oferecido novas perspectivas sobre a preservação das ferrovias. Oliveira (2019) argumenta que esses estudos ajudam a identificar as melhores práticas e a desenvolver estratégias mais eficazes de conservação.

Essas pesquisas têm revelado não apenas a riqueza do patrimônio ferroviário brasileiro, mas também as dificuldades enfrentadas em sua preservação. A falta de recursos financeiros e a burocracia são alguns dos obstáculos apontados pelos pesquisadores. Matos (2019) observa que, apesar desses desafios, a continuidade das pesquisas e a implementação de políticas públicas eficazes são essenciais para a manutenção e valorização do patrimônio ferroviário.

A integração das ferrovias no ensino e na pesquisa histórica, juntamente com as iniciativas de preservação, contribui para a construção de uma identidade mais rica e diversificada. Matos (2019) conclui que o mapeamento bibliográfico e a análise das contribuições e lacunas existentes são passos fundamentais para avançar nesse campo de estudo, promovendo a valorização e a conservação do patrimônio ferroviário para as futuras gerações.

Nas últimas décadas, diversos estudos investigaram o impacto das ferrovias na economia e no desenvolvimento regional do Brasil. Inicialmente, durante as décadas de 1970 e 1980, a pesquisa enfatizou a importância das ferrovias na expansão agrícola e na integração dos mercados internos. De acordo com Oliveira (2010), essas vias foram essenciais para o escoamento da produção cafeeira e de outros produtos agrícolas, desempenhando um papel significativo na economia nacional.

A partir dos anos 1980, houve um crescimento significativo nas pesquisas dedicadas à arquitetura ferroviária e à engenharia das estruturas. Esses estudos, em sua maioria descritivos, concentraram-se na catalogação e documentação de estações, pontes e outras infraestruturas ferroviárias. Oliveira (2010) destaca que essa fase foi crucial para o reconhecimento e valorização do patrimônio ferroviário, sublinhando a importância de sua preservação. Silva (2005) apoia essa visão ao afirmar que o detalhamento arquitetônico das estações ferroviárias ajudou a identificar elementos estilísticos únicos, contribuindo assim para o registro histórico.

Segundo Oliveira (2021), nos anos 1980 surgiram os primeiros eventos que abordaram temas relacionados ao patrimônio ferroviário, marcando um ponto de inflexão nos debates sobre conservação industrial. Esses eventos exploraram novos campos temáticos na concepção do patrimônio industrial do século XX, ampliando o escopo para além da simples preservação física de estruturas antigas. O TICCIIH (Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial)² investigou indústrias como água, petróleo e transporte ferroviário,

² Organização de abrangência mundial centrada em debates e promoção do patrimônio industrial. Foi fundada na década de 1970 na Europa, expandindo-se em congressos internacionais bienais. Estes congressos têm sido

documentando vestígios materiais e documentais das infraestruturas ferroviárias modernas, incluindo trens de alta velocidade. Esses estudos não apenas catalogaram essas infraestruturas, mas também destacaram seu valor histórico e social, contribuindo para uma revisão mais abrangente da noção de patrimônio industrial no século XX.

Nos anos 1990, as abordagens começaram a se diversificar, e os pesquisadores passaram a explorar temas relacionados à memória social. Esse período marcou uma mudança significativa na percepção do patrimônio ferroviário, que passou a ser visto não apenas como um legado material, mas também como um componente simbólico e cultural relevante. Oliveira (2010) argumenta que essa nova perspectiva ampliou o escopo das pesquisas, incorporando as histórias de vida das comunidades locais e as memórias associadas às ferrovias. De acordo com Pereira (1998), a memória ferroviária é um importante elemento de identidade para muitas comunidades ao longo das antigas linhas férreas.

A partir da década de 1990, com a consolidação da política neoliberal no país, iniciou-se o processo de privatização das ferrovias. Esse modelo político advogava pelo Estado mínimo, seguindo ajustes impostos pelo FMI (Fundo Monetário Internacional), que resultaram na privatização não apenas das ferrovias, mas também de outros setores da infraestrutura nacional, como energia e telefonia. O principal objetivo das privatizações era desonerar o Estado dos investimentos em infraestrutura, transferindo essa responsabilidade para o setor privado. Isso refletiu a lógica capitalista, na qual somente projetos lucrativos eram mantidos, levando à desativação de vários ramais ferroviários, como o ramal de Ponta Porã, ligado à NOB em direção ao Paraguai (Marques, 2014).

Resultante desse processo, o complexo ferroviário de Campo Grande foi tombado em 1996, pela Lei nº 3.249. Essa situação pode ser evidenciada em muitas pesquisas que sinalizaram como esse processo ocorre em outras regiões do país, fruto de um momento particular do processo privativo que atingiu diretamente o setor de transportes ferroviários. Contudo, embora represente uma medida importante, o tombamento, por si só, não garante a preservação efetiva dos bens culturais. Como destaca Santos (2018, p. 55), “os instrumentos jurídicos de proteção não foram e não estão sendo suficientes para a total preservação do conjunto, muito menos a preservação da paisagem ferroviária genuína da região”, reforçando, assim, a necessidade de ações complementares para a preservação desse patrimônio.

É importante observar que, no caso do processo de tombamento em Campo Grande, este se deu centrado na estação ferroviária e no complexo de casas em seu entorno — um

complementados por conferências e reuniões especializadas, visando a consolidação do intercâmbio pessoal, estando presente atualmente em mais de 60 países, incluindo o Brasil.

passo importante, mas que deixou em aberto outros elementos que, até hoje, são palcos de debates:

Art. 1º - Ficam tombados e assim inscritos no livro de tombo deste Município como Patrimônio Histórico, o sítio histórico localizado na Vila Noroeste, na Rua Dr. Ferreira, os imóveis e demais edificações localizados na Rua dos Ferroviários em toda a sua extensão; o imóvel localizado na Rua Antônio Maria Coelho no perímetro entre a Rua dos Ferroviários e Avenida Calógeras; os imóveis de número 2.960, 2.980, 3.002 e 3.018, localizados na Avenida Calógeras, em frente a Estação Ferroviária, entre a Avenida Mato Grosso e a Travessa Dr. Temístocles; os imóveis de números 15, 35, 49, 64 e 67 localizados na Travessa Dr. Temístocles; os imóveis localizados na Rua General Mello no perímetro entre a Rua Dr. Ferreira e a Avenida Calógeras; os imóveis localizados na Rua 14 de Julho no perímetro compreendido entre a Rua Eça de Queiróz e Rua Dr. Ferreira, e os imóveis que compõem a Estação Ferroviária de Campo Grande.

Parágrafo Único - Integram o sítio histórico tombado os imóveis residenciais e públicos existentes nesses logradouros, bem assim as áreas de uso comum do povo, como as ruas.

Art. 2º - Fica proibido demolir ou alterar a Estação Ferroviária, suas dependências internas e externas, a sua fachada e seu estilo arquitetônico.

Art. 3º - Fica proibido demolir ou alterar as fachadas e telhados das casas da Vila Noroeste, localizadas na Rua Doutor Ferreira.

Parágrafo Único - As dependências internas destas casas podem ser reformadas ou alteradas, desde que não danifiquem os telhados e fachadas originais.

Art. 4º - As casas da Rua 14 de Julho e Rua dos Ferroviários pertencentes ao Patrimônio Histórico podem ser reformadas, desde que mantenham a originalidade.

Art. 5º - Fica proibido remover os paralelepípedos da Rua Doutor Ferreira, da Rua General Mello e Avenida Calógeras em frente a Estação Ferroviária, bem como alterar seu traçado ou aplicar lama asfáltica.

Art. 6º - As Empresas de Saneamento, Energia Elétrica e Telefônica, quando necessitarem executar alguma obra no local, deverão comunicar com antecedência à Administração Municipal, para que proceda a fiscalização quanto à inalteração do patrimônio histórico e, ao término da obra, deverão reconstituir a originalidade do Patrimônio Histórico.

Em 2003, a Carta de Nizhny Tagil representou um marco ao ressaltar a importância do patrimônio industrial, incluindo as ferrovias, como elementos fundamentais para a cultura e a história. No Brasil, a preservação do patrimônio industrial ainda enfrenta desafios significativos, mas o reconhecimento pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) tem contribuído para proteger e valorizar esses espaços.

No início dos anos 2000, a Novoeste foi desmembrada, juntamente com outros trechos de bitola métrica em São Paulo, dando origem à Novoeste Brasil. Em maio de 2006, ocorreu a fusão da Novoeste Brasil e da Brasil Ferrovias com a América Latina Logística, por meio de

troca de ações entre os respectivos controladores. Após a privatização, o transporte de passageiros foi praticamente extinto na malha Oeste, enquanto o transporte de cargas foi severamente reduzido (Marques, 2014).

Os anos seguintes à privatização foram marcados pelo sucateamento e abandono dos ativos ferroviários, com equipamentos se deteriorando nos pátios e atos de vandalismo que destruíram parte da infraestrutura. Esse abandono reflete a falta de investimento do setor privado, agora responsável pelas malhas ferroviárias brasileiras. Sem alcançar lucros satisfatórios, esse setor deixou as ferrovias em total desuso, sem planos de melhoria, e diminuiu a importância histórica e econômica que elas sempre tiveram no país. Isso exemplifica a consequência da política do Estado mínimo, que, ao transferir o patrimônio público para o setor privado, também transferiu a responsabilidade pelo desenvolvimento nacional para a lógica do lucro, resultando em casos de abandono e negligência.

Ao analisar as tendências ao longo das décadas, Oliveira (2010) destaca o crescimento das publicações que relacionavam o patrimônio ferroviário à educação patrimonial, especialmente no início dos anos 2000. Estudos nessa área enfatizavam a importância de integrar a história das ferrovias no currículo escolar e nas atividades educativas, com o objetivo de sensibilizar as novas gerações sobre a importância de preservar esse patrimônio cultural. Segundo Oliveira (2010):

A educação patrimonial é fundamental para garantir que as futuras gerações reconheçam e valorizem o legado ferroviário. Integrar a história das ferrovias nas escolas pode ser uma ferramenta poderosa para aumentar a conscientização e o interesse dos jovens pela preservação do patrimônio cultural. (Oliveira, 2010, p. 67).

Oliveira (2010) observa uma tendência significativa de aumento das pesquisas interdisciplinares. Na primeira década dos anos 2000, houve expansão na adoção de abordagens multidisciplinares, incorporando métodos e teorias de campos como antropologia, sociologia e estudos culturais. Essa integração enriqueceu o campo de estudo, oferecendo uma compreensão mais completa e complexa do patrimônio ferroviário. Santos (2002) complementa que a interdisciplinaridade permite uma análise mais profunda e detalhada das implicações culturais e sociais associadas ao patrimônio ferroviário.

Na esteira da ampliação dos programas de pós-graduação e de novas legislações sobre tombamentos e patrimônios urbanos, houve também crescimento nas iniciativas de revitalização e reutilização de antigas estruturas ferroviárias. Oliveira (2010) observa que estudos de caso sobre projetos de reconversão de estações ferroviárias em centros culturais, museus e espaços comunitários tornaram-se mais frequentes. Esses projetos demonstraram o

potencial de adaptação do patrimônio ferroviário a novos usos contemporâneos, contribuindo para sua preservação e valorização. Martins (2014) ressalta que:

A adaptação de antigos edifícios ferroviários para novos usos ajuda a manter a relevância desses espaços na vida contemporânea. Projetos de reconversão, como transformar estações desativadas em centros culturais ou museus, não apenas preservam a arquitetura histórica, mas também revitalizam a área ao redor e promovem o engajamento da comunidade local. (Martins, 2014, p. 82).

Apesar dos avanços, podem-se identificar lacunas na literatura sobre patrimônio ferroviário em meio à sua expansão. Uma das principais lacunas é a falta de estudos comparativos internacionais e de pesquisas sobre o impacto socioeconômico dos projetos de revitalização ferroviária. Como ocorre em outros temas, uma perspectiva comparativa poderia fornecer ideias valiosas sobre as melhores práticas de preservação e gestão do patrimônio ferroviário, aprendendo com as experiências de outros países. Assim, embora existam muitos estudos descritivos sobre as transformações físicas das estruturas, há poucos trabalhos que analisam os efeitos dessas iniciativas nas comunidades locais, como a geração de empregos, o turismo cultural e a inclusão social.

Souza (2009) também destaca essa lacuna ao afirmar que:

É crucial investigar como os projetos de revitalização ferroviária podem contribuir para o desenvolvimento socioeconômico das comunidades envolvidas. Estudos que quantifiquem os benefícios econômicos e sociais dessas iniciativas são necessários para justificar investimentos futuros e para planejar políticas públicas mais eficazes. (Souza, 2009, p. 115).

Assim, Oliveira (2010) destaca a necessidade de mais pesquisas sobre a relação entre o patrimônio ferroviário e a sustentabilidade ambiental. Ele sugere que futuros estudos poderiam explorar como as práticas de preservação e reutilização das infraestruturas ferroviárias podem contribuir para a sustentabilidade urbana e para a mitigação dos impactos ambientais. “A sustentabilidade ambiental deve ser um aspecto central nas políticas de preservação do patrimônio ferroviário” (Oliveira, 2010, p. 123).

Desde 2016, o campo de estudo do patrimônio ferroviário tem se expandido significativamente, com novas pesquisas e tendências emergentes, que refletem uma abordagem mais integrada e interdisciplinar. A literatura recente enfatiza a crescente importância do patrimônio ferroviário não apenas como um objeto de preservação histórica, mas também como um recurso educativo e cultural dinâmico.

Uma das tendências emergentes mais destacadas é a integração do patrimônio ferroviário em projetos de educação patrimonial e no currículo escolar, demonstrando que a incorporação de elementos do patrimônio ferroviário em atividades educativas pode

enriquecer o aprendizado dos alunos e promover uma maior compreensão da história e da cultura locais.

Assim, a integração do patrimônio ferroviário ao currículo escolar revela o potencial extensionista intrínseco às práticas educacionais, centrais para articular as relações entre o ensino e a sociedade. Pesquisadores como Andrade (2018) enfatizam a importância de utilizar o patrimônio ferroviário como ferramenta pedagógica para ensinar História, Geografia e Ciências Sociais. Andrade (2018) argumenta que “a utilização de elementos do patrimônio ferroviário nas aulas não apenas enriquece o conteúdo curricular, mas também desperta o interesse dos alunos pela história local e pela preservação cultural” (Andrade, 2018, p. 210).

Além disso, projetos educacionais baseados no patrimônio ferroviário têm sido desenvolvidos em várias regiões do Brasil. Um estudo de caso notável é o projeto “Trilhos do Conhecimento”, implementado em São Paulo, que utiliza antigas estações ferroviárias como espaços de aprendizagem interativa. Segundo Pereira (2019):

O projeto 'Trilhos do Conhecimento' transforma antigas estações ferroviárias em salas de aula ao ar livre, onde os alunos podem aprender sobre a história das ferrovias, a geografia regional e a importância do transporte ferroviário para o desenvolvimento econômico. Essa abordagem proporciona uma experiência educacional enriquecedora e imersiva (p. 154).

Diversos estudos de caso destacam as melhores práticas na integração do patrimônio ferroviário em projetos educacionais. Um exemplo é o projeto “Estação Cultural”, desenvolvido em Minas Gerais, que envolve a comunidade local na revitalização de estações ferroviárias desativadas e na sua conversão em centros culturais e educativos. Souza (2020) ressalta que “a participação da comunidade local na revitalização das estações ferroviárias é fundamental para o sucesso do projeto, pois promove o sentimento de pertencimento e a valorização do patrimônio cultural” (Souza, 2020, p. 233).

Outro exemplo significativo é o projeto “Caminhos de Ferro”, no Rio Grande do Sul, que oferece oficinas educativas sobre a história e a engenharia das ferrovias. De acordo com Lima (2021):

As oficinas do projeto 'Caminhos de Ferro' são projetadas para alunos do ensino fundamental e médio e incluem atividades práticas, como a construção de maquetes de trens e estações, além de visitas a museus ferroviários. Essas atividades não apenas ensinam conceitos históricos e técnicos, mas também incentivam a criatividade e o trabalho em equipe. (Lima, 2021, p. 187).

Entre as tendências emergentes na literatura recente, destaca-se a abordagem interdisciplinar, que combina História, Educação, Antropologia e Estudos Culturais para uma compreensão mais holística do patrimônio ferroviário. A inclusão de métodos digitais —

como a realidade aumentada e a realidade virtual — também tem ganhado destaque como ferramentas inovadoras na educação patrimonial. Segundo Oliveira (2019):

As tecnologias digitais, como a realidade aumentada e virtual, estão revolucionando a forma como o patrimônio ferroviário é apresentado e aprendido. Essas tecnologias permitem que os alunos explorem virtualmente antigas rotas ferroviárias e estações, proporcionando uma experiência imersiva e interativa que enriquece o aprendizado. (Oliveira, 2019, p. 98).

A atualização do estado do conhecimento sobre o patrimônio ferroviário revela uma área de estudo dinâmica e em expansão, com novas abordagens e tendências que destacam a importância de integrar o patrimônio ferroviário na educação patrimonial e no currículo escolar. Os projetos educacionais e os estudos de caso discutidos demonstram as melhores práticas na utilização do patrimônio ferroviário como ferramenta educativa valiosa. A literatura recente também enfatiza a relevância de abordagens interdisciplinares e do emprego de tecnologias digitais para enriquecer a experiência de aprendizagem e promover a preservação cultural.

A integração do patrimônio ferroviário ao currículo escolar e aos projetos educacionais emergiu como estratégia eficaz para sensibilizar as novas gerações acerca da importância da preservação cultural. Andrade (2018) destaca que “a utilização de elementos do patrimônio ferroviário nas aulas não apenas enriquece o conteúdo curricular, mas também desperta o interesse dos alunos pela história local e pela preservação cultural” (Andrade, 2018, p. 210).

CAPÍTULO 02

CAMPO GRANDE E OS ESPAÇOS DE MEMÓRIA

2.1 A rede ferroviária e suas implicações na memória urbana

Na busca por compreender as conexões entre o ensino de História e os caminhos da educação patrimonial em Campo Grande - MS, exploramos a centralidade da ferrovia na formação urbana da cidade, bem como o processo histórico e as intervenções ocorridas com o intuito de manter viva sua memória conectada à cidade. Como ocorre em muitas cidades brasileiras, a partir do século XIX, sua história acompanha a construção de narrativas e de conexões com a chegada ou a passagem da estrada de ferro, estabelecendo distintas marcas/marcos no presente.

A história e o desenvolvimento das cidades muitas vezes estão entrelaçados com a evolução de suas infraestruturas de transporte. Entre essas, a rede ferroviária destaca-se como uma das mais influentes, não apenas na configuração física, mas também na preservação da memória coletiva e da identidade de diversas áreas urbanas. Assim, Santos (2018) também aponta que a chegada da ferrovia a Campo Grande representou um marco fundamental que configurou a paisagem urbana e a identidade coletiva da cidade.

Neste capítulo, destacamos o papel crucial da rede ferroviária na construção e preservação da memória urbana, analisando como as linhas férreas e as estações ferroviárias se tornaram marcos simbólicos e pontos de referência na história das cidades. Por meio de uma análise multidisciplinar, exploramos as implicações sociais, culturais e históricas dessa infraestrutura vital na formação e evocação da identidade urbana através das gerações:

A memória, como propriedade de conservar certas informações, remete-nos em primeiro lugar a um conjunto de funções psíquicas, graças às quais o homem pode atualizar impressões ou informações passadas, ou que ele representa como passadas. (Le Goff, 2014, p. 419)

O autor apresenta uma definição sucinta e esclarecedora sobre a memória, destacando-a como uma habilidade fundamental do ser humano para conservar e recuperar informações do passado. A citação de Le Goff ressalta a importância da memória como uma função psíquica que permite ao homem reviver e representar experiências passadas. Essa compreensão da memória como uma capacidade de evocar impressões e informações anteriores é essencial não apenas para o funcionamento da mente humana, mas também para a construção da identidade individual e coletiva.

A preservação da memória da rede ferroviária permite que as gerações futuras compreendam as transformações do transporte e da mobilidade urbana, bem como reconheçam o papel fundamental que essas infraestruturas desempenharam na formação das identidades locais. Ao manter viva a memória da rede ferroviária, também se preserva a conexão emocional e afetiva das pessoas com suas cidades, promovendo um senso de pertencimento e continuidade histórica (Meneguelo, 2014).

A construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) foi iniciada com o intuito de conectar Santos, no litoral paulista, às regiões fronteiriças do estado de Mato Grosso. Esse projeto foi crucial para a integração das áreas agrícolas do interior com os portos no litoral, promovendo o desenvolvimento econômico e social dessas regiões. Além disso, a EFNOB também desempenhou um papel estratégico no processo de colonização e urbanização ao longo de seu trajeto, impactando diretamente o crescimento das cidades situadas em sua rota (Queiroz, 2004).

Segundo Oliveira (2019), a NOB, como ficou popularmente conhecida, teve um traçado que se estendia por mais de mil quilômetros, cruzando áreas que, até então, possuíam poucas conexões para o escoamento produtivo. Seu planejamento impactou tanto o desenvolvimento técnico do setor (construção de pontes e a superação de áreas montanhosas e rios) quanto as populações originárias das regiões. O traçado da NOB, que ligava ramificações estratégicas como Bauru, Três Lagoas e Corumbá, no Mato Grosso do Sul, facilitou o escoamento da produção agrícola e pecuária para os mercados externos, principalmente via Porto de Santos, e foi fundamental para a expansão das fronteiras agrícolas e a ocupação de novas terras no interior do Brasil.

Além de seu papel econômico, o traçado da NOB também impactou a urbanização e a transformação do território. Ao longo da linha férrea, surgiram várias cidades e vilarejos que se desenvolveram a partir das estações ferroviárias. A ferrovia trouxe uma nova dinâmica populacional, com a migração de trabalhadores e a instalação de novas atividades comerciais e industriais. A infraestrutura ferroviária, em conjunto com a valorização do patrimônio industrial, continua sendo objeto de estudo, principalmente no que diz respeito à preservação da memória e à importância histórica dessas rotas no contexto do desenvolvimento nacional (Oliveira, 2019).

Nas últimas décadas do século XIX e nas primeiras do século XX, o Estado brasileiro se esforçou para definir e nacionalizar suas fronteiras, integrando regiões como Mato Grosso ao país (Magnoli, 1997). Em 31 de dezembro de 1937, o presidente Getúlio Vargas, em sua saudação de fim de ano, anunciou o programa de colonização “Marcha para Oeste”. Em uma

mensagem radiofônica, Vargas convocou os brasileiros a explorarem o Oeste, região antes desbravada pelos bandeirantes, mas então esquecida. Segundo ele, o Oeste oferecia terras férteis, riquezas e oportunidades para o progresso industrial e a defesa do país Magnolli (1997).

O rápido crescimento populacional agravou problemas relacionados à habitação, ao abastecimento de água, ao saneamento e à higiene, semelhantes aos desafios enfrentados no início do século XX, o que poderia intensificar surtos de epidemias (Carvalho, 1987). Em resposta, o Estado iniciou uma política de colonização centralizada e nacionalista, focada na conquista e ocupação dos “espaços vazios” ou “sertões” do interior, visando integrar essas áreas ao restante do país.

A partir de 1938, o Brasil central, especialmente Mato Grosso, passou a ser foco das atenções estatais no contexto da política da “Marcha para Oeste”. Embora descritas como “espaços vazios”, essas áreas já possuíam complexas relações de poder (Lenharo, 1985). A construção da Ferrovia Noroeste do Brasil (NOB) foi crucial para a consolidação econômica e demográfica do sul de Mato Grosso. Ligando a região a São Paulo, a NOB impulsionou a migração, o desenvolvimento agropecuário e a industrialização, contribuindo para o surgimento de municípios e o crescimento econômico de Campo Grande.

A chegada das ferrovias no Brasil, especialmente com a construção da EFNOB, desempenhou um papel crucial no desenvolvimento do interior do país, ligando áreas rurais e regiões pouco acessíveis aos grandes centros econômicos e aos portos. Iniciada em 1904, a NOB foi uma das mais importantes ferrovias de penetração, projetada para conectar a fronteira oeste do Brasil com o litoral, facilitando o transporte de mercadorias e o desenvolvimento econômico de áreas isoladas. Ela teve papel estratégico não apenas na integração territorial, mas também no fortalecimento das fronteiras do Brasil com o Paraguai e a Bolívia (Marques, 2014).

Introduzidas no final do século XIX e ao longo do século XX, as ferrovias foram pontos de virada para a inserção da linha férrea no Brasil e para a transformação e dinamização das cidades por onde passaram. Inicialmente surgindo como o meio de transporte mais moderno na Inglaterra, as ferrovias evoluíram para se tornar um poderoso instrumento de mudança econômica, territorial, cultural e social. Cada novo traçado ferroviário gerava disputas econômicas e financeiras, enquanto os fatores regionais e os fluxos externos eram cuidadosamente planejados para expandir a influência das elites (Marques, 2014).

Matos (1974) descreve a ferrovia como uma "força de uma realidade" que, ao povoar e se desenvolver, transforma e modela a paisagem urbana.

A chegada dos trilhos é quase sempre um marco na história de uma cidade. Com a estrada de ferro, vem todo o aparelhamento que ela exige, especialmente quando a cidade, por alguma razão, é escolhida para sede de qualquer atividade especial da estrada de ferro: armazéns, oficinas, escritórios, ponto de cruzamento de trens ou local de baldeação. Tudo isso reflete sobre a vida da cidade, pois constitui mercado de uma aração e estimula numerosas atividades correlatas, dando ao local mais animação do que as demais cidades (Matos, 1974 p. 117).

Entre 1900 e 1940, Campo Grande presenciou importantes transformações, impulsionadas pela chegada da ferrovia, intensificação da pecuária e instalação de quartéis, que marcaram a chegada de engenheiros e arquitetos. Esses fatores ajudaram a cidade a se distinguir das demais do Oeste brasileiro, contribuindo para a formação de sua arquitetura moderna (Arruda, 2000).

Segundo Trubiliano (2015), Campo Grande foi profundamente impactada por esses vetores de desenvolvimento, consolidando-se como um elo fundamental na rede urbana da fronteira Oeste. Embora sua origem remonte a 1872, como um ponto de parada para boiadeiros, a cidade experimentou um rápido crescimento impulsionado pela chegada da estrada de ferro. Com o trem, vieram o progresso e a modernização, reduzindo a distância em relação a São Paulo. A conexão ferroviária, via Bauru, facilitou a importação de mercadorias e atraiu imigrantes, que não apenas participaram das obras da ferrovia, mas também se estabeleceram na cidade em busca de novas oportunidades de trabalho.

À medida que as obras avançavam, uma parcela significativa dos trabalhadores envolvidos na construção permaneceu na região, contribuindo para o crescimento da população local. Vindos de países vizinhos, do complexo cafeeiro paulista e de diversos estados brasileiros, muitos desses operários encontraram novas oportunidades de trabalho diretamente na companhia ferroviária, em suas subestações ou em outros setores da economia. Acreditavam que a zona da ferrovia oferecia perspectivas mais promissoras, visto que o sul de Mato Grosso era amplamente reconhecido como a “Terra das Oportunidades”. Essa visão se consolidou no conceito de “Canaã do Oeste”, termo utilizado por José de Mello e Silva em 1947 para descrever a região, sugerindo que cabia aos migrantes ocupar e desenvolver esse vasto território ainda pouco explorado (Silva, 1989).

Em 1905, o engenheiro Emilio Schenoor e sua equipe chegaram para definir o traçado da ferrovia da Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNB). O contrato entre o governo federal e a CEFNB permitia à companhia influenciar a estruturação urbana, criando um planejamento que regulava a ocupação e introduzia medidas de higiene e saúde pública,

evidenciando um esforço federal para modernizar os centros urbanos com a influência do capital estrangeiro (Weingärtner, 1995).

Esse planejamento resultou em um traçado urbano em estilo xadrez, reordenando e prevendo a expansão das cidades ao longo da ferrovia. Em Campo Grande, a NOB influenciou a configuração urbana, estabelecendo um centro com comércio, residências, órgãos públicos e bairros residenciais na periferia. A partir de 1914, Campo Grande passou a seguir o traçado sugerido pela NOB, transformando-se de um povoado voltado ao comércio de gado para uma cidade com planejamento urbano definido (Marques, 2014).

A influência da NOB na configuração urbana de Campo Grande não se limitou apenas ao planejamento em estilo xadrez, mas também redefiniu a relação entre centro e periferia na cidade. O traçado proposto organizou um núcleo central concentrando comércio, serviços e órgãos públicos, enquanto os bairros residenciais se expandiram para áreas mais afastadas. Esse processo não ocorreu de maneira homogênea, pois a ferrovia, ao mesmo tempo em que impulsionou a urbanização, também contribuiu para a segmentação espacial, criando zonas de maior valorização próximas à estação e áreas periféricas com menor infraestrutura. Essa distribuição espacial, perceptível até hoje, evidencia como a ferrovia não apenas moldou o crescimento da cidade, mas também influenciou dinâmicas socioeconômicas que perduram no tempo.

A cidade, que hoje é a capital de Mato Grosso do Sul, com cerca de 800 mil habitantes, teve suas origens em 1872, quando José Antônio Pereira se estabeleceu na região, antes ocupada por indígenas Terena e Guaicuru. Em 1909, o engenheiro Nilo Javari Barém reorganizou gradualmente o planejamento da cidade de acordo com os interesses da ferrovia, com ruas alinhadas aos pontos cardeais, quadras em formato de xadrez, largas avenidas e uma praça central, com o objetivo de modernizar e civilizar o espaço urbano (Martins Júnior; Trubiliano, 2010; Gardin, 1997).

Figura 1 - Planta do traçado urbano de Campo Grande em 1939



Fonte: Arruda (2009).

A relação entre o planejamento urbano de Campo Grande, realizado por Nilo Javari Barém, e a localização atual dos bens tombados pelo IPHAN revela questões críticas sobre a valorização do patrimônio e a marginalização das periferias. O planejamento visava modernizar a cidade, organizando-a de maneira a priorizar o centro, onde se concentraram as principais estruturas urbanas. Nesse sentido, a ferrovia pode ser entendida como um marco organizacional em Campo Grande, desempenhando um papel crucial nas transformações tecnológicas, territoriais e sociais, escamoteando ou mesmo aprofundando problemas estruturais. Ela conectou Campo Grande ao restante do país, atraindo pessoas para uma região ainda marcada pela instabilidade pós-Guerra do Paraguai. No entanto, além de facilitar o acesso urbano às elites, a ferrovia também reforçou a exclusão das comunidades periféricas, que ficaram à margem, sem receber a mesma atenção e investimentos (Arruda, 1995).

Autores como Trubiliano (2012) também enfatizam tais disparidades.:

Deste modo, para ordenar os espaços sociais, a ferrovia também pode ser interpretada como linha demarcatória. Acima da linha do trem havia as edificações das instituições públicas civis, os espaços “civilizados” de convivência (cinema, cafés, hotéis, restaurantes e praças) e as residências das elites; abaixo dos trilhos estabeleceu-se a residência dos operários em bairros populares como o “Amambahy”. (Trubiliano, 2012, p. 115)

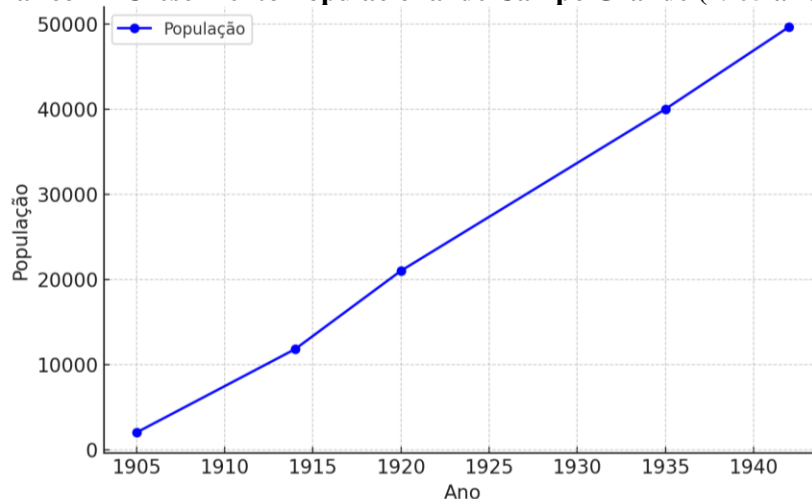
Essa disparidade é evidente na distribuição atual dos bens tombados, que estão concentrados em áreas historicamente valorizadas. A análise desses elementos urbanísticos mostra como decisões do passado continuam a influenciar a dinâmica social, evidenciando a

necessidade de uma reavaliação crítica do planejamento urbano para promover uma cidade mais inclusiva.

Segundo Marques (2014), Campo Grande, devido à sua localização estratégica como ponto de passagem para a fronteira com o Paraguai e a Bolívia, atendia aos requisitos econômicos e estratégicos da NOB. A ferrovia elevou a cidade a um papel crucial na articulação de fluxos econômicos entre Corumbá, Cuiabá e a zona cafeeira de São Paulo. A chegada da ferrovia trouxe um aumento significativo de imigrantes e trabalhadores, que se envolveram na vida socioeconômica e política local.

Entre 1905 e 1942 (Gráfico 1), Campo Grande passou por um crescimento populacional expressivo, impulsionado pela construção e inauguração da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB). Em 1905, quando as obras ferroviárias começaram, a cidade contava com cerca de 2 mil habitantes e aproximadamente 200 edificações. Com a chegada da ferrovia em 1914, a população urbana saltou para 11.800 moradores, com 345 construções registradas. Esse crescimento continuou acelerado nas décadas seguintes: em 1920, Campo Grande já abrigava 21 mil habitantes, número que subiu para 40 mil em 1935 e alcançou 49.629 pessoas em 1942 (IBGE, 1996).

Gráfico 1 - Crescimento Populacional de Campo Grande (1905 a 1940)



Fonte: IBGE, (1996)

A presença da NOB facilitou a exportação de gado e madeira e a importação de produtos industrializados, impulsionando o comércio e gerando um intenso movimento financeiro em Campo Grande. Essa transformação estabeleceu um novo ritmo de vida na cidade, fortemente influenciado pelas atividades ferroviárias. Com a regularização das viagens, Campo Grande consolidou-se como um importante centro econômico e político, superando Corumbá como a principal cidade do sul de Mato Grosso. Além dos impactos

econômicos, a ferrovia provocou mudanças significativas no modo de vida urbano, criando uma nova dinâmica que a memória oficial interpreta como um período de progresso liderado pelos detentores de capital. No entanto, o papel dos trabalhadores anônimos que contribuíram para o crescimento da cidade muitas vezes permanece à margem da história (Marques, 2014).

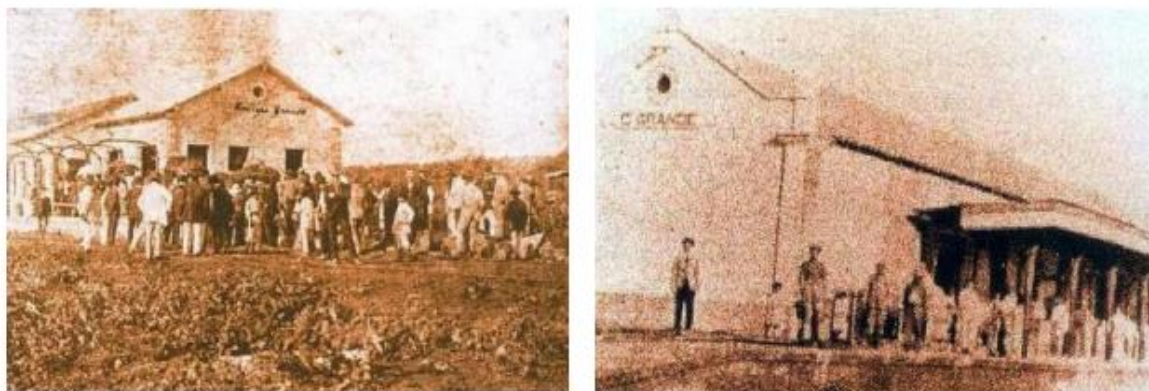
A chegada da ferrovia introduziu novas práticas socioespaciais, transformando a estação em um ponto de encontros e despedidas. Segundo Arruda (1991), a ferrovia criou uma divisão simbólica no espaço urbano, separando a cidade entre o lado “pobre” e o lado “pomposo”, refletindo um contraste entre áreas menos estruturadas e bairros mais desenvolvidos. Com o aumento econômico, a ferrovia trouxe consigo problemas associados ao crescimento, alterando o ritmo de vida e introduzindo um modelo de produção capitalista que se opunha ao modo de vida anterior, mais disperso. A ferrovia promoveu uma modernização urbanística e mudanças nas relações sociais e de trabalho, criando um marco simbólico para Campo Grande.

A consolidação da NOB resultou em transformações significativas para Campo Grande, incluindo um novo padrão de formação espacial e o surgimento de um mercado de trabalho assalariado. O processo ferroviário foi fundamental para o crescimento rápido da cidade, que começou a se destacar como um centro comercial e político importante no sul do estado, consolidando sua liderança regional. Oliveira (2005) destaca que, no final do século XIX e início do século XX, as ferrovias desempenhavam um papel crucial no desenvolvimento socioeconômico das regiões brasileiras, expandindo seus horizontes por onde passavam.

A estação ferroviária desempenhou uma função importante no desenvolvimento de Mato Grosso do Sul e é um símbolo significativo da história do Complexo Ferroviário de Campo Grande. Sua importância é evidenciada por sua presença (Figuras 2 e 3), que mostram três fases distintas: durante seu pleno uso; quando foi desativada e passou a servir como sede da Guarda Municipal; e seu período de restauro até sua reabertura.

Como o principal ícone da ferrovia em Campo Grande, a estação não apenas serviu como um ponto de referência na cidade, mas também foi fundamental para o desenvolvimento e ocupação do entorno. Ela impulsionou a urbanização e o adensamento da área, influenciando a arquitetura das casas e edifícios na região ao longo dos anos.

Figura 2 - Estação entre os anos de 1916 e 1924



Fonte: Arruda (2009).

Figura 3 - A estação Ferroviária na década de 90



Fonte: IPHAN, (1994).

As estações ferroviárias, verdadeiros marcos arquitetônicos, não apenas testemunham a importação de estilos e materiais de épocas passadas, mas também simbolizam o progresso urbano. Elas influenciaram de maneira decisiva a configuração viária, o transporte e a estrutura de vida das cidades, moldando a relação entre as pessoas e o território (Kühl, 1998). Vistas como centros de conexão com o mundo exterior, as estações representavam a modernidade e a tecnologia, ao mesmo tempo em que redefiniam as noções de tempo e espaço, “encurtando” distâncias e acelerando as dinâmicas urbanas. Portanto, essas estruturas eram mais que símbolos de progresso: eram instrumentos essenciais para a evolução socioeconômica das cidades e suas dinâmicas de vida.

Dessa forma, esses edifícios tão importantes dentro do contexto do conjunto ferroviário recebiam, das companhias, um tratamento arquitetônico especial. Em muitos casos, utilizava-se o que havia de mais contemporâneo e nobre, tanto em relação às técnicas construtivas quanto aos materiais empregados. São considerados “rugosidades” deixadas pela ferrovia, resultantes de suas atividades passadas e atuais, e constituem marcas impressas no

espaço que refletem a interação entre o antigo e o novo. Durante a construção e operação da ferrovia, essas rugosidades eram sinais de transformação e desenvolvimento, e hoje representam um campo de estudo para várias disciplinas, como História, Arqueologia, Turismo, Arquitetura e Geografia (Pirajá; Oliveira, 2014).

Segundo Pirajá e Oliveira (2014), as transformações no entorno da ferrovia de Campo Grande são evidentes, assim como o reaproveitamento de suas instalações atuais. A instalação e o posterior encerramento das atividades ferroviárias deixaram marcas profundas no espaço urbano da cidade. Na Avenida Calógeras, onde anteriormente funcionava o ponto de pernoite da chefia da NOB, encontra-se hoje a sede do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul (Figura 4). Além disso, o local que abrigava a casa do engenheiro-chefe foi transformado no Memorial dos Prefeitos “Carlos Miguel Mônaco” (Figura 5), e o antigo armazém de cargas deu lugar ao Armazém Cultural, demonstrando a reutilização desses espaços históricos para novas funções culturais e institucionais.

Figura 4 - Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul



Fonte: Autora, (2024).

Figura 5 - Memorial dos Prefeitos “Carlos Miguel Mônaco”



Fonte: Autora, (2024).

Na Rua General Melo, onde operava o Escritório do Distrito de Produção de Campo Grande (Figura 6), encontra-se hoje a sede do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) (Figura 7). Já na Rua Dr. Temístocles, havia cinco imóveis individuais. Entre eles, estavam os escritórios do departamento comercial e da 4ª residência, locais que atualmente abrigam o Sindicato dos Ferroviários, o Centro de Formação Profissional da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e o SENAI, além do Posto de Saúde da empresa.

Figura 6 - Armazém Cultural



Fonte: Autora, (2024).

Figura 7 - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN



Fonte: Autora, (2024).

As outras casas eram destinadas aos cargos de chefia. No espaço restrito da ferrovia, estão as oficinas de manutenção de locomotivas, de apoio e abastecimento, hoje abandonadas — mas com potencial para serem aproveitadas como espaços culturais. Parte dessa área operacional já é utilizada pela Feira Central (Figura 8), que se tornou um ponto de grande circulação de moradores e turistas, contribuindo para a divulgação do Conjunto dos Ferroviários.

Cada uma dessas novas utilizações representa elementos importantes no contexto de desenvolvimento local, pois, além de conservar o patrimônio cultural, promove a requalificação e reorganização do espaço urbano, impulsionando a economia local e o turismo. A Orla Morena (Figura 9), por exemplo, é um dos casos bem-sucedidos desse projeto, conforme noticiado pelo Campo Grande News: “Novo point da cidade para encontros, prática de atividades físicas e eventos culturais, a Orla Morena fez os imóveis em seu entorno valorizarem cerca de 40%, segundo estudos da Câmara de Valores Imobiliários”³.

³ De acordo com site de notícias Campo Grande News, noticiado em maio de 2012 consultado em dezembro de 2024. Disponível em <http://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/point-da-vida-saudavel-orla-morena-valoriza-imoveis-no-seu-entorno>.

Figura 8 - Feira Central



Fonte: Autora (2024).

Figura 9 - Orla Morena



Fonte: Autora (2024).

No entanto, a Orla Ferroviária (Figura 10), que integra o projeto da esplanada ferroviária da PLANURB, não teve a mesma aceitação pela população. Apesar dos esforços do poder público, como a restauração de antigos vagões transformados em lanchonetes

instaladas ao redor de uma pista de caminhada, a área não alcançou o mesmo sucesso de integração social observada na Feira Central e na Orla Morena.

Figura 10 - Orla Ferroviária



Fonte: Autora, (2024).

Assim:

Quanto ao desenvolvimento local da área pesquisada é possível notar “in loco” como a execução ainda não concluída do Plano urbanístico de uso e ocupação da Esplanada Ferroviária permitiu a elevação dos níveis da qualidade de vida social, cultural, reorganização e qualificação urbanística e ambiental da área central, tanto para moradores e usuários daquela região, quanto para os visitantes e turistas que passam pela cidade. (Pirajá; Oliveira, 2014 p. 15).

Entretanto, a menção de que o plano está “ainda não concluído” sugere que há desafios e oportunidades futuras. A continuidade desse processo será crucial para consolidar os resultados observados e enfrentar eventuais resistências ou ajustes necessários, garantindo a plena aceitação e valorização por parte da população. Isso reforça o papel do desenvolvimento local não apenas como um processo de transformação física, mas também como um fator de inclusão e pertencimento social.

A fim de salvaguardar o patrimônio industrial decorrente da presença dos trilhos em Campo Grande, a desativação do trem de passageiros e a privatização da ferrovia em 1996 motivaram um movimento social que levou a prefeitura, sob a gestão de Juvêncio Cesar da Fonseca, a realizar o tombamento de diversas áreas associadas ao complexo ferroviário. Entre os bens tombados pelo Decreto Municipal nº 3249, de 13 de maio de 1996, destacam-se a Vila

Noroeste, a Rua Dr. Ferreira, bem como os imóveis localizados na Rua dos Ferroviários, Rua Antônio Maria Coelho, Avenida Calógeras, Travessa Dr. Temístocles, Rua General Melo e Rua 14 de Julho, abrangendo um conjunto significativo da infraestrutura ferroviária e suas adjacências.

Em continuidade a essa proteção, o Governo do Estado de Mato Grosso do Sul promulgou a Lei nº 1.735, de 26 de março de 1997, que ampliou o tombamento aos sítios históricos das estações ferroviárias da antiga NOB, de Três Lagoas a Corumbá. Embora essa medida visasse preservar um patrimônio mais extenso, a ampla área coberta pelo tombamento gerou desafios de fiscalização e manutenção, comprometendo a efetiva proteção dos bens tombados na rede férrea do estado.

O IPHAN, por meio do processo de tombamento nº 1.536-T-06, tombou o Complexo Ferroviário Histórico e Urbanístico da EFNOB em Campo Grande em 2009, oficializando a proteção de 22,3 hectares que incluem 135 imóveis, viadutos ferroviários e parte dos trilhos remanescentes (IPHAN, 2012). Esse tombamento definitivo foi declarado em outubro de 2014, destacando a importância histórica da EFNOB para o desenvolvimento do Centro-Oeste brasileiro no início do século XX, uma vez que a preservação do complexo mantém a coesão formal e a narrativa das transformações históricas, sociais e tecnológicas da época (IPHAN, 2012).

Figura 11 - Vista aérea do Complexo Ferroviário de Campo Grande



Fonte: *Google Street View*, (2024).

A área tombada pelo IPHAN em Campo Grande compreende um conjunto significativo de edificações e infraestruturas ligadas à antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB). Esse patrimônio inclui casas de operários, residências de funcionários, escritórios, oficinas, escolas e a estação ferroviária, cuja construção se iniciou em 1914 e foi posteriormente ampliada. Um dos elementos mais expressivos desse conjunto é a rotunda de manutenção, uma estrutura semicircular de 1951, que evidencia o impacto da ferrovia na transformação urbana da cidade (IPHAN, 2012).

O traçado da poligonal de tombamento foi definido para preservar não apenas o patrimônio material, mas também sua relevância simbólica na memória coletiva de Campo Grande. A área protegida compreende os viadutos das ruas Maracaju e Antônio Maria Coelho, além do trecho ferroviário que se estende até o córrego do Segredo, um marco natural que, por muito tempo, limitou a expansão urbana da cidade (IPHAN, 2012).

Embora esse patrimônio tenha grande valor histórico e cultural, sua presença no cotidiano da população varia de acordo com a localização e a vivência de cada grupo social. Para muitos alunos de escolas periféricas, o patrimônio ferroviário ainda é percebido como algo distante, restrito ao centro da cidade e pouco conectado à sua realidade. A percepção desse afastamento não é apenas geográfico, mas também simbólico, refletindo lacunas no ensino da história local e na apropriação desse patrimônio como parte de sua identidade.

Nesse sentido, é necessário considerar como os estudantes das regiões mais afastadas de Campo Grande enxergam esse legado e de que forma ele pode ser integrado ao seu repertório cultural. Projetos de revitalização e ações educativas têm buscado aproximar a população desses espaços, mas ainda há desafios na construção de um sentimento de pertencimento. Além da distância física, questões como a falta de visitas escolares frequentes e a ausência desse tema em materiais didáticos contribuem para que muitos jovens vejam o patrimônio ferroviário como algo alheio ao seu cotidiano.

Para que essa aproximação ocorra, é essencial que novas estratégias pedagógicas sejam implementadas, permitindo que o patrimônio seja explorado não apenas em visitas presenciais, mas também por meio de abordagens interativas e digitais. Essas alternativas podem ajudar a conectar os alunos à história ferroviária de Campo Grande, tornando-a mais acessível e significativa em seu processo de aprendizagem.

2.2 Patrimônio ferroviário na educação básica: propostas e possibilidades

Ao relembrar o momento, no Ensino Fundamental, em que os alunos, em sala de aula, faziam referência ao monumento “Maria Fumaça”, ilustrado na capa de um caderno, perguntando por que aquele objeto da cidade estava ali, a cena se apresenta não apenas como uma simples atividade escolar, mas como uma janela para as percepções que eles possuem sobre o patrimônio da cidade. A partir dessa observação, os alunos foram instigados e retratavam o que viam ou ouviam falar sobre a ferrovia, ainda que muitos deles nunca tivessem estado tão próximos das antigas construções. Para alguns, o patrimônio ferroviário era algo vago, distante, visto apenas em capas de caderno (Figura 12), como se fizesse parte

de um passado que não dizia respeito ao seu presente. Esse olhar distante, muitas vezes, se reflete na maneira como o patrimônio é tratado em sala de aula: um tema desconectado das vivências diárias dos alunos.

Figura 12 - Capa de caderno SEMED-MS



Fonte: Autora, (2024).

Desde 2012, atuo como professora de Educação Básica na cidade, lecionando História e História Regional. É necessário explorar as potencialidades desse tema na área, diante das ausências e mudanças curriculares que devem estar em sintonia com as realidades sociais que cercam os espaços de ensino. Nosso foco, portanto, está nas turmas do Ensino Fundamental — anos finais (8º e 9º anos) — da Escola Municipal Professora Maria Lúcia Passarelli.

Mas por que essa localidade? Situada em uma região periférica, distante do complexo ferroviário no centro, a escola atende a uma comunidade com vínculos diretos limitados ou mesmo inexistentes com esse patrimônio. A escolha dessa unidade de ensino permite problematizar a relação entre o espaço urbano e o distanciamento — não apenas físico, mas também simbólico — que determinados grupos sociais mantêm em relação ao patrimônio cultural da cidade. Alunos que vivem em áreas periféricas podem não reconhecer esse legado

como parte de sua identidade, o que levanta questões sobre pertencimento, memória e consciência histórica.

A Escola Municipal Professora Maria Lúcia Passarelli é um ponto de partida significativo para essa análise. Os alunos dessa região, distante do centro histórico e do complexo ferroviário, raramente têm contato direto com esse patrimônio. Para muitos deles, o patrimônio ferroviário não é apenas físico, mas também simbólico, representando algo “fora de seu alcance” — um marco no centro da cidade que não faz parte de seu cotidiano. Essa percepção de distância é não apenas geográfica, mas também cultural e histórica, evidenciada pela escassez de materiais didáticos que abordem a ferrovia e o patrimônio industrial de forma acessível e relevante para essa comunidade escolar.

Ao focar nas turmas de 8º e 9º anos dessa escola, buscamos entender como esses alunos percebem o patrimônio ferroviário e como a ausência de referências diretas a ele em seus materiais pedagógicos impacta a construção de uma identidade histórica local. A falta de acesso a informações que conectem a história da ferrovia a suas realidades cotidianas amplia essa sensação de afastamento. Esse distanciamento é agravado pela inexistência de um espaço de memória acessível a esses estudantes, que não vivenciam diretamente o patrimônio nem têm acesso facilitado a atividades que o explorem de forma significativa.

Figura 13 - Localização das Regiões do Complexo Ferroviário e a Escola Municipal Professora Maria Lúcia Passarelli



Fonte: Google Maps (2025).

Desde o século XX, a educação básica tem avançado em sua abordagem ao patrimônio. Novas perspectivas historiográficas, como a micro-história e a valorização da história local, vêm impulsionando o ensino de História de maneira mais próxima da realidade dos estudantes. Essas abordagens permitiram a introdução de temas locais no currículo

escolar, criando possibilidades pedagógicas que contribuem para a valorização do patrimônio. Mas, como observa Schmidt (2005), o conhecimento histórico não é algo que o Estado possa impor, e sim algo a ser conquistado no processo democrático, respeitando as especificidades locais e culturais dos estudantes.

O trabalho de inserir o patrimônio ferroviário nas aulas de História não é tarefa simples. Muitos alunos, como observamos, não se identificam com esse legado, pois não encontram conexão entre sua memória e a do bem estudado. Siqueira (2019) defende que, mesmo quando o patrimônio não se relaciona diretamente com o universo cultural dos alunos, ele pode enriquecer suas vivências, ampliar seus horizontes e contribuir para a construção de uma cidadania mais crítica. No entanto, o patrimônio ferroviário de Campo Grande, por estar tão entrelaçado com a cidade em movimento, não pode ser visto apenas como algo distante; ele é, na verdade, parte integrante da dinâmica urbana e das memórias que formam a cidade.

Esse distanciamento em relação ao patrimônio ferroviário resulta de uma lacuna no currículo escolar. A ausência de uma habilidade específica para tratar da história ferroviária e da memória industrial no contexto da BNCC reflete uma falha na abordagem do patrimônio em sala de aula. A valorização do patrimônio cultural, especialmente do ferroviário, é uma necessidade crescente, uma vez que esses bens desempenham papel fundamental na construção da identidade local. Sem uma abordagem pedagógica clara, como os alunos poderão desenvolver uma compreensão crítica sobre o valor desses elementos históricos?

Para superar essa lacuna, é fundamental utilizar estratégias pedagógicas inovadoras. O uso de recursos como jogos e trilhas virtuais pode ser uma solução eficaz para aproximar os alunos desse patrimônio, mesmo diante das limitações logísticas enfrentadas pelas escolas periféricas. Esses recursos digitais possibilitam uma imersão no conteúdo histórico de forma mais acessível e interativa, ajudando a desmistificar a ideia de que o patrimônio ferroviário é algo distante, pertencente apenas ao centro da cidade.

A recente implementação de passeios e visitas aos espaços tombados do patrimônio ferroviário, promovida por iniciativas como as do IPHAN, é um passo importante, mas ainda não é suficiente para romper as barreiras do distanciamento simbólico e físico que muitos alunos sentem em relação a esse patrimônio.

Em 2024, o IPHAN, em parceria com a Secretaria de Educação Municipal e por meio da equipe de História e Geografia do Ensino Fundamental — Anos Finais, promoveu formações para docentes sobre o patrimônio ferroviário de Campo Grande, propiciou o cadastramento de professores com suas turmas para uma aula de campo (visita técnica) ao

Complexo Ferroviário e, posteriormente, realizou sorteio que contemplou algumas escolas para agendamento da visita (Figuras 14 e 15).

Figura 14 - Visita de alunos da REME na Esplanada Ferroviária



Fonte: Autora (2024)

Figura 15 - Visita de alunos da REME na Esplanada Ferroviária



Fonte: Autora (2024)

A criação de um produto educacional que propicie a aproximação por meio de ferramentas digitais, como uma trilha virtual interativa, pode representar uma alternativa inclusiva e eficaz. Dessa maneira, os alunos não apenas acessam a história de sua cidade, mas também se sentem parte dela, estabelecendo um vínculo de pertencimento e valorização.

A integração por meio de jogos ou de outras atividades pedagógicas — presenciais ou em formato digital — voltadas ao patrimônio ferroviário pode contribuir para uma abordagem mais dinâmica e inclusiva do ensino de História. Ao possibilitar que os alunos explorem o patrimônio de forma interativa, sem sair da sala de aula, esse tipo de produto educacional oferece um meio de superar as limitações físicas e financeiras das escolas periféricas, ao mesmo tempo em que amplia o repertório cultural dos estudantes. Assim, podemos conceber uma educação patrimonial mais acessível e significativa, que valorize o patrimônio ferroviário como elemento vivo da cidade de Campo Grande, refletindo a riqueza histórica e cultural de toda a comunidade.

2.3 Análises e resultados

Os resultados obtidos revelam uma perspectiva ampliada sobre a crítica ao patrimônio ferroviário e sua interação com a dinâmica urbana. Este estudo não apenas complementa as análises já realizadas, mas também destaca a relevância do sentimento de pertencimento em relação ao patrimônio ferroviário, com atenção especial às periferias da cidade.

Essa análise pretende ir além do complexo ferroviário, explorando como as áreas ao redor se organizam e como esses espaços se relacionam — ou não — com o cotidiano das pessoas, especialmente dos estudantes.

Nesta etapa da pesquisa, além dos dados obtidos por meio dos questionários (Anexo A), serão utilizadas também evidências visuais e documentais, tais como fotografias e registros de campo. Esses materiais foram escolhidos estrategicamente para complementar as análises e ressaltar a riqueza e a diversidade dos elementos presentes no entorno da esplanada ferroviária, reforçando sua relevância como patrimônio cultural e parte integrante da paisagem urbana.

O uso do questionário/atividade em sala foi planejado como ferramenta central para captar as percepções e os conhecimentos prévios dos estudantes sobre o patrimônio ferroviário. Participaram 56 alunos dos oitavos e nonos anos da Escola Municipal Professora Maria Lúcia Passarelli, situada em uma região periférica de Campo Grande. A seleção dessa turma considerou dois aspectos principais: o primeiro critério, relacionado à faixa etária dos

estudantes, alinha-se à escolha do tema no contexto do Ensino Básico, uma vez que os anos finais do Fundamental II são um período estratégico para o desenvolvimento do pensamento crítico e da compreensão histórica. Nessa etapa, os alunos já possuem maior capacidade de refletir sobre a relação entre passado e presente, o que favorece a discussão acerca da preservação do patrimônio ferroviário. Além disso, essa fase escolar dialoga com as diretrizes curriculares, que enfatizam a valorização da cultura e da memória social, ainda que sem direcionamento específico para esse tipo de patrimônio. O segundo critério é a localização da escola, que permite explorar a relação dos jovens com o patrimônio em áreas distantes do antigo centro ferroviário.

Além disso, a escolha dessa escola foi motivada pela percepção inicial de que as comunidades periféricas, muitas vezes, têm menos acesso a debates sobre preservação patrimonial. Dessa forma, a pesquisa buscou evidenciar tanto lacunas quanto possibilidades para integrar o tema ferroviário ao ensino de História e promover maior conscientização sobre sua importância.

Os questionários anônimos, compostos por perguntas semiestruturadas, foram elaborados para investigar as experiências pessoais dos estudantes, seus conhecimentos prévios e suas percepções acerca do papel da ferrovia no cotidiano e na história da cidade. Para ampliar a análise, as respostas dos alunos serão interligadas aos registros visuais e documentais do patrimônio, permitindo compreensão mais profunda das dinâmicas urbanas e culturais de Campo Grande.

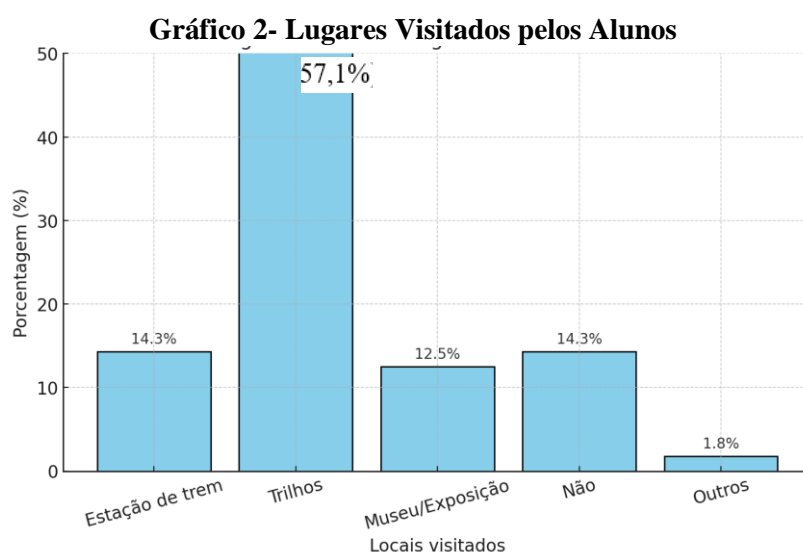
Essa abordagem será apresentada de forma organizada em blocos temáticos, com o objetivo de oferecer ao leitor uma análise clara e contextualizada dos dados coletados, destacando como a educação patrimonial pode ser ferramenta eficaz para conectar os estudantes à história local e ao patrimônio cultural.

2.4 Representações do patrimônio ferroviário: acesso e conhecimento

Iniciamos as atividades por meio de uma roda de conversa em sala, de forma ampla e geral, a fim de permitir que os alunos expressassem abertamente suas visões de mundo sobre o tema. Lançamos algumas palavras-chave para que a turma indicasse quais elementos relacionava a cada uma delas. Quando questionados sobre o que a palavra “ferrovia” evoca, os alunos frequentemente mencionaram elementos visuais, como trilhos, trem e estação, demonstrando que a imagem da ferrovia está presente no imaginário coletivo, embora com pouca profundidade em relação ao seu contexto histórico ou à sua presença no cotidiano. Essa

percepção corrobora o apontamento de Machado, Castilho e Yonamine (2020), que destacam como os pequenos fragmentos de trilhos preservados simbolizam a relevância da ferrovia para a história da cidade e para as práticas sociais e espaciais daqueles que ali viveram e ainda vivem.

Intercalando com o uso do questionário, na questão 2, quando perguntado aos alunos se já visitaram lugares relacionados à ferrovia (Gráfico 2), os dados coletados refletem aspectos significativos sobre a relação dos estudantes com o patrimônio ferroviário em Campo Grande.



Fonte: Autora, (2024).

O fato de a maioria dos participantes (57,1%) associar a passagem dos trilhos de trem demonstra que esses elementos do patrimônio ainda estão fortemente presentes no cotidiano dos jovens, especialmente em áreas periféricas. No entanto, essa proximidade nem sempre ocorreu de forma presencial para esses alunos. Primeiramente, porque o traçado original da NOB não passava próximo à localização cotidiana dos alunos. Além disso, a retirada dos trilhos da cidade, ocorrida em 2004, deu-se anteriormente ao período em que muitos deles poderiam tê-los presenciado, restando apenas alguns resquícios pontuais pela cidade. Entendemos que, mesmo o contato físico, de forma corriqueira, não se traduz necessariamente em um reconhecimento ou valorização do patrimônio ferroviário como parte de sua identidade cultural, sugerindo que ele é frequentemente percebido como um elemento comum da paisagem urbana e não como um símbolo histórico ou cultural.

Essa percepção limitada do patrimônio ferroviário pode estar relacionada ao processo de retirada dos trilhos de dentro da cidade, uma transformação urbana que redefiniu a relação da população com esse espaço. Apesar da remoção física, os trilhos e sua memória ainda

permanecem no imaginário coletivo como um símbolo da identidade local, evocando tanto um passado de desenvolvimento quanto as mudanças impostas pelo crescimento urbano. A repercussão dessa mudança foi significativa, gerando debates sobre os impactos na mobilidade, na paisagem e na preservação da história ferroviária da cidade. Reportagens da época destacaram opiniões divergentes, desde aqueles que viam a retirada como um avanço necessário para a modernização até os que lamentavam a perda de um elemento histórico marcante.

Destacando algumas destas notícias, a matéria "Trilhos desapareceram no centro, mas são incômodo para motoristas na periferia" (Campo Grande News)⁴ evidencia que, mesmo após a retirada dos trilhos do centro, suas estruturas remanescentes ainda impactam o cotidiano dos moradores das áreas periféricas, onde são vistos mais como um obstáculo do que como parte do patrimônio. Na reportagem "Da construção à restauração: o antes e depois dos trilhos de Campo Grande" (Midiamax)⁵ apresenta um panorama da transformação dos trilhos ao longo do tempo, destacando os esforços de restauração e os desafios de preservação desse patrimônio. Paralelamente, a matéria "Da retirada dos trilhos à modernização: Duque de Caxias é inaugurada" (Campo Grande News)⁶ ilustra como a retirada dos trilhos abriu espaço para novas infraestruturas urbanas, como a revitalização da Avenida Duque de Caxias, refletindo uma reconfiguração da cidade que, ao mesmo tempo que moderniza, pode apagar ou ressignificar memórias coletivas.

Essa situação dialoga diretamente com os resultados da pesquisa, que indicam que, embora muitos estudantes identifiquem os trilhos como um elemento da existência da ferrovia, poucos os reconhecem como elementos patrimoniais. A falta de uma abordagem estruturada sobre o tema na educação básica pode contribuir para essa percepção restrita, evidenciando a necessidade de ações voltadas à valorização do patrimônio ferroviário como parte da identidade local.

Por outro lado, a baixa frequência de visitas a espaços formais de preservação, como museus ou exposições ferroviárias (12,5%) e estações de trem (14,3%), aponta para uma

⁴ De acordo com site de notícias Campo Grande News, noticiado em janeiro de 2020 consultado em janeiro de 2025. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/direto-das-ruas/trilhos-desapareceram-no-centro-mas-sao-incomodo-para-motoristas-na-periferia>.

⁵ De acordo com site de notícias Midia Max News, noticiado em junho de 2018 consultado em janeiro de 2025. Disponível em: <https://midiamax.uol.com.br/midiamais/2018/da-construcao-a-restauracao-o-antes-e-depois-dos-trilhos-de-campo-grande/>.

⁶ De acordo com site de notícias Campo Grande News, noticiado em setembro de 2011 consultado em janeiro de 2025. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/da-retirada-dos-trilhos-a-modernizacao-duque-de-caxias-e-inaugurada>

desconexão entre os estudantes e os locais considerados tombados, dedicados à memória e à interpretação do patrimônio ferroviário. Como já pontuado, a cidade de Campo Grande, nos últimos anos, tem tido um significativo aumento de ações educacionais voltadas para o patrimônio ferroviário, mas os dados demonstram que lacunas podem indicar a ausência de ações educativas que promovam esses espaços ou a existência de barreiras de acesso, sejam elas físicas, sociais ou econômicas. Ademais, o fato de 14,3% dos estudantes nunca terem visitado nenhum local relacionado à ferrovia reforça a ideia de que esse patrimônio não é amplamente incorporado à vivência cultural dos jovens dentro de um espectro territorial da urbs, o que evidencia a necessidade de iniciativas que aproximem esses elementos da história local à sua formação educacional.

A referência isolada a pontos turísticos, como a foto da Maria-Fumaça (Figura 14) — mencionada por apenas 1,8% dos estudantes — demonstra o potencial dos locais históricos para fomentar o interesse e a interação com o patrimônio. No entanto, isso sugere que essas experiências são esparsas e pontuais, carecendo de maior articulação com práticas sistemáticas de educação patrimonial. A falta de engajamento mais amplo reflete, em parte, a forma como o patrimônio ferroviário é abordado no currículo escolar, destacando a necessidade de estratégias que tornem essa temática mais dinâmica e conectada ao cotidiano dos estudantes.

Assim, a questão abordada revela que, apesar da presença histórica e material da ferrovia, seu reconhecimento como parte da identidade cultural ainda é limitado. Integrações educativas mais robustas, que promovam visitas guiadas, ações interativas e debates sobre a importância histórica e cultural da ferrovia, são fundamentais para ampliar o senso de pertencimento e a valorização desse patrimônio entre os jovens. Essas iniciativas podem não apenas contribuir para a problematização de uma “memória ferroviária”, mas também colaborar para a formação de cidadãos conscientes e engajados com a preservação de sua história local.

Na continuidade do questionário e das conversas em sala, as respostas dos alunos sobre suas experiências com locais ferroviários revelam uma dupla situação: o distanciamento atual de elementos patrimoniais, mas uma ligação afetiva quando associada a memórias pessoais e familiares próximos. Um dos estudantes, ao descrever uma visita a um ponto turístico no centro da cidade, compartilhou que, ao observar os trilhos e estruturas, sentiu como se estivesse “voltando no tempo”, utilizando a imaginação para reviver o passado: “Ele é bem bonito, eu quero andar de trem, mas hoje está tudo evoluído, então só nos restam memórias. Minha mãe me contou sua experiência e disse que não é muito rápido e é bem

tranquilo.” Essa fala exemplifica como, mesmo que o sistema ferroviário tenha perdido sua funcionalidade prática em várias regiões, ele permanece presente no imaginário coletivo, por meio das memórias pessoais e das narrativas familiares.

Esses depoimentos sugerem que a relação dos jovens com o patrimônio ferroviário não é apenas uma questão de convivência com o espaço físico, mas também de como esses lugares e objetos são ressignificados por meio da memória e da imaginação. A experiência com os trilhos, estações e vagões, embora muitas vezes fragmentada ou esporádica, ainda evoca um vínculo afetivo com o passado, apontando para uma conexão simbólica com a história local. Essa dimensão do patrimônio, marcada pela memória e pela vivência dos indivíduos, reflete a necessidade de explorar como a educação patrimonial pode ajudar a fortalecer esse vínculo, garantindo que a memória coletiva não se perca ao longo do tempo.

Nesse sentido, as respostas dos participantes refletem uma conexão afetiva e imaginativa com o patrimônio ferroviário, mesmo que, em muitos casos, a experiência tenha sido fragmentada ou circunstancial. Essa relação com os trilhos, estações e vagões demonstra que, embora o sistema ferroviário tenha perdido sua funcionalidade prática em várias regiões, ele permanece presente no imaginário das pessoas, seja por meio de memórias pessoais, narrativas familiares ou interações ocasionais com os espaços e objetos remanescentes.

De acordo com Meneguello (2014), preservar a memória da rede ferroviária é essencial para manter viva essa conexão emocional e afetiva das pessoas com sua história e sua cidade. Nos questionários analisados, percebe-se que os participantes evocam lembranças que vão além do simples registro material: os trilhos, vagões e estações funcionam como catalisadores de memórias individuais e coletivas, transportando-os para um tempo passado, muitas vezes reconstruído com base em relatos de parentes ou no exercício da imaginação.

Por exemplo, as referências ao "poder da imaginação" e ao "voltar no tempo" indicam que o patrimônio ferroviário não apenas carrega valor histórico, mas também proporciona experiências sensoriais e emocionais que conectam o presente ao passado. Da mesma forma, as narrativas que envolvem histórias contadas por pais ou parentes, como “meu pai me contou as histórias dele”, evidenciam a transmissão intergeracional de memórias, um aspecto que Meneguello considera fundamental para fortalecer o senso de pertencimento e a continuidade histórica. Essas memórias compartilhadas, longe de serem apenas fragmentos do passado, funcionam como pontes que ligam gerações e oferecem um olhar mais profundo sobre o legado cultural, mesmo que, em alguns casos, esse patrimônio esteja fisicamente ausente ou deteriorado.

Ainda que alguns participantes tenham descrito os espaços ferroviários como "velhos" e "acabados", na questão número 3, essas características não parecem anular a importância simbólica atribuída a esses locais. Pelo contrário, tais descrições frequentemente despertam reflexões sobre o valor e o significado do que foi perdido ou transformado ao longo do tempo. A partir dessa perspectiva, o patrimônio ferroviário, mesmo em estado de deterioração, continua a oferecer oportunidades para que as pessoas reflitam sobre as mudanças sociais e urbanas, bem como sobre sua própria identidade. Essa visão de ressignificação do patrimônio se alinha com o que foi observado nas respostas dos alunos que, apesar de não terem vivenciado diretamente a história do sistema ferroviário, ainda demonstram uma conexão simbólica com ele.

Assim, na interpretação dos dados coletados no que se refere a este bloco temático sobre a aprendizagem do valor do patrimônio ferroviário, fica evidente que essa conexão simbólica é limitada pela falta de uma abordagem educativa estruturada. Dos 56 alunos que responderam à pesquisa, 37 afirmaram nunca ter aprendido sobre o patrimônio ferroviário em suas escolas, o que equivale a 66,1%. Já 19 alunos, ou 33,9%, disseram ter vivenciado algum contato com o tema. Esses dados reforçam a necessidade de incorporar o patrimônio ferroviário de maneira mais profunda no currículo escolar, para que os estudantes possam compreender e valorizar esses elementos culturais, não apenas como parte de um passado distante, mas como componentes vivos da sua identidade atual.

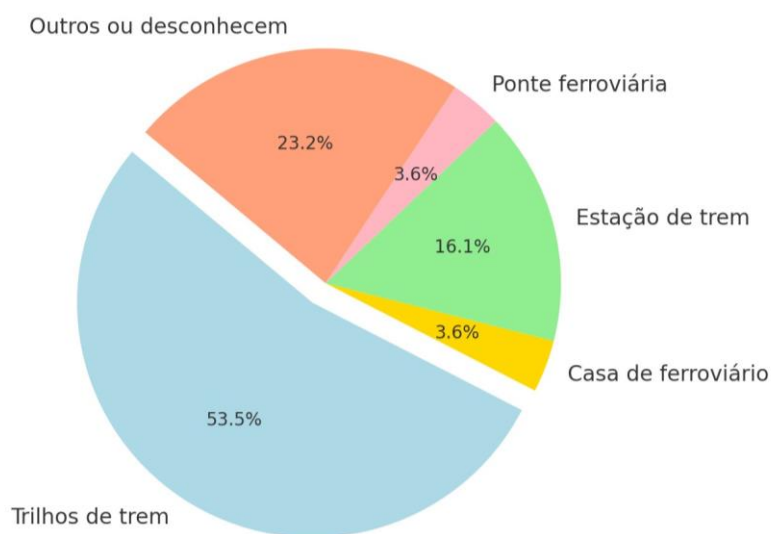
Entre os que responderam "sim", o conteúdo apreendido varia desde aspectos históricos, como o uso do trem como meio de transporte em Campo Grande e sua importância para a locomoção no passado, até lembranças específicas, como o transporte de carvão e passageiros, o barulho característico do trem e sua função turística. Alguns mencionaram aprendizados em aulas de arte, enquanto outros destacaram a ferrovia em Mato Grosso do Sul e sua relevância histórica. Como relataram alguns entrevistados: “Aprendi que era um meio de transporte aqui em Campo Grande e ainda é em outros lugares”, “Achei interessante o barulho do trem” e “Eles transportavam carvão, pessoas e foi muito usado. ”

Corroborando a ideia de que o ensino de História deve permitir que professores e alunos desempenhem um papel ativo no desenvolvimento dos conteúdos e saberes históricos, os resultados desta questão revelam uma lacuna significativa na educação patrimonial relacionada ao patrimônio ferroviário em Campo Grande. A ausência de aprendizado sobre esse tema em 66,1% dos alunos indica que a realidade histórica local ainda não está integrada de forma consistente no ambiente escolar. Isso reflete a falta de uma abordagem que incorpore a história ferroviária como parte da identidade da região.

Como destaca Jörn Rüsen (2007), o saber histórico deve ser apresentado como meio de orientação existencial para crianças e jovens, permitindo uma reflexão crítica e emancipadora. No entanto, a fragmentação e superficialidade dos relatos dos alunos que responderam "sim" (33,9%) sugerem que a transposição didática para esse conteúdo específico é insuficiente, comprometendo o objetivo de atribuir significado ao ensino do patrimônio ferroviário.

A pesquisa evidenciou, na questão 2, que muitos alunos vivem próximos a elementos ferroviários negligenciados. Dos 56 alunos que participaram da pesquisa, 53,6% indicaram conhecer os trilhos de trem como construção relacionada à ferrovia em suas proximidades. Esse número destaca que os trilhos são o elemento mais reconhecido do patrimônio ferroviário na região, refletindo sua maior visibilidade. Apenas 3,6% mencionaram casas de ferroviários, enquanto 16,1% indicaram conhecer estações de trem, e outros 3,6% citaram pontes ferroviárias. Além disso, 23,2% mencionaram "outros" ou afirmaram não conhecer construções relacionadas (Figura 16).

Figura 16- Reconhecimento das Construções Ferroviárias pelos alunos



Fonte: Autora, (2024).

As respostas descritivas dos alunos ajudam a ilustrar essa percepção. Muitos relataram que os trilhos são "antigos e enferrujados" e que, embora "ninguém mais use", algumas pessoas ainda os visitam para ver de perto. Outros descreveram as estações como "abandonadas, com vários trilhos e peças quebradas", enquanto alguns reconheceram o papel histórico dos trilhos, mencionando que "eram usados para o transporte de pessoas e cargas no

passado". Há ainda aqueles que associaram a ferrovia a lembranças de pontos turísticos: "É um lugar bem conhecido, já apareceu até em capas de cadernos escolares".

Essas narrativas evidenciam que, enquanto os trilhos são frequentemente percebidos como parte da paisagem local, outros elementos, como casas de ferroviários e pontes, permanecem pouco reconhecidos. Esse cenário reflete a análise de Marques (2013), que destaca que, embora a ferrovia tenha moldado profundamente a identidade urbana de Campo Grande, parte significativa de seu patrimônio permanece negligenciada ou invisível para a população.

A afirmação de que "ninguém mais use" os trilhos reflete uma percepção parcial sobre a ferrovia, revelando um desconhecimento sobre sua atualidade e funcionalidade. Embora o transporte ferroviário de passageiros tenha sido descontinuado em muitas regiões, os trilhos ainda desempenham um papel significativo na economia, sendo utilizados por multinacionais para a exportação de commodities. Esse desconhecimento não se restringe aos jovens, mas também se manifesta entre os adultos, evidenciando uma lacuna na educação patrimonial. O fato de a população local perceber a ferrovia apenas como um vestígio do passado e não reconhecer seus usos contemporâneos indica a necessidade de uma abordagem educativa que relacione o passado às transformações estruturais da sociedade, inclusive aos processos de privatização e exploração da economia regional por multinacionais.

Essa visão restrita da ferrovia como elemento exclusivamente histórico também aponta para um problema mais amplo na maneira como o patrimônio é abordado. A exaltação do trem como parte de uma narrativa nostálgica desconsidera as dinâmicas sociais, econômicas e políticas que redefiniram seu papel ao longo do tempo. Em vez de um olhar romântico e saudosista sobre o passado ferroviário, é fundamental que a educação patrimonial também questione os processos de desuso e transformação, problematizando o apagamento de certos aspectos desse patrimônio em favor de outros. Dessa forma, é possível construir uma compreensão mais crítica e contextualizada da ferrovia, não apenas como um símbolo de um tempo que não volta, mas como parte viva das estruturas urbanas e econômicas contemporâneas.

Corroborando com o que foi pontuado, Florêncio (2015) defende que a Educação Patrimonial deve conectar o patrimônio cultural ao cotidiano das comunidades, promovendo sua ressignificação, mas também uma reflexão crítica. Essa lacuna percebida pelos alunos reforça a necessidade de ações educativas que incorporem a história da ferrovia de forma mais abrangente, indo além dos trilhos. Iniciativas como visitas guiadas a antigos complexos ferroviários, aulas práticas e projetos interdisciplinares realizados na região central da cidade

podem contribuir para ampliar o reconhecimento e a valorização desse patrimônio. Além disso, as narrativas dos alunos revelam o potencial de estimular uma conexão afetiva e crítica com a história local, promovendo uma maior consciência sobre a importância da preservação histórica e cultural.

Ao considerar os dados apresentados, torna-se evidente que as periferias escolares enfrentam desafios significativos relacionados à percepção e valorização do patrimônio ferroviário, muitas vezes limitado a elementos mais visíveis, como os trilhos. A ausência de uma conexão profunda com construções menos reconhecidas, como casas de ferroviários e pontes, aponta para a necessidade de estratégias educativas que ampliem o repertório cultural e histórico dos estudantes. Nesse contexto, é fundamental que a educação proponha abordagens que contextualizem o patrimônio ferroviário dentro das realidades locais, criando pontes entre o passado e o presente, e permitindo que os alunos se reconheçam nas histórias que esses patrimônios carregam.

Os resultados obtidos reforçam a relevância do patrimônio ferroviário como uma ferramenta essencial para integrar educação, preservação e sustentabilidade cultural, destacando sua importância histórica, pedagógica e turística. Ao questionar os alunos sobre a necessidade de cuidar e preservar o patrimônio ferroviário, as respostas apresentaram diversas perspectivas, mas convergiram em torno de três aspectos principais: a preservação da história, o potencial turístico e econômico, e o vínculo emocional com a comunidade. Esses pontos evidenciam não só o valor cultural do patrimônio, mas também seu papel na construção da identidade local, sendo uma chave para o fortalecimento do pertencimento e a promoção de uma consciência crítica em relação à preservação do legado histórico da cidade.

Esses elementos, amplamente discutidos ao longo da dissertação, evidenciam a centralidade do tema para o ensino de História e a formação de uma identidade coletiva em Campo Grande. A valorização da história foi um dos pontos mais ressaltados pelos alunos, que identificaram no patrimônio ferroviário um recurso crucial para conectar as gerações futuras às raízes da cidade. Três respostas ilustram bem essa perspectiva: "É importante preservar para que gerações futuras saibam o que foi aquilo"; "Esses lugares mostram sobre antigamente; quando vejo algo assim, imagino como era no passado."

Essas falas reforçam a importância da conexão intergeracional por meio do patrimônio ferroviário, sugerindo que reabilitar esses espaços pode fortalecer significativamente a valorização histórica e cultural das cidades (Santos, 2018).

O reconhecimento de que o patrimônio ferroviário, além de ser um registro tangível da história de Campo Grande, atua como mediador para o ensino de História e para a valorização

do passado, é um dos pontos centrais desta pesquisa. Conforme exposto na dissertação, a ferrovia desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento urbano e econômico da cidade, transformando a paisagem e moldando novas dinâmicas sociais. Nesse sentido, a educação patrimonial pode explorar esse legado, aplicando a consciência histórica na construção da cidade e na formação de sua identidade.

Além do valor histórico, o potencial turístico e econômico do patrimônio ferroviário foi amplamente destacado pelos alunos, que enxergaram nesses espaços uma oportunidade para revitalizar a cidade e atrair visitantes. As respostas reforçam o entendimento de que a preservação do patrimônio vai além da memória, conectando-se ao desenvolvimento sustentável e à valorização da cultura local. Entre os comentários, destacam-se: “Pode se tornar um ponto turístico e ajudar a economia da cidade. ”; “É importante preservar porque isso pode, algum dia, virar algo turístico. ”; “Acho importante tanto para ser atração cultural quanto para deixar a cidade mais bonita.”

Esse entendimento está alinhado às discussões presentes no Capítulo II da dissertação, que aborda o impacto do patrimônio ferroviário na configuração da memória urbana e na possibilidade de ressignificar esses espaços para atender às novas demandas. Conforme Oliveira (2019), projetos de revitalização que transformam antigas estações e trilhos em museus, centros culturais ou espaços turísticos têm o potencial de reativar a economia local, ao mesmo tempo que promovem a identidade da cidade. Em Campo Grande, os alunos já reconhecem essas possibilidades; no entanto, conforme apontado na pesquisa, ainda faltam iniciativas — ou mesmo o conhecimento sobre sua existência — que vinculem de maneira eficaz o patrimônio ferroviário ao ambiente escolar e à comunidade. Dessa forma, a preservação aliada ao turismo cultural se apresenta como uma estratégia para conectar memória, economia e educação.

O forte vínculo emocional dos alunos com o patrimônio ferroviário também se evidencia nas lembranças e memórias evocadas pelos trilhos e estações, especialmente para as gerações mais velhas. As respostas demonstram que esses espaços possuem um valor simbólico que vai além do aspecto físico, sendo essenciais para a construção de pertencimento e identidade. Três falas ilustram essa conexão: “Trilhos antigos nos fazem lembrar que nossa cidade já teve trem, e para os mais velhos, são lembranças. ”; “Há algo antigo ali que tem memórias guardadas; não é porque está velho que devemos estragar. ”; “Esses lugares mostram histórias do passado, e quando vejo, consigo imaginar como era naquela época.” Essas declarações reforçam o conceito de “lugares de memória”, de Nora (1993), que destaca a importância desses espaços na preservação e transmissão da identidade de uma comunidade.

Como discutido na dissertação, a ferrovia em Campo Grande não apenas modificou a infraestrutura e a dinâmica social da cidade, mas também deixou marcas profundas no imaginário coletivo.

Preservar esses espaços, portanto, não é apenas uma maneira de proteger a história, mas também de fortalecer os vínculos emocionais da população com seu patrimônio, promovendo um senso de continuidade histórica. No entanto, embora a maioria das respostas tenha demonstrado valorização do patrimônio ferroviário, uma visão minoritária emergiu, questionando sua relevância em um contexto de modernização. Um aluno afirmou: “Não é necessário porque a modernização substituiu isso. ”

Essa perspectiva evidencia a importância de se trabalhar o tema de forma educativa, abordando o patrimônio como um recurso que não apenas dialoga com o passado, mas também com o presente e o futuro. A desconexão entre os jovens e o patrimônio local não se deve à falta de interesse, mas à ausência de políticas e práticas pedagógicas que evidenciem a importância desses espaços no contexto atual. Ao integrar o patrimônio ferroviário ao ensino, torna-se possível estimular uma visão crítica e reflexiva sobre a relação entre progresso, memória e preservação. A pesquisa revelou que os alunos já possuem um imaginário construído em torno do patrimônio ferroviário, mas carecem de direcionamento para relacioná-lo à história e ao desenvolvimento de Campo Grande. Nesse sentido, a inclusão desse tema no currículo escolar pode transformar o patrimônio em uma ferramenta pedagógica dinâmica, enriquecendo o aprendizado e fortalecendo os vínculos dos estudantes com sua cidade. Como destacou um aluno: “Acho extremamente importante porque isso mostra a história da cidade e um pouco da revolução industrial. ”

Ao unir educação, preservação e sustentabilidade cultural, o patrimônio ferroviário de Campo Grande pode se tornar um instrumento poderoso para ensinar, inspirar e transformar. Ele não apenas preserva a memória coletiva, mas também prepara os alunos para serem agentes de mudança em sua comunidade, promovendo um futuro mais consciente, enraizado na valorização da história e no sentimento de pertencimento e conhecimento do seu patrimônio local.

CAPÍTULO 03

PRODUTO FINAL

O presente produto é o projeto educacional vinculado à dissertação “PELOS TRILHOS (VIRTUAIS) DA MEMÓRIA: EDUCAÇÃO PATRIMONIAL E ENSINO DE HISTÓRIA EM CAMPO GRANDE – MS”. Ele tem como objetivo oferecer um recurso educacional que permita integrar o estudo do patrimônio ferroviário de Campo Grande ao currículo escolar.

Esperamos que este produto auxilie professores da educação básica no desenvolvimento de práticas pedagógicas que valorizem a história local, promovendo a conscientização dos estudantes sobre a importância da preservação do patrimônio cultural e incentivando o pensamento crítico.

A ferrovia desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento urbano, econômico e social de Campo Grande, contribuindo diretamente para sua expansão e modernização no século XX. Construída no início do século passado, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) transformou profundamente a cidade, impulsionando o crescimento populacional, econômico e cultural da região.

Inaugurada em Campo Grande em 1914, a NOB conectava o interior do Brasil às regiões fronteiriças, promovendo não apenas o transporte de passageiros, mas também estimulando intensamente a circulação de mercadorias, como gado, erva-mate, madeira e produtos agrícolas, essenciais para o desenvolvimento econômico local. Ao longo das décadas, a ferrovia também trouxe trabalhadores de diferentes regiões do país, configurando um cenário multicultural e contribuindo para a formação de uma identidade local diversificada e plural.

Embora tenha sido essencial para o progresso regional, a partir da segunda metade do século XX, a ferrovia passou por um período de declínio, especialmente com o avanço do transporte rodoviário. Muitos dos patrimônios ferroviários acabaram abandonados ou demolidos ao longo dos anos. Porém, nas últimas décadas, reconhecendo sua relevância histórica, surgiram esforços para preservar esses espaços como testemunhos vivos da história local e regional.

É nesse contexto histórico, marcado por desafios, transformações e resistência, que propomos a realização desta atividade virtual. Por meio da exploração interativa dos pontos ferroviários remanescentes, os alunos poderão não apenas aprender sobre o passado da cidade,

mas também refletir sobre sua importância na preservação da memória e da identidade coletiva de Campo Grande.

Apesar de sua relevância, a educação patrimonial ainda é pouco explorada na educação básica. Este produto busca preencher essa lacuna, utilizando a história ferroviária como tema central para promover uma experiência de aprendizado interdisciplinar e contextualizada.

3.1 Produto Educacional

PROPOSTA

Realização de um roteiro virtual de exploração do patrimônio ferroviário de Campo Grande/MS

MATERIAIS

Celular ou Desktop (computador de mesa); aplicativos *Google Maps* e *Google Street View*; Bússola/georrefenciamento virtual.

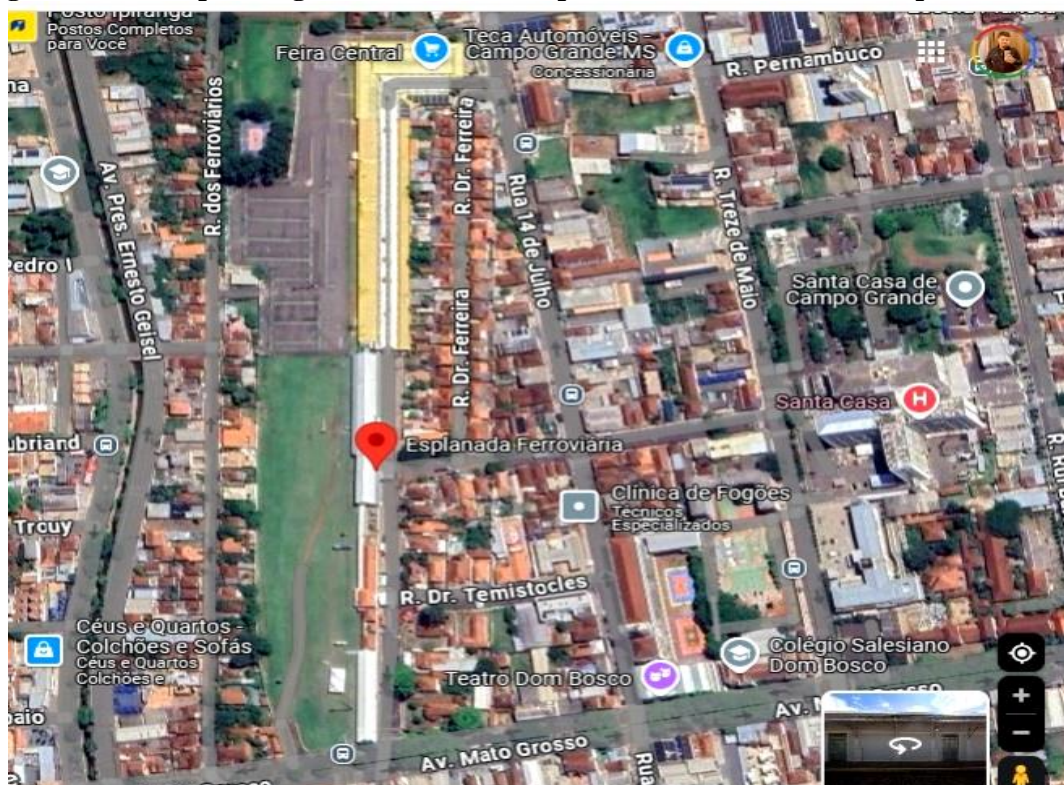
OBJETIVO(S)

Oferecer aos professores um modelo de atividade por meio de recursos acessíveis que permita aos alunos conhecerem e valorizarem os principais pontos ferroviários da Cidade de Campo Grande-MS, com ênfase nos locais tombados e não tombados. A partir dos endereços fornecidos, os professores podem criar atividades didáticas interativas e contextualizadas.

PROCEDIMENTOS

O funcionamento do roteiro é simples e acessível. A partir da lista fornecida com todos os pontos/localizações do patrimônio ferroviário existente na cidade de Campo Grande, entre tombados e não tombados, o professor pode montar atividades de visita utilizando os endereços dos pontos indicados para explorar os locais pelo *Google Maps* e *Google Street View*. Tendo a indicação do georreferenciamento, a dinâmica pode partir do ponto a qual desejar: escola, casa de cada aluno, etc. Conjuntamente, durante a aula, ele pode projetar um roteiro prévio em mapa ou compartilhar as informações com os alunos, (Figura 19) que realizarão a atividade por meio de seus celulares ou computadores. Os locais incluídos no roteiro abrangem pontos significativos da história ferroviária de Campo Grande, como estações, trilhos, pontes e entroncamentos urbanos.

Figura 17 - Exemplo imagem de Satélite da Esplanada Ferroviária de Campo Grande/MS



Fonte: Google Maps, (2024).

Figura 18 - Fachada da Escola no Street View



Fonte: Google Maps (2025).

Figura 19 - Viaduto Sylvio Cesco (Ponte Ferroviária)



Fonte: Google Maps (2025).

Figura 20 - Fachada da Estação Ferroviária de Campo Grande MS



Fonte: Google Maps (2025).

A proposta de atividade integra tecnologia, história e cultura em um modelo que promove a exploração e a análise crítica dos patrimônios locais. A ideia é que os alunos conheçam e reflitam sobre elementos históricos, arquitetônicos e sociais presentes na cidade, utilizando ferramentas virtuais e aplicando esse conhecimento na criação de roteiros turísticos ou culturais.

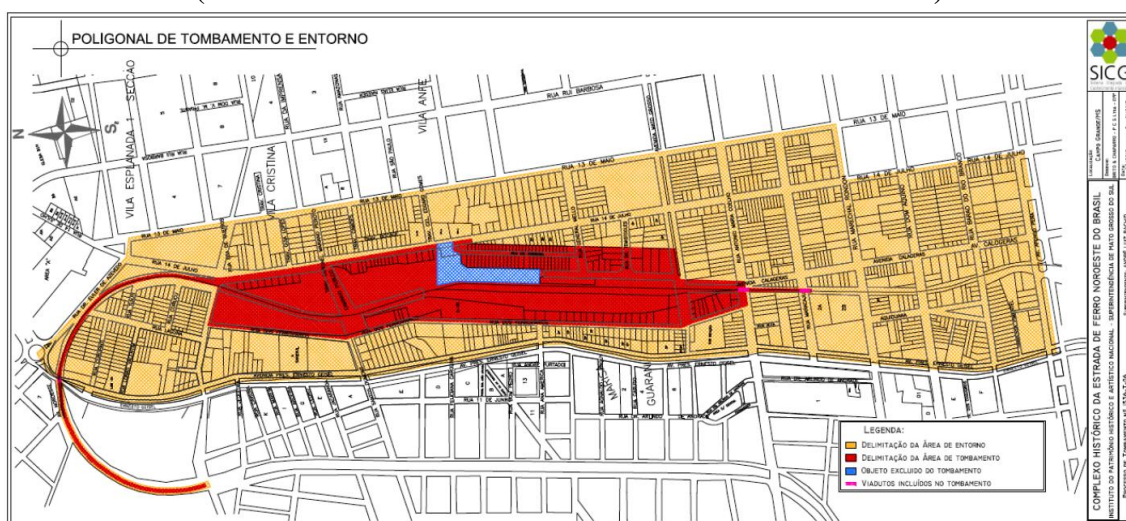
Devemos ressaltar que a proposta não visa substituir a importante e necessária “saída de campo” que os estudantes realizam, ou deveriam realizar, ao longo da formação. O intuito é — a partir da própria experiência apreendida nos últimos anos, que demonstrou nem sempre ser possível esse contato físico (por questões de cronograma, de recursos etc.) — ampliar e, se possível, dialogar de ambas as formas, complementando e dimensionando conteúdos ainda pouco explorados na educação básica.

A primeira etapa envolve o conhecimento da localização do Complexo Ferroviário (por meio de um mapa; Figura 17), sua origem e sua importância para Campo Grande. Em seguida, será realizada uma exploração virtual. O professor deve selecionar previamente locais históricos ou culturais relevantes da cidade — como museus, vilas históricas, praças ou feiras — e fornecer as coordenadas ou endereços aos alunos.

Uma abordagem possível é utilizar como ponto de partida a casa do aluno e como destino a escola, ou de sua escola ao centro da cidade, já que a instituição se localiza em uma periferia afastada do complexo ferroviário (Figura 22). Durante esse percurso, os alunos devem identificar elementos históricos e culturais ao longo do caminho, utilizando o *Google Street View*. O professor pode guiar essa atividade fornecendo coordenadas específicas e orientando a observação dos estudantes. Dessa forma, além de conhecer os pontos previamente selecionados, os alunos desenvolvem uma percepção mais ampla sobre o patrimônio presente no cotidiano.

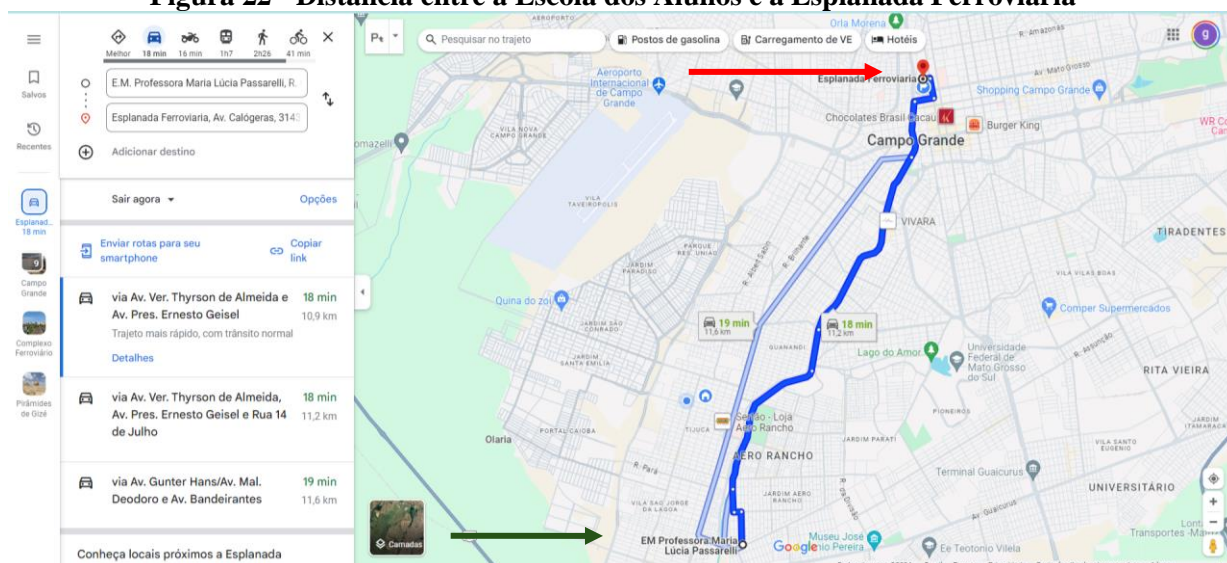
Durante a navegação virtual, os alunos são incentivados a observar os detalhes dos lugares explorados — como a arquitetura, o estado de conservação, os elementos históricos e a interação do espaço com a cidade ao redor. Eles devem registrar suas percepções e fazer anotações sobre o que chamar atenção, permitindo que comecem a construir uma visão crítica sobre a importância histórica e social de cada ponto visitado.

Figura 21 - Mapa da área tombada e entorno do Complexo Ferroviário
(Em amarelo área de entorno e em vermelho área tombada).



Fonte: IPHAN MS, (2013).

Figura 22 - Distância entre a Escola dos Alunos e a Esplanada Ferroviária



Fonte: Google Maps, (2024).

LEGENDA: Setas verde e vermelha indicando a distância entre a escola e a Esplanada Ferroviária.

Na segunda etapa, os alunos se dedicam à construção de roteiros. Após a exploração virtual, devem organizar os dados coletados e criar seus próprios roteiros turísticos ou culturais. O objetivo é conectar os pontos explorados em um trajeto lógico, apresentando justificativas claras para a escolha e para a sequência dos locais. Esses roteiros podem ter temas específicos, como “Arquitetura e história local” ou “Espaços culturais de Campo Grande”, permitindo que os estudantes expressem criatividade e manifestem interesse. O trabalho em grupo é incentivado, promovendo discussões sobre a relevância histórica, cultural e social dos locais escolhidos.

Você, professor, deverá induzir seus alunos a realizar buscas desses patrimônios no Google Maps, para que eles consigam conhecer esses espaços, mesmo que virtualmente. A seguir, um exemplo:

Pontos do Roteiro Virtual

1. Conjunto Ferroviário de Campo Grande (Esplanada Ferroviária)

Dentro do Conjunto Ferroviário constam os seguintes itens:

- Viaduto Sylvio Cesco (Ponte Ferroviária) (-20.454035612283125, -54.62019950808029).

O Viaduto Sylvio Cesco é um marco arquitetônico e histórico em Campo Grande. Construído em meados do século XX para permitir que os trens cruzassem áreas urbanas sem

interferir no trânsito da cidade, o viaduto preserva até hoje elementos estruturais originais, refletindo a importância técnica e histórica da ferrovia na expansão urbana local.

- Armazém Cultural (-20.454035612283125, -54.62019950808029).

Originalmente construído em 1930 como depósito ferroviário, o Armazém Cultural é hoje um importante espaço de eventos culturais em Campo Grande. Ao longo das décadas, esse local serviu como depósito de mercadorias transportadas pela ferrovia, testemunhando o intenso movimento econômico da região. Atualmente restaurado, mantém preservadas características arquitetônicas originais, como as grandes portas e a estrutura de madeira aparente.

- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN – (20.453827660261975, -54.62021379624301).

A sede do IPHAN em Campo Grande está localizada na Rua General Mello, nº 23, no Centro; é responsável por fiscalizar e apoiar ações de conservação e de educação patrimonial, contribuindo para preservar a história e a identidade cultural da cidade e da região.

- Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul (IHGB) – (20.45092118729506, -54.6053158235165).

Fundado em 1978, o Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul (IHGMS) dedica-se à pesquisa, à preservação e à divulgação da história e da geografia regionais. Situado no centro de Campo Grande, abriga um vasto acervo de documentos históricos, livros, periódicos e imagens digitalizadas, sendo referência para estudos locais. O instituto também realiza eventos culturais, palestras e parcerias acadêmicas, contribuindo para a valorização da memória e da identidade sul-mato-grossense.

- Memorial dos Prefeitos “Carlos Miguel Mônaco”

O Memorial dos Prefeitos “Carlos Miguel Mônaco” é um espaço cultural localizado em Campo Grande, Mato Grosso do Sul, dedicado a preservar e homenagear a história dos líderes municipais que contribuíram para o desenvolvimento da cidade. Situado na antiga residência de Carlos Miguel Mônaco — engenheiro que atuou na Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) entre as décadas de 1960 e 1980 —, o memorial ocupa uma edificação histórica restaurada pela Prefeitura Municipal.

- Vila dos Ferroviários

A Vila dos Ferroviários foi construída para abrigar os trabalhadores da ferrovia e suas famílias. Essas vilas eram comuns no Brasil entre os séculos XIX e XX, garantindo moradia próxima ao local de trabalho e criando uma comunidade com cultura e identidade próprias. Muitos moradores atuais ainda preservam histórias transmitidas por seus antepassados ferroviários.

Figura 23 - Armazém cultural do Complexo Ferroviário de Campo Grande



Fonte: *Google Maps*, (2025).

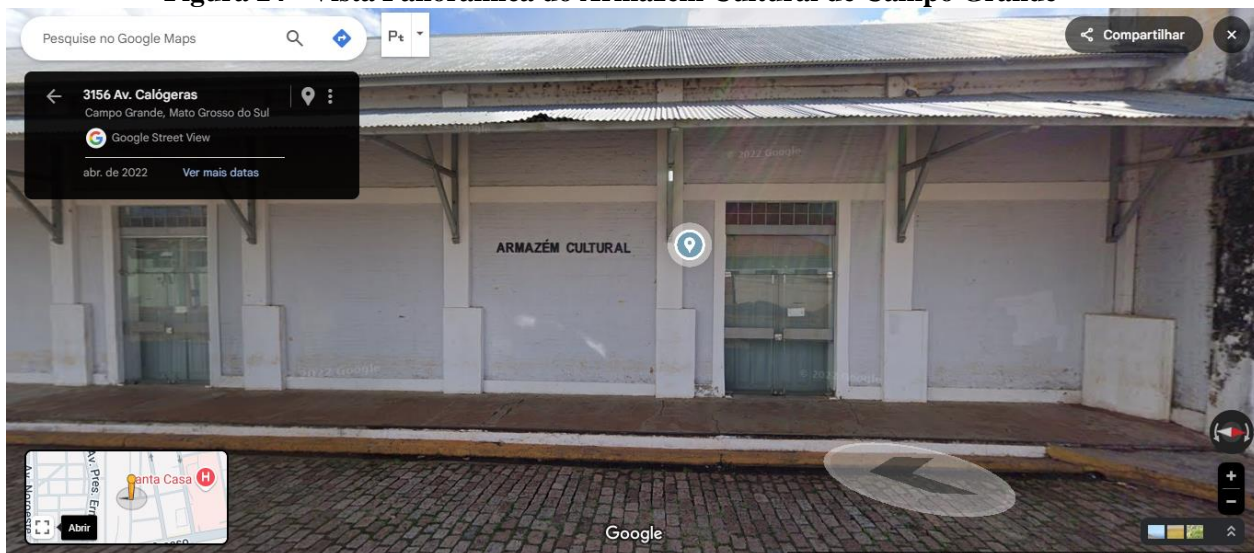
Para aprofundar o conhecimento, o professor pode organizar uma visita guiada virtual ao item pesquisado, como o Armazém Cultural (Figura 24), utilizando a ferramenta *Google Street View*. Essa atividade oferece uma oportunidade valiosa de explorar o entorno urbano e patrimonial do local, incentivando os alunos a observar criticamente não apenas o ponto de destaque, mas também os elementos do ambiente ao redor.

A proposta é que o professor conduza a navegação coletiva em sala de aula (usando projetor ou compartilhamento de tela) ou oriente os alunos a realizarem a atividade em seus próprios dispositivos. Durante a exploração, os alunos podem ser incentivados a:

- a) Identificar outros patrimônios visíveis na região, como edifícios antigos, trilhos remanescentes, marcos culturais ou arquitetônicos.

- b) Observar as mudanças no uso do espaço urbano, comparando áreas preservadas com áreas descaracterizadas ou ocupadas por novos empreendimentos.
- c) Refletir sobre a relação entre o passado e o presente, observando como os espaços históricos se mantêm vivos (ou não) na paisagem contemporânea.

Figura 24 - Vista Panorâmica do Armazém Cultural de Campo Grande



Fonte: *Google Street View*, (2025).

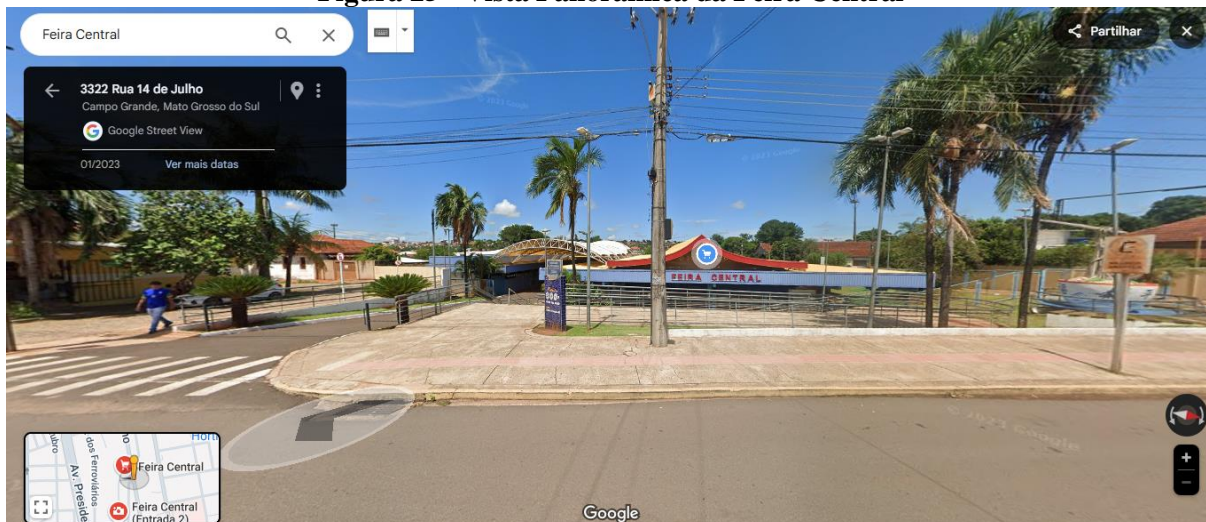
Perceba que há setas direcionais visíveis na imagem — ao clicar nelas, é possível navegar pelo entorno do Armazém Cultural. Essa funcionalidade do *Google Street View* permite que os alunos explorem virtualmente a área da antiga Esplanada Ferroviária, observando aspectos arquitetônicos, estado de conservação e integração do espaço ao contexto urbano atual.

Essa etapa da atividade estimula a leitura crítica da paisagem e o reconhecimento de elementos históricos que, muitas vezes, passam despercebidos no cotidiano. O professor pode propor que os alunos sigam essas setas para “caminhar” pela avenida Calógeras, observando construções vizinhas, vestígios ferroviários e placas informativas. O objetivo é que os estudantes desenvolvam uma compreensão mais ampla do local, relacionando o patrimônio edificado à sua função social e à memória histórica.

2. Feira Central

Atualmente, a feira localiza-se na avenida Calógeras com a 14 de Julho, na Esplanada da Ferrovia. Com o tempo, tornou-se um espaço multicultural e gastronômico, mantendo suas raízes históricas e culturais. Ela foi construída onde antes passava a estrada de ferro.

Figura 25 - Vista Panorâmica da Feira Central

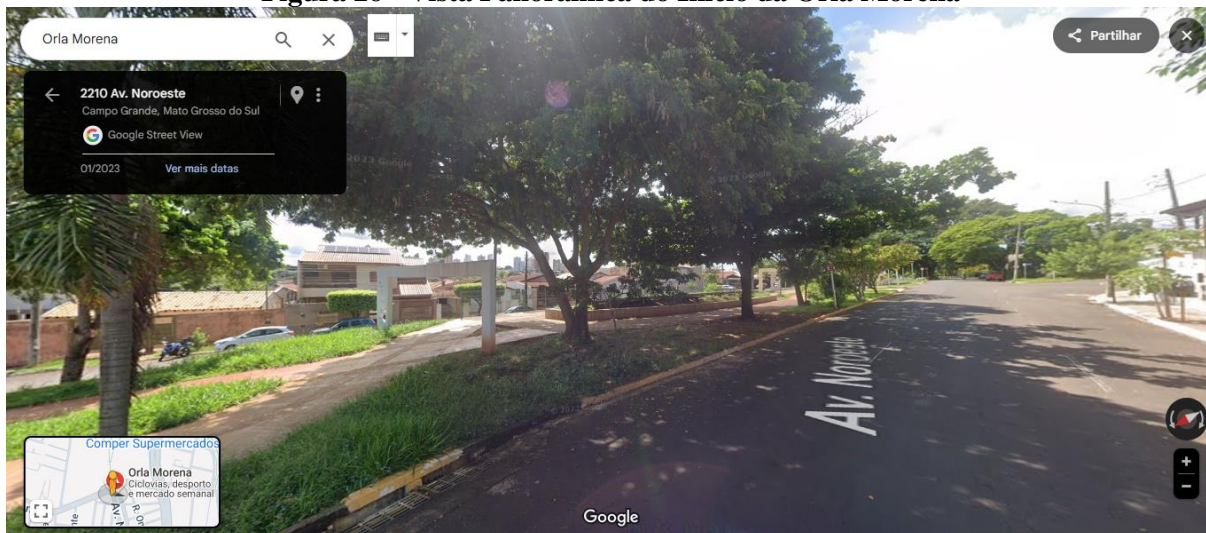


Fonte: *Google Street View*, (2025).

3. Orla Morena

A Orla Morena (Figura 26) foi inaugurada em 2010; é uma praça linear de dois quilômetros e trezentos metros na Avenida Noroeste, por onde passavam os trilhos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil que atravessavam a cidade.

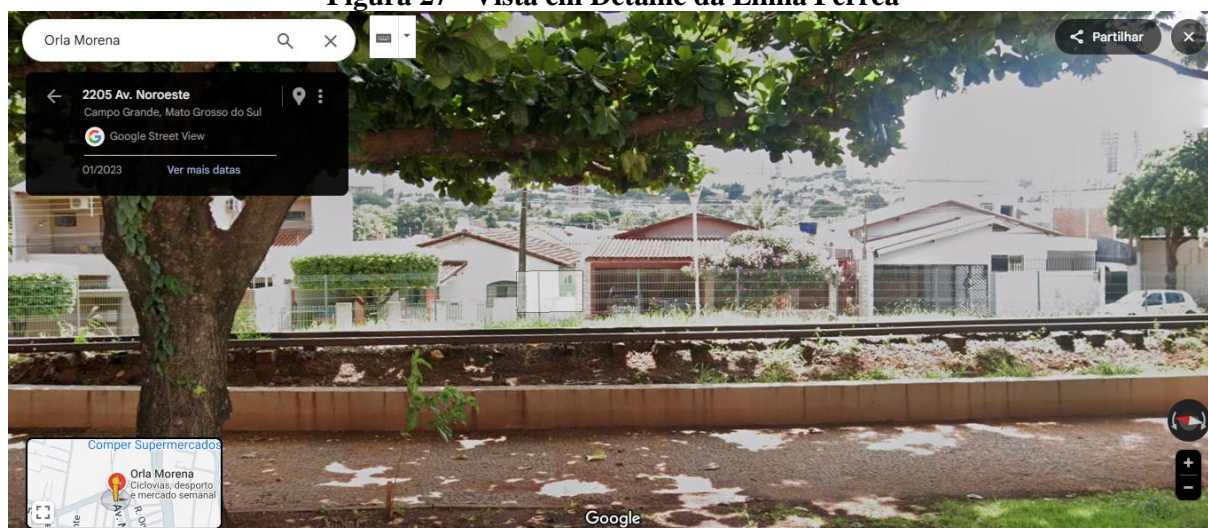
Figura 26 - Vista Panorâmica do Início da Orla Morena



Fonte: *Google Street View*, (2025).

Note que ao dar um “zoom” no aplicativo *Google Street View* o aluno poderá observar um trecho original da linha férrea que passava pelo local, (figura 28).

Figura 27 - Vista em Detalhe da Linha Férrea



Fonte: *Google Street View*, (2025).

Atividade Proposta

1. Exploração Virtual

Objetivo: incentivar os alunos a observar diferentes espaços históricos e arquitetônicos por meio do *Google Street View*, desenvolvendo habilidades de análise e interpretação e relacionando esses elementos ao conteúdo curricular de História e à temática do patrimônio cultural.

Preparação do professor – seleção de fontes e materiais de apoio: Antes da atividade, o professor pesquisa e organiza textos breves, imagens históricas, mapas antigos ou depoimentos orais (quando disponíveis) que ilustrem o contexto dos locais a serem analisados. Esse material servirá de guia para que os alunos contextualizem o que veem no Street View.

Orientações e objetivos de aprendizagem: O professor explica aos alunos o propósito da exploração virtual, destacando quais aspectos históricos, arquitetônicos e culturais devem ser observados (por exemplo, construções antigas, monumentos, detalhes arquitetônicos e mudanças no entorno urbano).

Ferramentas e checklist de análise: O professor elabora um roteiro escrito com itens para os estudantes verificarem durante a navegação virtual. Exemplos de itens do checklist:

- a) Identificar marcas do tempo (fachadas antigas, placas e inscrições).
- b) Verificar transformações ou demolições em comparação com as fotos históricas fornecidas.
- c) Localizar possíveis placas de tombamento ou áreas de interesse arqueológico.

Dinâmica em sala de aula: Modelagem: o professor conduz uma exploração guiada com toda a turma, projetando o *Google Street View* no quadro digital ou em projetor. Demonstra como registrar observações — anotações de datas, nomes de lugares, descrições de elementos arquitetônicos e eventuais suposições históricas.

Divisão em grupos: a turma é dividida em pequenos grupos. Cada grupo recebe:

- a) Um ou mais locais específicos a serem observados no *Google Street View*.
- b) O checklist com focos de análise (por exemplo: prováveis datas de construção; sinais de revitalização ou abandono; referências a personagens históricos).
- c) Registro de observações: durante a exploração virtual, cada grupo anota suas descobertas (em tabelas, mapas mentais ou apps de anotações). O professor circula entre os grupos (ou acompanha remotamente) para esclarecer dúvidas e fomentar o debate.

Síntese em sala – partilha de descobertas: No final, cada grupo socializa suas observações, comparando informações. O professor acrescenta comentários relacionando-as ao currículo de História e provocando questionamentos críticos, tais como:

- a) Por que certas construções foram preservadas e outras não?
- b) De que forma o poder público e a sociedade civil atuam na proteção do patrimônio local?

Análise crítica: O professor conduz uma conversa sobre identidade, memória e patrimônio, estimulando reflexões sobre o valor histórico e a função sociocultural dessas estruturas na cidade.

2. Construção de Roteiro

Objetivo: Desenvolver o protagonismo dos alunos na elaboração de itinerários que conectem diferentes pontos de interesse histórico, de forma colaborativa, fortalecendo a percepção sobre a importância histórica, social e cultural de cada local selecionado.

Elaboração orientada: Atividade prévia: O professor pode fornecer um “mapa base” (digital ou impresso) do bairro, da cidade ou da região de estudo. Nele, serão destacados os locais previamente analisados na fase de exploração virtual.

Instruções: O professor explica aos alunos que cada roteiro deve incluir:

- a) Pontos de partida e de chegada
- b) Ordem de visita dos locais
- c) Justificativas históricas e sociais para cada escolha

CrITÉRIOS de Avaliação: O professor propõe critérios claros para avaliar os roteiros, com:

- a) Clareza na apresentação
- b) Conexão entre os pontos (temática ou cronológica)
- c) Qualidade dos dados históricos utilizados
- d) Relevância social e cultural

Pesquisa complementar: Para apoiar a construção dos roteiros, o professor disponibiliza textos de apoio, vídeos, entrevistas (quando disponíveis), incentivando os alunos a cruzarem informações de diversas fontes — como imagens antigas, documentos oficiais, relatos de moradores e reportagens locais.

Contato com entrevistas ou depoimentos: Se possível, o professor promove o contato (mesmo que virtual) com pessoas que tenham vivenciado mudanças na região. Os alunos podem colher depoimentos por escrito, em áudio ou vídeo, enriquecendo o contexto histórico e social de cada ponto de interesse.

Produção do material

Formato e apresentação: Cada grupo organiza seu roteiro em formato multimídia (como apresentação em slides, folheto digital, mapa interativo, entre outros). O professor fornece orientações para garantir que o produto final seja claro, criativo e envolvente. Sugere-se que o roteiro inclua:

- a) **Introdução:** descrição breve do propósito do roteiro
- b) **Sequência de pontos:** nome, breve histórico, curiosidades, instruções de acesso
- c) **Conclusão:** relação dos locais com questões atuais (preservação, turismo, cidadania)
- d) **Orientação Contínua:** O professor atua como mediador, revisando os roteiros, sugerindo melhorias de conteúdo e forma, e garantindo que o trabalho esteja de acordo com os objetivos de aprendizagem.

3. Socialização e Reflexão

- a) **Apresentação final:** Os grupos apresentam seus roteiros para a turma, justificando suas escolhas e explicando a relevância histórica e social de cada ponto.
- b) **Discussão e feedback:** Professor e colegas oferecem críticas construtivas, questionamentos e sugestões, estimulando o pensamento crítico e a argumentação dos alunos.

- c) Integração com a comunidade (opcional):Caso haja viabilidade, os roteiros podem ser divulgados na escola ou em plataformas virtuais (sites, redes sociais), promovendo maior envolvimento da comunidade na valorização e preservação do patrimônio local.

Figura 28 - Modelo de atividade

Modelo de Atividade: Exploração Virtual e Construção de Roteiros

Modelo de Orientação para a Atividade

Exploração Virtual:

Passos para Exploração Virtual	O que Registrar
1. Acesse o local indicado pelo professor no Google Street View.	Observe os detalhes arquitetônicos e históricos do local.
2. Observe e registre informações sobre:	Arquitetura (estilo, materiais, estado de conservação).
3. Faça anotações detalhadas sobre o que considera relevante.	Interação com o ambiente ao redor e a importância histórica.

Construção de Roteiros:

Passos para Construção do Roteiro	Instruções Adicionais
1. Escolha um tema para o seu roteiro.	Exemplo: "Patrimônios Históricos" ou "Cultura e Gastronomia".
2. Selecione entre 3 e 5 pontos visitados.	Escolha locais alinhados ao tema proposto.
3. Organize os locais em uma ordem lógica.	Justifique a sequência dos locais escolhidos no roteiro.
4. Crie uma apresentação do roteiro.	Pode ser uma descrição escrita e um mapa ilustrado.

Figura 29 - Modelo de produto final

Modelo de Produto Final	
Elemento	Descrição Detalhada
Tema do Roteiro	[Preencher com o tema do roteiro escolhido, por exemplo: 'Patrimônios Históricos de Campo Grande']
Objetivo do Roteiro	[Explicar o propósito do roteiro, como apresentar a história e cultura de um local, ou a evolução de determinado patrimônio]
Pontos Escolhidos	1. [Preencher com o nome do primeiro ponto escolhido] 2. [Preencher com o nome do segundo ponto escolhido] 3. [Preencher com o nome do terceiro ponto escolhido]
Descrição do Primeiro Ponto	[Descrever o primeiro ponto escolhido, incluindo características arquitetônicas, importância histórica e social, como foi fundado e qual seu papel na cidade]
Descrição do Segundo Ponto	[Descrever o segundo ponto escolhido, abordando o mesmo tipo de informações: sua história, significado cultural e impacto na cidade]
Descrição do Terceiro Ponto	[Descrever o terceiro ponto escolhido, detalhando seu valor histórico, cultural e a relevância para o contexto local]
Justificativa do Trajeto	[Explicar por que a sequência dos pontos foi organizada dessa maneira. Como cada ponto se conecta ao anterior e qual o impacto cultural e histórico que a rota proporciona ao visitante]
Conclusão do Roteiro	[Reflexão final sobre o roteiro criado. O que os alunos aprenderam ao escolher os pontos e como o trajeto proposto contribui para a compreensão da história e cultura da cidade]
Elementos Visuais	[Instruções para incluir elementos visuais no roteiro, como fotos, mapas ilustrativos ou slides, que ajudem a enriquecer a apresentação]
Referências Bibliográficas	[Caso o aluno tenha consultado fontes externas para obter informações, ele deve listar as referências utilizadas para construir o roteiro]

Fonte: Autora (2024).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho buscou investigar, de forma crítica e propositiva, o potencial do patrimônio ferroviário de Campo Grande-MS como ferramenta pedagógica no ensino de História para os anos finais do Ensino Fundamental. A partir da análise das percepções dos alunos da Escola Municipal Professora Maria Lúcia Passarelli, procurou-se compreender de que maneira a educação patrimonial pode contribuir para o fortalecimento da identidade local e para a construção de uma consciência histórica mais ampla.

A proposta surgiu da constatação do distanciamento existente entre os estudantes e os elementos patrimoniais presentes em seu cotidiano. Muitos desconheciam a importância histórica do complexo ferroviário da cidade, apesar de sua presença marcante na formação urbana e social de Campo Grande. Nesse contexto, a pesquisa revelou a urgência de integrar o patrimônio à prática educativa, transformando-o em objeto de conhecimento, reflexão e pertencimento.

No primeiro capítulo, discutiu-se o ensino de História e sua relação com o patrimônio cultural. Foram retomadas as contribuições de autores como Fonseca, Horta e Rüsen, que defendem uma abordagem didática voltada ao desenvolvimento do pensamento histórico, da memória coletiva e da cidadania crítica. A educação patrimonial, nesse sentido, apresenta-se como uma prática pedagógica potente, capaz de mediar passado e presente, articulando experiências concretas à construção de saberes escolares.

A contextualização histórica da ferrovia em Campo Grande, abordada no segundo capítulo, revelou como esse equipamento urbano foi central no processo de modernização da cidade. A chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em 1914 redefiniu o traçado urbano, impulsionou o crescimento econômico e influenciou diretamente a configuração espacial da capital sul-mato-grossense. A posterior desativação dos trilhos e a transformação do espaço em área de lazer e cultura — como no caso do Armazém Cultural — trouxeram à tona questões sobre a preservação, o uso e a memória desse patrimônio.

A discussão sobre o patrimônio ferroviário não deve se limitar ao campo da arquitetura ou da legislação. É necessário compreendê-lo como bem cultural que carrega significados simbólicos, afetivos e sociais. Essa perspectiva amplia o olhar sobre os bens tombados, permitindo que eles sejam problematizados em sala de aula como parte da vida dos estudantes, como elementos que dialogam com suas histórias de vida, com os deslocamentos urbanos, com a paisagem e com a memória local.

Durante a pesquisa de campo, observou-se que os alunos, ao serem convidados a explorar o patrimônio ferroviário por meio de visitas presenciais e virtuais, demonstraram surpresa, curiosidade e envolvimento. Muitos passaram a relatar a observação de vestígios da ferrovia em seus trajetos diários, o que indica uma mudança na forma de perceber a cidade. Esse processo de ressignificação dos espaços urbanos é um dos principais indicadores de sucesso das práticas de educação patrimonial.

O produto educacional desenvolvido — um roteiro de visita guiada ao patrimônio ferroviário de Campo Grande, com possibilidade de realização via *Google Street View* — mostrou-se uma estratégia pedagógica inovadora, acessível e replicável. Ao associar recursos tecnológicos a práticas investigativas, promove-se o protagonismo discente e favorece-se o desenvolvimento de competências como a leitura de paisagens, a análise crítica de fontes históricas e a produção de narrativas próprias sobre o passado.

A metodologia adotada valorizou o trabalho colaborativo, a autonomia dos alunos e a articulação entre diferentes saberes. As atividades propostas integraram os conteúdos curriculares da disciplina de História a temas transversais como cidadania, meio ambiente e valorização cultural. Além disso, incentivaram o diálogo com a comunidade escolar e com instituições ligadas à preservação do patrimônio, como o IPHAN.

O uso da tecnologia na construção do roteiro virtual possibilitou que, mesmo os alunos com dificuldades de acesso ao centro da cidade, pudessem conhecer e refletir sobre o complexo ferroviário. Isso contribuiu para reduzir desigualdades no acesso à cultura e ao conhecimento histórico. Nesse contexto, a escola assume um papel central como mediadora entre os estudantes e a cidade, proporcionando acesso à memória e à identidade local.

Além do engajamento dos alunos, observou-se uma valorização do trabalho docente ao explorar a história local como conteúdo significativo. O professor, ao atuar como pesquisador e mediador cultural, amplia sua atuação para além do conteúdo tradicional, tornando-se agente ativo na construção de vínculos entre a escola e o território.

Os resultados da pesquisa indicam que a educação patrimonial pode ser um caminho eficaz para fomentar o sentimento de pertencimento dos alunos à cidade. A compreensão de que os espaços urbanos carregam camadas de memória, conflitos e significados históricos contribui para a formação de sujeitos mais conscientes de seu papel na preservação e transformação do ambiente em que vivem.

O trabalho com o patrimônio ferroviário evidenciou também a necessidade de políticas públicas que estimulem a inserção sistemática da história local nos currículos escolares, com formação continuada para professores, produção de materiais didáticos contextualizados e

incentivo a projetos interdisciplinares. A integração entre educação, cultura e memória precisa ser fortalecida por meio de ações conjuntas entre secretarias de educação, instituições culturais e universidades.

É importante destacar que esta pesquisa não se encerra em si mesma. Ao contrário, abre possibilidades para novas investigações em outras escolas, com diferentes públicos e abordagens. A metodologia pode ser adaptada para o estudo de outros bens patrimoniais, como o patrimônio indígena, imaterial ou natural, ampliando o repertório pedagógico dos professores e a sensibilidade dos alunos para a diversidade cultural brasileira.

A experiência relatada neste trabalho reforça a ideia de que o patrimônio não é algo estático, mas dinâmico, em constante disputa de sentidos. O que hoje é considerado digno de preservação nem sempre o foi no passado, e essa reflexão deve fazer parte do processo educativo. Discutir o patrimônio é também discutir poder, memória e identidade, o que torna essa abordagem indispensável para o ensino crítico da História.

Nesse contexto, a cidade deixa de ser apenas cenário e passa a ser objeto de estudo e fonte histórica. A ferrovia, antes invisibilizada na paisagem urbana ou vista apenas como vestígio do passado, passa a ser compreendida como parte constitutiva da história da cidade e da vida de seus habitantes. O espaço urbano transforma-se, assim, em sala de aula viva.

Portanto, a prática de ensino aqui apresentada não cumpre apenas um papel educativo, mas também social e cultural. Ao propor uma abordagem mais sensível e engajada da história local, contribui para a construção de uma escola mais conectada à realidade de seus alunos — mais plural, mais crítica e mais comprometida com a formação de sujeitos que reconhecem e valorizam as múltiplas dimensões do patrimônio cultural.

Em um cenário nacional de crescentes ameaças à memória histórica e à diversidade cultural, projetos como este se tornam ainda mais relevantes. A escola, enquanto espaço de resistência e de produção de conhecimento, tem o dever de estimular o debate sobre o patrimônio como direito coletivo e responsabilidade compartilhada. O ensino de História, nesse caso, ultrapassa os limites dos conteúdos e atua na formação de cidadãos comprometidos com a preservação do passado e com a construção de um futuro mais justo e plural.

Conclui-se, portanto, que a inserção do patrimônio ferroviário de Campo Grande no ensino de História não apenas contribui para o aprendizado dos conteúdos escolares, mas também para a formação de identidades, o fortalecimento dos vínculos afetivos com o território e o exercício da cidadania. Valorizar o patrimônio é valorizar a si mesmo enquanto sujeito histórico. Nesse processo, educar é também preservar.

REFERÊNCIAS

ABUD, Katia Maria. Formação da Alma e do Caráter Nacional: Ensino de História na Era Vargas. **Rev. bras. Hist.**, São Paulo, v. 18, n. 36, p. 103-114, 1998. Disponível: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0102-01881998000200006>>acessos em 18 mar. 2024.

ANDRADE, L. Integração do Patrimônio Ferroviário no Currículo Escolar. **Educação & História**, 2018.

ARRUDA, A. M. V. A difusão da arquitetura moderna em Campo Grande. **Ensaio e Ciência**, Campo Grande, v. 4, n. 3, p. 25-54, 2000. ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira. História da arquitetura de Mato Grosso do Sul - origens e trajetórias. Campo Grande: Edição do Autor, 2009.

ARRUDA, G. A ferrovia e o povo do sertão. **Arca Revista de Divulgação do Arquivo Histórico de Campo Grande, MS, Campo Grande - MS**, v. agosto, n.2, p. 09-13, 1991.

BITTENCOURT, Circe Maria Fernandes. **Ensino de História: fundamentos e métodos**. São Paulo: Cortez, 2005.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. Cultura, Educação e Interação: observações sobre ritos de convivência e experiências que aspiram torná-las educativas. *In*: BRANDÃO, Carlos Rodrigues *et al.* **O difícil espelho: limites e possibilidades de uma experiência de cultura e educação**. Rio de Janeiro: IPHAN, 1996.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto nº 3.551**, de 4 de agosto de 2000. Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3551.htm. Acesso em: 09 jan. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 6.844**, de 7 de maio de 2009. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, e dá outras providências. Revogado pelo Decreto nº 9.238, de 2017. Brasília, DF. Diário Oficial da União, 8 maio 2009. Seção 1, p. 1. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6844.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%206.844%2C%20DE%207%20DE%20MAIO%20DE%202009.&text=Aprova%20a%20Estrutura%20Regimental%20e,que%20lhe%20confere%20o%20art.>. Acesso em: 08 mar. 2024.

BRASIL. **Secretaria de Educação Fundamental**. Parâmetros Curriculares Nacionais: terceiro e quarto ciclos: apresentação dos temas transversais / Secretaria de Educação Fundamental. – Brasília: MEC/SEF, 1998.

BRASIL. Senado Federal do. **Lei nº 13.415** de 16/02/2017. Disponível em <http://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/126992>. Acesso em: 01/10/2017.

CHAGAS, Mário. **Há uma gota de sangue em cada museu**: a ótica museológica de Mário de Andrade. Chapecó: Argos, 2006.

CHOAY, F. **Alegoria do Patrimônio**. São Paulo: UNESP, 2001.

CURRÍCULO DE REFERÊNCIA DE MATO GROSSO DO SUL: etapa do ensino fundamental. Mato Grosso do Sul, 2017. Mato Grosso do Sul. Secretaria de Educação. Disponível em: < <https://www.sed.ms.gov.br/wp-content/uploads/2019/07/Curr%C3%ADculo-MS-V26.pdf> > Acesso em 28 abr. 2024

CURY, Isabelle (Org.). **Cartas patrimoniais**. 3. ed. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004

DECRETO Nº 22.928, de 12 de julho de 1933. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=DEC&numero=22928&ano=1933&ato=f060TVE1EMJpXT57a>. acesso em: 10 mar. 2024.

FERNANDES, José Ricardo Oriá. Muito antes do SPHAN: A Política de Patrimônio Histórico no Brasil (1838-1937). IN: **Seminário Internacional Políticas Culturais: teoria e prática**. 2010. Fundação Casa Rui Barbosa, RJ. Comunicações. Disponível em: ≤ <http://culturadigital.br/politicaculturalcasaderuibarbosa/files/2010/09/18-JOS%C3%89-RICARDO-ORI%C3%81-FERNANDES.1.pdf> > . Acesso em 12 de mar, 2024.

FLORÊNCIO, Sônia R. Rampim *et al.* **Educação Patrimonial**: histórico, conceitos e processos. Brasília: Iphan, 2014.

FLORÊNCIO, Sônia Regina Rampim. Educação Patrimonial: algumas diretrizes conceituais. In: PINHEIRO, Adson Rodrigo S. (Org.). **Cadernos do patrimônio cultural**: educação patrimonial. Fortaleza: Secultfor, IPHAN, 2015. (Volume 1).

FONSECA, Maria Cecília Londres. Referências culturais: bases para novas políticas de patrimônio. In: **Políticas sociais: acompanhamento e análise**, 2012.

FONSECA. Thais. **História & ensino de História**. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

FREIRE, M. E., CAVALCANTI, F., BESSONI, G.; FREITAS (2012). Patrimônio ferroviário: memória ou esquecimento? Abordagem conceitual no processo de valoração do patrimônio ferroviário em Pernambuco. **VI Colóquio Latino-Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**. 21p.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia do oprimido**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1970.

GARDIN, Cleonice. **Campo Grande**: entre o sagrado e o profano. 1997.

GIL, Carmem Zeli de Vargas. Educação Patrimonial no Ensino de História: Reconhecer, Valorizar e Reparar. **Palavras ABEHrtas**, n. 4, out. 2021.

GONTIJO, Rebeca. Identidade Nacional e Ensino de História: A diversidade como "Patrimônio sociocultural". In: ABREU, M; SOIHET, R. (org.) **Ensino de História: Conceitos, temáticas e metodologias**. Rio de Janeiro. Casa da Palavra. 2009.

HORTA, Maria de Lourdes Parreiras; GRUNBERG, Evelina; MONTEIRO, Adriane Queiroz. **Guia básico de Educação Patrimonial**. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Museu Imperial, 1999.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades: uma visão do desenvolvimento urbano brasileiro**. Rio de Janeiro: IBGE, 1996. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/campo-grande>. Acesso em: 28 abr. 2025.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Educação patrimonial: histórico, conceitos e processos**. Brasília, 2014. Disponível em: https://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Educacao_Patrimonial.pdf. Acesso em: 29 mar. 2025.

IPHAN. Educação Patrimonial: histórico, conceitos e processos. Brasília: **Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Volume 3, Número 2, 2014.

IPHAN. **Patrimônio cultural**. Disponível em: <https://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/218>. Acesso em: 29 mar. 2025.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexos sobre a sua preservação**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 436 p, 1998.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Questões Teóricas Relativas à Preservação de Edifícios Industriais. **Desígnio Revista de História da Arquitetura e do Urbanismo**. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – USP/Annablume, n. 1, março, 2004.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação. Patrimônio: **Revista Eletrônica do Iphan**, Brasília, v. 4, 2006. Disponível em: <https://portal.iphan.gov.br>. Acesso em: 2 abr. 2025.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: problemas teóricos de restauro**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Unicamp, 2014.

LIMA, T. **Caminhos de Ferro: oficinas educativas no Rio Grande do Sul**. Educação e Cultura, 2021.

LÜDKE, Menga; ANDRÉ, Marli. **Pesquisa em educação: abordagens qualitativas**. São Paulo: E.P.U., 1986.

MACHADO, Flavia Cristina Albuquerque Palhares; CASTILHO, Maria Augusta de; YONAMINE, Sérgio Seiko. A ferrovia e a construção do espaço social de Campo Grande-MS. **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**, v. 27, n. 40, p. 17-17, 2020. Disponível em: <https://periodicos.pucminas.br/Arquiteturaeurbanismo/article/view/22636>. Acesso em: 28 abr. 2025.

MAGALHÃES, Aloísio. **E triunfo?: a questão dos bens culturais no Brasil**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

MARQUES, H. G. **Memória e transformação urbana: uma análise do patrimônio ferroviário em Campo Grande-MS**. 2014. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

MARTINS JÚNIOR, Carlos; TRUBILIANO, Carlos Alexandre Barros. Campo Grande na rota da “Marcha para Oeste”. In: NUÑES, Ángel; PADOIN, Maria Medianeira; OLIVEIRA, Tito Carlos Machado de (orgs.). **Dilemas e diálogos platinos: relações e práticas socioculturais**. Dourados: Editora UFGD, 2010. v. 2, p. 389–412.

MARTINS, F. Revitalização de Estruturas Ferroviárias. **Cadernos de Arquitetura**, 2014.

MATOS, G. C. **A Transformação do Espaço: ensaios sobre a indústria e a cidade em São Paulo**. São Paulo: Editora Hucitec, 1981.

MATOS, Lucina Ferreira. A entrada da Rede Ferroviária no campo da preservação do patrimônio público nacional. **Revista CPC**, v. 14, n. 27, p. 86-113, 2019.

MATOS, O. N. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. São Paulo: Pontes, 1990.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. São Paulo, Ed. Alfa-Omega, 1974.

MENEGUELLO, C. Industrial heritage in Brazil -approaches and perspectives, 2006. In: **XIII International Congress of The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH)**, Terni- Itália XIII International Congress of The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH).

MENEGUELLO, C. **Patrimônio industrial como tema de pesquisa**. In: I Seminário Internacional História do Tempo Presente-ISSN 2237 4078. 2014.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de *et al.* A cidade como bem cultural: áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance da preservação do patrimônio ambiental urbano. **[Debate]**. Patrimônio: atualizando o debate, 2006.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. Estação ferroviária: “lugar-de-memória” das cidades brasileiras. **Revista Espaço e Geografia**, p. 781: 804-781: 804, 2013.

MONTEIRO, Ana Maria F.C. Aulas de História: questões do/no tempo presente. **Educar em Revista**. Curitiba, n.58, p.165-182, out./dez.2015.

MORAIS, S. S. **Preservação do patrimônio histórico ferroviário da RFFSA**. Seminário Patrimônio Histórico e Cultural Ferroviário, Brasília: Finatec, 2007.

MORIN, Edgar. **A cabeça bem-feita: repensar a reforma, reformar o pensamento**. 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

NORA, P. *et al.* Entre memória e história: a problemática dos lugares. Projeto História: **Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, v. 10, 1993.

OLIVEIRA, A. J. **As linhas do progresso: a estrada de ferro Goiás e a ascensão da cidade de Araguari 1920-1950**. 2005. Dissertação (Mestrado em Geografia) Universidade Federal de Goiás, Catalão: 2005.

OLIVEIRA, C. A. P. **Educação Patrimonial no Iphan** - Monografia (Especialização) Escola Nacional de Administração Pública (ENAP). Brasília, 2011.

OLIVEIRA, E. R. de. **Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar**, v.I e II. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019 e 2020.

OLIVEIRA, E. R. de. Patrimônio ferroviário do Estado de São Paulo: as condições de preservação e uso dos bens culturais. **Projeto História (PUCSP)**, 2010, v.40, p.179-203.

OLIVEIRA, J. **Tecnologias Digitais na Educação Patrimonial**. Estudos Culturais, 2019.

PEREIRA, J. **Memória e Identidade Cultural nas Ferrovias**. História & Cultura, 1998.

PEREIRA, M. Trilhos do Conhecimento: Um Projeto Educacional em São Paulo. **Revista de Educação**, 2019.

PIRAJÁ, Rennan Vilhena; OLIVEIRA, Arão Davi. Conjunto dos ferroviários de Campo Grande – MS: um estudo de caso de desenvolvimento local. Fórum Ambiental da Alta Paulista, v. 10, n. 9, p. 16–30, 2014. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Arao-Davi-Oliveira/publication/273492303_CONJUNTO_DOS_FERROVIARIOS_DE_CAMPO_GRANDE_MS_UM_ESTUDO_DE_CASO_DE_DESENVOLVIMENTO_LOCAL/links/6421e7c866f8522c38da114a/CONJUNTO-DOS-FERROVIARIOS-DE-CAMPO-GRANDE-MS-UM-ESTUDO-DE-CASO-DE-DESENVOLVIMENTO-LOCAL.pdf. Acesso em: 28 abr. 2025.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó; ARRUDA, José Jobson de A. **Uma ferrovia entre dois mundos: a EF Noroeste do Brasil na construção histórica de Mato Grosso (1918-1956)**. 2004.

REVISTA DO IPHAN, nº 30, 2002, p. 279. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/RevPat30_m.pdf. Acesso em: 20 jul. 2024.

RIBEIRO, F. R.; MEDEIROS, Ana Elisabete de Almeida. Memórias ferroviárias de Brasília. URBANA: **Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**, Campinas, SP, v. 10, n. 3, p. 498–526, 2019. DOI: 10.20396/urbana.v10i3.8651995. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8651995>. Acesso em: 20 jul. 2024.

RIBEIRO, R. O Brasil ‘inventado’ por Varnhagen. **Jornal da UNICAMP**. Pag. 04. Campinas, 28/09 a 4/10 de 2009. Entrevista concedida a Manuel Alves Filho. Disponível em: http://www.unicamp.br/unicamp/unicamp_hoje/ju/setembro2009/ju443pdf/Pag04.pdf < acesso em: 30. mar. 2024

RUFINONI, M. R. **Patrimônio industrial ameaçado: o Cotonifício Rodolfo Crespi**. Arqueologia Industrial, 2005, vol. 1, n. 1-2, p. 73-88.

RÜSEN, J. Razão Histórica. **Teoria da História: os fundamentos da ciência histórica**. Brasília: UnB, 2007.

SANTOS, C. N. F. Preservar não é tombar. Renovar não é por tudo abaixo. **Revista Projeto**, São Paulo, n. 86, 1986.

SANTOS, J. W. **A escola e os trilhos**: contribuições entre patrimônio ferroviário e ensino de história. 2022.

SANTOS, João Henrique dos. **Da invisibilidade ao protagonismo**: reabilitação da antiga esplanada ferroviária de Campo Grande/MS. 2018. Disponível em: https://bdtd.ibict.br/vufind/Record/UFBA-2_d6e94494c891ba274357e615c39ae41a. Acesso em: 30 mar. 2025.

SANTOS, L. **Abordagens interdisciplinares no estudo do patrimônio ferroviário**. Estudos Culturais, 2002.

SCHMIDT, M. A. Saber escolar e conhecimento histórico? **HISTÓRIA & ENSINO**, Londrina, v. 11, jul. 2005

SILVA, A.R. Educação **Patrimonial no ensino de história**: a feira livre como espaço de aprendizagem histórica. Mogi Guaçu/SP: Editora BookBec, 2021.

SILVA, M. A. Arquitetura das Estações Ferroviárias Brasileiras. **Revista de Patrimônio**, 2005.

SILVEIRA, F.; BEZERRA, M. Educação Patrimonial: perspectivas e dilemas. In: LIMA FILHO, M.; CORNELIA, E.; BELTRÃO, J. F. (Eds.). **Antropologia e Patrimônio Cultural**. Diálogos e desafios contemporâneos. Blumenau: Nova Letra, 2007. p. 81–97.

SIQUEIRA, Lucília Santos. Educação Patrimonial e Ensino de História nas áreas metropolitanas. **Revista História Hoje**, v. 8, p. 302-325, 2019.

SOUZA, R. **Estação Cultural**: Revitalização e Educação em Minas Gerais. Patrimônio & Sociedade, 2020.

SOUZA, R. **Impactos Socioeconômicos da Revitalização Ferroviária**. Desenvolvimento e Sociedade, 2009.

TARTARINI, N. Patrimônio Cultural: Uma Questão de Perspectiva. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2005. In: OLIVEIRA, E. R. de. **Patrimônio ferroviário do Estado de São Paulo**: as condições de preservação e uso dos bens culturais. Projeto História (PUCSP), v.40, 2010, p.179-203.

TENÓRIO, Nivaldo Corrêa. O Ensino no Brasil: da República Velha à Reforma Francisco 119 Campos – Uma releitura. **Revista Espaço Acadêmico**, nº 92, janeiro de 2009.

TOLEDO, Maria Aparecida L. T.A Disciplina de História no Império Brasileiro. **Revista HISTEDBR On-line**, Campinas, n.17, p. 1 - 10, mar. 2005. Disponível em <http://www.histedbr.fe.unicamp.br/revista/revis/revis17/art01_17.pdf> acesso em 01 abr. 2024

TOLENTINO, Álvaro (Org). **Educação patrimonial**: reflexões e práticas, João Pessoa: Superintendência do Iphan na Paraíba, 2012.

TRUBILIANO, Carlos Alexandre Barros. A cidade e a ferrovia: Campo Grande (MS) e a Noroeste do Brasil. Urbana: **Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**, Campinas, v. 4, n. 1, p. 104–123, jan./jun. 2012. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8635102>. Acesso em: 17 abr. 2025.

VYGOTSKY, Lev Semenovitch. **A formação social da mente**: o desenvolvimento dos processos psicológicos superiores. 6. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

WEINGÄRTNER, A. Antonia dos Santos. Campo Grande - o impulso do desenvolvimento nas rotas de gado, nos trilhos do trem e nos caminhos do Mercosul. **Arca**, Campo Grande, n. 5, p. 3- 9, outubro, 1995.

ANEXO A- QUESTIONÁRIO APLICADO AOS ALUNOS

Turma: _____

1. Quando você ouve a palavra "ferrovia", o que vem à sua mente?

- Escreva o que você lembra ou pensa sobre isso.

2. Você conhece alguma construção ou algum local relacionado à ferrovia perto de onde mora?

- Marque as opções que você conhece:

- ☐ Trilhos de trem

- ☐ Casa de ferroviário

- ☐ Estação de trem

- ☐ Ponte ferroviária

- ☐ Outros: _____

- Descreva o que você sabe sobre esse lugar.

3. Você já visitou algum desses lugares relacionados à ferrovia?

- Marque os locais que você já visitou:

- ☐ Estação de trem

- ☐ Trilhos ou antigos trilhos de trem

- ☐ Museu ou exposição sobre ferrovias

- ☐ Outros: _____

- Conte como foi a sua visita.

4. Em sua escola ou nas aulas de história, você já aprendeu sobre o patrimônio ferroviário?

- Se sim, descreva o que aprendeu e o que achou mais interessante.

5. Você acha importante cuidar e preservar esses lugares que fazem parte do patrimônio ferroviário?

- Explique por que acha importante ou não, e como isso pode impactar a cidade.