



PELOS TRILHOS (VIRTUAIS) DA MEMÓRIA: PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E EDUCAÇÃO PATRIMONIAL EM MATO GROSSO DO SUL

Gislaine Oliveira Klitzke
Secretaria de Estado de Educação de Mato Grosso do Sul, Brasil
gisaklitzke75@gmail.com

Andrey Minin Martin
Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Brasil
andrey.martin@ufms.br

RESUMO

Os caminhos do patrimônio cultural têm alçado uma importante presença dentro da Educação Básica. Parcerias entre instituições de preservação e a rede educacional tem gestado, em todo país, projetos que evidenciam sua inserção no cotidiano, de variadas formas. O objetivo deste trabalho é apresentar o patrimônio ferroviário de Campo Grande/MS e suas possibilidades para o ensino de História na Educação Básica. Centrado nos anos finais do Ensino Fundamental II nesta cidade, investiga-se como o patrimônio ferroviário está inserido na *urbs* e contribui na apreensão de elementos do conhecimento histórico local e educação patrimonial. A partir de documentos desta memória ferroviária, em diálogo com o currículo escolar e questionários semiabertos junto aos alunos, evidenciamos como a realização de intervenções didáticas que incorporam espaços virtuais, como *google street*, podem contribuir para o fortalecimento da educação patrimonial e o ensino de História. Em uma cidade na qual as transformações urbanas pressionam uma importante e histórica presença ferroviária, o uso destes espaços virtuais somados a projetos físicos nos convida a captar percepções e experiências desta temática no ensino básico.

Palavras-chave: Ensino de História; Patrimônio Ferroviário; Educação Patrimonial; Campo Grande/MS.

POR LOS RAÍLES (VIRTUALES) DE LA MEMORIA: PATRIMONIO FERROVIARIO Y EDUCACIÓN SOBRE EL PATRIMONIO EN MATO GROSSO DO SUL

RESUMEN

El patrimonio cultural se ha convertido en una parte importante de la educación primaria. Las asociaciones entre las instituciones de preservación y la red educativa han dado lugar a proyectos en todo el país que ponen de relieve su inclusión en la vida cotidiana de diversas maneras. El objetivo de este trabajo es presentar el patrimonio ferroviario de Campo Grande/MS y sus posibilidades para la enseñanza de la historia en la educación primaria. Centrándose en los últimos años de la escuela primaria en esta ciudad, se investiga cómo el patrimonio ferroviario se inserta en la ciudad y contribuye a la aprehensión de elementos del conocimiento histórico local y de la educación patrimonial. A partir de documentos de esta memoria ferroviaria, en diálogo con el currículo escolar y cuestionarios semiabiertos con alumnos, se muestra cómo intervenciones didáticas que incorporan espacios virtuales, como *google street*, pueden contribuir a fortalecer la educación patrimonial y la enseñanza de la historia. En una ciudad donde las transformaciones urbanas presionan sobre una importante e



histórica presença ferroviária, o uso de estes espaços virtuais somados a projetos físicos nos invita a captar percepções e experiências sobre este tema na educação primária.

Palabras clave: Enseñanza de la Historia; Patrimonio Ferroviario; Educación Patrimonial; Campo Grande/MS.

ALONG THE (VIRTUAL) RAILS OF MEMORY: RAILWAY HERITAGE AND HERITAGE EDUCATION IN MATO GROSSO DO SUL

ABSTRACT

Cultural heritage has become an important part of basic education. Partnerships between preservation institutions and the educational network have created projects all over the country that highlight its inclusion in everyday life in a variety of ways. The aim of this paper is to present the railway heritage of Campo Grande/MS and its possibilities for teaching history in primary education. Focusing on the final years of elementary school in this city, it investigates how the railway heritage is inserted into the city and contributes to the apprehension of elements of local historical knowledge and heritage education. Based on documents from this railway memory, in dialogue with the school curriculum and semi-open questionnaires with students, we show how didactic interventions that incorporate virtual spaces, such as google street, can contribute to strengthening heritage education and history teaching. In a city where urban transformations are putting pressure on an important and historic railway presence, the use of these virtual spaces in addition to physical projects invites us to capture perceptions and experiences of this theme in primary education.

Keywords: History Teaching; Railway Heritage; Heritage Education; Campo Grande/MS.

LE LONG DES RAILS (VIRTUELS) DE LA MEMOIRE: PATRIMOINE FERROVIAIRE ET EDUCATION AU PATRIMOINE DANS LE MATO GROSSO DO SUL

RÉSUMÉ

Le patrimoine culturel est devenu un élément important de l'enseignement primaire. Les partenariats entre les institutions de conservation et le réseau éducatif ont donné lieu à des projets dans tout le pays qui mettent en évidence son intégration dans la vie quotidienne de diverses manières. L'objectif de cet article est de présenter le patrimoine ferroviaire de Campo Grande/MS et ses possibilités d'enseignement de l'histoire dans l'enseignement primaire. En se concentrant sur les dernières années de l'école primaire dans cette ville, il étudie comment le patrimoine ferroviaire est inséré dans la ville et contribue à l'appréhension des éléments de la connaissance historique locale et de l'éducation au patrimoine. Sur la base de documents de cette mémoire ferroviaire, en dialogue avec le programme scolaire et des questionnaires semi-ouverts avec les élèves, nous montrons comment des interventions didactiques qui intègrent des espaces virtuels, tels que google street, peuvent contribuer à renforcer l'éducation au patrimoine et l'enseignement de l'histoire. Dans une ville où les transformations urbaines exercent une pression sur une présence ferroviaire importante et historique, l'utilisation de ces espaces virtuels en plus des projets physiques nous invite à saisir les perceptions et les expériences de ce thème dans l'enseignement primaire.



Mots-clés: Ensino de l'Histoire; Patrimoine Ferroviaire; Éducation au Patrimoine; Campo Grande/MS.

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).

Nas últimas décadas, a cidade de Campo Grande, Mato Grosso do Sul, 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 em suas possibilidades junto ao ensino de História.

Diante dessa perspectiva, este trabalho busca analisar como o patrimônio ferroviário de Campo Grande pode ser problematizado no ensino de História, fortalecendo a identidade local e promovendo um debate patrimonial entre os estudantes. Dentro de um campo historiográfico amplo, 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, que produzem um mote de importantes produções (Choay, 2001; Kühl, 1998; Oliveira, 2010; Santos, 1986) que continuam latentes em novas pesquisas.

Tendo como aporte documentos do IPHAN, da memória ferroviária local e por meio de questionário, a pesquisa foi conduzida junto aos alunos da Escola Municipal Professora Maria Lúcia Passarelli, localizada na região periférica¹ 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.

¹ É importante destacar que, neste trabalho e seguindo as considerações de Meneses *et al.* (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. Neste trabalho enfatizamos que o uso de “periferia” nesse contexto diz respeito exclusivamente à localização geográfica, e não às questões socioeconômicas típicas, como marginalização ou desigualdade, como na obra referencial. Ele argumenta que, mesmo as áreas periféricas, assim como as centrais, devem ser reconhecidas e valorizadas pelo seu potencial cultural e patrimonial.



CAMPO GRANDE E O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: A REDE FERROVIÁRIA E SUAS IMPLICAÇÕES NA MEMÓRIA URBANA

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.

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.

Adentrando os meandros da história local, o processo de tombamento do Complexo Ferroviário de Campo Grande representou 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. Ao 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.

Implantada no início do século XX no estado, a ferrovia Noroeste do Brasil, a NOB² não apenas transformou a infraestrutura e a dinâmica social da região, como também deixou marcas indeléveis no imaginário coletivo e na paisagem urbana, como pontuado por Matos (1974), em que se pode compreender como o patrimônio industrial vai além dos trilhos:

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 Grande³ presenciou importantes transformações, impulsionadas pela chegada da ferrovia, intensificação da pecuária e instalação de quartéis, que

² 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, Arruda, 2004).

³ A cidade, que hoje é a capital de Mato Grosso do Sul, com cerca de 900 mil habitantes (dados IBGE), 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 cardiais, quadras em formato de xadrez, largas avenidas e uma praça central, com o objetivo de modernizar e civilizar o espaço urbano (Trubiliano e Martins Júnior, 2009; Gardin, 1997).



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.

Segundo Trubiliano (2012), 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, no estado de São Paulo, 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 ocuparem e desenvolver esse vasto território ainda pouco explorado (Weingärtner, 1995).

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). 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).

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 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, 2000).

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 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.

Logo, seu símbolo máximo, a estação ferroviária desempenhou uma função importante no desenvolvimento da futura capital e é um símbolo significativo da história do complexo ferroviário de Campo Grande. Sua presença e permanência atravessam o tempo em distintas fases, desde seu pleno uso original (figura 01) passando por sua desativação até o processo de restauro (figura 02) e o atual uso como sede da Guarda Municipal.

FIGURA 1 – Estação entre os anos de 1916 e 1924



Fonte: Arruda (2000).

FIGURA 2 – A estação Ferroviária na década de 90/2000



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 3). 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 3 – Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul e Memorial dos Prefeitos “Carlos Miguel Mônaco”



Fonte: Autor (2024).

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. Um dos lugares de encontros e passeios dentro da cidade, conhecida como “Orla Morena” (Figura 4), por exemplo, é um dos casos bem-sucedidos desse projeto, conforme divulgado em 2012 na imprensa local: “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”⁴.

FIGURA 4 – “Orla Morena”



Fonte: Autor (2024).

É importante reiterar que a presença de parte deste patrimônio industrial urbano, como os trilhos, prédios e áreas associadas ao complexo ferroviário se deve a um movimento iniciado décadas antes. Ocorre que o processo de privatização e desativação dos trens de passageiros, em meados da década de 1990, ameaçava ainda mais o abandono e desaparecimento da ferrovia. Logo, a fim de salvaguardar tais elementos, grupos e movimentos locais pressionaram o poder público a iniciar o movimento de tombamento que, sob a gestão do prefeito Juvêncio Cesar da Fonseca, deu início a este processo em diversas áreas associadas ao complexo ferroviário. Entre os bens tombados pelo Decreto Municipal nº 3249, de 13 de maio de 1996, legislação já pontuada, destacam-se a Vila Noroeste, a Rua Dr. Ferreira, bem como os imóveis localizados

⁴ 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>. Acesso em: 29 mar. 2025.



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 (figura 5).

FIGURA 5 – Vista aérea do Complexo Ferroviário de Campo Grande



Fonte: Google Street View (2024).

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 geográfica, mas também simbólica, 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 do complexo 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. Mas esta realidade alçou novas possibilidades nos últimos anos, como veremos.



PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NA EDUCAÇÃO BÁSICA: PROPOSTAS E AÇÕES

A motivação para esta pesquisa 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 dos cadernos didáticos 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 centro deste trabalho 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 dispostos pela cidade que ainda não receberam reconhecimento oficial, busca-se entender como a ferrovia moldou o desenvolvimento urbano e social da cidade, bem como seus impactos em regiões não centrais da urbe.

Conjuntamente, muitos estudos, como o de Santos (2018), corroboram para 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.

E um dos caminhos tem na educação patrimonial amplas possibilidades. Concebida como um processo de formação que visa sensibilizar e conscientizar a sociedade acerca da importância do patrimônio cultural, incentiva 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 de Campo Grande, conjuntamente com o IPHAN, 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.

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 elaborarem 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) (quadro 01)⁵, 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).

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."

⁵ Devemos ressaltar que a construção da BNCC 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.



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) (org. autores).

E neste caso, a Escola Municipal Professora Maria Lúcia Passarelli é um profícuo ponto de partida significativo para tais possibilidades. Os alunos dessa região, distante do que se é considerado “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.

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.

Para superar essas lacunas e distanciamentos, é fundamental o uso de recursos que sensibilizem ou possibilitem gradual interesse. Atualmente, muitas atividades ligadas a jogos e trilhas virtuais tem se mostrado eficazes 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 (figura 6), 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-MS, 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, realizando 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.

FIGURA 6 – Visita de alunos da REME na Esplanada Ferroviária



Fonte: Autores (2024).

Logo, a produção de materiais e novas formas de aproximação são necessárias, fortalecendo as atividades e parcerias realizadas. Assim, como um dos obstáculos, por vezes, é justamente o deslocamento e logísticas para muitas turmas, o uso de ferramentas e materiais



pedagógicos digitais tem se mostrado como recursos que, para além de anular ações existentes, podem complementar situações lacunares para muitas escolas, por exemplo.

A integração por meio de jogos ou de outras atividades pedagógicas — presenciais ou em formato digital — voltadas ao patrimônio ferroviário podem 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 material 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.

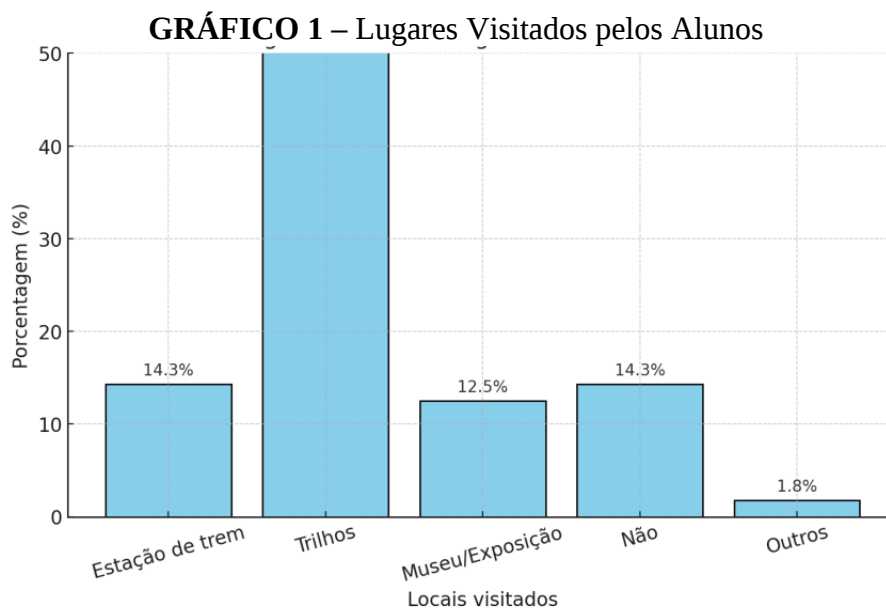
E para buscarmos exercitar possibilidades, realizamos uma atividade a partir de experiências com mapas virtuais pela cidade de Campo Grande. Para tanto, realizamos algumas amostragens diagnósticas por meio de uma roda de conversa em sala, de forma ampla e geral, a fim de permitir que os alunos expressassem 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.

Conjuntamente, realizamos questionários semiestruturados, visando apreender um pouco mais sobre as experiências e trajetórias dos alunos ante o tema proposto. Entre um rol de quatorze questões, foram analisados aspectos sobre o conhecimento dos elementos patrimoniais, suas percepções cotidianas, bem como, sobre aspectos de visita a lugares relacionados à ferrovia (Gráfico 1).

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.



Fonte: Autores (2024).

Essa percepção limitada do patrimônio ferroviário pode estar relacionada ao processo de retirada parcial 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 do processo de retirada, entre 2004 e 2007, 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.

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 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.

Na continuidade dos debates e 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.

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.

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.

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.

A pesquisa evidenciou 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.

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".

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.

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.

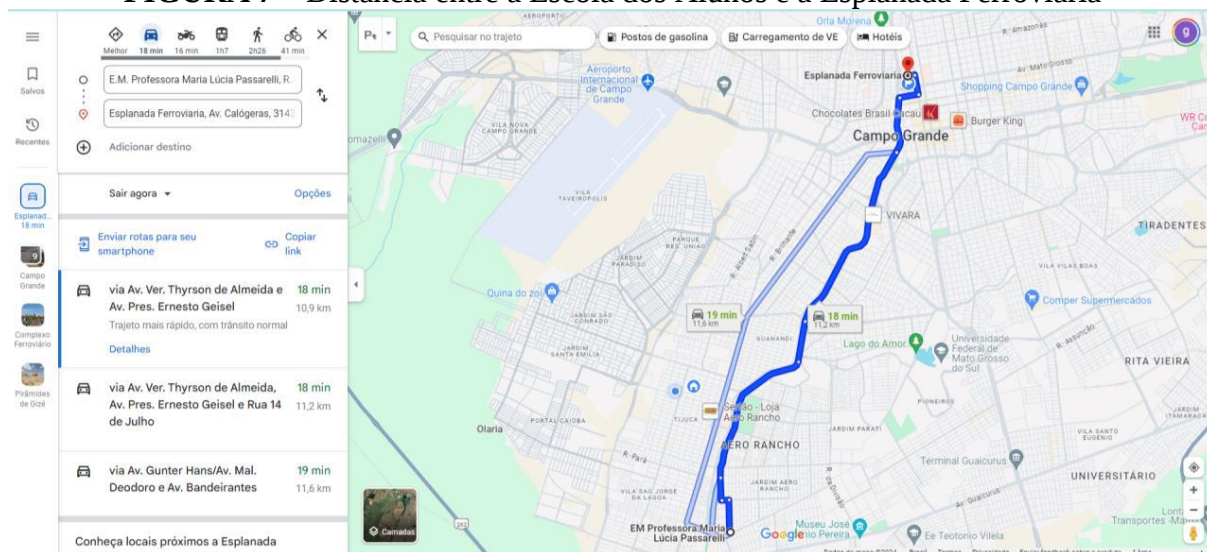
Como um dos encaminhamentos da pesquisa, foi desenvolvido um material didático, cuja proposta é a realização de um roteiro virtual de exploração do patrimônio ferroviário de Campo Grande/MS. Dialogando com o uso de aplicativos como *Google Maps* e *Google Street View*; Bússola/georreferenciamento virtual, tendo em vista a realidade possível dentro da estrutura da educação básica, foi produzido um modelo de atividade 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.

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 visitação 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 7), 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 7 – Distância entre a Escola dos Alunos e a Esplanada Ferroviária



Fonte: Google Maps (2024), adaptado pelos autores.

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.

Exemplos de pontos para um 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.

- 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.

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

Muitos caminhos e possibilidades podem ser construídos a partir desta prática. Entre partilhas e descobertas, questões podem ser produzidas para o debate: Por que certas construções foram preservadas e outras não? De que forma o poder público e a sociedade civil atuam na proteção do patrimônio local? Elementos como identidade, memória e patrimônio estimulam reflexões sobre o valor histórico e a função sociocultural dessas estruturas na cidade. 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.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

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 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.

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. Entendemos 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.

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.

Desta forma, 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.



REFERÊNCIAS

ARRUDA, Ângelo. M. Vieira de. A difusão da arquitetura moderna em Campo Grande. **Ensaio e Ciência**, Campo Grande, v. 4, n. 3, 2000, p. 25-54.

ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira. **História da arquitetura de Mato Grosso do Sul - origens e trajetórias**. Campo Grande: Edição do Autor, 2000.

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

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 out. 2017.

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

GARDIN, Cleonice. **Campo Grande: entre o sagrado e o profano**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade de São Paulo, São Paulo, 1997.

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.

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

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Educação patrimonial: histórico, conceitos e processos**. Brasília, 2012. Disponível em: https://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Educacao_Patrimonial.pdf. 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, 1998.

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.



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, 2020, p. 17-17.

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.

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

MENEGUELLO, Cristina. **Patrimônio industrial como tema de pesquisa**. In: I Seminário Internacional História do Tempo Presente. Udesc, Florianópolis, 2014.

OLIVEIRA, Eduardo Romero 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.

PIRAJÁ, Rennan Vilhena; OLIVEIRA, Arão Davi. Conjunto dos ferroviários de Campo Grande – MS: um estudo de caso de desenvolvimento local. **Revista Fórum Ambiental da Alta Paulista**, v. 10, n. 9, 2014, p. 16–30.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **Uma ferrovia entre dois mundos**: a EF Noroeste do Brasil na construção histórica de Mato Grosso (1918-1956). Campo Grande, EdUFMS, 2004.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. Preservar não é tombar. Renovar não é por tudo abaixo. **Revista Projeto**, São Paulo, n. 86, 1986.

SANTOS, João Henrique dos. **Da invisibilidade ao protagonismo**: reabilitação da antiga esplanada ferroviária de Campo Grande/MS. Mestrado. UFBA, Bahia, 2018.

SIQUEIRA, Lucília Santos. Educação Patrimonial e Ensino de História nas áreas metropolitanas. **Revista História Hoje**, v. 8, 2019, p. 302-32.

TRUBILIANA, CARLOS; JUNIOR, Carlos Martins . O progresso chega ao Sertão: Transformações Urbanas em Campo Grande no início do século XX. **Revista de História Regional**, v. 3, 2009, p. 4.

WEINGÄRTNER, A. Antônia 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, 1995, p. 3- 9, outubro.

Recebido em: 28 de outubro de 2025.

Aceito em: 08 de dezembro de 2025.