

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA SOCIAL**

LARISSA EMILIA MONTE MORANDI

**ENTRE O PERMANENTE E O EFÊMERO: a esplanada ferroviária de Campo Grande
e suas múltiplas temporalidades e espacialidades**

**Campo Grande
2025**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA SOCIAL**

LARISSA EMILIA MONTE MORANDI

**ENTRE O PERMANENTE E O EFÊMERO: a esplanada ferroviária de Campo Grande
e suas múltiplas temporalidades e espacialidades**

Relatório final apresentado à banca examinadora
no Programa de Pós-Graduação em Antropologia
Social da Faculdade de Ciências Humanas da
Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
como parte dos requisitos para obtenção do
título de Mestre em Antropologia Social.

Orientador: Francesco Romizi

Coorientador: Guilherme Rodrigues Passamani

**Campo Grande
2025**

AGRADECIMENTOS

Este trabalho foi realizado com o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001. Agradeço pelo suporte financeiro que possibilitou minha dedicação integral à pesquisa e à formação acadêmica durante o mestrado.

Chegar até aqui foi um processo marcado por atravessamentos intensos, permeado por dúvidas, descobertas e afetos.

Agradeço, em especial, à arquiteta Rayssa Moraes, por ter me apresentado a ideia que deu origem a esta pesquisa. Com sua sensibilidade ao conceito de Arquitetura Efêmera, ela me mostrou — ainda que de forma não intencional — que “efêmero” é muito mais do que uma palavra bonita no dicionário: é também o concreto desfeito. E que, mesmo em breves encontros, uma simples conversa pode modificar o rumo de uma trajetória. Porque os efêmeros também sabem ser inesquecíveis e belos — como certas arquiteturas. Como bem escreveu Drummond, *as coisas findas, muito mais que lindas, essas ficarão*.

Ao meu orientador, Francesco Romizi, agradeço pela confiança, pelo olhar atento e pelas provocações teóricas que deram profundidade a este percurso. Sobretudo, agradeço pela paciência diante das dificuldades que se impuseram ao longo do caminho.

Ao meu coorientador, Guilherme Passamani, agradeço pelas contribuições fundamentais. Seu conhecimento sobre a Esplanada, seu entusiasmo pelo carnaval e sua atuação junto à cultura e história de Campo Grande enriqueceram significativamente esta pesquisa.

À banca examinadora, minha sincera gratidão pelas leituras generosas e pelas contribuições valiosas que fortaleceram esta dissertação desde a qualificação.

Aos professores e professoras do Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, agradeço por cada aula, escuta e provocação crítica que contribuíram para a minha formação.

Ao professor Antonio Hilário — que, junto ao professor Francesco, me apresentou às teorias antropológicas, fundamentais para minha inserção neste campo, mesmo vinda de outra área.

Aos professores Álvaro Banducci e Mara Aline, pela ampliação do olhar sobre turismo, fronteiras e os imaginários pantaneiros, que trouxeram novas perspectivas ao meu percurso.

À professora Raquel Duran, pelas contribuições na disciplina de Métodos e pelas sugestões que me levaram à Antropologia dos Museus, das Artes e das Emoções.

Ao professor Ricardo Cruz, por compartilhar autores e saberes em Teorias Antropológicas II.

Ao professor Asher Brum, por abrir caminhos para novas linguagens na Antropologia e por reconhecer, nas cenas de cinema que tanto me tocam, possibilidades de análise antropológica.

À professora Priscila Lini, pela generosidade nos materiais de leitura, pelos conhecimentos compartilhados sobre Antropologia Forense e Direitos Humanos e pelas conversas que me marcaram. Não esquecerei jamais que memória e nostalgia são distintas — e que, em cada perfume, há uma nota amarga, assim como em cada cadáver exala algo doce.

Aos colegas de mestrado — em especial Beatriz Bogarim e Jhemerson Silva —, agradeço por todo o apoio nas incertezas acadêmicas e pelos encontros que trouxeram risadas e conquistas compartilhadas. A jornada se tornou mais leve por ter sido vivida ao lado de vocês.

Às pessoas da Esplanada Ferroviária, que dividiram comigo histórias, memórias e afetos, meu mais profundo agradecimento. Em especial, ao gentil ex-ferroviário Edmar Panassolo, que compartilhou com generosidade suas lembranças e experiências.

À minha família, pelo amor constante, apoio e paciência nos momentos difíceis. Em especial, à minha mãe, que nunca me deixou desistir. E ao meu avô, que partiu deste plano pouco antes da defesa, mas permanece, para sempre, em meu coração. Acredito que ele também era efêmero — não porque se foi, mas porque prezava, acima de tudo, sua liberdade. Hoje, viaja para além das estradas e dos céus que tanto amou.

À Talita, por todo o amor, cuidado e apoio ao longo de quase todo este processo. Nunca esquecerei o quanto fez por mim. Obrigada por estar presente.

A todos os caminhos e pessoas que se tornaram passageiros, mas que me ensinaram que o efêmero também é uma construção simbólica — e, muitas vezes, necessária.

Por fim, agradeço a mim mesma, por ter persistido mesmo quando tudo parecia ruir. Este trabalho também é testemunho da minha resistência.

*“A marcha alegre se espalhou na avenida e insistiu
A Lua cheia que vivia escondida surgiu
Minha cidade toda se enfeitou
Pra ver a banda passar cantando coisas de amor*

*Mas para meu desencanto
O que era doce acabou
Tudo tomou seu lugar
Depois que a banda passou.”*

— Chico Buarque — “A Banda”

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa da NOB – início dos anos 1950.....	19
Figura 2 – Estação Ferroviária de Campo Grande na década de 1940.....	21
Figura 3 – Foto aérea da Esplanada – década de 1930.....	22
Figura 4 – Movimento de passageiros em plataforma ferroviária da NOB.....	27
Figura 5 – Detalhe do relógio da Estação Ferroviária de Campo Grande, instalado em 1914 e Fachada principal da Estação Ferroviária de Campo Grande com destaque para o relógio	28
Figura 6 – Ferroviários em frente à plataforma da estação, década de 1970.....	36
Figura 7 – Caixa térmica utilizada pelos antigos ferroviários e frequentadores da Esplanada para armazenar alimentos compartilhados durante os encontros semanais	45
Figura 8 – Acervo fotográfico de Edmar Panassolo, com registros que mesclam a dimensão familiar e os ofícios ferroviários.....	48
Figura 9 – Corredor interno e porta original da antiga estrutura ferroviária onde reside Edmar Panassolo ...	51
Figura 10 – Cadeiras ferroviárias preservadas da casa de Edmar Panassolo.....	51
Figura 11 – Parede expositiva da casa de Edmar Panassolo, com fotografias e objetos afixados.....	52
Figura 12 – Objetos preservados por Edmar Panassolo: buzina ferroviária.....	53
Figura 13 – Objetos preservados por Edmar Panassolo: máquina de escrever e telefone de parede....	54
Figura 14 – Objetos preservados por Edmar Panassolo: relógio analógico e prego de trilho	54
Figura 15 – Mapa da área tombada da Esplanada Ferroviária, distribuído no passeio noturno do programa Educa IPHAN durante a Semana do Patrimônio.....	57
Figura 16 – Vagão histórico de passageiros na Esplanada Ferroviária de Campo Grande (MS).....	61
Figura 17 – A Rotunda da antiga estação ferroviária de Campo Grande	62
Figura 18 – Conjunto de registros da Rotunda da antiga estação	63
Figura 19 – Carnaval de Rua na Esplanada Ferroviária de Campo Grande, com apresentação do bloco Capivara Blasé.....	72
Figura 20 – Fachada da estação em dia comum, evidenciando o contraste entre uso festivo e cotidiano.....	73
Figura 21 – Antiga sede da Urgente Companhia, na Rua Dr. Temístocles, Esplanada Ferroviária de Campo Grande.....	74
Figura 22 – Integrantes e foliões do bloco Capivara Blasé durante desfile no Carnaval de Rua da Esplanada Ferroviária	75
Figura 23 – Casais dançando ao som de forró durante a Capivara Caipira, no gramado da Esplanada Ferroviária.....	77
Figura 24 – Palco da Capivara Caipira com apresentação musical e cenografia alusiva à identidade visual do bloco.....	77
Figura 25 – Presença do “Velho do Rio” durante a Capivara Caipira, em Campo Grande (MS)	78
Figura 26 – Feira Criativa “O Balaio” na Esplanada Ferroviária de Campo Grande.....	81
Figura 27 – Monumento do sobá em frente à Feira Central de Campo Grande, símbolo do prato reconhecido como patrimônio cultural imaterial da cidade.....	83
Figura 28 – Fachada do Ponto Bar durante o Carnaval de Rua na Esplanada Ferroviária.....	85
Figura 29 – Público acompanhando jogos da Copa do Mundo no Ponto Bar	86
Figura 30 – Anúncio de transmissão da cerimônia do Oscar, no Ponto Bar	86
Figura 31 – Mural em homenagem a José Dias, proprietário do Bar Zé Carioca, na esquina da Avenida Mato Grosso com a Calógeras.....	87
Figura 32 – Galpão da antiga estação ferroviária convertido em bazar popular.....	87
Figura 33 – Galpão da antiga estação ressignificado como espaço cultural.....	88

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	9
1.1	Proposta da dissertação	12
1.2	Justificativa e relevância da pesquisa	14
1.3	Metodologia	15
2	CAPÍTULO I – ENTRE TRILHOS E MODERNIDADE: FORMAÇÃO E TRANSFORMAÇÕES DO COMPLEXO FERROVIÁRIO	17
2.1	Ferrovia e cidade: o ciclo histórico da NOB em Campo Grande	18
2.2	O conjunto ferroviário de Campo Grande como não-lugar: entre a modernidade e a segregação espacial	25
2.3	O conjunto ferroviário de Campo Grande como lugar: perspectivas teóricas e memórias da experiência ferroviária	30
3	CAPÍTULO II - ENTRE MEMÓRIA E COTIDIANO: PERMANÊNCIAS E CONFLITOS NA ESPLANADA FERROVIÁRIA	39
3.1	Identidades ferroviárias: sociabilidades e multiterritorialidades ao longo dos trilhos	40
3.2	Fragmentos visuais da memória ferroviária: o acervo de Edmar Panassolo.....	45
3.3	Memória e poder nas narrativas urbanas: patrimonialização, apagamentos e resistências	59
4	CAPÍTULO III – ARQUITETURAS EFÊMERAS: FESTAS, FEIRAS E A REINVENÇÃO DO ESPAÇO	67
4.1	Eventos efêmeros: efemeridade e produção de “pedaços” urbanos	68
4.2	Carnaval de rua da Esplanada	70
4.2.1	Feira “O Balaio”	79
4.2.2	A Feira Central: entre o sobá e as memórias coletivas	83
4.3	Do efêmero ao coletivo: bares e galpões como estruturas de memória	84
5	CONCLUSÃO	91
	REFERÊNCIAS.....	95

RESUMO

Este trabalho analisa a Esplanada Ferroviária de Campo Grande/MS como um espaço onde memórias, significados, identidades e dinâmicas sociais se articulam por meio de materializações efêmeras. Por meio de uma abordagem qualitativa de base etnográfica, a pesquisa investiga como o conceito de "arquitetura efêmera" se relaciona com a formação de memória coletiva e identidade cultural na cidade. A partir da chegada da ferrovia, observa-se que elementos transitórios — como dinâmicas sociais, eventos temporários, festas, carnavais e outras construções de passagem — configuram-se como pontos de investigação sobre o impacto social e o papel da efemeridade na vida urbana contemporânea. A metodologia combina observação participante, diário de campo e entrevistas com grupos ligados ao entorno ferroviário, incluindo moradores, ex-ferroviários e frequentadores do espaço. O estudo utiliza referenciais teóricos de antropologia urbana, como o conceito de não-lugar (Augé) e patrimônio histórico-cultural, para explorar como a Esplanada reflete a interação entre o transitório e o permanente, a memória e o esquecimento. A pesquisa propõe que, mesmo breves e passageiras, as práticas e construções efêmeras contribuem para a construção social e pessoal da sociedade urbana, mobilizando desejos, expressões identitárias, vivências de solidão e relações com o corpo como arte e movimento. A Esplanada Ferroviária, enquanto espaço de memória e palco de dinâmicas efêmeras, emerge como um complexo cultural capaz de abrigar e transformar as experiências individuais e coletivas na era da supermodernidade. O estudo visa contribuir para a compreensão de como a arquitetura efêmera pode impactar a organização de espaços e moldar as relações sociais que, ainda que transitórias, permanecem na memória coletiva.

Palavras-chave: Campo Grande; Esplanada Ferroviária; Arquitetura Efêmera; Não-Lugares; Memória.

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho busca compreender as formas em que o espaço e as práticas sociais se articulam, tanto tecnicamente quanto simbolicamente, na cidade de Campo Grande (MS), com foco no complexo ferroviário e sua trajetória urbana. Essa escolha de objeto de pesquisa não se deu apenas por critérios acadêmicos, mas também a partir de um percurso pessoal de aproximação com o tema. O interesse emergiu quando, por meio de uma amiga arquiteta, tive contato com o conceito de *Arquitetura Efêmera*, o qual dialogou imediatamente com minha afinidade pela antropologia urbana e pela observação das relações entre pessoas, lugares e dinâmicas sociais. A Esplanada Ferroviária, nesse sentido, revelou-se um campo privilegiado de investigação, reunindo relevância histórica e valor afetivo. Desde a adolescência, esse espaço esteve presente em minha experiência de cidade, seja nas visitas às novas instalações da Feira Central, seja nos eventos temporários do Armazém Cultural, como a Feira de Holambra — da qual participei com meus pais em trabalhos voluntários — ou, mais recentemente, nas ocupações culturais promovidas por iniciativas como o Campão Cultural, realizadas na área principal da antiga estação ferroviária. Essas vivências, somadas à importância do complexo para a memória coletiva de Campo Grande, tornaram o estudo da Esplanada inspirador e significativo.

Através dessa análise, procuramos entender como a Esplanada Ferroviária, enquanto espaço urbano e de memória, reflete a construção social do espaço e a dinâmica entre permanência e transformação. Campo Grande, capital de Mato Grosso do Sul, tem suas raízes firmemente entrelaçadas com o processo de povoamento e colonização promovido por migrantes no final do século XIX. A região, anteriormente parte do estado de Mato Grosso, atraiu colonos interessados em suas terras férteis e nos recursos naturais disponíveis. Esses elementos tornaram-se a base para o desenvolvimento de uma economia inicial focada na agricultura de subsistência e na pecuária, moldando as relações sociais e culturais que caracterizam a formação da cidade.

O marco da fundação de Campo Grande, em 21 de junho de 1872, com a chegada de José Antônio Pereira, um fazendeiro mineiro, representa o início de um processo de ocupação que reflete uma tentativa de integração e adaptação ao contexto regional. Pereira, ao estabelecer-se na região, não apenas fundou uma localidade, mas também deu início a uma nova forma de organização territorial que buscava dar sentido à relação entre o homem e a terra. Ele reconheceu a importância estratégica do entroncamento natural de rotas utilizadas por tropeiros e comerciantes, lugares de constante circulação de pessoas e mercadorias. Esse

movimento de chegada, liderado por Pereira e seguido por outros colonos, majoritariamente oriundos de Minas Gerais e São Paulo, configurou-se em um processo de ocupação no qual o espaço assumia dimensões econômicas e identitárias, tornando-se palco de novas práticas sociais e culturais.

A chegada da ferrovia Noroeste do Brasil no início do século XX foi outro marco no processo de urbanização de Campo Grande. A ferrovia, ao conectar a cidade a mercados maiores e ampliar as possibilidades de circulação de pessoas e mercadorias, acelerou a transição do povoado para um importante polo econômico e administrativo. Essa nova dinâmica de mobilidade e comunicação refletia a integração crescente de Campo Grande ao sistema nacional de transporte e economia, e ao mesmo tempo, um aprofundamento das relações sociais e culturais que viam o espaço urbano como um novo lugar de encontros e conflitos. Como argumenta Lefebvre (1974), o espaço não é um elemento estático, mas sim um produto social dinâmico, onde as relações e práticas sociais constantes reformulam a maneira como os indivíduos se relacionam com ele.

No caso da Esplanada Ferroviária, essa reformulação é evidente. Com a desativação da ferrovia e a especulação imobiliária, o espaço passou de um centro dinâmico de trocas para um local marginalizado, marcado pela transição entre o “lugar” e o “não-lugar” (AUGÉ, 1994). A ferrovia, no período de sua ativa utilização, configurou-se como um elo vital entre Campo Grande e outras regiões, marcando a cidade tanto na sua arquitetura quanto na sua identidade. A Esplanada, nesse momento, pode ser considerada um lugar, pois se constituiu como um ponto de pertencimento e vivência para diferentes grupos sociais, desde trabalhadores ferroviários até comerciantes e moradores. Contudo, à medida que a ferrovia foi desativada, a Esplanada passou a refletir a condição de não-lugar, conforme a concepção de Augé, um espaço sem função social clara e sem os vínculos que o tornam significativo para seus habitantes.

O presente estudo se concentra em compreender a Esplanada Ferroviária de Campo Grande não apenas a partir de sua trajetória histórica, mas também das transformações que esse espaço experimenta na contemporaneidade. Em particular, o trabalho propõe uma reflexão sobre o caráter dinâmico da Esplanada, a qual, apesar de sua marginalização física, mantém um papel fundamental nas relações sociais e culturais da cidade. Lefebvre (1974) destaca que o espaço é constantemente produzido por práticas sociais, o que significa que a Esplanada, mesmo quando à margem das funções urbanas centrais, continua sendo um ponto de ressignificação social e simbólica, especialmente através das práticas efêmeras que nele ocorrem. Eventos como festas populares, blocos de carnaval e outras intervenções culturais

efêmeras proporcionam um movimento de reapropriação do espaço, resgatando-lhe um significado identitário. Dessa forma, mesmo quando à primeira vista a Esplanada poderia ser vista como um não-lugar, as práticas culturais e sociais recentes demonstram como ela é continuamente reconectada com o imaginário coletivo de seus habitantes, reafirmando-se como um lugar dinâmico, mesmo que de maneira transitória.

Nesse contexto, a arquitetura efêmera surge como uma chave importante para entender como a Esplanada Ferroviária transita entre os conceitos de não-lugar e lugar. A arquitetura efêmera não se limita a construções físicas temporárias, mas também envolve o uso do espaço de maneira transitória e socialmente reconfiguradora. No caso da Esplanada, eventos culturais e sociais de caráter efêmero permitem que o espaço ressignifique seu papel na cidade, criando um lugar de experiências coletivas. Mesmo sem a função institucionalizada que outrora possuía, o espaço mantém-se dinâmico, pois as práticas sociais que nele acontecem continuam a transformar seu significado, imbuindo-o de novas memórias e identidades. Dessa forma, a arquitetura efêmera contribui para que a Esplanada, mesmo fora de seu papel original, se reafirme como um espaço vivo, constantemente reapropriado pela comunidade.

Esse processo de ressignificação do espaço está profundamente conectado às práticas sociais cotidianas e aos significados atribuídos ao espaço pelos indivíduos. A Esplanada Ferroviária de Campo Grande, inicialmente concebida e transformada por iniciativas do poder público e das grandes corporações ferroviárias, exemplifica como o espaço urbano passa por constantes transformações, nas quais as práticas sociais – permanentes e efêmeras – desempenham um papel fundamental na construção de significados e na mediação entre memória histórica e dinâmicas culturais contemporâneas. Essa interação entre os conceitos de lugar e não-lugar revela-se como algo dinâmico e em constante movimento, moldado pelas ações sociais e culturais dos habitantes da cidade. Nesse contexto, as práticas efêmeras desempenham um papel essencial ao revitalizar o significado e a identidade coletiva do espaço, reafirmando a centralidade da Esplanada, tanto como parte do presente quanto como elemento da memória histórica de Campo Grande.

1.1 Proposta da dissertação

Esta dissertação tem como objetivo investigar a Esplanada Ferroviária de Campo Grande como um espaço de interseção entre o passado e o presente, explorando as transformações físicas, simbólicas e sociais que definiram sua trajetória. A hipótese central deste estudo é que a Esplanada Ferroviária, embora tenha sido afetada por processos de desativação ferroviária e especulação imobiliária, continua a manter uma coexistência dinâmica entre as categorias de "lugar" e "não-lugar". A partir da desativação das operações ferroviárias, esse espaço transitou para uma condição que, à primeira vista, poderia ser considerada um "não-lugar", caracterizado pela transitoriedade e pela perda de vínculos identitários. No entanto, o objetivo desta pesquisa é demonstrar que, por meio das práticas culturais efêmeras e das memórias coletivas, a Esplanada continua a ser ressignificada e persistir como um "lugar" de identidade e pertencimento para os grupos que o habitam ou frequentam.

A pesquisa adota uma abordagem interdisciplinar, combinando contribuições da antropologia, da história urbana e dos estudos de memória para explorar a complexidade desse espaço em suas múltiplas dimensões. A articulação entre os conceitos de "não-lugar" e "arquitetura efêmera" será o ponto central da análise, destacando como práticas temporárias, como festas e manifestações culturais, podem transformar um espaço marginalizado, anteriormente caracterizado pela ausência de identidade coletiva, em um local dinâmico e simbólico. Essa conexão será aprofundada por meio da observação das práticas efêmeras que ressignificam a Esplanada, conectando-a ao patrimônio e à memória da cidade.

A análise será realizada a partir de três dimensões principais: histórica, memória coletiva e efemeridade. A dimensão histórica investigará as origens e o desenvolvimento da Esplanada, no contexto da modernização brasileira, e destacará seu papel como elo de integração regional e nacional, além de discutir o impacto da desativação ferroviária. O objetivo aqui é entender como as políticas ferroviárias moldaram o tecido urbano e social de Campo Grande, e como o processo de desativação do sistema de transporte impactou as dinâmicas locais, incluindo a especulação imobiliária e as transformações no uso do espaço.

A dimensão da memória coletiva, por sua vez, explorará as narrativas construídas por ex-ferroviários, seus descendentes e outros moradores da região. Para garantir a diversidade de perspectivas, a pesquisa dará especial atenção à inclusão de diferentes grupos sociais, incluindo jovens, mulheres e populações marginalizadas, buscando entender como essas diferentes vivências moldam as identidades coletivas associadas à Esplanada. Serão realizadas entrevistas semiestruturadas com moradores de diferentes faixas etárias e origens, para que suas

experiências e memórias contribuem para uma compreensão mais rica e plural do espaço. Além disso, serão analisadas as tensões entre as práticas de preservação da memória e os processos de gentrificação, para compreender como a disputa por narrativas impacta concretamente a vida dos moradores locais.

A dimensão da efemeridade abordará como eventos temporários; como blocos de carnaval, festas comunitárias e outras manifestações culturais, contribuem para a ressignificação da Esplanada como um espaço dinâmico e simbólico. A arquitetura efêmera, representada por essas práticas transitórias, será analisada como um mecanismo de renovação da importância do local, em um contexto de abandono e especulação imobiliária. Ao explorar a convivência de atividades efêmeras com as memórias e os afetos dos moradores, a dissertação busca entender como a temporalidade e a permanência se entrelaçam, transformando a Esplanada em um espaço de resistência cultural.

A pesquisa será fundamentada por dados empíricos provenientes de entrevistas com diferentes moradores da Esplanada, análise de fontes iconográficas, reportagens, e estudos de caso de outras regiões ferroviárias no Brasil e no mundo. Exemplos de espaços ferroviários em processo de ressignificação, como as Estações da Luz em São Paulo e a Gare do Oriente em Lisboa, serão utilizados para contextualizar as dinâmicas de Campo Grande, permitindo comparar os impactos sociais e culturais de processos semelhantes em diferentes localidades. Além disso, o trabalho utilizará a literatura acadêmica sobre "não-lugares" e "arquitetura efêmera" para aprofundar a análise teórica e integrar os dados empíricos aos conceitos discutidos.

A dissertação está estruturada em três capítulos interdependentes. O primeiro capítulo, “O complexo ferroviário de Campo Grande (MS): da chegada do trem à sua desativação”, oferece uma visão panorâmica da história da ferrovia em Campo Grande, desde sua construção até a desativação. O capítulo explora o impacto da ferrovia no processo de urbanização e no desenvolvimento da cidade, destacando como a Esplanada se consolidou como um espaço central na dinâmica social e econômica local. A partir desse contexto, será discutido como a desativação potencializou sua dimensão de não-lugar, refletindo as dinâmicas de abandono e marginalização.

O segundo capítulo, “Do permanente-sobrevivente: as memórias e dinâmicas sociais da esplanada”, foca nas narrativas de pertencimento construídas pelos moradores, com ênfase na diversidade de grupos sociais que compõem a memória coletiva da Esplanada. Será realizada uma análise etnográfica, incorporando entrevistas com ex-ferroviários, jovens, mulheres e

outros grupos marginalizados para compreender como a memória e os afetos ligados ao espaço continuam a ser cultivados, apesar das mudanças. Este capítulo também examina como as dinâmicas sociais locais, incluindo práticas culturais e políticas de preservação, influenciam a ressignificação da Esplanada.

O terceiro capítulo, “Arquiteturas efêmeras: festas, feiras e a reinvenção do espaço”, examina as práticas efêmeras que transformam a Esplanada. Serão explorados eventos temporários, como blocos de carnaval, festas e outras manifestações culturais que reconfiguram o espaço, criando novas formas de pertencimento e resistência cultural. A pesquisa analisará como essas práticas transitórias, embora temporárias, oferecem uma perspectiva de renovação simbólica e resistência à gentrificação e ao esquecimento.

Essa organização permite uma compreensão mais ampla da Esplanada Ferroviária, não apenas como um espaço marginalizado, mas como um lugar dinâmico em constante ressignificação, que articula as relações entre memória, identidade, efemeridade e o impacto de políticas urbanas em contextos de transformação.

1.2 Justificativa e relevância da pesquisa

Este estudo é especialmente relevante no contexto contemporâneo, marcado por debates sobre a preservação do patrimônio histórico e cultural frente às rápidas transformações urbanas. A Esplanada Ferroviária de Campo Grande, como exemplo emblemático, ilustra a urgência de compreender como memória e efemeridade atuam na configuração dos espaços urbanos. Seu caso particular oferece uma janela para explorar como lugares marcados pela história podem ser ressignificados, permanecendo relevantes tanto para a identidade local quanto para o patrimônio cultural.

Ao tratar das interações entre memória, espaço e identidade, a pesquisa contribui para reflexões mais amplas sobre a urbanização no Brasil, dialogando com desafios compartilhados por diversas cidades. Assim, esta dissertação não apenas ilumina a trajetória singular da Esplanada Ferroviária, mas também propõe caminhos para pensar a preservação patrimonial e a valorização de espaços históricos em um cenário de constante transformação.

Nesse intuito, a pesquisa propõe uma imersão profunda nas diversas camadas que compõem a Esplanada Ferroviária de Campo Grande, explorando as intersecções entre história, memória e efemeridade para compreender as dinâmicas que tornam esse espaço único. A pesquisa não se limita a revelar as complexidades desse local, mas também busca destacar a riqueza simbólica e afetiva que ele representa para a cidade e seus habitantes.

Adotando uma abordagem interdisciplinar, o objetivo é não apenas enriquecer o campo de estudos urbanos e patrimoniais, mas também fornecer insumos para ações futuras de preservação e valorização desse importante espaço histórico. A Esplanada, longe de ser apenas um vestígio do passado, é um cenário dinâmico e pulsante, onde se materializam interações e celebrações que desempenham um papel fundamental na construção da identidade de Campo Grande.

A dissertação visa contribuir significativamente para os estudos sobre memória, espaço urbano e dinâmicas culturais, oferecendo uma análise aprofundada de um local que, mesmo diante das transformações e desafios, continua sendo um marco essencial na história e na identidade da capital sul-mato-grossense. Ao reunir elementos de resistência, reconfiguração e efemeridade, a Esplanada Ferroviária se apresenta como um microcosmo das tensões e possibilidades que caracterizam as cidades contemporâneas, refletindo a complexidade de processos urbanos que envolvem o passado e o presente.

1.3 Metodologia

A pesquisa adota uma abordagem etnográfica exploratório-descritiva, conduzida de forma flexível para abarcar a complexidade das práticas sociais em sua dimensão processual. Parte-se do pressuposto de que os fenômenos culturais não se revelam de imediato, exigindo uma aproximação gradual e sensível do pesquisador. O levantamento de informações combina a elaboração constante de questionamentos com a valorização dos indícios que emergem em campo, tendo na observação participante seu eixo central. Nessa perspectiva, o ato de ver, ouvir e registrar (Magnani, 2002) constitui não apenas um procedimento técnico, mas uma postura epistemológica que inscreve o pesquisador no cotidiano investigado.

Além da observação, são realizadas entrevistas semiestruturadas em profundidade, que favorecem a escuta atenta e a construção de narrativas densas, permitindo captar nuances das perspectivas dos interlocutores. A flexibilidade desse formato possibilita explorar trajetórias individuais e dinâmicas coletivas, revelando significados atribuídos às experiências e relações sociais. A combinação entre observação e entrevistas amplia a compreensão do contexto, entrelaçando dimensões subjetivas e objetivas.

Trata-se de uma pesquisa qualitativa, que privilegia instrumentos interpretativos capazes de explorar as dimensões simbólicas e os significados atribuídos às práticas sociais. Esse enfoque busca compreender não apenas comportamentos observáveis, mas também sistemas de valores e representações, em diálogo com a noção de “descrição densa” proposta

por Geertz (1978). A análise simbólica será central, pois investiga como os sujeitos produzem sentidos e atribuem valor aos espaços que ocupam, reelaborando suas experiências por meio de práticas sociais e culturais.

No campo lógico, a pesquisa articula-se pelo método dedutivo, mobilizando premissas estabelecidas para construir raciocínios que conduzam a conclusões gerais e hipóteses. Esse procedimento visa oferecer não apenas descrições empíricas, mas também interpretações teóricas que dialoguem com a antropologia urbana e a memória social. A dedução é complementada por um processo indutivo implícito, em que falas e práticas observadas retroalimentam a análise em movimento circular entre teoria e empiria.

Entre as ferramentas analíticas estão fontes primárias e secundárias, como reportagens, obras literárias, artigos científicos, textos jornalísticos, fontes iconográficas, relatórios estatísticos e documentos institucionais, que permitem uma leitura em múltiplas camadas. O diálogo entre o material etnográfico e essas fontes possibilita tanto a contextualização histórica quanto a problematização contemporânea do fenômeno estudado.

Do ponto de vista teórico, a pesquisa ancora-se em diferentes referenciais. O livro *Não-Lugares* (AUGÉ, 1994) constitui referência fundamental para compreender os espaços de transitoriedade e sua relação com identidade e pertencimento. Os estudos de Giddens (1991) sobre modernidade e globalização ajudam a refletir sobre a reorganização do tempo e do espaço, enquanto Bauman (2000) fornece subsídios para analisar a fluidez das identidades e as incertezas da vida moderna. Esses referenciais dialogam com as observações de campo, iluminando como memória, sociabilidade e efemeridade se articulam na construção simbólica do espaço investigado.

Por fim, a metodologia busca enriquecer os debates sobre identidade, cultura e poder, integrando a experiência etnográfica, a análise simbólica e a interlocução teórica. Mais do que descrever dinâmicas sociais, propõe interpretações que contribuam para a antropologia e para a compreensão crítica das formas de sociabilidade urbana. Ao valorizar as vozes e práticas dos sujeitos pesquisados, pretende-se evidenciar como diferentes atores reelaboram sentidos de pertencimento, memória e uso dos espaços, o que permite revelar tanto continuidades quanto rupturas nos modos de habitar a cidade. Essa perspectiva amplia a leitura das práticas cotidianas, inserindo-as em debates mais amplos sobre território, identidade e transformações urbanas contemporâneas.

2 CAPÍTULO I – ENTRE TRILHOS E MODERNIDADE: FORMAÇÃO E TRANSFORMAÇÕES DO COMPLEXO FERROVIÁRIO

O primeiro capítulo dedica-se a reconstituir o percurso histórico e simbólico do complexo ferroviário de Campo Grande, compreendendo-o como um marco decisivo para a configuração urbana, social e econômica da cidade. A ferrovia não se reduziu a uma obra de engenharia ou a um mero elo de transporte: ela operou como catalisadora de transformações espaciais, redefinindo a paisagem urbana e instaurando centralidades que reposicionaram Campo Grande no cenário regional e nacional. Ao articular dados históricos e interpretações teóricas, busca-se compreender como a implantação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil não apenas conectou a cidade a outros centros, mas também instaurou dinâmicas de segregação e ressignificação do espaço.

A construção da ferrovia respondia a estratégias de integração nacional e de fortalecimento das fronteiras, inserindo Campo Grande em circuitos de circulação de mercadorias, pessoas e ideias. O traçado foi acompanhado por discursos que vinculavam o progresso ao interior do país, mas também produziu efeitos contraditórios, gerando novas hierarquias espaciais e redefinindo acessos urbanos. Dessa forma, consolidou-se como um eixo material e simbólico de poder, cuja influência ultrapassava os limites do transporte.

A ferrovia representava, ao mesmo tempo, a expectativa de modernidade e a materialização de políticas de desenvolvimento voltadas ao interior do Brasil. Sua chegada foi acompanhada por mudanças territoriais significativas, tanto no âmbito econômico — com o escoamento da produção agrícola — quanto no simbólico, ao configurar-se como um elemento de pertencimento coletivo. Compreender sua trajetória implica examinar como esse projeto se inscreveu nas experiências cotidianas e nas disputas pelo espaço urbano. Esse processo evidencia que o espaço ferroviário ultrapasse a dimensão técnica, assumindo contornos que se perpetuam mesmo após a interrupção de suas funções originais.

A análise será conduzida em três movimentos. Primeiro, recupera-se a trajetória da ferrovia, dos debates sobre sua construção até a desativação, destacando impactos na expansão urbana e nas práticas sociais. Em seguida, o conjunto é examinado sob a lente dos “não-lugares” (Augé, 1994), como expressão da modernidade e da fragmentação espacial. Por fim, problematiza-se essa paisagem a partir da noção de “lugar”, discutindo sua dimensão identitária e relacional, em que memórias e usos cotidianos ressignificam os vestígios materiais como territórios de sociabilidade e resistência cultural.

2.1 Ferrovia e cidade: o ciclo histórico da NOB em Campo Grande

O presente trabalho se inicia de um interesse para com a compreensão das formas em que o espacial e o social se articulam tecnicamente e simbolicamente (SEGAUD, 2016) na cidade de Campo Grande (MS). Em particular, exploraremos esse tipo de relação no caso do complexo ferroviário, por se tratar de um conjunto arquitetônico que, mais que qualquer outro, desempenhou um papel central no desenvolvimento moderno dessa cidade. Com efeito, como explica Marques (2014), antes da chegada dos engenheiros da ferrovia em 1905, a configuração urbana de Campo Grande era a de um povoado dedicado, essencialmente, ao comércio de gado. As transformações urbanas de Campo Grande se intensificaram com a chegada da Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), que, graças a um contrato firmado com o governo federal, passou a exercer influência significativa nas decisões sobre a ocupação do solo urbano. A partir de 1914, as diretrizes sugeridas pelos técnicos da NOB orientaram a reorganização da área central e estimularam a expansão para novos bairros, articulando atividades comerciais, residenciais e institucionais com o complexo ferroviário.

Com isso, as cidades passam a reorganizar a aglomeração existente e prever a expansão urbana. Este planejamento descreve a influência que a NOB exerce sobre o arranjo urbano central de Campo Grande, estabelecendo um centro onde se localizam: o comércio, as residências, os órgãos públicos, os órgãos do complexo ferroviário e, na periferia, alguns bairros residenciais (MARQUES, 2014, p. 37).

A compreensão dessas mudanças urbanas exige situar a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil no contexto histórico de sua concepção. Queiroz (2004), na obra *Uma ferrovia entre dois mundos*, explica que as ligações por trilhos entre o Mato Grosso e o litoral nacional eram projetadas desde meados do século XIX. O trem representava a realização de um grande anseio de integração e de ocupação dos “vazios” no interior do Brasil. Porém, foi somente em 1903 que o projeto de ligar a Bolívia ao interior de São Paulo ganhou forma, com um traçado de trilhos que uniria Bauru (SP) a Cuiabá (MT). Em julho de 1905, iniciaram-se as obras e, em 1906, foram entregues os primeiros trechos. Em 1907, o destino a oeste foi substituído por Corumbá, tendo esta cidade maior relevância com relação à fronteira com a Bolívia. Com o avançar da construção, as estradas foram se transformando em uma única ferrovia, que em 1918 interligava Bauru a Porto Esperança; “a partir desse ponto - escreve Lévi-Strauss (1957, p. 170) sobre Porto Esperança, nó estratégico de suas expedições no interior do Brasil -, as relações com o interior só se fazem por navio, e os trilhos se interrompem sobre a margem lamacenta, mal consolidada pelas tábuas que servem de desembarcadouro aos pequenos barcos fluviais”.

A história do tombamento da Esplanada Ferroviária não pode ser compreendida apenas como um ato burocrático, mas como resultado de disputas de memória, resistência comunitária e ausência — ou presença fragmentada — do poder público. Como destacou Madalena, do Instituto Histórico e Geográfico, o primeiro tombamento ocorreu em 1996, via lei municipal, em um momento em que a cidade ainda não dispunha de instrumentos executivos para lidar com esse tipo de preservação. O tombamento estadual veio logo em seguida, no mesmo ano, já sob outra lógica administrativa. A partir da mobilização dos moradores, houve ainda a tentativa de garantir o reconhecimento federal, alcançado somente em 2009, após um processo marcado por impasses burocráticos. Trata-se de um caso singular no Brasil: 135 imóveis foram tombados em sua totalidade, compondo o conjunto ferroviário.

O objetivo de chegar a Corumbá só foi atingido em 1952. Destaca-se também a inclusão final entre Corumbá e Santa Cruz de La Sierra (Bolívia). Dos mais de 1300 km construídos, mais de 800 km se encontravam no território do Mato Grosso, e ao menos 40 km foram construídos no Pantanal, que sazonalmente é alagado pelas cheias dos rios. Já em uma fase de declínio, em 1957, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) passou a fazer parte da Rede Ferroviária Federal. Em 1996, tornou-se responsabilidade de um grupo privado e, no mesmo ano, o transporte de passageiros cessou. Durante as últimas décadas, o complexo ferroviário esteve abandonado e somente nos últimos anos vem buscando reconhecimento pelo seu valor histórico e cultural.



Figura 1 – Mapa da NOB – início dos anos 1950.

Sinalizadas da direita para a esquerda, respectivamente: Bauru – SP; Três Lagoas – MS; Campo Grande – MS e Corumbá – MS. Fonte: Azevedo (2017), com base em mapas históricos da RFFSA e da NOB.

A trajetória da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), que interligava Bauru (SP) a Corumbá (MS), reflete um projeto de integração territorial ambicioso, pensado como parte de uma estratégia de afirmação do Estado brasileiro sobre áreas até então consideradas periféricas. Sua construção atravessou fronteiras estaduais e diferentes contextos sociourbanos, articulando cidades em expansão, vilas em formação e áreas de fronteira internacional. Conforme analisa Queiroz (2004), a ferrovia foi idealizada como um elo entre o interior do Brasil e os mercados internacionais, tendo como objetivo estratégico consolidar o acesso à fronteira com a Bolívia e, por consequência, ampliar as possibilidades de escoamento da produção agrícola e da circulação de mercadorias. Nesse sentido, a NOB funcionava não apenas como infraestrutura de transporte, mas também como dispositivo de territorialização, projetando novas centralidades e reorganizando a relação entre o interior e o litoral.

O traçado da NOB revela, portanto, mais do que uma simples solução de engenharia: ele expressa a lógica de ocupação e controle do território nacional e a forma como o progresso técnico e a imaginação desenvolvimentista se materializaram nos trilhos. A ferrovia condensava discursos de modernidade, progresso e integração, produzindo efeitos que iam muito além da mobilidade física. Ao conectar cidades médias e emergentes, como Três Lagoas e Campo Grande, ao circuito nacional e internacional, a NOB redefiniu a escala da vida cotidiana, aproximando temporalmente espaços que antes se encontravam isolados e consolidando novas formas de sociabilidade urbana. No mapa a seguir, é possível visualizar o percurso da ferrovia na década de 1950, com destaque para algumas das principais cidades cortadas pela linha, como Três Lagoas, Campo Grande e Corumbá, o que evidencia seu papel estruturador na região Centro-Oeste.

Antes de prosseguir com a apresentação do objeto e dos objetivos de nosso estudo, é necessário fazer uma breve digressão para descrever o complexo ferroviário cujas dinâmicas analisaremos ao longo desta pesquisa. Trata-se de um conjunto arquitetônico composto por 135 edifícios em alvenaria e madeira, dispostos em uma área de 22,3 hectares (MARQUES, 2013). Essa configuração não apenas cumpria uma função logística, mas também organizava um espaço social, já que a vila ferroviária, os armazéns, a estação de passageiros e as oficinas constituíam um verdadeiro microcosmo urbano. O prédio mais importante do complexo, ou ao menos o mais expressivo de um ponto de vista arquitetônico, é a estação de passageiros, marcada por sua imponente simbólica e pela função de porta de entrada da cidade.

Construída na década de 1930, a estação representava a face visível da modernidade que os trilhos traziam. Renata Domingues e Natália Leal da Silva (2012) descrevem sua organização interna, que traduz a lógica funcional e hierárquica da época:

os ambientes estavam distribuídos em três blocos — o corpo principal, com dois pavimentos; a bateria de sanitários; e o setor do restaurante, todos conectados pela plataforma. A estrutura da área de embarque, composta por trilhos de ferro curvados, conferia um caráter monumental à experiência da viagem, enquanto a fachada era ornamentada com molduras nas janelas e portas, feitas em argamassa de areia e cimento, demonstrando a preocupação estética que acompanhava a função técnica. O relógio, localizado no corpo central do edifício, assumia papel simbólico e prático, marcando não apenas as partidas e chegadas dos trens, mas também o ritmo cotidiano da cidade que se formava em seu entorno. Cercando a área de embarque, um muro baixo e vazado delimitava o espaço, sem contudo isolá-lo da vida urbana que pulsava ao redor (DOMINGUES; DA SILVA, 2012, p. 8-9).



Figura 2 – Estação Ferroviária de Campo Grande na década de 1940.
Fonte: Campo Grande News (2011).

Além da estação, o conjunto ferroviário é constituído por: o armazém de cargas, prédio contíguo à estação, construído em 1942 e formado também por um pavilhão central e duas partes laterais, com as insígnias da NOB em seu frontão (SANTOS, 2018); a vila ferroviária, construída no modelo das vilas de operários europeias, e que como elas refletia nas diferenças formais de suas construções o caráter hierárquico que dominava as relações corporativas - com casas geminadas destinadas aos operários (na Rua Dr. Ferreira), casas isoladas nos lotes para os trabalhadores de nível intermediário (na Avenida Calógeras, na Rua General Mello e na Rua Dr. Temístocles) e casas maiores e mais bonitas destinadas aos engenheiros (ao longo da Av. Calógeras, entre a Av. Mato Grosso e a Rua Dr. Temístocles), com um destaque especial para a bela casa, inspirada nos chalés alemães e ingleses, do engenheiro chefe da NOB (na esquina da Av. Mato Grosso com a Av. Calógeras) e para o sobrado edificado ao lado para abrigar chefes de serviço; o prédio da escola Álvaro Martins Neto, edificação simples, dotada de salas

de aula e sanitários; as oficinas para a manutenção, na parte interna da esplanada ferroviária, representando as únicas edificações do conjunto construídas com o uso do concreto armado - “destacam-se, nesta área, o conjunto da rotunda [...] e o galpão para abrigo de carros [...] que possui bastante expressão estética, pois se trata de um edifício de grande porte, onde foi lançado mão do uso da madeira” (SANTOS, 2018, p. 110); obras de engenharia, como alguns viadutos e uma caixa d’água em concreto armado com as insígnias da NOB.

A fotografia a seguir permite visualizar a Esplanada Ferroviária de Campo Grande provavelmente no final da década de 1930, já estruturada como ponto de conexão logística e espaço urbano central. A imagem contribui para a compreensão da arquitetura da estação e da disposição dos trilhos, revelando também parte da ocupação urbana do entorno imediato.



Figura 3 – Foto aérea da Esplanada – década de 1930.
Fonte: Acervo digital Iphan – MS, apud Azevedo (2017).

Como assinalam diversos autores (QUEIROZ, 2004; MARQUES, 2013; MARQUES, 2014; SANTOS, 2018; MACHADO et al. 2020), a ferrovia veio na então vila de Campo Grande como fruto e, ao mesmo tempo, vetor da industrialização, trazendo a ideia de progresso e os meios para realizá-lo, representados pelo acesso a novas tecnologias, matérias-primas, trabalhadores qualificados, capitais e mercados. Além disso, de um ponto de vista simbólico,

como observa o historiador inglês Eric Hobsbawn (1989), a ferrovia representava para a humanidade a própria essência do advento da era moderna, filha da revolução industrial.

A ferrovia chegou também a Campo Grande como parte integrante de um efetivo processo de expansão do capitalismo e, junto com ele, das relações capitalistas. Em particular, as relações industriais e comerciais introduzidas por esse processo aparentemente inexorável, conforme representou Durkheim (1999), tendiam a fundar a solidariedade social cada vez mais dentro de uma divisão do trabalho. Em termos espaciais, a consequência dessa crescente especialização de tarefas foi a distribuição de atividades em distintos edifícios, concebidos como equipamentos destinados a receber as funções primárias do cotidiano: “[...] conjuntos habitacionais, aeroportos, hotéis de luxo, prédios de escritórios, *shopping centers* deixam transparecer uma uniformidade tranquilizante para indivíduos cada vez mais móveis” (SEGAUD, 2016, p. 65).

O antropólogo francês Marc Augé (2005) definiu de não-lugares esses espaços de trânsitos e ocupações provisórias e instrumentais, característicos de um mundo em que o desempenho técnico parecia suplantiar as preocupações com as relações interpessoais e com o meio ambiente. Os não-lugares se caracterizam, essencialmente, por não cumprirem com os três requisitos que deveria ter um lugar antropológico: “Se um lugar se pode definir como identitário, relacional e histórico, um espaço que não pode definir-se nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico, definirá um não-lugar” (AUGÉ, 2005, p. 67). Enquanto cada lugar corresponderia a “um conjunto de possibilidades, de prescrições e de interditos cujo conteúdo é ao mesmo tempo espacial e social” (AUGÉ, 2005, p. 47), a proliferação de não-lugares refletiria a expansão de um mundo feito de espaços esvaziados de seu conteúdo social, “prometido à individualidade solitária, à passagem, ao provisório e ao efêmero” (AUGÉ, 2005, p. 67).

O motivo de trazer, aqui, essa discussão conceitual repousa no fato de que, segundo Augé (2005), a estação ferroviária representa um exemplo paradigmático do que é um não-lugar, que por sua vez representa a imagem do que o mundo está se tornando. Nas conclusões de um livro inteiramente dedicado ao metrô, “exceto por alguns detalhes culturais e alguns ajustes tecnológicos, cada sociedade tem seu metrô e impõe a cada indivíduo itinerários nos quais a pessoa experimenta de forma única como ela se relaciona com os outros” (AUGÉ, 2002, p. 69-70 - Tradução nossa). Estradas, vias férreas e linhas aéreas representam, em suma, outros tantos vetores capazes de penetrar e quebrar as intimidades das vidas quotidianas,

implementando percursos de alienação e solidão que desencorajaram a interação e inibiriam a imaginação.

Isto posto, transpondo essa discussão teórica para o caso do conjunto ferroviário de Campo Grande, no presente trabalho, partiremos dos conceitos de lugar e não-lugar de Augé (2005) para refletirmos sobre as dinâmicas sociais que ocorriam nesse complexo, enquanto estava funcionando como terminal ferroviário. De um ponto de vista metodológico, nossa análise terá como principal suporte empírico falas de ex-ferroviários e outras pessoas que estiveram envolvidas em supracitadas dinâmicas, às quais tivemos acesso através de publicações científicas e artigos da imprensa.

Especialmente, a pergunta que guiará nosso trabalho é a seguinte: supracitadas dinâmicas eram as de um lugar ou as de um não-lugar? Ou seja, o conjunto ferroviário de Campo Grande, utilizando uma série de oposições operadas por López Roche (2022) para pensar no caso da estação de Atocha, em Madrid, era um espaço estruturado por dinâmicas de circulação ou de permanência, de conhecimento dos outros ou de desconhecimento, de alienação ou de ressonância? Entretanto, conforme admite o próprio Marc Augé (2005), para responder a essas questões e resolver o dilema que elas contêm, não precisamos escolher um dos dois termos que o sustentam; fazendo isso perderíamos de vista uma parte importante de uma realidade extremamente complexa que não pode ser reduzida a um único modelo.

É por isso que nossa hipótese de partida será a mesma levantada por López Roche (2022) e sustentada teoricamente pelo próprio Augé (2005), quando afirmam que essas dinâmicas opostas podem coexistir num mesmo espaço - entendido ora como lugar, ora como não-lugar-, mantendo um confronto e uma dialética: “Assim, proponho que não existam lugares ‘puros’ ou não-lugares, mas sim que em cada espaço se misturem estas duas formas de produção da espacialidade social” (LÓPEZ ROCHE, 2022, p. 42 - Tradução nossa).

Indo já a apresentar o conteúdo do nosso trabalho, numa primeira parte abordaremos o conjunto ferroviário de Campo Grande como um daqueles não-lugares de Augé (2005), que “ajudam a criar, e reforçam diariamente esse individualismo, oferecendo uma espécie de espaço anônimo que não pode ser possuído, em que uma pessoa não pode investir emocionalmente, mas que, no entanto, é capaz de fazer a gente se sentir moderna, importante, até mesmo em casa” (BUCHANAN, 1999, p. 396 - Tradução nossa). Entretanto, na segunda parte do texto, partindo de uma leitura crítica da teoria de Augé (2005), tentaremos identificar os lugares que teriam surgido e crescido nesse complexo ferroviário, atrás da “cortina” dos rápidos fluxos que o atravessavam. Aqui, conhecemos uma outra estação que desempenhou um papel positivo na

vida de muitas pessoas, que ali sentiram emoções (YORKE, 2015), construíram lembranças (ASTRELLA, 2018) e viveram experiências significativas. Por último, encerraremos nosso capítulo com algumas reflexões sobre esse universo complexo que foi a estação de Campo Grande e o conjunto ferroviário que ela integrava.

2.2 O conjunto ferroviário de Campo Grande como não-lugar: entre a modernidade e a segregação espacial

Os não-lugares são, segundo Augé (2005), espaços não relacionais, não identitários e não históricos. As estações, como outros sítios de circulação, quais os aeroportos e os hotéis, representam, segundo o antropólogo francês, exemplos paradigmáticos desse tipo de espaço, pensado, como vimos, negativamente, a partir de uma série de faltas e negações. Com efeito, as estações se caracterizariam por serem espaços de passagem, anônimos e impessoais, nos quais qualquer sociabilidade é inibida, em favor de uma solidão individualista (ASTRELLA, 2018).

Isto posto, nesta seção queremos investigar se e como o complexo ferroviário campo-grandense de “ontem” encaixa nessa categoria de espaço que nega o lugar antropológico. Para fazer isso, tentaremos responder às seguintes questões: esse espaço e, em particular, a estação, enquanto funcionava, contribui à criação de um mundo feito de relações fugazes e efêmeras? Ela favorecia a produção de contatos ocasionais, superficiais e instrumentais, desencorajando o estabelecimento de conexões verdadeiras e, conseqüentemente, a produção de sociabilidades e identidades? E, por último, a lógica e as dinâmicas relacionais típicas dos não-lugares, com a instalação da estação no centro de Campo Grande, acabaram “contagando” o resto da cidade, acelerando e orientando um processo mais amplo de transformação urbana e social?

Começando por esta última questão, é evidente que Campo Grande, até então um “aglomerado de apoio à atividade rural” (MACHADO et al., 2020, p. 36), com a chegada do trem, passou por um rápido processo de transformação espacial que modificou não somente o cenário arquitetônico de casas e prédios, como também sua paisagem social. Dentro dessas modificações, o próprio local que sediaría a ferrovia foi reformulado, com a construção, em 1914, de uma pequena estação em madeira, que foi ampliada em 1924 e substituída pela atual estrutura em alvenaria de tijolos maciços, na década de 1930 (MARQUES, 2014). A transformação desse local, inevitavelmente, acabou promovendo um processo de reorganização de todo o espaço circunstante, começando pelas ruas e calçadas de chão batido, que deixaram lugar a uma pavimentação que facilitasse a circulação de bens e pessoas; a fluidez da circulação,

mais que a possibilidade de encontros e permanências, representava a urgência principal de um novo modo de pensar, viver e produzir a cidade, projetado para a modernidade (ARRUDA, 2000).

Esse processo de rápida transformação, impulsionado pela chegada e implantação da ferrovia, símbolo e modelo da modernidade e de seus interesses e instâncias racionalizantes e normalizantes, acabou, portanto, se espalhando da estação para o resto da cidade. A maioria das residências características do tipo rancho campo-grandense – algumas ditas “taipa de vara” ou “pau-a-pique” - foram demolidas, deixando lugar a estruturas de alvenarias em tijolos. Uma nova cidade começava a ser produzida a partir de regras que normatizam ruas, hábitos e comportamentos. O Código de posturas de 1921, por exemplo, pensado após a chegada dos trilhos da ferrovia Noroeste do Brasil, organizava o espaço urbano de Campo Grande, estabelecendo normas sobre a estrutura das casas, a largura de ruas e avenidas, a posição de postes e árvores e as modalidades de circulação de pessoas, animais e alimentos (SOUSA, 2023). Consequentemente, os moradores locais tiveram que se adequar ao novo processo urbano ou se mudar daquela região central. Com efeito, por exigência dos setores responsáveis da construção e da própria elite local:

[...] as construções na área central da cidade que não se enquadrassem nas normas higienistas deveriam ser demolidas pelos proprietários, sob a justificativa de que casas de pau a pique e chão batido não eram compatíveis com a estética moderna e civilizada que se pretendia para a cidade, como afirmou o intendente Arlindo de Andrade Gomes, pois eram uma “agressão a fisionomia da cidade” (SERRA, 1989, p. 9) (SOUSA, 2023, p. 16).

Como já foi dito, esse programa de modernização do espaço não afetava apenas a estrutura da cidade, mas também a da sociedade. As importantes transformações físicas da cidade refletiam as que estavam acontecendo no seio de uma sociedade, local e nacional, rapidamente encaminhada para uma organização estratificada em classes sociais. Com efeito, paradoxalmente, se por um lado os trilhos da ferrovia conectam Campo Grande ao mundo, por outro lado eles estabeleciam fronteiras que dividiam a cidade em regiões que se diferenciavam, especialmente, no que diz respeito à classe social de seus habitantes (ARRUDA, 1991). Em particular, os trilhos da NOB dividiram a cidade entre um lado de baixo, considerado a parte pobre da cidade, e um lado de cima, “com atividades mais nobres, bairros mais estruturados que garantiam melhores condições de vida” (MARQUES, 2014, p. 39).

Como mencionamos anteriormente, para Augé (2005), a ferrovia representa um não-lugar por excelência, porque a maioria das pessoas que circulam por esse espaço estão de

passagem, não pondo em marcha, através dele, dinâmicas sociais particularmente frutíferas. López Roche (2022), em seu estudo da estação madrilena de Atocha, aponta para a centralidade das soluções arquitetônicas e estéticas, na hora de produzir um espaço que desencoraje todo tipo de envolvimento e que garanta uma eficiência circulatória. Essa lógica geraria uma pressão coletiva, através de sinais, ordens e, inclusive, empurrões, que inseriram os passageiros num fluxo necessário e acelerado de comportamentos automatizados.

Mougenot (2021), recorrendo às próprias lembranças, representa bem esse movimento frenético pelos trilhos e vagões da NOB: “Quando o trem ia parando na estação era uma correria para que pudéssemos jogar, janela adentro, um agasalho ou outro objeto que garantisse a(s) poltrona(s) para nos acomodar. Quantas vezes presenciamos acirradas discussões por causa desses lugares”. Neste sentido, a descrição que López Roche (2022, p. 48) nos oferece da condução dos fluxos, pela organização dos espaços, em Atocha poderia se aplicar à maioria das estações:

Surgem locais de paragem legítimos, justificados porque as pessoas param ali para continuarem a circular: em frente aos horários, aos mapas e aos poucos bancos à espera dos comboios. Permitem a paragem [...] e, mesmo bloqueando a circulação, não há queixas. No resto da estação você sempre pode acabar recebendo uma reprimenda (LÓPEZ ROCHE, 2022, p. 48 - Tradução nossa).



Figura 4 – Movimento de passageiros em plataforma ferroviária da NOB.
Fonte: Museu Ferroviário Regional de Bauru (Acervo fotográfico)

Um elemento arquitetônico da estação de Campo Grande que desempenhava uma função essencial, na gestão desses fluxos, era o relógio, localizado no alto da fachada do seu corpo central; ele participava ativamente da construção desse espaço como não-lugar, uma vez que - nas palavras de Augé (2005, p. 87) - “os não-lugares se percorrem, medem-se em unidades de tempo [já que] os itinerários não se fazem sem horários, sem quadros de chegadas ou de partidas [...]”. No entanto, o relógio da estação não se limitava a medir o tempo das partidas e das chegadas dos comboios; ele marcava também o horário de expediente, tanto dos funcionários da estação como das pessoas que utilizavam o trem para ir e voltar do trabalho, e, de certa forma, media também o tempo de uma cidade inteira, que crescia em volta da estação, olhando para ela.

O relógio da estação dividia e organizava em unidades temporais a vida de um mundo que, segundo Augé (2005), depois das grandes alterações vividas ao longo do século XX, tinha entrado num novo tempo, o da sobremodernidade; esta se caracterizaria pela “superabundância de acontecimentos, a superabundância espacial e a individualização das referências” (AUGÉ, 2005, p. 37-38), isto é, pela possibilidade das pessoas participarem de inúmeros eventos, distribuídos no espaço, numa escala sempre maior - essa possibilidade, no entanto, implicaria a necessidade crescente de buscar um sentido e o fardo de produzi-lo individualmente. Sendo assim, justamente, esse tríptico excesso de tempo, espaço e individualidade, constitutivo da sobremodernidade, o que explicaria o aparecimento e a proliferação dos não-lugares.



Figura 5 – Detalhe do relógio da Estação Ferroviária de Campo Grande, instalado em 1914 e Fachada principal da Estação Ferroviária de Campo Grande com destaque para o relógio. Fonte: Campo Grande News (2011).

O que aqui nos interessa destacar é que a estação, como espaço de estimulação de fluxos e de inibição de paradas, representa um tipo de cenário em que, necessariamente, assistiremos a um encolhimento da socialidade e a uma expansão da individualidade; na estação e nos vagões

sobressai a autonomia dos indivíduos e, ao mesmo tempo, sua solidão existencial. É verdade, por exemplo, que a ferrovia era repleta de passageiros, mas nem todos se comunicavam. E o ferroviário podia ser amigo de outro ferroviário, mas não necessariamente daquele com quem compartilhava o turno de trabalho. Para Lopez Roche (2022) também, a estação, como no caso de outros não-lugares, é um tipo de espaço que requer das pessoas que elas circulam, que não se aglomerem e, sobretudo, que cuidem de seus assuntos.

Até aqui vimos como a estação de Campo Grande, analogamente ao encontrado na maioria de estabelecimentos desse tipo, apresentava determinados elementos que permitiriam seu enquadramento na categoria de não-lugar, começando pela sua constituição como espaço de circulação, que não encorajava as interações. Além disso, pela sua própria conformação como espaço não relacional e escassamente simbolizado, podemos induzir que, em princípio, a estação não funcionava como lugar da identidade. Com efeito, ela acolhia os passageiros num regime de anonimato - que negava a identidade de seus usuários, além de inibir sua produção - governado por tecnicismos e relações contratuais.

Uma vez estabelecido que a estação de Campo Grande não destacava por ser um espaço relacional e identitário, para concluirmos nossa análise sobre a correspondência desse local com a categoria de não-lugar, falta entendermos se ele deixava espaço à história. Aqui, é oportuno lembrar que, para Augé (2005), nos não-lugares da sobremodernidade as histórias individuais não se inscrevem mais nas histórias de lugares determinados e circunscritos, extraindo os seus motivos, as suas palavras e as suas imagens de inúmeros momentos ou “presentes”, vividos em espaços e contextos distintos e distantes. Com relação a essa suposta desconexão entre histórias individuais e histórias comunitárias, Marques (2014) nos mostra como o reconhecimento da importância da história da NOB, no desenvolvimento de uma Campo Grande moderna, não passou por um reconhecimento e uma valorização das histórias pessoais dos que fizeram parte dessa história e que, de fato, permaneceram anônimos. Com efeito, foram outras as histórias pessoais reconhecidas e celebradas: “A história oficial sobre o desenvolvimento da cidade elevou ao cargo de heróis os detentores de capital, que investiam na cidade e dela tiravam seu lucro [...]” (MARQUES, 2014, p. 39).

Ainda assim, não podemos afirmar que a estação em nenhum momento ficou no centro de algum processo histórico. Com efeito, como veremos melhor na próxima seção, em que iluminaremos a estação de Campo Grande como lugar (AUGÉ, 2005), diversos ferroviários da época, durante algum tempo, construíram a própria identidade e a própria compreensão de si mesmos a partir da percepção de que a própria história e a da ferrovia representavam uma coisa

só; a vida deles corria nos trilhos do trem e eles se percebiam, acima de tudo, como ferroviários. Contudo, essas construções complexas de histórias e identidades ferroviárias, que já podiam entrar em crise após as aposentadorias dos trabalhadores, terminaram de uma forma geralmente abrupta no momento em que a estação e o trem foram desativados:

“Dá muita tristeza”, diz Daniel Gomes da Cunha, 73 anos, ao comparar o vazio que vê ao seu redor na antiga estação ferroviária e o movimento no local que traz em sua memória. “Aqui ficava lotado. Tinha muita gente comprando nas bilheteiras, na primeira classe, na segunda classe...”, destacando sua relação de memória com o local (JÚNIOR, 2018).

Como acabamos de ver, o que está em jogo, na hipótese da ferrovia de Campo Grande como não-lugar, é uma dimensão de relações efêmeras e individualidades em movimento, um universo pensado e construído para suportar trocas fugazes e, essencialmente, de caráter comercial, entre uma compra de bilhete e o pagamento de um produto trazido de longe pelo trem. Contudo, como veremos à continuação, a estação de Campo Grande e o complexo ferroviário que ela integrava não foram só isso; nos intervalos e interstícios desse império da eficiência circulatória não era incomum que surgissem relações mais profundas, amizades, sentimentos de pertença, e que acontecessem fatos marcantes e memoráveis, pelo menos para quem os viveu.

2.3 O conjunto ferroviário de Campo Grande como lugar: perspectivas teóricas e memórias da experiência ferroviária

A interpretação do conjunto ferroviário de Campo Grande pela perspectiva do não-lugar revela apenas uma das dimensões possíveis de sua experiência especial. Como reconhece o próprio Augé (2005), não existem não-lugares sob uma forma pura, pois “neles os lugares recompõem-se; reconstituem-se nele relações; as ‘astúcias milenares’ da ‘invenção do cotidiano’ e das ‘artes de fazer’ [...] podem neles abrir caminho e neles desenvolver as suas estratégias” (p. 68). Através das entrevistas realizadas por Marques (2014) com oito ex-funcionários da ferrovia Noroeste do Brasil em Campo Grande, podemos começar a enxergar uma dimensão de lugar no espaço físico (e temporal) que aqui estamos analisando - lembrando que, para Augé (2005) os lugares se caracterizam pelo fato de serem relacionais, identitários e históricos.

Com respeito à dimensão relacional de um lugar, é significativo como um dos aspectos que os ex-ferroviários recordava de forma mais saudosa, dizia respeito às relações construídas no complexo ferroviário:

Muito mais do que o ato de bater o cartão na entrada e saída do trabalho, a ferrovia propiciava um ambiente de plena interação e não apenas pelo trabalho em si, mas pela forma de relação entre seus funcionários e respectivos familiares. Entre cada futebol de final de semana, torneio de bilhar e bocha, churrascos dançantes no clube Noroeste, festas comemorativas, o trem do Natal que trazia presentes para os filhos da ferrovia, desde o fornecimento de água potável ao encontro de fim de tarde nas calçadas das casas ferroviárias tudo que se tinha era um modo específico de reprodução do cotidiano, da realização de vida daquelas pessoas sendo fortemente permeada pela ferrovia (MARQUES, 2014, p. 87).

Como acabamos de ver, a estação e seus anexos (que, inevitavelmente, se estendiam ao longo dos trilhos) se tornavam naturalmente o centro de um universo social muito vivo e coeso, em cujo núcleo se encontravam os ferroviários e suas famílias. Revelador, neste sentido, é o depoimento de Terezinha Balé de Lima (2021), acadêmica e filha de um ferroviário originário de Juazeiro da Bahia, sobre as brincadeiras de infância nos vagões da NOB: “O vagão se transformava em um perfeito espaço para a construção de cenários de nossas brincadeiras de faz-de-conta: montávamos casinhas ali, realizávamos batizados de bonecas, brincávamos de fazer comidinhas, também de escolinha [...]” (LIMA, 2021, p. 114).

No entanto, as relações estabelecidas e cultivadas a partir da ferrovia não se limitavam aos funcionários da NOB e aos seus familiares, abrangendo um universo humano muito mais amplo e heterogêneo. Com efeito, nos discursos das pessoas que viveram a época de funcionamento do trem em Campo Grande - e que encontramos em diversas fontes (MARQUES, 2014; FACCIONI e SOUZA, 2021; COUTO, 2021) -, emerge amiúde um discurso de “vida” associado à estação, que é alimentado de situações e encontros que envolviam outras categorias humanas que circulavam rotineiramente por aquele espaço e seus anexos. Segundo Astrella, a estação ferroviária representou o primeiro lugar da sociedade moderna em que os diversos grupos sociais se encontravam e misturavam.

Os passageiros, em particular, pessoas de todas as idades e classes sociais, vivem como um momento muito especial suas viagens de trem. Esses momentos, aliás, podiam propiciar encontros tão inesperados como marcantes. Segundo informa Alves (2024), a artista Adriana Teixeira tentou eternizar, num muro do Complexo Ferroviário de Campo Grande, a história de um flerte acontecido no bar da estação da cidade de Miranda: “Um passageiro loiro e de olhos azuis desceu do trem e, assim que viu a moça no bar, começou a flertá-la” (ALVES, 2024).

Não apenas a estação, mas também os vagões do trem podiam se tornar lugares onde consolidar velhas amizades ou conhecer novas pessoas - López Roche (2022) fala de “amigos de trem”. Memorável, para Mougnot (2021), é a viagem de trem que realizou em 1994, de

Miranda a Corumbá; acompanhava a irmã mais velha e uma amiga. Além disso, lembra bem dos vagões de primeira e segunda classe e do vagão restaurante, onde podia-se saborear o famoso bife a cavalo. A artista e filha de ferroviários Lenilde Ramos (COUTO, 2021) recorda o vagão restaurante como um lugar muito bonito e romântico, combinando com o resto do trem, com sua decoração *Art Nouveau*; resulta-lhe doce a lembrança das cabines, em que adorava viajar junto com os irmãos, por causa dos beliches que ali se encontravam.

Eram comuns também as interações entre passageiros, funcionários da NOB e vendedores (MOUGENOT, 2021; COUTO, 2021); estas, evidentemente, nasciam num contexto de relações utilitárias, mas podiam facilmente conduzir para algum grau de intimidade e de situação de partilha. Sempre Lenilde Ramos (COUTO, 2021) lembra, por exemplo, como na época das cheias do Pantanal, garçons e passageiros podiam se encontrar facilmente, ombro a ombro, pescando um peixe no rio que ficava pertinho do trilho.

Voltando às entrevistas de Marques (2014) com os ex-ferroviários, um segundo aspecto importante que transparece delas é o da ferrovia como espaço de construção de uma identidade específica. Em alguns casos, essa identidade não dizia respeito apenas a categorias profissionais e a papéis sociais, mas também a histórias e tradições familiares; é o caso de Silvano Soares de Souza: “Meu avô foi ferroviário, meu pai ferroviário; minha família é de ferroviários” (JÚNIOR, 2018). Em depoimento concedido ao jornal Midiamax (PERES, 2024), outro ex-ferroviário, Itamar Inácio Duarte, conta como se tornou ferroviário, aos 21 anos, em 1979, trabalhando na ferrovia de Campo Grande a Bauru, o mesmo lugar onde cresceu vendo o pai, o avô e os tios trabalhando.

Independentemente do nível do cargo uma vez ocupado na ferrovia, todos os entrevistados por Marques (2014) falaram sobre o “orgulho de ser ferroviário”. Essa afirmação de orgulho, que Marques (2014) não encontrava apenas nas palavras dos ex-ferroviários, mas também na emoção e no brilho dos olhos deles, se traduziu também em um difuso sentimento de coesão e num instrumento de afirmação e de ação política operado no âmbito da sociedade mais abrangente: “[...] a gente tinha tanta força que vinha político atrás de voto, ferroviário era unido, se reconhecia e tinha reconhecimento”, comenta Roberto Teixeira, ex-maquinista e hoje um dos diretores do sindicato dos ferroviários (MARQUES, 2014, p. 91).

Como refere Marques (2014), a importância dessa identidade ficou dramaticamente evidente na constatação das consequências nefastas trazidas pela sua desestabilização; esta aconteceu quando, com o processo de privatização do sistema ferroviário, muitos funcionários da NOB perderam seus empregos. Isso fica muito claro nas palavras por meio das quais

Valdoveno Marques relata a Marques (2014, p. 92) os efeitos das demissões em massa, consequentes à privatização: “Foi uma época difícil, companheiros de anos de trabalho que se perderam no alcoolismo, não conseguiram se reafirmar no mercado de trabalho, tiveram que sair das casas cedidas pela ferrovia, com filhos pequenos, esposa... [...]”.

A ferrovia pode ser constitutiva de identidades também em outros sentidos — ou seja, há grupos distintos de pessoas que se pensam e se reúnem através desse lugar. Em primeiro lugar, como documentado em relação a outras estações (LÓPEZ ROCHE, 2022), parece inevitável que as interações repetidas, e às vezes regulares, entre trabalhadores e passageiros acabem por estabelecer uma identidade própria relativa àquele ambiente, que transcende o momento e a função do transporte: “[...] os que permanecem e, em certa medida, os que circulam rotineiramente pela estação buscam e estabelecem relações duradouras e vínculos afetivos com o restante das pessoas ali presentes” (LÓPEZ ROCHE, 2022, p. 54).

Já no interior desse meio amplo que é a estação e seu heterogêneo universo humano, é possível identificar campos de interação e de produção de identidades mais circunscritas. As crianças da vizinhança que se uniam aos filhos dos ferroviários para brincar nos vagões de carga parados na Esplanada da NOB, por exemplo, construía, por meio dessas atividades lúdicas de apropriação do espaço, “uma espécie de identidade, como a marcar território” (LIMA, 2021, p. 114).

Além disso, como coloca Santos (2018), numa cidade como Campo Grande que não possuía uma identidade muito marcada, sendo o produto do encontro recente e da consequente miscigenação cultural de vários povos, a chegada da NOB representou algo mais do que um simples motivo de expansão econômica e integração nacional. Com efeito, ela teria desempenhado um papel central no processo de construção da identidade do campo-grandense, como indivíduo urbano, inserido na modernidade e conectado com o mundo.

É, justamente, pela compreensão difusa do universo ferroviário como referencial para a história, a memória e a identidade da “comunidade” campo-grandense que ao longo dos anos foram realizadas diversas ações públicas de preservação - que, não entanto, não conseguiram impedir uma série de transformações que comprometeram a leitura do conjunto (SANTOS, 2018) - e de revitalização do sítio da NOB. A estação, em suma, hoje em dia, pode continuar representando um local de identidade para uma comunidade, mesmo no momento em que deixou de ser um local para interagir com os colegas ou para conversar enquanto se espera pelo comboio.

Como vimos anteriormente, um lugar, segundo Augé (2005), não é somente relacional e identitário, mas também histórico:

Histórico, por fim, é-o necessariamente o lugar a partir do momento em que, conjugando identidade e relação, se define por uma estabilidade mínima. É-o na medida em que aqueles que nele vivem podem reconhecer pontos de referência que não têm de ser objetos de conhecimento. O lugar antropológico, para eles, é histórico na medida exata em que escapa à história como ciência. Este lugar [...] está nos antípodas dos “lugares de memória” dos quais Pierre Nora escreve, em termos tão justos, que neles apreendemos essencialmente a nossa diferença, a imagem do que já não somos. O habitante do lugar antropológico vive na história, não faz história (AUGÉ, 2005, p. 48).

E mesmo que Augé entenda, aqui, a história como o oposto da memória ou da história como ciência, na medida em que o lugar é o espaço da história vivida e não dá lembrada, é apenas pelos movimentos desta última que podemos remontar a momentos da primeira. Inclusive, poderíamos dizer que, à distância de quase 30 anos da desativação do trem de passageiros, o único que resta do lugar que aqui estamos explorando é o reflexo das histórias que ali foram vividas, que encontramos nas memórias de alguns de seus protagonistas; para conhecermos o conjunto ferroviário de Campo Grande da época do funcionamento do trem não tivemos outra opção que a de interrogar essa memória, lembrando que ela não consiste apenas numa recuperação de informações do passado. Com efeito, a memória declina as informações procedentes do passado em função do presente; ela diz respeito ao que, do passado, permanece em constante movimento, dada a sua importância de se manter vivo - conforme explica muito claramente o historiador Pierre Nora (1993), a memória não é história, mas é presente.

Os ex-ferroviários entrevistados por Marques (2014), em grande parte, constroem o próprio presente e ainda se pensam em função das histórias vividas num lugar, a ferrovia, que agora é o lugar da memória, “aquilo que restou e se perpetua de um outro tempo” (MARQUES, 2014, p. 88). Trata-se de um lugar, o da memória, tão real e efetivo que por meio dele os ex-ferroviários encontrados por Marques (2014) continuavam construindo suas próprias identidades. Nesta altura, é necessário refletir sobre o tipo de relação existente entre o conjunto ferroviário de Campo Grande, como lugar da memória, e a materialidade que resta dele nos dias atuais.

Conforme defende o sociólogo francês Halbwachs (1990), o espaço representa um dos principais suportes das memórias, sejam elas coletivas ou individuais, e portanto das identidades; por meio dele as memórias vêm à tona através da recordação (MARQUES, 2014, p. 89). De uma maneira não muito diferente da adotada por instituições e coletivos que criam

museus, guardam culturas e constroem memórias históricas, todos nós (re)produzimos nossas memórias através de objetos, entre os quais diversos tipos de espaço; porque, como afirma Morin (1969, p. 133), “o objeto biográfico é insubstituível: as coisas que envelhecem conosco nos dão a pacífica sensação de continuidade”.

Neste sentido, contemplar uma fotografia de alguém que já morreu, constitui um ato não tão diferente do que realiza quem contempla, num espaço, um lugar que não existe mais - no caso um terminal ferroviário agora desativado. Em ambos os casos, o objeto olhado mantém vivo tanto o recordador como também quem ou que é recordado (BOSI, 2003). Uma das principais propriedades de espaços que perderam sua função originária, como no caso da esplanada ferroviária, seria, então, a de reter e conservar algo dos fenômenos sociais que os habitaram, de uma forma muito mais efetiva e duradoura do que as impressões dos indivíduos que estiveram envolvidos neles (HALBWACHS, 1990, p. 146).

Em particular, pelo que podemos perceber, a esplanada, como lugar da memória, retém algo mais do que as histórias vividas pelos ex-ferroviários; nela se cultivam outras memórias (FACCIONI e SOUZA, 2021) e outras identidades, como as relativas àquele imaginário político e desenvolvimentista que permeia, tanto localmente como nacionalmente, a ideação e criação de uma ferrovia que ligasse o Brasil, da fronteira ao litoral.

Que significado o complexo ferroviário de Campo Grande teve para as pessoas que vivenciaram o espaço ou que nele transitavam? Esta é a questão à qual tentamos responder ao longo do nosso trabalho. E se a estação do trem representa, para Augé (2005), um exemplo paradigmático de não-lugar, os depoimentos da época nos representam um cenário em que “o déficit estrutural de enraizamento local (multifuncional)” (PUJADAS, 2012), típico do não-lugar, foi amiúde substituído por outras formas de sociabilidade, que geraram, não tanto raízes, quanto redes sociais integradoras - é o caso dos ferroviários que jogavam futebol no final de semana, das crianças da vizinhança que brincavam nos vagões parados ou dos passageiros que socializaram durante a viagem.

Ao longo da análise, observa-se que, de forma análoga ao identificado por López Roche (2022) no estudo sobre a estação de Atocha, em Madri (Espanha), o complexo ferroviário de Campo Grande preserva “elementos, usos e experiências de passageiros e trabalhadores típicos do lugar e do não-lugar” (LÓPEZ ROCHE, 2022, p. 55). Essa convivência entre dimensões opostas, entretanto, não se dá sem tensões e conflitos. Conforme aponta López Roche (2022, p. 55), tais tensões emergem especialmente quando aqueles que deveriam vivenciar a estação como um não-lugar passam a buscar sua transformação em um lugar — um espaço de vida —,

confrontando a configuração imposta de um espaço como não-lugar, que cristalizou relações de poder assimétricas e restringiu as formas possíveis de uso e apropriação.

Nesse contexto, evidencia-se o aparente paradoxo de coexistirem, num mesmo espaço, características de lugar e de não-lugar. Testemunhos da época e documentos históricos mostram que essas duas dimensões espaciais são indissociáveis na Esplanada Ferroviária de Campo Grande. Trata-se de um espaço marcado por complexidades e sentimentos contrastantes, cuja trajetória revela, de um lado, a lógica de uma construção voltada prioritariamente aos interesses econômicos da cidade e, de outro, as trocas sociais e as memórias indelévels que nele se estabeleceram.



Figura 6 – Ferroviários em frente à plataforma da estação, década de 1970.
Fonte: Museu Ferroviário Regional de Bauru.

As intimidades que brotavam das aglomerações à espera do trem contrastavam fortemente com a efemeridade das relações regimentadas pelas normas de circulação. A estação, estruturada pela disciplina dos horários e pela racionalidade dos fluxos, trazia consigo o paradoxo de ser, ao mesmo tempo, um espaço de controle e um terreno fértil para o imprevisto. De um lado, a rigidez do tempo cronometrado, as filas que delimitavam corpos em ordem e as catracas que disciplinavam trajetórias reafirmavam o poder regulador da ferrovia;

de outro, nas frestas dessa engrenagem técnica, germinavam gestos de aproximação, olhares cúmplices e conversas entre estranhos que escapavam à lógica instrumental do transporte. A rotina repetitiva de embarques e desembarques abria margem para a criação de vínculos sutis, narrativas inesperadas e experiências sensíveis que inscreviam a estação em uma dimensão mais ampla do que sua função técnica.

As interações entre passageiros, ferroviários, ambulantes e comerciantes locais extrapolavam, assim, o caráter puramente operacional do espaço. Muitos estavam ali apenas de passagem, conduzidos pela pressa e pela linearidade dos fluxos; mas outros, ao contrário, encontravam naquele ambiente aparentemente anônimo um terreno propício para vínculos sociais, amizades duradouras ou até encontros amorosos. A estação oscilava entre a condição de um “não-lugar” — tal como definido por Augé (1994), espaço marcado pela homogeneidade e anonimato do trânsito — e a de um lugar pleno de significados, em que memórias individuais se entrelaçavam a experiências coletivas e se fixavam na materialidade do espaço. Assim, a mesma plataforma que servia de passagem para o desconhecido também se tornava cenário de reencontros familiares, de despedidas carregadas de emoção e de solidariedades momentâneas forjadas entre viajantes.

Mesmo nos contatos mediados por convenções e pela normatividade do transporte, a padronização frequentemente cedia lugar às singularidades do encontro com o Outro. Bilhetes, placas e horários rígidos eram atravessados por diálogos improvisados, pequenas disputas por assentos, trocas de gentilezas ou de informações práticas que, ao se repetirem cotidianamente, conferiam espessura humana ao ambiente. A estação não era apenas um ponto de passagem cronometrado, mas também um espaço de espera — e é justamente na espera que se intensificam narrativas, afetos e interações. Como lembra Bachelard (2008), o tempo da espera é sempre mais dilatado do que o da partida, pois suspende a pressa e abre margem à imaginação. Nesse intervalo, olhares se cruzam, confidências são trocadas e memórias duradouras se constroem, ainda que em lugares destinados ao movimento e à funcionalidade, convertendo a própria rotina em acontecimento.

O relógio da fachada simbolizava com clareza esse duplo registro: ao mesmo tempo em que organizava turnos, escalas e partidas, servia também como marco de temporalidade partilhada, funcionando como ponto de encontro para famílias, referência para compromissos ou até testemunha silenciosa de despedidas dolorosas. Mais do que simples instrumento de controle, inscrevia-se na paisagem urbana como artefato simbólico, mediando a objetividade da cronologia e a subjetividade da memória. Nele se condensavam tanto o ritmo da produção

ferroviária quanto o compasso das experiências afetivas, atravessando a vida cotidiana com a dupla face de técnica e emoção, e transformando-se em um marcador coletivo do tempo vivido. Assim, o relógio não apenas regulava os fluxos ferroviários, mas também se convertia em memória materializada, inscrita no imaginário urbano e afetivo da cidade.

Nesse sentido, a estação pode ser compreendida como um espaço liminar, nos termos de Turner (1974), onde a vida social se reconfigura a partir da suspensão momentânea das fronteiras entre rotina e exceção. O embarque e o desembarque, a despedida e o reencontro, a solidão da viagem e a possibilidade de novos encontros instauram um campo de experiências marcado por transições. Essa condição liminar não apenas desafia a rigidez das normas, mas também gera uma “*communitas*” passageira, tecida por afetos, solidariedades efêmeras e narrativas partilhadas. Assim, a estação não é apenas espaço físico, mas também temporalidade ritual, em que a ordem estabelecida se combina com a abertura ao inesperado, transformando o cotidiano ferroviário em campo de sociabilidades intensas e memoráveis.

Dessa forma, a estação se revelava como um espaço híbrido, atravessado pela contradição entre disciplina e espontaneidade, anonimato e reconhecimento, passagem e permanência. Se, por um lado, representava o poder do Estado e das companhias ferroviárias em organizar o tempo e o espaço da cidade, por outro, tornava-se palco de experiências que transbordavam os limites institucionais e geravam novas formas de convívio. Nesse jogo entre norma e imprevisto constituía-se a densidade social da Esplanada Ferroviária, transformando-a em um território que não se reduz à função econômica e logística, mas deve ser compreendido também pelas tramas de memória, emoção e sociabilidade que nela se desenrolaram e que ainda reverberam nas lembranças daqueles que por ali passaram. É nesse entrelaçamento de controle e afeto, técnica e narrativa, que a estação se inscreve como patrimônio vivo da cidade, permanecendo como um dos símbolos mais complexos de sua história urbana.

3 CAPÍTULO II - ENTRE MEMÓRIA E COTIDIANO: PERMANÊNCIAS E CONFLITOS NA ESPLANADA FERROVIÁRIA

Este capítulo propõe-se a investigar a Esplanada Ferroviária como um território atravessado pela sobreposição de tempos, práticas e significados, em que permanência e conflito não se excluem, mas coexistem e se tensionam continuamente. Mais do que um espaço urbano delimitado por seus contornos arquitetônicos, a Esplanada se configura como campo simbólico e social, no qual memórias ferroviárias, vínculos comunitários e dinâmicas de uso cotidiano se entrelaçam, produzindo identidades que resistem ao esquecimento e ao apagamento promovido por lógicas institucionais ou econômicas. Ao mesmo tempo em que carrega o peso da herança ferroviária, ela se reinscreve nas práticas diárias de moradores, frequentadores e agentes culturais, mostrando-se como espaço de múltiplas camadas temporais.

Pensar a Esplanada Ferroviária exige, portanto, deslocar o olhar de uma compreensão estritamente funcional ou histórica para apreendê-la como território vivo, permeado por afetos e disputas. Trata-se de um lugar no qual a memória não se apresenta como algo estático, mas como processo dinâmico, constantemente atualizado por aqueles que nele circulam. Nesse sentido, a Esplanada se revela como um espaço em que o passado ferroviário encontra o presente urbano, e no qual os rastros materiais e simbólicos da ferrovia permanecem como marcas ativas, capazes de orientar práticas, narrativas e formas de apropriação coletiva.

Ao longo das próximas seções, o olhar se volta para três dimensões centrais que iluminam essa complexidade. A primeira diz respeito à persistência das identidades ferroviárias e das sociabilidades forjadas no convívio à beira dos trilhos, que ultrapassam o encerramento oficial das atividades e continuam a dar sentido ao cotidiano de antigos ferroviários e seus descendentes. A segunda dimensão refere-se à materialidade sensível da memória, inscrita em acervos pessoais, fotografias, documentos e objetos que prolongam a presença da ferrovia e de suas experiências no presente. Esses elementos não apenas preservam lembranças, mas atuam como mediadores de relações intergeracionais, permitindo que novas gerações se reconheçam no legado ferroviário. Por fim, a terceira dimensão enfoca as disputas em torno da patrimonialização, revelando como processos oficiais de preservação podem tanto proteger quanto silenciar histórias, dependendo de quais narrativas são legitimadas e quais são deixadas à margem.

A abordagem aqui adotada articula, assim, a dimensão etnográfica — evidenciada nos relatos de antigos ferroviários, de moradores e de frequentadores da Esplanada — com interpretações teóricas que possibilitam compreendê-la como espaço multiterritorial

(Haesbaert, 2004), no qual práticas de resistência, apropriação e reconfiguração do espaço urbano se atualizam cotidianamente. Essa perspectiva permite perceber como a Esplanada não se esgota em sua dimensão material ou administrativa, mas se prolonga nas relações sociais e afetivas que a sustentam.

É nesse entrecruzamento entre o vivido e o institucional, entre as memórias pessoais e as políticas públicas de patrimônio, que se delineia a vitalidade da Esplanada Ferroviária. Mais do que sobrevivência de prédios ou estruturas físicas, o que persiste é uma rede densa de relações, narrativas e significados, constantemente reatualizada. A Esplanada permanece, assim, como território em disputa, mas também como espaço de criação e de resistência simbólica, no qual o cotidiano inscreve novas camadas de sentido sobre os trilhos já silenciados.

3.1 Identidades ferroviárias: sociabilidades e multiterritorialidades ao longo dos trilhos

Há espaços na cidade que persistem mesmo quando tudo ao seu redor parece mudar. Não porque permanecem iguais — mas justamente porque, em sua impermanência, resistem. A Esplanada Ferroviária de Campo Grande é um desses lugares. A Esplanada pode ser compreendida, à luz de Magnani (2002), como um verdadeiro “pedaço” urbano — território intermediário entre o público e o privado, onde se estabelecem laços de convivência, referências culturais e formas próprias de sociabilidade. Trata-se de um espaço que ultrapassa o simples dado cartográfico, pois é habitado por redes de significados, práticas afetivas e memórias compartilhadas.

Um território atravessado por camadas de lembranças, práticas e silêncios que ecoam nos trilhos inativos, nas casas de antigos ferroviários e nos encontros que, mesmo breves, tecem pertencimentos. Essas camadas revelam registros sensoriais e afetivos que, além da materialidade dos espaços, expõem a subjetividade inscrita nos gestos cotidianos. A Esplanada se mostra, assim, como mais do que resquício histórico: é um campo vivo de narrativas, onde cada vestígio — uma janela, uma roda de tereré, uma conversa de calçada — conecta passado e presente, compondo um mosaico simultaneamente íntimo e coletivo, efêmero e resistente.

Mais do que uma reconstituição linear, o que se pretende aqui é dar visibilidade às experiências vividas — à cidade sentida, tocada, imaginada. Com base nas contribuições de autores como Paul Connerton (2009), Pierre Nora (1993), Maurice Halbwachs (1990), Michel de Certeau (1994), Tereza Sá (2004), Tim Ingold (2011) e José Guilherme Magnani (2002), entre outros, propomos pensar o espaço da Esplanada como um “pedaço” da cidade que se

estrutura a partir das práticas, dos afetos e das disputas que o constituem cotidianamente. Essas perspectivas teóricas permitem compreender como a memória coletiva se articula com as dinâmicas de poder e de território, situando a Esplanada simultaneamente como herança sensível e palco de reinvenções constantes.

Este capítulo propõe caminhar por essas camadas, escutando os rastros que ainda reverberam no cotidiano da Esplanada. A partir de uma escuta etnográfica atenta aos modos de habitar, rememorar e reinventar o espaço, buscamos compreender como as memórias e as relações sociais ali construídas permanecem ativas, mesmo diante da desativação da ferrovia, do avanço das lógicas de patrimonialização e das tentativas de reconfiguração urbana. A metodologia envolve visitas prolongadas, entrevistas semiestruturadas e a observação participante de eventos comunitários, de forma a captar tanto as narrativas explícitas quanto os gestos e materiais que compõem o dia a dia dos moradores.

Os trilhos, ainda que silenciados pelo tempo e pelo abandono, continuam a traçar percursos invisíveis na vida de quem habita a Esplanada. Se a ferrovia operava como vetor de integração territorial na lógica estatal, conforme demonstra Queiroz (2010), seu impacto mais duradouro não está apenas nos mapas logísticos ou nos balanços financeiros da Noroeste, mas nas tramas afetivas, nas sociabilidades persistentes e nas memórias que inscrevem o cotidiano dos moradores em um tempo próprio. As casas próximas aos trilhos, os encontros nos fins de tarde, os gestos repetidos entre vizinhos — tudo isso compõe um repertório de vivências que resiste à invisibilidade institucional.

O passado ferroviário, nesses relatos, emerge como herança sensível: não como saudade idealizada, mas como lembrança corporificada, feita de sons, cheiros, tarefas e ausências. Ao escutar figuras como o ex-ferroviário – hoje aposentado – Edmar Panassolo, nota-se que a memória não opera como arquivo estático, mas como performance viva, capaz de reposicionar a ferrovia não como ruína, mas como presença incorporada. Assim, este trecho se dedica a acompanhar as trilhas que permanecem abertas nos corpos, nas vozes e nas práticas daqueles que, mesmo sem o trem, ainda caminham sobre seus rastros.

Os trilhos da Esplanada, embora silenciados há décadas, continuam a tecer percursos invisíveis sob os pés de quem habita aquele território – não apenas como vestígio físico de ferros por onde já passaram composições, por vezes engolidos pelo mato ou soterrados pelo asfalto, mas sobretudo como poderosa matriz simbólica que persiste para além do último apito. Para o Estado, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi um instrumento de integração territorial e de dominação econômica (QUEIROZ, 2010); para os moradores da Esplanada Ferroviária,

ela tornou-se um repertório afetivo e existencial, um elemento constitutivo dos ritmos cotidianos e das formas de habitar a cidade.

Ao conversarmos com Seu Edmar, um dos moradores mais antigos, percebemos como essa matriz se inscreveu no corpo e na memória coletiva: “A gente acordava com o barulho do trem... era como o despertador da cidade”, relata ele, os olhos iluminados pelo brilho de quem revive um tempo pulsante. Suas lembranças – dos turnos de trabalho, dos amigos reunidos após o expediente, dos cafés compartilhados antes da partida – não se apresentam como um arquivo linear, mas como fragmentos sensoriais e afetivos que ressoam na caminhada pelo trilho ao entardecer, nas festas improvisadas nos armazéns e nas procissões que cruzavam as plataformas (HALBWACHS, 1990).

É justamente quando tratamos dos objetos ferroviários – os bancos de madeira resgatados, as pichações ainda visíveis no armazém, as crianças brincando ao redor dos trilhos –, da presença das casas operárias e das lembranças do barulho do trem que as atividades cotidianas ganham força sob a perspectiva de que o ordinário também produz memória. Como lembra Magnani (2000), são justamente as práticas rotineiras, muitas vezes vistas de fora como “não importantes”, que sustentam os modos de ser e pertencer no espaço urbano. Caminhar pela antiga plataforma, cuidar do jardim junto aos trilhos, manter viva a roda de conversa – tudo isso reinscreve os habitantes da Esplanada em um território que ainda pulsa, mesmo sem o trem. Em pequenos gestos cotidianos – varrer a plataforma antes do nascer do sol, regar as plantas que crescem entre os dormentes, reparar uma peça solta com pregos recuperados – manifesta-se uma insistência poética de garantir que cada fragmento do passado siga vivo na prática.

Sob a perspectiva da antropologia dos caminhos, Ingold (2015) lembra que os rastros deixados pelos movimentos são inscrições culturais que se reativam a cada narrativa. “Aqui era o armazém, ali o bar do Batista...”, dizem os moradores, como se os edifícios guardassem vida própria. Essa sobreposição de tempos — entre o antigo pulsar da locomotiva e o silêncio atual — faz da Esplanada um espaço de memórias vivas. Compreender a ferrovia, portanto, é vê-la não apenas como infraestrutura, mas como dispositivo de sociabilidade, onde relatos destacam menos as composições técnicas e mais as relações sociais: amigos que trocavam confidências, trabalhadores que reivindicavam melhorias e celebrações do sindicato (MAGNANI, 2002).

As casas alinhadas ao longo dos trilhos, hoje muitas vezes descaracterizadas ou apresentando sinais de abandono, foram – segundo Dona Cida – “espaços vivos de vizinhança e solidariedade”: “A gente sabia o nome de todo mundo... quando um filho nascia, era como

se fosse da rua inteira”, recorda ela, ressaltando o forte sentimento de pertencimento. Essa territorialidade afetiva resiste mesmo nas lamentações sobre a transformação do bairro: a ausência do trem produz saudade, mas também matéria de resistência simbólica, reafirmando o direito de existir naquele território pela memória e pelo afeto (SÁ, 2003).

As memórias sensoriais – o som grave das buzinas, o ruído metálico dos trilhos, o cheiro da graxa – evocam o caráter incorporado da recordação, conforme destacado por Candau (2012). Os bancos retirados da plataforma, os uniformes guardados em baús e os encontros semanais em torno de um café são práticas que, segundo Connerton (2009), sustentam o pertencimento mesmo diante da descontinuidade institucional. A multiterritorialidade, conceito central em Haesbaert (2004), torna-se perceptível nesse modo de habitar: os antigos ferroviários sentem-se simultaneamente parte do bairro, das estações por onde passaram e dos percursos que repetiam diariamente.

Hoje, mesmo os jovens que não vivenciaram diretamente a experiência ferroviária reativam esses espaços, reinventando usos – batalhas de rap nas antigas plataformas, oficinas de arte nos galpões, dança nos armazéns. Esses gestos, ainda que não nomeados como resistência, reatualizam sensivelmente os sentidos da Esplanada.

Entre as casas alinhadas aos trilhos, a moradia de Seu Edmar emerge como um verdadeiro *lieu de mémoire* (NORA, 1984) – um espaço onde o passado ferroviário se faz presente de modo visceral. Originalmente projetada como “hotel de trânsito” para operários em breves pernoites – “o conceito é porque quando vinham os trabalhadores de outros estados passavam aqui só pra dormir” –, a edificação conserva seu programa arquitetônico intacto. O imóvel foi arrematado por Edmar em 2003, em leilão da antiga Rede Ferroviária Federal, quando os ex-ferroviários – prioritários na compra – puderam reivindicar parte do patrimônio material da estação.

No exterior, a fachada e o piso original funcionam como indicadores cromáticos de memória embutida: o revestimento cerâmico, “catalogado como piso de hotel de trânsito”, e as antigas inscrições nominais sobre cada porta não são meros vestígios, mas marcas de práticas sociais sedimentadas em cada ladrilho e vão de janela. Quem circula de ônibus pela Rua 14 de Julho pode “conseguir ver o topo da casa”, reconhecendo-a como parte integrante da paisagem ferroviária.

No interior, o espaço transborda em um verdadeiro museu doméstico, onde objetos resgatados da ferrovia se tornam testemunhos materiais de memórias pessoais e coletivas. “Num determinado dia que nós fomos lá, o pessoal estava roubando e já tinha levado dois e já

estava desmontando o terceiro. Aí eu aluguei um caminhão aqui e fui lá. Trouxe quatro”, relembra Nelson Araújo, referindo-se aos bancos de madeira recuperados da antiga plataforma. Esses bancos, ao lado de fragmentos de máquinas e fotografias de infância, compõem um arquivo material que dialoga com a noção de “vida social das coisas” (APADURAI, 1986): não apenas preservam função utilitária ou estética, mas carregam trajetórias, afetos e significados que atravessam gerações. A mesma lógica se aplica ao lampião de sinalização, carinhosamente chamado de “Gasômetro”, que repousa em uma estante: “Esse aqui é o Gasômetro. Servia para eliminação. A gente colocava dentro... Aí ela inflamava, e saía o ‘xiu’... e iluminava.” Nesse gesto de nomear, explicar e rememorar o uso do objeto, reinscreve-se no presente a memória de um cotidiano ferroviário resistente ao apagamento.

Esse acervo, entretanto, não se reduz a uma coleção estática, como em um museu convencional. Ele é continuamente reativado pelos moradores, que tocam, reorganizam, explicam e exibem cada peça, produzindo uma prática de memória viva. A cada passo sobre as tábuas centenárias – “[...] tanto que a estrutura da casa é completamente reforçada” – atualiza-se aquilo que Ingold (2000) chama de “ecologia sensorial”, em que habitar é mais do que ocupar fisicamente um espaço: é viver a imbricação entre sujeito, corpo e ambiente. Assim, cada banco, cada fotografia, cada ferramenta não se apresenta como relíquia morta, mas como extensão das experiências vividas, evocando cheiros, sons e gestos que continuam a reverberar.

Essa vibração da memória material se prolonga nas práticas de sociabilidade que rejeitam o esquecimento e reconstroem coletivamente o sentido de pertencimento. Era uma quinta-feira quando acompanhei Edmar no Armazém Cultural, onde ele me mostrava o acervo ferroviário e dialogava com o guia responsável por narrar a história da estação.

Após cumprimentar moradores vizinhos, Edmar apontou para uma caixa térmica recém-chegada, comentando que, todas as quintas, um conhecido de Piraputanga trazia de sua roça queijos artesanais, ovos caipiras, alfaces frescas e goiabas. A cena, aparentemente trivial, adquire densidade simbólica: os alimentos, ao circularem entre antigos ferroviários, vizinhos e visitantes, tornam-se mediadores de vínculos sociais e suportes materiais da memória.

Mais do que um simples gesto de venda, esse encontro semanal se configura como ritual de convivência, em que se entrelaçam trocas econômicas, narrativas biográficas e lembranças compartilhadas. Trata-se de um processo que remete à noção de *habitus* (BOURDIEU, 1979), na medida em que a oferta e a partilha reiteram solidariedades coletivas e asseguram a transmissão intergeracional de saberes técnicos e culturais. Assim, tanto o arquivo preservado no espaço institucional do Armazém quanto o cotidiano dessas sociabilidades semanais

constituem modos de resistência contra o esquecimento, reafirmando a vitalidade social da Esplanada Ferroviária.



Figura 7 – Caixa térmica utilizada pelos antigos ferroviários e frequentadores da Esplanada para armazenar alimentos compartilhados durante os encontros semanais.

O objeto materializa práticas de sociabilidade que envolvem a troca de comidas e memórias, reforçando os laços coletivos e a transmissão de saberes intergeracionais. – Fonte: autoria própria

Esses encontros semanais, realizados às quintas-feiras no próprio Armazém Cultural — espaço que abriga também o acervo do Museu da Ferrovia —, não se restringem ao domínio institucional ou museológico. Para além da preservação formal de documentos, objetos e imagens, ali se produzem sociabilidades vivas, nas quais antigos ferroviários, familiares e novos visitantes compartilham memórias, histórias e afetos. O que poderia ser apenas uma reunião voltada à conservação de arquivos transforma-se em prática coletiva de reatualização da experiência ferroviária, conectando trajetórias individuais a uma memória urbana mais ampla. Cada narrativa recontada, cada lembrança evocada diante de fotografias ou peças preservadas, atua como dispositivo de rememoração que ultrapassa o espaço do encontro e reverbera no cotidiano da cidade. Assim, o Armazém Cultural torna-se não apenas guardião de um passado, mas também lugar de encontro e invenção, em que a memória ferroviária se reinscreve como experiência coletiva, articulando-se a outras formas de expressão urbana — festas, feiras e eventos — que mantêm vivo o vínculo entre a ferrovia e a cidade.

3.2 Fragmentos visuais da memória ferroviária: o acervo de Edmar Panassolo

A memória, como observa Connerton (1989), não se conserva apenas nos discursos, mas também nas práticas corporais, nos gestos, nas materialidades e nos espaços habitados. A

ferrovia, enquanto lugar de trabalho e de vida, constitui-se como campo de inscrição dessas memórias – um palimpsesto onde os trilhos carregam não apenas cargas e máquinas, mas também lembranças, afetos e narrativas que atravessam gerações. Nesta seção, apresento imagens do acervo pessoal de Edmar Panassolo, ex-ferroviário aposentado e técnico em segurança do trabalho, cuja trajetória se entrelaça com a própria história da malha ferroviária de Campo Grande e da Nova Ferroeste.

Oriundo de Bauru, cidade de forte tradição ferroviária, Edmar foi transferido para Campo Grande em um período de reestruturação técnica da ferrovia. Seu deslocamento geográfico traduz também uma territorialidade afetiva, construída entre plataformas, vagões e relações de trabalho. As fotografias de seu acervo não são apenas registros documentais: funcionam como dispositivos de memória que performam um modo de vida e uma estética do cotidiano ferroviário.

Ao observarmos essas imagens, emergem múltiplas dimensões da experiência ferroviária: o trabalho técnico e coletivo, os riscos e incidentes, os momentos de lazer e os vínculos familiares cultivados nas bordas da estação. Como afirma Velho (2003), a experiência urbana é atravessada por uma multiplicidade de temporalidades e trajetórias, e essas fotografias revelam a ferrovia como uma encruzilhada de tempos e afetos.

Há, por exemplo, cenas de Edmar com colegas sobre vagões-tanque, operando instrumentos ou inspecionando composições – imagens que revelam o corpo técnico, o saber prático e o cotidiano da manutenção. Outras, como o registro com o filho em frente à antiga estação, evocam a dimensão íntima da ferrovia, tomada como extensão da casa: lugar de passagem e, ao mesmo tempo, de permanência simbólica. O gesto do trabalhador pendurado no trem, sorridente, expressa uma juventude que performava seu pertencimento à ferrovia com o corpo inteiro – agarrado aos corrimãos metálicos, aos trens em movimento, às possibilidades de futuro.

Por fim, imagens mais densas, como as de um incêndio ao longo dos trilhos ou de vagões descarrilados, tensionam a romantização do ofício e evidenciam a precariedade e a imprevisibilidade do trabalho. Elas lembram que a ferrovia não é apenas o trilho que conecta cidades e economias, mas também o território onde se inscrevem perigos, enfrentamentos e estratégias de cuidado daqueles que ali atuam.

A inserção deste acervo na dissertação visa não apenas ilustrar, mas ativar memórias. Como observa Jelin (2002), a memória social se constitui tanto no que se conta quanto no que se mostra – e as imagens, nesse sentido, são também formas de enunciação. As fotografias

funcionam como entradas etnográficas que condensam histórias que nem sempre cabem no discurso verbal, mas persistem nos corpos, nos enquadramentos e nos silêncios.

Ao abrir espaço para o acervo de Edmar Panassolo, busca-se reconhecer os modos como os trabalhadores constroem narrativas visuais e afetivas da ferrovia, produzindo, mesmo em contextos de desmonte, pequenas arquiteturas de memória. Mais do que documentar episódios isolados, o conjunto compõe um registro material e simbólico de um modo de vida, articulando dimensões públicas e privadas do trabalho ferroviário.

Assim, incorporadas a este estudo, as imagens passam a operar como fontes etnográficas que condensam práticas, valores e relações sociais inscritas na materialidade do espaço ferroviário. Como lembra Connerton (1989), a memória social se inscreve nos corpos e nos lugares, não apenas nos discursos; e, como reforça Jelin (2002), o que se preserva ou se apaga visualmente envolve disputas de poder.

Nesse sentido, o arquivo imagético de Panassolo não se reduz a um repositório de lembranças pessoais, mas inscreve-se como parte de uma memória coletiva em disputa. Ele tensiona a versão oficial da ferrovia – marcada por silenciamentos e apagamentos institucionais – ao revelar outras narrativas, mais cotidianas e subterrâneas, que se expressam no gesto de conservar e compartilhar fotografias.

Sob essa perspectiva, o acervo pode ser lido, à luz da antropologia visual, como um conjunto de signos que traduz gestos, sociabilidades e temporalidades que escapam à linearidade histórica. Sua presença não apenas complementa a narrativa textual, mas reafirma a potência da imagem como dispositivo analítico capaz de revelar, no plano sensível e político, as camadas da memória ferroviária da Esplanada.

Dessa forma, as fotografias aqui reunidas, ao mesmo tempo em que constituem fragmentos visuais de uma história de trabalho e pertencimento, também operam como camadas de tempo sobre a paisagem urbana. Sua leitura, articulada às narrativas orais e aos registros documentais, permite compreender não apenas o percurso material da ferrovia, mas a rede de significados que a sustenta simbolicamente.



Figura 8 – Acervo fotográfico de Edmar Panassolo, com registros que mesclam a dimensão familiar e os ofícios ferroviários: retrato com o filho na estação, inspeções técnicas e situações de risco como descarrilamentos e incêndios. Fonte: Acervo pessoal de Edmar Panassolo, cedido à pesquisadora em 2025.

O conjunto de imagens revela a multiplicidade de experiências que marcaram a trajetória de Edmar Panassolo como trabalhador ferroviário e como sujeito enredado nos afetos e memórias que atravessam os trilhos. A primeira fotografia, em que aparece ao lado do filho com uma bicicleta diante de uma antiga estação, mostra a ferrovia como espaço vivido em sua totalidade — não apenas como local de trabalho, mas como extensão da vida familiar. A estação, aqui, não é apenas um edifício funcional, mas uma moldura simbólica da transmissão geracional de pertencimento.

Nas imagens seguintes, observa-se Edmar em plena atuação técnica: inspecionando mecanismos sobre os vagões, coordenando procedimentos com outros trabalhadores, e lidando com os desafios práticos da ferrovia. São cenas que registram não só a presença do corpo trabalhador, mas também a constituição de uma rede de colaboração entre colegas — o que nos remete à noção de *tribos de ofício* proposta por José Guilherme Magnani (2002), em que o saber técnico é partilhado e transmitido entre pares, em meio a um território que também é relacional.

Duas imagens particularmente marcantes documentam situações de crise: um trem descarrilado e um incêndio de grande proporção nos trilhos. Esses registros não romantizam o ofício ferroviário — ao contrário, expõem os riscos materiais, a precariedade estrutural e o enfrentamento cotidiano com o imprevisível. Como afirma Paul Virilio (1993), todo sistema técnico carrega em si a possibilidade do acidente. E é nesses momentos-limite que se revela o trabalho invisível da segurança, que Edmar exerceu por décadas.

Essas imagens, portanto, não são apenas lembranças. São arquivos visuais de um saber encarnado, de uma memória operária que pulsa através das imagens e dos corpos que nelas habitam. Elas atestam o modo como Edmar Panassolo inscreveu sua trajetória na paisagem ferroviária — e como essa paisagem, mesmo hoje em ruínas, continua atravessando sua vida.

Ao realizar esta pesquisa, um pedido singelo, mas profundamente simbólico, me foi feito: “Só quero que meu nome esteja na sua dissertação”. A fala de Edmar Panassolo não é apenas uma solicitação de reconhecimento individual, mas uma convocação à responsabilidade ética e sensível que a antropologia assume diante das memórias e das pessoas que confiam suas histórias ao nosso trabalho. Seu nome, portanto, não é apenas citado — é sustentado neste capítulo como parte essencial da arquitetura afetiva e etnográfica que se constrói ao longo do texto.

Edmar Panassolo não só dedicou décadas de sua vida à ferrovia, vindo de Bauru para trabalhar em Campo Grande como técnico em segurança do trabalho durante a transição para a Nova Ferroeste, como também ressignificou sua própria casa como extensão da memória ferroviária. A casa em que vive, construída onde antes funcionava um antigo hotel e ponto de parada de trens, já foi leiloada, mas ele continua habitando-a com a consciência de que ali pulsa uma história coletiva. Como observa Lévi-Strauss (1997), certos lugares se tornam “máquinas de habitar a memória”, acumulando camadas simbólicas que vão muito além da materialidade de suas paredes.

Nas visitas feitas ao local, a casa de Edmar se revelou não apenas como morada, mas como arquivo vivo. Suas paredes de alvenaria descascada, o corredor estreito com cadeiras antigas, as portas de madeira azul desbotada, tudo parece reter o tempo — não como ruína, mas como resistência. Objetos cuidadosamente guardados, como a antiga buzina de locomotiva, o prego de trilho corroído, as cadeiras com o brasão da Noroeste do Brasil (NOB) e até mesmo placas originais da ferrovia, configuram o que Tim Ingold (2015) chamaria de *coisas em processo*, elementos que não apenas representam um passado, mas que continuam agindo no presente, ativando memórias, afetos e significados.

Cada objeto guardado é uma peça de um quebra-cabeça afetivo. São testemunhos silenciosos de um ofício, de um modo de vida, de uma convivência com a ferrovia que não se dissolveu com o tempo. A cadeira marcada com o logotipo da NOB, por exemplo, não é apenas um assento — é um lugar de escuta, um corpo imóvel que já sustentou muitos outros corpos em salas de espera, escritórios ou reuniões técnicas. Já o prego ferroviário, segurado na palma da mão, carrega o peso simbólico da fixação de um trilho, da ancoragem do movimento, do trabalho invisível que sustenta a circulação. São esses pequenos fragmentos que, reunidos, desenham um mapa de pertencimento e identidade.

Como argumenta Arjun Appadurai (1986), os objetos têm trajetórias sociais. Eles circulam, mudam de função, ganham novos valores conforme se deslocam no tempo e no espaço. Na casa de Edmar, a função técnica desses itens se transforma em função memorial: são objetos que não produzem mais segurança ferroviária, mas produzem memória social.

Mais do que cenário, a casa é também personagem. É abrigo e relicário, lugar de resistência simbólica diante do avanço do esquecimento. Habitar essa casa é, para Edmar, continuar circulando nos trilhos. A permanência ali, mesmo após o leilão, mesmo diante da precarização das condições, parece um gesto de fidelidade à memória. E é nesse sentido que sua voz se torna inegociável nesta escrita: Edmar Panassolo não é apenas interlocutor, é coautor da história que aqui se conta.



Figura 9 – Corredor interno e porta original da antiga estrutura ferroviária onde reside Edmar Panassolo.
Fonte: Acervo pessoal da pesquisadora, 2025.



Figura 10 – Cadeiras ferroviárias preservadas da casa de Edmar Panassolo.
Fonte: Acervo pessoal da pesquisadora, 2025.



Figura 11 – Parede expositiva da casa de Edmar Panassolo, com fotografias e objetos afixados.
Fonte: Acervo pessoal da pesquisadora, 2025.

A casa onde vive Edmar Panassolo, antiga estrutura que funcionou como hotel e ponto de parada ferroviária, preserva traços arquitetônicos que resistem ao tempo e carregam consigo a memória material de um passado coletivo. O corredor estreito, as paredes de alvenaria desgastadas, a pintura esverdeada pela umidade e a porta azul descascada são sinais de um espaço que, embora ressignificado como residência, ainda encena seu passado ferroviário. Como propõe Marc Augé (1994), há lugares que mantêm sua potência simbólica mesmo quando seus usos se transformam — são palimpsestos urbanos onde o tempo se sobrepõe sem apagar completamente as camadas anteriores.

Nesse cenário, até mesmo os objetos cotidianos ganham densidade simbólica. As cadeiras encostadas nas paredes — elementos simples do mobiliário — operam como dispositivos de espera e escuta, como se os corpos que ali se sentaram permanecessem impressos no ar e no chão. A própria casa, como afirma Edmar, “é um personagem”. Um personagem silencioso, mas presente, que abriga ruídos do passado e se recusa a desaparecer. Habitar esse espaço é, para ele, continuar circulando pelos corredores da ferrovia.

As cadeiras retratadas — uma de madeira entalhada com o brasão da Noroeste do Brasil (NOB) e outra de estrutura metálica com revestimento em couro — são mais do que móveis utilitários: funcionam como testemunhos silenciosos de um tempo que insiste em permanecer. São cadeiras que sustentaram trabalhadores, acolheram visitantes e que hoje seguem como

corpos simbólicos de uma memória ferroviária reconfigurada no interior doméstico. Enquanto a madeira da cadeira NOB evoca a solidez institucional de uma época, a cadeira metálica deformada revela o imprevisto, a adaptação e a permanência do uso cotidiano. Ambas convivem como peças de um museu íntimo que Edmar construiu com o que lhe restou: aquilo que foi resgatado, mantido e, sobretudo, o que se recusou a ser apagado.

Mais impactante ainda é a parede expositiva que Edmar montou com esmero artesanal: fotografias de locomotivas, partes de janelas, cadeiras suspensas no alto das paredes, quadros improvisados que abrem espaço para a rememoração. Essa curadoria doméstica transforma o ambiente em um espaço de memória ativa — um lugar que performa a ferrovia não apenas como passado, mas como presente em movimento. Como destaca Daniel Miller (2010), os objetos não são apenas produtos de relações sociais; eles também produzem formas de estar no mundo. Edmar, ao montar esse pequeno museu pessoal, afirma seu pertencimento por meio das coisas.

As janelas que um dia se abriram para trilhos agora se abrem para imagens. As cadeiras, antes dispostas para sentar, agora ocupam as alturas como esculturas memoriais. É a casa enquanto arquivo vivo — um museu não oficial feito daquilo que a ferrovia deixou para trás, mas que, nele, continua presente como parte de si.



Figura 12 – Objetos preservados por Edmar Panassolo: buzina ferroviária.
Fonte: Acervo pessoal da pesquisadora, 2025.



Figura 13 – Objetos preservados por Edmar Panassolo: máquina de escrever e telefone de parede.
Fonte: Acervo pessoal da pesquisadora, 2025.



Figura 14 – Objetos preservados por Edmar Panassolo: relógio analógico e prego de trilha.
Fonte: Acervo pessoal da pesquisadora, 2025.

Além das cadeiras, janelas e fotografias fixadas nas paredes, Edmar Panassolo guarda em sua casa uma série de objetos funcionais que compuseram o cotidiano técnico da ferrovia. A buzina ferroviária, com suas cornetas vermelhas montadas sobre uma prateleira, remete ao som de alerta que antes marcava chegadas e partidas, sinalizando a presença do trem com potência sonora. Agora silenciosa, permanece como escultura suspensa no tempo — um eco visual daquilo que já se fez ouvir.

A máquina de escrever e o telefone de parede integram esse arquivo doméstico de maneira simbólica. Ambos são instrumentos de comunicação e registro, tão centrais à lógica burocrática e funcional da ferrovia quanto invisibilizados nas narrativas heroicas da técnica. A máquina, com sua carcaça verde musgo, remete ao trabalho de escritório, relatórios e comunicações internas; o telefone, pesado e fixado em madeira, sugere as trocas verbais que conectavam pontos da malha ferroviária. Em suas novas posições, esses objetos não perderam função: tornaram-se testemunhas da linguagem da ferrovia.

O relógio de parede, outro elemento presente, marca um tempo que parece ter parado. Ainda que continue marcando as horas, ele já não organiza turnos, nem cronometra partidas. É tempo suspenso. Tempo de memória.

Por fim, o prego ferroviário, apresentado na palma da mão, é uma síntese material e simbólica de toda essa narrativa. Era ele que fixava os trilhos nos dormentes, garantindo a estabilidade do que se move. Ao segurá-lo com cuidado, Edmar segura a si mesmo. Não há aqui apenas ferro corroído: há história condensada.

Como sugere Igor Kopytoff (1986), os objetos têm biografias — e esses, ao migrarem da esfera pública da ferrovia para a intimidade da casa, passam a operar em uma nova lógica de valor: a da preservação afetiva. São objetos que, mesmo desligados de sua função original, continuam significando. São relíquias de um cotidiano técnico que se recusou a desaparecer.

Ao final deste percurso, fica evidente que a Esplanada Ferroviária de Campo Grande não se explica por mapas ou documentos oficiais, mas por práticas, afetos e identidades locais que emergem no entrelaçamento entre memória, espaço e cotidiano. Tal como os “pedaços” urbanos descritos por Magnani (2000), a Esplanada só se deixa compreender quando se volta o olhar para as pequenas ações diárias, objetos e gestos que, embora discretos, reinscrevem o território como lugar de convivência, lazer e resistência cultural.

Mais do que relíquias estáticas, os vestígios materiais — corredores de plataforma hoje invisíveis, pisos cerâmicos remanescentes, cadeiras e bancos resgatados — são fragmentos de narrativas que se renovam a cada varredura de calçada, a cada passo sobre o dormente e a cada

conversa improvisada. Quando Dona Lenir varre a calçada defronte à casa onde seu pai ferroviário viveu, ela não apenas limpa o espaço físico, mas restaura uma história que o poder institucional busca apagar. Ao ressignificar objetos antes destinados exclusivamente à logística do trem, os moradores imprimem novos sentidos e devolvem ao lugar sua potência simbólica.

É nesse entrelaçar de memória e cotidiano que a Esplanada afirma sua dimensão de pertencimento: o aroma do café compartilhado na plataforma, o som imaginário de um apito que ecoa na lembrança, o ranger de uma porta ao ser aberta – cada um desses elementos reaviva histórias de trabalho, convivência e troca. Nos pequenos rituais – resgatar bancos furtados para transformá-los em assentos comunitários, cultivar hortas em quintais antes abandonados, negociar a altura de muros para preservar privacidade sem romper com a memória – revela-se a agência urbana dos moradores. Cada gesto, por mais singelo, carrega valor político: é uma forma silenciosa de dizer “aqui somos nós, aqui ainda vivemos e importamos”.

Essa dinâmica cotidiana consolida a Esplanada como verdadeiro “lugar insurgente”: não pelas grandes manifestações, mas pelas táticas silenciosas e repetidas com obstinação. O corredor de plataforma, hoje recoberto pela vegetação, reaparece em trajetos alternativos; o quintal antes deserto torna-se horta comunitária; a roda de vizinhos em torno do tereré reflete a comunhão de saberes e memórias. Mesmo sem trens em circulação, o eco ferroviário ressoa nos gestos – no cuidado com fotografias antigas, no relato vivo dos sons do apito em manhãs de trabalho, na vontade de manter viva uma história que poderia ser esquecida.

A força da Esplanada Ferroviária reside, também, na capacidade de seus moradores de tecer redes solidárias que desafiam e, ao mesmo tempo, dialogam com as instâncias oficiais de poder. As rodas de tereré que se organizam às margens dos trilhos, as hortas coletivas cultivadas em espaços antes ermos e o reaproveitamento criativo de bancos e dormentes – práticas cotidianas muitas vezes invisíveis às lentes do planejamento urbano formal – configuram uma sociabilidade que não apenas preenche vazios deixados pela ausência estatal, mas estabelece sistemas adaptativos de autogoverno. Nessa tessitura, transmitem-se saberes históricos, trocam-se habilidades práticas (desde técnicas de compostagem até carpintaria básica) e circulam repertórios afetivos que reforçam o sentimento de pertença. Forma-se, assim, um verdadeiro “capilar” social, um microssistema de solidariedade que flui paralelamente às vias oficiais de prestação de serviços e à retórica da “revitalização urbana”.

A dimensão performativa dessas práticas se revela na forma como o território é constantemente reencenado: o simples ato de varrer a plataforma em frente às antigas casas ferroviárias, compartilhar mudas de hortaliças ou recolher dormentes descartados ganha status

de ritual de cuidado e memória. Inspiradas pelas “táticas do cotidiano” de De Certeau, essas ações cotidianas reapropriam materiais e gestos, inventando usos que escapam ao desenho tecnocrático das plantas urbanas. Cada roda de tereré comunica narrativas intergeracionais — histórias de assentamentos, de greves ferroviárias, de boêmios e de comerciantes ambulantes —, e renova a memória coletiva em pequenas celebrações de afeto e resistência.

Durante o passeio noturno do programa *Educa IPHAN*, realizado na Semana do Patrimônio de 2024, foram distribuídos panfletos educativos informando ao público que a Esplanada Ferroviária constitui área tombada nas três instâncias (municipal, estadual e federal). O material incluía um mapa com os principais pontos do conjunto, como a Rotunda, a Feira Central, a Plataforma Cultural e o MUAU, permitindo ao visitante compreender a dimensão territorial e a relevância do espaço (Fig. X). Essa prática de educação patrimonial evidencia o esforço institucional de valorização, ainda que, na contramão, o cotidiano e os grandes eventos revelem a fragilidade da preservação efetiva do local.



Figura 15 – Mapa da área tombada da Esplanada Ferroviária, distribuído no passeio noturno do programa Educa IPHAN durante a Semana do Patrimônio. Campo Grande, 2024. Autoria própria.

Entretanto, essa sociabilidade convive em tensão constante com as políticas públicas de gestão do espaço. Projetos de tombamento ou programas de requalificação frequentemente anunciam investimentos em infraestrutura — iluminação de LED, calçamento e pintura — mas,

sem diálogo real com os moradores, podem gerar enclausuramento simbólico, tornando o “pedaço” ferroviário objeto de turismo patrimonial enquanto desconsideram suas práticas vivas. É o paradoxo da gentrificação: o bairro passa a ser valorizado e atraente, mas em detrimento das redes de convivência originais, conforme analisam Slater (2006) em estudos sobre resistência e expulsão suave de populações. Nesse quadro, o uso prolongado de hortas coletivas, a manutenção de rotações de horta em canteiros informais e a preservação de caminhos de atalho tornam-se estratégias de insurgência, indicativos de que o espaço “vivido” se recusa a se conformar ao espaço “planejado”.

Por outro lado, há sinais de que essa relação conflituosa evolui para uma parceria dialógica. Reuniões promovidas por conselhos comunitários e audiências públicas têm aberto canais para que as demandas por manutenção de bancos, bebedouros e áreas de convívio estabeleçam prioridades baseadas em trajetos de sociabilidade espontânea. Nesse processo, reivindicam-se corredores de passagem que não constam nos mapas oficiais, delimitam-se zonas de convivência onde o tereré deve correr livre, e propõem-se intervenções que respeitem a estética vernacular — pintura em tons terrosos, bancos de madeira reciclada, hortas verticais em latões reaproveitados. A governança colaborativa assim construída integra o saber técnico dos urbanistas ao saber vernacular dos moradores, fortalecendo não apenas a infraestrutura física, mas sobretudo a coesão social.

No plano antropológico, a Esplanada aparece como um laboratório de práticas insurgentes e colaborativas, um território de experimento permanente em que resistência e cooperação se entrelaçam. A coexistência ali não se pauta pela homogeneidade, mas pela capacidade de conviver com diferenças — de gerações, de memórias, de interesses. Cabe observar como a “capilaridade social” se estende também ao mundo laboral: bares, lanchonetes e restaurantes próximos ao traçado ferroviário frequentemente ampliam seu quadro de funcionários de forma temporária durante eventos locais (feiras, festas juninas, mutirões comunitários), gerando uma empregabilidade sazonal que reforça a interdependência entre economia informal e economia festiva, e confirma a lógica da “modernidade líquida” de Bauman, em que o trabalho se organiza em ondas de alta intensidade seguidas de períodos de calmaria.

Em última instância, a Esplanada Ferroviária de Campo Grande mostra que a cidade é, antes de tudo, um processo inacabado de negociação entre múltiplas vozes: entre aqueles que edificam políticas e aqueles que, com gestos silenciosos, reconstroem o sentido do lugar. A convivência ali não se traduz em um consenso fixo, mas em uma coreografia complexa de

recusa e afirmação, onde cada varredura de plataforma, cada semente plantada, cada dormente movido ecoa como ato político. É essa dinâmica, que articula sociabilidades informais e arenas de deliberação pública, que faz da Esplanada um verdadeiro lugar insurgente — um laboratório urbano onde, dia após dia, se reconstrói o direito coletivo de existir, de pertencer e de reinventar a cidade a partir das bordas e frestas do planejamento ortodoxo.

3.3 Memória e poder nas narrativas urbanas: patrimonialização, apagamentos e resistências

A memória social não se reduz a mero espelho do passado: constitui-se como campo de disputa, no qual lembrar implica selecionar, silenciar e, por vezes, esquecer. Esse fenômeno torna-se evidente na Esplanada Ferroviária, onde vestígios materiais — trilhos corroídos, dormentes semienterrados, plataformas despojadas — atuam simultaneamente como catalisadores de recordações e como marcadores de apagamentos institucionais. Desativadas há décadas, essas ruínas permanecem vivas nos relatos orais dos moradores, que entrelaçam narrativas permeadas por afetos e traumas comunitários. A ausência de políticas consistentes de preservação revela quem detém o poder de canonizar memórias e quais fragmentos são relegados ao esquecimento.

Quando Seu Edmar afirma que “a cidade se organizava em torno da estação”, não apenas rememora uma configuração espacial perdida, mas denuncia a destruturação deliberada de uma forma de vida. Tal gesto, longe de ser nostálgico, é político: reinscreve o presente pela força de um passado que insiste em permanecer, mesmo diante da indiferença das placas oficiais. Conforme observa Pollak (1989), a memória social está imersa em relações de poder que definem quais vozes são amplificadas e quais permanecem silenciadas. Na Esplanada, essa lógica se manifesta quando descendentes de ferroviários — herdeiros de saberes técnicos e rituais coletivos — assumem a função de guardiões de uma história que museus e marcos arquitetônicos não reconhecem.

Esse embate entre memória popular e memória institucionalizada surge também nas lembranças de Dona Lenir, que abre as portas da antiga casa para mostrar o salão onde seu pai, chefe de estação, organizava as festas juninas do bairro: “Era o orgulho dele... ele dizia que aqui era o centro do mundo.” Essa memória afetiva confronta diretamente a condição periférica atual da Esplanada, subvertendo a narrativa oficial que desqualifica o local como gueto urbano de pouco valor patrimonial. Nas palavras de Jelin (2002), memórias sociais não reagem apenas ao passado, mas operam como formas sutis de intervenção política: expressões como “aqui era tudo” ou “tiraram isso da gente” funcionam como denúncias silenciosas, tecidas nas conversas,

nas festas e nos espaços compartilhados.

A presença material da memória é também doméstica. Na casa de Seu Edmar — um imóvel tombado que já serviu de “hotel de trânsito” para operários —, a fotografia em preto e branco do pai em farda ferroviária repousa na estante como testemunho silencioso de uma vida profissional e afetiva. João Pacheco de Oliveira (2006) alerta que os processos de patrimonialização frequentemente transformam sujeitos vivos em “espetáculos de si mesmos”, esvaziando-os de participação na narrativa que se constrói. Na Esplanada, projetos de requalificação preservam fachadas e símbolos arquitetônicos, mas nem sempre captam a dimensão viva das memórias encarnadas nos moradores. Para Tereza Sá (2002), o “lugar de memória sensível” é aquele onde cidade e corpo se narram mutuamente — como nas conversas sob os viadutos, nos risos em vagões abandonados ou nas pequenas reapropriações diárias do espaço.

A patrimonialização conduzida por órgãos como o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) — responsável pela preservação de bens culturais no Brasil —, embora se apresente como reconhecimento, pode igualmente produzir silenciamentos. Ao eleger o que é considerado “digno” de preservação, tende a excluir vivências cotidianas. Seu Edmar experimentou isso de forma concreta: após adquirir sua casa em leilão, ergueu um muro em busca de privacidade, mas foi obrigado a reduzi-lo conforme exigências de restauração. “Tive que derrubar o muro porque era alto demais. Mas eu precisava de privacidade”, relata, revelando como normas patrimoniais regulam usos e alteram dinâmicas de habitação. O episódio mostra como a lógica institucional frequentemente privilegia a “imagem urbana” em detrimento da experiência de morar. Protege-se a fachada, não o cotidiano; conserva-se a forma, mas não a vida que a sustenta. Nesse processo, a memória corre o risco de reduzir-se a superfície, enquanto os sujeitos que a carregam permanecem submetidos a regras externas.

Entre os vestígios materiais da Esplanada, o vagão de passageiros azul exemplifica outra modalidade de apagamento: a memória imobilizada por um impasse burocrático. Conforme relata Edmar Panassolo, sua restauração permanece inviável devido à ausência de documentação regular, mantendo a peça em um limbo entre o desejo de preservação e a impossibilidade prática de intervenção. Esse estado de suspensão não apenas acelera o desgaste físico, mas também enfraquece o lugar do vagão na narrativa coletiva — evidência de como a gestão documental define o que pode (ou não) ser reconhecido como patrimônio.



Figura 16 – Vagão histórico de passageiros na Esplanada Ferroviária de Campo Grande (MS). Fotografado em diferentes ângulos, evidencia o estado de deterioração da estrutura. Apesar de reconhecido como parte do patrimônio ferroviário, sua restauração não é possível devido à ausência de documentação regularizada, mantendo-o num limbo burocrático entre memória e abandono. Fonte: autoria própria.

Assim como o vagão azul, paralisado por impasses documentais, a Rotunda da antiga estação expressa outra face do esquecimento: o abandono de um espaço de grande porte, cuja memória técnica e social hoje se mistura ao estigma da marginalização. Diferente do vagão, imobilizado em sua materialidade, a Rotunda evidencia como o vazio urbano é continuamente apropriado por usos precários, revelando as contradições entre a monumentalidade arquitetônica e a ausência de políticas públicas eficazes de preservação.

As imagens a seguir dão corpo a essa experiência de ruína e deslocamento: mostram não apenas a grandiosidade do espaço que um dia serviu à circulação ferroviária, mas também

os sinais visíveis de sua degradação e abandono. Cada detalhe — do mato que cresce nos limites do prédio às marcas deixadas por ocupações informais — materializa a passagem do tempo e a distância entre a memória oficial e a vida cotidiana.

Mais do que simples registros visuais, essas fotografias funcionam como testemunhos etnográficos: revelam um espaço que, ao mesmo tempo em que guarda vestígios da memória ferroviária, tornou-se palco de tensões sociais, incômodos para moradores vizinhos e disputas em torno do que deve ou não permanecer como patrimônio. Nesse sentido, a Rotunda, em sua materialidade fragmentada, explicita como a cidade lida com a efemeridade de seus próprios marcos.



Figura 17 – A Rotunda da antiga estação ferroviária de Campo Grande.

O espaço circular, hoje tomado por mato e ruínas, abrigava o mecanismo de giro dos trens, permitindo a manobra das locomotivas para diferentes direções. Como explicou Seu Edmar, ex-ferroviário entrevistado, a Rotunda funcionava como “o coração da ferrovia”, pois dali partiam e retornavam os vagões que organizavam a dinâmica do trabalho e do transporte. A imagem revela o contraste entre a memória técnica evocada por quem a viveu e a materialidade degradada que restou, onde o vazio se confunde com a monumentalidade do abandono.

Fonte: autoria própria.

As ruínas da Rotunda da antiga estação ferroviária de Campo Grande evidenciam as tensões entre memória e esquecimento. O espaço, que outrora desempenhou papel central no funcionamento da ferrovia — destinado ao reparo e à manutenção das locomotivas —, tornou-se, em determinados momentos, palco de iniciativas culturais que buscaram ressignificar sua monumentalidade. No entanto, essas experiências foram episódicas e não sustentaram um processo contínuo de reocupação, o que reforça o caráter intermitente de sua presença na vida urbana. Atualmente, a Rotunda encontra-se marcada pelo abandono, pelo vandalismo e pelo estigma social. Suas paredes grafitadas, o telhado parcial, a estrutura corroída e o vazio interno testemunham camadas de usos e desusos que condensam os dilemas da patrimonialização urbana e da efemeridade da memória coletiva.



Figura 18 – Conjunto de registros da Rotunda da antiga estação, espaço antes destinado à manutenção de locomotivas e que, após décadas de desativação, foi palco de eventos culturais e hoje retorna ao abandono. As imagens evidenciam a sobreposição de usos, marcas do tempo e apropriações sociais que compõem a memória fragmentada da ferrovia. Fonte: autoria própria.

Nesse sentido, o registro fotográfico da Rotunda torna-se não apenas um recurso ilustrativo, mas também um documento etnográfico que permite vislumbrar como o espaço se inscreve na cidade e na experiência dos sujeitos. As imagens capturam simultaneamente a dimensão técnica da estrutura — vestígios de um passado ferroviário que marcou a paisagem de Campo Grande — e os sinais de sua degradação material, revelando a precariedade das políticas de preservação. Ao mesmo tempo, evidenciam como a memória desse lugar permanece em disputa: enquanto para antigos ferroviários, como Seu Edmar, a Rotunda evoca lembranças de trabalho e sociabilidade vinculadas ao trem, para moradores atuais ela se associa tanto ao patrimônio histórico quanto às práticas de marginalização e insegurança.

Assim, a Rotunda pode ser lida como um espaço liminar — entre patrimônio e ruína, entre lembrança e invisibilidade, entre memória técnica e estigma social. Suas imagens condensam não apenas o passado que insiste em permanecer, mas também as ausências produzidas pela negligência institucional e pela ação do tempo.

O conceito de “pedaço” (Magnani, 2000) ajuda a compreender que o pertencimento na Esplanada não é apenas territorial, mas simbólico. O “pedaço” é ativado pelos próprios moradores, através de códigos de sociabilidade, afetos e práticas que escapam à lógica patrimonial. Festas de rua, bancas improvisadas e murais pintados por artistas locais configuram arenas de resistência simbólica. Ao mesmo tempo, a valorização urbana e o discurso patrimonial podem provocar despossessão, transformando a memória viva em estética de fachada (Harvey, 2012), como ocorreu na Feira Central, cuja modernização apagou formas de sociabilidade tradicionais, como a preparação coletiva do sobá. Aqui, a memória deixa de ser “modo de vida” para se tornar “cenário turístico”. Essa transformação revela um paradoxo: quanto mais se preserva oficialmente, mais se corre o risco de esvaziar o sentido vivido.

Pequenos gestos cotidianos também são formas de resistência. Tomar tereré nos trilhos antigos, varrer a calçada de uma casa histórica ou reunir-se semanalmente para vender e trocar produtos agrícolas são práticas que reafirmam pertencimento e afeto. Certeau (1994) descreve essas ações como “táticas do cotidiano”, subversões criativas do uso oficial do espaço. Há casos emblemáticos, como a recuperação de bancos furtados da linha férrea por iniciativa comunitária, ou a adaptação negociada do muro de Seu Edmar com o IPHAN — exemplos de como moradores agem estrategicamente para manter o espaço habitável e significativo. Ao lado de Certeau, podemos evocar Ingold (2015), para quem habitar é “tecer linhas de vida” no espaço. Cada gesto — por mais modesto — é fio que mantém o tecido urbano vivo, resistindo à cristalização das políticas de memória.

As micropolíticas de solidariedade e reapropriação que atravessam a Esplanada mantêm a memória ferroviária ativa muito além dos marcos e placas formais. A resistência aqui não se constrói apenas nos grandes atos coletivos, mas se manifesta no cotidiano miúdo, na repetição silenciosa de gestos que mantêm o espaço habitável e reconhecível por quem o vive. É no arrastar da vassoura pela calçada ao amanhecer, no ajuste de um muro para equilibrar privacidade e vizinhança, no banco recuperado e recolocado no ponto de encontro, no tereré que circula entre vizinhos sob a sombra de uma árvore ou no cuidado de um quintal que se reafirma, dia após dia, o direito de permanecer. Essas práticas não apenas resistem, mas produzem memória, pois cada gesto reinscreve o espaço como território vivido. Nesse sentido, a memória não é herança imóvel, mas prática relacional e contínua.

A análise das dinâmicas de memória e poder mostra que a patrimonialização oficial e a memória popular não existem como blocos separados, mas como campos que se cruzam, se esbarram e, muitas vezes, se tensionam. A primeira, moldada por políticas e discursos

institucionais, tende a congelar o passado em imagens e fachadas cuidadosamente preservadas, privilegiando aquilo que pode ser exibido como símbolo patrimonial. A segunda, enraizada na experiência vivida, insiste em manter o espaço pulsante por meio de práticas que reativam e ressignificam continuamente o território — usos diários, encontros improvisados, relações que se renovam na rua, no portão, na beira dos trilhos.

Essa memória ferroviária não se mantém apenas nas estruturas tombadas ou nos objetos guardados como relíquias, mas nas redes de sociabilidade e nos afetos que escapam aos registros oficiais. Uma feira improvisada, uma roda de conversa encostada na parede de um armazém, um mutirão para limpar a plataforma, o café compartilhado ao final da tarde: cada uma dessas ações, por mais simples, inscreve o presente sobre o passado, mantendo-o ativo. O território não se limita a conservar o que sobrou; ele atualiza e reinventa constantemente, como um tecido que se recompõe com retalhos de diferentes épocas. Esse tecido urbano funciona como um palimpsesto, no qual cada geração escreve sobre as marcas da anterior, sem apagá-las por completo. A Esplanada é, assim, uma cidade-escrita, feita de sobreposições que revelam tanto continuidade quanto transformação.

Mesmo quando efêmeras — como um banco recolocado num canto, uma roda de tereré que dura até o pôr do sol, um corredor varrido antes da visita de um vizinho — essas ações não se opõem à permanência. Ao contrário, são modos de expressá-la. Como um palimpsesto urbano, a Esplanada se reconfigura sem apagar as marcas anteriores: cada gesto prolonga a presença da ferrovia e reafirma a legitimidade de quem habita o lugar. É nesse trabalho silencioso e repetitivo que se revela a força antropológica da Esplanada Ferroviária — um espaço onde permanecer é, em si, um modo de existir.

Apesar desses reconhecimentos, a Esplanada permanece envolta em tensões. A ausência de um plano efetivo de revitalização e integração tem mantido o espaço em uma condição de enclave dentro da cidade, como se Campo Grande ainda não tivesse assumido plenamente esse território como parte de si. Madalena enfatiza que, embora tenham existido projetos pontuais, o que se observa são eventos dispersos, sem continuidade ou coordenação entre município, estado e União. Nesse vácuo, a degradação física e simbólica se acentua: casas abandonadas, ocupações precárias e a falta de sistematização em ações de preservação revelam a fragilidade de uma política de memória que poderia integrar gerações de moradores e renovar os vínculos de pertencimento.

O protagonismo da luta pelo tombamento, segundo Madalena, não partiu de instituições, mas dos próprios moradores que, diante da ameaça de demolição após o encerramento das atividades da rede ferroviária, mobilizaram-se para impedir a perda de suas casas e de seu lugar

de vida. O Instituto Histórico, o município e até mesmo as universidades tiveram participação tímida; foram os sujeitos cotidianos, moradores da Esplanada, que transformaram o espaço em arena de resistência.

Entre ruínas preservadas e fachadas restauradas, o que sustenta a vitalidade do bairro é a trama de vínculos que se atualiza no contato direto entre moradores, objetos, memórias e práticas. Tensões com as políticas oficiais coexistem com gestos de cooperação e invenção diária. No registro etnográfico, acompanhar essas tramas é perceber que o sentido do lugar não reside apenas na materialidade do que resiste, mas, sobretudo, na capacidade de seus habitantes de reinscrevê-lo no presente, reinterpretando-o à luz de suas próprias necessidades, afetos e histórias.

Essa teia de ações e significados tece o cotidiano como quem costura pacientemente um pano antigo com linhas novas. Na Esplanada, memória e poder não se enfrentam apenas nos discursos, mas na prática: no entrechoque entre o instituído e o vivido, entre a imagem cristalizada e o gesto que a descongela. É nessa fricção — nos corpos que permanecem, nas mãos que cuidam, nas vozes que narram — que se constrói a experiência urbana deste território. E é também nesse movimento que se prepara o terreno para compreender, nos passos seguintes desta análise, como as disputas de sentido e as estratégias de resistência se mantêm ativas, moldando, dia após dia, as dinâmicas urbanas da Esplanada Ferroviária.

4 CAPÍTULO III – ARQUITETURAS EFÊMERAS: FESTAS, FEIRAS E A REINVENÇÃO DO ESPAÇO

Neste capítulo, entendemos a efemeridade como força motriz na produção e transformação da Esplanada Ferroviária de Campo Grande. A Esplanada pode ser compreendida, à luz de Magnani (2000), como um verdadeiro “pedaço” urbano — território intermediário entre o público e o privado, onde se estabelecem laços de convivência, referências culturais e formas próprias de sociabilidade. Trata-se de um espaço que ultrapassa o simples dado cartográfico, pois é habitado por redes de significados, práticas afetivas e memórias compartilhadas.

Nesse “pedaço” em constante mutação, diferentes tipos de eventos — desde o carnaval de rua até feiras criativas como a Feira O Balaio, passando pela histórica Feira Central e pelos bares regionais — se sobrepõem e se entrelaçam. A montagem relâmpago de palcos, tendas de apresentações musicais, estandes de artesanato, bancas de comida e rodas de conversa estabelece territórios simbólicos provisórios que tensionam as fronteiras entre o permanente e o transitório. A diversidade do público — crianças, jovens, idosos, artistas, artesãos, comerciantes informais e transeuntes de distintas origens socioeconômicas — evidencia como esses eventos operam como dispositivos de apropriação do espaço: cada corpo, cada narrativa e cada gesto contribuem para redesenhar continuamente a paisagem urbana da Esplanada.

A análise teórica apoia-se em Henri Lefebvre (2001), que concebe o espaço como produto das interações sociais e das práticas cotidianas; em Doreen Massey (1994), para quem o espaço é heterogêneo e negociado; e em Michel de Certeau (1984), que destaca as táticas de apropriação do cotidiano pelos sujeitos. Somamos ainda a perspectiva de Zygmunt Bauman (2001) sobre a “modernidade líquida” — cuja fluidez reflete a volatilidade dessas experiências — e os aportes de Victor Turner (1969) sobre *communitas*, para compreender como, nos carnavais, feiras e bares, hierarquias se diluem e surge um forte senso de coletividade. Pierre Bourdieu (1977) nos ajuda a enxergar o *habitus* compartilhado que emerge nesses espaços, enquanto Gillian Rose e Edward Soja (2003) — vindos da geografia social — ressaltam o caráter sensorial e interdisciplinar das paisagens urbanas provisórias.

Metodologicamente, o capítulo se baseia em pesquisa etnográfica conduzida entre março de 2023 a julho de 2025, combinando observação participante em carnavais, feiras criativas, Feira Central e bares; entrevistas semiestruturadas com moradores, artistas, artesãos e proprietários de bares; e análise de registros visuais e audiovisuais. Essa triangulação de dados permite mapear de que maneira as estruturas efêmeras — palcos desmontáveis, barracas de lona,

contêineres adaptados – se convertem em catalisadores de memórias, afetos e práticas de resistência cultural.

Ao longo das seções seguintes, investigaremos como a efemeridade, ao operar tanto em grandes festejos quanto em feiras e bares de bairro, age como estratégia de reinvenção urbana e de construção contínua de pertencimento neste “pedaço” singular de Campo Grande.

4.1 Eventos efêmeros: efemeridade e produção de “pedaços” urbanos

A ferrovia, enquanto paisagem e memória urbana, permanece inscrita na região histórica da cidade de Campo Grande, mas se atualiza por meio de usos temporários que lhe conferem novos significados. A arquitetura efêmera — presente nos eventos, nos reencontros e nas pequenas celebrações — compõe um tecido social dinâmico, reforçando a potência da Esplanada como lugar vivido. Manifestações como o carnaval de rua, com arquibancadas, palcos e barracas que ocupam temporariamente as ruas, as feiras informais instaladas em áreas abertas, os shows e apresentações no Armazém Cultural durante o Campão Cultural e as intervenções de coletivos que projetam telões, pintam murais ou montam estruturas de convivência animam o espaço e o reconfiguram. Essas construções e usos transitórios dialogam com as estruturas herdadas da linha férrea, ressignificando-as e reafirmando a Esplanada como uma paisagem que se transforma a cada apropriação coletiva.

A efemeridade – entendida aqui como a capacidade de gerar rupturas temporárias nas rotinas espaciais – revela-se um elemento-chave para compreender a apropriação e a ressignificação da Esplanada Ferroviária de Campo Grande; longe de se contrapor ao duradouro, o efêmero opera como gatilho de transformações profundas: ao ocupar por breves períodos o antigo leito de trilhos e as áreas vizinhas, festas de rua, feiras criativas e assembleias informais instauram novos “pedaços” urbanos (Magnani, 2000) que tensionam as fronteiras entre público e privado e inauguram redes de pertencimento e sociabilidade inéditas. Nessa lógica, o simples ato de erguer uma tenda desmontável ou montar um palco provisório deixa de ser um gesto meramente instrumental e converte-se em ato de produção de espaço, conforme nos ensina Lefebvre (2001): enquanto aparelho de resistência, cada barraca de venda de queijo e ovos, cada estande de artesanato ou equipamento de som para apresentações musicais atua como local de insurgência silenciosa, um microterritório simbólico que resiste às formas hegemônicas de planejamento urbano e reafirma o direito espontâneo dos moradores à cidade. Quando, por exemplo, a Feira “O Balaio” ocupa a plataforma de embarque desativada, o percurso outrora destinado ao deslocamento de trens transforma-se numa passarela de

encontros, e o espaço desocupado converte-se em palco de memória e invenção, evidenciando que as configurações provisórias implicam, simultaneamente, desmontagem de arranjos anteriores e inscrição de novos sentidos em um mesmo solo – processo que Santos de Oliveira (2012) denomina “lugares insurgentes”.

Essa dimensão provisória mobiliza também a perspectiva de Doreen Massey (1994) sobre multiplicidade espacial, pois cada intervenção efêmera contribui para a pluralidade de significados do lugar: a Esplanada se reescreve a cada ano do seu carnaval de rua, a cada roda de tereré junto aos trilhos, a cada microfeira gastronômica, evidenciando experiências heterogêneas em um mesmo território; em vez de meras sobreposições, observamos interseções de histórias, afetos e práticas que dialogam entre si, tais como os velhos ferroviários que compartilham causos enquanto barracas improvisadas de frutas e verduras contrapõem-se ao estandarte efêmero de DJs locais. Paralelamente, o conceito de modernidade líquida de Bauman (2001) esclarece a fluidez dessas relações: montagens rápidas e desmontagens instantâneas espelham a volatilidade dos laços sociais contemporâneos – intensos, porém transitórios –, gerando repertórios afetivos que persistem na memória coletiva mesmo após o recolhimento das estruturas físicas. Nesses momentos de intensa comunhão, por vezes breves, emerge a “*communitas*” de Turner (1969), instante liminar em que hierarquias sociais e distinções formais se diluem, propiciando interações mais horizontais entre ambulantes, artistas de rua, moradores antigos e jovens visitantes – um estado fugaz de igualdade que reatualiza a dimensão política do espaço urbano sem recorrer a grandes manifestações ou confrontos.

Sob o olhar de Marc Augé (1995), que associa *non-places* àquelas áreas de passagem e anonimato, as ocupações efêmeras na Esplanada representam estratégias de reapropriação: o que antes se apresentava como vazio indiferenciado ganha rosto, voz e memória. Cada edição da Feira “O Balaio” ou cada bloco de carnaval de rua inscreve narrativas locais – produtores de hortas urbanas transformam ingredientes em afirmações de identidade, músicos resgatam ritmos regionais e antigos ferroviários trazem à tona reminiscências dos trilhos. Desse modo, o efêmero converge para o permanente não pelo tempo de duração, mas pela intensidade simbólica e pela circulação de afetos que permanece viva em depoimentos, fotos amadoras e relatos orais. É ainda indispensável reconhecer que as reverberações dessas ocupações provisórias ultrapassam o momento imediato de sua realização: registros em mídias comunitárias, conversas de praça e memórias partilhadas alimentam novos desejos de ocupação e inspiram outras iniciativas, formando um ciclo em que o desmontar de palcos e tendas antecede a montagem de novas intervenções, em um processo contínuo de invenção e reinvenção do espaço.

Assim, na Esplanada Ferroviária, o efêmero deixa de ser atributo de mera transitoriedade e torna-se modo de existência e resistência, pois é o breve que, paradoxalmente, engendra permanências simbólicas. Em cada barraca que se ergue e cai, em cada som que ecoa e se apaga, em cada riso compartilhado sob uma lona improvisada, reside a potência de transformar um lugar “não-lugar” em território sensível de pertença, memória e estética popular. Ao inaugurar “pedaços” urbanos insurgentes, as pastorais e micropolíticas do cotidiano consolidam um percurso de apropriação que resiste ao abandono e à estigmatização, demonstrando que a vitalidade de um bairro histórico não depende apenas de monumentos fixos, mas das práticas efêmeras que o habitam e reescrevem continuamente.

4.2 Carnaval de rua da Esplanada

O carnaval de rua da Esplanada Ferroviária configura-se como um extenso rito urbano que, ao longo do período de folia, transforma o antigo leito férreo em palco de celebração, memória e resistência. Mais de vinte blocos — do samba ao maracatu, do axé ao samba-reggae — ocupam o espaço, convocando dezenas de milhares de foliões que vestem fantasias improvisadas, entoam cânticos e dançam sobre trilhos antes destinados aos trens. A abertura da festa reúne cerca de dez mil pessoas em cada edição, sob a proteção de guardas municipais, viaturas e motocicletas, e, nos dias de maior afluxo, o cortejo de encerramento já chegou a agrupar até trinta e cinco mil foliões, revelando a potência de convocação popular e a capacidade inventiva da comunidade local.

A montagem relâmpago de palcos modulares, tendas desmontáveis e mini trilhas sonoras exemplifica as “táticas do cotidiano” descritas por De Certeau (1984): gestos operativos que subvertem a função original da infraestrutura ferroviária, ressignificando a Esplanada como arena de sociabilidade e invenção de sentido. Esses arranjos provisórios, que frequentemente se estendem até a meia-noite para acomodar o fluxo festivo, funcionam como produção de espaço na concepção de Lefebvre (2001), criando territórios simbólicos onde se afirmam memórias afetivas — o que era simples passagem torna-se encontro, e o que era vazio converte-se em palco de reinvenção.

Nesse ambiente de intensa sociabilidade, ambulantes, antigos ferroviários, jovens estudantes, donas de casa e músicos de rua compartilham um mesmo solo pulsante, experimentando momentos de “*communitas*” conforme Turner (1969). Micro rituais de cuidado — distribuição de água, curativos por voluntários e apoio mútuo entre foliões — evocam a “economia afetiva” de Federici (2004), ao passo que a presença diária de policiais militares e

de viaturas do Corpo de Bombeiros desenha uma tensão produtiva entre disciplina estatal e autonomia carnavalesca.

Paralelamente, bares e restaurantes da região ampliam seu quadro de funcionários de forma temporária: garçons, cozinheiros e atendentes contratados por vagas efêmeras acompanham o aumento de público, gerando uma empregabilidade sazonal que reforça a dimensão econômica e social do evento. Essa “força de trabalho provisória” evidencia como o rito carnavalesco não apenas revisita memórias, mas também provoca rupturas no cotidiano, criando rendas e redes de sociabilidade que persistem mesmo após a desmontagem das estruturas festivas.

No plano institucional, o Detran-MS instalou um circuito de óculos simuladores de embriaguez no galpão da estação, transformando o carnaval em plataforma de educação em trânsito. Em contrapartida, o camarote para motoristas que optaram por não consumir álcool recebeu milhares de participantes, demonstrando como práticas festivas podem incorporar campanhas de saúde pública sem diluir a irreverência dos blocos.

No entanto, como destacou Madalena, responsável pelo Instituto Histórico e Geográfico de Campo Grande (IHG), o volume de pessoas que chega à Esplanada durante o carnaval supera em muito a capacidade estrutural do espaço. Em suas palavras: *“Eles vêm, fazem cinco dias de festa, colocam aqui dentro do espaço cem mil pessoas sem a menor condição. Apenas usam por ser um cenário bonito, vão embora e deixam para trás um rastro de destruição... sujeira, urina, pichação e depredação, e aí vão embora e acabou o amor pelo patrimônio histórico da cidade.”* Para a entrevistada, a festa, embora potente, não conta com critérios claros de organização e preservação, resultando em impactos negativos para as casas antigas, para o calçamento de paralelepípedos e para a vivência dos próprios moradores, que ficam sem acesso pleno às suas residências durante os dias de folia.

Do ponto de vista antropológico, o carnaval da Esplanada opera como instrumento de (re)inscrição do espaço, convertendo um “*non-place*” — trilhos desativados e plataforma abandonada — em lugar insurgente (Santos de Oliveira, 2012). Cada bloco inscreve narrativas locais e reafirma o “direito espontâneo à cidade” (Lefebvre, 1968): foliões “escrevem outra história nos trilhos”, resgatando memórias ferroviárias e entrelaçando passado industrial e presente festivo. Contudo, a análise de Madalena revela a contradição central: o que se constrói simbolicamente em termos de pertencimento é, ao mesmo tempo, corroído pela ausência de infraestrutura e gestão cultural.

A efemeridade desse rito não se esgota na desmontagem de tendas e palcos; suas

reverberações persistem em fotografias amadoras, relatos orais e publicações em redes sociais.

Ainda que alguém esqueça detalhes do dia a dia, dificilmente apagará da memória a experiência marcante de passar pela Esplanada durante o carnaval. Assim, o breve faz-se permanente: o efêmero torna-se modo de existência e resistência, mas também evidencia os limites da preservação quando confrontada com a lógica de uso predatório do espaço urbano.

As transformações espaciais que o Carnaval provoca na Esplanada podem ser percebidas de forma ainda mais nítida quando observamos o contraste visual entre os dias de festa e o cotidiano. As imagens a seguir evidenciam essa mudança, revelando como o mesmo espaço pode assumir configurações radicalmente distintas, alternando entre a intensa ocupação popular e a quietude quase absoluta.



Figura 19 – Carnaval de Rua na Esplanada Ferroviária de Campo Grande, com apresentação do bloco Capivara Blasé. Fonte: G1, 2023.



Figura 20 – Fachada da estação em dia comum, evidenciando o contraste entre uso festivo e cotidiano.
Fonte: (b) Autoria própria, 2025.

As duas imagens evidenciam contrastes significativos na configuração espacial e na apropriação social da Esplanada Ferroviária de Campo Grande. Na figura 18, captada durante o Carnaval de Rua, a antiga estação ferroviária aparece como pano de fundo para um evento de grande porte, reunindo uma multidão que ocupa integralmente o espaço frontal ao edifício. Barracas de alimentação, tendas e caminhões adaptados para venda de produtos se distribuem pelo perímetro, compondo uma paisagem provisória e festiva. A cena é marcada pela densidade humana, pelo uso intensivo do espaço e pela transformação momentânea da área em palco de sociabilidade, música e comércio, evidenciando a força da efemeridade na ressignificação do lugar.

Na figura 19, registrada em dia comum, o mesmo cenário apresenta-se silencioso e esvaziado. O edifício da estação, com suas paredes brancas e telhas cerâmicas, destaca-se isolado na paisagem, ladeado por ruas vazias e marcado pela ausência de elementos festivos. O contraste entre as duas situações reforça a dimensão mutável do espaço: de um lado, a vitalidade efêmera de um território apropriado coletivamente; de outro, a permanência material e arquitetônica que resiste ao tempo, mas cuja vivacidade depende das práticas sociais que o animam. Assim, a comparação revela que a identidade contemporânea da Esplanada se constrói justamente na tensão entre o uso extraordinário e o cotidiano, entre a memória construída no evento e a materialidade silenciosa que o antecede e sucede.

Esse contraste entre a efervescência coletiva e o silêncio arquitetônico encontra eco nas narrativas de quem vive e produz cultura na Esplanada. Entre esses protagonistas está Victor Samudio, ator e diretor, fundador da Urgente Companhia e coordenador do bloco Capivara Blasé, cuja trajetória ajuda a compreender como o carnaval e outras ações culturais não apenas ocupam o espaço, mas lhe conferem sentido e permanência simbólica.

Entre as camadas materiais e simbólicas que compõem a Esplanada Ferroviária, a antiga sede da Urgente Companhia ocupa um lugar singular. Mais do que um simples endereço, o imóvel funcionou por anos como núcleo de criação e resistência cultural, abrigando ensaios, reuniões e articulações que transbordavam para o espaço público. Sua desocupação judicial, em 2021, deixou não apenas um vazio físico, mas também um silêncio eloquente sobre os tensionamentos entre memória, patrimônio e políticas urbanas. Atualmente fechado e em estado de abandono, o local permanece como um marcador da presença — e da ausência — de iniciativas culturais independentes na cidade.



Figura 21 – Antiga sede da Urgente Companhia, na Rua Dr. Temístocles, Esplanada Ferroviária de Campo Grande. O imóvel, de propriedade da União, foi utilizado pelo grupo até 2021 e hoje se encontra desocupado e em abandono. Fonte: Autoria própria.

Criada há cerca de duas décadas, a Urgente Companhia manteve sua sede, até 2021, nesse imóvel na Rua Dr. Temístocles, quase ao lado de onde hoje funciona o bar Looping. O vínculo com o espaço é parte de uma história maior: o bloco Capivara Blasé nasceu da própria companhia de teatro em 2014 e completava, naquele ano, uma década de existência,

reafirmando sua relação com a Esplanada e sua vocação para a rua. “A casa do bloco é a rua da Esplanada”, afirma Victor, evidenciando que o vínculo entre grupo e território é mais que logístico — é simbólico. A Esplanada não é apenas cenário, mas agente ativo na constituição da identidade do coletivo, do evento e de seu público.

Segundo Victor, o carnaval de rua campo-grandense, protagonizado por blocos como o Capivara Blasé e o Cordão Valu, é o maior evento cultural aberto do estado, equiparando-se apenas à Marcha para Jesus em capacidade de mobilização. A presença massiva de corpos na rua, movidos por alegria, música e desejo de pertencimento, não apenas celebra, mas reivindica o espaço público. Nesse sentido, dialoga com Bakhtin (1987), para quem a festa popular contém um caráter subversivo, suspendendo normas e instaurando um “mundo às avessas” sustentado pelo riso, pela sátira e pela coletividade.



Figura 22 – Integrantes e foliões do bloco Capivara Blasé durante desfile no Carnaval de Rua da Esplanada Ferroviária, evidenciando a atmosfera performática e participativa que caracteriza o evento. Fonte: MS Post, 2023.

Do ponto de vista antropológico, o carnaval pode ser lido como performance social no sentido de Victor Turner (1987): um rito de passagem coletivo, vivido em estado de liminaridade — condição ambígua entre ordem e caos, instituído e possível. Nesse estado liminar, as fronteiras da vida cotidiana se suspendem e se abrem brechas para novas possibilidades de ser e de estar no mundo. Trata-se de um momento em que as estruturas sociais se flexibilizam, permitindo a emergência de formas de expressão, sociabilidade e pertencimento que, ainda que temporárias, produzem efeitos duradouros na memória coletiva.

A Esplanada Ferroviária se converte, assim, em espaço liminar: lugar onde a memória

ferroviária, a decadência urbana e a potência cultural coexistem, criando um campo simbólico que rompe, ainda que momentaneamente, com as hierarquias instituídas. O bloco carnavalesco, nesse contexto, não apenas desfila, mas atualiza rituais de pertencimento que entrelaçam passado e presente, fundindo a lembrança da materialidade ferroviária com a efervescência da festa popular. O carnaval, portanto, não apenas ocupa a Esplanada, mas reinscreve nela a possibilidade de reimaginar a cidade, seus usos e seus sentidos, afirmando o espaço como território de invenção e de resistência cultural.

Ainda que o carnaval represente o ápice da visibilidade cultural, ele não se configura como manifestação isolada, mas como parte de uma rede contínua de ações que mantêm viva a territorialidade afetiva da Esplanada. Saraus, ocupações artísticas e a edição fora de época “Cativara Caipira” funcionam como prolongamentos da festa, operando como dispositivos de presença que sustentam a vitalidade do espaço ao longo do ano. Essas práticas reiteram o que Milton Santos (2006) denomina “territórios usados”: não se trata apenas da posse formal ou da legalidade fundiária, mas da experiência concreta e simbólica que dá sentido ao espaço urbano.

Nesse movimento, a Esplanada se afirma como território intensamente vivido, atravessado por múltiplas temporalidades e usos, onde se diluem fronteiras entre arte, política, lazer e resistência. Como enfatiza Haesbaert (2004), o território é também sempre campo de disputas — materiais, simbólicas e afetivas — e o carnaval, ao ocupar e ressignificar a Esplanada, atua como mecanismo de reterritorialização popular. A festa reabre passagens para memórias silenciadas, ao mesmo tempo em que possibilita a emergência de identidades coletivas que reivindicam visibilidade no tecido urbano.

A terceira edição da Cativara Caipira, realizada em 2024 no gramado da Esplanada, exemplifica concretamente essa dinâmica de continuidade e invenção. Embora menor em escala do que o carnaval de rua, o evento mobiliza múltiplas expressões artísticas e afetivas em torno do mesmo território. A festa agrega elementos da cultura popular — como danças, trajes típicos e comidas juninas — mas é atravessada por um caráter inventivo do coletivo organizador, que imprime ao evento uma estética própria e carregada de significados. Ao ressignificar o imaginário das festas juninas em diálogo com a identidade carnavalesca, a Cativara Caipira reforça a ideia de que a Esplanada é mais do que cenário: ela é suporte ativo e agente de uma territorialidade afetiva.

Nesse processo, o espaço se converte em palco de experimentações coletivas que mesclam tradição e inovação, memória e criação. A festa, portanto, não se limita ao momento de sua realização: ela reverbera como signo de resistência e criatividade, consolidando a Esplanada como lugar de disputas, de invenção estética e de reinscrição simbólica da cidade.

As imagens a seguir ilustram momentos dessa celebração, evidenciando a diversidade de públicos presentes, a ambiência estética cuidadosamente produzida e o protagonismo cênico do evento. Não se trata apenas de registrar uma festa, mas de visibilizar como a Esplanada é continuamente apropriada e reconfigurada, tornando-se um laboratório vivo de sociabilidades e práticas culturais, onde se atualiza a potência da efemeridade como força constitutiva da vida urbana.



Figura 23 – Casais dançando ao som de forró durante a Capivara Caipira, no gramado da Esplanada Ferroviária. A pista de terra batida transforma-se em espaço de encontro e partilha. O corpo em movimento, nesse contexto, é também território em celebração. Fonte: Autoria própria.



Figura 24 – Palco da Capivara Caipira com apresentação musical e cenografia alusiva à identidade visual do bloco. A estrutura efêmera do palco, os figurinos e a música ao vivo expressam o cruzamento entre tradição e inovação, compondo uma estética própria do coletivo Capivara Blasé. Fonte: Autoria própria.



Figura 25 – Presença do “Velho do Rio” durante a Capivara Caipira, em Campo Grande (MS), 2024. Figura recorrente nas festas populares da cidade, o personagem remete a um imaginário rural mítico, evocando elementos da cultura pantaneira e sertaneja. Sua aparição não é programada, mas já esperada: caminha entre o público como parte viva da cena, mesclando performance espontânea, teatralidade popular e memória coletiva. Fonte: Autoria própria.

A antropologia da performance, como discutida por Schechner (2003), também ajuda a compreender os blocos como encenações que produzem mundo. O Capivara Blasé não apenas ocupa a rua — ele a transforma em dramaturgia viva, em território dramatizado. A interação direta e sensorial com o público mobiliza afetos e reconfigura simbolicamente os usos da cidade.

Essa reconfiguração não está isenta de conflitos. O deslocamento forçado da sede da companhia expõe a fragilidade do direito à cidade no caso de iniciativas culturais autônomas. Ainda assim, a persistência do bloco na Esplanada expressa uma forma de resistência que, como observa João Leal (2011), se dá menos pela confrontação direta e mais pela ocupação simbólica e reiterada de lugares significativos.

Victor ressalta que o carnaval também possibilita a descoberta da Esplanada por moradores que nunca haviam frequentado a região, funcionando como dispositivo de mediação patrimonial. Ao tornar visível um território tombado, mas frequentemente invisibilizado, a festa constrói vínculos afetivos duradouros: “Com o tempo, temos convicção que existe vínculo afetivo das pessoas com o local. Aquele espaço sempre será a nossa história, o berço do Capivara Blasé”.

4.2.1 Feira “O Balaio”

Realizada esporadicamente nas ruas da Esplanada, a Feira “O Balaio” se consolida como um encontro de economia criativa que difere do carnaval de rua ao atrair um público movido não pela folia propriamente dita, mas pela vivência de múltiplas linguagens culturais. Mais de 150 expositores de arte visual, moda, gastronomia artesanal e brechós ocupam o espaço entre 18h e 23h, oferecendo desde roupas vintage únicas até sabores veganos e vegetarianos na praça de alimentação, além de oficinas culturais e brinquedos infantis que atraem famílias inteiras. Durante sua realização, é possível observar a atuação de diferentes vendedores que circulam por múltiplos eventos da cidade — como feiras de artesanato, festivais gastronômicos e outras iniciativas independentes — sem necessariamente manter uma relação simbólica com a Esplanada. Para muitos, estar ali representa mais uma estratégia de visibilidade e ampliação de redes de venda do que uma vinculação afetiva com o território. Nesse sentido, a presença desses agentes econômicos revela uma lógica de itinerância que, embora não ancorada na memória do lugar, também contribui para sua reconfiguração simbólica e social.

O público que frequenta o evento, por sua vez, apresenta uma diversidade que remete à ideia de “espaço de heterogeneidade” (MAGNANI, 2013), onde perfis distintos coexistem: jovens em busca de brechós e estéticas alternativas, pessoas atraídas pela gastronomia ou por itens artesanais como plantas, adesivos e cosméticos naturais. O espaço, nesse caso, opera como um “nó de fluxos” (INGOLD, 2015), entrelaçando temporalidades e interesses diversos, nem sempre convergentes, mas que reforçam o caráter efêmero e multifuncional da feira. Essa multiplicidade de usos revela como a Esplanada é continuamente reconfigurada — de um antigo eixo ferroviário a um polo de práticas culturais urbanas. Ainda que os vendedores não se identifiquem diretamente com o espaço, suas presenças e trajetórias colaboram para produzir um ambiente de encontro, consumo e convivência, cuja temporalidade é breve, mas cuja reverberação simbólica permanece na memória de seus frequentadores.

Enquanto o carnaval inscreve nos trilhos uma festa efêmera de música e dança que ressignifica um “*non-place*” em palco de resistências simbólicas (LEFEBVRE, 2001; SANTOS DE OLIVEIRA, 2012), O Balaio ergue tendas de lona e estandes portáteis que, ao se desmontarem ao anoitecer, deixam rastros indelévels nas memórias sensoriais de quem circula: o aroma do chope no Bar do Balaio ecoa tanto quanto o cheiro de café coado, o toque áspero dos tecidos antigos dos brechós e o timbre envolvente das performances de Dovalle e Ipê da Serra, acompanhadas de tradução em Libras, que ressaltam a dimensão inclusiva e performática do evento. Nesse formato provisório, a feira encarna as “táticas do cotidiano” de De Certeau (1984), pois o simples gesto de montar um estande é, ao mesmo tempo, ato de subversão do uso original do espaço ferroviário: o que era infraestrutura obsoleta transforma-se em palco de negociações entre criadores e público,

gerando territórios simbólicos onde se reforçam laços afetivos (FEDERICI, 2004) e se coproduz o lugar através de sensações diversas, conforme a geografia cultural de Gillian Rose (1993).

A multiplicidade de público — crianças explorando argila na oficina de cerâmica, jovens garimpando achados em brechós, idosos relembando causos ferroviários enquanto saboreiam quitutes locais — espelha a noção de multiplicidade espacial de Massey (1994), mostrando que cada corpo traz consigo um repertório de memórias que se inscreve no palimpsesto da Esplanada. Além de artesãos e expositores, comerciantes dos bares e restaurantes vizinhos aproveitam o fluxo de “O Balaio” (e, nos meses de Carnaval, o movimento festivo mais amplo) para contratar equipe adicional temporária, gerando um ciclo de empregabilidade efêmera: garçons, cozinheiros e atendentes são convocados por algumas semanas para lidar com o aumento de público, ecoando a ideia de modernidade líquida de Bauman (2001), em que relações de trabalho se tornam fluidas, intensas e transitórias. Esse acréscimo sazonal não apenas estimula a economia local, mas reforça a sociabilidade nas redações de bar, onde conversas sobre futuros projetos e reencontros acontecem em torno de um balcão improvisado.

Do ponto de vista antropológico, “O Balaio” funciona como rito liminar (TURNER, 1969) fora da euforia carnavalesca: no interstício entre montagem e desmontagem, hierarquias sociais se atenuam e permitem interações horizontais entre artistas, vendedores informais e visitantes ocasionais. Através dessa experiência, emerge um sentimento de “*communitas*” que, ainda que breve, deixa marcas duradouras na memória coletiva, criando expectativas para as próximas edições. Mesmo aqueles que não participam do Carnaval dificilmente esquecem a vivacidade da feira: guardam lembranças nítidas de tardes embaladas por música ao vivo, trocas de livros em brechós, provadores improvisados, memórias de infância que inspiram brinquedos artesanais, relatos de descendentes de ferroviários com fotografias antigas ou projetos comunitários de economia solidária. Tudo isso compõe um repertório compartilhado que se estende para além do dia do evento.

Mais do que apenas cenário, a Esplanada transforma-se em campo de experiências, onde práticas culturais, afetos e usos cotidianos se sobrepõem às estruturas herdadas do passado ferroviário. A Feira Criativa “O Balaio” exemplifica essa reinscrição simbólica do espaço urbano: ao reunir artistas, produtores locais e públicos diversos em torno de atividades culturais, o evento ativa formas alternativas de sociabilidade, consumo e pertencimento. Cada edição ocupa a cidade com novas possibilidades de encontro, em meio a sons, texturas, aromas e gestos que atravessam gerações e repertórios urbanos. As imagens a seguir registram essas vivências efêmeras e sensoriais, revelando apropriações coletivas que articulam economia criativa, estéticas populares e vínculos afetivos com o território, em um contínuo entre memória, criação e resistência cotidiana.



Figura 26 – Feira Criativa “O Balaio” na Esplanada Ferroviária de Campo Grande.
Fonte: Autoria própria, 2025.

A presença de cadeiras plásticas, tapetes improvisados, iluminação colorida e a circulação diversa de corpos e estéticas configuram aquilo que Ingold (2015) define como “tecelagens de vida”: caminhos, gestos e afetos que se entrelaçam e produzem paisagens habitadas e sentidas. Mais do que um evento pontual, a feira materializa formas de resistência simbólica frente à homogeneização dos espaços públicos e à privatização das experiências coletivas, reativando usos e significados que transcendem a lógica comercial e se inscrevem na memória de quem circula pela Esplanada. O simples gesto de montar um estande diante do galpão histórico, por exemplo, desloca a função original da infraestrutura ferroviária e a reinventa como cenário de produção simbólica e comercial, aproximando o patrimônio arquitetônico da vivência cotidiana.

Nas imagens que registram o evento, à esquerda, observa-se um estande de produtos artesanais disposto diante do galpão histórico, evidenciando a sobreposição entre passado material e práticas culturais contemporâneas; à direita, o público diverso ocupa a rua em frente ao palco de apresentações, compondo uma cena de convivência e apropriação coletiva que desafia a noção de um espaço fixo e estático. Essas cenas revelam que eventos como o Balaio ultrapassam a simples lógica de consumo para se tornarem experiências de pertencimento, troca e criação de memória urbana. Nesse sentido, também funcionam como expressões de resistência e reterritorialização simbólica de um espaço historicamente marcado pela circulação funcional — de trens, cargas e horários — que, quando atravessado por cores, afetos, comidas e sons, deixa de ser apenas ruína

ferroviária para se reinventar como “palco do ordinário vivido” (MAGNANI, 2013).

É nesse entremeio, onde o efêmero e o cotidiano se entrelaçam, que se tecem sociabilidades sensíveis e práticas de reencantamento do espaço urbano. O Balaio, assim, não apenas ocupa a Esplanada, mas a reinscreve na experiência dos seus frequentadores, produzindo uma paisagem relacional que se mantém viva para além da duração física do evento. Ao transformar brevemente a plataforma e seu entorno em um lugar de encontro e de convivência plural, o evento confirma que, mesmo em sua temporalidade reduzida, o efêmero pode ser fundamento de permanências simbólicas, atualizando a centralidade cultural e afetiva da Esplanada no imaginário urbano de Campo Grande.

Essas práticas, ainda que efêmeras, convocam o espaço a ser mais do que cenário: transformam-no em um lugar vivido, carregado de significados que se atualizam a cada ocupação (CERTEAU, 1994). Ao montar um estande improvisado, estender um tapete para exibir peças de artesanato, acender luzes coloridas ou simplesmente dispor cadeiras de plástico para uma roda de conversa, os participantes imprimem no espaço uma dimensão de uso que transcende sua configuração física e funcional. Cada gesto, por menor que seja, reinscreve o território na memória dos que o habitam ou o visitam, fortalecendo vínculos que escapam à lógica puramente infraestrutural e revelando a potência da apropriação cotidiana na produção do espaço urbano.

Como destaca Magnani (2013), a cidade é constituída não apenas por suas estruturas materiais, mas também pelas sociabilidades ordinárias que a atravessam e a reinventam cotidianamente. No caso da Esplanada, essa reinvenção se dá no encontro fortuito entre desconhecidos que dividem uma mesa comunitária, na troca de receitas durante a venda de quitutes, no improviso de músicos que se adaptam ao som ambiente, ou mesmo no olhar curioso de crianças explorando bancas coloridas. Esses momentos, aparentemente banais, operam como microconstruções de pertencimento e identidade, desafiando a ideia de que a experiência urbana se limita ao que é planejado e regulado.

Ao serem reiteradas, essas práticas configuram uma camada sensível da cidade — uma espécie de urbanismo vivido — em que a materialidade e a sociabilidade se entrelaçam de forma indissociável. O espaço físico, nesse contexto, deixa de ser apenas suporte para atividades e passa a ser coproduzido pelas relações que nele se estabelecem. Assim, o que era mera paisagem ferroviária torna-se um “pedaço” (MAGNANI, 2002) da cidade, sustentado por interações, memórias e afetos que lhe conferem continuidade para além da duração efêmera do evento.

4.2.2 A Feira Central: entre o sobá e as memórias coletivas

Inserida no coração da antiga Esplanada Ferroviária, a Feira Central atualiza sociabilidades que antes se desenhavam nos encontros ferroviários e domésticos, convertendo o espaço em um território coletivo de circulação, comércio e convivência. Se antes o apito do trem marcava os ritmos da cidade, hoje são os aromas, as vozes e os sons da Feira que organizam fluxos de pertencimento. Nesse cenário, a gastronomia desempenha papel central como mediadora de memórias, transformando práticas alimentares em narrativas urbanas que articulam passado e presente.

Macarrão, cebolinha, omelete, carne e um caldo saboroso: mais do que apenas um prato simples, o sobá tornou-se uma narrativa comestível da própria cidade. Como relembra Tadashi Katsuren, descendente de imigrantes okinawanos, em entrevista ao canal *Comer em CG* (Instagram, 2025): *“Meu avô foi o primeiro a vender, em 1965. Ele começou oferecendo aos imigrantes da ilha de Okinawa, pois era um prato típico de lá. Com o tempo, a curiosidade das pessoas foi crescendo; passaram a provar, a gostar, e assim o sobá se popularizou.”* Hoje, apenas na Feira Central, cerca de 125 famílias vivem da comercialização do prato, perpetuando uma tradição que atravessa gerações. Desde 2006, o sobá é reconhecido como patrimônio cultural imaterial de Campo Grande, sendo celebrado em um festival anual que, além da degustação da iguaria, reúne shows, apresentações artísticas e outras programações culturais, reforçando a centralidade simbólica da Feira.



Figura 27 – Monumento do sobá em frente à Feira Central de Campo Grande, símbolo do prato reconhecido como patrimônio cultural imaterial da cidade (2006). Fonte: Prefeitura Municipal de Campo Grande/Reprodução.

A Feira reatualiza, assim, aquilo que Magnani (2002) chama de “pedaço” urbano: um espaço onde fronteiras entre público e privado se dissolvem e onde se constroem laços de pertencimento. As bancas, dispostas como corredores de passagem, ecoam a própria linearidade

da ferrovia, funcionando como trilhas sensoriais que organizam fluxos de pessoas, cheiros e sabores. Comer um sobá, provar uma chipa ou sentar-se para compartilhar um tereré não são apenas práticas alimentares, mas gestos que reativam memórias coletivas, reforçando o que Connerton (2009) descreve como memória incorporada — transmitida pelo corpo, pelo sabor e pelo convívio.

Mais do que um espaço de abastecimento, a Feira Central é um dispositivo de territorialização: ao ocupar o antigo espaço ferroviário e ressignificá-lo pelo comércio e pela festa, reinscreve o bairro em novas formas de sociabilidade, conectando passado e presente. Ela materializa, ainda, a noção de multiterritorialidade (Haesbaert, 2004), pois articula identidades de diferentes grupos — descendentes de ferroviários, comunidades nikkeis, migrantes internos — em um mesmo território de trocas. Nesse sentido, não se trata apenas de memória preservada, mas de memória transformada em experiência viva, que renova a vitalidade da Esplanada e a projeta como um dos marcos identitários de Campo Grande.

Assim, ao mesmo tempo em que evoca a lembrança do apito do trem, a Feira produz outro tipo de ruído — o burburinho das vozes, os sons das panelas, os pregões dos feirantes — criando uma continuidade sensível entre a antiga sociabilidade ferroviária e as práticas culturais atuais. Longe de ser um enclave isolado, a Feira conecta-se à cidade como uma centralidade simbólica e afetiva, onde comer, caminhar e conversar tornam-se formas de resistência contra o esquecimento e de afirmação da memória coletiva.

4.3 Do efêmero ao coletivo: bares e galpões como estruturas de memória

Embora temporários, o carnaval de rua e outros eventos da Esplanada Ferroviária instalam *lieux de mémoire* (Nora, 1984), cuja força simbólica persiste além da desmontagem de palcos e estandes. Como lembra Connerton (1989), rituais coletivos sedimentam memórias sociais que atravessam meses, reforçando vínculos afetivos com o território. Na Esplanada, cortejos e blocos carnavalescos transformam os trilhos em passarela urbana e alimentam a vida dos bares e galpões, que se tornam extensões naturais da festa. Ainda que feiras e ocupações também ressignifiquem o espaço, é sobretudo o carnaval que projeta sobre esses estabelecimentos o papel de arenas de sociabilidade, convertendo o efêmero em memória coletiva.

A repetição periódica desses eventos consolida o efêmero como princípio estruturante da memória coletiva. A montagem relâmpago de palcos modulares e estandes portáteis sobre os trilhos — gestos que Certeau (1984) denomina “táticas do cotidiano” — subverte o uso original da infraestrutura, produzindo novos significados. Lefebvre (2001) lembra que o espaço

é produto das práticas sociais: ao erguer e desmontar estruturas em ciclos regulares, moradores e visitantes co-produzem o lugar, imprimindo afetos e sentidos que permanecem no imaginário coletivo.

Essa natureza transitória engendra múltiplas experiências espaciais. Para Massey (1994), o lugar se constrói na interseção de trajetórias: crianças e idosos, ambulantes e artistas, foliões e visitantes ocasionais se encontram, cada qual trazendo repertórios de memória — desde lembranças de um avô ferroviário até a descoberta de um pastel vegano. Esses fluxos se entrelaçam momentaneamente para formar um mosaico de afetos. Turner (1969) identifica nesses instantes liminares a *communitas*, comunidade efêmera marcada pela suspensão de hierarquias e pelo sentimento intenso de pertencimento.

Além das festas e feiras, os bares da Esplanada consolidam-se como extensões da memória coletiva. Embora suas estruturas permaneçam fixas, é nos momentos festivos que se transformam em palcos de sociabilidade intensificada: restaurantes, bares e boates recebem maior afluxo de público, ampliam equipes de trabalho e tornam-se pontos de encontro privilegiados. Assim, mesmo estáveis na paisagem, passam a integrar o território festivo como parte da lógica da efemeridade.

Entre eles, destaca-se o Ponto Bar, referência incontornável na Esplanada. Mais do que local fixo de consumo, ele se converte em cenário de eventos coletivos, como o Carnaval de Rua, quando suas portas se abrem para acolher a multidão (Figura 27). Em outras ocasiões extraordinárias, como as exhibições de jogos da Copa do Mundo (Figura 28) ou a transmissão da cerimônia do Oscar (Figura 29), o espaço se reinventa: a noite torna-se espetáculo compartilhado, e a casa amplia temporariamente seu quadro de funcionários, em dinâmica semelhante às feiras e blocos carnavalescos. Nesse movimento, o Ponto Bar, mesmo sendo estrutura permanente, assume o caráter de arquitetura efêmera, multiplicando sentidos e memórias a cada evento.



Figura 28 – Fachada do Ponto Bar durante o Carnaval de Rua na Esplanada Ferroviária.
Fonte: Ponto Bar via @brearagaoph (Instagram, 2024).



Figura 29 – Público acompanhando jogos da Copa do Mundo no Ponto Bar.
Fonte: Campo Grande News.



Figura 30 – Anúncio de transmissão da cerimônia do Oscar, no Ponto Bar.
Fonte: JD1 Notícias.

Outro exemplo emblemático é o Bar Zé Carioca, inaugurado em 2006 e rapidamente consolidado como um dos “bares pé sujo” mais queridos do Centro de Campo Grande. Mais do que espaço de consumo, tornou-se referência afetiva para diferentes gerações, que o associam às relações de proximidade e amizade cultivadas em torno de seu proprietário, José Dias, o popular “seu Zé”. Conhecido pela simpatia e pela habilidade em cativar clientes, ele foi eternizado em um mural pintado no muro lateral do antigo complexo ferroviário, na esquina da Avenida Mato Grosso com a Calógeras, ao lado da Plataforma Cultural e da Galeria de Vidro (Figura 30). A homenagem não apenas celebra sua trajetória, mas também simboliza o entrelaçamento entre memórias individuais e coletivas que sustentam a vitalidade social da Esplanada. Nesse gesto, um bar popular — muitas vezes estigmatizado pela categoria “pé sujo” — é reinscrito na paisagem urbana como patrimônio afetivo e cultural.



Figura 31 – Mural em homenagem a José Dias, proprietário do Bar Zé Carioca, na esquina da Avenida Mato Grosso com a Calógeras. Fonte: autoria própria.

Os galpões da antiga estação ferroviária constituem talvez o exemplo mais evidente da plasticidade espacial na Esplanada. De cenário de abandono, eles passam a abrigar usos transitórios que os reinscrevem na vida urbana. Em certos dias, transformam-se em bazares improvisados, com mesas e pilhas de roupas (Figura 31); em outros, convertem-se em espaços culturais, palco de saraus, feiras de arte e exposições (Figura 32). Essa alternância revela como estruturas precarizadas podem ser continuamente ressignificadas, gerando pertencimento, sociabilidade e novas narrativas coletivas.



Figura 32 – Galpão da antiga estação ferroviária convertido em bazar popular. Fonte: autoria própria.



Figura 33 – Galpão da antiga estação ressignificado como espaço cultural.
Fonte: autoria própria.

Essa oscilação entre a função de mercado popular e a de espaço cultural explicita a condição liminar da Esplanada: território em disputa, atravessado por usos múltiplos que se sobrepõem sem nunca se fixar definitivamente. Tanto o brechó quanto a exposição de artes partilham a lógica da efemeridade — montam e desmontam, ocupam e devolvem o espaço — mas imprimem sentidos distintos à experiência urbana. Enquanto a feira de roupas reforça a dimensão da sobrevivência econômica e da apropriação prática, a mostra cultural inscreve no lugar a possibilidade de ressignificação estética e de produção de memória coletiva.

Do ponto de vista antropológico, essas dinâmicas produzem memórias corporificadas: não se recordam necessariamente os detalhes da rotina, mas persiste a textura áspera do piso de dormentes, o retinir de uma chave em punhos trêmulos no bar lotado ou o eco de um tambor no cortejo. Tais lembranças, reelaboradas em conversas e redes sociais, confirmam que o efêmero — o sopro breve de festa, o improvisado de um palco ou a ocupação de um galpão — atua como mecanismo de (re)produção de sentido e de fortalecimento de pertencimento.

Ainda que desmontados palcos e encerradas as festas, suas reverberações residem nas memórias afetivas e nos laços comunitários. A cada carnaval ou ocupação artística nos galpões, a Esplanada reafirma-se como território vivo, onde o efêmero funda o duradouro e a cidade se reinventa a partir das experiências compartilhadas. Nesse processo, práticas assumem a forma de verdadeiros *lieux de mémoire* (Nora, 1984), sobrevivendo à desmontagem física. Como observa Connerton (1989), rituais coletivos sedimentam lembranças transmissíveis além do instante da realização. As narrativas, transmitidas oralmente ou reativadas em imagens digitais, garantem que a festa não cesse com o seu fim, mas circule como memória expandida no tempo.

A efemeridade também opera como vetor de inovação urbana. As “táticas do cotidiano” descritas por Certeau (1984) — a montagem de palcos, a improvisação de tendas, o rearranjo do espaço — subvertem usos consolidados e instauram territórios simbólicos inusitados. Lefebvre (2001) lembra que o espaço se produz nas práticas sociais; aqui, intervenções provisórias reconfiguram fluxos, ampliam a economia afetiva (Federici, 2004) e estabelecem circuitos de sociabilidade que se expandem para bares e restaurantes, gerando empregos temporários e fortalecendo vínculos comunitários. Essa articulação entre improviso e criatividade remete à própria ideia de Benjamin (1987) sobre a cidade como palco de experiências fragmentadas: na Esplanada, o que é transitório não dilui a experiência urbana, mas a intensifica.

Essa vitalidade, contudo, não se dá sem tensões. A Esplanada é também território de disputa simbólica e material. Projetos de tombamento e requalificação frequentemente priorizam valor turístico e arquitetônico em detrimento das experiências cotidianas, abrindo brechas para processos de gentrificação suave. Nesses casos, a memória coletiva corre o risco de ser convertida em mercadoria cultural, esvaziando seu sentido vivido. A “cidade espetáculo”, para usar a expressão de Debord (1997), insinua-se sob a lógica do marketing urbano, onde o patrimônio se transforma em vitrine para visitantes em detrimento da vida ordinária.

Em contraposição, moradores e coletivos têm reivindicado participação em conselhos e audiências, defendendo que a memória efêmera — feita de cortejos, rodas de conversa, hortas coletivas e festividades populares — oriente o planejamento urbano. Essa postura tensiona a lógica vertical de intervenção e inscreve práticas vernaculares no debate sobre o futuro da Esplanada. Assim, os habitantes deixam de ser receptores passivos de políticas públicas para tornarem-se agentes ativos de produção do espaço, invertendo a lógica do planejamento de cima para baixo.

É nesse ponto que bares e galpões, mais do que espaços físicos, convertem-se em metáforas urbanas. Ambos condensam a ambiguidade entre precariedade e potência: o bar improvisado que acolhe foliões até o amanhecer, e o galpão que, mesmo em ruínas, é capaz de se reinventar como palco de múltiplos usos. A plasticidade desses espaços revela que o transitório não é ausência de sentido, mas campo de criação simbólica. Como nota Sennett (2018), a “cidade aberta” é aquela que acolhe a indeterminação e as formas incompletas; nesse sentido, a Esplanada reafirma sua vitalidade justamente naquilo que escapa ao projeto definitivo.

A efemeridade, portanto, não deve ser lida apenas como fragilidade ou instabilidade, mas como operador central da experiência urbana contemporânea. Longe de representar apenas o que se desfaz, o efêmero dá forma a modos de pertencimento que não se sustentam no rígido, mas no mutável e no partilhado. Como recorda Halbwachs (2006), a memória coletiva se ancora em suportes materiais e sociais que não precisam ser permanentes: basta que sejam reconhecidos como lugares de encontro, de evocação e de reinscrição do vivido. Nessa chave, os galpões que se iluminam em noites de festa e os bares que abrigam conversas ruidosas tornam-se, ainda que momentaneamente, depositários da memória urbana. Seus rastros persistem não como monumentos imutáveis, mas como fragmentos de voz, de cor, de cheiro e de movimento, que permanecem disponíveis para reativação a cada nova experiência.

Desse modo, a efemeridade opera como campo de disputa: de um lado, políticas urbanas que buscam cristalizar o espaço como patrimônio formal, reduzindo sua vitalidade à lógica do enquadramento legal e do valor turístico; de outro, usos populares que insistem em afirmar a dimensão vivida, plural e conflitiva do território. Essa tensão não deve ser vista como mero antagonismo, mas como um processo dialógico que, ao friccionar práticas institucionais e vernaculares, abre a possibilidade de modelos de gestão urbana mais inclusivos. Nestes, a memória coletiva deixa de ser apenas acervo fixado em pedra ou ferro e passa a ser reconhecida como processo em constante atualização, em que inovação participativa e permanência simbólica se entrelaçam.

Em suma, a Esplanada Ferroviária evidencia que a efemeridade não é apenas produtora de lembranças festivas, mas também arena de confronto político e cultural. A cada edição de um carnaval, a cada noite em que galpões são ocupados por música e corpos, o espaço é reapropriado, reinventado e disputado. É nesse movimento de reiteração que a Esplanada se reafirma como território vivo e aberto à negociação entre memória, identidade e direito à cidade. Ao final, bares e galpões não permanecem apenas como estruturas de concreto ou ferro, mas como arquiteturas efêmeras que, paradoxalmente, sustentam a permanência simbólica da coletividade. Nesse paradoxo, o transitório torna-se duradouro, e aquilo que parecia mera ocasião revela-se fundamento de uma memória urbana que é, ao mesmo tempo, resistência e invenção.

5 CONCLUSÃO

Ao final deste percurso, a Esplanada Ferroviária de Campo Grande revela-se não apenas como objeto de estudo, mas como território vivido, atravessado por memórias, afetos e disputas simbólicas. Mais do que um conjunto de estruturas herdadas do passado ferroviário, ela se mostrou um organismo urbano pulsante, cujas formas e significados se transformam a cada gesto, a cada ocupação, a cada história contada nos intervalos do cotidiano. O espaço que um dia foi marcado pela disciplina do trabalho ferroviário hoje se reinscreve nas práticas informais, nas festas, nas lembranças evocadas, revelando que a cidade é uma obra aberta, constantemente reescrita pelas mãos daqueles que a habitam.

No Capítulo 1, foi necessário recuar no tempo e escutar a cidade em seus registros históricos e institucionais. Mapas, fotografias antigas, decretos e discursos oficiais ajudaram a compor o pano de fundo de um projeto urbano que, no início do século XX, vinculava-se ao sonho de integração nacional pela via férrea. A Esplanada emergia como eixo funcional — espaço de circulação de cargas, trens e trabalhadores — e como símbolo de modernidade e progresso. Com a desativação da ferrovia, o que se manteve fisicamente foi apenas parte da estrutura material; o que se manteve simbolicamente foi uma paisagem marcada por ausências visíveis e pela tensão entre preservação patrimonial e abandono. Essa tensão, longe de representar apenas perda, abriu frestas para novos modos de uso, nem sempre previstos ou regulados, mas carregados de sentidos.

O Capítulo 2 aproximou o olhar das pessoas e das práticas cotidianas, encontrando ali uma constelação de memórias que não cabem nos inventários oficiais. Os relatos de ex-ferroviários, moradores antigos e frequentadores revelaram um tecido social feito de pequenas fidelidades ao lugar: regar um jardim improvisado ao lado da plataforma, sentar-se no banco de cimento para tomar tereré e “ver o tempo passar”, varrer o quintal de um comércio na beira dos trilhos. Esses gestos, quase invisíveis para quem apenas atravessa a Esplanada, funcionam como ancoragens afetivas e reconfiguram o espaço como um lugar de pertença. Aqui, a memória não se apresenta como algo estático, mas como uma prática ativa, continuamente reatualizada nos encontros e nas conversas, nas fotografias guardadas em álbuns domésticos, nas histórias que circulam entre gerações. É a partir dessas ações silenciosas que o espaço mantém sua identidade, mesmo diante das transformações urbanas que o pressionam.

No Capítulo 3, a atenção voltou-se para as ocupações festivas e criativas, como o Carnaval de rua, os bares, os galpões e a Feira Criativa “O Balaio”. As observações de campo revelaram a força das arquiteturas efêmeras na produção do espaço: tendas, palcos, lonas

coloridas, barracas de comidas, iluminação improvisada. Tudo isso, mesmo que dure apenas algumas horas ou dias, altera profundamente a percepção da paisagem e cria atmosferas de encontro. No Carnaval, os trilhos silenciosos ganham o som de baterias, blocos e batuques; a rua torna-se passarela, e o corpo, protagonista. Nos bares, os encontros noturnos prolongam a festa e transformam o espaço ferroviário em território de sociabilidade jovem, artística e política. Nos galpões, ora ocupados por exposições, saraus e apresentações culturais, a materialidade bruta da antiga estação se converte em palco para novas narrativas coletivas. O Balaio, por sua vez, com sua multiplicidade de linguagens — música, moda, artesanato, intervenções visuais — mostra como o efêmero pode articular economia criativa e memória social, tornando-se elo entre passado e presente.

Se a Feira Criativa ressignifica a Esplanada em chave alternativa e cultural, a Feira Central expande essa rede para além de sua geografia imediata. Localizada nas proximidades, ela atrai públicos diversos e projeta sobre a região um circuito de consumo popular e de lazer que dialoga com as práticas festivas da Esplanada. Esse trânsito entre feira, bares e ocupações culturais revela que o espaço ferroviário não é apenas um “resto urbano”, mas um nó articulador de fluxos, onde diferentes territórios se cruzam. A memória, nesse caso, não é apenas evocada, mas também performada nas interações cotidianas: na partilha de uma refeição, na música ao vivo que ecoa dos bares, nos olhares que percorrem os galpões durante uma exposição.

Essa sobreposição de tempos e usos permite afirmar que a Esplanada Ferroviária é um palimpsesto urbano (CORRÊA, 2000; INGOLD, 2015): nela, camadas do passado convivem com inscrições do presente, formando um território que se reescreve a cada ocupação. Nora (1984) já indicava que os *lieux de mémoire* não são apenas monumentos ou arquivos, mas lugares nos quais a memória se cristaliza e se atualiza continuamente. A Esplanada, com seus eventos e apropriações, exemplifica essa lógica: os blocos carnavalescos, os encontros nos bares e as ocupações artísticas nos galpões convertem a efemeridade em permanência simbólica. Do mesmo modo, Certeau (1984) ajuda a compreender que as “táticas do cotidiano” — montar um palco improvisado, grafitar um muro, reorganizar mesas de bar nos antigos trilhos — subvertem a lógica planejada e inscrevem outras narrativas no espaço.

A análise também evidencia que o espaço urbano não é neutro. Como lembra Choay (2001), os discursos patrimoniais tendem a privilegiar a materialidade e a monumentalidade, muitas vezes reduzindo a dimensão viva do patrimônio às categorias do turismo ou da conservação arquitetônica. A Esplanada mostra, no entanto, que o valor do espaço reside menos no que se preserva intacto e mais naquilo que se reinventa no uso. Essa vitalidade, contudo, não

se dá sem tensões. Projetos de tombamento e requalificação frequentemente priorizam valor turístico e arquitetônico em detrimento das experiências cotidianas, abrindo brechas para processos de gentrificação suave. Nesses casos, a memória coletiva corre o risco de ser convertida em mercadoria cultural, esvaziando seu sentido vivido.

Em contraposição, moradores e coletivos têm reivindicado participação em conselhos e audiências, defendendo que a memória efêmera — feita de cortejos, rodas de conversa, ocupações de bares e festividades populares — oriente o planejamento urbano. Essa postura tensiona a lógica vertical de intervenção e inscreve práticas vernaculares no debate sobre o futuro da Esplanada. Como aponta Haesbaert (2004), a multiterritorialidade é central para compreender esse processo: o espaço não pertence a um único grupo, mas é atravessado por diferentes usos e disputas, que precisam ser reconhecidos e negociados.

Assim, a efemeridade opera como campo de disputa: de um lado, políticas urbanas que buscam cristalizar o espaço como patrimônio formal; de outro, usos populares que afirmam a dimensão vivida, plural e conflitiva do território. Essa relação dialógica aponta para modelos de gestão urbana mais inclusivos, capazes de conciliar memória coletiva, inovação participativa e permanência. Em suma, a Esplanada Ferroviária mostra que a efemeridade não é apenas produtora de lembranças festivas, mas também arena de confronto político e cultural. A cada edição de eventos, o espaço é reocupado, reinventado e disputado, reafirmando-se como território vivo e aberto à negociação entre memória, identidade e direito à cidade.

Compreender a Esplanada Ferroviária a partir dessa perspectiva significa, portanto, reafirmar que o efêmero não é sinônimo de fragilidade ou esquecimento, mas pode ser fundamento de permanências simbólicas. A cidade, nesse sentido, deve ser entendida como uma obra aberta, constantemente escrita e reescrita pelas mãos, vozes e afetos daqueles que a habitam. Reconhecer essa dinâmica implica rever as próprias categorias com que pensamos o urbano: entre ruína e palco, entre permanência e invenção, entre passado e futuro. É nesse intervalo, no limiar entre o que foi e o que ainda pode vir a ser, que a Esplanada se afirma como território vivo. Ali, os instantes fugazes — um cortejo de carnaval, a música que ecoa de um bar, a ocupação efêmera de um galpão — não se perdem com o tempo, mas sedimentam sentidos, transformando-se em lastros de memória coletiva.

O efêmero, portanto, não apenas antecede ou acompanha o duradouro, mas o constitui, ao fixar no imaginário urbano lembranças que ultrapassam a materialidade do evento. Sua força reside justamente no fato de não depender da solidez da pedra ou do concreto para se perpetuar: é na experiência sensível, nos afetos compartilhados e nas narrativas transmitidas que se

sedimenta como memória coletiva. Assim, um cortejo que se dispersa, uma roda de música que se desfaz ou uma mesa de bar desmontada ao final da noite continuam a habitar o espaço urbano sob a forma de evocação simbólica.

É nesse movimento, em que o passageiro se converte em marca e o improvisado em referência, que a memória se torna, ela própria, um projeto de cidade: plural, conflitiva e continuamente reinventada. A cada repetição de um gesto festivo, a cada reaparecimento de um arranjo efêmero, reinscrevem-se no espaço urbano sentidos que ultrapassam o instante vivido. Como lembra Nora (1984), a memória coletiva não se sustenta apenas em monumentos fixos, mas também em *lieux de mémoire* que podem ser móveis, fugidios e reconfiguráveis. Do mesmo modo, Lefebvre (2001) ressalta que o espaço se produz nas práticas — e, aqui, essas práticas são transitórias, mas capazes de redefinir usos e de instaurar permanências simbólicas.

Ao reinscrever-se no tempo e no corpo da cidade, o efêmero não se dissolve, mas se acumula, formando uma camada subterrânea de significados que alimenta novas formas de pertencimento. Desse modo, a Esplanada Ferroviária se mostra exemplo privilegiado: um território onde a fragilidade do instante se converte em herança, e onde a transitoriedade não anula, mas aprofunda, a possibilidade de duração.

REFERÊNCIAS

- ALVES, Aletheya. Paquera em trem foi tão boa que virou viagem história em mural. **Campo Grande News**, Campo Grande, 17 mai. 2024. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/lado-b/artes-23-08-2011-08/paquera-em-trem-foi-tao-boua-que-virou-viagem-historica-em-mural>. Acesso em: 7 de outubro de 2024.
- ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira de. A difusão da arquitetura moderna em Campo Grande: 1950-1980. **Ensaio e Ciência**, v. 4, n. 3, p. 25-54, 2000.
- ARRUDA, Gilmar. A ferrovia e o povo do sertão. **Arca Revista de Divulgação do Arquivo Histórico de Campo Grande**, MS, v. Agosto, n. 2, p. 9-13, 1991.
- ASTRELLA, Consuelo Isabel. **Ferrovie dimenticate: tutela e conservazione di un patrimonio complesso tra archeologia industriale, territorio e paesaggio**. Tese (Doutorado em Arquitetura) - Università degli Studi di Napoli "Federico II", Napoli, 2018.
- AUGÉ, Marc. **In the Metro**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2002.
- AUGÉ, Marc. **Não-lugares: Introdução a uma antropologia da sobremodernidade**. Lisboa: 90 Graus Editora, 2005.
- AUGÉ, Marc. **Não-lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas: Papirus, 1994.
- BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.
- BOSI, Ecléa. **O tempo vivo da memória: ensaios de psicologia social**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.
- BUCHANAN, Ian. Non-Places: Spaces in the Age of Supermodernity. **Social Semiotics**, v. 9, n. 3, p. 393-398, 1999.
- CAMPO GRANDE NEWS. Estação Ferroviária de Campo Grande na década de 1940. **Fonte: Campo Grande News** (2011). Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/lado-b/arquitetura-23-08-2011-08/no-alto-do-predio-desde-1914-relogio-da-estacao-ferroviaria-voltara-a-trabalhar>. Acesso em: 17 ago. 2025.
- CAMPO GRANDE NEWS. Detalhe do relógio da Estação Ferroviária de Campo Grande, instalado em 1914. **Fonte: Campo Grande News** (2011). Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/lado-b/arquitetura-23-08-2011-08/no-alto-do-predio-desde-1914-relogio-da-estacao-ferroviaria-voltara-a-trabalhar>. Acesso em: 17 ago. 2025.
- CAMPO GRANDE NEWS. Fachada principal da Estação Ferroviária de Campo Grande com destaque para o relógio. **Fonte: Campo Grande News** (2011). Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/lado-b/arquitetura-23-08-2011-08/no-alto-do-predio-desde-1914-relogio-da-estacao-ferroviaria-voltara-a-trabalhar>. Acesso em: 17 ago. 2025.

CAMPO GRANDE NEWS. Público acompanhando jogos da Copa do Mundo no Ponto Bar.

Fonte: Campo Grande News. Disponível em:

<https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/misturando-arte-e-futebol-bar-famoso-por-acolher-a-todos-lota-para-ver-selecao>. Acesso em: 17 ago. 2025.

CONNERTON, Paul. **How societies remember**. Cambridge: Cambridge University Press, 1989.

COUTO, Gabriela. Amor ao trem se explica nas histórias inéditas dos registros apenas da memória. **Campo Grande News**, Campo Grande, 26 ago. 2021. Disponível em:

<https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/amor-ao-trem-se-explica-nas-historias-ineditas-dos-registros-apenas-da-memoria>. Acesso em: 7 de outubro de 2024.

DOMINGUES, Renata; SILVA, Natália Leal da. Trilhos do Mato: Histórico e ações de preservação do patrimônio ferroviário pelo Iphan em Mato Grosso do Sul. In: COLÓQUIO LATINO AMERICANO SOBRE RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL, 6, 2012, São Paulo. **Caderno de resumos...** São Paulo: Centro Universitário Belas Artes de São Paulo, 2012, p. 1-17.

DURKHEIM, Émile. **Da divisão do trabalho social**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

FACCIONI, Flávio Zancheta; SOUZA, Claudete Cameschi de (Orgs.). **Fatos, memórias, saudades...** São Carlos: Pedro & João Editores, 2021.

FOUCAULT, Michel. **Ditos e escritos IV: Estratégia, poder-saber**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1995.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. Rio de Janeiro: Graal, 1980.

G1. Capivara Blasé: chuva, lava-alma, une e consagra bloco como um dos maiores de Campo Grande. **G1** Mato Grosso do Sul, 21 fev. 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2023/02/21/capivara-blase-chuva-lava-alma-une-e-consagra-bloco-como-um-dos-maiores-de-campo-grande.ghtml>. Acesso em: 14 ago. 2025

G1. Monumento do sobá em frente à Feira Central de Campo Grande, símbolo do prato reconhecido como patrimônio cultural imaterial da cidade (2006). **Fonte: Prefeitura Municipal de Campo Grande/Reprodução**. Disponível em: <https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2025/08/06/festival-do-soba-tem-gian-e-giovani-feira-de-orquideas-e-parada-nerd-veja-programacao.ghtml>. Acesso em: 17 ago. 2025.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo, SP: Edições Vértice, 1990.

HARVEY, David. **Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution**. London: Verso, 2012.

HOBBSBAWN, Eric J. **A era das revoluções: 1789 – 1848**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989.

JD1 Notícias. Transmissão da cerimônia do Oscar no Ponto Bar, com público reunido.

Fonte: JD1 Notícias. Disponível em: <https://www.jd1noticias.com/comportamento/bares-da-capital-transmitem-oscar-2025/150511/>. Acesso em: 17 ago. 2025.

JÚNIOR, Osvaldo. Nos trilhos da memória: ferroviários lembram época em que trem era vida. **Campo Grande News**, Campo Grande, 29 mar. 2018. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/cidades/nos-trilhos-da-memoria-ferroviarios-lembram-epoca-em-que-trem-era-vida>. Acesso em: 10 de outubro de 2024.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do Espaço**. São Paulo: Edusp, 2001.

LEFEBVRE, Henri. **A Produção do Espaço**. Tradução de Maria de Lourdes de Lima. São Paulo: Editora São Paulo, 1974

LÉVI-STRAUSS, Claude. **Tristes Trópicos**. São Paulo: Editora Anhembi, 1957.

LIMA, Terezinha Bazé de. Brincadeiras de infância nos vagões da NOB: relato de uma experiência exitosa. In: FACCIONI, Flávio Zancheta Faccioni; SOUZA, Claudete Cameschi de (Orgs.). **Fatos, memórias, saudades...** São Carlos: Pedro & João Editores, 2021. p. 109-119.

LÓPEZ ROCHE, Daniel. El efecto terminal. La estación de Atocha, entre el lugar y el no-lugar. **Antropología Experimental**, n. 22, p. 41-60, 2022.

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. 17-56, 2020.

MARQUES, Ana Claudia. **O sítio arquitetônico da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e suas funções sociais na cidade de Campo Grande – MS**. Dissertação (Mestrado em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional) – Universidade Anhanguera Uniderp, Campo Grande, 2013.

MARQUES, Helder Gustavo. **Memória e transformação urbana: uma análise do patrimônio ferroviário em Campo Grande - MS**. Dissertação (Mestrado em Geografia Humanas) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

MORIN, Violette. L'objet biographique. **Communications**, n. 13, p. 131-139, 1969.
MOUGENOT, Maria das Graças Duarte. Noroeste do Brasil: lembranças de viagens. In: FACCIONI, Flávio Zancheta Faccioni; SOUZA, Claudete Cameschi de (Orgs.). **Fatos, memórias, saudades...** São Carlos: Pedro & João Editores, 2021. p. 131-132.

MS POST. Integrantes e foliões do bloco Capivara Blasé durante desfile no Carnaval de Rua da Esplanada Ferroviária, evidenciando a atmosfera performática e participativa que caracteriza o evento. Fonte: **MS Post**, 2023. Disponível em: <https://mspost.com.br/bloco-capivara-blase-traz-novo-formato-carnaval-5-dias-de-festa/>. Acesso em: 14 ago. 2025.

MUSEU FERROVIÁRIO REGIONAL DE BAURU. Movimento de passageiros em plataforma ferroviária da NOB. **Fonte: Museu Ferroviário Regional de Bauru (Acervo fotográfico)**. Disponível em: <https://www.projetomuseuferroviario.com.br/estacao-de-campo-grande-ms-4/>. Acesso em: 17 ago. 2025.

MUSEU FERROVIÁRIO REGIONAL DE BAURU. Ferroviários em frente à plataforma da estação, década de 1970. **Fonte: Museu Ferroviário Regional de Bauru**. Disponível em: <https://www.projetomuseuferroviario.com.br/estacao-de-campo-grande-ms-5/>. Acesso em: 17 ago. 2025.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História: Revista Do Programa De Estudos Pós-Graduados De História**, v. 10, p. 7-28, 1993.

PERES, Priscilla. Reflexo do abandono: ex-ferroviários de Campo Grande assistem à profissão morrer após gerações nos trilhos. **Jornal Midiamax**, Campo Grande, 30 abr. 2024. Disponível em: <https://midiamax.uol.com.br/cotidiano/2024/reflexo-do-abandono-ex-ferroviarios-assistem-profissao-morrer-apos-geracoes-na-profissao/>. Acesso em: 10 out. 2024.

PUJADAS, Joan J. Itinerarios metropolitanos: policentrismo, movilidad y trayectorias personales en la ciudad porosa. **Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**, v. XVII, n. 968, 2012. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-968.htm>. Acesso em: 11 out. 2024.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **Uma ferrovia entre dois mundos: A E.F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20**. Bauru, SP: EDUSC; Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2004.

SANTOS, João Henrique dos. **Da invisibilidade ao protagonismo: reabilitação da antiga esplanada ferroviária de Campo Grande/MS**. Dissertação (Mestrado em Conservação e Restauração) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2018.

SEGAUD, Marion. **Antropologia do espaço: habitar, fundar, distribuir, transformar**. São Paulo: Edições Sesc, 2016.

SERRA, Ulisses. **Camalotes e Guavirais**. Campo Grande: Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul, 1989.

SOUSA, Sara Gomes de. **Memórias e histórias de Campo Grande: uma análise a partir da obra “História de Campo Grande” de José Barbosa Rodrigues (1977-1980)**. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em História) - Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, 2023.

TSCHUMI, Bernard. **Architecture and disjunction**. Cambridge: The MIT Press, 1996.

TURNER, Victor. **The ritual process: Structure and anti-structure**. Chicago: Aldine, 1969.

YORKE, Trevor. **Victorian Railway Stations**. Newbury: Countryside Books, 2015.