



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS CULTURAIS, MEMÓRIA E
PATRIMÔNIO

MESTRADO PROFISSIONAL

LUCIANO BELINA

A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PREFEITO JOSÉ FERNANDES VALENTE EM
ANÁPOLIS - GO: PATRIMONIALIZAÇÃO, USOS SOCIAIS E PRESERVAÇÃO

GOIÁS – GO
2025

LUCIANO BELINA

**A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PREFEITO JOSÉ FERNANDES VALENTE EM
ANÁPOLIS - GO: PATRIMONIALIZAÇÃO, USOS SOCIAIS E PRESERVAÇÃO**

Relatório técnico para apresentação à banca do Programa de Pós-Graduação em Estudos Culturais, Memória e Patrimônio, Mestrado Profissional, da Universidade Estadual de Goiás - Câmpus Cora Coralina (PROMEP/UEG), como requisito para a obtenção do título de Mestre em História.

Orientador(a): Profa. Dra. Maria Dailza da Conceição Fagundes.



TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA PUBLICAÇÃO DE TESES E DISSERTAÇÕES NA BIBLIOTECA DIGITAL (BDTD)

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Estadual de Goiás a disponibilizar, gratuitamente, por meio da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD/UEG), regulamentada pela Resolução, CsA nº 1.087/2019 sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a Lei nº 9.610/1998, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data¹. Estando ciente que o conteúdo disponibilizado é de inteira responsabilidade do(a) autor(a).

Dados do autor (a)

Nome completo: Luciano Belina

Email: professorlucianojuridico44@gmail.com

Dados do trabalho

Título: **A Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente em Anápolis -**
GO: patrimonialização, usos sociais e preservação

Tipo:

☐ Tese ☒ Dissertação

Programa de Pós-Graduação em Estudos Culturais, Memória e Patrimônio (PROMEP)

Concorda com a liberação documento

☒ SIM ☐ NÃO

¹Período de embargo é de até um ano a partir da data de defesa.

Goiás, 10 de dezembro de 2025



Documento assinado digitalmente
LUCIANO BELINA
Data: 14/01/2026 13:14:37-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Assinatura autor

Assinatura da orientadora

CATALOGAÇÃO NA FONTE

Biblioteca Frei Simão Dorvi – UEG Câmpus Cora Coralina

B431e Belina, Luciano.

A Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente em Anápolis - GO : patrimonialização, usos sociais e preservação [manuscrito] / Luciano Belina. – Goiás, GO, 2025.
146 f. ; il.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Dailza da Conceição Fagundes.
Relatório Técnico (Mestrado em Estudos Culturais, Memória e Patrimônio) – Câmpus Cora Coralina, Universidade Estadual de Goiás, 2025.

1. Patrimônio cultural edificado. 1.1. Estação Ferroviária - Anápolis, GO. 1.1.1. Patrimonialização. 1.1.2. Usos sociais. 1.1.3. Preservação. I. Título. II. Universidade Estadual de Goiás, Câmpus Cora Coralina.

CDU: 719(817.3)

Bibliotecária responsável: Marília Linhares Dias – CRB 1/2971

LUCIANO BELINA

A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PREFEITO JOSÉ FERNANDES VALENTE EM ANÁPOLIS - GO: PATRIMONIALIZAÇÃO, USOS SOCIAIS E PRESERVAÇÃO

Relatório Técnico submetido ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Culturais, Memória e Patrimônio (PROMEP/UEG), Mestrado Profissional, para fins de Defesa como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Mestre em História. Aprovada em 31 de outubro de 2025, pela Banca Examinadora composta pelos seguintes docentes:

Prof. Dra. Maria Dailza da Conceição Fagundes – (PROMEP/UEG)
Orientadora

Profa. Dra. Lucina Ferreira Matos (FioCruz)
Membro Externo

Prof. Dr. Neemias Oliveira da Silva (PROMEP/UEG)
Membro Interno

Profa. Dra. Camila Azevedo de Moraes Wichers (MAE/USP)
Suplente Externo

Prof. Dr. Rildo Bento de Souza (PROMEP/UEG-UFG)
Suplente Interno

Goiás, 31 de outubro de 2025

Poema Trem de ferro

Manuel Bandeira (1886-1968)

Café com pão
Café com pão
Café com pão
Virge Maria que foi isto maquinista?

Agora sim
Café com pão
Agora sim
Voa, fumaça
Corre, cerca
Ai seu foguista
Bota fogo
Na fornalha
Que eu preciso
Muita força
Muita força
Muita força

Oô...
Foge, bicho
Foge, povo
Passa ponte
Passa poste
Passa pasto
Passa boi
Passa boiada
Passa galho
De ingazeira
Debruçada
No riacho
Que vontade

De cantar!

Oô...
Quando me prendero
No canaviá
Cada pé de cana
Era um oficiá

Oô...
Menina bonita
Do vestido verde
Me dá tua boca
Pra matá minha sede

Oô...
Vou mimbora vou mimbora
Não gosto daqui
Nasci no Sertão
Sou de Ouricuri
Oô...

Vou depressa
Vou correndo
Vou na toda
Que só levo
Pouca gente
Pouca gente
Pouca gente

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, ao Criador de todas as coisas, à espiritualidade maior, fonte de nossa existência, pelo auxílio invisível, porém, sensível, conduzindo-me pelo caminho da retidão e do apreço, pela prática do bem e do amor ao próximo.

À minha família, pelo amor e apoio incondicional, sendo fundamentais para a conclusão deste mestrado: minha mãe Hosana, minha irmã Lúcia, meu irmão Inácio, minha esposa Renata, minha filha Elis, minha enteada Geovanna. Ao meu falecido pai Inácio Belina, de onde estiver, receba meu apreço e meus agradecimentos por tudo que dedicou à nossa família.

À minha orientadora, Doutora Maria Dailza da Conceição Fagundes, que não mediu esforços durante as orientações e nos auxílios necessários, principalmente em momentos difíceis por mim vivenciados ao longo da elaboração deste trabalho, sendo sempre generosa, compreensiva, preocupada, mas firme em segurar minha mão e me conduzir à conclusão deste mestrado.

Minha cara Professora Dailza, pela vida levamos algumas pessoas, algumas em lembranças, mas levarei a Senhora em meu pensamento, como exemplo de profissional competente e dedicada, e em meu coração, por tudo que me ensinou e me instruiu. Sem a Senhora eu não teria concluído essa caminhada. Que Deus a proteja sempre, para que possa continuar seu mister, tornando este mundo um lugar melhor.

Aos membros da banca examinadora, Doutora Lucina Ferreira Matos e Doutor Neemias Oliveira da Silva, que neste momento tão importante, contribuem com seus amplos conhecimentos neste processo avaliativo, sendo ambos, faróis que me mostram o caminho futuro a seguir.

A cada pessoa que contribuiu para a conclusão deste mestrado, sendo os servidores da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, em especial o Historiador Jairo Alves Leite, pelas entrevistas e exposições sobre a história do local; agradeço por sua luta em manter preservado esse item cultural.

Agradeço aos que participaram como entrevistados nos questionários aplicados e amigos e amigas que me auxiliaram neste momento.

A cada professor que, durante os anos de curso deste mestrado, compartilharam um pouco do grande conhecimento que possuem, com generosidade e cuidados, tornando efetivo este meu processo evolutivo: Doutora Luana Nunes Martins de Lima;

Doutor Ricardo Oliveira Rotondano; Doutora Gislaine Valério de Lima Tedesco; Doutora Keley Cristina Carneiro; Doutor Marcos Antônio Cunha Torres; Doutor Neemias Oliveira da Silva, meu apreço e meus agradecimentos eternos, pelas lições e conhecimentos adquiridos, vocês são uma equipe única.

Aos meus colegas do mestrado, pelos momentos de descontração, pelas dúvidas esclarecidas, pelo companheirismo e pela caminhada conjunta, um alicerçando o outro e, assim, escrevemos nossa história pelo PROMEP – UEG.

Por fim, agradeço à Universidade Estadual de Goiás – UEG, pelo curso de mestrado oferecido, por meio do PROMEP - Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Estudos Culturais, Memória e Patrimônio, exemplo de política pública assertiva, democrática e inclusiva. Muito obrigado!

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Mapa 1 - Município de Anápolis – GO.....	28
Figura 1: Pinturas e foto sobre o início da formação de Anápolis.....	25
Figura 2: Panorama de Anápolis antes da ferrovia – I.....	26
Figura 3: Panorama de Anápolis antes da ferrovia – II.....	27
Figura 4: Foto da Logo da Estrada de ferro Goiás.....	31
Figura 5: Ramal da estrada de ferro Goyaz, Araguari – Anápolis.....	32
Figura 6: Sistema de transporte rodoferroviário – 1922.....	33
Figura 7: Recorte de jornal da época da vinda da ferrovia para Goiás.....	36
Figura 8: Recorte de jornal da época da vinda da ferrovia para Goiás.....	37
Figura 9: Trabalhadores nas obras de construção da ferrovia – Déc. De 1930.....	38
Figura 10: Construção da casa do chefe da estação de Anápolis – Déc. 1930.....	39
Figura 11: Estação Ferroviária - 1934.....	39
Figura 12: Inauguração da Estação Ferroviária – 1935.....	40
Figura 13: Funcionários da Estrada de Ferro Goyaz – 1948.....	41
Figura 14: Pátio de Manobras das locomotivas – 1973.....	42
Figura 15: A Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente	51
Figura 16: Inauguração da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente em 1935 – I	70
Figura 17: Inauguração da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente em 1935 – II.....	70
Figura 18: A primeira locomotiva em Anápolis em 1935.....	71
Figura 19: Estação General Curado.....	72
Figura 20: Estação Engenheiro Castilho.....	73
Figura 21: Estação Jaime Tavares	73

Figura 22: A Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente – 2024 (II).....	76
Figura 23: Planta do Térreo – Estação de Ferro de Anápolis – 1935.....	76
Figura 24: Estação de Ferro de Anápolis – 1935. Planta do térreo.....	77
Figura 25: Estação Ferroviária de Anápolis – 1938.....	77
Figura 26: Representação da planta original da estação ferroviária.....	78
Figura 27: Prospecto da estação e suas características arquitetônicas.....	79
Figura 28: Relógio da estação ferroviária.....	80
Figura 29: Partes da estrutura da estação.....	81
Figura 30: Mosaico do teto do hall da Estação de ferro de Anápolis.....	82
Figura 31: Panfleto divulgando a retirada dos trilhos de ferro.....	86
Figura 32: Festa da retirada dos trilhos – 03/05/1976.....	87
Figura 33: Construção do Terminal Rodoviário II – 1998.....	88
Figura 34: A estação e ao fundo o terminal urbano – 2008.....	98
Figura 35: Estação ferroviária e terminal rodoviário urbano.....	99
Figura 36: Situação de abandono antes da reforma da estação ferroviária.....	100
Figura 37: Sequência do período de reforma da estação.....	101
Figura 38: Visita de comunidade escolar à estação ferroviária – 2022.....	106
Figura 39: Espaço da estação utilizado na recepção do público.....	110
Figura 40: Visita de comunidade escolar à estação ferroviária – 2022.....	111
Figura 41: Espaço da estação utilizado na recepção do público.....	113
Figura 42: Logomarca site.....	123
Figura 43: Página inicial do site.....	123
Figura 44: Página da historicidade da estação.....	124
Figura 45: Página da estrutura da estação.....	125
Figura 46: Página da arquitetura da estação.....	126

Figura 47: Página da cronologia da estação.....	127
Figura 48: Página do acervo ferroviário.....	128
Figura 49: Página do acervo fotográfico da estação ferroviária	129
Figura 50: página das memórias.....	129
Figura 51: Página dos vídeos	130
Figura 52: Página para localização da estação ferroviária.....	130
Figura 53: Página para contato	131

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Patrimonialização de bens ferroviários em Goiás.....	55
Quadro 2 - Legislação em âmbito federal de proteção do Patrimônio Ferroviário.....	58
Quadro 3 – Evolução cronológica da estação fer. Prefeito José Fernandes Valente.....	83
Quadro 4 - Acervo ferroviário.....	113
Quadro 5 – Dados do acervo da Est. Fer. Prefeito José Fernandes Valente.....	117

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Moradores e transeuntes que conhecem a história da Estação Ferroviária.....	90
Gráfico 2 – Moradores e transeuntes que visitaram a Estação Ferroviária.....	90
Gráfico 3 – Opinião dos entrevistados sobre achar importante preservar itens históricos e culturais como a Estação Ferroviária	95

LISTA DE SIGLAS

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

EFG – Estrada de Ferro Goiás

CMEF - Companhia de Estradas Ferro Mogiana

EFOM - Estrada de Ferro Oeste de Minas

RFFS/A - Rede Ferroviária Federal sociedade Anônima

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

COMPHICA – Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural de Anápolis

CEP - Comitê de Ética em Pesquisa

DAIA – Distrito Agro-Industrial de Anápolis

CEP - Código de Endereçamento Postal

IML - Instituto Médico Legal

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

CMTT – Companhia Municipal de Trânsito e Transporte

TCA Transportes Coletivos de Anápolis

O.S. Ordem de Serviço

RESUMO

O “trem de ferro”, a “Maria fumaça”, são nomes populares oferecidos a um meio de transporte que, no início do século passado, representou a opulência do desenvolvimento do capitalismo, abrindo novos mercados, perspectivas e riquezas para aqueles que detinham seu manuseio ou seu uso. Nesse emaranhado de trilhos, que cortaram o Brasil para todos os lados, encontra-se histórias, memórias e identidades vinculadas às ferrovias. Em Goiás, especificamente no município de Anápolis, a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente foi inaugurada no ano de 1935, com o propósito de ligar a cidade ao resto do país pelos ramais ferroviários então existentes. Com linhas arquitetônicas em estilo Art Déco, uma torre com relógio e mosaicos em suas dependências trouxe progressão material para a região Anapolina e levou por seus trilhos mercadorias, pessoas e sonhos. Este relatório técnico tem como bem cultural em estudo, a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente em Anápolis-GO, que é analisada a partir de sua patrimonialização, usos sociais e preservação. Assim, a problemática central do estudo relaciona-se à análise do processo de patrimonialização dessa estação, verificando se, com o tombamento via esfera municipal, houve contribuição significativa para a sua proteção, bem como o uso social do lugar. Como produto final, será criado um site com o objetivo de organizar e disponibilizar a história da estação ferroviária, os usos sociais do espaço e também um canal de interação com a comunidade.

Palavras-chave: Estação Ferroviária. Patrimonialização. Usos Sociais. Preservação.

ABSTRACT

The "iron train" and the "Maria fumarole" are popular names given to a means of transportation that, at the beginning of the last century, represented the opulence of capitalist development, opening up new markets, prospects, and wealth for those who owned or used it. In this tangle of tracks, which crisscrossed Brazil, stories, memories, and identities are linked to railroads. In Goiás, specifically in the municipality of Anápolis, the Prefeito José Fernandes Valente Railway Station was inaugurated in 1935, with the purpose of connecting the city to the rest of the country via existing railway branches. With Art Deco architectural lines, a clock tower, and mosaics throughout, it brought material progress to the Anápolis region and carried goods, people, and dreams along its tracks. This technical report focuses on the cultural asset under study, the Prefeito José Fernandes Valente Railway Station in Anápolis, Goiás, analyzing its heritage status, social uses, and preservation. The central issue of the study is the analysis of the station's heritage status, determining whether the municipal heritage listing significantly contributed to its protection and social use. The final product will be a website to organize and share the history of the railway station, the social uses of the space, and a channel for community interaction.

Keywords: Railway Station. Heritage. Social Uses. Preservation.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	16
1. A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PREFEITO JOSÉ FERNANDES VALENTE EM ANÁPOLIS - GO: HISTÓRIA, MEMÓRIAS E APONTAMENTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS.....	23
1.1 Estação Ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente”, Patrimônio Cultural da Cidade de Anápolis.....	23
1.1.1 Cidade de Anápolis: origem e atualidade.....	23
1.1.2 Advento ferroviário no Brasil e a construção da Estação Ferroviária em Anápolis-GO.....	29
1.2 Patrimônio ferroviário e memórias: a Estação Prefeito José Fernandes Valente em Anápolis/GO.....	43
1.2.1 A legislação e a preservação do patrimônio ferroviário brasileiro.....	58
1.3 Procedimentos metodológicos.....	65
2. A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PREFEITO JOSÉ FERNANDES VALENTE EM ANÁPOLIS - GO: PATRIMONIALIZAÇÃO E USOS SOCIAIS.....	69
2.1 A Estação Ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente: história, sentidos e significados.....	69
2.2 O processo de patrimonialização da estação.....	92
2.2.1 A reforma da estação ferroviária.....	97
2.3 Usos sociais da estação.....	107
2.3.1 A estação ferroviária e seu acervo.....	111
3. WEBSITE SOBRE A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PREFEITO JOSÉ FERNANDES VALENTE: DIVULGAÇÃO PARA A PRESERVAÇÃO E USOS SOCIAIS.....	120
3.1 Formato definido.....	122
3.2 Público alvo (a quem o produto é destinado).....	131
3.3 O impacto esperado.....	132
4. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DO PRODUTO.....	134
4.2 Manual de uso do Produto e proposta de aplicação na comunidade participante.....	134
4.2 Devolutiva para a comunidade.....	135
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	137
REFERÊNCIAS.....	140
ANEXOS.....	145

INTRODUÇÃO

O bem cultural selecionado nesta pesquisa é a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, localizada no centro da cidade de Anápolis, estado de Goiás. A estação é um lugar de memórias e patrimônio cultural anapolino, que foi tombada pela Lei Municipal nº 1.824, de 03 de janeiro de 1991. Considerando o seu tombamento, a proposta deste estudo é analisar em que medida o processo de patrimonialização colaborou para a salvaguarda da estação e contribuiu para o processo de uso social do espaço, que é importante e significativo para os moradores e visitantes de variadas origens e locais.

Trata-se de um patrimônio ferroviário que possui estreita ligação com o simbolismo do progresso econômico e cultural de Goiás e responsável pelo contato da cidade de Anápolis com outros lugares do país e do mundo. Assim, em relação aos objetivos da pesquisa, propõe-se também analisar os usos sociais desse espaço antes e após o seu tombamento, tanto pelo incremento de um museu ferroviário, que funcionou no local, quanto por mecanismos outros que, porventura, contribuam com a distribuição dos conhecimentos, memórias e identidades correlacionadas nesse recorte territorial do objeto de pesquisa.

A Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente iniciou sua construção no ano de 1933 e foi inaugurada em data de 07 de setembro de 1935. Está situada no Planalto Central Brasileiro, especificamente em território do município de Anápolis, no estado de Goiás - Região Centro-Oeste do país, a 1.017 metros de altitude, estando 50 km da capital goiana e 140 km de Brasília, capital federal do Brasil. É considerando um relevante patrimônio, com valor cultural, para a sociedade goiana.

Na cidade de Anápolis está o Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho¹ e a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, que recebem a comunidade interessada na história da cidade, os estudantes da região e demais pessoas que se identificam com a temática e com o acervo ferroviário acolhido e preservado. Além disso, no interior desse espaço, no período entre 2019 e 2023, funcionou um museu físico com acervo fotográfico, que conta as nuances desde a inauguração até os dias proximaes, além de um relativo acervo ferroviário, demonstrando o desenvolvimento

¹ O Museu Histórico “Alderico Borges de Carvalho” está localizado à Rua Cel. Batista, 323 Centro, Anápolis – Goiás

da economia, cultura, sociedade de antes, sendo visitado regularmente pelas pessoas de agora.

A Prefeitura de Anápolis, por meio da Secretaria de Cultura, garante uma viagem ao tempo pelos trilhos da história e das memórias daqueles que testemunharam o dia a dia do sistema ferroviário e repassaram para seus descendentes, ou, que por curiosidade ou interesse outro, visitam as instalações.

Trago da minha infância e da minha adolescência a descoberta e o fascínio pelas estações ferroviárias no interior de Goiás. E a que mais tenho vínculo afetivo é a de Anápolis, pois, desde minha mais tenra idade, via a chegada das locomotivas, por vezes, puxando dezenas de vagões em composição, que, aos meus ouvidos, pareciam música e, aos meus olhos, pareciam serpentes de aço, que lentas, porém, contínuas, passavam por mim levando “coisas” de um lado para outro.

As estações ferroviárias do meu tempo ainda guardavam características peculiares, como um misto de fuligem e tinta velha, mas, ao mesmo tempo, um tipo de vida própria, um estilo único, diria até, quando criança, eu acreditava que tinham vida, talvez influenciado por desenhos animados, que davam característica humanas às locomotivas.

Fato é que me pegava admirando as construções, seus formatos e ornamentos, ficando a estação de Anápolis no centro de minhas predileções por um fato pitoresco: era a única que conheci com uma torre e com um majestoso relógio nela encrustado e como joia a ser admirada. Pela preocupação em preservar a estação ferroviária, pois já tinha por ela grande afeição, em 2024, busquei-me inserir no mestrado em Estudos Culturais, Memória e Patrimônio (PROMEP/UEG). E, nesse sentido, o bem cultural selecionado para o estudo foi a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente.

Esta pesquisa é sumamente importante, pois foi a partir da inauguração da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, em 1935, que Anápolis experimentou intenso progresso, visto o desenvolvimento cultural e econômico surgido. Além disso, objetiva-se realizar uma comparação com o momento atual, averiguando se o patrimônio, em comento, encontra-se preservado e contributivo para as gerações futuras.

Nesta pesquisa, analisa-se ainda a arquitetura da construção da estação, seus materiais de época, as sucessivas restaurações efetivadas, principalmente após o tombamento, verificando as preocupações do poder público com suas raízes

culturais e sociais anapolinas.

Assim, propõe-se investigações sobre certos processos vinculados ao patrimônio cultural, Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, sendo alguns deles: o processo de patrimonialização, a constituição de um museu ferroviário, a existência, ou não, de políticas públicas voltadas para a conservação e preservação dos acervos de memória.

Em relação à pesquisa sobre a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, o objetivo geral é o estudo do seu processo de patrimonialização, averiguando se houve contribuição significativa para a sua proteção, bem como o uso social do lugar. Para o desenvolvimento da investigação foram elencados os objetivos específicos: pesquisar a história da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente e levantar aspectos sobre a sua importância em termos sociais, culturais e econômicos desde sua inauguração até a atualidade; verificar se, com a proteção legal pelo tombamento, a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, obtém “atenção” do poder público responsável, visando sua preservação e conservação; analisar os usos sociais antes e depois do processo de tombamento; desenvolver um site com o objetivo de organizar e disponibilizar a sua história.

Desta feita, a fundamentação teórica é fornecida com base nas discussões dos seguintes autores: Márcia Chuva (2015; 2020), Sônia Florêncio (2016), Lucina Ferreira Matos (2020), Maria Emília Lopes Freire (2017), Carlos R. Gonçalves (2015), Pierre Nora (1993), Portilho e Lopes (2021), Ana Carolina Caixeta Silva (2019), Eduardo B. Ribeiro (2019), Inês Virgínia Prado Soares (2009), Sandra de Cássia A. Pelegrini (2009), Sônia Rabello (2015), Eduardo Romero de Oliveira (2020), entre outros de mesma importância.

O *corpus* documental envolve: fontes escritas (documentos sobre a estação ferroviária, o museu que funcionou no local e a legislação correlata ao Patrimônio cultural); fontes iconográficas (fotografias, folders, cartazes, etc.); fontes orais (entrevistas com moradores e responsáveis pela Estação).

Metodologicamente foi realizada a pesquisa bibliográfica sobre o contexto teórico vinculado ao objeto investigado, bem como sobre a história de Anápolis e o projeto da construção de Estrada de ferro em Goiás.

A pesquisa busca prementemente verificar, através dos relatos históricos, fotográficos e entrevistas, a importância da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente para a composição arquitetônica e o desenvolvimento social,

econômico e aumento demográfico da região compreendida pelo município de Anápolis.

No que se refere ao estudo acerca do bem cultural desta pesquisa, os procedimentos para a coleta de dados envolveram inicialmente duas etapas: 1) Análise de documentos escritos, tais como: o decreto Lei nº 25 de 1937, a Lei Municipal nº 1.824, de 03 de janeiro de 1991 (Anápolis-GO), Lei nº 2936, de 23 de dezembro de 2002 (Anápolis-GO), entre outros. 2) Análise iconográfica de fotografias sobre a Estação Ferroviária José Fernandes Valente. Em relação aos documentos escritos buscou-se, por exemplo, entender se por meio da Lei de tombamento (Lei Municipal nº 1.824 03 de janeiro 1991) houve efetivas práticas de políticas públicas para a conservação e preservação desse item, verificando quais os órgãos do estado que desenvolvem os atos legais preservacionistas, relatando a eficácia, ou não, no afã de lograr êxito.

Em seguida, foram realizadas entrevistas em 2024 com o profissional responsável pela estação ferroviária, Sr. Jairo Leite². Do mesmo modo, recorrendo às metodologias do inventário cultural, que é uma ferramenta de Educação Patrimonial, foram entrevistados 50 moradores, mediante questionários organizados no roteiro, buscando compreender as relações da população local com a estação ferroviária.

O espaço da estação de Anápolis-Go também foi analisado enquanto categoria de lugar, observados os seguintes elementos: períodos importantes ligados ao bem cultural em estudo, história, significados, elementos construídos, materiais, atividades que acontecem no lugar, manutenção, conservação, entre outros. Nesse sentido, foram levantados, através do inventário e mediante a ficha de lugares, os pontos de ligação e a interação entre a comunidade do Bairro central e o patrimônio ferroviário, promovendo uma interculturalidade e ressignificação para os formatos tradicionais de ensino patrimonial e cultural.

Justificando a escolha do referido tema, entende-se que, por anos, linhas ferroviárias foram instaladas no estado de Goiás estimuladas, dentre outras, pelo programa Marcha para o Oeste, do Governo Getúlio Vargas. Nesse contexto, compreendia-se que as ferrovias seriam uma nova forma de progressão não somente

² Gestor público, formado em História pela Universidade Estadual de Goiás (UEG), especialista em docência universitária e mestrando pela UEG. Foi diretor do Museu Histórico em Anápolis (2005 a 2009) e coordenador da estação ferroviária de 2017 a 2024.

para o transporte de mercadorias, mas para o deslocamento de pessoas, gerando empregos, renda, crescimento demográfico e ocupação de territórios antes desocupados ou tenuemente ocupados.

O advento da ferrovia promoveu, na década de 30 do século passado, diversidade cultural, aumento demográfico e crescimento econômico para a região de Anápolis, e ainda remete a uma memória afetiva, que, com o correr das décadas, foi diminuindo pela substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário em todo país.

Pensar na perspectiva do patrimônio ferroviário vai muito além do resplandecer de memórias, que as estações despertaram entre idas e vindas de pessoas e como meio de se levar o progresso para o interior do país. Sobre isso, encontra-se na obra “Ferrovia, 150 anos de arquitetura e história”, a perspectiva da origem e surgimento das ferrovias brasileiras.

A história das ferrovias em território brasileiro se dá durante o período colonial, mais especificamente em 31 de outubro de 1835, onde Diogo Feijó promulgou lei autorizando a construção de uma estrada de ferro para interligar a cidade do Rio de Janeiro a São Paulo e Minas Gerais (Coelho, 2004, p.19).

A estação ferroviária é um monumento histórico cujos valores são vistos em sua arquitetura, bem como na significação para os moradores locais, que possuem memórias próprias ou transferidas por possuidores de saberes e memórias da época de soberania e imponência desse meio de transporte secular.

Em termos sociais, encontra-se forte significado do sistema ferroviário para o recorte territorial pesquisado, principalmente no momento da implementação e início das atividades ferroviárias, pois, no caso de Anápolis, os relatos históricos demonstram que foi de extrema empolgação e expectativa à vinda da ferrovia para a cidade, já que se propunha gerar renda, empregos e riquezas.

Em particular, confesso minha admiração pelos homens e mulheres e tantas outras composições de raça, credo, cor, que sob o foco do crescimento e progressão econômica fincaram, de fato, cada dormente e trilho por quilômetros de extensão da ferrovia, assim como aqueles que, direta ou indiretamente, trabalharam com e pela ferrovia, gerando memórias e identidades, em grande parte, esquecidas ou apagadas.

A localização da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente era sobre vasto campo, sendo visível a longa distância, portanto, referência e marco para os habitantes locais, situação que mudou com a implantação do terminal de

transporte rodoviário de Anápolis, que vedou parcialmente a vista da estação. Em decorrência do dia a dia conturbado e célere da grande cidade de Anápolis, com seu comércio ativo, tráfego de automóveis e de pessoas, muitos acabam passando despercebidos diante desse belo exemplo de arquitetura do início do século XX.

A Secretaria de Cultura Anapolina, via o seu museu histórico, o qual está interligado à Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, possui um amplo acervo de fotografias, que literalmente retratam as diversas épocas, ou seja, desde a instalação dos trilhos na década de 30 do século passado, mostrando o seu “desmonte”, passando por seus usos da estrutura de forma atípica (tiro de guerra) e suas reformas até o momento presente. Os dois espaços recebem visitas de famílias, estudantes e da comunidade em geral, compondo a agenda cultural do município de Anápolis.

A problematização norteadora deste estudo é investigar se o processo de patrimonialização da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente colaborou para a sua preservação e contribuiu para o uso social do espaço. Além disso, para o desenvolvimento desta pesquisa foram elencadas as seguintes problematizações: Atualmente, a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente está amparada, preservada e conservada em consequência do seu processo de patrimonialização? Seu espaço é usado de forma útil à coletividade? Uma ação educativa junto à estação objeto de estudo poderá contribuir para sua preservação e uso social adequado? Por fim, a devolutiva para a sociedade de um site da internet, como produto da pesquisa, contribuirá no sentido de preservar este patrimônio ferroviário?

Considerando a modalidade do mestrado profissional, além do relatório técnico, em que serão sistematizados os resultados da pesquisa, propõe-se também, como produto final, a criação de um site com o objetivo de organizar e disponibilizar a história da estação ferroviária. Assim, a pesquisa desenvolvida contribuirá no sentido de se ter um material de referência sobre a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, principalmente através da devolutiva do produto à sociedade no formato de um site com ampla divulgação pela internet. A proposta é divulgar a perspectiva da estrutura arquitetônica exterior e interior da estação, seu acervo museológico, fotografias memoriais e demais itens a comporem o museu, mostrando, de forma clara e objetiva, que no coração deste país incrustado na cidade de Anápolis,

tem-se um belo e preservado exemplo de estação ferroviária construída sob o estilo Art. Déco³.

O relatório está estruturado em quatro partes. Na primeira, intitulada **“A Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente em Anápolis - GO: História, memórias e apontamentos teórico-metodológicos”**, é apresentada a história do território onde o bem cultural encontra-se. Em seguida, aborda-se o processo de construção da estação ferroviária em estudo e o recorte territorial, concatenando-os os referenciais teóricos e procedimentos metodológicos da pesquisa.

Na segunda seção, **“A Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente em Anápolis – GO: patrimonialização e usos sociais”**, abordam-se os resultados obtidos com a análise documental e as entrevistas realizadas. O foco centra-se em três aspectos principais: os sentidos e significados atribuídos pela população à Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente; o processo de patrimonialização da estação; os usos sociais da estação.

Na terceira seção, **“Proposta de Produto”**, encontra-se as discussões acerca do produto, onde se estará buscando a conformação de um site com a estrutura da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, que será divulgado a conclamar os interessados a irem presencialmente conhecer a estação.

Por fim, na quarta seção, **“Proposta de Aplicação do Produto”**, teremos a proposta de aplicação do produto e a devolutiva para a comunidade.

³ Art Déco foi um movimento artístico e de design que surgiu na década de 1920, alcançando seu auge entre as duas guerras mundiais, especialmente nas décadas de 1920 e 1930. É caracterizado por formas geométricas, linhas retas e curvas estilizadas, além do uso de materiais e acabamentos sofisticados. Será abordado no item 2.

1. A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PREFEITO JOSÉ FERNANDES VALENTE EM ANÁPOLIS - GO: HISTÓRIA, MEMÓRIAS E APONTAMENTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS

“A vida é como uma viagem de trem, o intervalo entre estações é o tempo que vivemos, e elas nosso destino. Em qual vamos ficar, depende do nosso comportamento nos intervalos”.

Damião Maximino

A Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, incrustada como joia rara no centro da Cidade de Anápolis, estado de Goiás, arquitetonicamente guiada em sua construção pelo estilo Art. Déco, encontra-se hoje em meio às ruas asfaltadas e terminal de transporte rodoviário urbano. O presente item trata dos aspectos históricos relacionados à cidade de Anápolis, território onde o bem cultural em estudo está localizado. Do mesmo modo, a abordagem centra-se na história da construção da estação ferroviária e da análise do referencial teórico do estudo, sobretudo, a partir da concepção de patrimônio ferroviário e do conceito de memória. Por fim, foca-se na apresentação da estrutura metodológica da pesquisa.

1.1 Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente: Patrimônio Cultural da Cidade de Anápolis

O bem cultural selecionado é a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, localizada no centro da cidade de Anápolis, estado de Goiás. O espaço é um lugar de memórias e patrimônio cultural, que foi tombado pela Lei Municipal nº 1.824, de 03 de janeiro de 1991. Logo, é importante a análise histórica do lugar onde esse bem está situado.

1.1.1 Cidade de Anápolis: origem e atualidade

Anápolis está localizada privilegiadamente entre a capital do estado de Goiás (Goiânia) e a capital do Brasil (Brasília). A cidade foi construída às margens de um rego de água, conhecido como Rêgo Grande, por onde passavam tropeiros, deslocando-se para a cidade de Goiás, tendo relatos primordiais desde 1798 no livro de óbitos da freguesia de Meia Ponte, conforme transcreve o pesquisador Claudimir Justino Gonçalves, em sua obra Anápolis no fluir dos anos:

O primeiro registro sobre o local onde hoje está a cidade de Anápolis está descrito no livro de óbitos da freguesia de meia ponte, compreendendo o período de 1796 a 1802. Na folha de número 46, têm-se o registro do sepultamento de uma escrava de nome Potência, de cor parda e constando como propriedade de Pedro Rodrigues dos Santos. O féretro foi realizado no cemitério de Antas (Gonçalves, 2023, p.09).

Outros registros feitos em diários de exploradores e viajantes atestavam festejos em homenagem a Nossa Senhora de Santana nessas terras. No contexto, destaca-se o aumento da densidade demográfica no local e também a lenta evolução de fazenda para freguesia, efetivada em 2 de maio de 1872. A emancipação ocorreu através das reivindicações dos moradores sob a liderança de um habitante local, Gomes de Sousa Ramos, que foi o idealizador e construtor da Capela de Santana. A capela, à época, era pertencente à Paróquia de Pirenópolis. Com a autonomia administrativa, a Igreja Católica nomeou o primeiro Cura da Capela, o Padre Francisco Inácio da Luz, o qual deixou registrado que nos arredores e na povoação viviam mais de 3.000 pessoas naquele momento.

A origem da cidade de Anápolis encontra-se intrinsecamente associada à ação dos tropeiros, que por aí passavam, percorrendo o interior do país, realizando o transporte de mercadorias entre as regiões brasileiras. Há explicações lendárias sobre o surgimento da cidade, associadas à dona Ana das Dores de Almeida - mãe de Gomes de Souza Ramos, considerado o fundador da cidade – e que se relacionam ao aspecto religioso. No século XIX, Anápolis se constituía num entreposto comercial, no qual os tropeiros paravam para descansar no decorrer de suas longas viagens. Inicialmente ligada à cidade de Pirenópolis, Anápolis só viria a obter sua emancipação política em 1892, elevando-se então à categoria de Vila de Santana das Antas. Finalmente, em 1907, foi elevada à categoria de cidade, sob o nome de Anápolis. De 1907 a 1935, muita coisa se modificou na cidade. As atividades econômicas desenvolvidas foram se transformando e a cidade passou a receber um número cada vez maior de imigrantes. Segundo Polonial (1995), Anápolis era conhecida como “Ribeirão Preto Goiana” e de “Manchester⁴ Goiana”, e que [...] essas denominações justificavam-se pelo grande dinamismo econômico por que passou a cidade após a segunda década do século XX por ampliação do mercado interno nacional e o prolongamento dos trilhos da estrada de ferro tiveram papel decisivo nessas mudanças (Oliveira e Silva, 2016, p.362).

⁴ Manchester, na Inglaterra, foi um dos centros da revolução industrial inglesa. No século XVIII, Manchester recebeu uma máquina a vapor designada para indústria têxtil. No ano de 1830, foi implantada na cidade inglesa, a primeira linha férrea de passageiros. Manchester Goiana é um apelido dado à cidade de Anápolis, pela sua pujança, em uma analogia com a Manchester da Inglaterra.

A seguir, observa-se as fotografias com exemplos de Anápolis antes do processo de implementação da estação ferroviária, pois, para esse intento, a cidade passou por verdadeira reconstrução, pavimentação e modernização no ímpeto de sincronizar com a promessa de mudanças e progressão advinda pelos trilhos da ferrovia.

Figura 1: Pinturas e foto sobre o início da formação de Anápolis.



Fonte: Acervo Iconográfico do Museu Histórico de Anápolis.

Acima, identificam-se duas pinturas que integram o acervo iconográfico do Museu Histórico de Anápolis. A primeira imagem retratada por Antônio da Costa Nascimento⁵ (Tonico do padre), no ano de 1888, ilustra o relato do surgimento da Capela Santa Ana, que se tornou lenda da origem da cidade. O recorte territorial representado é adjacente ao Ribeirão das Antas, onde nasceu a cidade de Anápolis. Encontra-se, à direita, a pintura da Conformação de Freguesia, inicialmente dada a Anápolis em local, sob o qual se erigiu a cidade. A pintura é de autoria de Natércia de Siqueira⁶ representando a vila em 1888.

Através da Lei nº 320, de 31 de julho de 1907, houve a fundação oficial da cidade de Anápolis que, em 2025, completa 118 (cento e dezoito) anos. À época de sua fundação, no início do século XX, contava-se com algumas ruas, duas praças, o Paço Municipal, a Cadeia Municipal e a Rua do Comércio.

Deve-se buscar o entendimento de que, em certo momento no início do século XX, houve uma ruptura do pensamento provinciano para uma readequação de postura, onde se buscou novas e modernas ideias para implementar a necessária

⁵ Sem maiores informações sobre o artista.

⁶ Sem maiores informações sobre a artista.

mudança para o progresso econômico, social, industrial e comercial da região. Caixeta Silva e Valva (2020) traz uma justificativa para esta nova postura:

Nesse sentido, observamos que, em Goiás, a primeira metade do século XX pode ser entendida como um marco na corrida rumo à modernização capitalista, início do processo de transformação do estado que era, até então, caracterizado pela ocupação rural e tinha como atividade produtiva a agropecuária – pecuária extensiva e agricultura de subsistência. No período considerado, a ocupação e apropriação do território goiano foram frutos de ações planejadas e com interesses e funções políticas e econômicas bastante definidas, que encontravam o devido respaldo na Marcha para Oeste – política econômica do governo Vargas, anunciada em 1937. Essas transformações que objetivaram inserir integralmente Goiás na economia capitalista resultaram em alterações significativas na configuração sócio espacial do território goiano. A paisagem do cerrado foi se alterando, a agropecuária de subsistência foi dando lugar às grandes plantações e as cidades se tornaram o *locus* central da vida social, econômica, política e cultural (Caixeta Silva; Valva, 2020, p.223).

A seguir, observa-se fotografias com exemplos de Anápolis antes do processo de implementação da estação ferroviária, pois, para esse intento, a cidade passou por verdadeira reconstrução, pavimentação e modernização no ímpeto de sincronizar com a promessa de mudanças e progressão advinda pelos trilhos da ferrovia.

Figura 2: Panorama de Anápolis antes da ferrovia - I



Fonte: Acervo Iconográfico do Museu Histórico de Anápolis.

Na foto acima, pode ser observada a Rua Tenente Coronel José da Silva Batista, ano de 1923, identificando as casas com estilo colonial brasileiro, ruas sem pavimentação e provimento de energia elétrica e, muitas delas, provavelmente construídas pelo processo de adobe⁷. Na foto a seguir, vê-se o Largo do Bom Jesus da Lapa, em 1934, com inúmeras casas de alvenaria recém-construídas, aguardando o progresso vindo pelos trilhos férreos, mas ainda com ruas sem pavimentação.

Figura 3: Panorama de Anápolis antes da ferrovia - II



Fonte: Acervo Iconográfico do Museu Histórico de Anápolis.

A cidade de Anápolis é atualmente destaque em território, população, indústria e comércio dentro dos padrões alcançados no estado de Goiás. Assim, pode-se verificar importantes dados e estatísticas, que corroboram com a alcunha recebida pela cidade de Anápolis, qual seja, Manchester do cerrado.

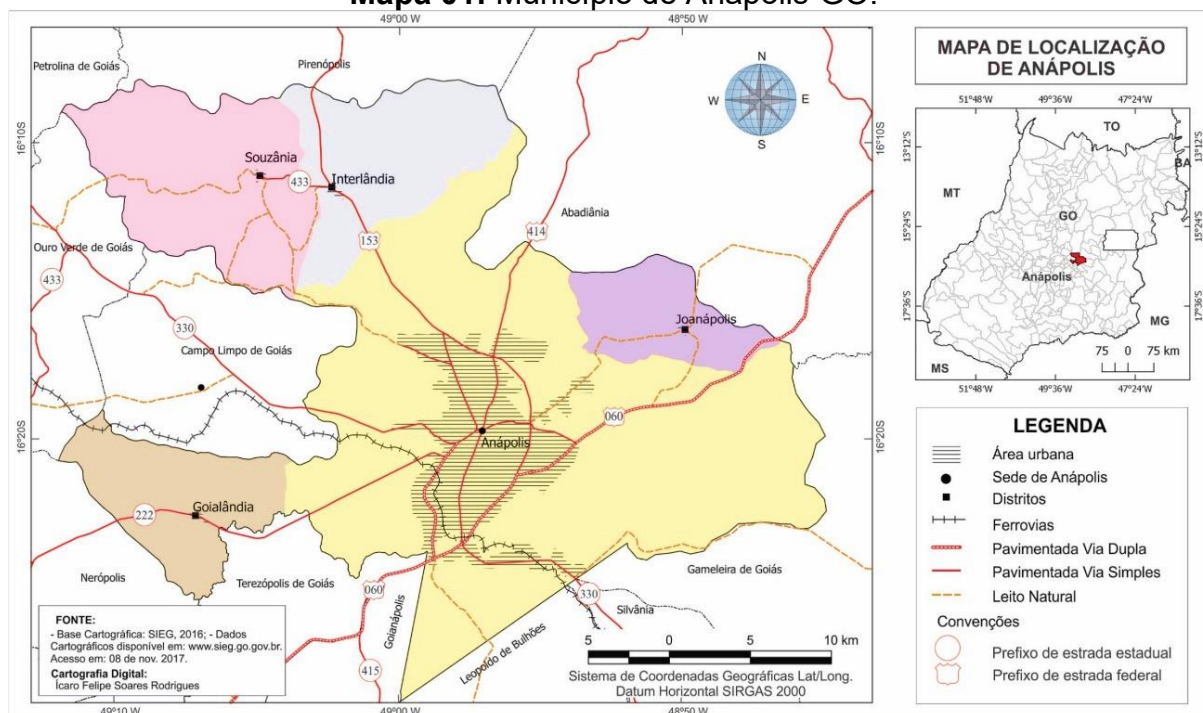
Manchester Goiana é um apelido dado a Anápolis em uma analogia com a cidade inglesa. A cidade de Anápolis foi alcunhada de Manchester do cerrado em data pretérita, pois se via o crescimento exponencial do número de indústrias e do comércio em geral, constatando que a estação de Anápolis trouxe pessoas e as levou, mas trouxe também riquezas materiais e um grande número de trabalhadores para ocupar

⁷ Adobes são tijolos de terra crua, água e palha e algumas vezes outras fibras naturais, moldados em formas por processo artesanal ou semi-industrial.

as vagas de trabalho oferecidas. Além disso, a criação de Goiânia e Brasília exigiu a otimização do traslado de mercadorias para ambas. Compreende-se, assim, a analogia com a cidade inglesa Manchester, em que o transporte ferroviário foi a mola propulsora do desenvolvimento local.

No mapa a seguir, verifica-se a extensão do município anapolino, observando sua localização entre as capitais do estado de Goiás e a capital federal do Brasil. Observa-se também a entrada dos trilhos de ferro do Leste vindos da cidade de Silvânia, passando por Leopoldo de Bulhões até a região central de Anápolis, onde segue a Oeste. Vista a localização da cidade de Anápolis, e com destaque para o município, identificam-se também os quatro distritos: Joanópolis, Goialândia, Souzaânia e Interlândia. Observa-se que o município de Anápolis faz divisa com Teresópolis e Goianópolis ao sul, assim como Campo limpo a Oeste. Ao norte do território anapolino encontra-se a cidade de Abadiânia, a Leste, Gameleira, Silvânia e Leopoldo de Bulhões.

Mapa 01: Município de Anápolis-GO.



Fonte: Coelho; Bicalho, 2019, p.266.

De acordo com o último censo demográfico feito no ano de 2022 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a cidade de Anápolis possui uma população aproximada de 398.869 pessoas. É o terceiro município mais populoso do estado de Goiás, demonstrando que o município concentra grande parte da população

goiana, possivelmente atraída pela enorme gama de indústrias e comércio local. A proximidade da cidade de Anápolis com Goiânia e Brasília desempenha importante fator econômico quanto à logística, pois, tanto na construção de Goiânia, iniciada em 1933, quanto de Brasília, com o início da construção em 1956, Anápolis teve grande importância, entregando materiais de construção que se fizeram necessários ao desenvolvimento dessas capitais, onde, sem dúvida, o sistema ferroviário, à sua época, foi contribuinte no processo de obtenção dos recursos materiais e logística.

Assim, pode-se ver a importância e a grandeza do município de Anápolis, onde o advento do sistema ferroviário otimizou as condições já natas para o desenvolvimento da região, entre elas: a localização estratégica e o oportuno momento histórico da construção de Goiânia e de Brasília.

1.1.2 Advento ferroviário no Brasil e a construção da estação ferroviária em Anápolis-GO

No Brasil, a origem das ferrovias começa em 1854 com a inauguração por Dom Pedro II, monarca brasileiro a época, da Estrada de Ferro Mauá, que foi concebida e implementada pelo investidor brasileiro proprietário da empresa “Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis”, Irineu Evangelista de Souza, o conhecido como Barão de Mauá. A primeira locomotiva foi batizada de “Baroneza” e se encontra hoje exposta no Museu do Trem, administrado pelo IPHAN, na cidade de Petrópolis - Rio de Janeiro. A primeira ferrovia tinha 14,5 quilômetros, partindo da cidade do Rio de Janeiro até a cidade de Petrópolis, conforme descrito em texto do site do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

A história das ferrovias no Brasil inicia-se em 30 de abril de 1854, com a inauguração, por D. Pedro II, do primeiro trecho de linha, a Estrada de Ferro Petrópolis, ligando Porto Mauá à Fragoso, no Rio de Janeiro, com 14 km de extensão. Mas a chegada da via à Petrópolis, transpondo a Serra do Mar, ocorreu somente em 1886 (IPHAN, 2014).

O início do implante ferroviário no Brasil, na década de 1850, conforme afirma Maria Emília Lopes Freire (2017), foi lento, pois coexistiam situações que tornavam letárgicas esse implemento, ou seja, questões judiciais, políticas e econômicas. Isso passou a mudar de cenário a partir de 1870, onde houve aceleração desse processo talvez pela injeção de recursos ingleses no projeto. Assim, “diferentemente dos

primeiros anos de implantação das estradas de ferro no país (1858-1870), o período entre 1880 e 1900 foi considerado de crescimento acelerado de quilômetros construídos” (Freire, 2017, p.151).

Se por um lado, os primeiros anos de implantação das ferrovias no Nordeste brasileiro (1858-1870), assim como nas demais regiões do país, apresentaram um tímido crescimento de quilômetros de linha férrea construídos. Por outro, firmavam-se as condições políticas, econômicas e jurídicas favoráveis à implantação das estradas de ferro, principalmente com a entrada dos investimentos ingleses na região, frente aos benefícios oferecidos pelo Brasil por meio das Leis de Concessão. Entendimento reforçado por Camelo Filho (2000, p. 36) ao afirmar que esse foi o [...] período de consolidação das ferrovias não só como sistema de transporte, mas também como um bom negócio para os investidores do setor. [...] Estava criada a base para acontecer, a partir da década de 1880, o grande surto ferroviário. Na década de 1870, o Governo Imperial fez a maioria das concessões as empresas inglesas, tendo o Nordeste recebido parte significativa delas (Freire, 2017, p. 147).

Em 27 de maio de 1911, dois anos após o início dos trabalhos no marco zero da ferrovia, os trilhos começaram a ser instalados no estado de Goiás. Em janeiro de 1920, o Governo Federal assumiu a administração da Estrada de Ferro Goiás, que, através do Decreto nº 13.936, foi autorizada a explorar o transporte ferroviário na região do Triângulo Mineiro e em território goiano. A linha Araguari-Roncador, com 234 quilômetros de extensão, foi, então, incorporada à nova Estrada de Ferro Goiás e, nos primeiros anos da década de cinquenta do século XX, já percorria todos os seus 480 quilômetros de extensão.

Já adentrando o século XX, encontra-se uma expansão dos trilhos de ferro no Brasil, na região Nordeste, Sudeste e Centro-oeste, interligando os polos de produção agrícola aos portos de escoamento no litoral, principalmente do estado de São Paulo. Assim, a rede ferroviária promovia a ocupação territorial de regiões antes pouco ocupadas, aumentando a densidade demográfica e econômica, trazendo prosperidade e desenvolvimento urbano para as cidades já existentes, assim como muitas outras cidades, que surgiram nas rotas percorridas pelas locomotivas de então.

A história das ferrovias em território brasileiro deu-se durante o período colonial, mais especificamente em 31 de Outubro de 1835, onde Diogo Feijó promulgou Lei autorizando a construção de uma estrada de ferro para interligar a cidade do Rio de Janeiro a São Paulo e Minas gerais (Coelho, 2004, p.19).

No início do século XX, através da ação e interesses conjuntos de comerciantes, políticos goianos e outras pessoas influentes, foi iniciado o projeto político de instalação de ferrovias em solo goiano, em 3 de março de 1906, para atender às necessidades da economia local, além de interligar as regiões do interior brasileiro aos grandes centros urbanos e comerciais.

No final do século XIX, as transformações da economia brasileira, motivadas pela expansão da economia brasileira, motivadas pela expansão da economia cafeeira e pela nascente industrialização na região Centro-sul, repercutiram também na estrutura social e urbana do país. Essas mudanças se disseminaram, no início do século XX, para o interior do país através de intenso movimento migratório rumo às fronteiras agrícolas (Coelho, 2004, p. 69).

A Estrada de Ferro Goyaz surgiu dias depois, em 28 de março de 1906, por meio do Decreto nº 5.949 do Presidente Rodrigues Alves. Em 27 de maio de 1911, dois anos após o início dos trabalhos no marco zero da ferrovia, os trilhos começaram a ser instalados, indo em direção ao estado de Goiás. Abaixo, verifica-se a *logo* que representa a Estrada de Ferro Goyaz.

Figura 4: Foto da *logo* da Estrada de ferro Goiás



Fonte: Acervo Iconográfico do museu nacional.

Em Goiás, no ano de 1912, o Governo Federal, através do Decreto n. 13.936, foi autorizado a explorar o transporte ferroviário na região do Triângulo Mineiro e em Goiás, vindo da cidade de Araguari (MG) até o roncador, no estado do Mato grosso, fato que marcou o projeto de trilhos ferroviários em território goiano, promovendo mudanças de ordem econômica no sul e sudeste do estado.

Assim, em Goiás, o ano de 1912 foi o marco na vinda dos trilhos de ferro para o estado, entrando pela região sudoeste, tornando “una” a história dos municípios e de algumas famílias desse recorte temporal e territorial. Com a instalação das ferrovias houve uma integração do território anexo aos trilhos ao mercado brasileiro, contribuindo com o escoamento da produção agrícola e pecuária goiana, além da interligação da comunicação com os principais centros de cultura e economia do país, tornando prósperas essas regiões. A região do sudoeste goiano foi consolidada pela estrada de ferro, que influenciou o processo de urbanização das cidades servidas pelos trilhos, dinamizando a economia e aumentando a densidade populacional. Além disso, tendo como exemplo Anápolis, observa-se que a instalação das ferrovias possibilitou a conexão dessa cidade com outros centros culturais, como a região Sudeste. Consequentemente, houve a entrada de novos materiais e modelos de construção, modificando a visão da arquitetura de início da cidade, onde se usava taipa de pilão (Marinho e Dantas, 2017; Silva, 2019).

Figura 5: Ramal da estrada de ferro Goyaz, Araguari – Anápolis.



Fonte: Acervo Iconográfico do museu nacional.

Quanto à origem das ferrovias em Goiás, a expansão do sistema ferroviário se deu do estado de Minas gerais para o território goiano na busca de uma integração econômica entre essas unidades federativas e São Paulo. Com isso, gerou-se mudanças significativas nas regiões Sul e Sudeste com a modernização da economia agrária ligada ao projeto de integração e de progresso do sertão. Observa-se o deslocamento do “progresso, que avançava em conjunto com os trilhos da estrada de ferro, decorrendo no povoamento goiano e incentivando o processo de urbanização dos sertões interiores do Brasil central” (Amaral Silva, 2010, p.6). O que pode ser visto na imagem:

Figura 6: Sistema de transporte rodoferroviário – 1922.



Fonte: Amaral Silva, 2010, p.9.

Na concepção de Amaral Silva (2010), a antiga estação ferroviária, patrimônio material anapolino, considerado como marco da modernidade na década de 1930, é uma marca do passado da cidade relacionada aos avanços das linhas férreas e suas referências, que ainda estão presentes no espaço, o qual, atualmente, abriga suas estruturas tangíveis, que atraem olhares de visitantes e moradores. Logo, em Goiás, a estrada de ferro visava a integração econômica do estado com vários centros do país.

A Estrada de Ferro Goiás (EFG) estava nos planos do Governo, que visava a integração econômica entre os estados de São Paulo, Minas Gerais e o mercado produtor agrícola em expansão de Goiás. Seu ponto de partida seria a cidade de Araguari-MG, que desde o ano de 1896 sediava o ponto terminal da Companhia de Estradas Ferro Mogiana (CMEF) e da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM) (Amaral Silva, 2010, p.02).

A partir de 1913, os trilhos chegaram ao sul de Goiás. Foram implantados 287 quilômetros de trilhos, chegando a Anápolis em 1935. Esse empreendimento interligou os grandes centros produtores e consumidores a Goiás, bem como aos portos do litoral, aumentando os horizontes de negócios potenciais com o escoamento da produção e perfazendo um crescimento exponencial não encontrado antes.

[...] a estrada de ferro chegou a Cumari, Goiandira e Ipameri em 1913, a Catalão e Roncador, 1914, a Pires do Rio em 1922, a Vianópolis em 1924, a Silvânia em 1930 e a Leopoldo de Bulhões um ano depois. Vê-se, assim, que até 1931, o avanço dos trilhos, além de lento, perfazia um trecho pequeno, cerca de 287km (Nunes, 2000, p.197).

A estação de ferro de Anápolis seria um dos trinta pontos de embarque e desembarque projetados para a EFG, ligando os estados de Minas Gerais e Goiás. Projeto de autoria do Engenheiro Wenefredo Barcelar Portela, a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente foi construída entre os anos de 1933-1935.

Ressalta-se a importância da interligação férrea de Goiás aos demais centros econômicos e sociais da época, conforme afirma Fábio de Macedo Barbosa e Ana Paula Rezende (2019). A relevância da implantação da rede ferroviária em Goiás é observada pelo escoamento da produção agropecuária, pela movimentação de pessoas e ainda pela inserção de conhecimento e cultura, promovendo amplo e múltiplo crescimento à época e décadas que se seguiram.

A chegada dos trilhos em 1913 descortina um novo cenário para o Goiás. Fomentou o desenvolvimento socioeconômico do estado ao assegurar o incremento de produtos e mercadorias, a valorização das terras, a formação de novos centros urbanos; além disso, injetou fôlego novo na agricultura e na pecuária, desenvolvendo um comércio importador e exportador, transformando a região sudeste do estado em importante centro comercial, superando algumas cidades do Triângulo Mineiro na liderança do comércio regional. Os trilhos encurtaram espaços, propagaram novas ideias, comportamentos e valores à sociedade, trouxeram e levaram boas novas. A partir de então Goiás consegue uma via de acesso e interligação com os principais polos nacionais, podendo escoar sua produção, antes estrangulada pela falta de meios de transportes rápidos e eficientes, já que na época dispunha apenas do oneroso e caro transporte realizado pelas tropas de bois. Para além de servir de via de escoamento da produção goiana, a estrada de ferro foi a força motriz que disseminou novas ideias e valores culturais à vida da população local, portanto, um instrumento de dominação cultural e econômica a serviço do capital. Entretanto, cabe ressaltar que, apesar da inserção desse novo ideário ter adentrado em solo goiano, sua distribuição foi lenta e desigual. Boa parte da sociedade da época (Barbosa; Rezende, 2019, p.34-35).

Assim, o início do século XX trouxe a implantação e o efetivo funcionamento da Estrada de Ferro Goiás, forjando nova organização territorial, além de intervir na vida cotidiana por onde passavam os trilhos de ferro e suas locomotivas, que perfaziam seu percurso em ritmo constante por morros, rios, campos, passando de estação em estação e ainda levando a esperança de dias melhores para a gente desses rincões.

Nessa perspectiva, nas cidades beneficiadas pela ferrovia, a população aguardava os trilhos e o que de bom lhes trouxessem. As ferrovias, além do progresso econômico, exerciam um importante papel de intermediação de notícias, fazendo comunicação entre a região e os principais centros mandatários e influentes do país, além de promover e divulgar cultura e movimentos sociais diversos (Marinho e Dantas, 2017).

A emancipação para a cidade, no início do século XX, gerou a necessidade de novas edificações, bem como reformas nas mais antigas. Além disso, tendo como exemplo a cidade de Anápolis, observa-se que a conexão com outros centros culturais, como a região Sudeste, e mesmo outros países, possibilitou a entrada de novos materiais e modelos de construção, como revistas e jornais da época. Assim, a chegada de imigrantes, técnicos e engenheiros, que vieram de outros lugares, mudou a visão da arquitetura de início da cidade, onde se usava taipa de pilão para materiais industrializados (Silva, 2019).

Desta feita, compreende-se que o sistema ferroviário trouxe novas perspectivas para a população goiana, causando euforia. Nas localidades beneficiadas pelos trilhos, dentre elas a cidade de Ipameri – GO, a população aguardava os trilhos, conforme afirmam Marinho e Dantas (2017).

Na concepção de Ana Carolina Caixeta Silva (2019), os trilhos de ferro chegaram ao município de Anápolis no ano de 1935, tendo sido recebido com grande festividade e expectativa de trazer crescimento econômico para a região, o que, de fato, ocorreu. Além disso, promoveram-se mudanças em termos sociais, urbanidade e arquitetura, desenvolvendo a vocação comercial já existente. A ferrovia interligou, com seus trilhos, não só as pessoas, mas o território local aos centros mais desenvolvidos do país, possibilitando a exportação dos produtos agrícolas para a região Sudeste. Ao mesmo tempo, propiciou a importação de manufaturados para Goiás, além da intensa migração e imigração, engendrando a ocupação do interior do estado.

Ainda sobre a implantação da rede ferroviária, vê-se através do recorte de jornal, que integra o acervo iconográfico do Museu Histórico de Anápolis, a notícia de autoridades em visita à instalação dos trilhos férreos da Estrada de Ferro de Goyaz com “o lançamento da pedra fundamental da estação local em 28 de agosto de 1933”. Ainda pode ser visto, na figura 7, o anúncio das comemorações pela chegada dos trilhos da ferrovia à região de Anápolis.

Figura 7: Recorte de jornal da época da vinda da ferrovia para Goiás.



Fonte: Acervo Iconográfico do Museu Histórico de Anápolis.

Na próxima imagem, vê-se a designação para um novo traçado de trilhos partindo da região de Anápolis, com a ligação da Estação General Curado em

Anápolis, a “Goyania”, tendo essa ligação férrea contribuído para o desenvolvimento da capital goiana e da capital federal do Brasil. Na matéria consta ainda a importância da ferrovia para diminuir o tempo da viagem para a nova capital do estado: “vai suprimir a longa e penosa travessia, que bem sendo feita por estrada de rodagem, quase sempre prejudicada pelas chuvas”.

Figura 8: Recorte de jornal da época da vinda da ferrovia para Goiás.

Ligando a Estação General Curao a Goyania

A NOVA CAPITAL DO ESTADO DE GOYAZ SERA' SERVIDA POR UM RAMAL FERROVIARIO — FICARA' MAIS PROXIMA DO DISTRICTO FEDERAL

RIO, 20 (Da nossa succursal — Via Vasp) — O lançamento da linha férrea de Goyania aos trilhos da Estrada de Ferro Goyaz, cuja necessidade muito tem sido proclamada, para estabelecer ligação entre a capital do futuro Estado central e a única ferrovia que corre dentro de suas fronteiras, acaba de chegar ao ponto inicial da sua realização.

Partindo de Goyania, onde já foi cravada a estaca do kilometro “O”, o novo ramal atingirá aquella estrada na estação de General Curaro, localizada entre as cidades de Annapolis e Leopoldo Bulhões.

O traçado General Curaro-Goyania, possuindo cerca de 74 kilometros apenas, lança-se pelo divisor dos rios Sozinha e João Leite, em terreno favorável, e por onde mais economicamente, os trilhos poderão ser extendidos.

O PREÇO DO RAMAL

Segundo os calculos realizados pelos technicos no assumpto, a construção do novo ramal da Estrada de Ferro Goyaz não atingirá a 20.000 contos de reis. Entretanto, se fosse approvado o projecto anterior, que estabelecia o traçado em apreço partindo de Leopoldo Bulhões, o seu custo seria aproximadamente de 30.000 contos.

SUPPRIMINDO UMA PENOSA TRAVESSIA

Pelo alcance que irá attingir, a vantagem da nova linha é extraordinariamente grande.

Basta lembrar que o ramal Goyania a General Curaro vai supprimir a longa e penosa travessia que vem sendo feita por estrada de rodagem quasi sempre prejudicada pelas chuvas.

O notavel melhoramento incidirá ainda na Estrada de Ferro Goyaz, cujos trilhos vão a Araguayry encontrando a Companhia Mogyana, além de Ouvidor, para onde estão subindo os trilhos da Rede Mineira de Viação.

A capital goyana possuirá assim, dois caminhos para libertar-se da prisão de suas montanhas. O primeiro pelo Estado de S. Paulo através Araguayry, Uberaba, Igarapava, São Joaquim, Orlandia e Ribeirão Preto; e outro por Minas Geraes atravessando Patrocínio, Ibiá, Bambuí, Garças, Lavras, Andrelandia e Barra Mansa.

Esse ultimo percurso, todavia, não poderá ser feito por enquanto, pois que está dependendo da ligação entre Ouvidor e Monte Carmello.

Contudo essa obra se acha bastante adeantada e aguarda apenas, o termino dos trabalhos de construção da ponte sobre o rio Parnahyba.

MAIS PROXIMA DA CAPITAL FEDERAL

Uma vez concluidos os trabalhos a que nos referimos, a longinqua Goyania ficará muito proxima da Capital Federal.

Assim é que, partindo-se daquelle cidade para o Rio de Janeiro, via São Paulo, pela Companhia Mogyana, a viagem demorará cerca de 58 horas e via Minas Geraes pela Rede Mineira de Viação, somente 40 horas.

Fonte: Acervo Iconográfico do Museu Histórico de Anápolis.

Além da progressão econômica, as ferrovias exerciam um importante papel de intermediação de notícias, fazendo comunicação entre essa região e os principais centros mandatários e influentes do país, e promovendo e divulgando cultura e movimentos sociais diversos. Além disso, no estado de Goiás, cidades surgiram, ou cresceram exponencialmente, com o advento ferroviário. Entre as cidades estão: Catalão, Orizona, Silvânia, Leopoldo de Bulhões, Vianópolis, Ipameri e outras que possuem acervo de museu ferroviário.

À guisa de exemplo, a cidade de Pires do Rio conta com museu ferroviário e muitos itens, inclusive uma locomotiva “Maria fumaça”, além de outros itens que fazem parte da história do implante e desenvolvimento ferroviário em Goiás. Na década de 1950, a recém-construída capital de Goiás recebeu a visita da primeira locomotiva a vapor, que chegou à Estação ferroviária de Goiânia corroborando para a contínua expansão da cidade e que se avolumava e ascendia a patamares maiores do que aqueles inicialmente planejados.

A construção de Brasília provocou a expansão das rodovias, interligando o Centro-Oeste ao Sudeste, e as ferrovias passaram a ter um papel de menor importância na época. A Lei nº 3.115 criou a Rede Ferroviária Federal S/A em 1957, estabelecendo a transformação de todas as empresas ferroviárias federais em uma Sociedade por ações, tendo a Estrada de Ferro Goiás sido incorporada à nova empresa.

Em 1933 teve início a construção da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente. Abaixo, à esquerda, observam-se trabalhadores nas obras de construção da ferrovia nesse mesmo ano e, à direita, obras da casa do chefe da estação de Anápolis, sendo o ano de 1934. Verifica-se um ânimo implícito na montagem da infraestrutura urbana para receber a ferrovia, segundo relatos da época.

Figura 9: Trabalhadores nas obras de construção da ferrovia – década de 1930.



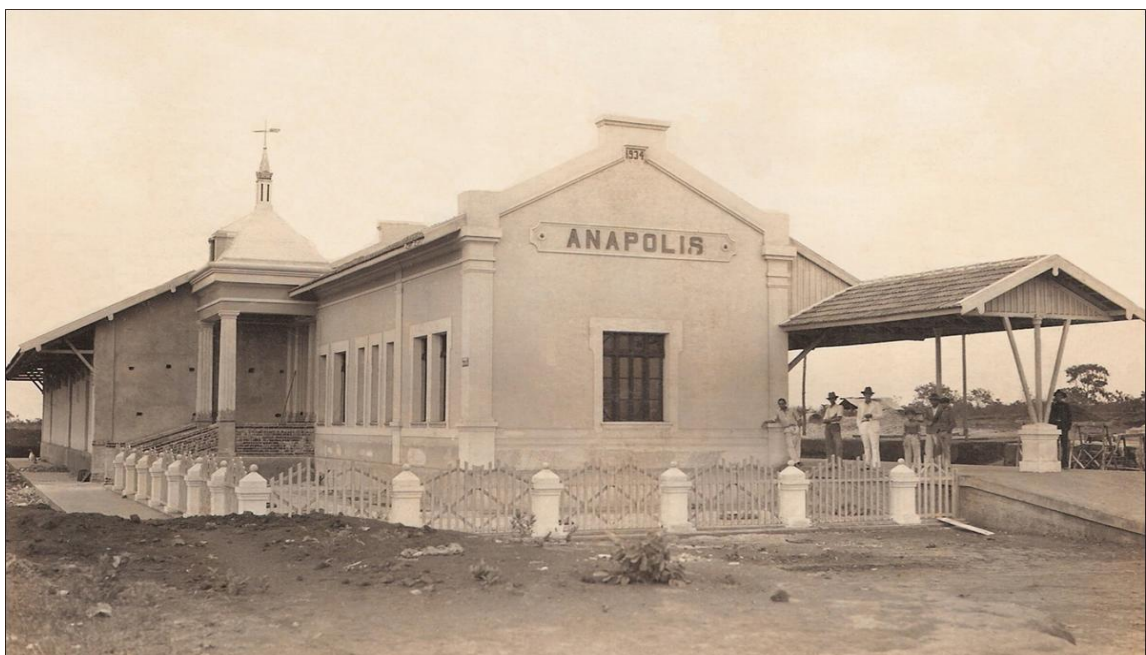
Fonte: Acervo Iconográfico do Museu Histórico de Anápolis.

Figura 10: Construção da casa do chefe da estação de Anápolis – década de 1930.



Fonte: Acervo Iconográfico do Museu Histórico de Anápolis.

Figura 11: Estação Ferroviária de Anápolis – 1934.



Fonte: Acervo Iconográfico do Museu Histórico de Anápolis.

Acima, na figura 11, tem-se a estação ferroviária de Anápolis, em 1934, meses antes de sua inauguração. Pode-se ver sua fachada com linhas em Art Déco. Ao centro tem a torre com o relógio, ao fundo e contínuo, o galpão de armazenamento das mercadorias para embarque e desembarque, onde hoje estão os itens para composição do acervo do novo museu ferroviário.

A Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, que teve o início de sua construção no ano de 1933, foi inaugurada em 07 de setembro de 1935, conforme noticiado pelo Jornal O Estado de São Paulo, em 07 de setembro de 1935: “Seguiu hoje para Annapolis o secretário geral do estado, que foi representar o governador na inauguração da estação da Estrada de Ferro de Goyaz, que se realiza amanhã. Esse auspicioso acontecimento tem attrahido àquella cidade avultado número de visitantes”. Assim, o sistema ferroviário trouxe novas perspectivas para a população goiana, gerando euforia com sua chegada, conforme pode se observar na imagem a seguir:

Figura 12: Inauguração da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente – 1935.



Fonte: Acervo Iconográfico do Museu Histórico de Anápolis.

A imagem retrata o dia 07 de setembro de 1935, com a inauguração da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, assim como mostra relatos da época. Conta-se que esse evento mobilizou milhares de pessoas, haja vista a grande expectativa pelo progresso propagado na região. São vistas as pessoas bem vestidas aos costumes da época, banda marcial, ao centro, de terno branco, o então Prefeito José Fernandes Valente, que deu nome à estação. A imagem é reprodução da foto original e sua autoria está relacionada à imprensa da época, contudo, não se conseguiu informações do autor.

A chegada dos trilhos e locomotivas não foi instantânea, sendo o processo lento como esses transportes. Porém, o implante ferroviário foi recebido com grande

festividade e expectativa, feitas as construções, reformas e ampliações para atender a vinda das ferrovias, conforme corrobora as lições de Oliveira; Silva (2016)

Em 07 de setembro de 1935 foi inaugurada em Anápolis a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, mas até a chegada dos trilhos na cidade, uma série de estações ferroviárias foi se estabelecendo no território goiano, entre elas: Goiandira, Ipameri, Roncador, Pires do Rio, Vianópolis e Leopoldo de Bulhões. Em Anápolis, uma grande festa foi organizada para a inauguração dos trilhos, incluindo várias salvas de tiros e um baile ao final da noite, encerrando o dia de comemorações. Os preparativos para receber os trilhos da ferrovia tiveram início bem antes da chegada destes à cidade, com modificações feitas na malha urbana, no intuito de fazer jus ao progresso que chegaria juntamente com a ferrovia. Um forte espírito modernizador tomou conta da população, e, segundo Polonial (1995), este progresso deveria estar refletido não somente no prédio da estação ferroviária, mas também nas demais construções. (Oliveira; Silva, 2016, p.362).

E, assim, no início do século passado, os trilhos de ferro passaram de Minas Gerais para Goiás e paulatinamente foram chegando. Concomitante, houve a instalação de estruturas de apoio, como casas dos chefes de estação, estações ferroviárias, galpões e outros. Nesse percurso do sul do estado de Goiás até o terminal final da estação de Anápolis, várias cidades do interior foram contempladas com essas estruturas.

Figura 13: Funcionários da Estrada de Ferro Goyaz – 1948



Fonte: Página do Facebook da Estação Ferroviária de Anápolis, 2017.

Contudo, logo no início da década de 1940, em decorrência de falhas na manutenção dos trilhos, o que atrasavam as entregas e encomendas, e considerando ainda o contexto de crescimento expressivo de veículos automotores na cidade, iniciaram-se as discussões para readequar a posição dos trilhos que corriam pelo centro da cidade, dificultando o trânsito. Na imagem a seguir, do início da década de 1973, observa-se os trilhos próximos à estação em estudo:

Figura 14: Pátio de manobras das locomotivas – 1973.



Fonte: Página do Facebook da Estação Ferroviária de Anápolis, 2017.

Entende-se, em relação à visão da sociedade sobre as ferrovias, pela questão do *lobby* dos montadores e comércio de peças, pneus e combustíveis, iniciou-se, em Anápolis, um processo de desgaste, principalmente pela pressão da empresa de transporte coletivo, agravando muito mais a situação, o que ocasionou a retirada dos trilhos no ano de 1976.

Até a década de 1940, o relacionamento da cidade de Anápolis com a ferrovia se deu de forma tranquila. Entretanto, conforme Freitas (1995), já em 1942 começaram a surgir os primeiros problemas envolvendo os trilhos. A manutenção dos trilhos, feita de forma precária e inadequada, gerava constantes transtornos aos comerciantes, atrasando as viagens. Por outro lado, com o

crescimento e desenvolvimento da cidade, a ferrovia foi, aos poucos, tornando-se um obstáculo à ampliação da área urbana de Anápolis. Em 1959, foi criada uma comissão na Câmara Municipal de Anápolis, com o objetivo de acompanhar as negociações do prefeito da cidade com a diretoria da Estrada de Ferro Goiás. Entretanto, estas negociações não levaram à retirada dos trilhos. O número cada vez maior de automóveis circulando pela cidade exigia modificações na estrutura ferroviária localizada no centro de Anápolis. (Oliveira; Silva, 2016, p.362).

As estações ferroviárias, como a de Anápolis, são monumentos históricos cujos valores são vistos na arquitetura, no patrimônio ferroviário e acervo de maquinários, além de outros apetrechos, que sobreviveram ao tempo. Os significados desse bem cultural podem ser observados também nos sentidos atribuídos ao espaço pelos moradores locais e suas memórias ligadas a esse meio de transporte secular.

1.2 Patrimônio ferroviário e memórias: a Estação Prefeito José Fernandes Valente em Anápolis/GO

Na busca pelo entendimento histórico, sentidos e significados atribuídos ao bem cultural em estudo, compreender-se-á as definições e conceitos vinculados ao patrimônio cultural. Partindo da década de 1920 e suas implicações quanto à defesa do patrimônio histórico e artístico nacional até o momento presente, tem-se o lapso de quase um século de gradação do fortalecimento dos termos e práticas vinculadas aos bens culturais no Brasil.

A noção de patrimônio surge quando o indivíduo ou grupo de indivíduos reconhece como seu um objeto ou grupo de objetos. Essa concepção traz embutida a ideia de apropriação pelos indivíduos, e sugere que ele possui valor, apreço individual ou social atribuído aos bens de uma circunstância histórica e segundo o quadro de referências e representações. Portanto, o patrimônio cultural é uma construção social (constructo), que depende daquilo que um determinado grupo humano, em dado momento, considera digno de ser legado às gerações futuras (Dantas, 2015, p.31).

O patrimônio cultural é a referência de uma sociedade, sua ancestralidade, raízes e, por isso mesmo, deve ser implementada a conservação e a preservação desses bens. José Reginaldo Santos Gonçalves (2015), ao apresentar a definição e o conceito de patrimônio cultural, partindo do entendimento multifacetado, quer jurídico, administrativo e cultural, afirma que:

Ao explorarmos os usos sociais dessas categorias, podemos elaborar um entendimento do “patrimônio”, que nos permitirá transitar entre os diferentes universos socioculturais, entre os diferentes perfis semânticos, que essa categoria pode assumir, seja historicamente, seja geograficamente. Uma hipótese para viabilizar essa tradução consiste em pensar os patrimônios como sistemas de relações sociais e simbólicas capazes de operar uma mediação sensível entre o passado, o presente e o futuro (Gonçalves, 2010). [...] Os patrimônios são percebidos como “sintomas” de nossas experiências do tempo: ao descrever e analisar suas variações históricas e geográficas, estaríamos, na verdade, comparando formas diversas de se experimentar o tempo [...] (Gonçalves, 2015, p.216-217).

Assim, verifica-se que o patrimônio cultural é composto pelos bens materiais ou imateriais, formando a identidade de um povo, contando a sua história, revelando identidades e memórias pertinentes a atos e fatos passados, que direta ou indiretamente, contribuíram com a cultura deste país. Nesse prisma, o patrimônio cultural pode ser classificado em bens de natureza material, que podem ser edifícios, monumentos, obras de arte; e os bens de natureza imaterial, que são elementos como festas, a dança, a música, saberes, etc. Por isso, para manter e divulgar as tradições e a história e a cultura de um povo deve-se pleitear a sua preservação, sendo ainda muito importante para a conservação da memória de um lugar ou povo.

O patrimônio cultural material consiste nos bens em que se pode tocar, ou seja, são tangíveis: tudo aquilo que é realizado com materiais concretos e que identificam um momento histórico, um povo, uma cultura ou uma cidade. O patrimônio cultural imaterial são os bens que não se pode tocar, ou seja, são intangíveis. Entretanto, eles fazem parte da história ou da cultura de um povo ou região. Encontra-se ainda outras vertentes de patrimônio cultural, como o artístico, religioso, de saberes, o próprio patrimônio ferroviário, como o circense e outros.

Ao abordar-se a noção de patrimônio cultural, é importante estabelecer o diálogo com Márcia Chuva (2015) e Ulpiano Menezes (2012), que desnudam outra visão para a distinção entre bens culturais de natureza material e bens culturais de natureza imaterial. Em suas concepções, essa divisão é tênue, pois, mesmo imaterial, precisa de algum tipo de materialização e, portanto, existe interdependência entre estas duas naturezas. A esse respeito, Chuva (2015) afirma que:

Ao mesmo tempo, aquilo que é hoje reconhecido como patrimônio imaterial, as festas ou as celebrações, os modos de fazer, as formas de expressão e os lugares, conforme as categorias presentes no Decreto nº 3551, de 4 de agosto de 2000, que regulamentou o Registro

do Patrimônio Cultural de Natureza Imaterial– requer algum tipo de materialização para se concretizar, como por exemplo [...] os figurinos das festas ou mesmo os espaços físicos [...] (Chuva, 2015, p. 2).

Nesse mesmo campo de discussão, Ulpiano Menezes (2012) expõe que o patrimônio cultural precisa de suporte de vetores materiais e estes precisam de dimensão imaterial, dando viés valorativo e de significação. Portanto, segue pensamento do autor:

Podemos concluir que o patrimônio cultural tem como suporte, sempre, vetores materiais. Isso vale também para o chamado patrimônio imaterial, pois se todo patrimônio material tem sua dimensão imaterial de significado e valor, por sua vez todo patrimônio imaterial tem sua dimensão material que lhe permite realizar-se. As diferenças não são ontológicas, de natureza, mas basicamente operacionais (Menezes, 2012, p.31).

A Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente traz memórias, identidades e cultura, quer seja por sua estrutura moldada conforme o Art. Déco, quer seja pelo patrimônio ferroviário envolvido, quer seja pelo processo de educação patrimonial desenvolvido, ou ainda pelas múltiplas formas de manifestação cultural inerente a esse espaço. A estação é patrimônio cultural material, no entanto, se for estudada observando seus usos sociais pode ser inserida na categoria de lugar que é uma das categorias do patrimônio cultural imaterial.

Alguns territórios, ou parte deles, podem ter significados especiais. Esses significados costumam estar associados à forma como o território é utilizado ou valorizado por certo grupo; são as experiências dessas pessoas que dão sentido especial ao lugar. Pode ser um bosque, um rio, um sítio arqueológico, uma praça, uma construção, ou mesmo um conjunto desses elementos (uma paisagem inteira!) pessoas (Florêncio *et al*, 2016, p. 31)

Não só pessoas e não somente objetos, mas os lugares como a estação em estudo, podem deixar memórias e identidades impregnadas nas lembranças daqueles que conviveram e participaram de certos momentos da sua história, compondo fatores de cultura. Assim, nessa seara, percebe-se que os lugares são espaços físicos com significação cultural e com valores.

No Brasil, o termo integrou-se definitivamente ao vocabulário patrimonial em 2000, a partir do Decreto nº 3.551, no qual foram instituídos os quatro Livros de Registro, dentre eles, o dos Lugares e da aplicação do Inventário Nacional de

Referências Culturais. Nesse quadro, Lugar é, portanto, uma categoria de classificação de bens culturais.

A necessidade de preservar o patrimônio cultural estende-se a fatos intrínsecos à própria humanidade e suas características. Sandra Pelegrini (2009), em relação aos bens culturais, enfatiza que as pessoas dividem “afetos, sensibilidades, tradições e histórias” e são ligadas pela representatividade do passado e memórias. Assim, os bens culturais agrupam referências de memórias, histórias e identidades; são considerados como “legado vivo” que os indivíduos recebem do passado, vivem no presente e transmite para as futuras gerações. Nos dizeres de Inês Virgínia Marchesan, o patrimônio cultural é conceitualmente:

O conjunto de bens, práticas sociais, criações, materiais ou imateriais de determinada nação e que, por sua peculiar condição de estabelecer diálogos temporais e espaciais relacionados a aquela cultura, servindo de testemunho e de referência às gerações presentes e futuras, constitui valor de pertença pública, merecedor de proteção jurídica e fática por parte do estado (Marchesan, 2007, p. 49).

Em relação aos diferentes vetores do patrimônio, tem-se como foco neste relatório, o estudo do patrimônio ferroviário, que se relaciona aos vestígios modernos⁸ das viagens mediante uma infraestrutura ferroviária. A esse respeito, compreende-se que o termo engloba

estruturas materiais (edifícios, pátios, sinalização, postes de eletrificação, hortos) foram construídas pelo homem para permitir a viagem em via férrea. Sendo assim, qualquer desses resquícios poderia ser passível de reconhecimento como patrimônio ferroviário (Oliveira, 2020, p. 211-212).

Sobre o patrimônio ferroviário, Silva (2019) insere os itens que integram esse tipo de bem de natureza material no campo de atuação do patrimônio industrial. Além disso, considera-se ainda que esses espaços, como a estação ferroviária em estudo, podem ser utilizados visando o desenvolvimento do turismo. Assim, “No enfoque deste trabalho estão os terrenos, as edificações e as áreas abertas, que têm um grande potencial para o reuso e que podem contribuir para a criação de espaços urbanos públicos” (Silva, 2019, p. 121).

⁸ O conceito de modernidade estava presente entre os discursos realizados em defesa da instalação da ferrovia. Este conceito está, nesse caso, relacionado ao progresso, ao desenvolvimento econômico e político, em oposição à situação na qual se encontrava Goiás até então.

A chegada da ferrovia a Goiás está inserida em um contexto histórico marcado pela defesa da modernização do estado ainda impulsionada pela política de ocupação do território oeste brasileiro, configurada pelo programa Marcha para o Oeste do Presidente Getúlio Vargas.

A dicotomia gerada se dá justamente no sentido de que, para se chegar ao moderno, é necessário fazer a ruptura com o velho e o tradicional. Dessa maneira, encontra-se no pensamento de Marshall Berman o seguinte entendimento: “Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor – mas, ao mesmo tempo, ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos” (BERNAN, 1986, p.11).

Essa contradição é inerente à modernidade, pois, ao passo em que ela conduz à ideia de que todo tipo de fronteiras é removido, assim unindo a espécie humana, ela também cria a sensação de angústia e ambiguidade. Logo, a representação da modernidade, em Goiás, construía-se em oposição ao passado, que trazia arraigado consigo a imagem do atraso e da decadência.

Considerando o contexto do aumento das demolições de edificações ferroviárias e fabris, a partir da década de 1960, essa temática passou a ser objeto de estudo e interesse de pesquisadores que defendiam a necessidade de documentar, selecionar e preservar os itens que integram o que se denomina como patrimônio industrial. Os vestígios da cultura industrial englobam “edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas” (Rufinoni, 2020, p. 234).

Em relação ao patrimônio industrial, como um campo de pesquisa, envolve-se a memória do trabalho, a preservação de acervos e a estrutura das edificações industriais, as ferrovias e os bens a elas ligados. A respeito da dimensão arquitetural, Cristina Meneguello (2011) afirma que:

O desmantelamento de edifícios e galpões industriais, oficinas, matadouros, armazéns, linhas férreas e estações de trem, gasômetros, moinhos e fiações, seja pela falta de critérios de valorização por parte dos órgãos oficiais de preservação - que ainda relutam em conceder valores indiscutíveis a esse tipo de bem - seja pela força da especulação imobiliária que centra sua atenção nas rentáveis áreas hoje centrais que esses bens ocupam, fazem do

patrimônio industrial um problema urbano em larga escala (Meneguello, 2011, p. 1820).

Buscando compreender o procedimento na linha do tempo da patrimonialização ferroviária, encontra-se na autora Lucina Ferreira Matos (2019), o porto seguro para o entendimento preliminar sobre essa questão, pautado na verificação da forma de tratar os bens materiais das ferrovias brasileiras. Relata Matos que houve mudança na definição de valores, onde, antes, esse patrimônio era visto sob a perspectiva econômica e, depois, com valores de atributos históricos, identitários e memoriais.

Nessa perspectiva, compreende-se a importância e o avanço do estudo e a qualificação do patrimônio ferroviário brasileiro, que hoje conta com vários pesquisadores sobre o tema. Nas discussões e abordagens da pesquisadora Lucina Matos (2019), ressalta-se a concepção da memória ferroviária e o vínculo a políticas públicas, onde são fulcrados três grupos, ou seja, a RFFSA, o IPHAN e as associações de preservação ferroviária brasileira. Nessas três esferas, compreende-se a idealização e a objetivação do passado ferroviário, promovendo ideias e estratégias sobre o tema da preservação e o tema da cultura vinculada a esse patrimônio cultural. Ainda sob esse prisma, a autora destaca sua preocupação pela dificuldade das fontes documentais, expondo a importância do Preserfe⁹ e Preserve¹⁰, como entidades e atividades inerentes à patrimonialização ferroviária, tanto em termos de definição, seleção e patrimonialização, antes do IPHAN.

O ideário acerca da importância das ferrovias estende-se além da noção do trânsito de riquezas e pessoas e se imiscui a necessária compreensão da integração de povos, costumes, culturas, regiões distantes aos grandes centros econômicos e culturais, promovendo avanços e equidades em diversos campos de interesse humano.

As ferrovias não são apenas infraestruturas de transporte, mas portadoras de significados culturais e de identidades. Em muitas regiões, elas foram responsáveis pela integração de comunidades distantes, facilitando o intercâmbio de pessoas, mercadorias e ideias. Esse processo de integração contribuiu para a formação de

⁹ Preserfe (Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário): Criado pela Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) em 1985, o Preserfe assumiu a responsabilidade de gerenciar e preservar o patrimônio histórico ferroviário da RFFSA.

¹⁰ Preserve (Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes): Este programa foi lançado pelo Ministério dos Transportes em 1980, com o objetivo de promover, recuperar e preservar o patrimônio histórico dos transportes, incluindo o ferroviário.

identidades regionais e nacionais, que se refletem na literatura, música, arte e em outras expressões culturais. A esse respeito, Pabón e Lamounier (2019), afirma que:

Em primeiro lugar, o papel da ferrovia é destacado não apenas como um símbolo de modernização e progresso, mas também como um transformador de mentalidades. Além de responder aos ideais modernizadores das elites econômicas e políticas regionais e de facilitar o controle social e econômico das rotas comerciais (banana, café, borracha, minerais), como nos demais países latino-americanos, a ferrovia na Colômbia facilitou a integração dos habitantes das zonas rurais isoladas aos processos de modernização nacional. Os trabalhadores ferroviários de todos os cantos do país protagonizaram processos de reivindicação das trajetórias camponesas e lideraram lutas operárias no meio rural e urbano, passando de agentes passivos a sujeitos ativos dos processos de modernização (Pabón; Lamounier, 2019, p. 48).

Sabe-se que o patrimônio ferroviário brasileiro constitui um elemento fundamental na construção da memória coletiva e da identidade cultural de diversas regiões, pois as ferrovias fizeram, e ainda fazem, parte da vida de milhões de pessoas no Brasil. Elas desempenham um papel central na configuração do mundo moderno, influenciando diretamente o desenvolvimento econômico, a integração territorial e a dinâmica social de inúmeras regiões.

‘A adoção de uma abordagem interdisciplinar, que integre conhecimentos múltiplos aos estudos patrimoniais, pode refletir sobre os desafios e as possibilidades de valorização desse patrimônio ferroviário em um contexto contemporâneo marcado pela aceleração tecnológica e pela transformação dos espaços urbanos e rurais.

Nesse segmento de visão, é preciso compreender que os bens derivados da extinta RFFS/A – Rede Ferroviária Federal S/A, integram hoje parte do patrimônio cultural brasileiro na configuração patrimônio ferroviário. Estando sob a tutela do IPHAN, cabe ao Instituto selecionar, preservar e conservar esse acervo tão importante, que remete à história e memórias de milhares de pessoas, as quais usam ou usaram os trens como meio de transporte de carga ou como passageiro.

Enquanto espaços associados à proteção da memória social, os lugares de memória, na concepção de Pierre Nora (1993), apresentam-se na forma material, funcional e simbólica. Nesse sentido, “museus, arquivos, coleções e cemitérios, festas aniversários, tratados, processos verbais, monumentos, santuários, associações. São os marcos testemunhas de uma outra era, das ilusões da eternidade (Nora, 1993, p.13).”

Em relação à estação ferroviária em estudo, identifica-se sua materialidade na estrutura do edifício e nos objetos que integram o acervo do museu que funcionava no local. Do mesmo modo, assume um papel funcional ligado a um meio de transporte considerado essencial, em Goiás, na primeira metade do século XX. Além disso, a estação que desde 1976 não tem mais o uso inicial para a qual foi construída, exerce uma forma simbólica, onde a memória ligada ao passado ferroviário, em Anápolis, é evocada e transmitida.

Nessa direção, compreende-se a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente como um lugar de memórias, um exemplo concordante com o pensamento de Pierre Nora, pois foi inaugurada em 1935 e, até o momento presente, “arquivos” foram produzidos da grande festa de seu primeiro dia, de milhares de pessoas, que, durante todas as décadas de sua funcionalidade como estação ferroviária, por lá passaram, da retirada dos trilhos e a luta por sua patrimonialização, e hoje aguarda por arquivos derivados de novos e potenciais usos sociais para seu espaço físico.

Assim, para o estudo sobre o bem cultural selecionado nesta pesquisa, a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, em Anápolis/GO, é importante abordar as relações entre memória e patrimônio ferroviário. Compreende-se a importância da preservação desse mesmo bem cultural como forma de manter a história e os valores associados ao desenvolvimento tecnológico, social e econômico proporcionado pelas ferrovias.

Na fotografia a seguir, de autoria atribuída ao mineiro residente em Anápolis, Francisco Garcez (1900-1979), sem data, observa-se a estação ainda em época de seu funcionamento. A imagem retrata o início da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente. No local estão pessoas diversas, ou seja, desde crianças até idosos, que frequentavam a estação como passageiros ou para receber ou expedir mercadorias. Encontra-se também uma carroça, que era meio comum de transporte à época e, embora já existissem na região os carros e os caminhões, obviamente tinham um menor frete a ser cobrado. Veem-se na área de embarque/desembarque muitas caixas. À direita, há os trilhos, a rua sem pavimentação e, ao fundo, os armazéns. O fotógrafo Francisco Garcêz (1900 - 1979) eternizou, através de suas fotos, a antiga Anápolis, suas paisagens, arquitetura, urbanidade e ocorrências diversas das décadas de 40 e 50.

Figura 15: A Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente



Fonte: Página do Facebook da Estação Ferroviária de Anápolis, 2017.

Estações ferroviárias, locomotivas, trilhos e outros elementos associados às ferrovias são testemunhos de uma era marcada pela expansão industrial e pela transformação dos modos de vida. Nesse sentido, o patrimônio ferroviário funciona como um suporte material da memória, permitindo que as gerações futuras tenham acesso às experiências e aos conhecimentos acumulados ao longo do tempo. A memória é um processo dinâmico e seletivo que envolve a reconstrução constante do passado a partir das necessidades e dos valores do presente.

A esse respeito, a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, em Anápolis/GO, possui elementos que expressam as memórias dos moradores e visitantes que conheceram esse espaço antes do seu fechamento. No rol de entrevistas executadas, poucas foram aquelas que deram aval à sensibilização, rememoração de fatos e identidades vinculadas à estação ferroviária, mas aqueles que foram alcançados demonstraram forte ligação por laços de memória positivas e emotivas para com o local. Como exemplo, encontra-se o seguinte relato:

Eu morava na roça, próximo à cidade. Trabalhava na lavoura, mas vinha para o centro no fim de semana, e me lembro de ver o trem de

ferro. Tinha vez que eu ficava parado esperando chegar o trem na estação, e esperava partir depois de carregado. Lembro-me de ver ele cheio de passageiros, que ia para a capital. Depois que eu casei, eu vinha fazer compras com a esposa e meus filhos, e sempre vinha para que eles também vissem o trem saindo da estação. Era um espetáculo, que não vou me esquecer nunca (Rodolfo de Vasconcelos Vergueiro, 2024, informação verbal).

A memória faz parte da essência do indivíduo, que traz consigo sua história de vida e como foi marcante cada acontecimento vivido e experimentado. Assim, compreende-se a carga de emoção nos processos de rememoração. A memória afetiva são informações que o cérebro humano armazena de forma vinculada aos sentidos. Diante disso, quando uma lembrança é despertada, há um encontro com um agente sensibilizador, que desperta em sensações e lembranças. E todas essas situações são capazes de ativar memórias afetivas cultivadas ao longo da vida.

Partindo dessa perspectiva, compreende-se que a relação do passado e do presente com os humanos, em sociedade, faz pensar nas relações entre o que se perpetua pelo tempo: justamente as memórias, os saberes, os patrimônios que, mesmo assim, com o passar dos anos sofrem pelo esquecimento, abandono e destruição. Assim, a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, situada em Anápolis/GO, com os itens que possibilitam o seu estudo como patrimônio ferroviário, e também por representar e caracterizar uma época da cidade, torna-se um elemento de rememoração e ligação dos grupos que possuem lembranças ligadas a essa estação.

Pela memória, crescem-se conhecimentos novos, estabelecem-se parâmetros e condições de desenvolvimento intelectual e cultural, alicerça-se o arcabouço de saberes e se mantém viva a perspectiva dos fatos históricos e seus agentes.

Algumas categorias aparecem de modo recorrente nos discursos do patrimônio. Elas mobilizam e dão direção aos empreendimentos de preservação dos diferentes patrimônios. Assim, é comum que se assuma como um dado que os patrimônios materiais ou imateriais expressam ou representam a “identidade” de grupos e segmentos sociais. Um tipo de arquitetura, assim como uma culinária, uma atividade festiva, uma forma de artesanato ou um tipo de música, pode ser identificado como “patrimônio cultural” na medida em que é reconhecido por um grupo (e eventualmente pelo Estado) como algo que lhe é próprio, associado à sua história e, portanto, capaz de definir sua “identidade”. Defender, preservar e lutar pelo reconhecimento público desse patrimônio significa lutar pela própria existência e permanência social e cultural do grupo (Gonçalves, 2015, p.223).

A identidade é a ligação de uma pessoa ao grupo. É a marca deixada pelos que se foram, assim como o registro de seus legados vistos como exemplos para os mais novos ao percorrerem os mesmos caminhos ou outros, mas que precisam de referência e de suporte para seu comportamento social. Ainda abordando o patrimônio ferroviário, observa-se que o passado glamoroso das estações ferroviárias, por vezes, decai em esquecimento e importância quanto a sua missão original. A esse respeito, compreende-se que: “O drama da modernidade, que se institui a partir da certeza de ruptura do presente para sempre descolado do passado instituidor das nações e das histórias nacionais, é também fundador das práticas de preservação do patrimônio cultural” (CHUVA, 2015, p. 14).

A preservação do patrimônio ferroviário permite que as múltiplas dimensões de identidade sejam mantidas e transmitidas às futuras gerações, reforçando os laços entre o passado e o presente. A identidade cultural associada às ferrovias é, portanto, um fenômeno complexo e multifacetado. Por um lado, as ferrovias simbolizam progresso e modernidade, por outro, elas também evocam nostalgia e um sentimento de pertencimento a um passado comum. Isso também é percebível através da fala de Lucas Apolinário: “A estação sempre foi um motivo para eu sonhar, desde criança eu venho aqui, brincava, enquanto meu pai puxava mercadoria com seu carroção, e isso tem mais de 50 anos” (Lucas Apolinário de Sá, 2024, informação verbal).

Assim, contextualizando com o cenário das ferrovias brasileiras, principalmente no século XX, verifica-se que elas foram fundamentais para a propulsão de economias regionais e o transporte de pessoas, promovendo migrações em massa, gerando infinitas memórias e necessárias identificações com esses espaços. No entanto, com o declínio do transporte ferroviário em detrimento ao rodoviário no Brasil e, mais especificamente no recorte territorial estudado, a partir do fim da década de 1970 do século passado, grande parte desse patrimônio foi abandonada e/ou destruída, colocando em risco a preservação de uma memória coletiva, a qual está intimamente ligada a esse meio de transporte.

Logo, é importante a adoção de medidas com o intuito de preservar e conservar as estruturas remanescentes, as quais se tornaram mais que locomotivas, vagões, trilhos ou estações. No Brasil, a estrutura ferroviária encontra-se sucateada e

abandonada, relegando um passado de glórias ao esquecimento, fator preponderante para respaldar memórias e identidades através de ações de educação patrimonial.

E, assim, diante do imenso acervo que constitui o patrimônio ferroviário, ressalta-se a importância de conservar e preservar a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, que está localizada em Anápolis-GO. Nesse sentido, sensibilizar os grupos de interesse é fundamental para a preservação e conservação desse bem cultural. Contudo, as estratégias devem ser repensadas e vistas sob um novo prisma: o de caráter de políticas públicas decisivas e, ao mesmo tempo, uma simbiose entre o cidadão, a sociedade e a administração pública.

Mesmo tendo avançado com o arcabouço legal para a patrimonialização do patrimônio ferroviário, novas questões são colocadas para o poder público. Os executores das políticas públicas devem apoiar-se em especialistas da área, onde cada detalhe vinculado às identidades, às memórias ou à história seja preservado. Além do IPHAN, o município é atualmente agente executor desse processo. Dentro disso, entende-se que parceiros públicos e privados e diferentes setores institucionais fazem parte dessa equipe multidisciplinar na elaboração e execução de políticas públicas a serem executadas.

As instituições federais e estaduais também passam a serem mediadores, colaboradores e incentivadores dos programas municipais de patrimonialização de bens culturais. Os conselhos municipais constituem-se em instrumentos de gestão democrática previstos na Constituição federal. É uma nova forma institucional que envolve a partilha de espaços de deliberação entre as representações estatais e as entidades da sociedade civil (Pereira; 2000).

Para tanto, isso se dá, dentre outras formas, pelo ato de tombamento, políticas públicas efetivas ou através da população, que consciente da necessidade da preservação de memórias e da história, mantenha os bens culturais “vivos” às gerações futuras para que não conheçam apenas por meio dos livros, mas presencialmente. Nessa direção, a luta constante deverá ser responsável pela ruptura do paradigma do esquecimento frente ao reavivamento das noções de memória, identidades e história, gerando importante devolutiva social.

O tombamento, na concepção de Rabello (2015), é um instrumento jurídico criado por lei federal, Decreto-lei nº 25 de 1937 (DL 25/37), que tem por objetivo impor a preservação de bens materiais públicos ou privados, aos quais se atribui valor cultural para a comunidade em que estão inseridos. E, assim, a partir de um projeto

de lei aprovado, segundo a técnica legislativa, busca-se condicionar ao poder público competente a condicionante de obrigação imposta por lei para conservar e proteger o patrimônio cultural tombado. O Decreto Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937, que propõe a organização da proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, institui 4 livros do tombo:

- 1) no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, as coisas pertencentes às categorias de arte arqueológica, etnográfica, ameríndia e popular, e bem assim as mencionadas no § 2º do citado art. 1º.
- 2) no Livro do Tombo Histórico, as coisas de interesse histórico e as obras de arte histórica;
- 3) no Livro do Tombo das Belas Artes, as coisas de arte erudita, nacional ou estrangeira;
- 4) no Livro do Tombo das Artes Aplicadas, as obras que se incluem na categoria das artes aplicadas, nacionais ou estrangeiras (Brasil, 1937).

Dentro da vastidão referente ao patrimônio ferroviário brasileiro, encontra-se vários deles patrimonializados pelo IPHAN, tais como: a Estação da Luz e a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, em São Paulo; o Complexo Ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, em Campo Grande (MS); a Estação de Joinville (SC); a Estação de Teresina (PI), entre outros. Esses bens tombados em nível federal são marcos da história da engenharia e da ocupação do território brasileiro, além de serem testemunhos da memória social e cultural associada ao transporte ferroviário.

Em várias cidades goianas, como Pires do Rio, Silvânia, Anápolis, Catalão, entre outras, identifica-se o processo de patrimonialização ferroviário, conforme pode observar no quadro a seguir:

Quadro 1: Patrimonialização de bens ferroviários em Goiás

Bem tombado	Denominação atual	Proprietário	Instrumento de tombamento	Localização
Estação ferroviária	Estação ferroviária de Goiânia	Estado de Goiás	Despacho nº 1.096/1982 (Processo CEC 302/81)	Av. Goiás, Praça do Trabalhador (área entre Av. Independência, Av. Oeste e Av. Contorno, Setor Norte

			eDecreto nº 4.943/1998 (Processo 16204654)	Ferroviário – Goiânia – GO
Estação Ferroviária de Pires do Rio	Estação Ferroviária de Pires do Rio	Poder Público (Governo Municipal)	Decreto nº 4.943/1998	Rua Francisco Rodrigues Naves, s/ nº, Praça da Estação Ferroviária. Pires do Rio – GO
Museu Ferroviário de Pires do Rio	Museu Ferroviário de Pires do Rio	Poder Público (Governo Estadual)	Decreto nº 4.943/1998	Av. Coronel Lino Sampaio, s/ nº - Centro. Pires do Rio – GO
Locomotiva a Vapor Maфра 2 Vulcan Iron Works	Locomotiva a Vapor Maфра 2 Vulcan Iron Works	Poder Público (Governo Estadual)	Decreto nº 4.943/1998	Av. Coronel Lino Sampaio, s/ nº - Centro. Pires do Rio – GO
Locomotiva a Vapor Ten Wheels	Locomotiva a Vapor Ten Wheels	Poder Público (Governo Estadual)	Decreto nº 4.943/1998	Av. Coronel Lino Sampaio, s/ nº - Centro. Pires do Rio – GO
Estação Ferroviária de Caraíba	Estação Ferroviária de Caraíba	IPHAN, cedido para o município de Vianópolis	Lei nº 11.483/07 e Portaria IPHAN nº 407/2010	Vianópolis - Goiás
Estação Ferroviária Caturama	Edifício da antiga Estação	IPHAN	Lei nº 11.483/07 e Portaria	Silvânia-GO

	Ferroviária de Silvânia		IPHAN nº 407/2010	
Estação Ferroviária de Catalão	Estação Ferroviária de Catalão	Poder público municipal	Lei nº 1.370 e pelo Decreto nº 376 de 01/08/2001	Catagão - Goiás
Estação Ferroviária de Anápolis	Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente	Poder público municipal	Lei Municipal nº 1.824, de 3 de janeiro de 1991	Anápolis - Goiás
Estação Ferroviária Engenheiro Castilho	Estação Ferroviária Engenheiro Castilho	Poder público municipal	LEI ORDINÁRIA Nº 3955/2018	ANÁPOLIS - GOIÁS
Estação Ferroviária General Curado e a Casa do Chefe da Estação,	Estação Ferroviária General Curado e a Casa do Chefe da Estação,	Poder público municipal	LEI Nº 3.803, DE 18 DE DEZEMBRO DE 2015	ANÁPOLIS - GOIÁS

Fonte: Elaborado pelo autor, 2025.

E, assim, diante do acervo, que constitui o patrimônio ferroviário brasileiro, ressalta-se a importância de conservar e preservar o patrimônio ferroviário. Nesse sentido, sensibilizar os grupos de interesse é fundamental para a preservação e conservação do bem cultural.

No entanto, preservar e conservar o patrimônio ferroviário significa enfrentar dificuldades. Em muitos casos, as estruturas ferroviárias são vistas como obsoletas ou como obstáculos ao desenvolvimento urbano, levando a sua demolição ou descaracterização. Além disso, a falta de políticas públicas eficazes para a proteção e a valorização desse patrimônio contribui para o seu desaparecimento gradual. É

fundamental, portanto, reconhecer o valor histórico das ferrovias e desenvolver estratégias que permitam sua integração ao tecido social e cultural contemporâneo. Assim, antes de analisar o processo de patrimonialização¹¹ da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente em Anápolis-GO, é relevante compreender os instrumentos de salvaguarda do patrimônio ferroviário brasileiro em âmbito federal, considerando ainda que parte da documentação referente à reforma da estação, em 2016, remete a justificativa à legislação em âmbito federal.

1.2.1 A legislação e a preservação do patrimônio ferroviário brasileiro

A Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, em Anápolis-GO, foi tombada na esfera municipal¹² em 1991. Apesar de não ter sido patrimonializada no âmbito federal, é importante uma análise dos instrumentos de preservação, ou seja, as portarias e os decretos utilizados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), visando compreender se esse órgão presente no território goiano foi consultado e acompanhou o processo de restauração da estação no ano de 2016 e ainda se houve reflexo desses meios de acautelamento federal no âmbito municipal.

Em relação ao patrimônio ferroviário, há um conjunto de leis e normas administrativas, sobretudo, no âmbito do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), buscando a proteção desse acervo. Como exemplo, tem-se a Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, o Decreto nº 6.018/2007 alterado pelo Decreto nº 6.769, de 10 de fevereiro de 2009, a Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010, Portaria IPHAN nº 17/2022, conforme se observa no quadro a seguir:

Quadro 2: Legislação em âmbito federal de proteção do Patrimônio Ferroviário

Norma legal	Disposição da Norma	Trecho da norma
	Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.	Art. 2º A partir de 22 de janeiro de 2007: I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira

¹¹ O processo de patrimonialização da Estação Ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente será analisado no item 2 do relatório.

¹² O estudo do processo de patrimonialização da Estação é realizado no item 2 do Relatório.

Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.		interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do caput do art. 17 desta Lei;
Decreto nº 6.029, de 1º de fevereiro de 2007.	Institui Sistema de Gestão da Ética do Poder Executivo Federal, e dá outras providências.	Art. 1º Fica instituído o Sistema de Gestão da Ética do Poder Executivo Federal com a finalidade de promover atividades que dispõem sobre a conduta ética no âmbito do Executivo Federal, competindo-lhe:
Decreto nº 6.769, de 10 de fevereiro de 2009.	Dá nova redação Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007, que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário e dá outras providências.	Art. 1º Os arts. 5º, 6º e 7º do Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007, passam a vigorar com a seguinte redação:
Portaria nº 407 de 21 de dezembro de 2010	Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei nº 11.483/2007.	(...) Parágrafo único. Compete à Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário a gestão da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.
Portaria IPHAN nº 17/2022	Dispõe sobre os critérios de valoração e o procedimento de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º, da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.	(...) §2º Compete ao Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização - DEPAM a gestão da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

Fonte: elaborado pelo autor, 2024.

Ao analisar o corpus documental legal indicado acima, observa-se o uso, no âmbito federal, da categoria “memória ferroviária”. Essa expressão gerada a partir da junção dos termos “memória” e “ferrovia” é utilizada por se tratar da patrimonialização

pela esfera federal do patrimônio ferroviário brasileiro, principalmente a originada pela extinção da Rede Ferroviária Federal S.A.¹³ (RFFSA). Assim, considerando, nesta pesquisa, que a estação ferroviária em estudo foi tombada em âmbito municipal, não se utiliza o termo memória ferroviária instrumento de acautelamento comumente usado para referir aos bens patrimonializados na esfera federal.

Ao analisar a trajetória e/ou experiência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) na preservação do patrimônio ferroviário, nota-se que as ações são concentradas aos elementos físicos da produção arquitetônica, como o edifício da estação ferroviária. Essa prática, ao tutelar o bem isolado do seu contexto socioespacial, deixa de fora do processo de preservação as estruturas e as conexões. [...] A compreensão parcial de um bem o deixa exposto a intervenções arquitetônicas e urbanísticas inadequadas, colocando em risco, na maioria das vezes, sua permanência no território (Freire, 2017, p.11-12).

No momento em que a demanda passou a ser discutida no âmbito do IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), o patrimônio ferroviário passou a ser definido e protegido em nível federal. Após a extinção da RFFSA e ao receber a tarefa de preservar a memória ferroviária, o IPHAN defrontou-se com uma imensa quantidade de bens que não tinham sido inventariados.

Nesse contexto, o IPHAN passou a se preocupar em como inventariar e realizar a preservação desses bens em âmbito regional. “A patrimonialização dos bens ferroviários partiu da admissão de que a memória ferroviária equivalia ao patrimônio ferroviário e, assim, que o patrimônio ferroviário era a própria memória ferroviária, um valor intrínseco e imanente” (Prochnow, 2013, p.11-12).

Na Constituição Federal de 1988, considerada a Carta Magna do Brasil, encontra-se a formação de um sistema administrativo e jurídico do estado para a fundamentação, preservação e conservação do patrimônio cultural brasileiro. No documento constitucional, identifica-se a necessária fundamentação e conceituação desse patrimônio, que foi ampliado e englobando, além dos bens de natureza material, também os imateriais, conforme se verifica abaixo:

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos

¹³ A Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, também conhecida pelo acrônimo RFFSA (leia-se REFESA), foi uma empresa estatal brasileira de transporte ferroviário que cobria boa parte do território brasileiro, criada em 1957 e sediada no Rio de Janeiro.

diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: I - as formas de expressão; II - os modos de criar, fazer e viver; III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico (Brasil, 1988).

Ainda no artigo 216 da Constituição de 1988, consta que cabe ao poder público, com o apoio da comunidade, a adoção jurídica de medidas, visando à proteção de um patrimônio cultural. Estabelecem-se como instrumentos de salvaguarda os “inventários, registros, vigilância, tombamento, desapropriação e outras formas de acautelamento e preservação” (Brasil, 1988).

Seguindo o diálogo sobre patrimônio cultural e a sua preservação, Márcia Chuva (2020) aborda a formação e fundamentação histórico/jurídica da questão patrimonial cultural, elaborando hipóteses sobre o tema e indicando um significado mais atual para a evolução dessa problemática em que nos anos 1980:

Vimos inaugurar-se, nesse contexto, um campo de investigações sobre as práticas de preservação do patrimônio e as políticas de memória, impulsionado por dois trabalhos emblemáticos, publicados nos anos 1980: *A Invenção das tradições* de Eric Hobsbawm e Terence Ranger, e *Entre Memória e História: a problemática dos lugares* trazida por Pierre Nora (Chuva, 2020, p.13).

Os processos de forjar patrimônios foram compreendidos como uma ação política – fruto de escolhas. Desse modo, as práticas de preservação do patrimônio tornaram-se objeto de reflexão historiográfica (Chuva, 2020, p. 13).

Em relação à indústria ferroviária, na década de 1960, houve uma estagnação, considerando que o governo brasileiro passou a priorizar o transporte rodoviário, que exigia investimentos iniciais menores. Tal medida ocasionou o fechamento de muitas linhas ferroviárias e as que permaneceram funcionando passaram a atender o escoamento de produção em detrimento do transporte de passageiros. A esse respeito, no Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário do IPHAN, consta:

As estações, em sua maioria, foram fechadas por não serem necessárias à operação ferroviária do transporte de cargas. Este fato gerou um processo de deterioração dos prédios, que, abandonados, passaram a ser depredados e pilhados, o que representa uma séria e constante ameaça ao desaparecimento de importantes exemplares do Patrimônio Ferroviário (IPHAN, 2010, p. 19).

Em 2007, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), mediante a promulgação da Lei nº 11.483, instituiu-se medidas visando à preservação da memória ferroviária. No artigo 9, atribui-se ao IPHAN receber, administrar esses bens e também zelar para a sua guarda e manutenção. Indica, em seguida, as medidas com o objetivo de proteção desse patrimônio:

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante: I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos; II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA (Brasil, 2007).

Ainda no âmbito do IPHAN, a Portaria nº 208 de 2008 instituiu a Coordenação Técnica para o Patrimônio Ferroviário, objetivando não apenas conhecer elementos ligados a esse patrimônio, mas também incentivar e promover discussões atreladas à Lei nº 11.483, sobretudo, nas medidas visando à preservação da memória ferroviária.

Em 2008, foi instituída, por meio da Portaria nº 208 do IPHAN, a Coordenação Técnica para o Patrimônio Ferroviário, com o objetivo de conhecer melhor o universo que compreende o patrimônio ferroviário, promover discussões acerca das questões conceituais e estabelecer procedimentos para lidar com as atribuições resultantes da Lei nº. 11.483/2007 e dos decretos nº. 6.018/2007 e nº. 6.769/2009. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN: I. Manifestar-se sobre o valor histórico, artístico e cultural dos imóveis provenientes da extinta RFFSA; II. Receber e administrar os bens móveis (inclusive o acervo documental) e imóveis de valor histórico, artístico e cultural oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção, solicitando a sua cessão ou doação à Secretaria do Patrimônio da União caso seja de interesse da autarquia efetuar a gestão patrimonial desses bens; III. Estabelecer parcerias com Prefeituras, com o Governo Estadual e entidades privadas, mediante convênio, para a implementação de projetos de preservação dos bens imóveis a ele cedidos ou doados; IV. Definir diretrizes, especificações técnicas, exigências e obrigações relativas a obras, serviços de restauração, conservação, reforma e manutenção de imóveis de valor histórico, artístico e cultural cedidos a terceiros, e exercer a fiscalização para cumprimento do que for estabelecido através de Termo de Cessão (Brasil, 2008).

Por sua vez, o Decreto nº 6.769, de 10 de fevereiro de 2009, em seu artigo 7, estabelece que o IPHAN “poderá solicitar a cessão de bens imóveis de valor artístico,

histórico e cultural para a utilização por parte de outros órgãos e entidades públicas ou privadas com o objetivo de perpetuar a memória ferroviária e contribuir para o desenvolvimento da cultura e do turismo” (Brasil, 2009).

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, desde o ano de 2007, desenvolve o Inventário sobre Patrimônio Ferroviário Nacional, encontrando em seu acervo itens nos mais variados estados de conservação e muitos em condições de precariedade e abandono. A esse respeito, a Portaria nº 407 de 2010 veio estabelecer os parâmetros de valoração e procedimentos para a inscrição no rol de patrimônio ferroviário com o forte intuito de dar proteção à memória ferroviária brasileira, estando a portaria em corroboração com a Lei nº 11.483 de 2007.

A portaria traz em seu bojo a previsão e o reconhecimento da necessidade de construir e constituir acervos museológicos, bibliotecas, arquivos, entre outras fontes culturais, que tratem do acervo ferroviário brasileiro, visando sua conservação e restauração, tanto dos maquinários, quanto das edificações oriundas da extinta RFFSA. Difundindo e preservando essas memórias, pode-se verificar do texto legal:

CONSIDERANDO a necessidade de, em conformidade com o parágrafo 2º do art. 9 da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, estabelecer ações visando empreender a construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais - suas coleções e acervos, bem como a conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA, com fins à preservação e difusão da Memória Ferroviária (Brasil, 2010).

A Portaria nº 17 do ano de 2022, publicada pelo Instituto IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), alterou a Portaria anterior de nº 407 do ano de 2010, onde novas diretrizes de proteção e procedimentos de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário foram adotadas.

A portaria anterior dispunha dos critérios e procedimentos para valoração de bens culturais oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA). Assim, as alterações estabelecem novos atos e padrões para a gestão dos bens protegidos. A autarquia pública federal responsável pela acolhida e valoração do patrimônio ferroviário brasileiro e entre outros, o IPHAN é composto por superintendências, que conjuntamente elaboraram a nova e mais adequada portaria.

A Lei nº 11.483 levou ao IPHAN à missão de organizar, administrar e gerir os bens da extinta Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA). Desse modo, a primeira das

responsabilidades do Instituto é atribuir valor tanto aos bens imóveis, como bens móveis. As alterações desenvolvidas na nova Portaria de 2022 trazem modificações que buscam garantir a natureza técnica das manifestações, priorizando a fluidez e a transparência desde o início até o fim do processo.

Assim, como maior forma de dinamismo, os termos vinculados ao patrimônio deverão ser primeiramente aprovados pela Diretoria Colegiada e, em sequência, passarão para assinatura da Diretoria do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização. Logo, a Autarquia Federal de Transportes, o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT), faz a cessão do patrimônio ferroviário ao município e o IPHAN atua como interventor.

A nova portaria cobra plano de conservação para o bem valorado a ser cedido, bem como demais ações relacionadas à conservação, manutenção e à garantia de fiscalização por parte do IPHAN. Em relação aos critérios e ao processo para a inclusão de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, na Portaria IPHAN nº 17, de 29 de abril de 2022, consta que:

§3º A instrução do processo deve iniciar com o seguinte: I - realização de vistoria inicial visando avaliar os seguintes elementos: a) existência do bem; b) estado de conservação e preservação; c) presença de riscos à existência do bem; d) viabilidade de acesso ao bem que permita a continuidade dos estudos; e) viabilidade de acesso físico ao bem pela sociedade; e II - estudos técnicos: obtenção de material fotográfico, iconográfico, textual entre outros sobre o bem (Brasil, 2022).

A atribuição da valoração trará a relevância do bem sob os aspectos históricos e arquitetônicos relacionados à memória ferroviária brasileira. Uma vez valorado, o bem passa a ser responsabilidade do IPHAN, que poderá administrar ou delegar a função. Assim, poderá ter concessão de bens a Instituições diversas e entes e órgãos públicos. Quando o IPHAN não vê valoração no bem analisado, por relevância histórica e arquitetônica, ele é devolvido à SPU - Superintendência do Patrimônio da União, que poderá vendê-lo, cedê-lo ou disponibilizá-lo de acordo com a conveniência e oportunidade do ato administrativo.

Em todo caso, a preservação, conservação e a proteção do patrimônio cultural brasileiro parte da orientação de políticas públicas eficientes, ou seja, da vontade política, o que infelizmente não ocorre ao alcance das necessidades do acervo patrimonial cultural brasileiro, que, abandonado e mal cuidado, acaba por ruir, levando consigo memórias e identidades. Um exemplo “vivo” do que foi citado acima, é o

descaso com a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, que clama por políticas e investimentos públicos eficientes e suficientes para sobreviver, mantendo existentes as memórias e identidades de tantos atores sociais. Assim, como no âmbito federal identificam-se as políticas destinadas ao acautelamento dos bens ferroviários, é necessária a aplicação de medidas no âmbito municipal, visando à preservação do patrimônio ferroviário. O tombamento da estação em estudo não é garantia de sua proteção, como é abordado no item 2 do presente relatório. É preciso que sejam adotados outros mecanismos, objetivando o uso social do espaço e uma política destinada à sua conservação.

1.3 Procedimentos metodológicos

Metodologicamente, foi realizado um levantamento bibliográfico acerca da temática central do estudo, a Estação Ferroviária José Valente Fernandes, bem como a história de Anápolis e o projeto da construção de Estrada de ferro em Goiás, mapeando informações sobre o objeto em estudo em livros e artigos. Do mesmo modo, recorreu-se ainda à produção bibliográfica (dissertações, artigos e livros) sobre o patrimônio ferroviário, buscando textos do IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), pesquisadores do patrimônio ferroviário e legislações pertinentes.

Em âmbito federal, foi realizada a análise documental de um conjunto de leis e normas administrativas sobre o patrimônio ferroviário, sobretudo, na esfera do IPHAN: a Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, o Decreto nº 6.018/2007 alterado pelo Decreto nº 6.769, de 10 de fevereiro de 2009, a Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010 e a Portaria IPHAN nº 17/2022.

No que se refere ao estudo acerca do bem cultural da pesquisa, os procedimentos para a coleta de dados envolveram inicialmente duas etapas. Primeiramente, a análise de documentos escritos: Decreto Lei nº 25 de 1937, Lei Municipal nº 1.824, de 03 de janeiro de 1991 (Anápolis GO), Lei nº 2936, de 23, de dezembro de 2002 (Anápolis-GO), Ofício do IPHAN, jornais, entre outros. Segundamente, buscou-se a análise de fotografias acerca da Estação Ferroviária “Prefeito José Valente Fernandes” e da cópia da planta original através de artigos de pesquisadores.

No campo metodológico e no processo de coletas de dados, recorreu-se também à história oral mediante a realização de entrevistas com funcionários da estação ferroviária e moradores da região central de Anápolis. Nesse sentido, considerando que a pesquisa envolve entrevistas com seres humanos, sendo necessário preservar os aspectos éticos, em junho de 2023, o projeto com a proposta da pesquisa foi submetido na Plataforma Brasil, apreciado e aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade Estadual de Goiás.

As entrevistas contaram com a participação de dois funcionários da estação ferroviária: o historiador Jairo Alves Leite, que desde 2017 é o responsável pela estação ferroviária, e Alan Poncionário Arruda, zelador e vigia do local. Estava previsto a realização de entrevistas com membros do Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural de Anápolis (COMPHICA) para a pesquisa acerca do processo de tombamento do bem cultural em análise. No entanto, em função da substituição de todos os membros do COMPHICA, não foi possível realizar as entrevistas com os conselheiros que detinham o conhecimento sobre o processo de tombamento da estação.

Para a realização das entrevistas, recorre-se ao uso de um questionário¹⁴ estruturado e composto de 18 perguntas (Ver anexo 1). Foram elencadas questões pelas quais se buscou analisar a história e os desafios no processo de preservação da estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, por exemplo: Quais são as principais estruturas ferroviárias ainda existentes em Anápolis? Poderia descrever algumas delas? Essas estruturas estão sendo preservadas? Quem é responsável pela sua conservação? Existem acervos ou coleções de documentos, fotos, objetos ou locomotivas relacionadas à ferrovia de Anápolis? Onde esses acervos estão localizados e como são mantidos?

Além desses, a proposta foi aplicar o questionário (Ver anexo 2) com 25 moradores mais antigos do recorte territorial selecionado (Centro de Anápolis), que abrange os setores circunvizinhos ao objeto de pesquisa, delimitando-se 3 ruas para cada sentido no entorno da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente. Foram incluídos também os transeuntes do local, principalmente quem labora no entorno, limitando-se a amostragem a uma quantidade de 25 entrevistados. Foram excluídas das entrevistas as crianças, os enfermos, aqueles que não consentiram e

¹⁴ Foi utilizado somente questionário como instrumento de interação entre o pesquisador e os entrevistados.

quem pediu contrapartida (principalmente dinheiro). Assim, inspirando-se nas metodologias do inventário cultural, que é uma ferramenta de Educação Patrimonial na aplicação do questionário, foram entrevistadas 50 pessoas.

Buscando compreender as relações da população local com a estação ferroviária, o questionário foi aplicado para as 50 pessoas (25 moradores de ruas próximas à estação e 25 transeuntes), que responderam perguntas destinadas às impressões e memórias sobre a estação: Você sabe se a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente foi ou é importante para a economia/sociedade e o desenvolvimento da região onde ela se localiza? Qual é a importância que a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente tem para sua vida, de sua família ou para a comunidade? Você conhece ou conheceu alguém que trabalhou nessa estação ou fez uso do espaço no passado? Você conhece alguma (s) atividade (s) que é desenvolvida na Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente? Você tem alguma memória em especial sobre a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente? Que uso (s) você sugere para ser exercido junto à Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente?

De forma clara e específica, buscou-se amostragem de participantes para entrevista, tanto de transeuntes, que nos dias previstos no cronograma foram entrevistados entre 07h00min e 10h00min, por conta do intenso trânsito de pessoas, que se deslocam para seus trabalhos e escolas, assim como no período vespertino os questionários foram aplicados aos moradores das adjacências, que abrangem os setores circunvizinhos ao objeto de pesquisa, delimitando-se três ruas para cada sentido no entorno da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, sendo as ruas: General Joaquim Inácio, Ermeti Simonetti, José Gomes de Paula, 14 de Julho, Quintino Bocaiúva, Couto Magalhães, Avenida Universitária, Coronel Aquiles de Pina e Rua 07 de Setembro.

Assim, em relação ao local onde foram realizadas as etapas da pesquisa, foi usado um ponto fixo para a abordagem dos potenciais entrevistados, procurando preliminarmente as pessoas que laboram no entorno da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, fixando-se, junto ao portão principal de entrada, o recorte territorial para se prospectar os candidatos para responderem ao questionário sobre o objeto de estudo.

Os entrevistados, que deram o aceite, foram avisados das questões éticas pertinentes e, em seguida, feito o trabalho. Quanto à seleção das residências

localizadas nas proximidades, ressalta-se que a escolha foi aleatória, onde caminhando pelas ruas foram localizados imóveis residenciais para então chamar os moradores do local, avisar da pesquisa e de seus fatores e, havendo concordância, passou-se à aplicação do questionário.

Em vários momentos, deve-se observar que houve a recusa da participação voluntária à pesquisa via entrevista/participação nos questionários. As justificativas apresentadas foram muitas: alguns alegavam estar atrasados para o trabalho; outros não tinham interesse em participar; vários pediram dinheiro, comida, passagem de ônibus e até cigarro e cerveja em troca da participação. Os que efetivaram sua participação fizeram de boa vontade e muitos disseram enxergá-la como importante para salvar a estação ferroviária.

A partir da realização das entrevistas, foi realizado um inventário da estação ferroviária mediante o preenchimento da ficha de lugares do Inventário Participativo, conforme orientações de Florêncio et al (2016). Assim, a estação ferroviária foi estudada também enquanto categoria de Lugar em que foram observados os seguintes elementos: períodos importantes ligados ao bem cultural em estudo, história, significados, elementos construídos, materiais, atividades que acontecem no lugar, manutenção, conservação, entre outros.

Considerando a modalidade do mestrado profissional, além do relatório técnico, em que foram sistematizados os resultados da pesquisa, propõe-se também, como produto final, a criação de um site da internet com o objetivo de divulgar o acervo do museu da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente. Será apresentada a história da estação, a exposição da fachada e a arquitetura do prédio, além de demonstrar aos que interagirem com o conteúdo virtual, a necessidade da preservação e conservação deste patrimônio ferroviário. Para o site da internet, mostra-se, em parte do museu ferroviário, um apanhado de fotografias, vídeos e documentos, além de recortes temporais de jornais e revistas de época, provando a todos a grandeza dessa estação em tempos remotos.

2. A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PREFEITO JOSÉ FERNANDES VALENTE, EM ANÁPOLIS - GO: PATRIMONIALIZAÇÃO, INVENTÁRIO E USOS SOCIAIS

Em Goiás, o ano de 1912 foi marcado pelo ingresso dos primeiros trilhos ferroviários em território goiano, promovendo mudanças de ordem econômica no estado. Além disso, as ferrovias, nessa época, exerceram um importante papel na intermediação de notícias, fazendo comunicação entre a região e os principais centros influentes do país. Em Anápolis, Goiás, a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente foi inaugurada em 07 de setembro de 1935.

Assim, o bem cultural selecionado é a estação ferroviária tombada no âmbito municipal em 1991. Nessa perspectiva, a proposta é analisar em que medida o processo de patrimonialização, através do processo de tombamento, colaborou para a salvaguarda da estação e contribuiu para o processo do uso social do espaço. Do mesmo modo, busca-se tecer reflexões sobre o patrimônio ferroviário a partir do acervo composto pelos maquinários e itens pertencentes ao museu ferroviário localizado na estação mediante a realização do inventário do acervo.

2.1 A Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente: história, sentidos e significados

Ao analisar o cenário das ferrovias brasileiras, observa-se que, principalmente no século XX, elas foram fundamentais para a propulsão de economias regionais e o transporte, promovendo migrações de pessoas em massa, gerando infinitas memórias e necessárias identificações com as ferrovias e suas estações.

A Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, projetada pelo Engenheiro Wenefredo Barcelar Portela, teve o início de sua construção no ano de 1933 e foi inaugurada em data de 07 de setembro de 1935, conforme noticiado pelo Jornal O estado de São Paulo: “Seguiu hoje para Annapolis o Secretário Geral do Estado, que foi representar o governador na inauguração da estação da Estrada de Ferro de Goyaz, que se realiza amanha. Esse auspicioso acontecimento tem attrahido àquella cidade avultado número de visitantes”. Assim, o sistema ferroviário trouxe novas perspectivas à população goiana, gerando euforia com sua chegada, conforme pode se observar na imagem a seguir:

Figura 16: Inauguração da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente em 1935 – I



Fonte: Acervo Iconográfico do Museu Histórico de Anápolis.

Figura 17: Inauguração da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente em 1935 – II



Fonte: Acervo Iconográfico do Museu Histórico de Anápolis.

Ao observar as fotos da inauguração da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, percebe-se a multidão no local. Todos parecem estar bem vestidos e vê-se bandeiras e veículos. Lembrando que se tratava de interior de Goiás, interior do Brasil, e o ano era 1935. Portanto, pode-se afirmar que o evento da inauguração da estação ferroviária foi extremamente relevante para esse momento temporal e territorial.

Figura 18: A primeira locomotiva em Anápolis em 1935



Fonte: Acervo Iconográfico do Museu Histórico de Anápolis.

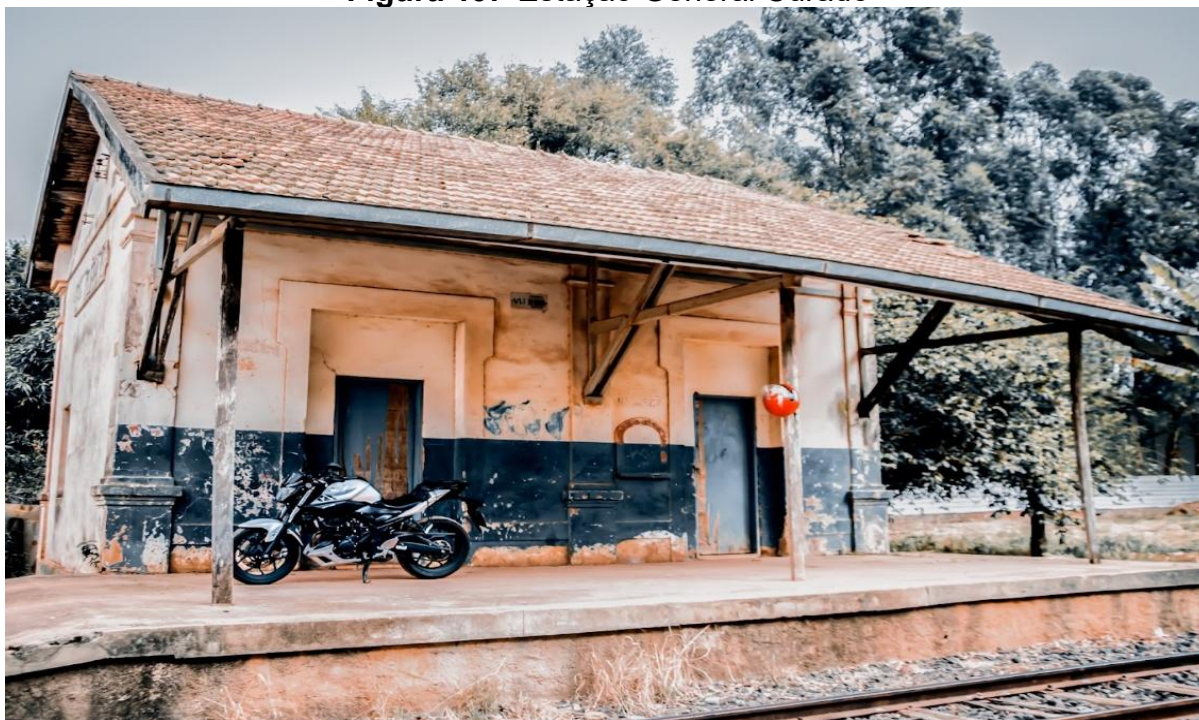
Concomitante a essa estação principal, houve a inauguração de outras estações ferroviárias e estruturas de apoio: Estação General Curado¹⁵ (1935),

¹⁵ O nome é uma homenagem ao General Joaquim Xavier Curado, que nasceu nas imediações (em Pirenópolis), foi governador de Santa Catarina, lutou em várias guerras, do período colonial brasileiro.

Estação Engenheiro Castilho¹⁶ (1951), Estação Ferroviária Jayme Tavares¹⁷ e a Estação de Engenheiro Valente¹⁸ (1935). No Jornal Estado de São Paulo, em 28 de setembro de 1935, consta a notícia da abertura de estações ao tráfego da Estrada de Ferro Goyas: “A administração da Estrada de Ferro Goyaz comunicou à administração da Central do Brasil que foram abertas ao tráfego as estações de Anápolis, Engenheiro Valente e General Amado, na referida estrada”.

A Estação General Curado está situada no Distrito Agroindustrial de Anápolis, onde existe um porto seco, grandes indústrias, inclusive automotiva. Em relação à Estação General Curado, restam das edificações originais a casa do chefe de estação, que segue um modelo mais comum de construção, e um alojamento, ambos ocupados por famílias. A estação, que atualmente é usada como depósito particular, está razoavelmente conservada e vive trancada.

Figura 19: Estação General Curado



Fonte: Acervo Gláucio Henrique Chaves, 2019.

¹⁶ Tinha inicialmente a denominação de Faiana. Após ser desativada, o prédio da estação foi sede da Prefeitura e onde por anos funcionou a Feira Agroindustrial de Anápolis, ocasião em que unificou todos os órgãos administrativos. A antiga estação então passou a ser o Palácio da Cultura, que também reuniu todas as escolas: arte, música, teatro, dança, dentre outros.

¹⁷ A Estação Ferroviária Jayme Tavares seria responsável pela ligação da Estrada de Ferro Goyaz (EFG), no trecho Anápolis-Goiânia. Contudo, com a construção do trecho saindo da estação de Jarina, na cidade de Leopoldo de Bulhões, terminada em 1952, o plano foi cancelado. Esta estação encontra-se preservada e sem uso desde sua construção, inclusive nem os trilhos de ferro foram instalados.

¹⁸ A estação foi demolida restando somente a plataforma.

Figura 20: Estação Engenheiro Castilho



Fonte: Acervo Gláucio Henrique Chaves, 2019.

Figura 21: Estação Jaime Tavares



Fonte: Acervo Gláucio Henrique Chaves, 2021.

Assim, observa-se que a construção das 4 estações ferroviárias, junto ao município de Anápolis, mostra o planejamento de um sistema organizado e com a intenção de dar dinamismo ao escoamento da produção agrícola da região, recepcionar produtos industrializados de múltiplos lugares, além de transportar pessoas, sendo um diferencial para as décadas iniciais das ferrovias na região.

Em relação à discussão acerca da preservação do patrimônio ferroviário no Brasil, Maria Emília Lopes Freire e Norma Lacerda apresentam uma importante abordagem para o estudo em relação ao patrimônio industrial e, de forma mais específica, a respeito do patrimônio ferroviário, indicando a discussão sobre o histórico em torno da conservação desses patrimônios, que, tanto no cenário brasileiro, quanto internacional, está associada “ao desaparecimento e às perdas iminentes de suas estruturas e elementos, símbolos representativos de identidades coletivas e nacionais” (Freire; Lacerda, 2017, p.560). Na concepção das pesquisadoras, o que diferencia um cenário do outro são as medidas tomadas para identificar esses bens culturais e a intensidade com que ocorre a depreciação deles. Tais perdas patrimoniais trazem consigo o apagamento de memórias e identidades daqueles que vivenciaram e utilizaram esses itens.

Contudo, cabe ressaltar que, apesar do avanço, em termos de debate sobre a preservação do patrimônio industrial em ambos os cenários, não se pode afirmar que existe uma estratégia de valoração cultural consolidada, que leve a uma efetiva prática de seleção e preservação dos artefatos ferroviários gerados pela industrialização, apreendidos em seu contexto socioespacial. (Freire; Lacerda, 2017, p.560).

No Brasil, as ferrovias encontraram seu auge de importância em fins do século XIX até a metade do século passado, onde foram substituídas pelo sistema rodoviário. Contudo, deixaram marcas no tecido social e nas memórias e atualmente ensaia retorno de importância por políticas públicas, que buscam expandir a malha ferroviária brasileira, como é o caso da Ferrovia Norte-Sul. Portanto, o patrimônio ferroviário é muito mais que ferro, prédios, tijolos e outros itens de construção, pois é testemunha de gerações de transformação social, tecnológica e econômica do Brasil.

O patrimônio ferroviário representa uma época em que os trilhos levavam mais que cargas e pessoas, levavam sonhos e traziam realizações, por vezes, levavam lágrimas dos que partiam, mas traziam a esperança de empregos e uma vida material mais confortável. Transformações profundas na sociedade foram provocadas pelas ferrovias em sentido social, cultural e econômico. E hoje, as discussões devem trazer à baila as memórias e identidades para que se conheça o passado, entenda-se o presente, criando perspectivas para o futuro. Logo, mais que história, busca-se a vivência cultural.

Em relação à Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente e às demais estruturas ferroviárias ainda existentes em Anápolis, foi entrevistado o historiador Jairo Alves Leite, coordenador do Museu Histórico da Estação Ferroviária de Anápolis e o Presidente do Instituto de Patrimônio Histórico e Cultural, Professor Jan Magalinski. É uma das pessoas com maior conhecimento sobre a história da estação ferroviária anapolina. Ao ser questionado acerca das principais estruturas ferroviárias ainda existentes no município, ele relata que:

Quando da Instalação da Estação ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, viu-se a necessidade da construção de outras estações de apoio, assim surgiram as Estações Ferroviárias General Curado e Engenheiro Castilho. A Estação Ferroviária General Curado, assim como a estação Prefeito José Fernandes Valente, foram inauguradas no mesmo dia, estando a Estação General Curado situada no distrito agroindustrial de Anápolis (DAIA). Ainda restam da construção original, a estação, a casa do chefe de estação e um alojamento. A Estação Engenheiro Castilho foi inaugurada em julho de 1951, 16 anos após a implantação do ramal em Anápolis, contando ainda remanescente a estrutura da estação. Em 2009, foi redescoberta a estação Jaime Tavares, que foi construída também em 1935, estando situada dentro de uma propriedade privada e bem conservada pelo fazendeiro, proprietário das terras. Essa estação não chegou a ser utilizada, nem os trilhos chegaram a ela. Outras subestações também foram construídas nos arredores, como é o caso da estação Engenheiro Valente, margeando a GO – 330, entre Anápolis e Leopoldo de Bulhões, mas sobrou apenas restos do alicerce original no local, não existindo mais construções de época (Jairo Alves Leite, 2024, informação verbal).

A Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, bem cultural em estudo, está localizada na região central do município de Anápolis, Rua Tonico de Pina, 5 - St. Central, Anápolis - GO, CEP. 75024-090, próxima à Avenida Goiás e a Avenida Brasil Norte, que são duas grandes vias de circulação, sendo entrada e saída de Anápolis - GO.

O gestor da estação atualmente é o município de Anápolis-GO, enquanto pessoa jurídica de interesse público, e o Historiador Jairo Leite, enquanto pessoa física, contratado para ser curador da estrutura da estação ferroviária no período de 2017 a 2024.

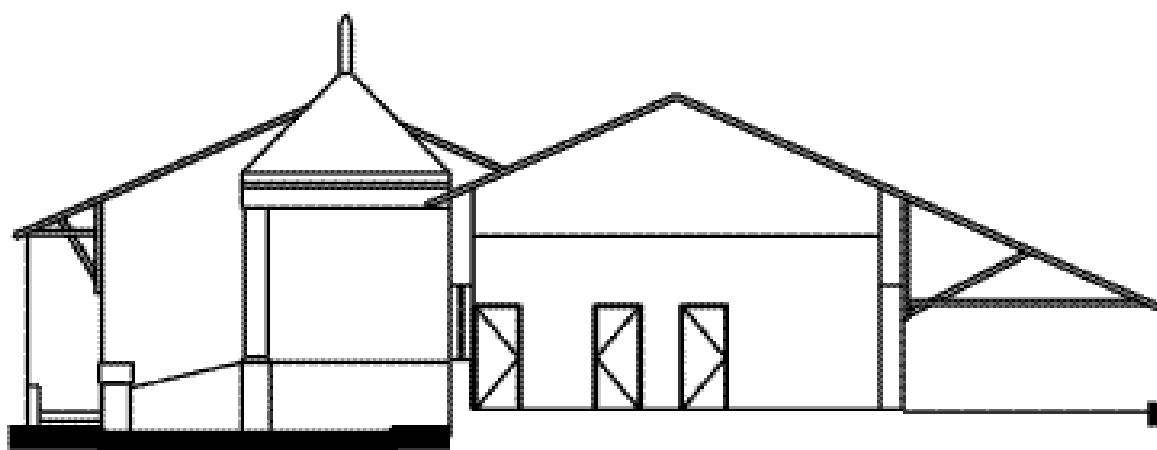
Figura 22: A Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente – 2024 (II)



Fonte: Acervo do autor, 2024.

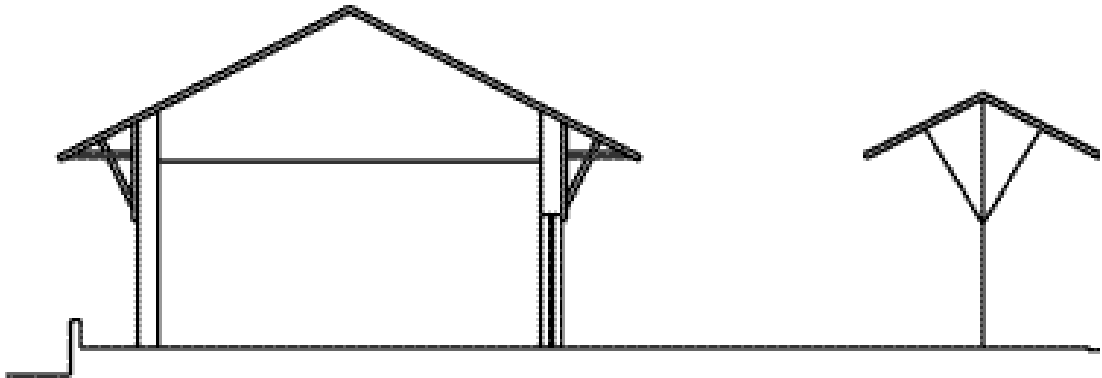
Nas fotos alocadas a seguir, identifica-se a planta original da década de 1930, que foi a base para a construção da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, mostrando em perspectiva e sem detalhes específicos, a conformação geral prevista para a construção da sua estrutura.

Figura 23: Planta do térreo - Estação de Ferro de Anápolis - 1935.



Fonte: Acervo Iconográfico do Museu Histórico de Anápolis.

Figura 24: Estação de Ferro de Anápolis - 1935. Planta do térreo.



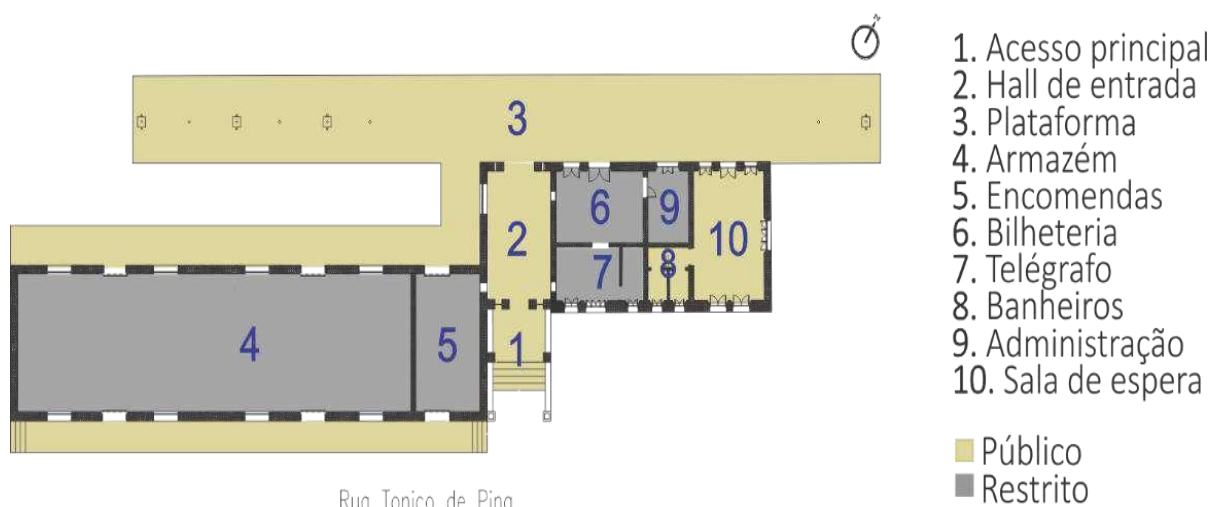
Fonte: Acervo Iconográfico do Museu Histórico de Anápolis.

Figura 25: Estação Ferroviária de Anápolis - 1938.



Fonte: Página do Facebook da Estação Ferroviária de Anápolis, 2017.

Figura 26: Representação da planta original da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente.

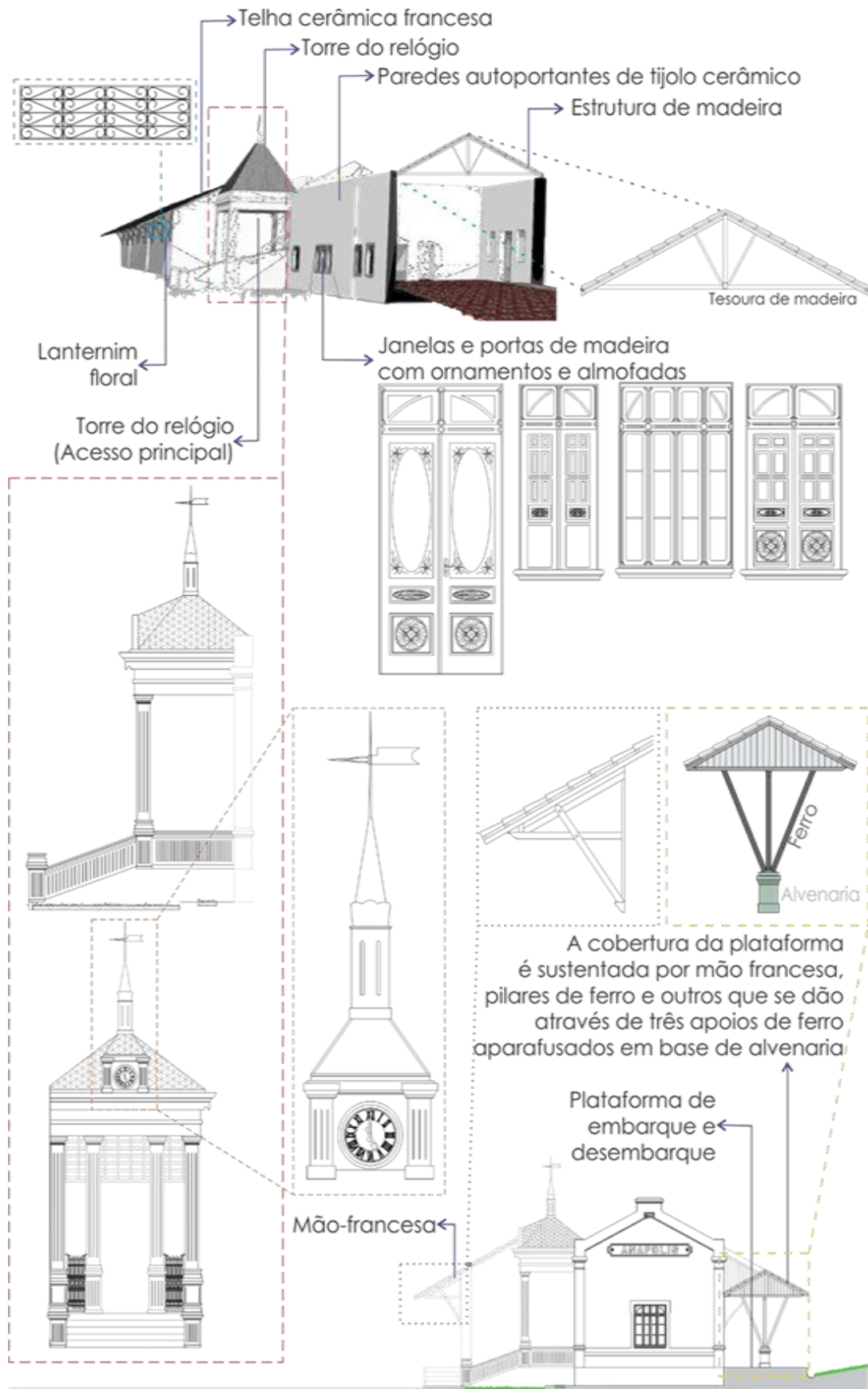


Fonte: Secretaria de obras de Anápolis

Pode-se observar que a estação seguia, conforme a planta acima, um sentido axial em concordância com a linearidade dos trens que a ela chegavam, assim como a integração do espaço e a entrada nos vagões para passageiros e para os vagões de carga. No número da planta, encontra-se o acesso principal da estação seguido pelo Hall (número 2), onde se pode vislumbrar, em fotos, um belo mosaico no teto, e, acima, o relógio da estação, à frente está a plataforma de embarque e desembarque representada pelo número 3. Os números 4 e 5 representam o armazém e a reserva para expedição das encomendas, local em que atualmente encontra-se o acervo do museu ferroviário da estação. Os números 6 e 7 representam os locais originalmente usados para a venda de bilhetes aos que iriam viajar no trem e a sala do telégrafo. Ambas as salas estão desocupadas no momento atual. Os banheiros são identificados segundo o número 8, embora desativados há décadas. Além da sala da administração observada conforme o número 9. Do mesmo modo, a sala de espera identificada pelo número 10, antes ocupada por pessoas ansiosas em receber seus entes queridos, agora é um espaço que aguarda novos usos sociais.

Pelo local passam muitas pessoas todos os dias, principalmente entre segunda-feira e sexta-feira devido ao intenso comércio local, já que a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente está ladeada por grandes lojas, galerias, quiosques, shopping, drogarias, supermercados, entre outros estabelecimentos. Em relação à estrutura da estação, no prospecto a seguir, são observadas algumas de suas características arquitetônicas:

Figura 27: Prospecto da estação e suas características arquitetônicas



Fonte: Acervo Iconográfico do Museu Histórico de Anápolis.

Conforme o prospecto da estação, ela foi construída de acordo com os elementos caracterizadores do Art Decó, marcado por formas geométricas. Têm-se linhas geométricas, mãos francesas em vários pontos da estação, o relógio central dando ar de luxo e sofisticação para a época e a estrutura de madeira com suas “tesouras” permitindo amplitude ao telhado.

Figura 28: : Relógio da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente

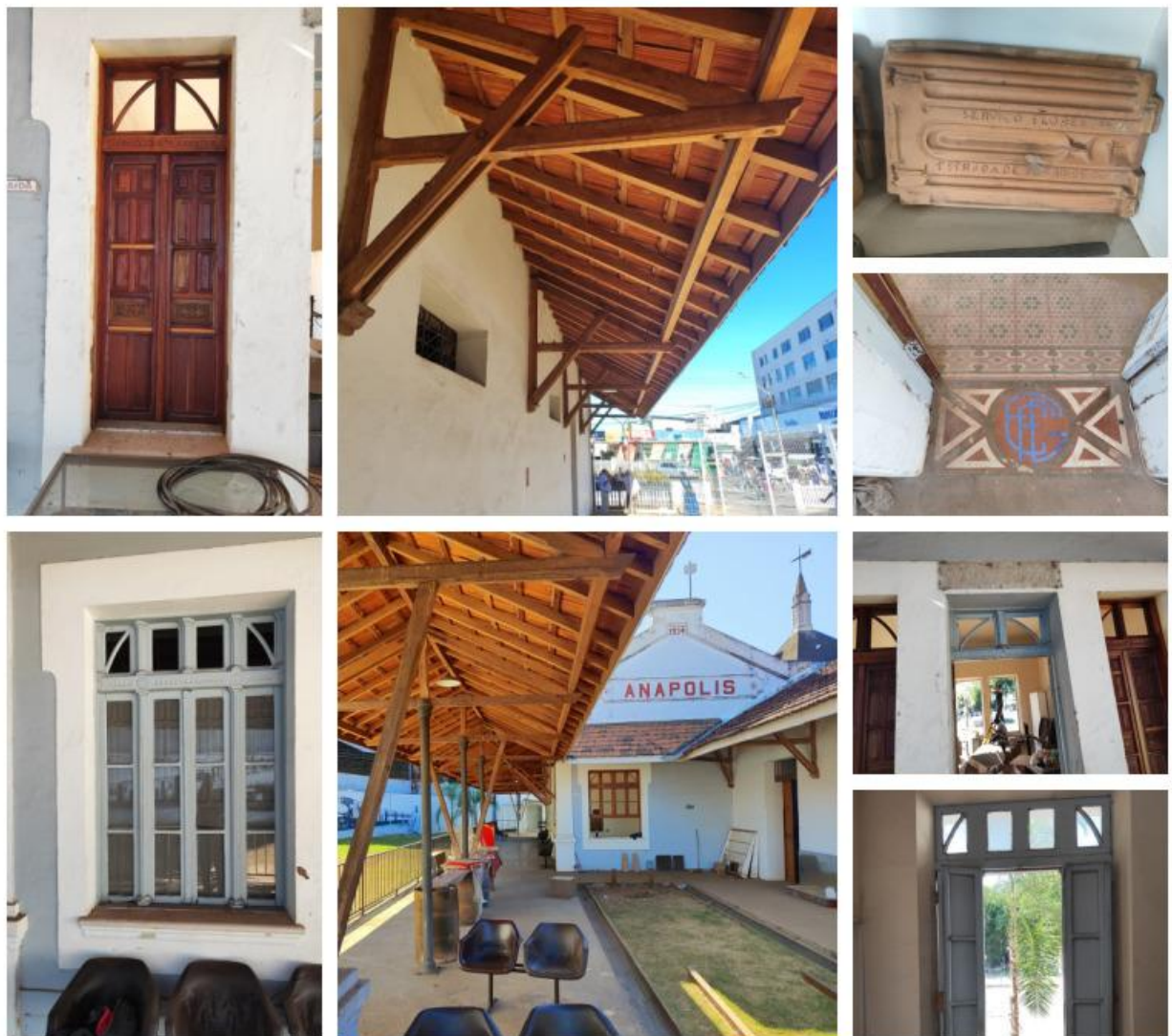


Fonte: Acervo do autor, 2024.

A “expressão “Art Déco”, como é conhecida, surgiu do termo “Art Décoratif”, oriundo da “*Exposition Internationale des Arts Décoratifs et Industriels Modernes*”, exposição de manifestações artísticas, que aconteceu em Paris em 1925. Embora há registro de manifestações do estilo antes de 1925, o Art Déco divide-se em quatro períodos: até 1925 (formação e primeiras manifestações), 1925 a 1930 (lançamento ao público e expansão mundial), 1930 a 1940 (consolidação e apogeu) e 1940 a 1950” (manifestações tardias) (Antunes, 2021).

As características Art Déco da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente são verificadas também em seus afrescos, grades de ferro, adornos em linhas retas e geométricas, formas suntuosas, conforme são percebidas na imagem a seguir. A partir das fotos, observa-se a fachada em distância da estação com suas linhas retas e geométricas, além de suas portas e janelas. A estação é ornada pelo estilo arquitetônico muito em voga à época, ou seja, o estilo Art Déco, com relógio em sua cúpula, linhas geométricas, mosaicos e portas e portões decorados. O Art Déco possui como características gerais a adoção de formas geométricas.

Figura 29: Partes da estrutura da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente

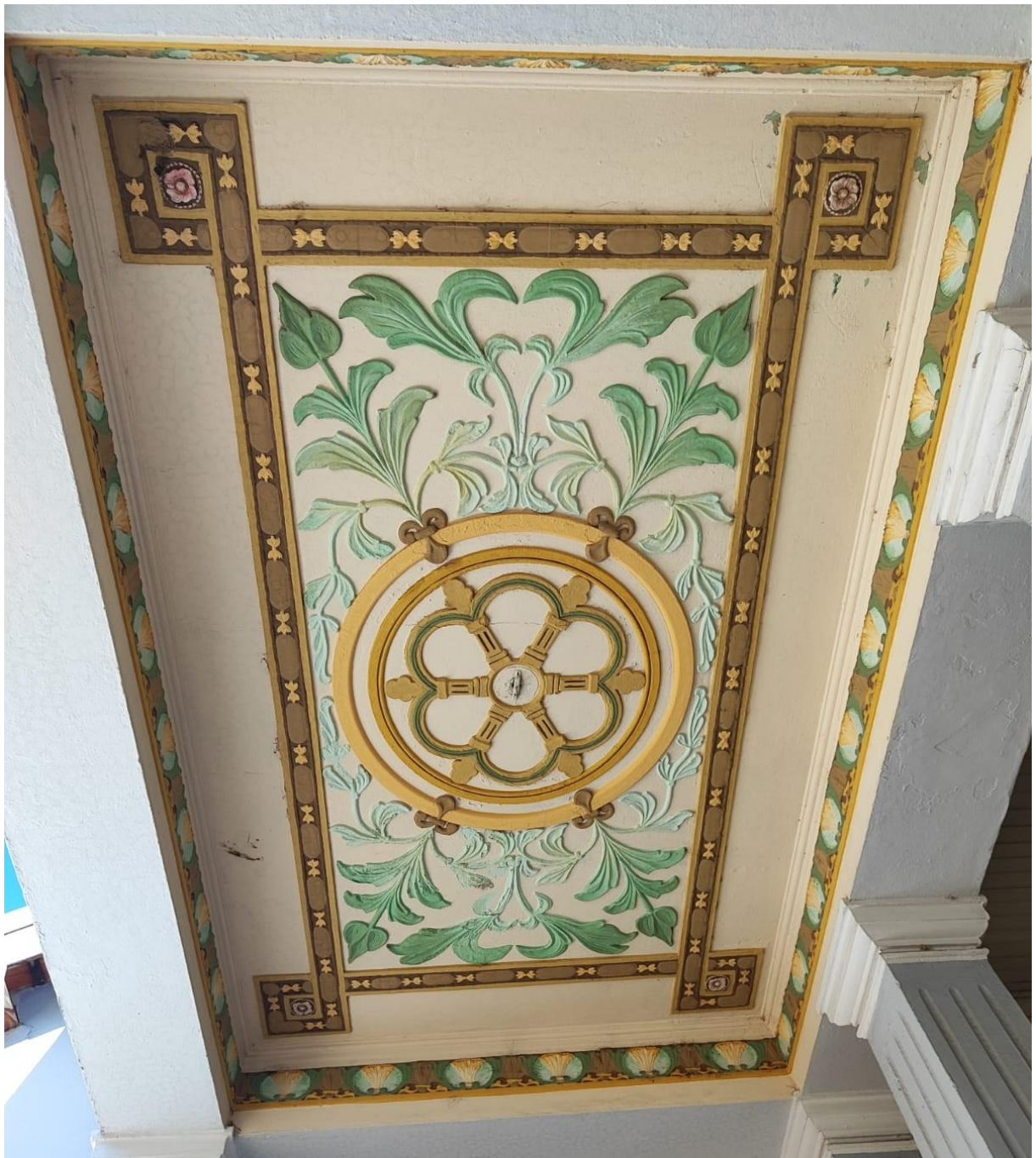


Fonte: Acervo do autor, 2024.

A maioria da estrutura da estação ferroviária é ainda original, como, por exemplo, o madeiramento quase todo original da década de 30 do século passado.

Na reforma realizada em 2017, foram trocadas apenas algumas ripas apodrecidas pelo tempo. Além disso, as telhas francesas também são de época. Assim, há um patrimônio ferroviário com grande teor de originalidade e, portanto, de grande valor arquitetônico e cultural, pois é caracterizado por formas geométricas, simetria, ornamentação, luxo e cores vibrantes. A seguir, destaca-se o mosaico no teto identificado na entrada da estação, demonstrando cores e geometria.

Figura 30: Mosaico do teto do Hall de entrada da Estação de Ferro de Anápolis



Fonte: Acervo do autor, 2024.

Observa-se o predomínio de motivos florais, padrões geométricos, frisos e elementos decorativos inspirados em culturas antigas. Esses elementos podem ser observados no lanternim floral, na torre do relógio, nas mãos francesas triangulares. Nas portas e janelas estão os ornamentos florais e geométricos, assim como o piso hidráulico original da estação.

Nesse caminho, Unes (2010) afirma a função mestra do Art. Déco em revelar momentos da história, pois em sua concepção, no Brasil, o patrimônio arquitetônico Art Déco assume um relevante papel na reescrita da história das artes. Sabe-se que, desde a origem da formação dos estudos para a preservação do patrimônio cultural brasileiro, os bens materiais elegidos eram os de origem colonial brasileira. Assim, o Art. Déco passa a ser fonte primária para se alcançar o entendimento dos avanços e influências da arquitetura no Brasil. É comum observar ainda que há “à sombra do mito de que a memória arquitetônica (e em muitos casos mesmo artística) do país estaria apenas no período do Brasil-Colônia e a principal produção arquitetônica é aquela que se convencionou chamar de Barroca (ou Colonial)” (Unes, 2010, p. 60).

Neste preciso momento estamos no Brasil num processo de treinamento da aceitação do Art Déco como patrimônio. Neste exato momento, estamos num processo de buscar definir se essas obras devem ser preservadas, se devem ser elevadas à categoria de monumentos, de objetos imutáveis, de peças históricas. Esse momento faz parte da preparação para a aceitação histórica do passado (Unes, 2010, p. 58).

As estações ferroviárias, como a de Anápolis, são monumentos históricos cujos valores são expressos em seu acervo de maquinários e outros itens integrantes do patrimônio ferroviário, que sobreviveram ao tempo. Ao analisar o histórico da estação, de sua inauguração aos dias atuais, sobretudo, em jornais, observa-se que, ao longo dos 90 anos, algumas mudanças tiveram impacto importante para a estação em estudo.

Quadro 3: Evolução cronológica da estação ferroviária Prefeito José Fernandes Valente

Data	Ação	Trecho de jornal e/ou leis
1933	Início da construção da estação	“o progresso que tanto necessitamos para o escoamento de nossos produtos” (VOZ DO SUL, 1933)

1935	Ferrovia como desenvolvimento	“O local, outrora triste, começa a tomar um aspecto agradável, destacando-se do lado da estação as importantes construções dos armazéns e escritórios das firmas comerciais: Pina & Michael e David Alexandre Tuma” (O ANÁPOLIS, nº 5, 28 abr.1935, p.2).
1935	Inauguração da estação	“Seguiu hoje para Annapolis o secretario geral do Estado, que foi representar o governador na inauguração da estação da Estrada de Ferro de Goyaz, que se realiza amanha. Esse auspicioso acontecimento tem attrahido àquella cidade avultado numero de visitantes” (Jornal O Estado de São Paulo, em 07/09/1935).
1935	Informação sobre o tráfego nas estações de Anápolis.	“A administração da Estrada de Ferro Goyaz comunicou à administração da Central do Brasil que foram abertas ao trafego as estações de Annapolis, Engenheiro valente e General Amado, na referida estrada” (Jornal Estado de S. Paulo, em 28/9/1935).
1950	Ônibus	“ônibus como veículo moderno que vem aumentar as facilidades de transporte” (O ANÁPOLIS, 1950)
1975/1976	Transferência da estação	“Povo pede a transferência da Estação Ferroviária”.
1991	Patrimonialização da Estação	“Art. 1º Ficam os prédios onde funcionam a Cadeia Pública, IML e onde funciona a Polícia Técnica (Rua 14 de Julho); a Estação Ferroviária (Praça Americano do Brasil); os prédios onde funcionam o Fórum (Praça Bom Jesus) e Museu (Rua Coronel Batista), considerados como parte integrante do Patrimônio Histórico Municipal” (Lei nº 1824, 1991).
2002	Criação do COMPHICA pela Lei nº 2936, de 23 de dezembro de 2002.	“Art. 1º Fica criado o Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural do Município de Anápolis como órgão de assessoramento ao Prefeito no que diz respeito à preservação dos bens de valor cultural.”
2016	Reforma da estação	O Projeto de “Restauro” do Centro Histórico de Anápolis é apresentado. Fonte: Museu Histórico de Anápolis.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2024.

Pode-se ver um contraste entre a inauguração da estação ferroviária na década de 30 do século passado, e cerca de 50 anos depois, iniciaram a retirada dos trilhos de ferro, caracterizando-se um período de descaso e abandono da estrutura do local.

De 1933, quando do lançamento da pedra fundamental da estação ferroviária até sua efetiva inauguração, em 07 de setembro de 1935, encontra-se ações

afirmativas quanto à vinda oportuna dos trilhos férreos para a cidade de Anápolis-GO, tendo-se à época a noção de que os trilhos trariam o progresso e o desenvolvimento da região.

Com o advento e desenvolvimento da indústria automotiva no Brasil, observa-se um *lobby* para a implementação de ruas e rodovias asfaltadas, para que veículos de passeio, ônibus e caminhões pudessem trafegar, tornando, segundo pregava-se à época, obsoleto o meio de transporte por trens de ferro. Além disso, a empresa de transporte coletivo de Anápolis-Go, do mesmo montante, fazia pressão para a demolição da estação ferroviária para que o terminal de transporte urbano expandisse com a justificativa que o progresso agora era o ônibus.

Jairo Alves Leite, historiador responsável pela estação ferroviária desde 2017, relata acerca dos principais momentos históricos relacionados à ferrovia na cidade.

A ferrovia surgiu como ideal de progresso para a sociedade local nos anos 30 do século passado. A estação ferroviária de Anápolis era o fim da linha do sistema ferroviário implantado. As obras de construção iniciaram-se em 1933, com previsão de entrega e inauguração para 1934, mas atrasou e só pode ser inaugurada em 07 de setembro de 1935, tendo sido a estação extremamente importante para o crescimento anapolino, tendo também apoiado o crescimento de Goiânia, capital do estado de Goiás, e de Brasília, capital federal do Brasil. A utilidade da estação ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente” foi sempre reconhecida pela sociedade, até que interesses diversos e principalmente pelo advento da popularização de veículos pequenos e grandes, encontrou nos trilhos um obstáculo, iniciando verdadeira guerra em fins dos anos 70. Além disso, o grupo empresarial responsável pelo transporte coletivo rodoviário não poupou ações para dismantelar a estação, criando de outro lado resistência por parte dos intelectuais e políticos da época, além de parte da sociedade, que buscavam junto ao Ministério Público, a tomada de iniciativa para o tombamento da estrutura remanescente da estação ferroviária, o que de fato aconteceu em 1991, com o tombamento. Muitos entraves, abandono e descaso, aconteceram, mesmo após o tombamento da estrutura. Até que em 2016, ela sofreu reforma, que mesmo assim, deixou a desejar quanto aos rigores técnicos, mas a partir de então, tenta-se dar continuidade ao processo de preservação desse patrimônio cultural (Jairo Alves Leite, 2024, informação verbal).

Alan Poncionário Arruda, vigia da estação ferroviária desde 2019, ao ser questionado sobre os principais momentos históricos relacionados à ferrovia na cidade, respondeu:

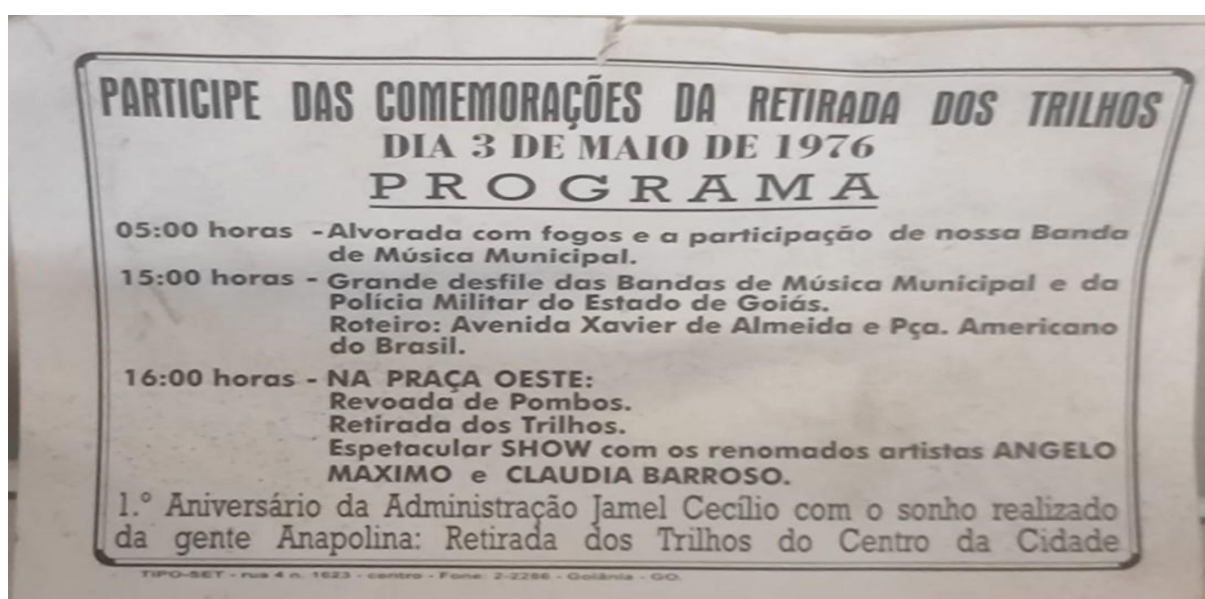
Estou em Anápolis há poucos anos. Iniciei meus trabalhos como recreador em projetos sociais da prefeitura de Anápolis e, em 2019, vim transferido para ser vigia da Estação Ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente”. O que sei da história da estação é de ouvir o Jairo contar. Quando cheguei, a estação já estava reformada, portanto, não conheço da história da cidade e dessa estação (Alan Poncionário Arruda 2024, informação verbal).

Ainda em relação à retirada dos trilhos, identifica-se um panfleto distribuído à população no final dos anos 70, observada uma programação festiva. A senhora Nilva Conceição Lemes, moradora da adjacência da estação ferroviária, com 72 anos de idade, aceitou participar do questionário proposto e relatou que:

Me lembro quando a população queria retirar os trilhos de ferro, foi no fim dos anos 70, eu tinha vinte e poucos anos. Me lembro que um acidente com um ônibus, que estragou em cima dos trilhos e matou uma criança. Isso foi o estopim para pedirem a destruição dos trilhos, e também o povo queria os ônibus, porque eram mais rápidos e se falava que eram modernos e melhor que o trem de ferro (Nilva Conceição Lemes, 2024, Informação verbal).

No dia 03 de maio de 1976, os trilhos foram retirados do centro de Anápolis-GO em meio a uma comemoração organizada, seguindo a programação no panfleto, que integra o acervo da estação, conforme se observa nas próximas imagens:

Figura 31: Panfleto divulgando a retirada dos trilhos de ferro



Fonte: Museu da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente

Figura 32: Festa da retirada dos trilhos – 03/05/1976.



Fonte: Página do Facebook da Estação Ferroviária de Anápolis, 2017.

Analisando as fotos acima, concernentes ao dia de festividades em comemoração à retirada dos trilhos da linha férrea da Estação Prefeito José Fernandes Valente, observa-se a quantidade de público presente. A organização do evento, mediante as atrações artísticas, conseguiu a adesão popular como mecanismo de divulgar ao restante da sociedade o apelo público para a retirada dos trilhos e a consequente necessidade da adesão dos atores políticos e outras autoridades da região. As atrações, iniciadas às 05h00min, foram até as 18h00min, tendo participação da banda de música municipal, desfile por ruas próximas à estação ferroviária e cantores renomados no momento, como Ângelo Máximo e Cláudia Barroso. Na foto a seguir, pode-se ver, junto aos trilhos, carros, ônibus, bicicletas, e, ao fundo, a estação ferroviária. À frente vê-se centenas de pessoas no evento festivo local.

Figura 33: Evento festivo junto à Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente: carros, ônibus e pessoas.



Fonte: Página do Facebook da Estação Ferroviária de Anápolis, 2017.

Além disso, é importante considerar os sentidos e os vínculos afetivos ligados à estação ferroviária, ou seja, analisar os depoimentos dos moradores locais que possuem memórias ligadas a esse meio de transporte. No que se refere aos sentidos

e significados da estação para os moradores e funcionários, confere-se trechos de relatos de dois moradores entrevistados:

Meu pai fazia fretes e recebia pedidos, buscava na estação e levava para os comerciantes e moradores de Anápolis. Eu ficava brincando com outras crianças. Brincamos de equilibrar nos trilhos, pique esconde no meio de tantos sacos e caixas com mercadorias. Me emocionei, vontade de chorar, me lembrei do meu pai (Lucas Apolinário de Sá, 2024, informação verbal).

Minha mãe trabalhou aqui na estação. Ela era datilógrafa, e das boas. Muitas vezes, ela me trazia para o serviço porque meu pai que era pedreiro saía para trabalhar e não tinha com quem me deixar. Me lembro que me sentia livre. Aquele tanto de gente, indo e vindo, caminhões e carroças carregando. Até que ela se aposentou e, logo depois, fiquei sabendo que queriam tirar a estação daqui (Maria de Lourdes, 2024, informação verbal).

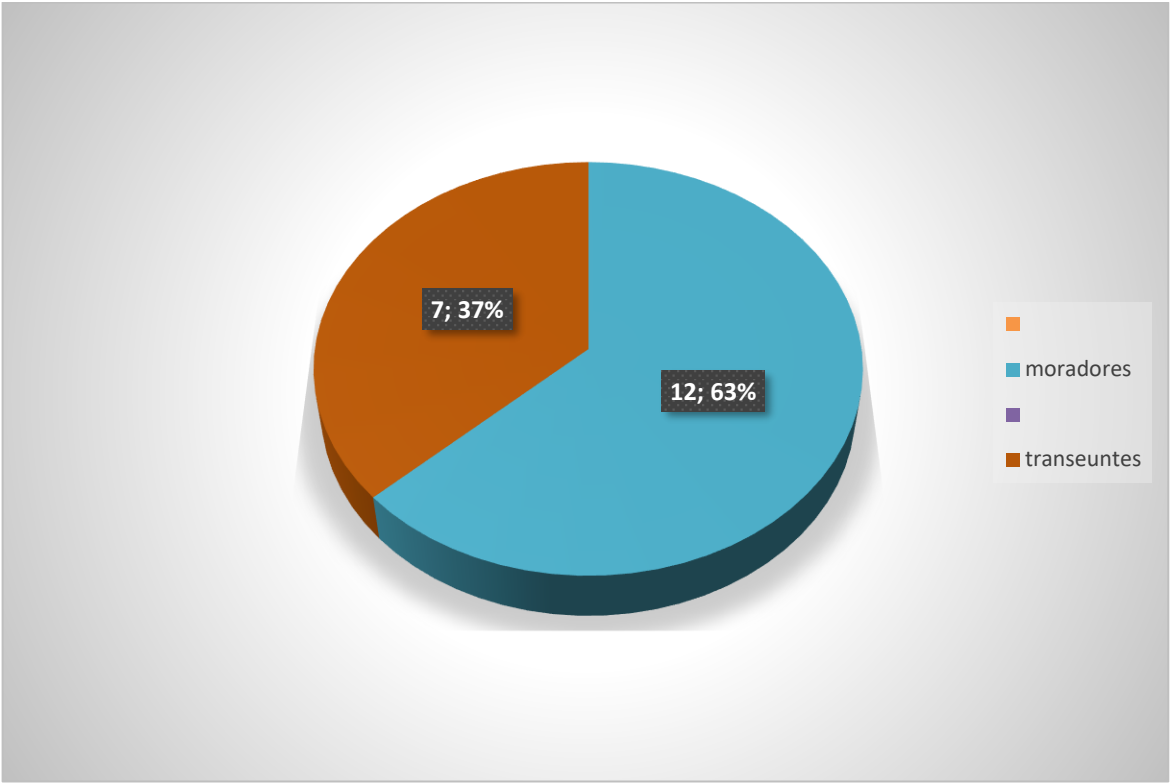
Ao aplicar o questionário, verifica-se que algumas pessoas detinham relação emotiva com a estação. São identidades que lhes foram correlatas, memórias de um tempo distante, mas revividas no momento das respostas, reavivando e sensibilizando sentimentos e sensações de décadas atrás.

Seguindo pela seara, a Estrada de Ferro Goiás pode ser compreendida enquanto duas vertentes principais: 1) os itens fixos, como os municípios e as estações; 2) os itens de fluxo, como os serviços prestados, as mercadorias, pessoas envolvidas, informações, e tantos outros fatores envoltos pelos trilhos ferroviários. A estação ferroviária tornou-se o centro das ações de modernização das cidades, modificando o dia a dia das sociedades.

As estações eram bilateralmente impactantes para a sociedade, pois, embora item fixo, representavam o fluxo intermitente de pessoas e mercadorias (Marinho e Dantas, 2017). Estações ferroviárias, como objeto de estudo nesta pesquisa, tornam-se o lugar afetivo de vivência cotidiana mediante as relações sociais.

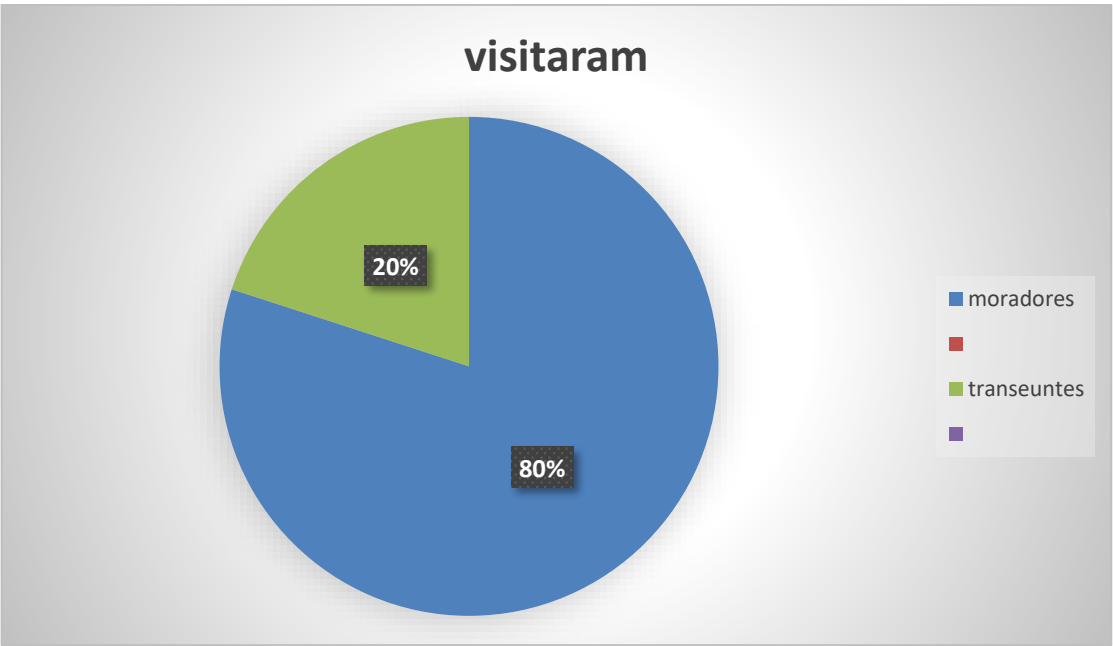
Em decorrência do dia a dia conturbado da cidade de Anápolis-Go, com seu comércio ativo, tráfego de automóveis e de pessoas, muitos acabam passando despercebidos diante da estação ferroviária, que é considerada exemplo da arquitetura do início do século XX. Em relação às entrevistas realizadas com 25 moradores e 25 transeuntes, ao serem questionados se conheciam a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente e se já tinham visitado o espaço, observa-se as seguintes respostas, conforme os gráficos a seguir:

Gráfico 1: Moradores e transeuntes que conhecem a história da Estação Ferroviária
Prefeito José Fernandes Valente



Fonte: Elaborado pelo autor, 2025.

Gráfico 2: Moradores e transeuntes que visitaram a Estação Ferroviária Prefeito
José Fernandes Valente



Fonte: Elaborado pelo autor, 2025.

As estações ferroviárias, como a de Anápolis, são monumentos históricos cujos valores são vistos em sua arquitetura, em seu patrimônio ferroviário e acervo de maquinários, além de outros apetrechos que sobreviveram ao tempo; bem como na significação para os moradores locais, que possuem memórias próprias ou transferidas por possuidores de saberes e memórias da época de soberania e imponência desse meio de transporte secular.

De acordo com os questionários aplicados aos transeuntes e moradores circunvizinhos da estação ferroviária, retirando amostra de dois entrevistados, encontra-se primeiramente a resposta acerca da importância da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente para a economia/sociedade e o desenvolvimento da região onde ela se localiza. Além disso, foi questionado sobre a relevância da estação para a vida do entrevistado ou à comunidade. Reservando amostra de 2 entrevistados em um horizonte amostral de 50 entrevistados, verifica-se que o primeiro cidadão, por nome José Benevides da Assunção (59 anos), respondeu:

Ouvi falar que a estação já foi grande e importante e que contribuiu, sim, para o que é Anápolis hoje em dia. A importância [da estação] está nas lembranças de criança, meus pais pegavam o trem para ir a Goiânia e vinham buscar, vez ou outra, encomendas, pois tinha uma ferragista. Para meus filhos e minha esposa, vejo que não dão muita importância, pois não possuem ligação com a estação (José Benevides da Assunção, 2024, Informação verbal).

Pela entrevista com Clara Constantino Sampaio (47anos), observa-se, em sua concepção, a relevância da estação para a cidade: “Falam, os antigos, que a estação trouxe riquezas para a cidade, pois movimentava mercadorias e trazia empregos e renda para a cidade” (Clara Constantino Sampaio, 2024, Informação verbal). Como resposta à questão sobre a importância do espaço em sua vida, respondeu: “Para mim não tem importância, eu mesma nunca entrei nessa estação, mas se for aberta, tenho curiosidade de conhecer” (Neiva batista de oliveira, 2024, Informação verbal).

Assim, a relevância deste estudo baseia-se no reconhecimento da estação como bem cultural ferroviário anapolino e na necessidade de análise das práticas de preservação desse patrimônio ferroviário. Apesar do seu tombamento no âmbito municipal, pela Lei nº 1824, de 03 de janeiro de 1991, observa-se que a estação vivenciou uma situação de abandono. Partindo dessa perspectiva, um dos objetivos

desta pesquisa é investigar em que medida o processo de tombamento dessa estação contribuiu para a sua preservação.

2.2 O processo de patrimonialização da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente

No caso do patrimônio de natureza material, como a estação ferroviária em estudo, o instrumento de salvaguarda é o tombamento, criado pelo Decreto Lei n. 25, de 30 de novembro de 1937 e, em 1988, reforçado pela Constituição Federal. O Decreto Lei n. 25 de 1937 versa sobre a organização da proteção do patrimônio histórico e artístico nacional e institui o tombamento como instrumento de proteção dos bens de natureza material. Assim, nota-se no artigo 4 (quarto) que:

Art. 4º O Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional possuirá quatro Livros do Tombo, nos quais serão inscritas as obras a que se refere o art. 1º desta lei, a saber: 1) no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, as coisas pertencentes às categorias de arte arqueológica, etnográfica, ameríndia e popular, e bem assim as mencionadas no § 2º do citado art. 1º. 2) no Livro do Tombo Histórico, as coisas de interesse histórico e as obras de arte histórica; 3) no Livro do Tombo das Belas Artes, as coisas de arte erudita, nacional ou estrangeira; 4) no Livro do Tombo das Artes Aplicadas, as obras que se incluírem na categoria das artes aplicadas, nacionais ou estrangeiras (Brasil, 1937).

O tombamento é compreendido como um instrumento técnico-jurídico. Segundo Rabello (2015), criado pelo Decreto-lei n. 25 de 1937, com o objetivo de estabelecer a proteção e a preservação de bens materiais públicos ou privados, que têm sentido e valor cultural para o grupo na qual estão inseridos. O processo de tombamento tem como principal proposta a conservação dos bens materiais, sejam esses móveis ou imóveis, haja vista a sua finalidade de salvaguarda. Ainda de acordo com Rabello (2015, p. 0), “tombamento é a forma pela qual o poder público seleciona coisas – bens materiais – que, por seus atributos culturais, devem ser preservadas contra mutilações e destruição; ou seja, coisas que, por serem portadoras de valor cultural, devem ser conservadas”.

Observa-se os tombamentos realizados pelo Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), entre 1937 e 1987, marcados pela ausência de estruturas relacionadas às transformações urbanas vivenciadas no Brasil durante as primeiras décadas do século XX, como as edificações ferroviárias. Outro aspecto, ainda em

relação aos tombamentos, é que atualmente têm se evoluído ao considerar o conjunto, ou seja, não se considera apenas o bem isolado, mas engloba todo o arranjo ferroviário no qual o bem está inserido (Ribeiro, 2019).

O tombamento faz o reconhecimento e visa à proteção do patrimônio cultural, podendo ser executado pela administração pública federal, estadual e municipal. As pessoas físicas e as pessoas jurídicas poderão pedir o tombamento ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, encaminhando pedido, dentro das formalidades exigidas, à Superintendência do IPHAN no estado da federação respectivo ou ao Ministério da Cultura.

O bem cultural terá tramitado em um processo administrativo, que analisará sua importância dentro das exigências e prerrogativas do órgão, tendo então a possibilidade de sofrer o tombamento. Os bens tombados estão sujeitos à fiscalização realizada pelo IPHAN para verificar suas condições de conservação e qualquer intervenção nesses bens deve ser previamente autorizada.

A Constituição Federal de 1988, nos incisos III a V do artigo 23, estabelece que a proteção do patrimônio cultural compete à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios. Acrescenta-se ao inciso IX do artigo 30 a competência dos municípios em “promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual”. (Brasil, 1988).

No contexto das discussões acerca de tombamento, e considerando o bem cultural selecionado neste estudo, observa-se, a partir da pesquisa realizada, que a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente foi tombada no âmbito municipal pela Lei nº 1824, de 03 de janeiro de 1991, onde se reconheceu e se buscou a preservação de importantes patrimônios culturais para a cidade de Anápolis- Goiás. Assim, pode-se ver no bojo do texto legal:

Lei nº 1824, de 03 de janeiro de 1991: Art. 1º Ficam os prédios onde funcionam a Cadeia Pública, IML e onde funciona a Polícia Técnica (Rua 14 de Julho); **a Estação Ferroviária (Praça Americano do Brasil)**; os prédios onde funcionam o Fórum (Praça Bom Jesus) e Museu (Rua Coronel Batista), **considerados como parte integrante do Patrimônio Histórico Municipal**. Art. 2º Em consequência desta Lei, ficam inalienáveis esses quatro (04) imóveis de propriedade do Município, na mesma forma como ficam proibida a destruição, a demolição ou a mutilação dos seus prédios e demais instalações. Art. 3º Fica o Chefe do Executivo Municipal autorizado a criar órgão municipal encarregado de registrar e fiscalizar nos termos do Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937 e outras Leis pertinentes, estes tombamentos de bens de interesse do Patrimônio

Histórico Municipal. Art. 4º Revogadas as disposições em contrário, esta Lei entra em vigor na data de sua publicação. Prefeitura municipal de Anápolis, em 03 de janeiro de 1991 (Lei nº 1824, 1991, grifos nossos).

Verifica-se que a Lei de Tombamento contemplou mais de um patrimônio cultural, sendo visto a cadeia pública, o IML, a estação ferroviária, o antigo prédio do Fórum e o museu. Observa-se, no texto da Lei, a proibição de destruir, demolir ou mutilar o patrimônio cultural, dando início a políticas públicas, nem sempre tempestivas ou adequadas para fins da preservação e conservação do patrimônio. Vê-se ainda as referências às normativas pertinentes ao tombamento, impondo a criação de órgão municipal para fiscalização e registro.

A Lei nº 1824, de 03 de janeiro de 1991, determinou o tombamento de prédios históricos para a cidade de Anápolis, ou seja, onde funcionam a cadeia pública, IML, a polícia técnica, a estação ferroviária, o fórum e o museu.

Além disso, no documento foi ressaltada a importância de adotar providências para proteção da integridade dos itens: “Art. 2º Em consequência desta Lei, ficam inalienáveis esses quatro (04) imóveis de propriedade do Município, na mesma forma como ficam proibida a destruição, a demolição ou a mutilação dos seus prédios e demais instalações” (Lei nº 1824 de 1991).

Do mesmo modo, destaca-se a criação da entidade pública, Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural de Anápolis (COMPHICA), com o mister de curar e preservar este acervo tombado: “Art. 3º Fica o Chefe do Executivo Municipal autorizado a criar órgão municipal encarregado de registrar e fiscalizar, nos termos do Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, e outras Leis pertinentes, estes tombamentos de bens de interesse do Patrimônio Histórico Municipal” (Lei nº 1824, 1991).

Em 2007, foi criado o Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural de Anápolis (COMPHICA), ligado diretamente à Secretaria de Municipal de Cultura. Ele é responsável pelos procedimentos técnicos relacionados ao processo administrativo de tombamento de patrimônio cultural, que, no caso, é um bem imóvel. O processo de tombamento parte de projeto de lei do legislativo municipal, via lei ordinária, com a aprovação do legislativo e sanção pelo poder executivo.

Diante das entrevistas realizadas com os moradores vizinhos à estação ferroviária, foi proposta a eles a questão acerca da importância de se preservar itens

históricos e culturais. Entre os 25 entrevistados e vizinhos à estação ferroviária, compreende-se as seguintes respostas, conforme o gráfico abaixo:

Gráfico 3: Opinião dos entrevistados sobre a importância em preservar itens históricos e culturais, como a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente .



Fonte: Elaborado pelo autor, 2025.

Fazendo a análise do gráfico acima, pode-se perceber que, entre os 25 entrevistados, 18 responderam sim, concordando com a importância da preservação dos bens culturais, como a estação ferroviária. Além desses, 4 pessoas disseram não e 3 pessoas não souberam responder. Compreende-se, assim, a necessidade de preservar itens históricos e culturais, como a estação ferroviária de Anápolis.

Além do tombamento em âmbito municipal da estação, em 1991, houve posteriormente a utilização desse instrumento de salvaguarda para proteção da Subestação Ferroviária General Curado. Ou seja, no mês de julho de 2015, através de projeto de lei municipal, deu-se a patrimonialização da Estação Ferroviária General Curado, assim como da casa do chefe desse lugar, dando essa lei proteção nos seguintes dizeres:

Art. 1º Fica considerado como parte integrante do Patrimônio Histórico e Cultural do Município de Anápolis a Estação Ferroviária General Curado e a casa do Chefe da Estação, situadas no DAIA.

Art. 2 - A estação, a casa do chefe e seus componentes ficam protegidos de forma especial, sendo proibidas sua alienação, destruição, demolição ou mutilação.

Art. 3 – Fica o Chefe do Poder Executivo, autorizado a promover, em órgão próprio, o registro e a fiscalização deste tombamento de bem de interesse do patrimônio Histórico do Município de Anápolis, de conformidade com o Decreto Lei n. 25, de 30 de Novembro de 1937. (Lei 3.803, 2015).

Assim, identifica-se no texto legal a normativa para a preservação desses bens culturais, que são contemporâneos à Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, compondo a história e estilos de construção e perfazendo décadas de atuação social.

Na justificativa da referida Lei de Tombamento, é feita referência à Lei nº 11.483, de 2007, que trata do patrimônio ferroviário brasileiro, onde se designa o IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, como responsável pela salvaguarda desses bens culturais. Em seguida, ainda na justificativa, a lei faz menção à Portaria nº 407/2010, que estabelece a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário Brasileiro. Assim, em referência à Lei de Tombamento dessa estação, transcreve-se abaixo, conforme o texto legal original, que aduz o art. 9º da referida Lei nº 11.483/2007:

Segundo o Art. 9º da Lei n.11.483 de 2007, todos os bens móveis e imóveis, da extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA), de valor artístico, histórico e cultural, são recebidos e administrados pelo IPHAN, responsável por sua guarda e manutenção. Além disso, registre-se ainda a responsabilidade do Instituto pela preservação e difusão da memória ferroviária. Assim sendo, o IPHAN inventariou em torno de 6.000 itens. Em 2010, o IPHAN, por meio da Portaria n. 407/2010, estabeleceu a criação de um novo instrumento de proteção - a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. Nessa lista incluem-se estações, galpões, postos médicos, pontes e caixas d'água, entre outros (Lei 3.803, 2015).

É preciso observar a questão derivada do entendimento de competências sobre o patrimônio ferroviário brasileiro. Verifica-se no artigo 9 da Lei nº 11.483/2007 o seguinte entendimento: “Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - PHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção” (Lei nº 11.483, 2007). Assim, também se constata no artigo 14 da referida:

Art. 14 Sem prejuízo do disposto no art. 13 desta Lei, os imóveis não operacionais oriundos da extinta RFFSA também poderão ser alienados diretamente: (Redação dada pela Lei nº 14.474, de 2022): a) aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios. Sendo assim, havendo o interesse bilateral destes dois níveis de poder público, teremos a possibilidade da transferência patrimonial entre as entidades públicas, vinculadas (Lei 11.483, 2007).

A Lei de Tombamento traz em seu texto a justificativa da importância de tomba o bem cultural e a necessidade de sua preservação, conforme pode ser visto no trecho retirado desse documento legal, onde, ao descrever a importância da subestação e também a casa do chefe da estação, é ressaltado que

teve também uma grande movimentação de carga e descarga de mercadorias, além de passageiros que aqui aportavam ou se dirigiam a outras cidades, contribuindo assim com um papel muito importante no desenvolvimento do nosso município. Mas esquecida, encontra-se praticamente abandonada (Lei 3.803, 2015).

Por fim, a Lei de Tombamento reconhece a importância das estruturas ferroviárias para a progressão econômica da cidade de Anápolis, apontando também a situação de abandono, na tentativa de protegê-la para a sociedade.

2.2.1 A reforma da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente

No estudo acerca da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, nota-se que o tombamento não é garantia de conservação do bem, muito menos de reconhecimento do seu valor. Com base no Decreto Lei nº 25 de 1937, consta no capítulo sobre “Os efeitos do tombamento”, artigo 17 e 18, o seguinte:

Art. 17. As coisas tombadas não poderão, em caso nenhum ser destruídas, demolidas ou mutiladas, nem, sem prévia autorização especial do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa de cinquenta por cento do dano causado.

Art. 18. Sem prévia autorização do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, não se poderá, na vizinhança da coisa tombada, fazer construção que lhe impeça ou reduza a visibilidade, nem nela colocar anúncios ou cartazes, sob pena de ser mandada destruir a obra ou retirar o objeto, impondo-se neste caso a multa de cinquenta por cento do valor do mesmo objeto (Brasil, 1937).

No entanto, diante da estação em estudo, observa-se que o processo de tombamento não garantiu a proteção do bem, sobretudo, em relação ao artigo 18 do Decreto Lei nº 25 de 1937, o qual institui a proibição de realizar qualquer tipo de construção próximo ao bem tombado que diminua a sua visibilidade. A guisa de exemplo, houve a construção de um terminal rodoviário em volta da estação, em 1988 (Terminal 1) e em 1998 (Terminal 2), ou seja, sete anos após a lei do seu tombamento, a construção do terminal 2 obstruiu toda a fachada da estação completamente abandonada. Em relação à preservação do espaço da estação e considerando o tombamento em 1991, o Sr. Jairo Leite relata

A gente deu entrada no Ministério Público reivindicando o espaço que seja preservado, pois ele já era tombado desde 1991. O Terminal 1 foi feito em 1988, no final da década de 80 e o Terminal 2 foi feito já na década de 90. Por isso conseguimos na justiça retirar parte do terminal. Então é um lugar central, onde pode atender a população, o passante, o visitante, é um lugar onde possa estacionar o ônibus escolar na frente, receber tanto escola do ensino fundamental, primeira, segunda, ensino médio, ensino superior e visitantes em geral, como também turistas que chegam à cidade. Poder contemplar um pouco da memória do município de Anápolis (Jairo Alves Leite, 2025, informação verbal).

Figura 34: Construção do Terminal Rodoviário II – 1998



Fonte: Página do Facebook da Estação Ferroviária de Anápolis, 2017.

Percebe-se que houve um abandono de um patrimônio histórico, que, além disso, passou-se por cima de uma lei de tombamento de um dos principais prédios históricos da cidade, não havendo nenhum impedimento da própria Prefeitura Municipal. Assim, a estação, objeto de estudo desta pesquisa, permaneceu por anos em péssimo estado de conservação e com sua bela fachada em arquitetura Art Déco ocultada pelo Terminal Urbano de Ônibus. Nas fotos a seguir, de 2008, visualiza-se a Estação ferroviária Prefeito José Fernandes Valente abandonada e, ao seu fundo, cobrindo toda a frente, encontra-se o terminal rodoviário urbano.

Figura 35: A Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente e, ao fundo, o terminal urbano – 2008



Fonte: pagina internet sobre a Estação e sua reforma em 2015/16

Na foto a seguir, de 2024, observa-se a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente e, ao seu lado, está o terminal rodoviário urbano (é a estrutura na cor azul a esquerda da foto).

Figura 36: Estação Ferroviária e Terminal Rodoviário Urbano



Fonte: Acervo do autor, 2024.

Somente em 2016, após ampla reforma, a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente ressurgiu na paisagem do Centro de Anápolis-GO sob os constantes ataques daqueles que alardeavam a necessidade da demolição do espaço em nome do progresso e crescimento econômico. Assim, após o travar de verdadeira batalha jurídica e de polarização social dos contra a estação e daqueles a favor, venceu o bom senso de que ela deveria ser restaurada e parte do terminal rodoviário urbano deveria ser demolido.

Pelas fotos a seguir que retratam a estação em período anterior à reforma, encontra-se o cenário de abandono e descaso, onde se percebe a falta de interesse do seu restauro até a tomada de atitude e efetiva reforma em 2015. Observa-se o mato dentro da instalação, as infiltrações diversas pelas paredes, a pintura descascando e deteriorada, assim como partes de madeira e outras com desgastes ou apodrecimento parcial.

Figura 37: Situação de abandono antes da reforma



Fonte: Caixeta Silva, 2019, p. 147.

Em três de junho de 2015, houve uma audiência de conciliação, via sistema judiciário local, pela vara de Fazenda pública, onde, além do magistrado, representante do Ministério Público, procurador geral e procuradora do Município de Anápolis-GO, compareceram também o diretor de transportes da CMTT, representante da TCA, advogados, diretor da indústria e comércio local, secretário de cultura do município, visando discutir sobre o processo de restauração da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente.

Conforme a transcrição da ata, logo a seguir, observa-se as determinações do Juiz quanto à estação: o magistrado questionou as partes acerca da evolução do cronograma consensual definido em audiência pública anterior, onde se deliberou pela licitação da empresa responsável pela demolição do terminal rodoviário, o que se sedimentou com o aditivo para prorrogação de prazo e conclusão até o dia 10 de julho de 2015.

Na audiência foram relatadas, pelas partes, as inconveniências e as dificuldades de acesso dos passageiros ao terminal rodoviário por conta do fechamento de parte do terminal. Sobre isso, ressalta-se que o Ministério Público e a TCA comunicaram sobre a situação, destacando que os passageiros “estão enfrentando atualmente dificuldade de acesso ao terminal 1, através da única entrada que restou após o fechamento do antigo terminal 2, em razão da instalação de parte do comércio formal e informal na entrada do prédio restante” (Ata de Audiência e Conciliação, 2015).

Além disso, a empresa de transporte solicitou medidas para melhorar a fluidez do trânsito junto à estação e sequencialmente o Ministério público pediu posição sobre o cronograma da revitalização da estação e da necessidade de proteger o patrimônio, com a colocação de tapumes, conforme extraído do documento:

O Ministério Público solicitou ainda posição sobre o cronograma, que será proposto pelo município para iniciar a obra final de revitalização da estação Ferroviária e, ainda, cobrou a necessidade de se proteger o patrimônio histórico mediante a colocação de tapumes que impeçam a invasão do prédio (Ata de Audiência e Conciliação, 2015).

Assim, pelo compromisso dos participantes, consolidaram-se os prazos e assumiram-se compromissos para dar cumprimento ao decidido e revitalizar o cronograma para a reforma da estrutura da estação ferroviária, que aconteceu em julho de 2015, com a entrega da reforma no ano seguinte.

A restauração do prédio da antiga estação teve a O.S.¹⁹ assinada em 27 de novembro de 2015, após Convênio nº 801483/2014, tendo como concedente o Ministério da Justiça por intermédio da Secretaria Nacional do Consumidor. O Município de Anápolis conseguiu uma verba do Fundo de Defesa de Direitos Difusos

¹⁹ O.S.: Ordem de Serviço, Comando da Administração Pública, para contagem de prazo do contrato e início dos atos de fiscalização.

no valor de R\$ 400.516,16, com uma contrapartida inicial de R\$ 49.301,04, totalizando R\$ 449.817,20 para abertura de edital de licitação e a realização do restauro.

O procedimento licitatório ocorreu e foi homologado, dando como vencedor a D&M Construtora LTDA²⁰ sob a modalidade tomada de preços (Licitação nº 015/2015, pela Secretaria Municipal de Cultura).

Pode-se observar, em Ofício de número 023/16 da Coordenação Técnica do IPHAN de Goiás, trecho que suscitou preocupação devido à falta de qualificação técnica da empresa contratada para a reforma da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, onde foi solicitado, pela então coordenação do IPHAN, o envio dos documentos relacionados à reforma

Conforme acordado nas reuniões ocorridas com vistas às ações coordenadas pela preservação do patrimônio ferroviário em Goiás, e em atenção ao Ofício nº 546/2015-1S'PJ, informamos que, em 12/01/2016, a técnica Arquiteta e Urbanista Dafne Marques Mendonça, deste IPHAN-GO, esteve presente em reunião agendada pela Secretaria Municipal de Cultura, com a participação dos representantes da empresa D&M Construtora, tal como registrado na Informação Técnica — IT nº 002/MG, anexo.

Registramos nossa preocupação com a (ausência de) comprovação da qualificação técnica da Contratada, assim como reiteramos que nos sejam remetidas as peças gráficas (projetos), técnicas (caderno de especificações técnicas e de encargos, memorial descritivo, planilha orçamentária de referência e cronograma físico-financeiro) e documentos contratuais pertinentes (equipe técnica designada pela Contratada e planilha orçamentária contratada) para maior eficiência no nosso acompanhamento (Relatório técnico IPHAN, 2016, p.1).

Além disso, no documento de Informação Técnica n. 002/16, em anexo ao termo da audiência de conciliação, verifica-se a justificativa e preocupação pela parcial participação do IPHAN junto ao processo de reforma da estação ferroviária, pois não foi convocado para participar do processo de licitação pública, contratação da empresa responsável, tendo apenas participação colaborativa. Portanto, compreende-se que não houve a preocupação com os rigores técnicos no desenvolvimento da restauração do local, sendo feita, muito provavelmente, mera reforma superficial e apressada, o que é preocupante. Conforme o trecho do Ofício, a preocupação do responsável técnico com o desenvolvimento das obras da estação:

²⁰ Informações atuais sobre a construtora não trazem certeza se ainda está em atividade, mas existe uma construtora com a mesma denominação em atividade no Estado do Maranhão.

O IPHAN não teve participação na elaboração do edital e da licitação, sendo que o papel deste Instituto no processo é apenas colaborativo. A possibilidade de acesso a documentação referente ao certame foi posterior, sendo que, não houve, até o momento, acesso ao edital publicado, planilhas e projeto básico (apesar de solicitado através do Ofício 521/15/Coord.Tec./IPHAN/GO, de 27/11/2015), apenas ao documento em A4 que se intitula 'Projeto Básico de Conservação e Restauração da Estação Ferroviária — Etapa I: Mapeamento de danos, patologias e zecupeiação da cobertura" elaborado pela Atempo Preservação e Restauo, enviado ao IPHAN pelo Sr. Tizaiio Mamede à Coordenação Técnica do IPHAN/GO, através de email do Museu Histórico de Anápolis. Este relatório não apresenta data. O valor final para execução dos serviços constante nele é de R\$399.835,49, valor considerado baixo hoje para os serviços propostos, dada a experiência desse órgão em obras de restauração. Os serviços a serem realizados relacionados neste documento são: testes e ensaios laboratoriais e "in loco"; demolições e desmontagens; coberturas e beirais; pisos e contrapisos; revestimentos e paredes e tetos; esquadrias; pinturas; vidros e assemelhados; impermeabilizações e imunizações. Em busca na internet foi encontrado o valor de R\$538.878,49 referente a essa licitação e edital que listava os serviços elencados acima e duas pranchas de levantamento do edifício, mas não se sabe se houve alguma retificação de documentação e planilhas para o certame final, assim como qual foi a proposta apresentada pelo escritório vencedor. Na visita a obra de 12/01/2016 foram relatadas pela empresa algumas alterações no proposto no documento A4 que tínhamos conhecimento (Relatório técnico do IPHAN, 2016, p.2).

Assim, a entidade responsável manifesta a importância do rigor técnico e qualificação para a restauração da estação e reconhece a importância do patrimônio cultural da estação ferroviária. Entretanto, não foi fator impeditivo para a continuidade do processo, concluindo e entregando a obra em 2016. Segue abaixo o texto técnico do IPHAN e sua nítida preocupação com a restauração feita por agente sem a qualificação necessária.

Com relação ao edifício, trata-se de uma arquitetura eclética de grande relevância histórica e cultural para o município e estado, além de fazer parte dos espólios da antiga RFFSA, patrimônio valorado pela União. A edificação apresenta detalhes construtivos significativos, tais como, as esquadrias em madeira, os pisos em ladrilho hidráulico decorado, a estrutura metálica que marca o acesso, os forros decorados com estrutura de madeira e estuque, entre outros, sendo estes elementos típicos do ecletismo e que exigem técnicas restaurativas específicas. Como a ação a ser conduzida é restaurativa conforme explicitado no título do edital de licitação da obra em questão, somada a inegável relevância do bem, é imprescindível que a empresa a realizar a operação tenha comprovada capacidade técnica compatível com o objeto licitado. No caso de uma licitação realizada apenas com o projeto básico, é necessária a elaboração de projetos executivos e complementares, sendo que deve ser observado a capacidade técnica

da empresa para tal. O projeto executivo irá indicar especificamente a ação a ser tomada em cada etapa de trabalho, indicando os pontos, a metodologia e os procedimentos a serem realizados, de modo detalhado. Ensaios laboratoriais, prospecções e pesquisa históricas são itens integrantes de qualquer obra de restauração, pois dão subsídios ao projeto. Dessa forma, o escritório a realizar os serviços deve ser capaz de realizar o proposto, comprovando sua capacidade através de acervo técnico específico e certificado. O IPHAN adota este critério de forma rigorosa em suas licitações, pois uma empresa não plenamente habilitada pode incorrer em danos grosseiros, além de ter a oportunidade de receber certificação técnica após a realização de serviços não completamente comprometidos com os critérios da boa intervenção em bens tombados. Observando rapidamente o acervo da empresa D&M, disponível no canteiro, não foram identificadas obras de caráter similar ao em tela, questão esta apontada ao fiscal da obra (Relatório técnico IPHAN, 2016, p.3).

No documento, consta ainda que, durante a visita do IPHAN, foi ressaltada a responsabilidade de se intervir em bem tombado e, do mesmo modo, destacou-se a necessidade de se ter projetos executivos para pautar as ações. Além disso, informa, em relação à empresa contratada, que houve o papel colaborativo do IPHAN, considerando os critérios para a execução de técnica de restauração e não decisório. “Ao IPHAN não cabe elaborar projetos, aröcular procedimentos administradvos e de gerência da obra on legitimar decisões tomadas antes do convite do IPHAN ao processo” (Relatório Técnico IPHAN, 2016, p.3).

A reforma da estação ferroviária, conforme relatado pelos documentos já analisados, e também através do trabalho da pesquisadora Ana Carolina Caixeta (2019), averigua-se a descrição da busca pela reforma da estação ferroviária e a crítica e fiscalização técnica para se alcançar um resultado mais satisfatório, dentro dos limites da falta de qualificação técnica da empresa contratada e pela escassez de recursos financeiros, mas, ao fim, alcançou, segundo a autora, um resultado satisfatório.

Com a conclusão de tais procedimentos, em 29 de novembro de 2016, a obra foi entregue, ocasião em que o Termo de Recebimento Definitivo de Obra Pública foi assinado. No entanto, o caminho até a sua finalização não foi fácil, e muitas decisões de projeto tiveram que ser tomadas com agilidade para vencer o tempo curto e a verba limitada.

Figura 38: Sequência do período de reforma da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente.



Fonte: Museu histórico de Anápolis.

Assim, após a reforma²¹ da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, no ano de 2016, a luta por recursos para seguir com a preservação e conservação do lugar continua, pois os usos sociais esbarram-se nas decisões de políticas públicas direcionadas ao prisma de projetos, efetivando novos usos a contribuir como forma de um processo de educação patrimonial na contínua busca pela manutenção desse patrimônio ferroviário.

Entre 2017 e 2024, o Sr. Jairo Leite enquanto coordenador do Museu Histórico e da Estação Ferroviária conseguiu verbas para realizar novas reformas na Estação.

Eu, enquanto historiador, lutando com o Instituto²² Jan Magalinsky²³, o que tenho feito? No ano passado, eu consegui viabilizar junto a prefeitura a gestão passada 300.000 pra dar uma manutenção no museu. A gente foi vencedor no final do ano. Só que era pra ter começado a obra aqui em janeiro de 2025. Com essa mudança de gestão, atrasou muita coisa. Eu quero entregar a obra nesse semestre,

²¹ As demais estações ferroviárias que compõem a linha para a estação Prefeito José Fernandes Valente sofreram reforma, principalmente, após sua patrimonialização.

²² O Instituto de Patrimônio Histórico e Cultural Professor Jan Magalinsky é uma organização sem fins lucrativos, fundado em 2016 pelo Sr. Jairo Leite e a partir da doação do acervo pessoal do professor Jan Malinsky que abriga várias seções com exposições: A história da casa JK em Anápolis, A história das atrizes americanas em Anápolis, Exposição Numismática do Bicentenário da Independência, Deslocados de guerra em Anápolis, etc. Disponível em: <<https://institutojan.com.br/>>

²³ Jan Magalinsky é um polonês, deslocado da Segunda Guerra Mundial, nasceu em 1935 e veio para o Brasil em 1949 junto com a família se estabelecendo em Anápolis. Em 1971, foi um dos idealizadores e membro da Comissão Organizadora responsável pela criação do Museu Histórico de Anápolis Alderico Borges de Carvalho.

no máximo. Ali, início de dezembro a gente vai estar com a exposição pronta aqui. A Estação Ferroviária é um sonho meu enquanto lutador desde 2005, 2006, 2007, né? Eu desenvolvi vários projetos lá e tudo é um sonho meu. Fazer o Museu dos Imigrantes e Ferroviários. Porém, com essas mudanças de gestão e por ser um prédio com responsabilidade da prefeitura e quando eu estou trabalhando para a prefeitura, eu avanço em alguma coisa lá. Agora nós conseguimos finalizar no final do ano as portas, janelas, né? O madeiramento ficou maravilhoso, ficou muito legal, né? E. Aí, no caso, a nova gestão pegou. Colocou uns quadros antigos que tinham aqui de patrimônio lá e tem uma pessoa que fez um projeto menor de quadros em aquarelas pequenos sobre patrimônio, colocou lá. Mas o meu acervo, que é do Instituto, eu retirei por conta (Jairo Alves Leite, 2025, informação verbal).

É fato que o processo de patrimonialização da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, por seu tombamento pela Lei nº 1824, de 03 de janeiro de 1991, foi preponderante para a sua salvaguarda. Contudo, se não fosse a luta categorizada de intelectuais, advogados, promotores de justiça, artistas, arquitetos e parte da população da região, muito provavelmente a estrutura do local teria sucumbido frente aos interesses dos empresários de transporte rodoviário.

A Lei de Tombamento da estrutura da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, veio com menções explícitas de proteger esse bem cultural. Entre as medidas estão a inalienação dos bens tombados, assim como a proibição da destruição, demolição e mutilação dos seus prédios, trazendo a expectativa da manutenção desses itens. Nesse sentido, verifica-se a determinação da criação da entidade pública responsável pela tutela do bem ferroviário.

De fato, a lei, em seu conteúdo, trouxe as previsões, porém, letárgicas e inoperantes. Somente com a quebra da inércia do Ministério Público, com vistas a efetivar a preservação desses bens, deu-se o primeiro passo em direção às reformas e medidas cabíveis e precisa pensar em usos sociais do espaço pela comunidade.

2.3 Usos sociais

Ao se pensar nos usos sociais das estações ferroviárias, um amplo leque de possibilidades abre-se, integrando o espaço a outras atividades que possam atender ao público e, ao mesmo tempo, abordar a história do patrimônio ferroviário. Lucina Ferreira Matos (2020) analisa o processo de criação de “Centros de Preservação da

História Ferroviária” realizado pela RFFSA. Além de propagar a história das ferrovias, esses centros contribuem para disseminar uma cultura direcionada à preservação ferroviária, em que no processo de rememoração há a escolha de “objetos, personagens, datas, monumentos, paisagens culturais e, também, pela apropriação do território” (Matos, 2020, p., visando à construção de uma memória coletiva acerca do patrimônio ferroviário).

Os centros tinham a configuração de complexos com multiespaços, dispondo bens móveis, materiais rodantes, documentos e demais objetos. Estavam implantados em edificações ferroviárias, cuja arquitetura também servia à contemplação. Poderiam ser compostos por núcleos museológicos, bibliotecas, fototecas e arquivos históricos no mínimo. Alguns possuíam espaços para lazer, restaurantes, áreas externas – jardins e lojas de suvenires. Poderiam compor narrativas históricas apresentando a origem do transporte ferroviário de forma universal ou restringindo ao universo nacional, porém era recomendado retratar a história ferroviária local (Matos, 2020, p.6).

A respeito dos usos sociais da Estação Prefeito José Fernandes Valente, houve a implantação de um museu ferroviário, que funcionou entre 2019 e 2023. Considerando o objetivo de uso social do espaço, a criação do museu propiciava um aumento do público, sobretudo, da comunidade escolar que visitava o lugar para conhecer mais sobre a sua história. A preservação do patrimônio ferroviário exige uma abordagem integrada, que envolva não apenas a conservação de estruturas físicas, mas também a valorização dos aspectos imateriais associados às ferrovias, o que inclui a documentação de histórias orais, a organização de exposições e eventos culturais e a promoção de atividades educativas que sensibilizem a população para a importância desse bem histórico e cultural.

A reutilização, que consiste em reintegrar um edifício desativado a um uso normal, subtraí-lo a um destino de museu, é certamente a forma mais paradoxal, audaciosa e difícil da valorização do patrimônio. [...] o monumento é assim poupado aos riscos do desuso para ser exposto ao desgaste e usurpações do uso: dar-lhe uma nova destinação é uma operação difícil e complexa, que não deve se basear apenas em uma homologia com sua destinação original. Ela deve, antes de mais nada, levar em conta o estado material do edifício, o que requer uma avaliação do fluxo dos usuários potenciais (CHOAY, 2001, p. 219).

Após o período de 2011 e 2016 em que não atuava mais na prefeitura de Anápolis, o Sr. Jairo Leite retornou como funcionário comissionado, ocupando o cargo de coordenador do museu histórico e estação ferroviária de Anápolis (2017 a 2024). Em seu relato, destaca alguns benefícios relacionados à estação conseguido em sua gestão:

E eu consegui avançar alguns projetos enquanto funcionário comissionado, consegui pela prefeitura municipal a construção de banheiros com acessibilidade na área externa ao prédio da estação ferroviária, não agredindo a arquitetura, a estrutura física daquele prédio. Na parte interna adequamos um pequeno espaço para fazer a copa para funcionários e isso foi pago pela prefeitura. E algumas adequações na minha gestão, eu consegui, por exemplo, a correção de um muro ali na parte interna próximo à plataforma de embarque e desembarque. O fundo de comércios que estão ali dentro do terminal urbano, a gente conseguiu junto ao URBAN a correção desse muro, reboco, e o feitiço do muro e reboco, onde nós fizemos um painel que eu idealizei e passei para um artista plástico, a idealização minha como historiador. [...] E outros projetos, o calçamento na frente da estação, na lateral com a floreira, um gradil, tudo foi bancado pela nova companhia de ônibus, a Urban, em parceria com eles. Eu, em nome do COMPHICA, que é o Conselho Municipal, realizamos essa parceria e foi feito um grande serviço ali pela Urban (Jairo Alves Leite, 2025, informação verbal).

Uma das medidas adotadas pelo Sr. Jairo Leite foi a criação na estação de um painel cultural inspirado em fotografias da década de 1930 que retratam a inauguração da Estação Ferroviária e o primeiro trem na cidade de Anápolis, conforme observa-se em suas palavras e também nas fotografias a seguir:

o primeiro trem que chegou na cidade no dia 14 de julho de 1935, a Eu recriei ali imagens presentes em fotografias da década de 30 [...] a antiga casa do chefe da estação que ficava ali de frente à plataforma de embarque e desembarque do trem, que foi destruída pela companhia urbana de ônibus, que era a TCA, para fazer o terminal 1. E as pessoas que estão ali, os carros, em outra foto também, que estava presente numa foto no dia 7 de setembro de 1935, que era o dia da inauguração. Então, é uma composição do que não existe mais, a locomotiva, a antiga casa do chefe da estação, as pessoas que estavam no dia da inauguração, há 90 anos atrás. Então, esse painel, além de ser um painel cultural, que teve o artista Valdisson, que realizou, teve a parte histórica, sob curadoria minha, como historiador Urban (Jairo Alves Leite, 2025, informação verbal).

Figura 39: Painel cultural – Estação Ferroviária



Fonte: Acervo do autor, 2024.

Além disso, é essencial que as políticas de preservação sejam inclusivas e participativas, envolvendo as comunidades locais no processo de tomada de decisão. A transformação de antigas estações ferroviárias em centros culturais, museus ou espaços de convivência comunitária é um exemplo de como o patrimônio ferroviário pode ser revitalizado e integrado à vida contemporânea. Assim, o museu com itens ferroviários permaneceu aberto a visitas do início de 2019 até fins de 2023.

2.3.1 A Estação Ferroviária de Anápolis e seu acervo

No período de 2019 a 2023, a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente recebia a comunidade interessada, estudantes da cidade de Anápolis e demais pessoas que se identificam com a história e com o acervo ferroviário acolhido e preservado. A Prefeitura de Anápolis, por meio da Secretaria de Cultura, garante uma viagem no tempo pelos trilhos da história e das memórias daqueles que testemunharam o dia a dia do sistema ferroviário e repassaram para seus descendentes, ou que por curiosidade ou interesse outro, visitam as instalações.

Figura 40: Visita de comunidade escolar à estação ferroviária - 2022



Fonte: Site da Prefeitura de Anápolis – autoria da foto: Tathy Serbeto

Acima, observa-se a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente em dia de visita pública de escola da região, onde as crianças acompanhadas de seus professores recebiam as explanações do Professor Jairo Leite, que falava sobre a história do patrimônio. Além disso, explicava sobre o acervo do museu e peculiaridades relacionadas à história de sua construção em 1933/34, inauguração em 1935, retirada dos trilhos em 1976, seus usos posteriores, bem como a grande reforma de 2015/16.

Segundo Jairo Leite, responsável pela estação ferroviária (2017-2024), e quem ministra o processo de educação patrimonial no local, em entrevista ao jornal Impresso, edição do dia 05/09/2022, relata que:

O prédio denominado Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente foi restaurado nos seus moldes originais, mostrando toda sua importância e seu valor histórico e estético para a comunidade anapolina”, destaca Jairo Alves Leite, que teve papel fundamental para a devolução à população da edificação histórica. Atualmente a Estação Ferroviária tem demonstrado grande potencial turístico. Jairo Leite atua hoje na Gerência de Turismo da Secretaria Municipal de Indústria, Comércio, Inovação, Trabalho, Turismo e Agricultura, e conta que as visitas guiadas são cada vez mais frequentes. (Jornal impresso, 2022, p. 2).

Nas visitas, a abordagem centra-se principalmente no estudo da arquitetura da estação ferroviária, onde, em sua lateral para a praça Americano do Brasil, encontra-se a entrada original, com o hall e sala de espera. No espaço, é relatado sobre a torre do relógio e o mosaico no hall de entrada.

À direita da entrada, encontra-se os banheiros feitos, por último, para atender aos visitantes e, à esquerda, estão as antigas bilheterias, duas salas da administração ferroviária à época. Seguindo à esquerda, tem-se o espaço registrado pela figura acima, que consiste no antigo embarque e desembarque da estação e, à direita, o galpão das cargas, identificado o acervo ferroviário da estação e onde as visitas e o processo de educação patrimonial concretiza-se.

Figura 41: Espaço da estação utilizado na recepção do público



Fonte: Acervo do autor, 2024.

De acordo com o Historiador Jairo Leite, os alunos da cidade de Anápolis e cidades vizinhas deslocavam-se para conhecer a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente . Do mesmo modo, um público diverso da comunidade escolar podia visitar o acervo e recebia orientações. Acima, observa-se o que sobrou do pátio de embarque e desembarque da estação ferroviária, à direita, e, ao fundo, está o galpão onde eram ministradas as aulas de educação patrimonial, bem como ficavam exposto o acervo da estação.


Em entrevista para esta pesquisa, o Sr. Jairo Leite explicou em detalhes a constituição do acervo museológico local, ressaltando que parte dele é pessoal, ou seja, foi doado pelo Historiador (cite exemplos). Os demais objetos foram inseridos a partir de doação durante as duas últimas décadas. O Sr. Jairo relata a intenção de utilizar o espaço da estação ferroviária para atividades diversas, entre elas, um processo de educação patrimonial. O Historiador resolveu ceder seus itens ferroviários para expor no antigo galpão de cargas da estação, convertendo-o em museu provisório. “O acervo que estava no museu e que era visitado por alguns anos, era composto de peças adquiridas por mim, ou doadas para minha pessoa, por mais de uma década.” (Jairo Leite, 2024, Informação verbal).




O Sr. Jairo explicou ainda que, como aguarda a criação de políticas públicas voltadas a atender e direcionar o uso do espaço da estação, retirou seus itens. Primeiro, porque a estação passou no ano de 2024 por reforma das portas e janelas e, segundo, porque aguarda a posição das autoridades do Legislativo e Executivo do Município de Anápolis, implementando moderno projeto de uso do espaço.




Como eu tenho muita coisa pelo Instituto, na hora certa, na hora que for criar um museu, mesmo dos ferroviários, eu tenho o maior prazer de fazer a doação permanente pra ficar na estação ferroviária. Fora isso, eu estou com o acervo que eu tenho. Eu tenho muitas reproduções de fotografia, de objetos que eu ganhei quando eu estava fora da prefeitura. Eu fui criando esse acervo. Muitas pessoas me deram fotografias, objetos diversos de migração de As Americanas, da casa do JK, dentre outras coisas. Por quê? Não sentem segurança de fazer uma doação efetiva pra certos lugares porque quem já doou e as vezes foi descartado tanto no Museu Histórico, principalmente no Museu Histórico de Anápolis. E a pessoa volta aqui pra fazer outra doação, não vê, não sabe aonde que foi, já foi descartado sem registro nenhum (Jairo Alves Leite, 2025, informação verbal).

Como pode ser observado no quadro a seguir, há parte do acervo do museu ferroviário vinculado à estação, onde se verifica itens de época utilizados no cotidiano da atividade ferroviária e outros que faziam parte, porém, de forma esporádica.

Quadro 4: Acervo ferroviário

Objeto	Data de aquisição	Tipo de aquisição	Foto do objeto
Lanterna, chave, perfurador de bilhete.	Entre 2007 e 2024	Doação	

Marreta e outra ferramenta para deslocamento de trilhos para interconexão	Entre 2007 e 2024	Doação	
Trem de ferro em escla, usado em maquetes para projetos, anos 70	Entre 2007 e 2024	Doação	
Pregos, dobradiças, porcas e outros, utilizados nos trilhos originais.	Entre 2007 e 2024	Doação	
Maquinas de escrever e calculadora, anos 70, utilizadas na estação.	Entre 2007 e 2024	Doação	

			
Parafusos e ligação dos trilhos, originais de época.	Entre 2007 e 2024	Doação	
Boné e malote ferroviário	Entre 2007 e 2024	Doação	

Ferramenta e telhas originais da estação de 1935	Entre 2007 e 2024	Doação	
--	-------------------	--------	--

Fonte: Elaborado pelo autor, 2025.

Todos os itens foram doados ao responsável pela estação ferroviária, como premissa para a elaboração de um museu no futuro, o que, de fato, tentasse constituir. Sendo assim, até o momento os itens do acervo fazem parte do patrimônio pessoal do Sr. Jairo Leite, que foi o responsável técnico pela estação de 2017 a 2024.

Quadro 5: Dados do acervo da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente

Objetos	Data de aquisição	Quantidade	Estado de conservação
Reprodução de fotos de época, emolduradas.	2019	25	Bom estado
Ferramentas Ferroviárias	Entre 2007 e 2024	32 itens individuais e diversos	Bom estado
Vestimentas	Entre 2007 e 2024	4	Bom estado
Maquinas de escrever e calculadora	Entre 2007 e 2024	3	Bom estado
Telhas originalmente da inauguração da estação	Entre 2007 e 2024	4	Bom estado

Fonte: Elaborado pelo autor, 2025.

Ainda em relação aos usos sociais do espaço, o Sr. Jairo Leite, em nova entrevista concedida em agosto de 2025, ressalta a criação do Instituto Jan Magalinsky,

Falar um pouco sobre o instituto é relembrar um pouco a minha trajetória enquanto historiador. Eu assumi o museu histórico pela prefeitura, eu estava naquela época em 2005 como efetivo da

prefeitura. Eu assumi como diretor do museu histórico, fiquei de 2005 a 2009. Nesse período também eu assumia pela primeira vez aquele novíssimo conselho de patrimônio histórico e cultural de Anápolis, o COMPHICA. Fui presidente desse COMPHICA por três mandatos, posterior, participei de um outro mandato como conselheiro. Eu saí da prefeitura em 2011 pedindo exoneração do cargo, fiquei fora de julho de 2011 até dezembro de 2016. [Em 2017] retornei à prefeitura municipal como coordenador do museu histórico e estação ferroviária de Anápolis, de duas unidades (Jairo Alves Leite, 2025, informação verbal).

De acordo com o Sr. Jairo, pretende-se levar para o local um vagão ferroviário e usá-lo como lanchonete, converter o espaço livre em frente à pintura da locomotiva, em palco para shows e eventos de cunho artístico e cultural. Além disso, a proposta é também expandir o museu ferroviário local, inserindo itens e história dos imigrantes e migrantes, que se alocaram na cidade de Anápolis, principalmente após a inauguração da estação ferroviária. Ainda acerca dos usos sociais da estação e sobre o Instituto Jan Magalinsky, o Sr. Jairo Leite, ressalta que

E de 2017 para cá eu realizei várias exposições lá na parte interna da estação e tinha outros projetos, como colocar um vagão para instalar um café e montar ali o Museu dos Ferroviários de Anápolis. Provavelmente dá para montar o Museu dos Imigrantes e Ferroviários. E aí entra a questão do Instituto Jan Magalinsky, Instituto de Patrimônio Histórico e Cultural Professor Jan Magalinsky, onde a gente conseguiu reunir vários documentos, fotografias e materiais positivos que possam ser colocados nesse museu, que seria o Museu dos Imigrantes e Ferroviários de Anápolis, lá na antiga estação ferroviária. Por que os imigrantes? Porque é um lugar de chegada e de partida, de encontros e desencontros. E dos ferroviários, porque eles ajudaram a construir, usaram elas como trabalhadores no dia a dia, por mais de 40 anos, da década de 30 até meados da década de 70. Então, o Instituto tinha essa perspectiva e com a nova gestão, nós não estamos participando dessa nova gestão, mas estamos abertos a negociações para que possamos contribuir com aquela estação, que foi uma luta nossa enquanto historiador (Jairo Alves Leite, 2025, informação verbal).

Verifica-se que a pesquisa é nitidamente importante para o levantamento, apontamento e confronto entre a situação pretérita de importância da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente e sua gradual situação de abandono, esquecimento e perda de significação. Espera-se que este trabalho incentive a adoção de políticas públicas efetivas para a conservação e preservação do patrimônio cultural, com a participação da comunidade.

Muito tem de ser feito para salvaguardar o patrimônio ferroviário nacional, ressignificando e retomando noções de valores, memórias, identidades e principalmente chamar ao contexto histórico, no formato decolonial, atores que, por processos diversos, tiveram apagamento de suas participações nesse contexto memorial. Este texto é a proposta, entre muitas que buscam, e buscarão, trazer à tona discussões dialógicas, transversais e democráticas, que bem acompanhado por práticas e discussões de educação patrimonial, trará contribuição para a preservação e conservação do rico acervo ferroviário brasileiro.

3. WEBSITE SOBRE A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PREFEITO JOSÉ FERNANDES VALENTE: DIVULGAÇÃO PARA A PRESERVAÇÃO E USOS SOCIAIS

De antemão, será tratado o produto a partir da criação de um site por meio do sistema CANVA, com um designer de sites em formatação de museu. Inicialmente, será apresentado cada uma das abas, os detalhes da estrutura física da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, desde sua entrada, hall de espera, salas internas, espaço para embarque e desembarque e galão de cargas, onde estava instalado o museu.

Do mesmo modo, será mostrado os detalhes em Art. Déco, como o mosaico do hall de entrada, a torre com o relógio, colunas, paredes, portas, janelas, ferragens diversas, ladrilhos hidráulicos, telhado, madeiramento, pinturas interna e externa.

Em seguida, planeja-se ingressar no antigo galpão de cargas, onde hoje estão os itens do acervo ferroviário, tais como: fotos apetrechos ferroviários, máquinas de escrever, telhas de época, revistas e jornais, ferramentas, vestes e outros itens. Na apresentação serão detalhados, conceituados e definidos os itens desse acervo, conforme suas funções à época de uso.

Ao fim das abas do site, pretende-se dar vazão às possibilidades de discussão sobre os potenciais usos do espaço social da estrutura da estação ferroviária, permitindo um viés democrático e participativo aos que se interessarem, e quiserem, interagir e contribuir para motivar a administração pública. O espaço de interação possibilitará à sociedade contribuir com suas narrativas e memórias em prol desse patrimônio ferroviário da cidade de Anápolis, que agora, em pleno século XXI, busca se afirmar como bem cultural gerador de memórias e de identidades, promovendo sensibilizações em todos que participarem da visualização das abas do site.

Busca-se com este produto levar à sociedade, tanto aos que de forma direta acessarem o site, assim como aqueles que o alcançarem por meio das divulgações indiretas de promoção desse instrumento, o conhecimento da existência da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente. Assim, no site constam detalhes da estrutura arquitetônica, itens do acervo interno, além da sua história desde o início da construção, no ano de 1933, passando pela inauguração, em 07 de setembro de 1935, do patrimônio ferroviário anapolino.

A estação ferroviária, do ano de 1935 até sua inatividade devido à retirada dos trilhos, em 1976, teve extrema importância para o progresso econômico da cidade de Anápolis, mas, com a inatividade, o local passou a exercer usos sociais diversos para os quais foi criado. Nos anos de 2015 e 2016, a estrutura da estação passou por ampla reforma, permitindo usos sociais adequados, como uso museológico, educação patrimonial, contextos de historicidade. Em 2025 está vinculada ao Instituto Jan Magalinsk, onde se aguardam novos usos de cunho social a serem implementados por políticas públicas pelo poder legislativo e executivo do Município de Anápolis.

A proposta de produto, para a devolutiva social, é a construção e veiculação de um site cujo tema é a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, sendo que preliminarmente é preciso entender os conceitos inerentes e adstritos ao produto proposto.

Sabe-se que a internet oferece um grande número de possibilidades de uso. No contexto educacional, que é o objeto de interesse deste trabalho, através dela, pode-se acessar sites com contexto cultural e educacional, como é o caso do museu da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, onde não haverá limites para que pessoas possam conectar-se e usar dos conhecimentos mostrados no site. Hoje, o uso da internet é considerado um dos mais populares, senão o mais popular meio de interligação de conhecimentos e comunicações entre as pessoas das mais diversas características, etnias, formações, dentre outros fatores.

Conclui-se que a internet, por meio da criação de um site, é um meio ideal para se divulgar a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, pois não há limitações territoriais, temporais ou quantidade de pessoas envolvidas, aumentando o número de participações e de interessados em contribuir com a preservação e conservação da estação anapolina, e principalmente aumentar as participações junto ao grupo de pressão, os quais possam exigir das autoridades da administração pública, bem como dos membros do legislativo, para que se direcione a gestão da estação ferroviárias às expectativas da população quanto a usos sociais adequados aos seus anseios.

3.1 Formato definido

Foi elaborado, como produto final da pesquisa, um Website sobre a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes, bem cultural selecionado neste estudo. O

Website será doado à gestão da estação ferroviária, se não aceitarem por quaisquer motivos, ele será direcionado à Secretaria Municipal de Cultura do Município de Anápolis. Se ainda não houver aceite, esse instrumento de divulgação e conhecimento de um dos patrimônios ferroviários de Goiás será mantido pelo pesquisador deste trabalho, conforme o tempo e as condições que forem possíveis, sendo alimentado por dados novos e incrementado diante das necessidades de divulgação para a preservação da estação.

Conversas iniciais demonstram o interesse pela atual gestão da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente em recepcionar e manter o site ativo, buscando aumentar suas configurações, de maneira a se tornar instrumento de divulgação para a preservação e conservação do lugar, bem como divulgar os novos usos sociais que pretensamente deverão ser implantados no futuro.

O trabalho para a preservação da estação ferroviária é continuado, pois cada pessoa, sensibilizada e consciente da importância do patrimônio cultural para a manutenção dos costumes culturais no Brasil, é um agente formador de opinião que poderá contribuir para divulgação do conhecimento inerente.

Assim, o uso da tecnologia propõe o compartilhamento das informações acerca da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, repassando sua história e sua perspectiva futura. Nesse sentido, aborda-se também os usos sociais que se pretende concretizar em um futuro próximo, como um vagão cafeteria, um palco para shows, um museu ferroviário com maior acervo e, junto ao museu, organizar um acervo dos imigrantes e migrantes, entre outras possibilidades que ainda permanecem no campo das ideias, porém, devendo ser realizadas.

Conforme figura a seguir (Fig. 37), têm-se a logomarca da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, onde podem ser vistas as letras “E” e “F”, representando respectivamente os termos estação e ferroviária. Ao lado, vê-se uma locomotiva a vapor aos moldes daquelas que iniciaram o desbravamento no interior goiano e, logo abaixo, o nome da estação em homenagem ao prefeito de Anápolis que a inaugurou em 1935.

Figura 42: Logomarca site

Fonte: acervo pessoal do pesquisador, 2025.

O site foi desenvolvido para conter 12 abas, conforme figura 38. Em relação ao conteúdo abordado, previamente serão apresentados: Página inicial; A história da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente; A estrutura da estação Ferroviária; Cronologia; Acervo Ferroviário: Objetos que integraram o acervo do museu ferroviário inserido no interior do local (peças ligadas ao patrimônio ferroviário); Acervo fotográfico (Objetos que integraram o acervo do museu ferroviário inserido no interior do local - fotografias ligadas ao patrimônio ferroviário); Contexto patrimonial; Canal interativo de memórias ligadas à estação ferroviária; Vídeos; Localização; Contatos.

Figura 43: Página inicial do site

Fonte: acervo pessoal do pesquisador, 2025.

Na aba 1, encontra-se uma fotografia da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, de 1935, mostrando estar em vias de inauguração, com algumas pessoas ao fundo. Acima, tem-se o menu interativo, onde constam: História; Estrutura; Arquitetura; Acervo Ferroviário; Acervo Fotográfico; Memórias, Cronologia; Localização e Contato.

Cada item do menu superior é direcionado a uma página do site, de forma sequencial, conforme segue a ordem. Na parte inferior esquerda, encontra-se um triângulo dentro de um quadrado preto que, se clicado, aciona o som de um trem de ferro. Nele, encontra-se um link. Ao clicar no quadrado com o triângulo ao centro, iniciará um som de locomotiva, lembrando e instigando as memórias coletivas sobre os trens de ferro do passado, o qual, para alguns que conseguiram usá-los como meio de transporte, torna-se um estímulo à rememoração.

Figura 44: Página da historicidade da estação.



Fonte: acervo pessoal do pesquisador, 2025.

Na aba 2 (figura acima), encontra-se a historicidade da estação ferroviária desde as origens legislativas para a implementação dos ramais ferroviários, a construção e inauguração da estação, seu uso e sua inativação em 1976. Aborda-se também a patrimonialização em 1991, a reforma de 2016, os usos sociais, como museu e educação patrimonial. Hoje, em 2025, estando vinculada a um Instituto, Jan Magalinsk, aguardando políticas públicas, que venham definir seus novos usos sociais.

Na aba 3, vê-se a perspectiva da estrutura da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, com o desenho antes da construção à direita acima e com a representação gráfica da divisão da estrutura abaixo. Do lado esquerdo, tem-se a fotografia da estação, nos anos 1950, em todo seu esplendor de uso, e logo acima da fotografia, um pequeno texto de introdução.

Figura 45: página da estrutura da estação.

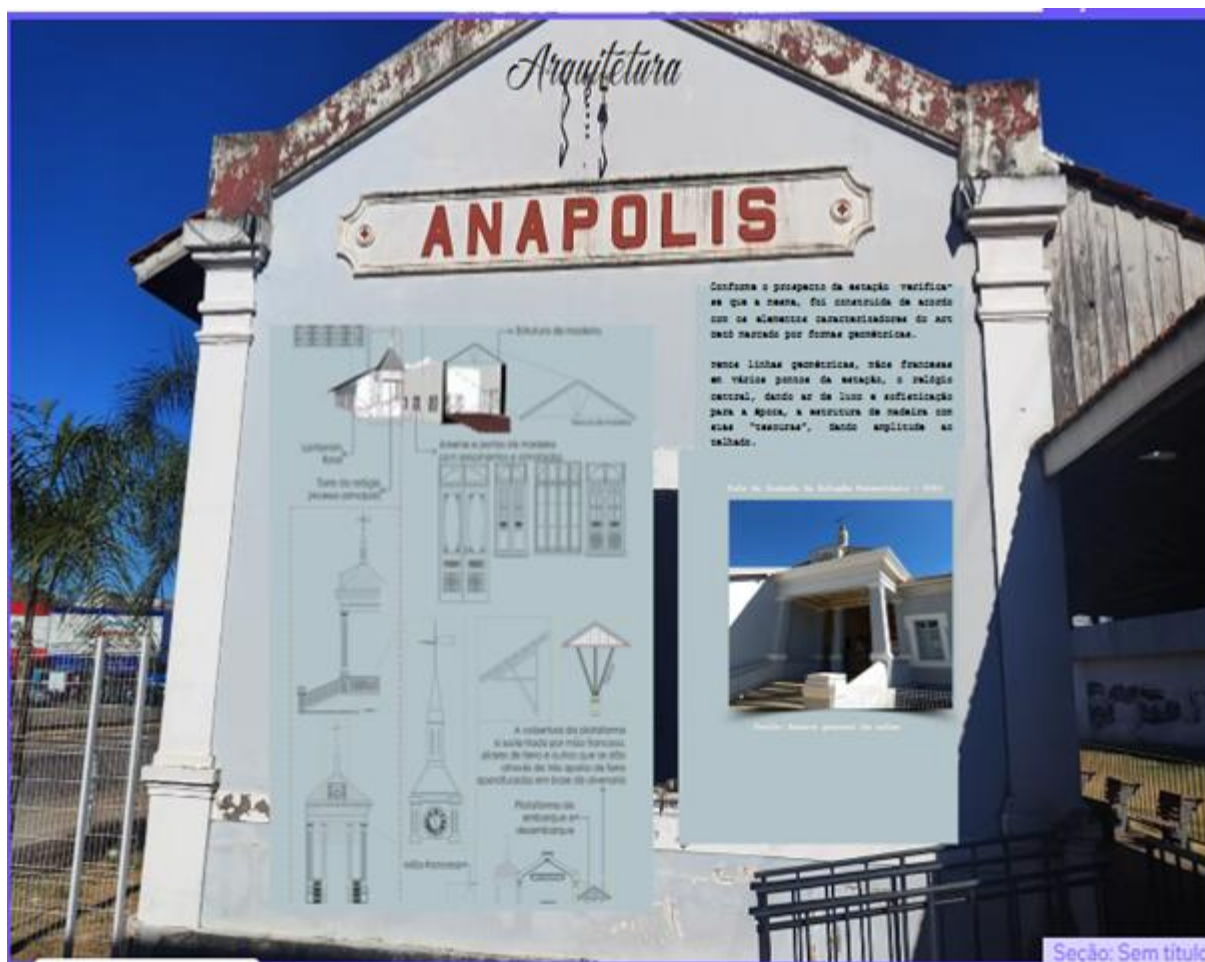


Na aba 4, aborda-se a arquitetura da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, com suas características marcadas pela Art. Déco e identificadas, em seus afrescos, grades de ferro, adornos em linhas retas e geométricas e formas suntuosas. A partir das fotografias, observa-se a fachada em distância da estação, com suas linhas retas e geométricas, portas e janelas. A estação é ornada pelo estilo

arquitetônico muito em voga a época, o estilo Art. Déco, com relógio em sua cúpula, linhas geométricas, mosaicos, portas e portões decorados.

A maioria da estrutura da estação ferroviária é ainda original, como, por exemplo, o madeiramento quase todo original da década de 30 do século passado. Na reforma, realizada em 2017, foram trocadas apenas algumas ripas apodrecidas pelo tempo. Além disso, as telhas francesas são também da época. Assim, tem-se um patrimônio ferroviário com grande teor de originalidade e, portanto, de grande valor arquitetônico e cultural, caracterizada por formas geométricas, simetria, ornamentação, luxo e cores vibrantes.

Figura 46: Página da Arquitetura da estação.



Fonte: acervo pessoal do pesquisador, 2025.

Na aba 5, apresenta-se a cronologia da historicidade da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, iniciada em 1933 e, enquanto estação ferroviária

efetiva, vai até a retirada dos trilhos no ano de 1976, sendo que foi tombada em 1991, reformada em 2016, dado os usos sociais como museu até 2024.

São quase meio século de história, vivida por milhares de pessoas, talvez milhões, que durante esse quase século, trabalharam, viajaram, entraram em contato com culturas diferentes, choraram a partida, comemoraram a chegada e assim, as décadas foram passando e sendo escrita a história da estação ferroviária.

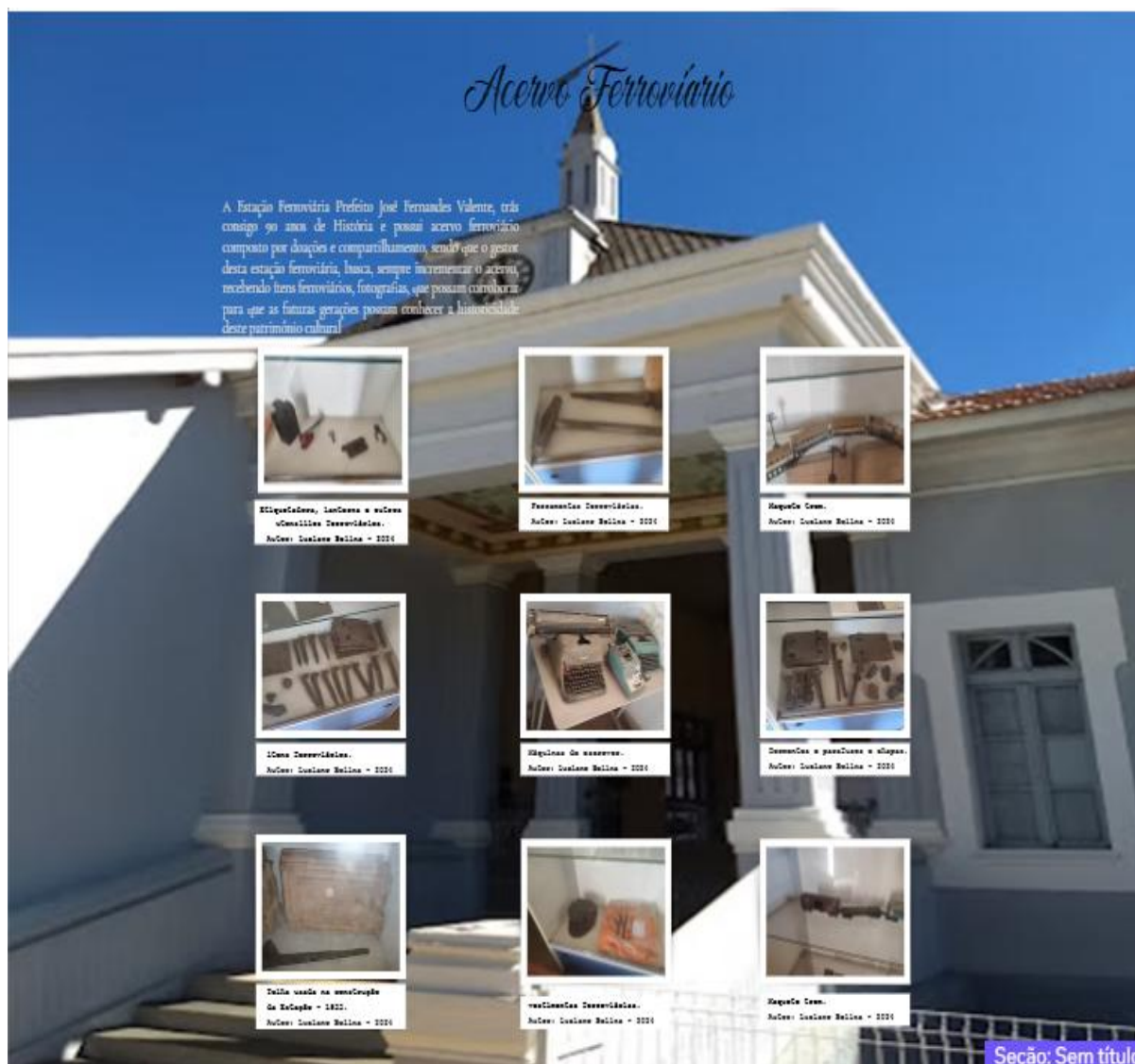
Figura 47: Página da cronologia da estação.



Fonte: acervo pessoal do pesquisador, 2025.

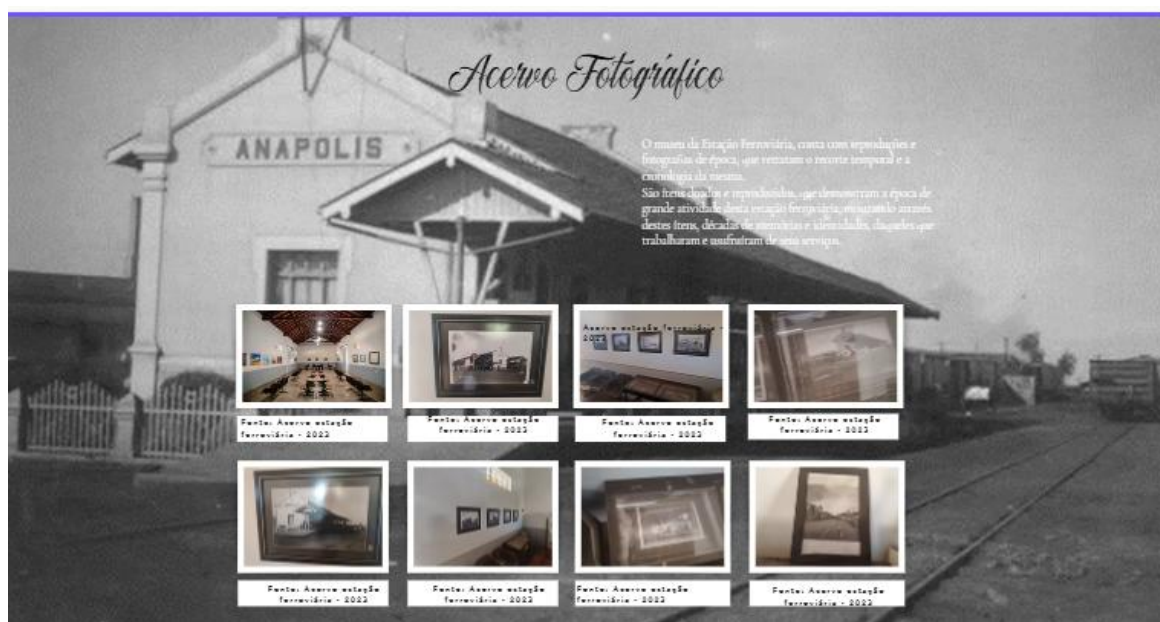
Na aba 6, que trata do acervo ferroviário, constam os itens diversos que integravam o museu, que funcionou entre 2019 e 2023 na estação ferroviária, como etiquetadoras, lanterna, ferramentas de uso ferroviário, vestimentas dos ferroviários, telha original construção do espaço de 1934/35, entre outros objetos de mesma importância.

Figura 48: Página do acervo ferroviário.



Fonte: acervo pessoal do pesquisador, 2025.

Na aba 7, apresenta-se parte do acervo fotográfico relacionado à Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente. São fotografias que integravam o acervo do museu no período entre 2019 e 2023, sediado nessa estação.

Figura 49: Página do acervo fotográfico da estação ferroviária.

Fonte: acervo pessoal do pesquisador, 2025.

Figura 50: Página das memórias

Fonte: acervo pessoal do pesquisador, 2025.

A aba 8 caracteriza-se por ser um espaço destinado à interação com o público, o qual poderá compartilhar suas memórias acerca das vivências com a estação ferroviária em estudo, e que serão publicadas na página em período posterior. Na parte inferior, disponibiliza-se um link para aqueles que puderem e quiserem acessar

o site, permitindo, assim, declarar suas memórias e informações, contribuindo com fotografias ou doando itens ao acervo ferroviário e fotográfico.

Na aba 9, encontra-se, ao fundo, uma bela locomotiva e seus vagões, contendo vídeos distribuídos e vinculados à Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, com entrevistas e voos de drones, mostrando a exuberância do local.

Figura 51: Página dos vídeos



Fonte: acervo pessoal do pesquisador, 2025.

Na aba 10, identifica-se a localização da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, de acordo com o aplicativo map's. Ao fundo, identifica-se a fotografia de trabalhadores, em 1933, construindo esse espaço ferroviário.

Figura 52: Página para localização da estação ferroviária.



Fonte: acervo pessoal do pesquisador, 2025.

Figura 53: Página para contato



Fonte: acervo pessoal do pesquisador, 2025.

Na última aba, número 11, encontra-se, por fim, a primeira locomotiva a chegar na estação ferroviária no momento de sua inauguração, em 1935, além de conter os contatos para que os interessados possam comunicar-se com o responsável pelo site.

3.2 Público alvo

O site na internet foi desenvolvido para que se mantenha o controle e acompanhamento das inovações que surjam, no sentido de divulgar os usos sociais que forem implantados. Além dos novos usos sociais, espera-se contribuir também com a história e a evolução do bem cultural.

O advento da reforma atual, bem como outras reformas que se pretendem efetivar, assim também, quando e se for constituído o novo museu ferroviário e o museu dos imigrantes, em conjunto, permita-se a divulgação para que a sociedade seja recepcionada em suas múltiplas organizações, mantendo viva a identidade e a memória daqueles que conviveram, em algum momento, com a estação ferroviária anapolina, vindo a despertar sensibilizações no afã de se perpetuar esse patrimônio cultural.

A Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente aguarda por tomada de decisões do poder político do Município de Anápolis, vez que a atual gestão do Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural de Anápolis tomou posse no

início de 2025, ainda, assim, foi criado um Instituto denominado Jan Magalinsk, que é presidido pelo ex coordenador e curador da estrutura da Estação Ferroviária.

Entretanto, e não obstante, busca-se por meio deste produto vinculado ao mestrado profissional em Estudos Culturais, Memória e Patrimônio, pela Universidade Estadual de Goiás, caminhos outros, que não somente os advindos do Município de Anápolis, para que se possa dar publicização à estrutura da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente. Assim, busca-se, com o site, alcançar centenas ou milhares de pessoas de qualquer gênero, idade, região do país, ou mesmo de fora, para a formação de uma corrente afetiva e, por meio de ações, venham complementarmente auxiliar na preservação e conservação da estrutura da estação ferroviária de Anápolis.

Logo, através do site, produto fim do mestrado profissional, sob o qual versa este relatório técnico, será levado à efetiva divulgação por meio de panfletos feitos exclusivamente para divulgação do Site Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente. Do mesmo modo, haverá impulsionamento pelas redes sociais, complementando a tratativa para divulgar essa ferramenta virtual, com o objetivo de que ela possa ser a mola propulsora, visando, a cada dia, que mais e mais pessoas conheçam a estação e possam saber das inovações inerentes e, caso queiram, tomarem-se parte no processo de cobrar dos agentes políticos leis e políticas públicas úteis para a salvaguarda do patrimônio ferroviário de Anápolis.

3.3 O impacto esperado

Aguarda-se uma repercussão das mais expressivas, para que se auxilie o processo de preservação e conservação do bem cultural e, além disso, alcance os mecanismos necessários a um processo de educação patrimonial, levando à sociedade local, e de fora, sentir-se pertencente ao espaço ferroviário em estudo. Ao mesmo tempo, espera-se que os habitantes de Anápolis se sintam responsáveis pela manutenção do bem cultural ferroviário, auxiliando e corroborando, em cadeia, para que outros bens culturais encontrem guarida e proteção da sociedade, assim como, políticas públicas sejam implementadas, objetivando a salvaguarda do patrimônio cultural brasileiro.

A internet, sendo um local democrático, versátil e economicamente viável, a divulgação do site encontra efetivas condições para semear conhecimentos e

conscientizações às pessoas dos mais variados locais, idades, formações, gênero, dentre outras qualificações e características. Entretanto, direciona-se à população de Anápolis, principalmente àqueles que se identificam e possuem memórias afetivas relacionadas à Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente.

Diante da luta pelo tombamento da estrutura da estação ferroviária de Anápolis, diversas formas de apoio foram mobilizadas, tanto da sociedade, de forma geral, quanto de intelectuais, políticos progressistas, comerciantes, artistas, historiadores, advogados, Ministério Público e tantos outros, não havendo impedimentos para a sua patrimonialização. Hoje, mais do que nunca, é necessária a coalizão para a preservação desse, então, patrimônio ferroviário, pois, muitos interesses obscuros rondam o local, estando localizado em ponto nobre da cidade de Anápolis.

Assim, espera-se alcançar os moradores da cidade de Anápolis, sendo os que se identificam e aqueles que possuem memória afetiva relacionada à Estação Prefeito José Fernandes Valente, mas também todos os que forem sensibilizados pela rica história e trajetória desse patrimônio histórico e cultural.

4. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DO PRODUTO

Neste tópico, será abordado o manuseio e acesso ao Site Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, que é o produto final para o mestrado em Estudos Culturais, Memória e Patrimônio, pela Universidade Estadual de Goiás. Assim, serão fornecidas orientações acerca de como usar e acessar as páginas e links do site, facilitando o acesso, como forma de inclusão e uso versátil e democrático, para atender ao interesse de conectar pessoas em prol da preservação da estação ferroviária em estudo.

Acessando o link - www.estacaoferroviaria.com.br - todo e qualquer interessado poderá navegar pelas páginas do Site Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, assimilando a história quase centenária do lugar, além de conhecer sua arquitetura, compartilhar suas memórias, dentre outras possibilidades de interação e integração entre aqueles que se identificarem com esse objeto de cunho histórico e cultural disponibilizado virtualmente.

4.1 Manual de uso do Produto e proposta de aplicação na comunidade participante

A intenção do site é levar para toda a sociedade, independentemente de qualquer fator limitante, o contato e o conhecimento inerente à Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente.

O interessado que, pelas redes sociais ou por outro meio, obter o link de acesso à internet, poderá ser recepcionado pela primeira página do site, onde verá, como pano de fundo, a fotografia da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente em vias de inauguração em 1935. Acima, encontra-se o rol de opções interativas e, clicando, há o redirecionamento a uma das abas do site: Página inicial; a História da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente; A estrutura da estação ferroviária; Cronologia; Acervo Ferroviário (Objetos que integraram o acervo do museu ferroviário inserido no interior do local - peças ligadas ao patrimônio ferroviário); Acervo Fotográfico (Objetos que integraram o acervo do museu ferroviário inserido no interior do local - fotografias ligadas ao patrimônio ferroviário); Contexto patrimonial; Canal interativo de memórias ligadas à estação ferroviária; Vídeos; Localização; Contatos.

Assim, pode-se inicialmente ouvir o som de uma locomotiva ferroviária acessando o link interativo, abaixo e à esquerda, no formato de quadrado preto e com triângulo branco interno.

Rolando o cursor, por meio do mouse, passa-se à aba da História da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, onde está disponibilizado o texto da historicidade e fotografias de época. Ao clicar nas demais abas, são identificados os dados sobre a estrutura da estação, cronologia, acervo, canal interativo com a comunidade, entre outros.

Portanto, o site é intuitivo e de fácil manuseio, bastando “rolar” as páginas conforme seguem e clicando nos ícones existentes. O mais importante não é a estética do site ou demonstrações de inteligência virtual, pois os pontos relevantes são os dados presentes, as informações que poderão sensibilizar as pessoas, despertando a colaboração e a participação na preservação desse bem cultural.

4.2 Devolutiva para a comunidade

Como parte do rito próprio deste mestrado profissional, é mister que se faça uma devolutiva à comunidade participante da pesquisa e a toda sociedade. Assim, foi pensado um dia para que seja feito esse trabalho, que se dará em dia útil e com a impressão preliminar de 1000 panfletos, tendo as informações sobre a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes, e principalmente sobre o site de mesmo nome, mostrando, de forma clara e objetiva, as formas de acesso e manuseio desse instrumento virtual.

No dia da devolutiva, além de panfletos a serem entregues aos que tangenciarem a estação, também será oferecida informações mais detalhadas para buscar interessados em conhecer a historicidade da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, envolvendo o autor deste relatório, bem como outros a serem convidados, como os membros do Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural de Anápolis (Comphica), Instituto Jan Magalinsk, por seu curador, o historiador Jairo Leite, dentre outros que, porventura, sejam convidados e aceitem o convite.

Além disso, será feita a projeção do site no interior da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, buscando, inclusive, ajudar aqueles que não têm

conhecimento sobre o uso da internet, estando presentes, certamente, auxiliares para fomentar os trabalhos.

Dessa forma, entende-se que haverá a oportunidade de atuar o mais eficiente possível, promovendo o produto deste mestrado. Do mesmo modo, pretende-se levar à população reunida, a sensibilização necessária para promover a preservação da Estação Ferroviária Prefeitos José Fernandes Valente, bem como impulsionar a sociedade a cobrar dos políticos locais a necessária quebra de inércia para estimular, por meio de políticas públicas, novos usos sociais e a contínua e necessária reforma e manutenção da estrutura da estação ferroviária anapolina.

O próprio site será um meio para agremiar novos interessados e, quem sabe, formar uma rede de trabalho para que avolumados possam desenvolver, por meio de novos usos sociais do espaço em questão, processos de aprendizagem, exercício de cidadania, compondo um grupo consciente e formador de opinião ao samear o saber concernente à teoria do patrimônio cultural brasileiro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Buscou-se neste relatório pesquisar sobre a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, em Anápolis, demonstrando, por meio da análise de seu tombamento, as contribuições para a preservação desse patrimônio cultural. Ainda teve como foco o estudo acerca das possibilidades de usos sociais diversos para sua estrutura, como é o caso do museu interno, bem como a possibilidade e planejamento para que novos usos sociais possam ser implementados.

Foi pesquisada a história da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, levantando-se aspectos sobre a sua importância em termos sociais, culturais e econômicos desde sua inauguração até a atualidade, sendo que a historicidade da estação mostra como ela contribuiu para o crescimento econômico de Anápolis, crescendo a sua população e pondo em contato a cidade com outros centros econômicos e culturais.

Ao analisar o processo de salvaguarda do bem cultural, verificou-se, com a proteção legal pelo tombamento, se a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente obteve “atenção” do poder público responsável, visando sua preservação e conservação, conferindo os usos sociais antes e depois do processo de tombamento. O poder público foi instigado a tomar providências para a preservação da estação, principalmente no ano de 1991, com a patrimonialização pelo tombamento da estrutura da estação. Do mesmo modo, em 2015, com a reforma feita, assim como no ano de 2024 e neste ano de 2025, onde reformas parciais estão sendo realizadas. No entanto, ainda faltam estabelecer novos usos sociais à estrutura, para dar dinamismo e interação entre as pessoas interessadas, visando divulgar e expandir o grupo “protetor” da estação ferroviária.

Diga-se também que foram desenvolvidos questionários, sendo aplicados a um montante de 50 pessoas das mais diversas perspectivas, classes sociais, idades, gênero e nível escolar. Contudo, não foi tarefa fácil devido ao desinteresse da maioria em participar.

Entretanto, no texto deste relatório técnico, encontram-se relatos de alguns que foram voluntários em responder aos questionários, sendo vista a emoção e o sentimento nas lembranças produzidas pelas respostas. A emoção foi a principal paga pela pesquisa efetivada, pois são quase 100 anos de história e vidas passadas pelos trilhos da estação ferroviária de Anápolis

Pode-se observar, nas entrevistas feitas em atendimento aos questionários aplicados, que os moradores participantes os fizeram com grande emoção, pois as memórias brotaram de seu interior, além das lembranças, sensibilizações e identificações, caindo muitas lágrimas neste momento.

Foram levantadas problematizações, como segue: Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente está amparada, preservada e conservada em consequência do seu processo de patrimonialização? Seu espaço é usado de forma útil à coletividade? Uma ação educativa junto a estação objeto de estudo poderá contribuir para sua preservação e seu uso social adequado? O tombamento de uma estação ferroviária significa a sua preservação? A estação, em Anápolis, tombada em 1991 foi protegida? E a construção do terminal rodoviário ao lado? E a situação do prédio da estação antes da reforma em 2016? Se o tombamento sozinho não é garantia de preservação, o que precisa ser feito para proteção da estação?

Tem-se de projeção, a perspectiva de dar novos usos sociais à estrutura da estação, principalmente pelo potencial vínculo ao recém estabelecido Instituto Jan Magalinsk, cujo presidente é o historiador Jairo Alves Leite, visto como a maior autoridade ao tratar da historicidade da estação ferroviária. Desta feita, busca-se a implementação de uma futura lanchonete interna, utilizando um vagão ferroviário, um palco em frente ao painel dos fundos da estação, para shows musicais, teatrais, entre outros meios de usos, levando cultura aos participantes, assim como outras possibilidades que estão em fase embrionária.

Assim, pode-se esclarecer e responder a estas questões, observando que a estação, em dias atuais, encontra-se preservada e conservada, mas aguarda novos usos sociais a serem implementados pela gestão pública.

De um modo geral pretendeu-se desenvolver um site sobre a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, com o objetivo de organizar e disponibilizar a sua história, além de mostrar parte do acervo ferroviário e fotográfico local, relatar arquitetura, estrutura, sendo um canal aberto ao diálogo com a comunidade.

Com este relatório técnico, e com a devolutiva social programada a partir do produto, espera-se divulgar e propagar à sociedade a existência da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente e, àqueles que já conheciam o local, buscar sensibilizar e trazer, ao presente, as memórias de suas vivências com a estação em estudo.

Buscou-se uma forma democrática para atingir as pessoas alvo deste produto, otimizando o processo de divulgação e alcançando um resultado mais satisfatório, em um país que luta por ver seus itens patrimoniais salvaguardados às gerações futuras.

Conclui-se, por fim, que esta pesquisa é mais uma contribuição séria e preocupada em alcançar resultados efetivos para auxiliar a preservação da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente. Outros trabalhos deverão ser elaborados, abordando os novos usos sociais implementados e, assim, mostrar que a estação ferroviária anapolina não vive apenas oculta nas memórias daqueles que a conheceram e vivenciaram suas histórias, mas que está preservada e a população usa e flui de sua estrutura, salvando para as gerações do por vir, o conhecimento do passado e revivendo identidades e memórias.

REFERÊNCIAS

1 Listagem dos acervos e fontes

1.1 Documentos legislativos

ANÁPOLIS. **Lei nº 1824**, de 03 de janeiro de 1991. Determina o tombamento de prédios pertencentes ao município, que menciona e dá outras providências. <http://leismunicipa.is/cdgak>. Acesso em Maio de 2024.

ANÁPOLIS. **Lei 3.803**, de 18 de dezembro de 2015. Determina o Tombamento da sub-estação ferroviária Gal. Curado e a Casa do Chefe da Estação.

ANÁPOLIS. **Termo de Audiência de Conciliação nos autos da Ação Civil Pública nº 200805053306**, de 03 de junho de 2015. Delibera novos prazos para a demolição do Terminal 1 e 2, bem como o lançamento do edital licitatório para contratação de empresa que executará a restauração do prédio da estação ferroviária de Anápolis.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 25**, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. 1937. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Decreto_no_25_de_30_de_novembro_de_1937.pdf. Acessado em: Maio de 2024. Acesso em Maio de 2024.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.html. Acesso em: 14 Dez. 23

BRASIL. **Decreto-lei nº 3.551**, de 04 de agosto de 2000. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2000/decreto-3551-4-agosto-2000-359378-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 24 de agosto de 2024.

BRASIL. **LEI Nº 11.483 DE 31 DE MAIO DE 2007**. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lei%2011483 ferrovias iphan.p df.](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lei%2011483%20ferrovias%20iphan.pdf)

BRASIL. [http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/DEC%206.769-2009?OpenDocument]. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2009/decreto/D6769.htm. Acesso em Maio de 2024.

BRASIL. **Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010**. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/legislacao?pagina=8#:~:text=Portaria%20n%C2%BA%20407%2C%20de%2021,da%20Lei%20n%C2%BA%2011.483%2F2007.>>. Acesso em Maio de 2024.

IPHAN. **Portaria Iphan nº 17/2022**. Dispõe sobre os critérios de valoração e o procedimento de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º, da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.

IPHAN/GO. **Ofício n. 023**, de 15 de janeiro de 2016. Informa que a técnica Arquiteta e Urbanista do IPHAN esteve presente em reunião agendada pela Secretaria Municipal de Cultura em Anápolis e registrando algumas preocupações e reiterando o envio de documentos. Disponível em: < <https://www.gov.br/iphan/pt-br/centrais-de-conteudo/legislacao/atos-normativos/2022/portaria-iphan-no-17-de-29-de-abril-de-2022>>

1.2 Fontes orais

Alan Poncionário Arruda
Jairo Alves Leite
Vinte e cinco moradores próximos à estação
Vinte e cinco transeuntes

1.3 Fontes iconográficas

Acervo fotográfico do autor.
Acervo fotográfico do Museu Histórico “Alderico Borges de Carvalho”
Acervo fotográfico da Estação Ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente”
Acervo fotográfico da página da Estação Ferroviária no Facebook.

2. Bibliográficas

AMARAL SILVA, Margarida do. Patrimonialização cultural em Anápolis: identidade e memória sob telhas e sobre trilhos. **Revista Anápolis**, vol. 1, n.1, 2010, p. 1-18.

ANTUNES, Maysa. Patrimônio, memória e história: o art Déco em Goiânia. **Revista Mirante**, V. 14, n. 2, 2021, p. 92-111.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é Sólido Desmancha no Ar**: a Aventura da Modernidade. Tradução: Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioratti. 1. reimpressão. São Paulo: Editora Schwarcz, 1986.

BARBOSA, Fábio de Macedo; REZENDE, Ana Paula. FERROVIA E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE PIRES DO RIO: APOGEU, CRISE E ESTAGNAÇÃO. **Revista territorial, periódico eletrônico ueg**. v. 8 n. 1 (2019)

CAIXETA SILVA, Ana Caroline Silva e Valva, Milena D’Ayala. A modernização da cidade de Anápolis e a repercussão no seu Centro Pioneiro. **Revista Memória em Rede**, v.12, n.22, 2020, p. 222-242.

CAIXETA SILVA, Ana Carolina. **Do edifício histórico ao espaço urbano**: Um estudo sobre a Estação Ferroviária no Centro Pioneiro de Anápolis-GO. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais e Humanidades:

Territórios e Expressões Culturais no Cerrado (TECCER), Universidade Estadual de Goiás, Anápolis, 2019.

CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. Tradução de Luciano Vieira Machado. São Paulo: Estação Liberdade: Editora UNESP, 2001.

CHUVA, Márcia. Da referência cultural ao patrimônio imaterial: introdução à história das políticas de patrimônio imaterial no Brasil. In REIS, Alcenir Soares dos & FIGUEIREDO, Betania Gonçalves. **Patrimônio Imaterial em perspectiva**. Belo Horizonte: Fino Traço, 2015, p.25-49.

CHUVA, Márcia (2020). Patrimônio Cultural em perspectiva decolonial: historiando concepções e práticas. In Alice Duarte (ed.), **Seminários DEP/FLUP**, v.1. Porto: Universidade do Porto, Faculdade de Letras/DCTP, p.1635. <https://doi.org/10.21747/9789898969682/seminariosv1a1>.

COELHO, L. F; BICALHO, P. S. A religiosidade nos Distritos de Souzaânia e Interlândia: estudo de caso das Folias do Divino. **Revista Mosaico - Revista de História**, Goiânia, Brasil, v. 12, n. 1, p. 261–276, 2019.

COELHO, Gustavo Neiva. **Ferrovia: 150 anos de arquitetura e história**. Goiânia: Trilhas Urbanas, 2004.

DANTAS, Fabiana Santos. **Patrimônio cultural, direito e meio ambiente: um debate sobre a globalização, cidadania e sustentabilidade** [recurso eletrônico] / Juliano Bitencourt Campos, Daniel Ribeiro Preve, Ismael Francisco de Souza, organizadores - Curitiba: Multideia, 2015.

Florêncio, Sônia Regina Rampim et al. **Educação Patrimonial: inventários participativos : manual de aplicação** / Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional ; texto, – Brasília-DF, 2016.

FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio ferroviário: a preservação para além das estações**. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

Lopes Freire, M. E., & Lacerda, N. (2017). Patrimônio Ferroviário: em busca dos seus lugares centrais. **Revista Brasileira De Gestão Urbana**, 9(3), 559–572. Recuperado de <https://periodicos.pucpr.br/Urbe/article/view/22116>. v. 9 n. 3 (2017)

GONÇALVES, Claudiomir Justino. **Anápolis no fluir dos anos**. Vol I (1798-1951)/ Goiânia:. Kelps, 2023.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. O mal-estar no patrimônio: identidade, tempo e destruição. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, v. 28, n. 55, p. 211-228, janeiro-junho 2015.

GONÇALVES, Carlos. O mal-estar no patrimônio: identidade, tempo e destruição
<https://doi.org/10.1590/S0103-21862015000100012>. 2015

IPHAN. **Manual técnico do patrimônio ferroviário**. Iphan, Brasília-DF, 2010.

IPHAN, <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/609-2014>

MARCHESAN, Inêsirginia. <https://www.eduardorgoncalves.com.br/2021/06/principio-da-preservacao-no-proprio.html> 2007

MARINHO, R. H. R.; DANTAS, D. A formação da Estrada de Ferro Goiás e a urbanização no Sudeste Goiano na primeira metade do século XX. **Ateliê Geográfico**, Goiânia, v. 11, n. 3, p.213–234, 2017.

MATOS, Lucina Ferreira. Memória nos trilhos: o patrimônio ferroviário e sua contribuição as práticas preservacionistas brasileiras na década de 1980. **Anais do Museu Paulista** São Paulo, Nova Serie, vol. 28, 2020, p. 1-21.

MATOS, Lucina Ferreira. A entrada da rede ferroviária no campo da preservação do Patrimônio Público Nacional. **Rev. CPC**, São Paulo, n.27, p.86-113, jan./jul. 2019.

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. In: **Anais do I Seminário de História do Tempo Presente**. Florianópolis: UDESC, ANPUH/SC, 2011, p. 1819-1834.

MENEZES, Ulpiano T. Bezerra de. O campo do patrimônio cultural: uma revisão de premissa. Conferência Magna. **Fórum Internacional do Patrimônio Cultural**. Ouro Preto: Anais. vol. 1, 2012

NEIVA COELHO, Gustavo (Org.). **Ferrovias: 150 anos de arquitetura e história**. Goiânia: Trilhas Urbanas, 2004.

NORA, Pierre. Entre Memória e História: a problemática dos lugares. **Revista Projeto História**. São Paulo, p.7-28, 1993

NUNES, Heliane Prudente. **A Imigração Árabe em Goiás**. Goiânia: UFG, 2000.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Patrimônio Ferroviário. In: CARVALHO, Aline; MENEGUELLO, Cristina (Orgs.). **Dicionário temático de Patrimônio: debates contemporâneos**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2020, p. 211-213.

OLIVEIRA, Maria De Fátima; SILVA, Thais Nogueira Da. Nos trilhos da ferrovia: a Estação Ferroviária de Anápolis (GO) como lugar de memória e poder. **FRAGMENTOS DE CULTURA**, Goiânia, v. 26, n. 3, p. 359-370, jul./set. 2016.

PABÓN, Tatiane R.; LAMOUNIER, Alex Assunção; Ferrovia e caráter da paisagem: identificação e avaliação – discussões. In: Tângari Vera Regina; Lamounier, Alex Assunção (Orgs.). **Territórios e Paisagens Ferroviárias: aspectos morfológicos, identitários e patrimoniais**. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ-PROARQ, 2019, p. 48-59.

PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. **Patrimônio cultural: consciência e preservação**. 1 ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 2009. 136 p.

PEREIRA, Maria de Lourdes Dolabela. **Comentários Metodológicos a Propósito da Gestão nas Políticas Públicas Urbanas**. Belo Horizonte, EAU/UFMG, 2000 (mimeo).

PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação**. Dissertação (Mestrado). Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2013.

RABELLO, Sônia. O tombamento. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. Patrimônio industrial. In: CARVALHO, Aline; MENEGUELLO, Cristina (Orgs.). **Dicionário temático de Patrimônio: debates contemporâneos**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2020, p. 233-236.

RIBEIRO, Eduardo Bacani. Comadres do noroeste paulista, das casas de turma às estações: as construções sem destino. **Rev. CPC**, São Paulo, n.27, p.114-143, jan./jul. 2019.

SILVA, Raquel Beatriz. **Patrimônio ferroviário: a questão do uso**. 2019. Dissertação (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural) -- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2019.

SOARES, Inês Virgínia Prado. **Direito ao (do) patrimônio cultural brasileiro**. Belo Horizonte: Fórum, 2009.

UNES, Wolney. **Identidade art déco de Goiânia**. São Paulo, Ateliê Editorial; Goiânia, Ed. da UFG, 2001.

ANEXO



Tema da pesquisa: A Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente em Anápolis - GO:
Patrimonialização, usos sociais e preservação

Lócus: Município de Anápolis- Goiás.

Pesquisador: Luciano Belina

Data da entrevista: / /

Roteiro de Entrevista

1 – Identificação

Nome: _____

Idade: _____

Data de Nascimento: _____

Contato: _____

2 - História da Ferrovia em Anápolis

"Pode nos contar um pouco sobre a história da ferrovia em Anápolis? Quando e por que foi construída?"

"Quais foram os principais momentos históricos relacionados à ferrovia na cidade?"

3 - Patrimônio Material Ferroviário

"Quais são as principais estruturas ferroviárias ainda existentes em Anápolis? Poderia descrever algumas delas?"

"Essas estruturas estão sendo preservadas? Quem é responsável pela sua conservação?"

"Existem acervos ou coleções de documentos, fotos, objetos ou locomotivas relacionadas à ferrovia de Anápolis?"

"Onde esses acervos estão localizados e como são mantidos?"

4 - Desafios e Iniciativas de Preservação

• Desafios

"Quais são os maiores desafios enfrentados na preservação do patrimônio ferroviário em Anápolis?"

"Quais são as principais ameaças à integridade dessas estruturas e acervos?"

• Iniciativas de Preservação

"Quais iniciativas ou projetos estão em andamento para preservar e promover o patrimônio ferroviário de Anápolis?"

"Como a comunidade local e as autoridades estão se envolvendo nesses esforços?"

5 - Potencial e Futuro do Patrimônio Ferroviário

- **Desenvolvimento Cultural e Turístico**

"Como você vê o potencial do patrimônio ferroviário de Anápolis para o desenvolvimento cultural e turístico da cidade?"

"Quais atividades ou eventos poderiam ser realizados para promover esse patrimônio?"

6 – Museu ferroviário

Quantos objetos o museu possui em seu acervo? Todos os itens ferroviários são da Estação Ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente”? Há possibilidade de levar outros maquinários de outras estações para o Museu?

O museu tem livro de visitação? Caso tenha, precisa observar quais as informações que solicitam para o público preencher.

Qual é o principal público do museu?

- **Sugestões e Visões**

"Quais sugestões você daria para melhorar a preservação e a valorização do patrimônio ferroviário em Anápolis?"

"Qual é a sua visão para o futuro do patrimônio ferroviário da cidade?"

6 - Conclusão

- **Finalização**

"Há algo mais que você gostaria de adicionar ou algum ponto importante que não abordamos?"



Tema da pesquisa: A Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente em Anápolis - GO:
Patrimonialização, usos sociais e preservação

Lócus: Município de Anápolis- Goiás.

Pesquisador: Luciano Belina

Data da entrevista: / /

ROTEIRO DE QUESTÕES PARA ENTREVISTA

QUESTÕES PESSOAIS:

Nome do entrevistado: _____ Idade: _____

Local de nascimento: _____

Local de residência: _____ Contatos: () _____

() _____ Profissão: _____

QUESTÕES SOBRE O TEMA DA PESQUISA:

1 - Você conhece a história da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente?

() sim

() não

2 - Você visitou a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente?

() sim

() não

3 - Você já visitou o museu que se encontra na estação?

() sim

() não

4 - Teve algum objeto exposto no museu que mais chamou a sua atenção? Qual?

5 - Você sabe se a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, foi ou é importante para a economia/sociedade e o desenvolvimento da região onde ela se localiza?

6 - Qual é a importância que a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente tem para sua vida, sua família ou para a comunidade?

7 - Você conhece ou conheceu alguém que trabalhou nesta estação ou fez uso do espaço no passado?

8 - Você conhece alguma atividade(es) que é desenvolvida na Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente?

9 - Você tem alguma memória em especial sobre a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente?

10 – Você acha importante preservar itens históricos e culturais como a Estação Ferroviária?

11 - Que uso(s) você sugere para ser exercido junto a Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente?