



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS

Campus Anápolis de Ciências Socioeconômicas e Humanas

Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais e Humanidades

Territórios e Expressões Culturais no Cerrado

OSVALDO LINO ALVES JÚNIOR

DA GÊNESE AO *GENESIS*:

Transformações e Permanências no território da Vila Industrial Jundiaí, em Anápolis (GO)

ANÁPOLIS

2020

OSVALDO LINO ALVES JÚNIOR

DA GÊNESE AO *GENESIS*:

Transformações e Permanências no território da Vila Industrial Jundiáí, em Anápolis (GO)

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais e Humanidades Território e Expressões Culturais no Cerrado (TECCER), da Universidade Estadual de Goiás, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais e Humanidades, na área interdisciplinar, linha de pesquisa: Dinâmicas Territoriais no Cerrado.

Orientadora: Profa. Dra. Milena d’Ayala Valva

ANÁPOLIS

2020



TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA PUBLICAÇÃO DE 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 n.1087/2019 sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a Lei nº 9610/98, para fins de leitura, impressão e/ou *download*, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

Estando ciente que o conteúdo disponibilizado é de inteira responsabilidade do autor / autora.

Dados do autor (a)

Nome Completo OSVALDO LINO ALVES JÚNIOR

E-mail osvaldojr.au@gmail.com

Dados do trabalho

Título DA GÊNESE AO GENESIS: Transformações e Permanências
no território da Vila Industrial Jundiá, em Anápolis (GO)

Dissertação

Curso/Programa PPGTECCER

Concorda com a liberação documento?

SIM

NÃO

Obs: Período de embargo é de um ano a partir da data de defesa

Goiânia, 16/12/2020
Local Data

Osvaldo Lino Alves Júnior
Assinatura do autor / autora

[Assinatura]
Assinatura do orientador / orientadora

Ficha catalográfica

A474d

Alves Júnior, Osvaldo Lino.

Da gênese ao Genesis [manuscrito]: transformações e permanências no território da Vila Industrial Jundiáí, em Anápolis (GO) / Osvaldo Lino Alves Júnior – 2020.
123 f. : il.

Orientadora: Profa. Dra. Milena d’Ayala Valva.
(Mestrado em Territórios e Expressões Culturais no Cerrado). Universidade Estadual de Goiás, Unidade Universitária Anápolis de Ciências Socioeconômicas e Humanas, Anápolis, 2020.

Inclui bibliografia.

1.Geografia urbana – Vila Industrial Jundiáí – Anápolis(GO). 2.Paisagem urbana – Vila Industrial Jundiáí – Anápolis(GO). 3.Vila Industrial Jundiáí – Anápolis(GO) - Análise visual . 4.Dissertações –TECCER - UEG/CSEH.
I.Valva, Milena d’Ayala. II.Título.

CDU : 911.375(817.3)(043)

Elaborada por Aparecida Marta de Jesus Fernandes
Bibliotecária/UEG/UnuCSEH
CRB1/2385

OSVALDO LINO ALVES JÚNIOR

DA GÊNESE AO *GENESIS*:

Transformações e Permanências no território da Vila Industrial Jundiá, em Anápolis (GO)

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais e Humanidades Território e Expressões Culturais no Cerrado (TECCER), da Universidade Estadual de Goiás, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais e Humanidades, na área interdisciplinar, linha de pesquisa: Dinâmicas Territoriais no Cerrado.

Orientadora: Profa. Dra. Milena d’Ayala Valva

Banca Examinadora

Profa. Dra. Milena d’Ayala Valva
Presidente – Orientadora / UEG-TECCER

Profa. Dra. Janes Socorro Luz
Membro Interno / UEG-TECCER

Profa. Dra. Maíra Teixeira Pereira
Membro Externo / UEG

Anápolis, 30 de abril de 2020.



ATA DE SESSÃO PÚBLICA DE DEFESA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

Aos trinta dias do mês de abril do ano de dois mil e vinte, a partir das quatorze horas, realizou-se a sessão de julgamento da dissertação, por meio de videoconferência entre os componentes da banca, do discente **OSVALDO LINO ALVES JUNIOR**, intitulada “**DA GÊNESE AO GENESIS: Transformações e Permanências no território da Vila Industrial Jundiáí, em Anápolis (GO)**”. A Banca Examinadora foi composta pelos seguintes Professores: Dra. Milena d’Ayala Valva (Orientadora), Dra. Maíra Teixeira Pereira (Examinadora Externa / Unievangélica), Dra. Janes Socorro Luz (Examinadora Interna) e Dr. Marcelo de Mello (Suplente Interno). Os membros da banca fizeram suas observações e sugestões, as quais deverão ser consideradas pelo discente e sua orientadora. Em seguida a Banca Examinadora reuniu-se, em sessão secreta, atribuindo ao discente os seguintes resultados.

Dra. Milena d’Ayala Valva (Orientadora)

(X) aprovado(a) () reprovado(a).

*Assinatura _____

Dra. Maíra Teixeira Pereira (Examinadora Externa / Unievangélica)

(X) aprovado(a) () reprovado(a).

*Assinatura _____

Dra. Janes Socorro Luz (Examinadora Interna)

(X) aprovado(a) () reprovado(a).

*Assinatura _____

Dr. Marcelo de Mello (Suplente Interno)

() aprovado(a) () reprovado(a).

*Assinatura _____

*Assinado Eletronicamente

Resultado Final: (x) aprovado(a) () reprovado(a).

Reaberta a sessão pública, a Orientadora proclamou o resultado e encerrou a sessão às 16h40min, da qual foi lavrada a presente ata que vai ser assinada por mim secretário, discente e pelos membros da banca examinadora supracitada.

Secretário: *Alex Douglas Costa

Discente: *Osvaldo Lino Alves Junior

*Assinado Eletronicamente

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, a Deus, por me permitir sempre ter muito mais a agradecer que pedir. Aqui, especialmente, por ter me guiado e conduzido nesse caminho tão difícil, alcançando mais essa conquista.

A toda minha família, por terem sido meu ponto de força em todos os momentos difíceis, mas, também, companhia nos momentos felizes. Em especial, à minha mãe, que foi pai e mãe, e sempre me apoiou em tudo na minha vida, acreditando em cada um dos meus sonhos, e auxiliando, com todo o necessário, para que eu pudesse alcançá-los; à minha irmã e meu sobrinho/afilhado, por todo o amor, carinho, compreensão, paciência e apoio.

Aos amigos, pelo suporte e pelo incentivo. Ao meu amigo de toda uma vida, João Marcos, por todos os momentos compartilhados e pela tradução do resumo dessa dissertação. Àqueles mais próximos (em especial Renann, Fernando, Alice, Felyph, Fred e Eduardo), obrigado pelos bons momentos vividos, mas especialmente, por terem se mantido comigo, apesar dos surtos e das dificuldades durante esse processo.

Ao Jair Neto, pelo incentivo para encerrar esse trabalho, mas principalmente pelo companheirismo, apoio, paciência e carinho durante o período de escrita.

À minha orientadora, Prof. Dra. Milena d'Ayala Valva, por não ter medido esforços para o resultado desse trabalho apesar de todas as dificuldades passadas, por todo o auxílio e disponibilidade durante o desenvolvimento do trabalho, pelo conhecimento partilhado, ainda que em pouco tempo de acompanhamento, com sugestões e aprimoramento do trabalho.

Ao meu primeiro orientador no Mestrado, Prof. Dr. Marcelo de Mello, pelo suporte nos primeiros passos da pesquisa.

A todos aqueles que, de algum modo, fizeram parte da minha caminhada na Universidade Estadual de Goiás, na graduação e no mestrado. Professores, servidores e colegas, que acreditam e constroem essa universidade.

Aos colegas que se tornaram amigos, tanto na graduação em Arquitetura e Urbanismo, quanto na Faculdade de Direito.

À Bateria Mafiosa, por ter sido um local de refúgio e escape das preocupações.

A cada um que contribuiu para essa pesquisa, com apoio, materiais e esclarecimento de dúvidas, muito obrigado!

Por fim, a todos aqueles que, durante esse processo, me ofereceram carinho, atenção, amor e orações, me mantendo são nessa caminhada.

*I really believe in the idea of the future.
Eu realmente acredito na ideia de futuro.
Zaha Hadid (2008)*

RESUMO

Esta pesquisa contempla o estudo sobre a construção da cidade e do território no tempo e sobre a dinâmica urbana que envolve temas como as mudanças do uso do solo, obsolescência, esquecimentos, destruições, demolições, especulação imobiliária e novos empreendimentos, entre outros fatos urbanos que caracterizam as permanências e transformações das cidades. Essas questões foram percorridas através da utilização da análise da imagem urbana que vivenciamos na atualidade, sistematizadas pelo recurso da análise visual, a partir da experiência do território vivido e construído pelo homem e materializado na paisagem urbana de um fragmento de uma cidade média no interior do Brasil. O recorte espacial é a Vila Industrial Jundiaí, localizada em Anápolis (GO), cujas origens estão vinculadas ao surgimento do primeiro bairro planejado da cidade, o Bairro Jundiaí, que teve seu projeto (datado de 1943) idealizado com referências ao modelo urbanístico da cidade jardim inglesa, e previa em seu plano original a criação de um conglomerado industrial anexo, que seria denominado Vila Industrial do Bairro Jundiaí, para abrigar as indústrias da cidade, isoladas do núcleo habitacional. A ocupação desse bairro de pretensão agroindustrial se deu somente a partir de 1958, ano em que foi inaugurada a primeira estrada pavimentada saindo da nova capital federal, que ligou Brasília a Anápolis. Conhecido e reconhecido pela quantidade de galpões agroindustriais que possui desde o seu surgimento e que constituiu uma ideia de conjunto urbano de relevância histórico-cultural muito forte na paisagem e na identidade da cidade de Anápolis, o bairro vem passando atualmente por transformações que colocam o debate sobre o seu futuro em alerta. Em contraponto a essa imagem, um grande empreendimento imobiliário, que recebeu o nome de *Genesis Office*, cujo projeto adota a linguagem arquitetônica genérica dos grandes centros globais está em construção no bairro. A partir das possibilidades futuras em curso e da força das rugosidades no presente, é que essa pesquisa pretende contribuir para o estudo da forma e do conteúdo presente nas permanências e transformações do território, analisando realidades e utopias urbanas. Como percurso metodológico, foram utilizadas as contribuições do método da Análise Visual, que partiu da análise histórica desde a origem da ideia de formação do bairro, se desenvolveu no estudo da produção dos usos do território, historicamente produzidos, resultando nas paisagens visíveis, identificadas, catalogadas e analisadas aqui. Lugar da memória, a paisagem urbana da Vila Industrial Jundiaí se apresenta também como possível lugar do futuro da cidade de Anápolis, a partir de um elemento que procura atuar como indutor da transformação da cidade de Anápolis, e que foi chave de leitura dessa pesquisa, que pretende contribuir para o debate sobre a relação entre futuro e memória da cidade.

Palavras-chave: Vila Industrial Jundiaí; Território; Paisagem Urbana; Análise Visual; Anápolis (GO).

ABSTRACT

This research embraces the study of the city construction, territory in time and the urban dynamics that involves themes such as changes in use of the soil, obsolescence, oversights, destruction, demolitions, real estate speculation and new developments, among other urban facts that characterize the cities permanencies and transformations. These issues were covered through the urban analysis imagery that we experience today, systematized by visual analysis, from the territory experience lived and built by man and materialized in an urban landscape fragment of a median-size city from the interior of Brazil. The spatial clipping is Vila Industrial Jundiá, located in Anápolis (GO), whose origins are linked to the emergence of the first planned neighborhood in the city, Bairro Jundiá, whose project (dated 1943) was idealized referencing the garden cities urban model, and envisaged in its original plan the creation of an attached industrial conglomerate, which would be called Vila Industrial do Bairro Jundiá, to shelter the city's industries, isolated from the housing nucleus. The occupation to this claimed agroindustrial district took place only in 1958, the year in which the first paved road was opened from the new federal capital, which connected Brasília to Anápolis. Known and recognized for the amount of agroindustrials sheds it has had since its inception and which constituted of an urban complex idea of very strong historical-cultural relevance in the landscape and in the identity of Anápolis, the district is currently undergoing changes that place the debate about its future on alert. In contrast to this image, a large real estate project, named Genesis Office, whose project adopts the generic architectural language of major global centers is under construction in the neighborhood. Based on the future possibilities in progress and the rugosities in the present, this research tries to contribute to the study of the form and content present in the permanencies and transformations of the territory, analyzing urban realities and utopias. As a methodological path, the contributions of the Visual Analysis method were used, which started from the historical analysis since the origin idea of forming the district, developed in the study of the production territory uses, historically produced, resulting in the visible, identified landscapes, cataloged and analyzed here. A place of memory, the Vila Industrial Jundiá urban landscape also presents itself as a possible place for the Anápolis city future, based on an element that seeks to act as an inducer of Anápolis city transformation, and which was the key to reading of this research, which try to contribute to the debate about on the relationship between the future and the city's memory.

Keywords: Vila Industrial Jundiá; Territory; Urban Landscape; Visual Analysis; Anápolis (GO).

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1 - O "Bairro Jundiá" e a "Cidade" _____	21
Ilustração 2 - A chegada da Ferrovia em Anápolis _____	32
Ilustração 3 – Notas em diversas edições tratando sobre os melhoramentos urbanos _____	33
Ilustração 4 - Edição de 17 de janeiro de 1943, destacando Anápolis como "Grande Cidade Goiana" _____	34
Ilustração 5 - Manchetes destacam o desenvolvimento da cidade em diversas áreas, especialmente industrial _	34
Ilustração 6 - Evolução da malha ferroviária goiana (1911-1978) _____	36
Ilustração 7 - Convite, em destaque no topo do jornal, para que todos comparecessem ao evento da chegada da estrada de ferro _____	38
Ilustração 8 - Localização das Vilas Fabril, Jaiara e Industrial Jundiá e do DAIA em Anápolis _____	42
Ilustração 9- A esquerda, Vila Matarazzo, em São Paulo; a direita, exemplos de vilas particulares, também em São Paulo _____	45
Ilustração 10 - Região da Vila Fabril, Anápolis (GO), em 1950 _____	46
Ilustração 11 - Casas com a mesma padronização (Conjunto Friboi e Cerâmica GBoi) - Vila Fabril _____	47
Ilustração 12 - Documento mais antigo (datado de 1955) encontrado na Pasta-Arquivo da Vila Industrial Jundiá _____	51
Ilustração 13 - Estação Ferroviária Engenheiro Castilho na década de 1950 _____	52
Ilustração 14 - Proximidade da Estação Ferroviária Engenheiro Castilho com a Avenida JK _____	53
Ilustração 15 - Edifício do Moinho Catarinense LTDA _____	53
Ilustração 16 – [A] Em primeiro plano, a Estação Engenheiro Castilho; aos fundos, o galpão onde foi realizada a primeira FAIANA, onde atualmente se localiza a Prefeitura Municipal; [B] O galpão, utilizado no passado para exposições, e atualmente pela Prefeitura _____	54
Ilustração 17 - A Estação durante as reformas realizadas na década de 1970 _____	55
Ilustração 18 - A Estação Engenheiro Castilho após as reformas, quando passou a ser a principal estação da cidade _____	56
Ilustração 19 - Desenho do plano da Cidade Industrial realizados por Tony Garnier _____	59
Ilustração 20 - Cabeçalho de mapa datado do ano de 1954, cuja nomeação do loteamento era “Vila Popular e Parque Industrial do Bairro Jundiá” _____	61
Ilustração 21 - Cabeçalho de mapa datado do ano de 1958, cuja nomeação do loteamento já era registrada como “Vila Industrial do Bairro Jundiá” _____	61
Ilustração 22 - Separação de funções por áreas dentro do bairro _____	62
Ilustração 23 - Ortogonalidade no traçado do loteamento da Vila Industrial Jundiá _____	63
Ilustração 24 - Os limites oficiais da Vila Industrial Jundiá _____	87
Ilustração 25 - A barreira física criada pelos galpões na Avenida JK _____	88
Ilustração 26 - A ruptura tipológica da Avenida Progresso _____	88
Ilustração 27 - Limites físicos sobrepostos sobre os contornos oficiais da Vila Industrial Jundiá _____	89
Ilustração 28 - Revisão e Atualização do loteamento da Vila Industrial, datado de julho de 1958 _____	90
Ilustração 29 - Traçado atual da Vila Industrial Jundiá _____	90
Ilustração 30 - Principais avenidas da Vila Industrial Jundiá _____	92

Ilustração 31 - Os diferentes setores encontrados na Vila Industrial Jundiáí _____	94
Ilustração 32 - A concentração da tipologia “galpão” na região leste da Vila Industrial Jundiáí _____	97
Ilustração 33 - O conjunto de galpões na região leste da Vila Industrial Jundiáí _____	98
Ilustração 34 - Diagrama ilustrativo da estrutura típica dos galpões da Vila Industrial Jundiáí _____	98
Ilustração 35 - Os portões destinados ao acesso de caminhões _____	99
Ilustração 36 - O espaço interno típico dos galpões da Vila Industrial Jundiáí _____	99
Ilustração 37 - Diagrama ilustrando os tipos externos mais recorrentes nos galpões da Vila Industrial Jundiáí _____	100
Ilustração 38 - Local onde as tipologias mais comuns nos galpões da Vila Industrial Jundiáí aparecem lado a lado _____	100
Ilustração 39 - Exemplos dos tipos de galpões existentes no local _____	100
Ilustração 40 - Novos usos em velhas formas _____	101
Ilustração 41 - [A] Galpões na Avenida JK em 2013; [B] Galpões durante a reforma realizada em abril de 2018 _____	102
Ilustração 42 - [A] A completa descaracterização do galpão na fachada da loja em Anápolis, na Avenida JK, após o fim das reformas, em novembro de 2018; [B] A fachada da loja em Goiânia, na Avenida Anhanguera _____	103
Ilustração 43 - O Conjunto Eldorado na Vila Industrial Jundiáí _____	103
Ilustração 44 - [A] Parcelamento comum do restante das áreas residenciais do bairro; [B] Parcelamento do Conjunto Eldorado _____	104
Ilustração 45 - [A] Vias comuns da Vila Industrial Jundiáí; [B] Vias do Conjunto Eldorado _____	105
Ilustração 46 - A proposta de “corredor” de lazer, conforme desenho do loteamento de 1958 _____	105
Ilustração 47 - As duas tipologias presentes no Conjunto Eldorado _____	106
Ilustração 48 - As tipologias originais das residências do Conjunto Eldorado _____	106
Ilustração 49 - As variadas aparências das unidades do Tipo A atualmente _____	107
Ilustração 50 - A visão em conjunto das unidades do Tipo A _____	107
Ilustração 51 - As variadas aparências das unidades do Tipo B atualmente _____	108
Ilustração 52 - A visão em conjunto das unidades do Tipo B _____	109
Ilustração 53 - O setor formado pelo cruzamento das Avenida JK e Presidente Wilson (Vila Industrial Jundiáí), Avenida Minas Gerais (Bairro Jundiáí) e Rua Amazílio Lino Souza (Vila Goiás/Vila Santana) _____	110
Ilustração 54 - Publieditorial acerca do empreendimento <i>Genesis Office</i> (7 de maio de 2018) _____	110
Ilustração 55 - Captura de tela em vídeo de lançamento do <i>Genesis</i> , ilustrando a localização de Anápolis no Eixo Goiânia-Brasília _____	112
Ilustração 56 - Capturas de tela em vídeo de lançamento do <i>Genesis</i> , ilustrando a cidade de Anápolis como “Capital Logística do Brasil”, em razão da convergência dos três modais de transporte _____	112
Ilustração 57 - Capturas de tela em vídeo de lançamento do <i>Genesis</i> , exaltando o privilégio do empreendimento por estar no lugar certo _____	113
Ilustração 58 - Captura de tela em vídeo de lançamento do <i>Genesis</i> mostrando a valorização da localização do edifício _____	113
Ilustração 59 - Captura de tela em vídeo de lançamento do <i>Genesis</i> ilustrando a inserção do edifício no Bairro Jundiáí _____	114
Ilustração 60 - Captura de tela em vídeo de lançamento do <i>Genesis</i> , ilustrando-o como inserido na “melhor	

localização do Bairro Jundiáí” _____	114
Ilustração 61 - Sinalizações indicam trechos da Vila Industrial Jundiáí como parte do Bairro Jundiáí _____	115
Ilustração 62 - As conexões diretas entre o <i>Genesis</i> e o Bairro Jundiáí _____	116
Ilustração 63 - Publieditorial acerca do empreendimento <i>Genesis Office</i> (11 de maio de 2018) _____	116
Ilustração 64 - Materiais publicitários do Edifício <i>Genesis</i> , destacando sua “inovação e modernidade” _____	117
Ilustração 65 - A materialidade do <i>Genesis</i> _____	118
Ilustração 66 - O Moinho Catarinense Ltda ao fundo da Estação Engenheiro Castilho, em imagem de 1970 _	119
Ilustração 67 - O Moinho Catarinense Ltda em 2018 _____	119
Ilustração 68 - Fachadas e Corte originais do edifício _____	120
Ilustração 69 - O estado de abandono do Moinho _____	121
Ilustração 70 - Deterioração do Edifício do Moinho _____	121
Ilustração 71 - Vedação em alvenaria nos acessos ao terreno do Moinho _____	122
Ilustração 72 - Captura de tela em vídeo de lançamento do <i>Genesis</i> , mostrando-o sobre um globo terrestre __	123
Ilustração 73 - Perspectiva digital da fachada do Edifício <i>Genesis</i> , inserido em um lugar genérico _____	123
Ilustração 74 - O entorno real do <i>Genesis</i> _____	124
Ilustração 75 - Passado, presente, e perspectiva de futuro para a Vila Industrial Jundiáí _____	124
Ilustração 76 - Estágio das Obras do <i>Genesis Office</i> em maio de 2019 _____	126
Ilustração 77 - Estágio das obras do <i>Genesis Office</i> em novembro de 2019 _____	126
Ilustração 78 - Passado, presente e futuro da Vila Industrial Jundiáí _____	128

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
CAPÍTULO 1 – A GÊNESE DA VILA INDUSTRIAL JUNDIAÍ	28
1.1. ANÁPOLIS: RELAÇÕES ENTRE COMÉRCIO, INDÚSTRIA E FERROVIA NO PROCESSO DE EXPANSÃO URBANA DA CIDADE	28
1.2. VILAS OPERÁRIAS EM ANÁPOLIS – EXPERIÊNCIAS DE OCUPAÇÕES URBANAS RELACIONADAS À ATIVIDADE INDUSTRIAL E COMERCIAL NA CIDADE	40
1.3. A CONSTRUÇÃO DA VILA INDUSTRIAL JUNDIAÍ	49
1.3.1. Utopia e Realidade no território da Vila Industrial Jundiaí	56
CAPÍTULO 2 – CAMINHOS PARA O ESTUDO DE DIFERENTES REALIDADES URBANAS	65
2.1. O TEMPO E AS RELAÇÕES ENTRE FORMA E CONTEÚDO NO ESPAÇO URBANO	68
2.2. SOBREPOSIÇÃO DE TEMPOS NO ESPAÇO: A PAISAGEM URBANA	73
2.3. A ANÁLISE VISUAL COMO DIRECIONAMENTO DA LEITURA DO TERRITÓRIO A PARTIR DAS EXPERIÊNCIAS DE CAMPO	78
2.3.1. O caminho percorrido na pesquisa	81
CAPÍTULO 3 – DA GÊNESE AO <i>GENESIS</i>: INTERPRETAÇÕES ACERCA DO TERRITÓRIO DA VILA INDUSTRIAL JUNDIAÍ	84
3.1. A IDENTIFICAÇÃO DOS ELEMENTOS DA ANÁLISE VISUAL NO TERRITÓRIO DA VILA INDUSTRIAL JUNDIAÍ	84
3.2. OS SETORES HOMOGÊNEOS DA VILA INDUSTRIAL JUNDIAÍ	94
3.2.1. Setor A: o conjunto de galpões	96
3.2.2. Setor B: o Conjunto Eldorado	103
3.3. O <i>GENESIS</i> E AS RELAÇÕES ENTRE PASSADO, PRESENTE E PROJEÇÕES PARA O FUTURO DA VILA INDUSTRIAL JUNDIAÍ	109
3.3.1. Transformações e permanências no espaço: o contraponto entre o Moinho Catarinense Ltda (1963) e o <i>Genesis Office</i> (2018), dois marcos na paisagem	118
CONSIDERAÇÕES FINAIS	125
REFERÊNCIAS	130

INTRODUÇÃO

A cidade do século XXI é um universo dinâmico, que muda a cada instante, onde a materialidade da paisagem construída não é constante, existindo a todo momento uma sobreposição e integração de velhas e novas paisagens adequadas à vida urbana existente em um determinado local (CARSALADE, 2014). A arquitetura, enquanto elemento duradouro no território urbano, permanece no tempo e no espaço, todavia, sofre a todo momento diversas transformações, que visam refletir na ocupação da forma existente a imagem do seu tempo, ou criar novas formas compatíveis com o momento.

Na mesma medida que diversos elementos urbanos permanecem ao longo do tempo, outros são, minimamente ou completamente modificados, possibilitando novas e diferentes compreensões sobre um determinado espaço, pela perspectiva de sua composição atual. Dessa maneira, é necessário observar o espaço urbano sempre como obra em contínuo desenvolvimento, que se modifica a partir da materialização das relações sociais de um determinado tempo naquele espaço, e pode ser alterada a partir da mudança dessas relações sociais.

Assim, embora em alguns casos a imposição de um novo tempo no espaço o altere completamente, de maneira geral, as cidades são sobreposições de diversos tempos que conversam entre si, a partir da inserção de novas características, que apagam algumas pré-existentes, mas ao mesmo tempo dão novas interpretações a outras que se mantêm. De tal modo, após o surgimento de uma nova camada, um questionamento que deve ser feito é até que ponto essa novidade se impõe de maneira homogênea no espaço, e em que medida as forças pré-existentes, que ainda sobrevivem naquele espaço, se adaptam ou resistem a esse novo (CARLOS, 2007, p. 56).

Uma vez que “cada espaço, ainda que interligado a uma totalidade que se auto-constrói ao longo da história, tem sua especificidade vinculada ao entrecruzamento de tempos diferenciados” (CARLOS, 2007, p. 56), é possível encontrar na morfologia urbana diferentes marcas, tanto de resistência e de permanência, quanto de transformação, de maneira que “o tempo, enquanto presente, aparece sem espessura e o passado, enquanto memória impressa nas formas, se transforma na privação da identidade advinda da prática sócio-espacial real” (CARLOS, 2007, p. 57).

Considerando essa intensa relação entre espaço e tempo na constituição de uma cidade, a presente pesquisa lança o olhar sobre a Vila Industrial Jundiaí, na cidade de Anápolis (GO), a fim de compreender como esse território é marcado pela força de um passado que

resiste em alguns dos seus espaços, com a sobreposição de diferentes tempos em uma mesma paisagem, enquanto em outros fragmentos dele, fortes transformações procuram criar novas imagens de identificação para esse bairro, como uma possibilidade de futuro que se contrapõe ao passado expresso de forma tão forte nesse território.

Partimos, assim, de um estudo histórico desse território, a fim de que, pela observação do seu presente, fosse possível perceber como o tempo resistiu em sua paisagem, através de permanências que se mantêm, apesar do constante processo de reprodução desse espaço, que sofre, a todo momento, pequenas e grandes transformações, cada vez mais evidenciadas em sua paisagem.

Anápolis é uma cidade de grande influência no seu contexto regional. Com população estimada de 386.923 pessoas para o ano de 2019, segundo dados do IBGE, é a terceira cidade mais populosa do estado, sendo o segundo maior PIB de Goiás (segundo dados de 2017, a cidade responde por 7,4% do produto interno bruto estadual, atrás apenas da capital, Goiânia, que responde por 25,5% deste), e o quinto maior do Centro-Oeste, atrás apenas das quatro capitais da região (Brasília, Goiânia, Campo Grande e Cuiabá) (BRITO, 2019). A cidade exerce um importante papel de polo industrial e de consumo, abrigando o segundo maior polo farmoquímico do país, localizado no DAIA (Distrito Agroindustrial de Anápolis), além de exercer a função de entreposto e base logística regional, graças à sua localização estratégica no eixo Goiânia-Brasília, sendo o ponto de entroncamento de importantes rodovias no contexto nacional e regional (LUZ, 2009).

A importância de Anápolis faz dela um interessante laboratório para o Arquiteto e Urbanista que busca compreender as transformações do território e da paisagem urbana resultantes dos movimentos políticos, econômicos, sociais e culturais pelos quais a cidade passa. Ter realizado o curso de Arquitetura e Urbanismo nessa cidade (embora esse seja longe, fisicamente, do centro da cidade) foi o que mais influenciou na sua escolha para a realização da pesquisa. Ao observar o contexto regional em que Anápolis está localizada, é possível perceber que ela é uma cidade que cresceu “espontaneamente” (assim chamado aqui por não ter sua origem em um projeto urbano), enquanto as duas principais cidades do forte eixo em que ela está inserida, Goiânia (capital do estado) e Brasília (capital federal) foram planejadas e são mais novas que Anápolis, e, portanto, com origem e crescimento diferentes.

Não por acaso a cidade recebeu, em publicações do jornal *Anápolis*¹, um dos mais

¹ Inaugurado em 1935, o Jornal “Anápolis” foi um dos primeiros do estado, sendo responsável por noticiar o que de mais importante ocorria na cidade e no estado. A grafia do seu nome foi alterada de “Annapolis” para “Anápolis” no início da década de 1940, e novamente alterada para “O Anápolis” em 1944.

importantes da história da cidade, apelidos como Ribeirão Preto Goiano (em edição do início da década de 1940) e Manchester Goiana, como referência à cidade industrial inglesa (em poemas publicados no jornal na década de 1940), cunhados em razão do dinamismo econômico que a cidade apresentava, o que fortalecia seu comércio e seu crescimento urbano². Essas questões históricas relacionadas ao desenvolvimento industrial resultaram em diversos estudos acadêmicos cujo objeto é a cidade de Anápolis, sendo que, de maneira geral esses trabalhos tangem (quando não é esta a questão principal) discussões acerca da relação estabelecida entre a atividade industrial e o desenvolvimento urbano e econômico da cidade. Nessas pesquisas, o maior foco de atenção e interesse é o DAIA ou questões relacionadas a ele, sendo raros os trabalhos que se aprofundam em áreas como a Vila Fabril, a Vila Jaiara e a Vila Industrial Jundiá, os três exemplos mais importantes de bairros residenciais que surgiram em razão da atividade industrial na cidade.

A Vila Fabril tem sua origem relacionada à instalação de olarias na região localizada a oeste do centro da cidade, a partir da década de 1930. Na década de 1950 são instaladas novas cerâmicas e o Frigorífico Goiás naquela região, sendo que “tal aglomerado proporcionou a criação de conjuntos de moradias para seus operariados, ora financiados pelos donos das indústrias, ora pelo próprio operariado” (BERNARDES et al, 2015, p. 153), o que impulsionou o desenvolvimento da Vila Operária Fabril. Acerca dessa região, que pode ser considerada a primeira vila operária da cidade de Anápolis, destaca-se o trabalho desenvolvido no Projeto de Pesquisa “Memória e lugar: estudo da memória urbana da Vila Fabril/Anápolis/GO (1950-1970)”, coordenado pela Profa. Dra. Genilda Darc Bernardes e realizado entre 2009 e 2010.

A Vila Jaiara foi criada em 1943, e teve seu progresso efetivo com a chegada em Anápolis da indústria têxtil Companhia Goiana de Fiação e Tecelagem de Algodão, antiga Vicunha S/A-Indústrias Reunidas (LUZ, 2013, p. 9). Seu desenho foi feito pelo engenheiro-agrônomo Luiz Caiado de Godoy, e ela foi instalada ao norte da cidade. Em razão da distância com o centro, foi criada uma vila residencial próxima à fábrica, para abrigar os seus trabalhadores. Os principais trabalhos existentes acerca dessa região são fruto do Projeto de Pesquisa “A industrialização e o ambiente: Vila Jaiara em Foco – Anápolis/GO”, coordenado

² Em sua dissertação, Machado (2009) realiza uma extensa investigação que buscava captar as imagens associadas à cidade de Anápolis em razão do seu comércio. De acordo como o autor, quando foi utilizada a expressão “*Ribeirão Preto Goiano*, a cidade vivia o momento de expansão agrícola que, aliada à chegada da ferrovia, fortalecia o crescimento urbano e o comércio” (MACHADO, 2009, p. 21). Em relação à representação da cidade como “Manchester Goiana”, esta surgiu “pois naquele período a cidade alcançara o *status* de grande centro comercial do estado de Goiás. Essa imagem vigorou de meados da década de 1940 até 1960, quando o comércio estava sedimentado e havia um desejo de que a cidade fomentasse indústrias” (MACHADO, 2009, p. 22).

pela Profa. Dra. Joana Darc Bardella Castro, realizado entre 2010 e 2011, mais voltado para o seu desenvolvimento econômico que a para a sua formação territorial.

A Vila Industrial Jundiá surge como um conglomerado industrial anexo ao Bairro Jundiá (cujo projeto é de 1943), mas o seu loteamento e sua ocupação, realizados a partir de 1954, dão um caráter muito mais residencial ao bairro, com algumas áreas reservadas à instalação de indústrias e armazéns agroindustriais, principalmente grandes galpões, que caracterizam a imagem mais reconhecida desse local. Poucos são os trabalhos que estudam essa região, sendo o principal deles o Projeto de Pesquisa “A Industrialização e a dinâmica ambiental: o caso da Vila Industrial-Jundiá-Anápolis-GO”, também coordenado pela Profa. Dra. Joana Dar Bardella Castro, entre os anos de 2007 e 2008, que pouco investiga sobre as origens e formação territorial desse bairro, dedicando-se à relação entre indústria e meio ambiente na atualidade da Vila Industrial Jundiá.

A existência de poucos trabalhos relacionados à Arquitetura e Urbanismo desenvolvidos a respeito dessas áreas, principalmente no que concerne a suas formações territoriais, e a aproximação realizada com a Vila Industrial Jundiá durante a produção do Trabalho Final de Graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo foram as razões que levaram à escolha dessa área como objeto de estudo. Essa escolha se encaixou com as atividades desenvolvidas junto ao GT2 – Cidades, Sistemas, Habitar, da Linha de Pesquisa Dinâmicas Territoriais do Cerrado do TECCER, que permitiram que o presente trabalho tenha um caráter interdisciplinar, desenvolvido a partir da ampliação de leituras e debates em grupo com colegas de outras formações do Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar do TECCER³, além da realização de atividades de campo que geraram uma aproximação física com o objeto da pesquisa, a partir do contato direto com a área em estudo e análise.

Considerando todos esses aspectos, o território da Vila Industrial Jundiá foi escolhido como objeto da presente pesquisa. Determinada a abrangência territorial a ser alcançada pelo trabalho, embora a pesquisa adote a observação do tempo presente como perspectiva para observar o território escolhido, é necessário que a compreensão desse espaço se dê desde a sua gênese.

³ Entre os desdobramentos das discussões realizadas nesse grupo de trabalho, estão o trabalho da colega geógrafa Thalita Siqueira (2019), sob orientação do Prof. Dr. Marcelo de Mello, cuja pesquisa tratava sobre segregação espacial no espaço urbano de Anápolis, com olhares tanto para o Setor Central quanto para o Bairro Jundiá; o trabalho da colega arquiteta e urbanista Ana Laura Lopes Cabral (2020), sob orientação da Profa. Dra. Milena D’Ayala Valva, que estudou o Bairro Jundiá; e também os trabalhos da colega arquiteta e urbanista Ana Caroline Caixeta Silva, acerca da relação entre o edifício da Estação Ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente” e o Centro de Anápolis (2019) e do colega geógrafo Kevin dos Santos, que estuda dinâmicas sócio espaciais relacionadas aos terminais rodoviários das cidades de Anápolis, Goiânia e Brasília.

Segundo o dicionário Michaelis (2018) da Língua Portuguesa, a palavra “gênese” significa “1. Origem e formação dos seres organizados. 2. O que contribui para o surgimento de algo” (MICHALIS, 2018, s/p). Para além de uma definição fria extraída de dicionário, Cauquelin (2007), inicia sua obra *A invenção da Paisagem* (publicada originalmente em 2000), com uma reflexão sobre a dificuldade em se encontrar a gênese de algo:

Gênese de uma forma. Quem diz gênese diz “começo”. Ora, é sempre difícil dizer “eu vou começar pelo começo”. Impossível apontar o dedo para esse “começo”. Cada vez que tentamos data-lo, o encontro repentino de algum acontecimento nos provoca, desmente de modo cruel nossa afirmação, mostra-nos a inaniidade desse pretenso começo. (CAUQUELIN, 2007, p. 35)

A adoção da gênese da Vila Industrial Jundiaí como marco temporal para o início desta pesquisa ganhou ainda mais força em razão do simbolismo que tem a principal obra imobiliária da atualidade na região, cuja missão é transformar a paisagem urbana não apenas do bairro, como da cidade inteira (conforme divulgado em material publicitário do empreendimento), ter sido intitulada *Genesis Office*. Estudar a Vila Industrial Jundiaí desde a sua “gênese” (origem) até o “*Genesis*” (edifício), é uma maneira de procurar entender o presente desse território como resultado das transformações pelas quais ele passou, mas também interpretar as perspectivas de futuro que um empreendimento com esse nome procura trazer para esse lugar, permitindo a criação de uma nova imagem para o local.

A partir desse contraponto, a dificuldade apontada por Cauquelin (2007), de se encontrar a gênese de alguma coisa, assume duas perspectivas nesse trabalho. A primeira se dá em razão da dificuldade em se encontrar, de fato, a origem de alguma coisa, uma vez que todo começo prescinde da existência de algo anterior, fazendo com que a gênese de qualquer coisa será sempre uma decisão arbitrária que define aquele ponto como o começo. No caso das cidades e bairros, como a Vila Industrial Jundiaí, essa gênese é sempre resultante da especificação de um ponto no espaço e no tempo, que demarca a origem daquele núcleo urbano. A segunda, que não poderá ser respondida nesse trabalho, e somente será possível sua verificação daqui alguns anos, diz respeito à incerteza se o *Genesis Office* vai representar um novo começo para esse bairro, caracterizando-se como um indutor de transformações tão grandes que permitam que ele seja apontado como origem de uma nova imagem para a Vila Industrial Jundiaí.

No que concerne à gênese do bairro em estudo, procuramos encontra-la a partir do seu surgimento dentro da história de Anápolis. Para tanto, foi realizado um levantamento desde as origens do aglomerado urbano que resultou na criação de Anápolis, para verificar como e em que ponto da história da cidade surge a Vila Industrial Jundiaí.

Os registros históricos mostram que os primeiros traços do que hoje é a cidade de Anápolis (GO) são um pequeno aglomerado urbano da segunda metade do século XIX, sendo atribuído ao ano de 1870 – data da construção da Capela de Santana naquela região – o início da história da cidade. É a partir da primeira década do século XX, porém, que se inicia a sua expansão urbana, em razão do progresso ocasionado pela chegada da ferrovia no Estado de Goiás (com a inauguração da primeira estação em solo goiano em 1911) e pelas fortes expectativas de progresso criada pela possibilidade de, no futuro, a Estrada de Ferro Goiás cruzar o território de Anápolis.

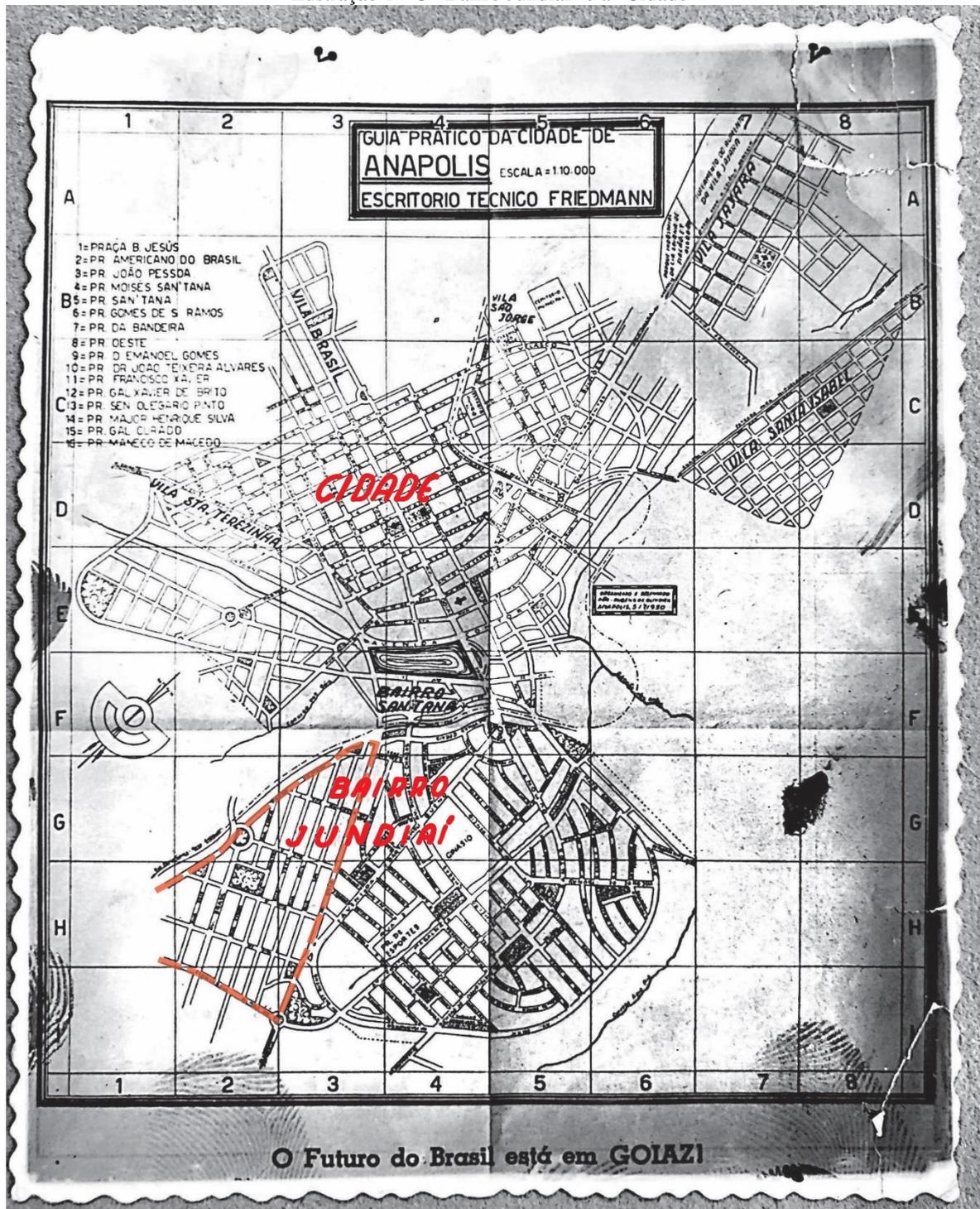
Com a previsão de uma estação na cidade, a economia local se fortaleceu, “sobretudo devido às atividades mercantis e ao café, produto agrícola do qual a cidade passou a ser o maior produtor em curto espaço de tempo” (FREITAS, 1995, p. 43), de maneira que o avanço da ferrovia no território goiano e a certeza de que ela chegaria até Anápolis fez com que a cidade sofresse um grande surto migratório, ocasionando a intensificação da atividade econômica do local, que passou a ter um forte interesse comercial.

O ano de 1935 marcou a chegada efetiva da ferrovia na cidade de Anápolis. Ao longo da história da Estrada de Ferro Goiaz em Anápolis, a cidade contou com quatro estações ferroviárias. Três delas foram inauguradas com a chegada da ferrovia na cidade, em 1935, e a quarta, em 1951. A estação “Engenheiro Valente” (1935), já demolida, era a primeira do município de Anápolis, após a saída dos trilhos de Leopoldo de Bulhões. Seguindo a linha férrea, a próxima estação era a “General Curado” (1935), cujo edifício está preservado até os dias atuais, e foi construída onde atualmente se localiza o DAIA. A terceira estação inaugurada junto com a chegada da ferrovia – Estação Ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente” (1935) – encontra-se até os dias atuais no centro da cidade, e foi ponta de linha da ferrovia até a retirada dos trilhos da região central, no ano de 1976, quando passou a exercer o papel de ponto final da ferrovia a Estação “Engenheiro Castilho” (1951), localizada atualmente na Vila Industrial Jundiáí.

A combinação entre a chegada da ferrovia e a situação geográfica privilegiada de Anápolis, na borda leste do chamado Mato Grosso de Goiás, fez com que, nesse período, essa região “fosse teatro de uma das mais ativas frentes pioneiras do Brasil” (FAISSOL, 1957, p. 37), com crescimento da população em mais de 10.000 habitantes entre 1940 e 1950 (FREITAS, 1995). O desenvolvimento econômico e o crescimento populacional resultaram na expansão urbana da cidade e no aumento dos seus limites para além do centro pioneiro. Na direção oeste, surge a Vila Fabril; ao norte, surge a Vila Jaiara; ao leste, e bem próximo ao centro, surge o primeiro bairro planejado da cidade de Anápolis, o Bairro Jundiáí (ilustração 1) cujo projeto é

datado de 1944, e teve sua imagem vendida como uma nova forma de morar e viver na cidade⁴.

Ilustração 1 - O "Bairro Jundiáí" e a "Cidade"



Fonte: Intervenção do autor sobre foto de mapa (sem data) pertencente ao Instituto de Patrimônio Histórico e Cultural Professor Jan Magalinski (2020)

⁴ O presente trabalho faz parte de uma rede de pesquisas realizadas junto ao Grupo de Trabalho "GT2 – Sistemas, Cidade, Habitar", da Linha de Pesquisa 1 (Dinâmicas Territoriais do Cerrado) do Mestrado TECCER, que realiza diversas discussões sobre o território de Anápolis. Para maiores informações acerca das diferentes imagens do Bairro Jundiáí, bem como em relação ao seu projeto, construção e ocupação, consultar o trabalho "Costurando Imagens Urbanas em Movimento: o avesso do Bairro Jundiáí, em Anápolis (GO)" (2020), de autoria de Ana Laura Lopes Cabral.

A ilustração acima representa um “Guia Prático da Cidade de Anápolis”, provavelmente confeccionado para demonstrar o crescimento da cidade, como uma ferramenta de marketing. Na parte inferior, em destaque, aparece a frase “o futuro do Brasil está em Goiaz” (sic), exaltando a importância que o estado vinha ganhando no cenário regional e nacional. Embora a fotografia não tenha data, de acordo com informações obtidas com o historiador Jairo Alves Leite⁵, ela foi produzida por volta da década de 1950. O mapa nomeia o Centro como “Cidade”, o que permite uma interpretação de que esta já era uma área existente quando da produção do mapa, enquanto as demais áreas (Vila Santa Terezinha, Vila Brasil, Vila Jayara, Vila Santa Isabel, Vila Santana e Bairro Jundiáí) aparecem como nomes próprios, o que indica que se tratam de bairros ainda em desenvolvimento no contexto urbano da cidade de Anápolis. Na ilustração, foram destacados em vermelho os nomes “Cidade” e “Bairro Jundiáí”, e delimitado o contorno do que se trata, atualmente, a Vila Industrial Jundiáí.

Conforme pode-se extrair da ilustração acima, bem como dos dados históricos acerca da criação do Bairro Jundiáí, no planejamento desse bairro foi incluída a criação da Vila Industrial Jundiáí, planejada como um conglomerado industrial, que teria também uma “Vila Popular” (uma espécie de vila operária), isolados do restante do conjunto habitacional projetado, para reunir diversas indústrias e armazéns. Ainda que seja essa a primeira referência à origem da Vila Industrial Jundiáí, o plano do Bairro Jundiáí manteve-a apenas como uma diretriz, não tendo sido ela desenhada e incluída no loteamento e na ocupação do bairro, de modo que a sua história enquanto desenho urbano e bairro é totalmente autônoma da história do Jundiáí.

Embora no ano de 1951 tenham sido concluídas as obras e inaugurada a Estação Ferroviária Engenheiro Castilho, que atualmente se encontra dentro dos limites da Vila Industrial Jundiáí, o loteamento do bairro foi aprovado apenas em 26 de fevereiro de 1954, em portaria municipal assinada pelo então prefeito João Luiz de Oliveira. O desenho urbano aprovado, de autoria do Engenheiro Civil José do Couto Dafico Filho, foi executado quase que integralmente em relação ao seu traçado viário, e se mantém até os dias atuais, apesar de sua ocupação efetiva não ter seguido exatamente os termos definidos no plano geral do loteamento.

⁵ Grande parte das imagens históricas utilizadas neste trabalho foram conseguidas junto ao acervo do Instituto de Patrimônio Histórico e Cultural Jan Magalinski, com apoio do presidente e fundador do instituto, o historiador Jairo Alves Leite, que também é diretor do Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho” e coordenador da Estação Ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente”, além de presidente do Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural de Anápolis. Segundo o historiador, a fotografia desse mapa é da década de 1950, sem precisão do ano em que foi tirada.

Com o objeto de estudo delimitado, tendo o olhar voltado para a interdisciplinaridade como forma de se alcançar horizontes mais amplos no estudo da Vila Industrial Jundiáí, iniciou-se um trabalho de aprofundamento teórico-conceitual das questões relacionadas ao território e à paisagem urbana. Esses dois conceitos emergiram como norteadores do trabalho em razão das discussões realizadas em disciplinas cursadas no Programa, especialmente as disciplinas *Políticas Territoriais em Áreas do Cerrado*, *Seminário de Pesquisa I* e *A Dimensão Urbana no Cerrado*⁶. O caráter interdisciplinar dessas disciplinas permitiu que o aprofundamento teórico e a compreensão dos conceitos abordados no trabalho, se dessem para além da perspectiva já conhecida na graduação em Arquitetura e Urbanismo, lançando novos olhares, que ainda não havia explorado, para o Espaço Urbano, para o Território e para a Paisagem Urbana, muito além do desenho e da imagem perceptível de uma cidade, mas também para o seu conteúdo e para as questões políticas, econômicas e sociais que influenciam na sua composição.

O primeiro conceito que emergiu foi o de espaço urbano, a partir das leituras de Corrêa (1995) e Santos (1985). De acordo com Corrêa (1995), as relações espaciais existentes em uma cidade são resultado das práticas sociais, em razão das diferenças existentes na sociedade, o que faz com que o espaço urbano seja ao mesmo tempo “fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas” (CORRÊA, 1995, p. 9). Da leitura de Santos (1985), as principais questões que emergiram acerca do espaço foram os elementos/categorias que o constituem: forma, função, estrutura e processo, sendo que essas categorias se inter-relacionam a todo momento, direta e indiretamente, e cuja análise não pode ocorrer de maneira individualizada, mas sim em conjunto, onde o processo representa a atuação do tempo sobre a forma da cidade, alterando o espaço urbano a partir da atribuição de novas funções e/ou de novas relações sociais.

A importância do processo na constituição do espaço urbano se deve à força de um outro conceito que foi aprofundado no presente trabalho, o território. Acerca dessa categoria, destacam-se os trabalhos de Carlos (2007) e Luz (2009), cujas leituras permitiram apreender o território enquanto espaço urbano usado, praticado no dia-a-dia da sociedade. O território é, portanto, relação entre o sistema de objetos e o sistema de ações, ou seja, o resultado da sobreposição da atuação das pessoas, das instituições e dos diversos agentes do espaço urbano

⁶ A primeira foi ministrada por uma professora da área da Economia (Profa. Dra. Divina Aparecida Leonel Lunas Lima) em conjunto com uma historiadora (Profa. Dra. Dulce Portilho Maciel); as duas últimas foram ministradas por geógrafos (Prof. Dr. Marcelo de Mello, na segunda; e Profa. Dra. Janes Socorro da Luz e Prof. Dr. Jean Carlos Vieira Santos, na terceira) em conjunto com uma arquiteta e urbanista (Profa. Dra. Milena d’Ayala Valva), o que propiciou, em todas elas, discussões amplamente interdisciplinares.

sobre a sua forma, sua infraestrutura. Acerca dessa categoria de estudo das cidades, Lamas (2004, p. 63) afirma que

A expressão “território” designa “a extensão da superfície terrestre na qual vive um grupo humano”, ou melhor, o espaço construído pelo homem, em oposição ao que poderíamos designar por “espaço natural” e que não terá sido humanizado. É o espaço onde o homem exerce a sua ação, transformando-lhe as condições físicas, impondo-lhe a “sua ordem”. (LAMAS, 2004, p. 63).

De acordo com Souza (2019, p. 7), “não há produção do espaço! Há produção dos usos do território historicamente produzidos, que resultam em paisagens visíveis a olho nu, até onde a vista alcança”. A partir da crítica da autora a respeito do conceito de território, afirmando que este “só existe quando usado, praticado”, e que o seu resultado é a paisagem urbana foi que esta emergiu como uma ferramenta de análise a ser considerada no presente estudo. Foram utilizados para o estudo da paisagem, enquanto categoria geográfica, as leituras de Maria (2010 e 2016) e Santos (1985); o estudo da paisagem na perspectiva do patrimônio cultural, por sua vez, foi realizado a partir das leituras de Castriota (2009) e Féres (2017); por fim, o estudo das relações entre paisagem, patrimônio cultural e indústria foram baseados no trabalho de Ruffinoni (2009).

De maneira ampla, a partir dessas leituras, a paisagem pode ser compreendida como uma sobreposição de diversos tempos no espaço, congelada em um instante, que pode ser observado e do qual podem ser extraídos diversos elementos que permitem a análise do território. Nesse sentido, a paisagem pode ser o lugar da memória, onde estão refletidas as permanências da história no espaço urbano, mas pode ser também o lugar da transformação, onde as mudanças no espaço foram tão intensas que se formou uma paisagem completamente nova. No primeiro caso, a paisagem é o reflexo das rugosidades – conceito explorado por Milton Santos, definido pelo autor como as “formas remanescentes dos períodos anteriores” (SANTOS 1985, p. 55) – existentes no território, enquanto no segundo, a paisagem é um elemento indutor da transformação urbana.

Ao observar a cidade como lugar da memória, mas também da transformação, é importante lembrar as proposições de Rossi (2001), em sua obra *A Arquitetura da Cidade* (publicado originalmente em 1966), para sustentar a hipótese da cidade como artefato. A sua primeira proposição “afirma que o desenvolvimento urbano é correlato em sentido temporal” (ROSSI, 2001, p. 61), ou seja, ao longo da história, os diferentes fenômenos da cidade vão sendo conectados, resultando na existência de permanências e de novos espaços, decorrentes dos processos de transformação do território. A segunda “concerne à continuidade espacial da cidade” (ROSSI, 2001, p. 61), o que significa que, em um certo espaço urbano, não há rupturas

entre um fato e outro, as transformações vão ocorrendo e modificando o território sem que haja a sua descontinuidade. A terceira é que “no interior da estrutura urbana há alguns elementos de natureza particular que tem o poder de retardar ou acelerar o processo urbano” (ROSSI, 2001, p. 61-62), que nada mais são que as rugosidades (como conceituadas por Milton Santos) e os elementos indutores de transformação, como os grandes empreendimentos imobiliários.

A partir desse arcabouço teórico, foi adotado no presente trabalho, para estudo da Vila Industrial Jundiaí, a metodologia de Análise Visual proposta por Panerai (2006), que tem por base os trabalhos de Lynch (1960) e Cullen (1971), por se tratar de um método que permite a análise do território a partir dos seus elementos visuais, sem, no entanto, desconsiderar os aspectos históricos, políticos, econômicos e sociais inerentes ao estudo do território.

Importante ressaltar que esse método foi adotado apenas como um guia para a análise do território da Vila Industrial Jundiaí, indicando uma linha a se seguir para apresentação e compreensão crítica da extensa documentação e histórico levantados – em associação ao material coletado nos trabalhos de campo –, mas não como um elemento restritivo ou limitador do estudo, como defende o próprio autor da base metodológica escolhida, ao afirmar que “os instrumentos de análise tem de ser suficientemente genéricos para que possam ser aplicados a qualquer cidade” (PANERAI, 2006, p. 53). Os elementos da paisagem urbana (percursos, pontos nodais, setores, limites e marcos) se adequam aí, pois, independente das diferenças e das identidades que cada cidade possui, eles podem ser localizados em todas elas.

A partir dos elementos base da análise visual, considerados como norteadores da leitura a ser realizada do território, procuramos uma forma de identificá-los na Vila Industrial Jundiaí, concluindo que a exploração em campo seria o meio mais adequado. A partir dessa premissa procuramos, percorrendo o bairro, encontrar as suas principais vias e cruzamentos, os limites mais evidentes em sua paisagem, os setores mais característicos no seu interior e os principais pontos marcantes, a fim de verificar como eles se inter-relacionam e como podemos perceber neles a história do bairro.

Ao realizar esse trabalho exploratório, levamos sempre em conta uma preocupação apresentada por Panerai (2006) após a apresentação dos elementos da análise visual, de que essas categorias não são fixas ou objetivas, pelo contrário, são bastante relativas. Uma vez que a análise visual reflete as percepções do analista acerca do território analisado, o maior perigo que corre o pesquisador “consiste em ‘inventar’ elementos ou exagerar sua importância” (PANERAI, 2006, p. 36). Por esse motivo procuramos encontrar, em cada porção do bairro identificada como um potencial ponto de análise, mais de uma característica que corroborasse para a interpretação deste ponto como uma das categorias da análise visual apresentado pelo

autor, a fim de evitar ao máximo o risco de inventar elementos ou compreendê-los equivocadamente.

Considerando as dinâmicas dos processos de reprodução do espaço urbano, o objetivo dessa pesquisa é compreender em que medida as transformações ocorridas ao longo do tempo no território da Vila Industrial Jundiaí podem ser identificados a partir da leitura de sua paisagem.

Para tanto, procuramos identificar os processos históricos que resultaram na formação desse bairro. Em seguida, realizamos o levantamento teórico acerca da noção de território e como a sua leitura pode ser feita a partir do estudo da paisagem. Por fim, foi feita a análise visual da paisagem da Vila Industrial Jundiaí, a fim de identificar os seus principais locais de memória, relacionados à sua história, mas também compreender como esses espaços de memória são afetados pelas intensas transformações desse território, decorrentes principalmente da construção do *Genesis Office*, que tem a missão de criar uma nova imagem para o bairro, de contemporaneidade, em contraponto à forte imagem dos galpões industriais.

Dessa forma, no **primeiro capítulo**, busca-se apresentar como se deu a gênese da Vila Industrial Jundiaí. Para tal, apresentamos inicialmente um breve histórico do surgimento da cidade de Anápolis, destacando a sua relação, desde o princípio da sua ocupação, com as atividades de comércio e indústria, e como a ferrovia influenciou na expansão urbana da cidade, com a criação de vilas operárias, de características bastante distintas entre si. Concluímos esse capítulo com a apresentação da Vila Industrial Jundiaí, objeto de estudo da pesquisa.

No **segundo capítulo**, procura-se expor os conceitos e definições de espaço, território e paisagem urbana, apreendendo os seus principais significados, suas características, e como eles se articulam. A partir da compreensão desses conceitos, foi adotada uma metodologia para o estudo da Vila Industrial Jundiaí, a partir dos elementos da análise visual proposta por Panerai (2006), que permitem a interpretação do território a partir da leitura de sua paisagem.

No **terceiro capítulo**, por fim, será realizada a análise do território e das diferentes paisagens encontradas na Vila Industrial Jundiaí, direcionada pela identificação dos elementos visuais elencados por Panerai (2006), mas com rebatimento no trabalho de campo. Na análise, nos aprofundamos nos elementos visuais da paisagem da Vila Industrial Jundiaí, apresentando-os e interpretando-os. De tal modo, a partir da observação dos limites e vias do bairro, foi possível constatar a existência de diferentes setores no local, com características distintas. Dois deles, o conjunto de galpões e o Conjunto Eldorado, podem ser considerados espaços de permanência no território: caracterizados por sua identidade formal e tipológica, são

morfologicamente homogêneos e guardam em si algumas das rugosidades existentes no bairro. O terceiro setor analisado, constituído pelo cruzamento onde está sendo construído o Edifício *Genesis Office*, pode ser considerado como espaço da transformação: embora nos outros dois setores também existam mudanças, aqui, a transformação é total, na tentativa de se criar uma paisagem totalmente nova, que funcione como indutora de mudanças em todo o bairro.

Ao pensar a Vila Industrial Jundiaí de sua gênese até a construção do *Genesis Office*, este trabalho busca explorar as diferentes paisagens existentes nesse território tão diverso, que muitas vezes é conhecido apenas pela imagem dos galpões existentes em sua principal avenida.

CAPÍTULO 1 – A GÊNESE DA VILA INDUSTRIAL JUNDIAÍ

“A possibilidade do entendimento do espaço geográfico enquanto produto histórico e social abre perspectivas para analisar as relações sociais a partir de sua materialização espacial, o que significa dizer que a atividade social teria o espaço como condição de sua realização” (CARLOS, 2007, p. 41), de modo que a compreensão do histórico de formação de um espaço pode apontar os caminhos para a compreensão do seu território atual, a partir de uma interpretação do espaço enquanto sobreposição de diferentes realidades vividas em diferentes tempos. Assim, “pode-se falar das cidades como atores sociais complexos e de múltiplas dimensões” (BORJA e CASTELLS, 1996, p. 152).

Enquanto organismos vivos, as marcas do tempo ficam expostas nos espaços da cidade, fazendo com que a compreensão de um espaço urbano perpassa, necessariamente, pelo estudo de sua história e dos diversos elementos que influenciaram na sua construção. De tal modo, nesse capítulo, procura-se realizar uma revisão dos processos políticos, econômicos, culturais e sociais que resultaram na construção e ocupação da Vila Industrial Jundiaí, a partir de uma análise histórica desse território.

1.1. ANÁPOLIS: RELAÇÕES ENTRE COMÉRCIO, INDÚSTRIA E FERROVIA NO PROCESSO DE EXPANSÃO URBANA DA CIDADE

Segundo Freitas (1995, p. 41), “não há como precisar, cronologicamente, a origem da cidade” de Anápolis, uma vez que, quando se deu a construção da Capela de Santana, em 1870, já haviam na região diversos agrupamentos de habitações, além de diversas casas em fazendas próximas. Fato é que este local, onde se originou a cidade, era um referencial para os tropeiros que se deslocavam pelos interiores de Goiás, “transportando mercadorias e realizando a integração social do povoado com outros lugares” (FREITAS, 1995, p. 41).

Da escassa documentação existente, é possível perceber que naquela região eram realizados festejos em homenagem a Nossa Senhora de Santana, inclusive em período anterior a 1870, considerado como marco inicial da cidade, em razão da concessão da licença para construção da capela em homenagem à Santa.

Essa presença religiosa é bem característica da época e o desenvolvimento do povoado, vinculado à aprovação oficial da Capela pela Igreja Católica deve ser considerado politicamente importante, pelo fato de que a Igreja Católica era a Igreja Oficial do Império do Brasil. Daí, a nível do senso comum, considerar-se a fundação do povoado a partir da construção da capela, quando na verdade sua existência precede

ao templo religioso sendo inclusive, razão da construção desse templo. (FREITAS, 1995, p. 41).

Um aspecto relevante para a fundação de Anápolis, na perspectiva do presente trabalho, é a presença de tropeiros circulando pela região, o que pode ser considerado a origem da importante veia comercial que a cidade carrega consigo até os dias atuais⁷. Na segunda metade do século XIX, o que hoje se conhece como Estado de Goiás era um local parcamente habitado, cuja população era predominantemente rural, havendo aqui apenas pequenas vilas, bastante distantes entre si. De acordo com Luz (2001), foi a partir do desenvolvimento da mineração que se deu o processo de articulação interna, com o estabelecimento de rotas que interligavam o Sul, o agreste nordestino e o sertão goiano. Apesar do aumento das conexões, “as estradas eram precárias e as mercadorias eram transportadas no lombo de mulas, demorando dias, semanas e mesmo meses para chegarem ao destino final” (FREITAS, 1995, p. 41). A pequena circulação de mercadorias se dava através dos tropeiros, que realizavam as principais transações com a região Sul do país, de lá trazendo produtos diversos (fumo, sal, tecidos, arames, entre outros)⁸.

As condições para as tropas eram extremamente precárias, sendo necessária a criação de pontos de parada e negociação. É nesse contexto que surge o povoado que deu origem à cidade de Anápolis, situado no interior do estado, razoavelmente próximo⁹ ao antigo Arraial Meia Ponte (atual Pirenópolis, ao qual pertencia o território de Anápolis), importante núcleo urbano da região, fundado no auge do ciclo do ouro goiano, por volta do ano de 1727.

Segundo as narrativas históricas, a região onde se situa Anápolis possuía importantes elementos que facilitavam a instalação de um local para descanso das tropas (tanto de pessoas, quanto de animais), tais como o clima agradável, abundância de água e proximidade com as rotas já estabelecidas de trânsito de mercadorias. Dessa forma, deu-se a construção da

⁷ Luz (2001) afirma que os pequenos comerciantes eram responsáveis pela consolidação do fluxo de mercadorias entre as regiões do país. Segundo a autora, através da ação dos mascates, os moradores dos interiores do país se conectavam com o mundo externo. A partir da atuação dos comerciantes-viajantes, estradas eram abertas onde se consolidavam as rotas que eles percorriam, resultando na aglomeração de pessoas e na formação de pequenos povoados, que posteriormente se tornaram vilas e cidades.

⁸ “Em meados do século XIX, exauridas as minas auríferas de N. S. do Rosário de Meia Ponte e outras de menor importância, dedicaram-se seus habitantes à agricultura, pecuária e comércio. Os transportes eram feitos em carros de bois ou por meio de tropas. Os tropeiros, caixeiros-viajantes do século passado, partiam de Meia Ponte e arredores, em demanda de centros mais adiantados, levando os produtos da terra, tais como fumo, aguardente, produtos leiteiros etc., e de lá traziam sal, querosene, tecidos, calçados, chapéus, arames, etc., com o que abasteciam o comércio dos locais onde residiam. **Esse vaivém de tropeiros deu início à formação de um lugarejo, que se transformaria, em menos de um século na querida e progressista Anápolis de hoje**”. (FERREIRA, 1981, p. 13-14, grifo nosso)

⁹ Borges (2011, p. 27) registrou em seu livro a licença, datada de 17 de maio de 1870, liberando a construção de uma capela “na margem do ribeirão das Antas, município de Meia Ponte, distante da cidade 12 léguas”, o que equivale a aproximadamente 60 quilômetros.

Capela, que propiciou o desenvolvimento de um núcleo urbano organizado, que funcionava como entreposto comercial, em torno de onde atualmente localiza-se a Praça Santana, ponto originário da cidade¹⁰.

Sobre essa relação entre Igreja e Estado na origem e formação de muitos núcleos urbanos brasileiros, Salgado e Piccinato Junior (2012, p. 240), afirmam que “o patrimônio religioso foi o instrumento fundiário muito utilizado na formação de uma considerável rede de cidades”, sendo que “é nesse contexto da doação de terras, em que a religião realizou o casamento entre a Igreja e o Estado, que reside ‘muita informação sobre nossa vida e paisagem urbana peculiar’ (MARX, 2003: p. 27)” (SALGADO e PICCINATO JUNIOR, 2012, p. 240).

O levantamento historiográfico realizado por Borges (2011) aponta que após o benzimento da capela foi realizado, em 1872, o pedido para que essa fosse elevada a Freguesia, cujos limites foram propostos por Gomes de Sousa Ramos – chamado “O Fundador”, na obra de Borges (2011)¹¹ – no mesmo ano, em documento enviado ao presidente da província. Submetido ao vigário da Paróquia de Meia Ponte, houve grande resistência por parte da Paróquia, no entanto, em 25 de julho de 1873 foi aprovada, pela Assembleia Provincial, a criação da Freguesia de Santana das Antas, sendo esta oficializada pelo Palácio do Governo da Província de Goiás em resolução de 6 de agosto de 1873.

A partir da leitura da célebre obra *Cidade no Brasil, terra de quem?* (publicada em 1991) de Murilo Marx, é possível perceber que a trajetória de formação de diversas cidades brasileiras, que consistiu na construção do templo religioso, posteriormente elevado à matriz, “elevação que significava a ascensão de toda uma região inóspita, ou de ocupação mais antiga e em expansão, ao novo status de paróquia ou freguesia” (MARX, 1991, p. 18) foi a mesma

¹⁰ Apesar dos registros históricos apontarem para o surgimento da cidade em razão das rotas comerciais estabelecidas, há em diversos escritos a menção a uma origem da cidade de Anápolis vinculada à religiosidade dos fazendeiros locais. Nesta linha, discorre o autor Humberto Crispim Borges, nas primeiras páginas do seu livro “História de Anápolis”, ao tratar sobre a “doação do patrimônio a Nossa Senhora de Santana, em 25 de abril de 1970” (BORGES, 2011, p. 27): “Dizemos nós abaixo assignados que entre os bens que possuímos livres e desembargados como bem uma parte de terras que temos na beira do rio das Antas que divide pelo veio da água acima com os Nunes, estra , digo para baixo pela estrada para o campo com o Catingueiro Damos de nossa livre vontade para Nossa Senhora de Santa Ana e por havermos dado mandamos passar este título que ficará pertencendo de hoje em diante a essa Santa e por havermos dado mandamos este. Sítio do Monjolo, 25 de abril de 1870” (BORGES, 2011, p. 27). Ainda segundo o autor, em 1872, foi realizado pedido de criação da freguesia, em 2 de maio daquele ano, cuja “petição, além da assinatura do vigário – Padre Francisco Inácio da Luz – trazia mais duzentos e sessenta e seis assinaturas” (BORGES, 2011, p. 28), o que permite aferir a existência de um pequeno povoado no local. Acerca deste tema, segundo Ferreira (1981, p. 15), “esses fazendeiros simples, analfabetos, não imaginavam que, com aquela doação, estavam plantando as sementes do que seria uma grande cidade”.

¹¹ Gomes de Sousa Ramos era dono de uma tropa e, portanto, bastante viajado, além de possuir boas relações com autoridades de diversos centros goianos. “O fundador”, como é chamado pelo autor, chegou à região das Antas decidido a estabelecer no local um povoado, tendo sido o responsável pela obtenção de terras para o patrimônio de Nossa Senhora de Santana, bem como pela construção da capela, criação da freguesia e elevação da paróquia à categoria de vila, tudo isso atingido graças a sua influência junto a políticos importantes. (BORGES, 2011, p. 265)

trajetória percorrida pela cidade de Anápolis em sua formação.

Os limites da Freguesia de Santana das Antas foram estabelecidos, finalmente, em 1879, sendo que esta foi elevada a Vila em 15 de dezembro de 1887, que seria instalada após a construção da cadeia e da casa de câmara, bem como de uma casa para a escola. Em relação à elevação à categoria de Vila, novamente houve grande resistência de Pirenópolis, que não queria perder aquela região, de solo fértil e com enorme potencialidade econômica. Apesar da resistência, a instalação da Vila ocorreu em 1892, em grande evento para a época. Em 1907, por força da Lei 320, promulgada pelo Palácio da Presidência do Estado de Goiás em 31 de julho daquele ano, a Vila de Santana das Antas foi elevada à categoria de cidade, recebendo a denominação de Anápolis (POLONIAL, 1995).

A partir dos anos 1920 a configuração urbana da cidade começa a se alterar, com a abertura de novas vias. Devido à instalação das primeiras olarias, as construções passaram a adotar materiais mais modernos, que permitiram a modificação do modelo construtivo das residências e edifícios comerciais do período¹². Um marco importante para o desenvolvimento da cidade é a abertura da estrada de rodagem Anápolis-Roncador (em 1920), que “foi imperativa para a economia local devido à melhoria do acesso ao terminal ferroviário de Roncador para onde se destinava a produção do município” (SILVA, 1997, p. 24), e também a construção da estrada Anápolis-Jaraguá (em 1921), que permitiu o crescimento da rede de comunicação com outras cidades, e a ligação com o norte do país. Em 1922 iniciou-se o processo de instalação de energia elétrica na cidade, através da empresa Coleman & Faria, e em 1927 é fundado o Hospital Evangélico Goiano, pelo Dr. James Fanstone, que foi um grande marco de desenvolvimento para a cidade e também para o estado (SILVA, 1997).

Ao longo das três últimas décadas da primeira metade do século XX, a cidade de Anápolis experimentou dois importantes processos de modernização pelo qual passou o Estado de Goiás: a construção de Goiânia (concebida em 1933 e instalada em 1937¹³), que alterou as

¹² Acerca desta questão, discorre a historiógrafa Haydée Jayme Ferreira: “Até 1920, as casas eram construídas de pau-a-pique ou adobes, cuja segurança era garantida por fortes esteios de aroeira. Em 1921, Francisco Silvério de Faria resolveu, num gesto arrojado e atrevido para a época, construir uma casa de tijolos, para residência de sua família. [...] Chico Silvério mandou vir de Ribeirão Preto, dois grandes construtores: Antônio Vento e Jacob Machiavelli. E os tijolos? O próprio Chico Silvério montou a primeira olaria em Anápolis e a casa foi construída”. (FERREIRA, 1981, p. 42-43)

¹³ De acordo com Manso (2001, p. 67), “o primeiro ato que materializou a ideia da transferência foi o Decreto-lei nº 2.737, de 20 de dezembro de 1932, assinado pelo interventor federal Pedro Ludovico Teixeira, nomeando uma comissão para escolher o local onde seria edificada a nova capital goiana”, sendo que, “por incumbência do governo goiano, mediante a inspeção realizada nos arredores da cidade de Campinas, e com os dados e informações extraídos no relatório da subcomissão, em 24 de abril de 1933, Armando Augusto de Godoy apresentou ao interventor do estado um documento sobre a conveniência da mudança da capital, no qual expôs os principais requisitos utilizados como critérios necessários à **‘fundação de um moderno centro de população’**” (MANSO, 2001, p. 69-70, grifo nosso). Os trabalhos de demarcação do sítio para a construção da nova capital iniciaram-se

relações econômicas no âmbito regional, e a chegada da ferrovia em 1935, que impulsionou o desenvolvimento da cidade e do estado. Enquanto a construção da nova capital impulsionou o desenvolvimento de Anápolis de forma indireta, em razão da sua proximidade, a chegada dos trilhos representava um grande avanço de forma direta, gerando empolgação na população, em razão das expectativas de melhorias para a cidade que eles traziam. Junto com a ferrovia, chegaram recursos que permitiram a ampliação dos postos de trabalho e avanços na economia, resultando na melhoria de vida na cidade, graças à ampliação da infraestrutura local para o pleno funcionamento das atividades ferroviárias.

Ilustração 2 - A chegada da Ferrovia em Anápolis



Fonte: Acervo fotográfico digital do Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”

Com o processo de modernização econômica, houve aumento da urbanização na cidade. Segundo o dicionário Michaelis (2018) da Língua Portuguesa, o termo *urbanização* tem como um dos seus significados “conjunto de técnicas e de obras para que uma cidade ou uma região urbana tenha planejamento de crescimento, organização administrativa, infraestrutura e preceitos estéticos segundo os princípios do urbanismo” (MICHAELIS, 2018, s/p), ou seja, trata de fenômenos relacionados à expansão das cidades, em decorrência do crescimento econômico e da maior concentração populacional em centros urbanos.

Observando o conceito de urbanização para além da sua definição básica trazida no dicionário, devemos compreendê-lo através da perspectiva das ciências sociais. Para Maricato (2001), arquiteta e urbanista, a urbanização é resultado da necessidade de ampliação dos territórios urbanos para abrigar as diversas pessoas que deixaram o campo e se mudaram para as cidades em grandes correntes migratórias, processo este que “trata-se de um gigantesco

em 27 de maio de 1933, sendo que “a nova capital do estado de Goiás iria desempenhar funções de dupla natureza: uma **de caráter econômico-social**, outra político-administrativa” (MANSO, 2001, p. 82, grifo nosso). No ano de 1935, “apesar dos conflitos e divergências daquele momento [...] foram instalados o município e a comarca de Goiânia” (MANSO, 2001, p. 185), e, “a partir de 23 de março de 1937, por força do Decreto-lei nº 1.816, após a instalação dos poderes Judiciário, Legislativo e Executivo, Goiânia passou à condição de capital do estado” (MANSO, 2001, p. 191).

movimento de construção de cidade, necessário para o assentamento residencial dessa população bem como de suas necessidades de trabalho, abastecimento, transportes, saúde, energia, água, etc” (MARICATO, 2001, p. 16).

A cidade de Anápolis passou, nas décadas de 1930 e 1940 por um grande processo urbanizador, amplamente divulgado na imprensa, que exaltava a pujança da economia, aspectos do desenvolvimento urbano (ilustração 3) e da prestação de serviços da cidade, com destaques para sua agricultura, educação, “melhor centro médico-cirúrgico do oeste brasileiro, comércio e movimento financeiro, além do ‘maior parque industrial de Goiaz’” (ANÁPOLIS, 17 de janeiro de 1943), sendo considerada assim uma “Grande Cidade Goiana” (ilustração 4).

Ilustração 3 – Notas em diversas edições tratando sobre os melhoramentos urbanos

<p>O Progresso de Annapolis Construções</p> <p>E' incontestavel o progresso de Annapolis. Inumeras são as construções em andamento e mesmo assim ha falta de casas.</p> <p>Diversas companhias construtoras ja installaram suas agencias nesta cidade e segundo informações seguras, o numero de inscrições já é vultuoso.</p>	<p>O PROGRESSO DE ANNAPOLIS</p> <p>Annapolis está de facto se desenvolvendo, mas para que o seu desenvolvimento seja real é preciso que os proprietarios de lotes nas zonas suburbanas facilitem o mais possivel a venda dos mesmos.</p> <p>Ha elementos que diariamente chegam á cidade a procura de lotes e sempre encontram a maior difficuldade em adquiriril-os.</p> <p>Imitemos o exemplo dos vendedores de lotes da Nova Capital, procurando vender por preços compensadores e em prestações modicas.</p> <p>Alguns proprietarios, quando são procurados para negocios, pedem preços irrisorios e absurdos, achando que Annapolis já é uma metropole.</p> <p>E' um engano! Facilitemos a venda dos lotes e Annapolis será dentro em pouco uma cidade grande, progressista e cheia de vida.</p> <p>Antes vender hoje um lote por menor preço do que deixal-o para um futuro que desconhecemos!</p> <p>Lotes á prestações modicas e nada mais! Augmentar as construções em Annapolis será concorrer para o progresso e para o augmento de nossas possibilidades!</p>	<p>Abaulamento de ruas</p> <p><i>O sr. J. Fernandes Valente, esforçado Prefeito Municipal, consoante programma sabiamente traçado, de melhorar a feição material da cidade, afim de receber a estrada de Ferro, já iniciou uma serie de serviços publicos, inclusive o nivelamento da praça Americano do Brasil.</i></p> <p><i>Agora foram iniciados os serviços de abaulamento e sargeteamto da travessa ligando a rua Getulio Vargas á rua 7 de Setembro, travessa esta até então quasi intransitavel e cheia de buracos, apesar de seu grande movimento.</i></p> <p><i>Soubemos que serão brevemente atacados tambem os serviços de abaulamento das ruas 7 de setembro e 15 de dezembro, todas de grande necessidade, por serem essas ruas transito forçado para a Estação ferroviaria, prestes a ser inaugurada.</i></p> <p><i>Congratulamo-nos com Annapolis, por esses grandes melhoramentos.</i></p>
<p>Melhoramentos Urbanos</p> <p>Com prazer transmittimos aos leitores a noticia de que já foram iniciadas as obras preparatorias para o ajardinamento da praça Americano do Brasil, que fica em frente á estação.</p> <p>O trecho da rua Antonio Carlos, alem da praça João Pessoa, ha pouco tempo, de desagradavel aspecto, já está sendo completamente transformado pelo abaulamento e sargeteamto e bem assim a Avenida Xavier de Almeida.</p>		

Fonte: Acervo do Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”

Ilustração 4 - Edição de 17 de janeiro de 1943, destacando Anápolis como "Grande Cidade Goiana"



Fonte: Acervo do Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”

Essa narrativa tão presente na imprensa escrita, que exaltava a cidade como “uma jóia do país” (ANÁPOLIS, 17 de janeiro de 1943) (ilustração 4), é corroborada por Freitas (1995), ao tratar sobre os aspectos econômicos da cidade de Anápolis. Segundo autor, na década posterior à chegada da ferrovia houve uma acentuação do dinamismo econômico da cidade, que passou a ter o monopólio do comércio atacadista de toda a região, resultando inclusive na criação de instituições financeiras. A cidade adquiriu uma certa hegemonia comercial durante o período áureo da ferrovia, o que garantiu a consolidação de uma estrutura econômica diversificada, envolvendo agricultura, indústria e comércio, o que proporcionava diferentes frentes de investimentos na cidade (ilustração 5).

Ilustração 5 - Manchetes destacam o desenvolvimento da cidade em diversas áreas, especialmente industrial



Fonte: Acervo do Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”

Todo esse progresso estava diretamente associado à chegada da Estrada de Ferro Goiás, que foi um dos mais importantes elementos de progresso não apenas da cidade, mas do

Estado de Goiás como um todo no início do século¹⁴. Segundo Freitas (1995, p. 42) “o Estado tinha sua economia estagnada devido à falta de transportes rápidos e eficientes. A produção excedia às necessidades locais, mas não tinha como ser exportada a preços competitivos. O comércio não se desenvolvia, pois pouco se vendia e pouco se comprava”, de maneira que, com o início da construção da Estrada de Ferro Goiás, o estado vislumbrou a possibilidade de se livrar, em partes, do transporte rodoviário, bastante precário, para a ascensão do transporte ferroviário, mais rápido e eficiente, que propiciaria ligação aos principais centros econômicos do país¹⁵.

O ponto de partida da ferrovia foi a cidade de Araguari, em Minas Gerais, que já possuía Estação Ferroviária desde 1896, a qual estabelecia conexão com a Estrada de Ferro Mogiana e com o Porto de Santos. Segundo Castilho (2012, s/p), “apesar das dificuldades encontradas tanto no campo político e econômico e também pela localização de Goiás, os trilhos começaram a ser construídos em direção às terras goianas na primeira década do século XX”.

De acordo com Borges, a *Companhia Estrada de Ferro Goiás* foi criada em março de 1906 com capital privado e apoio do governo federal. A sua construção teve início em 1909 no município de Araguari-MG, e em 1911 o primeiro trecho da Estrada de Ferro Goiás foi inaugurado. Ele ligava a estação de Araguari, onde os trilhos da Mogiana haviam alcançado desde o ano de 1896, à localidade onde viria a ser construída a Estação Engenheiro Bethout (inaugurada em 1922), às margens do rio Paranaíba, na divisa de Minas Gerais com Goiás. Nesse mesmo ano foi inaugurada, já em solo goiano, a estação de Anhanguera e em 1913 as estações de Cumari, Veríssimo, Goiandira, Engenheiro Raul Gonçalves e Ipameri. Em 1914 outras estações foram inauguradas nos trechos seguintes da ferrovia, como exemplo de Inajá, Urutaí e Roncador. (CASTILHO, 2012, s/p).

Castilho (2012, s/p) ressalta que “a estação de Roncador foi ponta de linha até 1922”, quando houve a inauguração da estação de Pires do Rio, a primeira da Linha-Tronco Pires do Rio – Leopoldo de Bulhões. A estação de Leopoldo de Bulhões, de onde sairia o Ramal de Anápolis, foi inaugurada em 1931. Durante o tempo em que as obras não avançavam, as

¹⁴ “Nesse período, conforme o *I Centenário das Ferrovias Brasileiras*, a ferrovia atingiu 483 quilômetros de trilhos. O trecho era servido por 30 estações e por onde a ferrovia passava a sua influência era evidente. Basta observar que **a valorização fundiária, o aumento da população, o surgimento de várias cidades e povoados esteve ligado a esta ferrovia e grande parte da produção agropecuária de Goiás também passava por seus trilhos**. De acordo com Luis Estevam, as alterações promovidas pela ferrovia não se restringiram ao aumento da produção agrícola, mas também à possibilidade de negociação direta com os mercados consumidores. As lógicas de mercado, portanto, promoveram alterações nas formas de produção de Goiás e a ferrovia foi um meio que ligou este território aos espaços onde os modelos de créditos subsidiários já exerciam influências significativas na produção agrícola. Destarte, **foi pelos trilhos que as lógicas capitalistas adentraram o território goiano**”. (CASTILHO, 2012, s/p, grifo nosso)

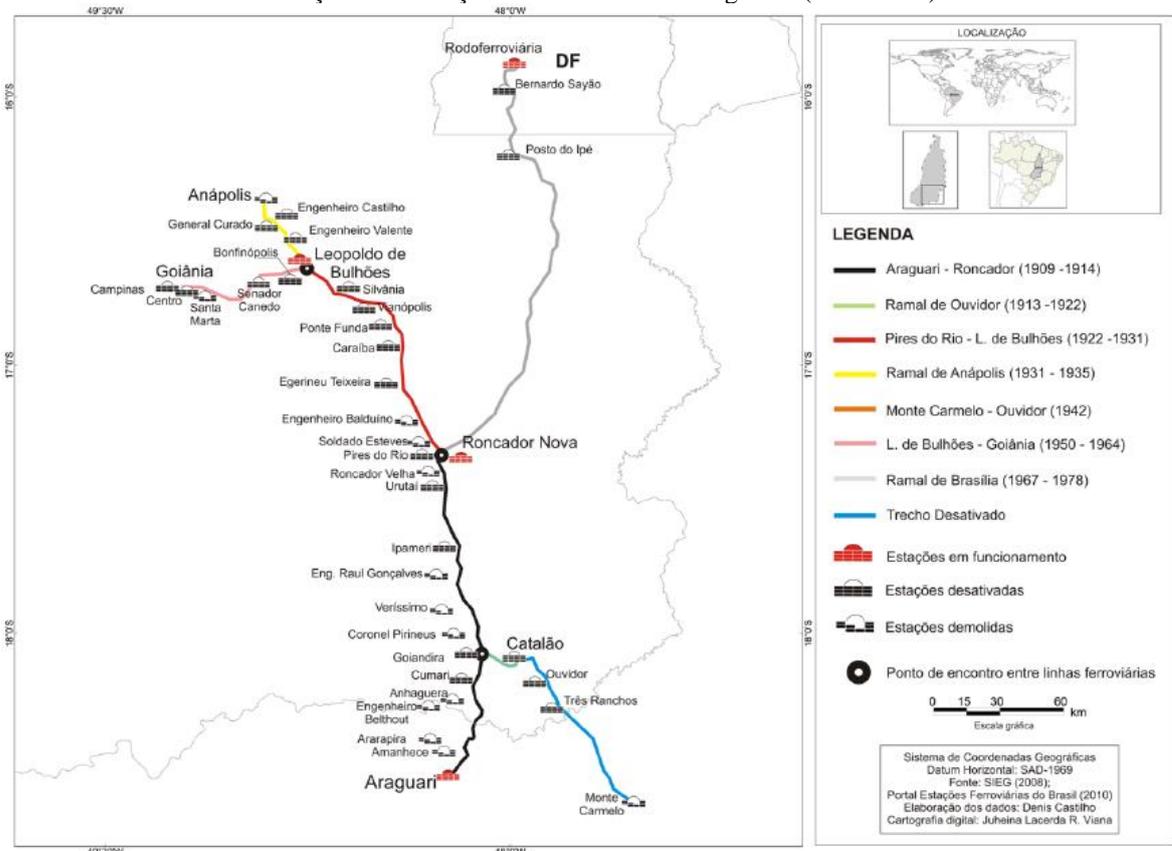
¹⁵ De acordo com Castilho (2012, s/p), “a implantação da ferrovia proporcionou a redução dos preços dos fretes e a melhoria do sistema de transporte, dinamizando a economia do território, principalmente na área de influência da ferrovia”. O autor ressalta que “a ferrovia ampliou as possibilidades de circulação dos excedentes e dinamizou a prática agrícola. Com a implantação dos trilhos e a ligação com a região econômica mais dinâmica do Brasil, houve um crescente movimento ocupacional da porção sul de Goiás, sobretudo na área de influência da ferrovia”. (CASTILHO, 2012, s/p)

idades da região a ser cortada pela ferrovia aguardavam ansiosamente sua chegada. Neste contexto,

Anápolis já era a cidade goiana que maior potencial econômico apresentava. Sua economia, apesar de ainda frágil, estava se fortalecendo sobretudo devido às atividades mercantis e ao café, produto agrícola do qual a cidade passou a ser o maior produtor em curto espaço de tempo. **O traçado original da ferrovia previa uma estação na cidade. Depois, teria continuidade.** A expectativa dos anapolinos da rápida construção da ferrovia foi cedendo lugar a incertezas, à medida em que a ferrovia continuava parada em Roncador. Isso representava um atraso para o desenvolvimento da economia local. (FREITAS, 1995, p. 43, grifo nosso).

O plano original era que a Estrada de Ferro Goiás alcançasse a antiga capital do estado, a Cidade de Goiás, passando por Anápolis. Com a mudança da capital para a cidade de Goiânia, houve uma alteração no Plano Geral estabelecido, para que a ligação ferroviária alcançasse a nova capital, assim, a linha que seguiu até Anápolis deixou de ser o tronco da ferrovia, alcançando a cidade como um ramal, enquanto o tronco seguiu de Leopoldo de Bulhões para Goiânia¹⁶ (ilustração 6).

Ilustração 6 - Evolução da malha ferroviária goiana (1911-1978)



Fonte: CASTILHO (2012, s/p)

¹⁶ “Mais ao centro goiano, a Estrada de Ferro Goiás continuou a ser construída em sua linha-tronco principal até Goiânia, alcançando a capital na década de 1950. [...] Com a construção de Brasília na década de 1960, houve outro prolongamento da ferrovia até a capital federal por um ramal a partir de Roncador-Novo”. (CASTILHO, 2012, s/p)

Com a existência da estação de Roncador (datada de 1914), localizada em Urutaí (GO), foi inaugurada, em 1920, uma estrada de rodagem ligando Anápolis à ferrovia, no entanto, a população pressionava pela continuidade das obras, pedindo a chegada dos trilhos até a cidade. Em 1931, a ferrovia chegou à Leopoldo de Bulhões, fato extensivamente saudado pela população anapolina, em razão da proximidade da cidade (cerca de 50 km), o que diminuía o tempo e o custo para acesso aos trilhos, permitindo a ampliação da pressão local para a chegada da ferrovia em Anápolis.

A certeza de que a ferrovia chegaria proximamente em Anápolis era tanta que a cidade começou a sofrer um surto migratório, com a chegada de centenas de pessoas, sozinhas ou acompanhadas de suas famílias, procurando emprego ou oportunidades de negócios. As propriedades imobiliárias sofreram forte valorização. Todo dia alguém procedente do sudeste do país, interessado na compra de uma residência ou de alguma empresa comercial, chegava à cidade. (FREITAS, 1995, p. 43).

Segundo Polonial (1995, p. 69), “a grande migração, a valorização das terras, o crescimento do núcleo urbano, tudo ligado à expectativa da chegada dos trilhos, propiciou o maior crescimento da população municipal em todos os tempos”¹⁷. De acordo com o autor, entre 1911 e 1920 a cidade experimentou uma taxa de crescimento de 6,58% ao ano, enquanto entre 1921 e 1935 essa taxa foi de 5,61%, sendo que, para o autor, “a chegada dos trilhos, a dinamização da economia com o aumento das atividades comerciais, os melhoramentos urbanos, tudo isso fez de Anápolis um pólo atrativo na região” (POLONIAL, 2011, p. 49).

A chegada da ferrovia no local, com a inauguração da Estação Central “permitiu a Anápolis um crescimento econômico nunca visto anteriormente. **A cidade passou a respirar comércio, todo dia negócios importantes passaram a ser fechados**” (FREITAS, 1995, p. 45, grifo nosso). Com os trilhos, vieram a facilidade de articulação com os maiores centros do país (São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro), mas a sua principal contribuição foi com a ampliação do comércio local, que acabou se tornando um centro de abastecimento para o estado. Houve também a melhoria de vias, calçadas e da infraestrutura urbana como um todo, no entanto, o maior avanço foi no campo econômico, com a expansão das atividades comerciais e a implantação, próxima a Estação, de armazéns atacadistas e varejistas, alguns que ainda

¹⁷ No que tange ao aumento populacional, de acordo com Freitas (1995, p. 55), “estimativas do Serviço de Estatística da Prefeitura, na época, davam conta de que a cidade de Anápolis tinha pouco mais de 3.000 habitantes em 1931. O Censo Demográfico de 1940, constatou a existência de 8.091 habitantes na cidade, naquele ano”. De acordo com o autor, este crescimento foi provocado principalmente pelo fluxo migratório recebido pela cidade, e não em razão de um crescimento vegetativo da população, sendo que teve como consequências “a expansão urbana e a especulação imobiliária” (FREITAS, 1995, p. 55). Importante ressaltar que tais números se referem à população urbana da cidade, sendo que, “em 1920, a população da sede municipal correspondia a somente 6,24% da população do município. [...] Vinte anos depois, a população da cidade já representava 20,67% da população total e continuou crescendo nos anos seguintes”. (FREITAS, 1995, p.77)

permanecem no local.

Ilustração 7 - Convite, em destaque no topo do jornal, para que todos comparecessem ao evento da chegada da estrada de ferro

ANNAPOLIS, engalanada, e fremente de entusiasmo irá assistir, no dia 7 de Setembro, o mais empolgante e sugestivo acontecimento para a vida econômica e social de um povo culto: A CHEGADA DA ESTRADA DE FERRO!

ANNAPOLIS Tudo por
ANNAPOLIS
e
GOYAZ

PUBLICA-SE AOS DOMINGOS

Fonte: Acervo do Museu Histórico de Anápolis "Alderico Borges de Carvalho"

Em qualquer localidade onde chegavam os trilhos, havia um vultuoso crescimento urbano, além de grande expansão comercial¹⁸. Todavia, da experiência das cidades anteriores, o avanço da ferrovia era um sinal de que se iniciaria um certo declínio econômico. De acordo com Freitas (1995, p. 43), “onde se estabelecia enquanto ponto terminal, a localidade se desenvolvia e tornava-se o centro das atividades econômicas e elo de ligação com as cidades não servidas diretamente por ela. Quando nova estação era concluída, o antigo ponto terminal entrava em declínio”, de maneira que, antes da chegada dos trilhos à Anápolis era grande a pressão para que as obras da ferrovia caminhassem, no entanto, esse interesse se perdeu com a efetiva chegada da estação e o amplo desenvolvimento que ela proporcionou.

O certo é que, passada a euforia dos meses iniciais após a inauguração da ferrovia em Anápolis, quando era questão de honra cobrar a continuidade da via férrea, o que se viu logo após foi o esvaziamento do movimento pró-prolongamento da ferrovia. Os grandes atacadistas estabelecidos na cidade não se mostraram dispostos a ter que recomeçar tudo mais à frente, pois corriam o risco de enfrentar novos concorrentes. De indispensável sua continuidade para o crescimento econômico do Estado, passou a ser interessante que os trilhos continuassem paralisados em Anápolis, para proporcionar o crescimento econômico da cidade. (FREITAS, 1995, p. 46).

Com o tempo, em razão do aumento da produção na cidade e a construção do ramal ferroviário ligando Leopoldo de Bulhões à Goiânia (cuja estação foi inaugurada em 1952), Anápolis passou a segundo plano no atendimento da Estrada de Ferro Goiás, deixando de ter vagões exclusivos e passando a depender de conexão de passageiros e mercadorias, o que dificultou o escoamento da produção. Assim, os trilhos, que antes impulsionaram o crescimento urbano e econômico da Anápolis, passaram a ser um obstáculo para o seu desenvolvimento.

¹⁸ Segundo Castilho (2012, s/p), na década posterior à chegada da ferrovia em Anápolis, que ocorreu em 1935, com inauguração das estações de Engenheiro Valente e General Curado, “houve significativo crescimento populacional na porção central de Goiás, especialmente na região denominada Mato Grosso Goiano”, de maneira que, “enquanto ponta de linha, Anápolis se constituiu como importante centro comercial de Goiás”. (CASTILHO, 2012, s/p)

A cidade crescia, mais pessoas circulavam pelas ruas, automóveis e caminhões passaram a fazer parte do cotidiano, principalmente a partir dos anos cinquenta. Quando a estação foi construída, cortando parte da área central da cidade, Anápolis ainda era uma pequena cidade de um Estado despovoado. Ainda não havia bairros em seu setor leste, e existiam poucas casas ao norte da via férrea. Contudo, nos anos seguintes, expandiu-se o povoamento ao norte, obrigando a abertura de ruas cruzando o leito ferroviário e, também, surgiu um grande bairro ao leste, o que forçou a abertura de novas ruas cruzando a linha férrea. [...] Em 1959, a Câmara Municipal criou uma comissão para acompanhar o Prefeito em negociações a serem realizadas junto à diretoria da Estrada de Ferro Goiás, objetivando a retirada dos trilhos do centro da cidade. Já existia a estação de Engenheiro Castilho, no bairro Jundiá, construída em 1951, e era nela que o poder público municipal queria instalar a estação principal da cidade. (FREITAS, 1995, p. 47).

Enquanto era estudado pelo governo municipal a retirada dos trilhos da região central da cidade, a expansão urbana progredia, com a construção de novos bairros. Entre as décadas de 1930 e 1960, houve a expansão urbana para diversos locais da cidade, ainda que sem um planejamento para esse arranjo territorial. De acordo com Freitas (1995, p. 80), “a falta de critérios racionais que ordenassem o uso do espaço urbano em Anápolis, até os anos setenta, permitiu a aprovação de loteamentos cada vez mais distantes da área central, sendo que as áreas próximas ao centro da cidade ainda não estavam ocupadas ou, então, com baixa densidade ocupacional”, o que resultou em problemas para o município na produção de infraestrutura para esses locais. Essa expansão estava diretamente associada ao problema da falta de habitações decorrente do grande fluxo migratório que a cidade sofreu com a chegada da ferrovia. Sobre esse tema, afirma Freitas (1995, p. 82):

O número de habitações, suficiente apenas para atender a população então existente, mostrou-se insuficiente para contemplar a nova demanda, dando início a uma crise habitacional que persiste até hoje, apesar das várias iniciativas no sentido de solucioná-la. Com a chegada da estrada de ferro, a crise agravou-se. Muitas famílias passaram a morar em pensão, ante a impossibilidade de se conseguir alugar ou comprar uma casa. (FREITAS, 1995, p. 82).

Essa falta de habitação fez com que a prefeitura tomasse iniciativas na tentativa de resolver o problema, como a isenção de impostos para as construções edificadas no Bairro Jundiá, que estava surgindo naquele momento. Além disso, a partir de 1949, com a instalação “de uma agência da Caixa Econômica Federal (CEF), passou a existir [em Anápolis] uma alternativa viável para a construção da casa própria” (FREITAS, 1995, p. 82), permitindo a ocupação de diversas áreas da cidade.

Junto a esse movimento, com características um pouco diferentes, ocorre a criação das Vilas Fabril (a oeste do centro), Jaiara (na direção norte) e Industrial Jundiá (a leste, próxima ao Bairro Jundiá), sendo esses três locais os mais expressivos da expansão urbana relacionada à atividade industrial. Após a ocupação desses locais, somente se verificou um

movimento forte de expansão urbana em decorrência da atividade industrial em 1976, quando se deu a instalação do Distrito Agroindustrial de Anápolis, que representou “a concretização de uma antiga aspiração de segmentos políticos e empresariais da cidade” (FREITAS, 1995, p. 63), de efetivação do processo de industrialização de Anápolis.

1.2. VILAS OPERÁRIAS EM ANÁPOLIS – EXPERIÊNCIAS DE OCUPAÇÕES URBANAS RELACIONADAS À ATIVIDADE INDUSTRIAL E COMERCIAL NA CIDADE

Para a compreensão da construção de vilas operárias no Brasil na primeira metade do século XX, é necessário um breve histórico sobre os processos de industrialização no país. De acordo com Stanchi (2008), com a decadência das lavouras do Nordeste, por consequência da conjuntura econômica mundial (em razão da ascensão de novos países produtores de cana-de-açúcar, base da economia colonial brasileira), e com a proibição, em 1850, do tráfico internacional de escravos, o café se torna a nova cultura de exportação do Brasil – graças às condições naturais favoráveis –, gerando um novo ciclo econômico que provocaria mudanças na sociedade e nas cidades brasileiras. Esse novo modelo econômico, baseado na cultura do café, “determinou o tipo de trabalhador que veio para o Brasil, a natureza do comércio brasileiro, o papel do governo e, como resultado desses fatores, o ritmo da sua industrialização” (STANCHI, 2008, p. 41).

A produção de café resultou na ampliação da ocupação do centro-sul do Brasil, em um modelo baseado inicialmente na mão de obra escrava, o que desencorajava imigrantes de virem para o país, resultando em um certo atraso no desenvolvimento industrial brasileiro. No entanto, com a abolição da escravidão, em 1888, esse cenário se altera, com a atração de imigrantes de diversos países, de maneira que, com o processo de expansão da cultura cafeeira e o início de sua estagnação, houve migração de capitais para outros setores da economia, resultando em sua diversificação.

Nesse contexto, com “a criação de companhias e sociedades, o estabelecimento de estradas-de-ferro e de navegação a vapor, a instalação de manufaturas e o desenvolvimento de diversas modalidades de comércio” (STANCHI, 2008, p. 46), houve uma grande expansão das forças produtivas nacionais e o princípio da inserção econômica do Brasil no modo de produção capitalista mundial.

Com essa diversificação econômica, no final do século XIX e início do século XX há uma expansão da economia urbana, com ampliação dos sistemas urbanos e alteração no

emprego do capital, decorrentes da substituição da burguesia tradicional agrícola por uma nova burguesia comercial, “que tinha seus interesses voltados para os setores dos transportes, serviços em geral e à nascente indústria” (STANCHI, 2008, p. 46).

Com esse movimento econômico, cultural e social,

Entre as últimas décadas do século XIX e as primeiras do XX, as cidades brasileiras redefiniram algumas das relações essenciais à sua forma urbana: aquelas entre público e privado e entre cidade e natureza. Tais mudanças operaram profundas alterações na sua paisagem, vinculadas e acompanhadas por outras como intenso crescimento urbano, a introdução de novas tipologias construtivas, a imposição de novos instrumentos de ordenação do espaço e das atividades a implantação de redes de infraestrutura urbana. (CORREIA, 2014, p. 162).

No estado de Goiás, em razão da distância para os grandes centros do país, esse processo acontece de maneira mais tardia, a partir de meados de 1920. De acordo com Freitas (1995, p. 62), “desde meados dos anos vinte, quando se instalaram as primeiras máquinas de beneficiamento de arroz e café no Município [de Anápolis], que as atividades industriais se vincularam às atividades agrícolas”, assim, “a agro-indústria foi um processo lógico de investimento que muitos empresários estabelecidos na cidade fizeram, antevendo as possibilidades de rentabilidade em um mercado consumidor ainda pequeno” (FREITAS, 1995, p. 62). Na análise do autor os empresários que se instalavam na cidade de Anápolis objetivavam a produção para além do consumo local, procurando também realizar exportação, de maneira a garantir a circulação da mercadoria e do capital.

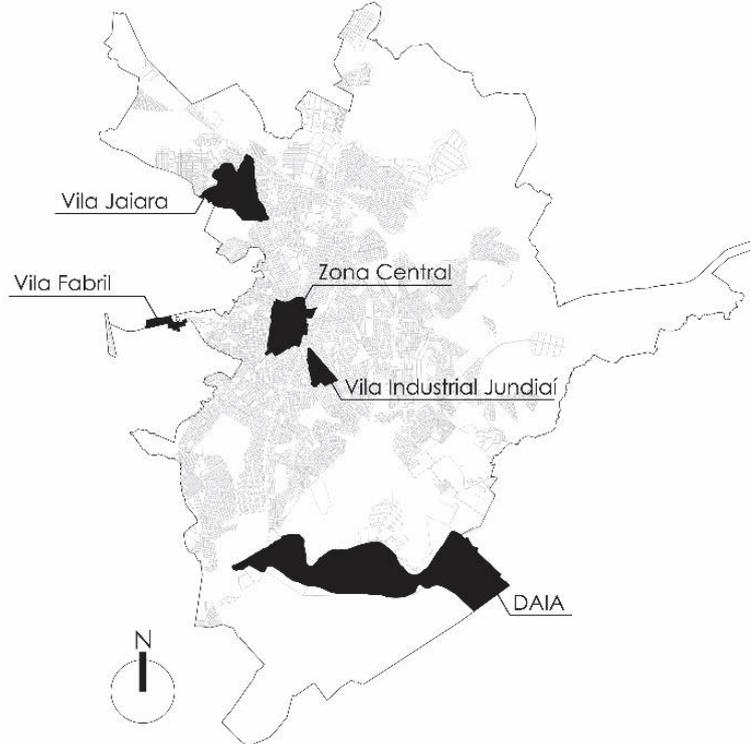
Com o desenvolvimento de uma produção agrícola voltada para a produção agroindustrial e para o comércio, há um aumento na dinamização do mercado local, sendo que a grande preocupação era com relação ao escoamento desses produtos. De tal modo, segundo Polonial (2011, p. 68),

O comércio, que já vinha se destacando como principal gerador de riquezas do município torna-se mais dinâmico, com o crescimento significativo do número de estabelecimentos comerciais. O setor atacadista cresceu 1.533, 34% no período de 1935 a 1948, enquanto as máquinas de beneficiamento tiveram um crescimento de 212,50% no mesmo período. [...] **A supremacia dos estabelecimentos comerciais, sejam varejistas ou atacadistas, sobre as máquinas de beneficiamento de arroz e café, reforça a nossa proposição anterior de que o setor terciário passa a ser mais dinâmico do que o setor primário. Isto contribuiu, sobremaneira, para a maior urbanização da cidade, pois cada vez mais as pessoas deslocavam-se para a sede do município, tanto para fixar residência, quanto para promover transações comerciais.** (POLONIAL, 2011, p. 68-69, grifo nosso).

Assim, pode-se apreender que o processo de expansão urbana de Anápolis se desenvolve em duas frentes principais: a primeira relacionada ao desenvolvimento de atividades industriais, de transformação de matérias primas e beneficiamento da produção agrícola; a

segunda, a partir da circulação das mercadorias produzidas, pelo comércio atacadista e pelo comércio varejista. Nesse cenário, três locais se destacam na cidade de Anápolis como exemplos marcantes para a compreensão da relação entre indústria, comércio e desenvolvimento urbano, quais sejam: a Vila Fabril, a Vila Jaiara e a Vila Industrial.

Ilustração 8 - Localização das Vilas Fabril, Jaiara e Industrial Jundiá e do DAIA em Anápolis



Fonte: Croqui do Autor elaborado sobre Arquivo Digital da Prefeitura (2020)

De acordo com Bernardes et al (2015, p. 152), “denominam-se vila operária os conjuntos de casas construídas pelos empresários para moradia de trabalhadores na indústria”, sendo que, no Brasil, elas foram construídas, inicialmente, nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, por volta da década de 1920. Segundo os autores, “esses espaços ainda compõem o cenário urbano das cidades brasileiras” (BERNARDES et al, 2015, p. 152), uma vez que “perduram na paisagem, marcam a moradia, têm um papel na lógica da urbanização e um sentido nos processos de reajustamento das relações de produção” (BLAY, 1985, p. 07 *apud* BERNARDES et al, 2015, p. 152).

Sobre o tema da habitação social no Brasil, Bonduki (2014, p. 19) ressalta que

As limitadas iniciativas do Estado no campo da habitação para os trabalhadores surgem no marco das grandes transformações resultantes do advento do trabalho livre e da República. Essas ações, no entanto, ficaram restritas à legislação sanitária e edilícia e a isenções fiscais, com uma insignificante ação do Estado na produção de unidades habitacionais e regulamentação do inquilinato. (BONDUKI, 2014, p. 19).

De acordo com o autor, essa inércia do estado em prover habitação para a população

fez com que surgissem, nas primeiras décadas do século XX, iniciativas diversas para o problema crescente da habitação da classe trabalhadora, como as “várias modalidades de alojamento coletivos e as vilas operárias, empreendidas por investidores para locação ou por empresas para abrigar seus empregados” (BONDUKI, 2014, p. 19), sendo que, em todo o país, prevaleceram investimentos na produção rentista do espaço urbano, com a construção de moradias para aluguel. Uma das modalidades que se destacam nesse período são as vilas operárias:

De todas essas modalidades, a que tem mais interesse arquitetônico e urbanístico, no âmbito desse estudo, é a vila operária, primeira iniciativa de habitação coletiva produzida no país. Trata-se de um conjunto urbano composto de moradias unifamiliares construídas em série, dotado ou não de equipamentos sociais (Correia, 1998). (BONDUKI, 2014, p. 19).

Em relação a essa modalidade de habitação, o autor destaca três grandes conjuntos: as vilas operárias, as vilas particulares e as habitações coletivas informais (como os cortiços, casas de cômodos e as chamadas cabeças de porco), das quais as duas primeiras são as mais importantes para o presente trabalho, por serem os dois modelos mais próximos do que ocorreu em Anápolis.

A primeira modalidade, das vilas operárias, são habitações produzidas com base em um modelo e que permitiam o controle patronal. De acordo com Bonduki (2014, p. 20), “as vilas produzidas por companhias privadas, destinadas aos seus operários, chamadas de núcleo fabril ou vila operária de empresa, embora fossem exceções, atendiam a necessidades específicas da fase inicial de implantação do capitalismo no país (Blay, 1985)”. Segundo o autor,

Várias explicações podem ser procuradas para entender a emergência dessas vilas: filantropia de empresários favoráveis à harmonia entre o capital e o trabalho; estratégia para atrair operários em um mercado de trabalho incipiente; forma de disciplinar o tempo livre dos operários, submetendo-os à ordem burguesa e mantendo-os sob permanente controle; necessidades da própria produção. (BONDUKI, 2014, p. 20).

O autor destaca que os principais exemplos dessa modalidade de habitação foram construídos devido ao fato das indústrias terem se instalado, inicialmente, próximas às fontes de energia, e, portanto, em locais isolados, onde inexistia um mercado organizado capaz de fornecer força de trabalho. “Nesses casos, a industrialização ocorreu simultaneamente à urbanização, gerando pequenos núcleos urbanos em torno de grandes fábricas capazes de concentrar a força de trabalho e oferecer o mínimo de serviços e equipamentos” (BONDUKI, 2014, p. 20). A exceção a esses casos, segundo o autor, eram as indústrias do ramo têxtil, que

embora instaladas em locais já urbanizados, com força de trabalho disponível, essa modalidade de construção se justificava “por atrair profissionais especializados e possibilitar a prática de empregar mulheres e crianças, altamente rentável para as empresas” (BONDUKI, 2014, p. 20).

Como exemplos dessa modalidade de habitação, o autor destaca a Vila da Pedra, “núcleo fabril criado pelo industrial Delmiro Gouveia para alojar os operários da sua fábrica de tecidos em Alagoas” (BONDUKI, 2014, p. 20), a Vila Matarazzo (ilustração 9) e a Vila Maria Zélia, ambas em São Paulo e a Vila Luís Tarquínio, na Bahia. Uma das características mais marcantes das vilas operárias é que junto a elas eram construídos equipamentos coletivos, com escolas, igrejas, clubes, entre outros, todos administrados pela empresa, sendo que, de maneira geral, esses conjuntos apresentavam qualidade arquitetônica e ambiental maior que nos casos das vilas particulares.

Em relação a segunda modalidade, as vilas particulares, o autor as caracteriza como habitações de mercado produzidas com o fim de rendimento.

Do ponto de vista quantitativo, porém, as vilas particulares, ou seja, as que não eram destinadas aos funcionários da empresa promotora e não tinham empreendimentos coletivos, foram muito mais significativas que as vilas operárias. Abrangendo desde pequenos conjuntos de casas geminadas até grandes núcleos, que ocupavam vários quarteirões, sem qualquer tipo de equipamento coletivo, esses empreendimentos visavam exclusivamente à renda da locação, sendo promovidos tanto por pequenos investidores como por grandes empresas construtoras e sociedades mutuárias. Independentemente do porte, agenciamento arquitetônico e implantação urbana, essas vilas visavam tirar o máximo rendimento do investimento. (BONDUKI, 2014, p. 26).

Essas vilas particulares “foram construídas para uma ampla gama de trabalhadores, alcançando até mesmo a classe média, que não dispunha na época de qualquer sistema de financiamento para a compra da casa própria” (BONDUKI, 2014, p. 26). As principais características destas são a variada gama tipológica, “baseada numa viela central, casas geminadas em um ou em ambos os lados, comércio ou casas diferenciadas de frente para a rua” (BONDUKI, 2014, p. 26), sendo os principais exemplos dessa modalidade as três vilas construídas pela Companhia Economizadora Paulista.

Na ilustração abaixo, podemos verificar a diferença entre as construções das vilas operárias e das vilas particulares. Segundo Bonduki (2014, p. 26), “a produção rentista se caracterizava pelo máximo aproveitamento do terreno e dos materiais, gerando conjuntos de casas ou sobrados em fileira, utilização dos fundos dos quarteirões e inexistência de recuos”. O autor ressalta que, embora ambas as modalidades obedeçam a critérios semelhantes de implantação, a produção das vilas particulares “se caracterizou pela diversidade arquitetônica” (BONDUKI, 2014, p. 26).

Ilustração 9- A esquerda, Vila Matarazzo, em São Paulo; a direita, exemplos de vilas particulares, também em São Paulo



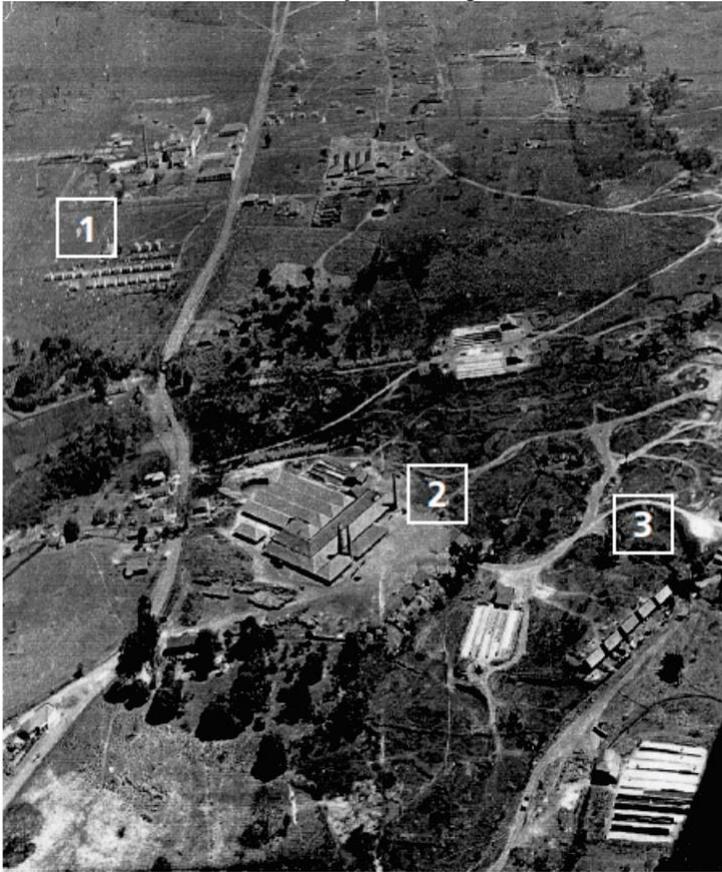
Fonte: BONDUKI (2014, p. 26)

O auge desses modelos de habitação no Brasil se deu nas décadas de 1940 e 1950, em decorrência da expansão econômica baseada na consolidação da indústria nacional, sendo que diversos foram os nomes dados para descrever esses conjuntos, “tais como vila operária, bairro proletário, núcleo industrial, núcleo fabril, cidade operária, cidade companhia, cidade empresa, entre outras” (VALDERRAMA e OLIVEIRA, 2007, p. 56).

Esse fenômeno também pode ser verificado na cidade de Anápolis, local onde surgiu a primeira vila operária do estado de Goiás (BERNARDES et al, 2015, p. 152). Com o aumento da população e a cidade exercendo um papel importante na economia do estado, na década de 1930 iniciou-se a instalação das primeiras olarias próximas à cidade, na área em que atualmente se situa a Vila Fabril. A instalação dessas olarias atraiu para o local inúmeros trabalhadores e posteriormente também foram instalados na região outros empreendimentos, como o Frigorífico Goiás, entre outros¹⁹. “Tal aglomerado proporcionou a criação de conjuntos de moradias para seus operários, ora financiados pelos donos das indústrias, ora pelo próprio operariado” (BERNARDES et al, 2015, p. 153). Na ilustração abaixo, é possível perceber o início da Vila Fabril, onde podem ser identificados o Frigorífico, algumas cerâmicas e “as primeiras *colônias*, casas construídas para abrigar os trabalhadores” (BERNARDES et al, 2015, p. 153, grifo dos autores).

¹⁹ Os autores enumeram inúmeros empreendimentos que ali surgiram: “a Cerâmica São João, fundada em meados dos anos 1930 por Jad Salomão; a Cerâmica São Vicente fundada em 20 de junho de 1948 por Vicente Carrijo Mendonça; a Cerâmica Induspinha, existente desde a segunda metade da década de 1930, propriedade de Agostinho de Pina; a Cerâmica Mioto fundada em 1947, de propriedade do senhor Guarino Mioto e, ainda a Cerâmica Santa Maria, chamada também de Gboi, nos anos de 1950, pertencente aos primeiros donos do Frigorífico Goiás ali também instalado”. (BERNARDES et al, 2015, p. 153)

Ilustração 10 - Região da Vila Fabril, Anápolis (GO), em 1950



Fonte: Arquivo Pessoal Júlia Bueno

1. Moradias de Trabalhadores do Induspina
2. Moradias de Trabalhadores do Frigorífico
3. Moradias de Trabalhadores das Olarias

Fonte: BERNARDES et al (2015, p. 153)

As moradias dos operários residentes na Vila Fabril, em grande parte, não foram doadas ou construídas pelos patrões, a exemplo das “vilas operárias modelos” criadas na Europa, e daquelas implantadas pelas primeiras indústrias brasileiras de São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador. O loteamento feito pelo fazendeiro Vicente Carrijo de Mendonça nos anos 50, o Conjunto Frigoiás e a Colônia das Cerâmicas distanciavam-se um pouco desse contexto não só pela natureza das construções, mas também pela localização rural das mesmas. Essa era prática comum na realidade de Anápolis. Porém, conforme definição de Santos (2008), **esses núcleos habitacionais podem ser considerados uma experiência de vila operária, pois o objetivo das empresas era o de manter os trabalhadores junto à unidade de produção, embora se localizassem em espaço rural do município.** (BERNARDES et al, 2015, p. 154-155, grifo nosso).

Conforme as características apresentadas por Bonduki (2014), o caso da Vila Fabril pode ser considerado um misto entre as modalidades vila operária e vila particular, uma vez que, embora não tenha os equipamentos coletivos das vilas operárias, “era um bairro tipicamente de funcionários das empresas ali instaladas” (BERNARDES et al, 2015, p. 55), com a mesma tipologia construtiva.

Ilustração 11 - Casas com a mesma padronização (Conjunto Friboi e Cerâmica GBoi) - Vila Fabril



Fonte: Arquivo do Museu Histórico de Anápolis (sem autor e sem data) *apud* BERNARDES et al (2015)

Apesar de pequenas residências eram as moradias construídas pela Cia. Fabril e Comercial de Goiás que se aproximavam do conceito de vila operária, já que foram construídas pelos proprietários das empresas, consolidando em Anápolis duas experiências de vilas operárias: aquelas construídas pela empresa e aquela formada pelo próprio funcionário da empresa, sendo comum o fato de nenhuma delas possuir infraestrutura – escola, atendimento médico-hospitalar, saneamento básico, etc.; para atender as demandas dos operários. (BERNARDES et al, 2015, p. 155).

Além da experiência da Vila Fabril, “nas décadas de 1940/1950 formaram-se também outros pequenos complexos industriais na Vila Jaiara com a construção da Companhia Tecelagem Vicunha S/A e no setor Jundiá com predominância de cerealistas” (BERNARDES et al, 2015, p. 155).

Planejada numa região afastada do centro da cidade, a Vila Jaiara, localizada na região norte de Anápolis também apresenta características dessas modalidades de habitação operária. Seu plano foi desenvolvido pelo engenheiro-agrônomo Luiz Caiado de Godoi, no ano de 1943, no entanto, sua efetiva ocupação ocorreu apenas no final da década. De acordo com Luz (2013, p. 9), “o progresso efetivo [da Vila Jaiara] ficou retardado até o dia 15 de agosto de 1946 quando foi lançado o manifesto de fundação da Companhia Goiana de Fiação e Tecelagem de Algodão, antiga Vicunha S/a-Indústrias Reunidas (GARCIA, 2009)”. Castro (2011, p. 107), por sua vez, ressalta essa “vocação industrial” do bairro, desde a sua origem.

A instalação da fábrica de tecidos Vicunha Têxtil (Companhia Goiana de Fiação e Tecelagem de Algodão) em 1946, sendo a primeira no ramo têxtil no estado de Goiás, trouxe para a Vila Jaiara o desenvolvimento da atividade industrial. Em outubro de 1948 essa indústria oferecia 650 empregos diretos. Devido à distância em relação ao centro da cidade criou-se ao redor da Vicunha a “vila dos trabalhadores” que era formada pelos trabalhadores da própria fábrica. Esse período marca a ocupação definitiva da vila. (CASTRO, 2011, p. 108).

Acerca dessa formação da “vila dos trabalhadores” e conseqüente ocupação da região, Luz (2013, p. 9) afirma que

A presença da Vicunha S.A na localidade se transformou em um centro de atração de população, de início foram os trabalhadores da indústria (640), que entrou em funcionamento no final da década de 1940. Inclusive, a própria industrial criou e comercializou 400 casas para atender a demanda por moradia no local. As necessidades de consumo dos moradores impulsionaram o desenvolvimento do comércio. (LUZ, 2013, p. 9).

A ocupação do bairro se deu, primeiramente, na parte direita da Avenida Fernando Costa, com o loteamento da antiga fazenda Gomes e Reboleira localizada ali, se consolidando, posteriormente, com as construções relacionadas à Vicunha, incluindo o conjunto habitacional mencionado acima. Assim como o caso da Vila Fabril, na Vila Jaiara também não se encontram os equipamentos coletivos das vilas operárias, mas também não se trata de um exemplo semelhante ao caso das vilas particulares.

Além dos dois conjuntos mencionados acima (Vila Fabril e Vila Jaiara), a Vila Industrial Jundiá também representa um exemplo de bairro que, embora não tenha as características de vila operária ou vila particular mencionados por Bonduk (2014), representa a relação entre indústria e habitação na cidade de Anápolis. Simbolizam, também, a falta de planejamento público para o desenvolvimento da atividade industrial na cidade, além dos seus ramos mais significativos:

A distribuição geográfica desses complexos industriais formava novos espaços urbanos que, de certa forma, configuravam a inexistência de planejamento público para a indústria local. Assim sendo, naquele momento, houve a predominância de três ramos industriais no município de Anápolis: gêneros alimentícios (vegetal e animal), têxtil e de transformação mineral não metálica. (BERNARDES et al, 2015, p. 155).

Essa produção do primeiro setor relacionada principalmente a agroindústria também possui relação com o potencial do comércio atacadista da cidade, que se tornou uma importante distribuidora de gêneros alimentícios. Nesse contexto, inicia-se a ocupação da Vila Industrial Jundiá, com a construção dos primeiros galpões de armazenamento na região, após a pavimentação da Avenida Juscelino Kubitschek (JK), em 1958, com a inauguração da estrada que ligava Brasília a Anápolis.

A força dessa atividade, com o aumento da produção agroindustrial, o potencial de armazenamento ampliado com as edificações da Vila Industrial Jundiá, e a ascensão do potencial atacadista da cidade de Anápolis, faz com que a situação de falta de planejamento se altere a partir da década de 1960. De acordo com Freitas (1995, p. 62),

Atividades industriais são desenvolvidas no Município desde longa data, baseadas principalmente na transformação de matérias primas de origem vegetal e animal. Uma política institucional voltada a industrialização, contudo, é algo recente. Em 1958, foi fundada a Associação Industrial de Anápolis (AIA), com o objetivo de aglutinar os empresários do setor e desenvolver a industrialização da cidade. Desde então, suas

ações se orientaram em divulgar as potencialidades do Município a possíveis interessados. (FREITAS, 1995, p. 62).

Com o desenvolvimento dessa política institucional para desenvolvimento da industrialização, durante as décadas de 1960 e 1970 são realizadas diversas iniciativas para atração de indústrias de todo o país para a cidade, sendo patrocinada pela AIA (Associação Industrial de Anápolis), em duas ocasiões, “visita de caravanas de industriais de várias partes do Brasil, para que conhecessem o potencial econômico de Anápolis” (FREITAS, 1995, p. 62).

1.3. A CONSTRUÇÃO DA VILA INDUSTRIAL JUNDIAÍ²⁰

Conforme afirmado, a ocupação da Vila Industrial Jundiaí ganha força principalmente a partir da construção da Avenida JK e da dinâmica trazida para a região em razão da construção de Brasília. Apesar disso, a sua história se inicia, ainda que apenas enquanto ideia, junto ao projeto do Bairro Jundiaí, em 1943.

O loteamento do Bairro Jundiaí foi realizado pela Sociedade Imobiliária de Anápolis LTDA, criada e registrada na Junta Comercial Estadual em 1943, com o objetivo de promover a urbanização e ocupação de um novo bairro na cidade de Anápolis, a fim de resolver um problema habitacional existente na cidade à época²¹. O projeto, de autoria de João Alves de Toledo, incluía, de acordo com Castro et al (2008, p. 4), “14 praças, 19 avenidas, 58 ruas com nomes de brasileiros ilustres”, sendo que “também estava planejado a construção de uma estação auxiliar da Estrada de Ferro Goiás” (CASTRO et al, 2008, p. 4). Houve, ainda, a doação de área à Mitra Arquidiocesana, para construção de um colégio, e, dentre os 3.700 lotes demarcados, mais de 250 foram doados à classe operária, para pessoas que não poderiam pagá-los, condicionado apenas à construção no terreno, que também foi incentivada pela Prefeitura Municipal.

A situação [do problema habitacional existente em Anápolis] era aflitiva e só amenizou, em parte, quando surgiu o bairro Jundiaí. Para incentivar as pessoas a construir no novo bairro, a Prefeitura isentou de impostos, por cinco anos, as construções que fossem ali edificadas em breve espaço de tempo. Várias pessoas aproveitaram a oportunidade e logo o bairro começou a receber as primeiras construções habitacionais. (FREITAS, 1995, p. 82).

²⁰ No presente trabalho, será utilizada para se referir ao local do estudo a nomenclatura *Vila Industrial Jundiaí*, como é chamado o local atualmente, tanto popularmente, como nos documentos oficiais do município.

²¹ Conforme mencionado anteriormente, o presente trabalho faz parte de uma rede de pesquisas realizadas junto ao Grupo de Trabalho (GT2 - Sistemas, Cidade, Habitar), da Linha de Pesquisa 1 (Dinâmicas Territoriais do Cerrado) do Mestrado TECCER. Para maiores informações acerca do projeto, construção e ocupação do Bairro Jundiaí, consultar o trabalho “Costurando Imagens Urbanas em Movimento: o avesso do Bairro Jundiaí, em Anápolis (GO)” (2020), de autoria de Ana Laura Lopes Cabral.

O projeto do bairro incluía ainda a criação da Vila Popular do Bairro Jundiáí e de um conglomerado industrial – inicialmente chamado de Parque Industrial do Bairro Jundiáí, que constituía na criação de um espaço destinado à atividade agroindustrial e de armazenamento, na margem sudoeste do Bairro Jundiáí.

No que concerne às obras de infraestrutura que viabilizariam a construção de um novo bairro próximo ao centro, estas se iniciam no segundo semestre de 1935, anos antes do efetivo loteamento do Bairro Jundiáí. Esse novo bairro seria ligado ao centro da cidade por uma larga avenida, o que demonstrava a expectativa geral em relação a ele, tratado inclusive como uma nova cidade dentro de Anápolis, por tamanha modernização que ele traria, segundo o entendimento da época.

Quanto ao brejo que margea o córrego das Antas será drenado pela Prefeitura local, de modo que o novo bairro será dentro de pouco tempo, um dos de maior desenvolvimento, não só devido a topographia do terreno que é optima, como também devido a agua potável que será distribuída aos lotes. Anápolis, uma cidade que aumenta extraordinariamente, muito terá a lucrar com a instalação do novo bairro, onde os lotes serão vendidos por preços razoáveis e à prestações modicas. Brevemente o projecto da nova cidade será exposto, bem como o inicio de venda dos lotes. (ANNAPOLIS, 25 de agosto de 1935).

Em 1943, após os primeiros anúncios do Bairro Jundiáí na imprensa, o empreendimento ganha novamente destaque nos jornais escritos, que passam a divulgar nomes escolhidos para praças, ruas e avenidas do novo bairro, bem como a sua forma de ocupação, com área reservada para “14 praças, 19 avenidas e 58 ruas”, de 14 até 25 metros de largura, para permitir o trânsito de mais de uma fila de veículos.

Castro et al (2008, p. 5) destacam que “no Bairro Jundiáí se planejou colocar ao sul um conglomerado industrial, um local para ficar isolado do centro habitacional”, a Vila Industrial Jundiáí, planejada “para abrigar as indústrias ainda nascentes na cidade” (CASTRO et al, 2008, p. 5). A Revista “Imagem Atual”, em edição de maio de 1986, trouxe uma ampla matéria sobre o Bairro Jundiáí, na qual é mencionada, brevemente, a Vila Industrial:

O conglomerado industrial do bairro é outro aspecto a ser salientado. Inicialmente pensou-se num complexo industrial, bem planejado para ficar isolado dos outros centros do Jundiáí, como por exemplo, o habitacional. Racionalmente, o núcleo industrial do Jundiáí, chamado de Jundiáí Industrial, fica mais delimitado ao Norte do bairro, reunindo ali diversas empresas do porte de Arjalto Frio Ipiranga, Arroz Brejeiro, São Jerônimo de Óleos Vegetais, Dilira e dezenas de armazéns cerealistas que impulsionam o desenvolvimento do Jundiáí sem prejudicar os demais setores. É portanto mais uma paisagem instalada no bairro como se fosse planejamento de cidade. (IMAGEM ATUAL, 1986, grifo nosso).

Embora seja destacada no trabalho de Castro et al (2008) a inclusão da Vila Industrial Jundiáí no projeto original do bairro, e haja menção acerca desse espaço em matéria

jornalística da década de 1980, em consulta ao acervo de jornais do Museu Histórico de Anápolis das décadas de 1930 a 1960 não foi encontrada nenhuma menção à Vila Popular ou ao Parque Industrial do Bairro Jundiáí. Nas consultas à pasta-arquivo da Vila Industrial Jundiáí, na Mapoteca da Prefeitura Municipal²², pode-se verificar, da documentação existente, que o efetivo loteamento do bairro foi aprovado apenas em 1954 (dez anos após o projeto do Bairro Jundiáí), pela Portaria N° 160, conforme consta na averbação de alguns lotes realizada em 1955 (ilustração 12).

Ilustração 12 - Documento mais antigo (datado de 1955) encontrado na Pasta-Arquivo da Vila Industrial Jundiáí

INFORMAÇÕES AO CARTÓRIO DO REGISTRO DE IMÓVEIS:

1) O Loteamento da Vila Industrial (Ex-Vila Popular), foi aprovado pela Portaria nº 160, de 26/02/954, a saber:

"PORTARIA Nº 160 - "Aprova modificação do Loteamento que menciona". O Prefeito Municipal de Anápolis, usando de suas atribuições, Resolve: De acordo com o Processo nº 420, de 22/02/em curso, planta e parecer da Divisão de Obras e Serviços Públicos (D.O.S.P.), dêle constantes, aprovar a modificação do loteamento da "VILA POPULAR" proposta pelos proprietários BANCO IMOBILIÁRIO E MERCANTIL DO OESTE BRASILEIRO S/A, PLÁCIDO DE CAMPOS e JOSE DO COUTO DAFICÓ, bem a mudança de Vila Popular para "VILA INDUSTRIAL", sem alterar, contudo, o plano geral do mesmo, e sujeito a modificações posteriores caso o seu traçado venha a colidir com o futuro Plano Diretor da cidade de Anápolis, em ônus para os cofres municipais, sem qualquer responsabilidade quanto a direitos de terceiros, ou reclamações de qualquer natureza que possam surgir. - Prefeitura Municipal de Anápolis, 26 de Fevereiro de 1954. a) João Luiz de Oliveira - Prefeito. a) Juvenal Campos Amaral - Secretário." -

Fonte: Foto do Autor sobre Acervo da Mapoteca Municipal da Prefeitura de Anápolis (2019)

A aprovação do loteamento da Vila Industrial Jundiáí ocorreu em 1954, no entanto, a sua efetiva ocupação ocorreu somente a partir do final da década, influenciada principalmente pela construção de Brasília. Com o início das obras da nova Capital Federal, Anápolis foi escolhida como base de apoio para a construção da cidade, uma vez que era o ponto terminal da Estrada de Ferro Goiás, e por onde chegava a maior parte dos operários e dos materiais utilizados na construção. Nesse período “a cidade conheceu um crescimento só comparável à chegada da estrada de ferro, em 1935. Recebeu melhorias urbanas realizadas pelo Governo

²² As imagens dos documentos pertencentes à Mapoteca Municipal foram feitas no mês de agosto de 2019. Em nova consulta no mês de fevereiro de 2020, a pasta da Vila Industrial Jundiáí não se encontrava na Mapoteca da Prefeitura, por ter sido retirada (juntamente a todos os documentos do Bairro Jundiáí), sem previsão de data para devolução, pela Procuradoria do Município, segundo informações do servidor consultado, em razão da regularização fundiária do Bairro Jundiáí que está sendo realizada pela Prefeitura de Anápolis. Diante dessa impossibilidade de acesso, não foi possível obter novas imagens, em melhor qualidade, dos documentos existentes.

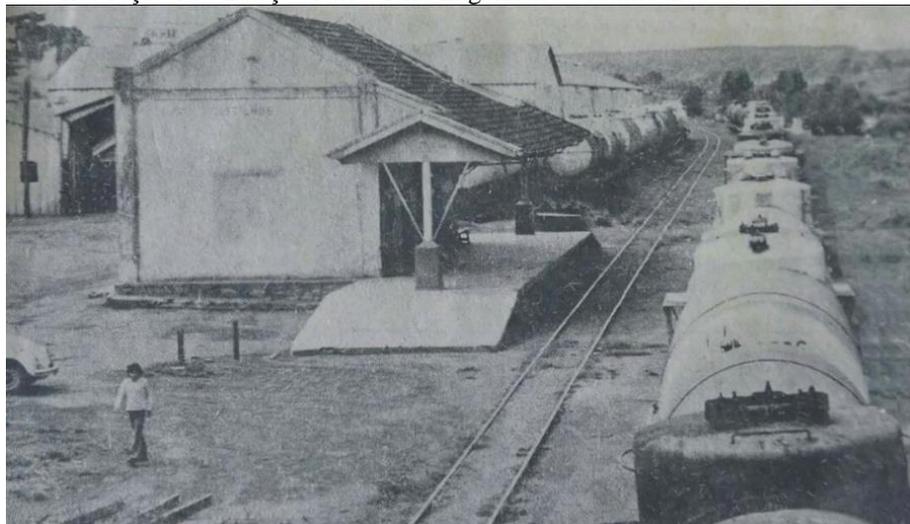
Federal e o comércio teve um crescimento favorável” (FREITAS, 1995, p. 52).

De acordo com Freitas (1995, p. 53), a transferência da Capital exerceu um papel importante para um novo boom de desenvolvimento econômico de Anápolis, decorrente da chegada à cidade de diversos operários que ficaram desempregados após a conclusão das obras de Brasília, bem como pelos investimentos realizados durante o período que serviu como suporte para a empreitada, como as melhorias no abastecimento de energia elétrica e de infraestrutura asfáltica.

A edificação de uma cidade completamente nova para abrigar a Capital do país foi importante para a ocupação da Vila Industrial Jundiáí, pois em razão da construção da cidade houve a abertura da primeira rodovia federal saindo de Brasília, que ao ser concluída, em 1958, foi a primeira rodovia pavimentada a chegar em Anápolis (atualmente a BR-060), e também conecta a Capital Federal à Goiânia. Juntamente à construção da rodovia foi feita, também com recursos federais, a Avenida JK (trecho urbano da BR-060), que cortava todo o loteamento da Vila Industrial Jundiáí, em sua divisa com o Bairro Jundiáí.

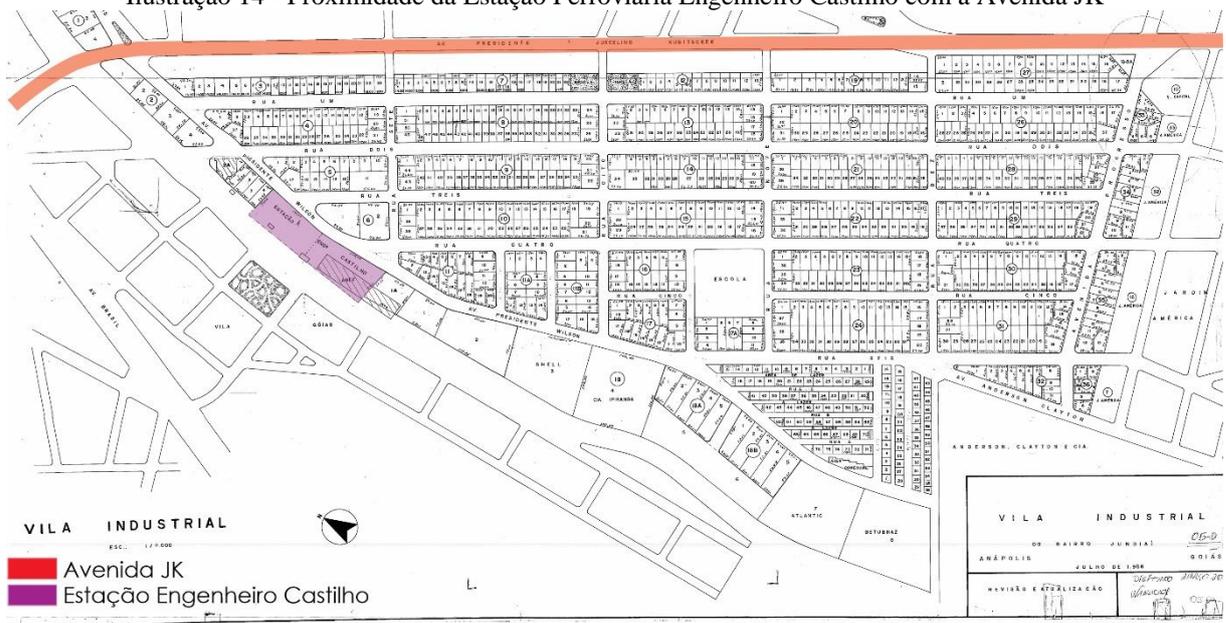
Dentro do loteamento da Vila Industrial Jundiáí (de 1954), estava inserida a Estação Engenheiro Castilho (ilustração 13), construída em 1951, de maneira que, pelo desenho do bairro, o final da Avenida JK ficava muito próximo à estação ferroviária existente (ilustração 14), fazendo a conexão entre os transportes ferroviário e rodoviário no local.

Ilustração 13 - Estação Ferroviária Engenheiro Castilho na década de 1950



Fonte: Acervo do Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”

Ilustração 14 - Proximidade da Estação Ferroviária Engenheiro Castilho com a Avenida JK



Fonte: Intervenção do Autor (2020) sobre Arquivo Digital (2014) do Acervo da Mapoteca Municipal da Prefeitura de Anápolis

Além da construção da Avenida JK, no ano de 1958 também foi criada a Associação Industrial de Anápolis, responsável pelo planejamento para desenvolvimento industrial da cidade. Com maior organização, sendo essa região servida tanto pelo transporte ferroviário, quanto pelo fácil acesso à rodovia, rapidamente ela se tornou um novo foco de desenvolvimento, com a instalação de algumas beneficiadoras de arroz e outras empresas de caráter agroindustrial, além da transferência de alguns dos grandes armazéns, que ocupavam galpões na região Central da cidade, para esse local.

Em 1963, cinco anos após a construção da Avenida JK, é inaugurado na Vila Industrial Jundiá o Moinho Catarinense LTDA, em um edifício de cinco pavimentos (ilustração 15), localizado bastante próximo à Estação Engenheiro Castilho, que fortaleceu o processo de desenvolvimento do bairro.

Ilustração 15 - Edifício do Moinho Catarinense LTDA



Fonte: MELO (2016, p. 50, 72 e75)

Nessa mesma década, em 1969, de acordo com Freitas (1995, p. 62), é realizada a 1ª Feira de Amostra da Indústria de Anápolis (FAIANA) – em um grande galpão localizado próximo à estação ferroviária (ilustração 16), onde atualmente se localiza uma parte da Prefeitura Municipal – que permitiu a cidade apresentar a sua produção industrial.

Ilustração 16 – [A] Em primeiro plano, a Estação Engenheiro Castilho; aos fundos, o galpão onde foi realizada a primeira FAIANA, onde atualmente se localiza a Prefeitura Municipal; [B] O galpão, utilizado no passado para exposições, e atualmente pela Prefeitura



Fonte: [A] Acervo Particular de Amanda Vento (2018); [B] Acervo Particular de Gabriele Castro (2016)

Durante os anos 1970 essa região adquire ainda mais importância. Desde o final da década de 1950 havia uma campanha para que se retirasse os trilhos da ferrovia do centro da cidade, com principal estação da cidade deixando de ser a “Prefeito José Fernandes Valente” e passando para a Estação Engenheiro Valente, localizada na Vila Industrial Jundiáí. As negociações entre a administração municipal e a diretoria da ferrovia ocorreram no segundo semestre de 1959, mas não se obteve uma resposta favorável para a retirada dos trilhos. Em 1960, essa foi uma das prioridades apresentadas na campanha do futuro prefeito Jonas Duarte, mas ele não obteve sucesso em suas propostas, diante das reiteradas negativas da diretoria ferroviária (FREITAS, 1995, p. 47).

Em 1963 a via férrea foi dinamitada, no entanto, “o desfecho do atentado não foi

favorável aos que defendiam a retirada dos trilhos” (FREITAS, 1995, p. 48). A situação da ferrovia no trecho que passava pelo centro da cidade, todavia, foi ficando insustentável:

Quanto mais a cidade crescia mais aumentava o número de veículos automotores circulando pelas ruas, o que exigia uma reestruturação do transporte ferroviário no centro. Como eram necessários investimentos elevados para remodelar a via férrea, tal iniciativa sequer era cogitada pela direção da ferrovia. Os acidentes envolvendo veículos e composições ferroviárias passaram a ocorrer com relativa frequência. [...] Em 1974, o então Prefeito Eurípedes Barsanulfo Junqueira viajou ao Rio de Janeiro, para negociar junto às autoridades federais, a remoção dos trilhos. Estabeleceu-se um acordo provisório, pelo qual a Rede Ferroviária Federal (que tinha, anos antes, incorporado a Estrada de Ferro Goiás) ficava responsável pela elaboração dos projetos para a construção de novos terminais de carga no DAIA e, à Prefeitura, o encargo de adaptar a estação ferroviária de Engenheiro Castilho, às novas exigências para atender ao público. (FREITAS, 1995, p. 48).

Em 1975 foi assinado, pelo prefeito Jamel Cecílio, o contrato definitivo para retirada dos trilhos, sendo que, “no dia 03 de maio de 1976, teve início, oficialmente, a retirada dos trilhos do centro da cidade” (FREITAS, 1995, p. 48-49). Em razão dessas mudanças, a Estação Engenheiro Castilho, localizada na Vila Industrial Jundiá, foi totalmente reformada e adaptada na década de 1970 (ilustração 17).

Ilustração 17 - A Estação durante as reformas realizadas na década de 1970



Fonte: Acervo do Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”

Em 1976, ela passou a ser a principal estação de Anápolis (ilustração 18), se tornando a ponta da linha da ferrovia. Nos anos 1980, no entanto, foi desativado o último trecho urbano da linha férrea. A partir de então, a estação e sua área vasta (que pode ser visualizada na ilustração 14, destacada em roxo), passou a ser utilizada pela prefeitura, para exposições. Posteriormente, a prefeitura transferiu alguns de seus departamentos para o local das antigas exposições (ilustração 16-B), que passou a abrigar setores da administração municipal, como por exemplo, o Plano Diretor, a Mapoteca Municipal, entre outros. O edifício da Estação, por sua vez, foi utilizado durante um período como padaria municipal, e atualmente encontra-se

fechado.

Ilustração 18 - A Estação Engenheiro Castilho após as reformas, quando passou a ser a principal estação da cidade



Aspecto da Estação de Engenheiro Castilhos, totalmente construída, pronta para receber o volume gigantesco de passageiros e cargas.

Fonte: Acervo do Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”

1.3.1. Utopia e Realidade no território da Vila Industrial Jundiáí

A sociedade industrial é urbana. A cidade é o seu horizonte. Ela produz as metrópoles, conurbações, cidades industriais, grandes conjuntos habitacionais. No entanto, fracassa na ordenação desses locais. A sociedade industrial tem especialistas em planejamento urbano. No entanto, as criações do urbanismo são, em toda parte, assim que aparecem, contestadas, questionadas. (CHOAY, 1992, p. 1).

É com o trecho acima transcrito que Choay (1992) abre o seu livro sobre utopias e realidades no Urbanismo. A obra (publicada originalmente em 1965) é uma antologia que reúne as ideias que deram base ao urbanismo, apresentando as diferentes propostas pré-urbanistas e urbanistas, destacando seus pontos comuns e divergências. Uma das críticas realizadas pela autora é que essas propostas, em geral, são baseadas em modelos ou esquemas ideais, de caráter muito abstrato, não refletindo soluções reais para os problemas urbanos, mas apenas indicações genéricas e conceituais.

De acordo com a autora, nos diversos modelos de cidade industrial, as propostas são constituídas por reflexões que se desdobram no imaginário urbano, todavia, “por não poder dar uma forma prática ao questionamento da sociedade, a reflexão situa-se na dimensão da utopia; orienta-se nela segundo as duas direções fundamentais do tempo, o passado e o futuro, para tomar as formas da *nostalgia* ou do *progressismo*” (CHOAY, 1992, p. 7, grifos da autora). Nesse sentido, um primeiro passo para abordar e entender esses modelos urbanísticos é compreender a noção de utopia abordada pela autora, baseada na obra de K. Mannheim (1956), *Idéologie et utopie*, segundo a qual é considerada utópica qualquer ideia que procura algum

efeito de transformação sobre a ordem existente, seja em seus aspectos formais, históricos, sociais ou culturais.

“Depois de ter qualificado como desordem a ordem urbana existente, foram feitos esforços para opor-lhe ordens ideais, modelos, que são, com efeito, projeções racionalizadas de imaginários coletivos e individuais” (CHOAY, 1992, p. 50). A partir dessa leitura, junto ao desenvolvimento da sociedade industrial, que tinha por base os princípios da racionalização, surgem modelos e tipos ideais de cidades e ocupações urbanas, os quais, segundo a autora, se tornaram fortes instrumentos de ação no cenário das cidades pré-existentes e no desenvolvimento de novas cidades, em razão do seu caráter racional, mas ao mesmo tempo utópico – assim, muito eficazes no campo ideológico por sua associação com a tão buscada modernidade, mas que pouco se aplicavam na realidade prática.

Ora, no momento em que a cidade do século XIX começa a tomar forma própria, ela provoca um movimento novo, de observação e reflexão. Aparece de repente como um fenômeno exterior aos indivíduos a que diz respeito. Estes encontram-se diante dela como diante de um fato natural, não familiar, extraordinário, estranho. O estudo da cidade, assume, no século XIX, dois aspectos bem diferentes. (CHOAY, 1992, p. 4).

Embora as cidades existam muito anteriormente aos processos desencadeados pela industrialização, é inegável que este fenômeno alterou drasticamente as estruturas urbanas. Segundo Valderrama e Oliveira (2008, p. 55), “este processo transformou o quadro citadino anterior e impôs à mesma um novo ritmo, fundamentado num novo modo de produção que matizou as relações de vida, de convivência e de trabalho ao longo de todo o século 19 e princípios do século 20”. As indústrias provocam um grande êxodo das zonas rurais para as áreas urbanas, em razão da necessidade de mão de obra, que movimenta a produção.

Dessa maneira, é necessário mudar a forma de se olhar a cidade, surgindo assim abordagens distintas para as suas questões, materializadas em duas formas de projeções espaciais da cidade futura, “como propostas de ordenamentos urbanos livremente construídas por uma reflexão que se desdobra no imaginário” (CHOAY, 1992). Essas reflexões resultaram em dois modelos distintos de pré-urbanismo, que influenciaram, sobremaneira, o urbanismo: o modelo progressista e o modelo culturalista.

Choay (1992, p. 18), destaca que “o urbanismo difere do pré-urbanismo em dois pontos importantes. Em lugar de ser obra de generalistas (historiadores, economistas ou políticos), ele é, sob suas duas formas, teórica e prática, o apanágio de especialistas, geralmente arquitetos”. Dentro do urbanismo, irá surgir uma nova versão do modelo progressista e uma nova versão do modelo culturalista. “A versão nova do modelo progressista encontra uma primeira expressão em *La cité industrielle* do arquiteto Tony Garnier” (CHOAY, 1992, p. 18),

enquanto entre os representantes da nova versão do modelo culturalista, podemos destacar Ebenezer Howard, o “pai” das cidades-jardins. Podemos encontrar, em relação a área delimitada como objeto de estudo desta pesquisa, influências diretas dessas utopias, seja na sua origem, como também na sua ocupação.

A versão de Tony Garnier²³ está expressa em sua obra, publicada em 1917, na qual, segundo Le Corbusier, está presente “uma tentativa de ordenação e uma conjugação das soluções utilitárias e das soluções plásticas. Uma regra unitária distribui por todos os bairros da cidade a mesma escolha de volumes essenciais e fixa os espaços seguindo necessidades de ordem prática e as injunções de um sentido poético próprio do arquiteto” (LE CORBUSIER, 1958 *apud* CHOAY, 1992, p. 19). Essa obra teve grande influência sobre os arquitetos racionalistas, e se difundiu bastante a partir de 1928, com as discussões nos CIAM (Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna).

Choay (1992) destaca como uma das formulações doutrinárias decorrentes do urbanismo progressista a Carta de Atenas, de 1933. Segundo a autora, “a ideia-chave que subtende o urbanismo progressista é a ideia de modernidade” (CHOAY, 1992, p. 20), de maneira que a cidade resultante desse urbanismo precisava ser um meio de realização da revolução decorrente da ampliação da atividade industrial, devendo, muito além que empregar os materiais novos, como aço e concreto, promover a racionalização das formas, e um grande rigor em sua ordem e organização.

Com efeito, a cidade industrializada é também industriosa, quer dizer, para o urbanismo progressista, “um instrumento de trabalho”. Para que a cidade possa preencher essa função de instrumentalidade, deve ser “classificada”, analisada; cada função sua deve ocupar uma área especializada. Segundo Tony Garnier, os urbanistas progressistas separam cuidadosamente as zonas de trabalho das zonas de habitat, e estas dos centros cívicos ou dos locais de lazer. Cada uma dessas categorias é, por sua vez, dividida em subcategorias igualmente classificadas e organizadas. (CHOAY, 1992, p. 22).

A partir desses ideais de organização das cidades, o urbanismo progressista terá a sua forma baseada na lógica matemática, com o desenho essencialmente geométrico e elementar, que “consiste essencialmente na disposição dos elementos cúbicos ou paralelepipedais segundo as linhas retas que se cortam em ângulo reto: o ortogonismo é a regra de ouro que determina as relações dos edifícios entre si e com as vias de circulação” (CHOAY,

²³ Tony Garnier (1869-1948) foi um arquiteto francês, responsável, segundo Choay (1992, p. 163), pela “elaboração do projeto revolucionário de uma cidade modelo”, que resultou em sua principal obra “Uma Cidade Industrial”, que pode ser considerada “o primeiro manifesto do urbanismo progressista” (CHOAY, 1992, p. 163), sendo que sua obra escrita e gráfica exerceu “um papel fundamental dentro da gênese da arquitetura moderna e do urbanismo” (CHOAY, 1992, p. 164).

1992, p. 23). De acordo com Almeida (2017), na obra de Garnier é possível observar-se

A base da forma urbana da cidade progressista, constituída por uma geometria de ordenamento simples e ortogonal (Garnier, 1889 [1917]). O plano da Cidade Industrial, ricamente detalhado por seu autor em sua publicação, possuía uma clara distribuição dos usos residencial, comercial e industrial em setores, antecipando o princípio do zoneamento urbano, que norteou, anos mais tarde, a forma da cidade moderna, expressa na Carta de Atenas, manifesto do urbanismo progressista. (ALMEIDA, 2017, p. 18-19, grifo nosso).

A partir das ilustrações de Garnier, podemos observar a sua concepção de cidade, onde um dos elementos mais marcantes é a utilização da geometria pura, através da utilização de linhas ortogonais na organização da forma urbana (ilustração 19).

Ilustração 19 - Desenho do plano da Cidade Industrial realizados por Tony Garnier



Fonte: GARNIER (1989) [1917], p. 192 e 195 *apud* ALMEIDA (2017, p. 19)

A nova versão do modelo culturalista pode ser encontrada na obra de Ebenezer Howard²⁴, considerado o pai do modelo da cidade-jardim. De acordo com Choay (1992), apesar da obra de Howard ter ressonâncias progressistas, “ele sempre subordinou a preocupação com a higiene e o progresso ao ideal de pequenas comunidades limitadas no espaço e dotadas de um espírito comunitário” (CHOAY, 1992, p. 220), e esse ideal está expresso no modelo das cidades-jardins, cujo ponto de partida “não é mais a situação do indivíduo, mas a do agrupamento humano, da cidade” (CHOAY, 1992, p. 11), onde “a totalidade (a aglomeração urbana) prevalece sobre as partes (os indivíduos), e o conceito cultural de cidade sobre a noção material de cidade” (CHOAY, 1992, p. 27).

O espaço do modelo cultural opõe-se ponto por ponto ao do modelo progressista. *Limites precisos* são determinados para as cidades. A metrópole da era industrial

²⁴ Ebenezer Howard (1850-1928) foi o responsável pela criação das cidades jardins. Militante do movimento socialista inglês, segundo Choay (1992, p. 219), escreveu a obra “Amanhã: um caminho pacífico para a reforma social” (1898), posteriormente reeditada com o título de “Cidades-Jardins do amanhã”, na qual expõe suas teorias sobre a cidade. Sua teoria foi colocada em prática nos projetos de Letchworth e Welwyn, duas cidades que poderiam ser utilizadas como protótipos para construção de cidades novas.

horroriza Howard, que fixa em trinta mil ou cinquenta e oito mil o número de habitantes de sua cidade. Esta é circunscrita de modo preciso, limitada por um cinturão verde destinado a impedir qualquer coalescência com outras aglomerações. (CHOAY, 1992, p. 27).

Na perspectiva do urbanismo culturalista, “cada cidade ocupa o espaço de modo particular e diferenciado” (CHOAY, 1992, p. 27), e as características do terreno de implantação devem ser consideradas na sua implantação, que deve conseguir unir “todas as vantagens da vida mais ativa na cidade e toda a beleza e delícias do campo” (CHOAY, 1992, p. 220). O autor formula essa proposição a partir do entendimento que cidade e campo funcionam como ímãs, que procuram atrair para si a população, devendo, assim, ser encontrada uma nova forma de vida que incorpore os aspectos positivos de cada um.

Esses dois ideais urbanísticos, considerados como utopias, influenciaram diversos espaços urbanos em todo o país, e tiveram influência também na concepção e ocupação do Bairro Jundiaí e da Vila Industrial Jundiaí, em Anápolis.

Lê-se em Correia (2014, p. 164) que, “na primeira metade do século XX, o modelo urbanístico das cidades-jardim foi amplamente citado no Brasil tanto em loteamentos destinados às elites e classes médias, quanto em cidades planejadas e em núcleos residenciais criados por fábricas ou empresas estatais”. Alguns exemplos que podemos encontrar da difusão desse modelo no país são os bairros-jardins produzidos pela Companhia City²⁵, em São Paulo e o Setor Sul, em Goiânia. No caso de Anápolis, esse ideal urbanístico foi um dos norteadores do projeto do Bairro Jundiaí, influenciando também na concepção da Vila Industrial Jundiaí.

A principal influência do modelo das cidades jardins em relação ao objeto de estudo desse trabalho, é a forma como a Vila Industrial Jundiaí foi proposta no plano geral do Bairro Jundiaí, como um conglomerado industrial isolado do centro habitacional do bairro, que é uma das características desse modelo, conforme apontamentos de Choay (1992, p. 224):

Instalações industriais periféricas

No anel exterior da cidade, estão dispostos em escalões as manufaturas, as lojas, os mercados, os depósitos de carvão, de madeira, etc. Todas essas instalações se colocam ao longo da estrada de ferro circular que rodeia toda a cidade e comunica-se, através de ramificações, com uma grande linha férrea que passa através da propriedade. Essa disposição permite carregar diretamente os vagões com as mercadorias que saem das lojas e das oficinas para ser expedidas pela estrada de ferro para mercados afastados

²⁵ Fundada em Londres, em 1911, tinha por finalidade realizar operações imobiliárias no Brasil (SOUZA, 1988). De acordo com Almeida (2018, p. 4), “a Cia. City instalou-se em São Paulo em 1912, adquirindo terrenos para loteamento, no total de mais de 15 milhões de metros quadrados correspondentes a áreas fora do centro, mas ainda inseridas no perímetro urbano da cidade, com foco no eixo oeste-sudoeste (onde já ocorria a concentração e expansão das elites emergentes e de setores médios, nas regiões de Higienópolis e da Av. Paulista). Iniciou o planejamento e construção de bairros inspirados no conceito de ‘cidade-jardim’, criado na Inglaterra por Ebenezer Howard, e reproduzido no Brasil através de projetos urbanísticos elaborados pelos arquitetos ingleses Richard Barry Parker e Raymond Unwin”.

ou, inversamente, permite descarregar diretamente as mercadorias dos vagões nas lojas ou manufaturas, proporcionando assim não só uma grande economia de gastos com embalagem e transporte e reduzindo ao mínimo a perda por avarias e as quebras, mas também diminuindo o tráfego pelas ruas e reduzindo, notavelmente, os gastos com a manutenção dessas ruas. Na Cidade-jardim, a fumaça, esse elemento nocivo, é mantida num limite estreito, pois todas as máquinas são acionadas por eletricidade, o que faz com o custo da eletricidade destinada à iluminação e a outras finalidades diminua enormemente. (CHOAY, 2007, p. 224).

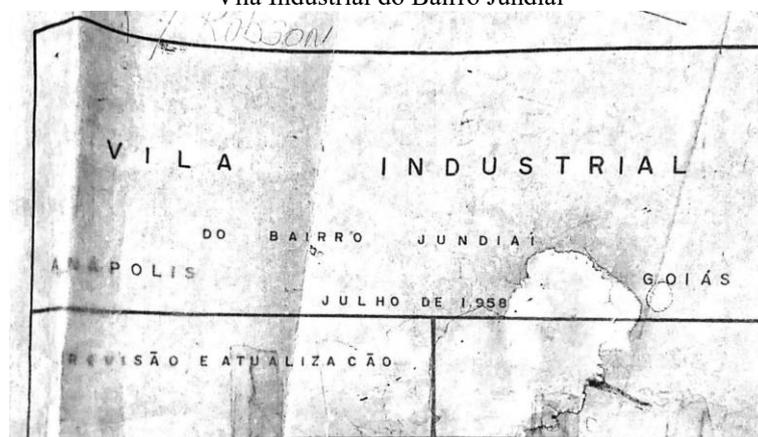
Embora a origem conceitual da Vila Industrial Jundiá se vincule a essa proposição de separação do núcleo industrial da área habitacional, originária do modelo das cidades-jardins, tal utopia não se cumpre na prática quando efetivado o loteamento do bairro, que é planejado para abrigar tanto atividades industriais quanto residenciais em um mesmo espaço urbano, que reuniria em conjunto a “Vila Popular e Parque Industrial do Bairro Jundiá”, conforme se pode verificar plano geral do bairro, de 1954 (ilustração 20), posteriormente unificada como “Vila Industrial do Bairro Jundiá” (ilustração 21).

Ilustração 20 - Cabeçalho de mapa datado do ano de 1954, cuja nomeação do loteamento era “Vila Popular e Parque Industrial do Bairro Jundiá”



Fonte: Foto do Autor sobre Acervo da Mapoteca Municipal da Prefeitura de Anápolis (2019)

Ilustração 21 - Cabeçalho de mapa datado do ano de 1958, cuja nomeação do loteamento já era registrada como “Vila Industrial do Bairro Jundiá”



Fonte: Foto do Autor sobre Acervo da Mapoteca Municipal da Prefeitura de Anápolis (2019)

Se a utopia das cidades-jardins se manifesta na Vila Industrial Jundiá em razão da sua relação com o projeto do Bairro Jundiá, a partir do loteamento realizado em 1954, podemos encontrar no bairro influências do urbanismo progressista.

Da averbação de alteração do loteamento datada de 1955, é possível perceber um princípio de separação de funções dentro do bairro, como a destinação específica áreas (quadras e lotes determinados) para atividade industrial residencial (ilustração 22), conforme previa os princípios da Cidade Industrial, guardadas as devidas proporções entre a proposta teórica para uma cidade e a representação prática de um bairro.

Ilustração 22 - Separação de funções por áreas dentro do bairro

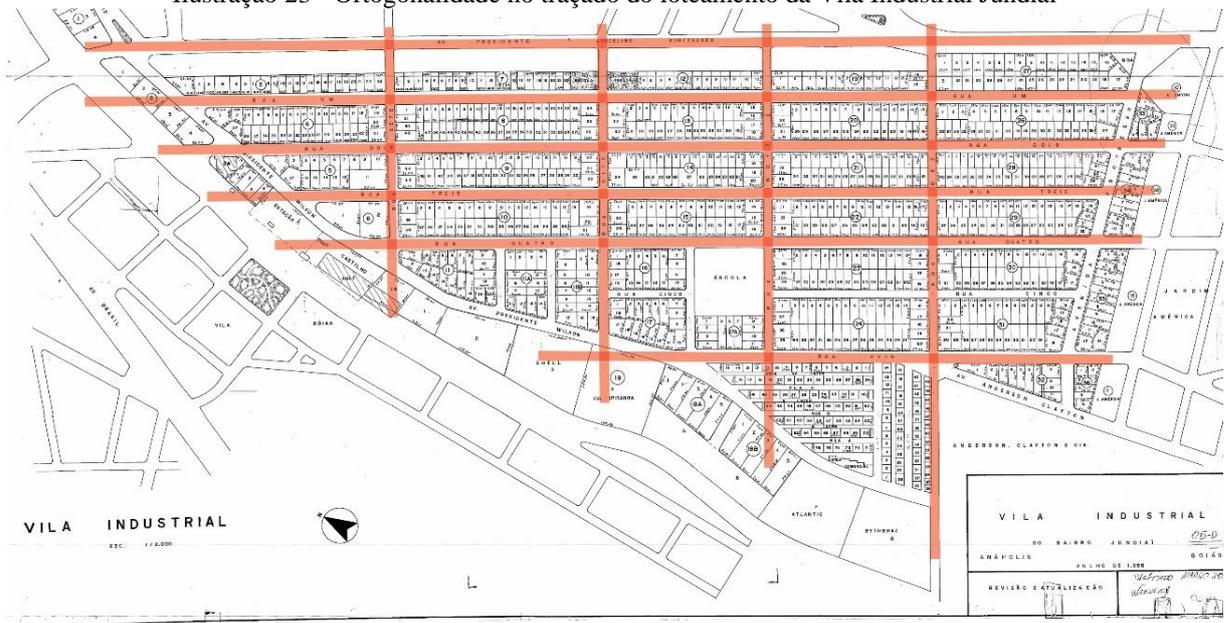
Lotes pertencentes a Plácido de Campos: - Vila Industrial.

Quadra ②	- 4 lotes Ns. 1 a 4;	Quadra 2-A	- 1 lote
Quadra ③	- 9 lotes Ns. 4,5,6,7,8, Nº 10, 21, 22 e 23;		
Quadra ④	- 12 lotes Ns. 1,2,3,4,5 Ns. 25,26,32,33,34,35 e 37;		
Quadra ⑤	- 14 lotes Ns. 1,2,3,4,5,6,7,8, Ns. 12,13,14,15,16, e 17;		
Quadra ⑥	- 2 lotes Ns. 1 e 2;		
Quadra ⑦	- 3 lotes de Ns. 1, 2 e 3;		
Quadra ⑩	- 14 lotes de Ns. 1,2,3,4,5,6, Ns. 21,33,34,35,36,37,38 e 39;		
Quadra 11	- 7 lotes industriais de Ns. 1,2,3,4,5,6 e 7;		
Quadra 11	- 4 lotes residenciais A-1, A-2, A-3 e A-4;		
Quadra 11	- 3 lotes residenciais B-1, B-2 e B-3;		
Quadra 11	- 3 lotes residenciais C-1, C-2 e C-3;		
Quadra 11	- 3 lotes residenciais D-1, D-2 e D-3;		
Quadra 11	- 5 lotes residenciais E-1, E-2 e E-3; e E-4; e E-5; (5 lotes)		
Quadra 11	- 4 lotes residenciais F-1, F-2, F-3 e F-4.		
Quadra 15	- 21 lotes Ns. 1 a 7, Ns. 11 a 13, Ns. 17 a 19 e Ns. 23 a 30;		
Quadra 16	- 18 lotes Ns. 1 a 18;		
Quadra 17	- 18 lotes Ns. 1 a 18; + VIDE VILA		
Quadra 18	- 8 lotes industriais de Ns. 1 a 8;		
Quadra 25	- 16 lotes industriais de Ns. 1 a 16. -		

Fonte: Foto do Autor sobre Acervo da Mapoteca Municipal da Prefeitura de Anápolis (2019)

Apesar dessa manifestação singela, em termos conceituais, na organização das funções no bairro, o maior reflexo do urbanismo progressista encontrado na Vila Industrial Jundiá está no seu traçado, que é totalmente geométrico, com a disposição das vias de forma ortogonal, conforme podemos visualizar na planta de aprovação do loteamento, de 1954 (ilustração 23).

Ilustração 23 - Ortogonalidade no traçado do loteamento da Vila Industrial Jundiáí



Fonte: Intervenção do Autor (2020) sobre Arquivo Digital (2014) do Acervo da Mapoteca Municipal da Prefeitura de Anápolis

Considerado o contexto de surgimento da Vila Industrial Jundiáí, sua relação com o desenvolvimento industrial da cidade de Anápolis, e influência que esses modelos urbanísticos tiveram no início do século XX no planejamento das cidades, podemos perceber, ainda que de maneira sutil, a influência dessas utopias, como modos de transformação da ordem existente, conforme trabalhado por Choay (1992), no plano da Vila Industrial Jundiáí.

Apesar disso, conforme pode-se observar no histórico apresentado acima, e também pode-se confirmar nas experiências realizadas em campo (que foram objeto de análise no terceiro capítulo), no momento da ocupação da Vila Industrial Jundiáí, essa utopia apenas se realiza no traçado do bairro, que se manteve ortogonal. A efetiva apropriação do local, por outro lado, foi feita como em qualquer outro bairro da cidade, onde os diversos usos (residencial, industrial e comercial) convivem nas mesmas áreas, de forma não muito ordenada ou racionalizada.

Assim, uma vez que os diversos galpões construídos no bairro foram, inicialmente, utilizados apenas como armazéns, e não para atividade propriamente industrial, e que atualmente grande parte deles abriga comércios ou atividades de prestação de serviço (o que se deve principalmente à localização do bairro, próximo tanto do Centro como dos acessos rodoviários da cidade), a Vila Industrial Jundiáí pouco possui das características das vilas, como caracterizadas por Bonduki (2014) e apresentadas anteriormente (com exceção do Conjunto Eldorado – parte do bairro –, que será analisado posteriormente, e apresenta algumas das características das vilas particulares, como a construção em série e seu caráter estritamente

residencial), e também pouco possui de industrial, uma vez que as atividades ali exercidas sempre tiveram muito mais caráter de armazenagem e comércio que de produção (sendo o DAIA um exemplo mais característico de área industrial), restando esses elementos restritos ao seu nome e suas pretensões ideais, como uma utopia que não se caracterizou no território e na paisagem.

CAPÍTULO 2 – CAMINHOS PARA O ESTUDO DE DIFERENTES REALIDADES URBANAS

De acordo com Rossi (2001), nos estudos da cidade, geralmente, consideramos inicialmente a sua forma, e o fazemos em razão da forma ser “um dado concreto que se refere a uma experiência concreta” (ROSSI, 2001, p. 13), o que permite, imediatamente, a identificação e especificação do objeto abordado. Segundo o autor, a forma se resume na arquitetura da cidade, e essa pode ser compreendida de dois modos:

Ora, por arquitetura da cidade podem se entender dois aspectos diferentes: no primeiro caso, é possível assimilar a cidade a um grande artefato, uma obra de engenharia e de arquitetura, mais ou menos grande, mais ou menos complexa, que cresce no tempo; no segundo caso, podemos nos referir a entornos mais limitados da cidade inteira, a fatos urbanos caracterizados por uma arquitetura própria, portanto por uma forma própria. (ROSSI, 2001, p. 13).

Embora apresente esses dois aspectos a respeito da forma, logo em seguida o autor faz uma advertência, destacando que “a arquitetura não representa mais que um aspecto de uma realidade mais complexa, de uma estrutura particular” (ROSSI, 2001, p. 13), não podendo, portanto, ser o único elemento considerado no estudo de uma cidade, por mais que seja um dado concreto e verificável de uma determinada realidade urbana.

Posteriormente, Rossi (2001, p. 33) afirma que “os fatos sociais, na medida em que se apresentam como conteúdo, precedem as formas e as funções e, por assim dizer, as abrangem”, o que reforça a questão apresentada acima, de que o estudo da forma urbana, por si só, não é suficiente para a compreensão de um fenômeno urbano (como uma cidade, ou um bairro).

Carlos (2007) também discute a importância de se analisar o espaço urbano sempre pela perspectiva da relação entre forma e conteúdo. Segundo a autora,

O espaço urbano como produto social, em constante processo de reprodução, nos obriga a pensar a ação humana enquanto obra continuada, ação reprodutora que se refere aos usos do espaço onde tempos se sucedem e se justapõem montando um mosaico e lhe dá forma e impõe característica a cada momento. (CARLOS, 2007, p. 56)

Essa apresentação do espaço urbano enquanto local de realização da prática social, resulta em duas linhas de observação da cidade: uma primeira, físico-material, considera o espaço construído, suas formas, sua paisagem; a segunda, histórico-social, considera o seu processo de construção e formação, bem como de sua apropriação, o que confirma a discussão apresentada por Rossi (2001), da importância da compreensão da relação entre forma e

conteúdo na análise de um fenômeno urbano. O principal fator que resulta na necessidade de observação do espaço urbano a partir da relação entre forma e conteúdo, é o fator tempo, capaz de alterar completamente determinados espaços urbanos apenas pela modificação do seu conteúdo, sem qualquer alteração em sua forma.

A análise da morfologia da cidade revela uma dimensão que não é apenas espacial, mas também temporal, ao mesmo tempo em que, aponta uma profunda contradição nos processos de apropriação do espaço pela sociedade. Isto ocorre porque o espaço urbano é produto da materialização de relações sociais que se realizam – em um determinado momento – enquanto emprego de tempo. **Essa indissociabilidade tempo-espaço ganha dimensão quando analisada através da mediação do uso, que revela os modos de apropriação. Isto é, na análise geográfica, o tempo se revela no modo de apropriação do espaço, através do uso do espaço com condição de realização da vida humana.** (CARLOS, 2007, p. 55).

Dessa maneira, considerando os diversos processos ocorridos ao longo do tempo, a construção da cidade enquanto processo social emerge como uma discussão importante. Lê-se em Harvey (1980, p. 14) que “qualquer teoria geral da cidade deve relacionar de algum modo os processos sociais à forma que ela assume”, a partir de uma compreensão de que a forma espacial e os processos sociais são apenas diferentes aspectos relacionados à maneira de observar a cidade. Nesse sentido, segundo o autor,

A cidade é visivelmente, uma coisa complicada. Parte da dificuldade que experimentamos em lidar com ela pode ser atribuída à sua complexidade inerente. [...] Uma série de problemas conceituais surge da especialização acadêmica e profissional no que diz respeito a certos aspectos do processo urbano. Evidentemente, a cidade não pode ser conceituada em termos de nossas estruturas disciplinares atuais. [...] Cada disciplina usa a cidade como um laboratório no qual testa proposições e teorias, mas nenhuma disciplina tem proposições e teorias sobre a própria cidade. (HARVEY, 1980, p. 13).

Por ser esse laboratório tão amplo, a cidade pode ser observada por diversas óticas, sendo que o seu estudo assume, inevitavelmente, um caráter interdisciplinar, onde as discussões irão circular entre urbanismo, geografia, arquitetura, história, sociologia, filosofia, entre outras diversas disciplinas que, ao observar o objeto com diferentes olhares, são capazes de contribuir para a construção de uma análise mais ampla, que considere diferentes aspectos de um mesmo fenômeno urbano, manifestados tanto em sua forma como no seu conteúdo.

De acordo com Park (1936), as cidades são, “com todas as suas complexidades e artificialidades, a mais grandiosa criação do homem, o mais prodigioso dos artefatos humanos. Devemos pensar nossas cidades, por isso [...] como laboratórios de civilização e, ao mesmo tempo, como a moradia natural do homem civilizado” (PARK, 1936, p. 133 *apud* HARVEY, 1980, p. 167).

Essa complexidade torna indispensável uma cooperação interdisciplinar. O fenômeno

urbano, tomado em sua amplitude, não pertence a nenhuma ciência especializada. Mesmo considerando-se como princípio metodológico que nenhuma ciência renuncia a si própria, mas que, ao contrário, cada especialidade deve levar a utilização de seus próprios recursos até o limite para atingir o fenômeno global, nenhuma dessas ciências pode pretender esgotá-lo. (LEFEBVRE, 1999, p. 57).

Leitão e Lacerda (2016) afirmam haver uma “certa ‘confusão’ conceitual, relativamente ao emprego do termo espaço, quando se trata de refletir à luz da geografia ou da arquitetura” (LEITÃO e LACERDA, 2016, p. 804), o que resulta, às vezes, em confusões metodológicas em trabalhos acadêmicos. De acordo com as autoras,

Diferentemente da concepção de espaço em outros campos disciplinares, o espaço arquitetônico se define por um vazio que o constitui em consequência de uma ação humana compositiva. [...] Não se confunde, portanto, teoricamente com o espaço preexistente que dá suporte físico-ambiental a essa ação projetual, tampouco se confunde com o espaço social, [...] promotor dessa ação. (LEITÃO e LACERDA, 2016, p. 809).

É em razão dessa confusão que as primeiras reflexões teórico-conceituais desse trabalho são a respeito da noção de espaço e de território como formas de leitura da cidade, uma vez que esses conceitos serão empregados nessa pesquisa a partir da sua leitura pela perspectiva da geografia, diferentemente do seu emprego, em geral, nos trabalhos da área da arquitetura e urbanismo.

Adotada a leitura desse conceito a partir da geografia, Santos (1985), é um dos mais importantes expoentes do estudo do espaço enquanto meio para análise da cidade, a partir de sua relação com a sociedade. De acordo com o autor,

Consideramos o espaço como uma instância da sociedade, ao mesmo título que a instância econômica e a instância cultural-ideológica. Isso significa que, como instância, ele *contém* e é *contido* pelas demais instâncias, assim como cada uma delas o contém e é por ele contida. A economia *está* no espaço, assim como o espaço *está* na economia. O mesmo se dá com o político-institucional e com o cultural-ideológico. **Isso quer dizer que a essência do espaço é social.** Nesse caso, o espaço não pode ser apenas formado pelas coisas, os objetos geográficos, naturais e artificiais, cujo conjunto nos dá a Natureza. **O espaço é tudo isso, mais a sociedade: cada fração da natureza abriga uma fração da sociedade atual.** (SANTOS, 1985, p. 1, grifo nosso).

Essa compreensão apresentada pelo autor aponta o caminho para uma importante reflexão inicial: a essência do espaço é social. Para uma análise completa de algum fenômeno urbano, portanto, não podemos nos afastar da associação entre espaço e sociedade, visto que “**as relações sociais se materializam em um território real e concreto**, o que significa dizer que, ao produzir sua vida, a sociedade produz/reproduz um espaço através da prática sócio-espacial” (CARLOS, 2007, p. 20-21, grifo nosso), ou seja, o estudo das cidades requer entender o modo como a atividade humana, a prática social e o cotidiano interferem na constituição do

território, ao mesmo tempo que são dinamizados e alterados por ele. É no território que se materializam os conflitos e diferenças existentes na sociedade, numa relação de causa e consequência entre si.

Devido a sua essência social, “não há respostas filosóficas para as questões filosóficas que surgem sobre a natureza do espaço [urbano] – as respostas estão na prática humana” (HARVEY, 1980, p. 5), de modo que a compreensão da cidade, ou de qualquer fenômeno urbano, deve ser pautada na relação estabelecida entre ele e o processo social, sendo que “a compreensão do urbanismo e do tema forma-espaço-processo social requer entender como a atividade humana cria a necessidade de conceitos espaciais específicos” (HARVEY, 1980, p. 5).

Com base nessa discussão acerca das questões da forma e do conteúdo da cidade, altamente dinamizados pela ação do tempo, construímos o percurso teórico-conceitual deste trabalho procurando identificar em que conceitos estão presentes a discussão dessa relação, a fim de encontrar uma metodologia que permitisse, a partir da leitura da paisagem, compreender as transformações ocorridas na Vila Industrial Jundiaí ao longo de sua história.

Diante da necessidade de conceitos específicos para o estudo de algum fenômeno urbano delimitado, serão abordados, nos tópicos que seguem, o estudo do espaço urbano por sua perspectiva físico-material, a partir dos elementos que o compõe (forma, função, estrutura e processo), mas especialmente influenciado pelo processo, que é o modo como o conteúdo é revelado nesse espaço, resultando no conceito que conhecemos como território, enquanto espaço usado, vivido.

Em seguida, abordamos os principais elementos da paisagem, considerando-a como ferramenta de análise urbana, capaz de revelar os diferentes processos pelos quais passou um território, inclusive em razão da existência de rugosidades (resquícios formais que permanecem no tempo). Por fim, apresentamos a metodologia de análise utilizada no presente trabalho, baseada na análise visual proposta por Panerai (2006), como direcionamento para o olhar exploratório do trabalho de campo na Vila Industrial Jundiaí.

2.1. O TEMPO E AS RELAÇÕES ENTRE FORMA E CONTEÚDO NO ESPAÇO URBANO

A partir das reflexões apresentadas acima, acerca do estudo do espaço enquanto instância social, a discussão teórica aqui realizada se inicia com a compreensão dos elementos que compõem o espaço urbano (forma, função, estrutura e processo), para entender como as

transformações histórico-sociais se materializam nesse espaço, resultando na constituição do território. Esses elementos compositivos do espaço urbano são abordados aqui a partir da elaboração teórico-metodológica de Milton Santos, em sua obra *Espaço e Método* (publicado originalmente em 1985).

A teoria proposta por Milton Santos revela como os processos (sejam eles econômicos, institucionais, culturais, históricos) influenciam em determinada área, modificando sua estrutura, dando novas dimensões para sua forma e também alterando suas funções, a partir de um jogo de relações onde as variáveis de análise são oriundas de diversos lugares pelo processo de reprodução do espaço²⁶.

Precisamos descobrir as categorias apropriadas que nos capacitarão a apreender a marca da sociedade sobre a natureza e as relações existentes antes, durante e depois dessa metamorfose. [...] Essas categorias são *estrutura, processo, função e forma*, que definem o espaço em relação à sociedade. Seria errôneo supor que o trabalho de um espaço deva ser estudado apenas através de um desses conceitos [...]. Na verdade, a interpretação de uma realidade espacial ou de sua evolução só se torna possível mediante uma análise que combine as quatro categorias analíticas, porquanto seu relacionamento é não apenas funcional, mas também estrutural. (SANTOS, 1985, p. 57, grifo nosso).

Apesar de ser fundamental a ideia de totalidade para o estudo do espaço, devido a sua complexidade, se faz necessário o exame de cada fragmento que o constitui. Para tanto, Santos (1985) traz inicialmente algumas definições dessas categorias do método geográfico. A “*forma* é o aspecto visível de uma coisa”; *função* “sugere uma tarefa ou atividade esperada de uma forma, pessoa, instituição ou coisa”; “*estrutura* implica a inter-relação de todas as partes de um todo”; e o “*processo* pode ser compreendido como uma ação contínua, desenvolvendo-se em direção a um resultado qualquer, implicando conceitos de tempo (continuidade) e mudança” (SANTOS, 1985, p. 50).

Cada uma dessas variáveis deve ser compreendida individualmente para que seja possível a construção de uma análise do espaço como um todo, visto que uma alteração em qualquer uma delas resulta em modificações em todas as demais. A partir dessas definições, é possível uma observação particular sobre cada um desses elementos (forma, função e estrutura), no entanto, é a noção de processo, a adição de um lapso temporal, que permite a compreensão da evolução da organização espacial²⁷. Se individualmente, cada um desses conceitos

²⁶ “Um conceito básico é que o espaço constitui uma realidade objetiva, um produto social em permanente processo de transformação. O espaço impõe sua própria realidade; por isso a sociedade não pode operar fora dele. Consequentemente, para estudar o espaço, cumpre apreender sua relação com a sociedade, pois é esta que dita a compreensão dos efeitos dos processos (tempo e mudança) e especifica as noções de forma, função e estrutura, elementos fundamentais para a nossa compreensão da produção de espaço” (SANTOS, 1985, p. 49).

²⁷ “Num dado tempo, num momento discreto, esses ingredientes analíticos podem ser vistos em termos de forma, função e estrutura. Mas, ao longo do tempo, deve-se acrescentar a ideia de *processo*, agindo e reagindo sobre os

representa apenas uma visão limitada a respeito do espaço, “considerados em conjunto, porém, e relacionados entre si, eles constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade” (SANTOS, 1985, p. 52), através da compreensão do território.

Compreender esses conceitos é necessário para que seja possível explicar a maneira como o espaço social se estrutura e de que maneira a sociedade se organiza no espaço. Nesse sentido, o aspecto temporal é fundamental, pois é a análise do desenvolvimento do espaço no tempo histórico que permite compreender a organização espacial com a qual nos deparamos. É possível, portanto, aferir que a forma só passa a ter relevância quando a sociedade lhe confere valor social, devendo ser lida como um sistema útil às estruturas e funções que abriga, mas também observada sua origem e formação, e tudo o que ela acumula ao longo da história.

Se a forma é primariamente um resultado, ela é também um fator social. Uma vez criada e usada na execução da função que lhe foi designada, a forma frequentemente permanece aguardando o próximo movimento dinâmico da sociedade, quando terá toda a probabilidade de ser chamada a cumprir uma nova função. A cada mudança, fruto de novas determinações de parte da sociedade, não se pode voltar atrás pela destruição imediata e completa das formas da determinação precedente. (SANTOS, 1985, p. 55).

Essa característica de permanência da forma, se adaptando a novas funções e cumprindo um novo papel dentro da estrutura urbana faz com que a análise do processo que resulta nessa dualidade transformação/permanência insurja como o grande elemento de ligação das categorias de análise do espaço. Assim, apesar de não ser possível estudar o todo pelo todo, também não é possível levar em conta apenas uma das categorias na análise, mas sim a inter-relação existente entre todas elas, pois o espaço é um produto social, que “responde às alterações na sociedade por meio de sua própria alteração” (SANTOS, 1985, p. 58).

Além das categorias que compõem o espaço urbano (forma, função, estrutura e processo), diversos outros elementos são importantes na sua constituição, como os homens, as instituições, o meio natural, as infraestruturas, entre outros, sendo que todos estes elementos, o conteúdo do espaço urbano, são intercambiáveis, de modo que para a compreensão de um, é fundamental o estudo das interações existentes entre eles. Cada um não existe de forma independente, mas sim como resultado do processo social que engloba todos eles, resultando na constituição do território, revelador da relação espaço-conteúdo.

conteúdos do espaço. [...] As inter-relações entre todos esses fatores não raro tornam extremamente difícil separar as suas influências sobre um espaço definido; no entanto, mesmo que as partes constituintes não expressem adequadamente o todo, é imprescindível dissecá-las, porque as generalizações precisam ser feitas com uma especificidade que possibilite sua aplicação geral”. (SANTOS, 1985, p. 51)

Temos, paralelamente, de um lado, um conjunto de objetos geográficos distribuídos sobre um território, sua *configuração geográfica* ou sua *configuração espacial* e a maneira como esses objetos se dão aos nossos olhos, na sua continuidade visível, isto é, a paisagem; de outro lado, o que dá vida a esses objetos, seu princípio ativo, isto é, todos os processos sociais representativos de uma sociedade em um dado momento. Esses *processos*, resolvidos em *funções*, se realizam através de *formas*. Estas podem não ser originalmente geográficas, mas terminam por adquirir uma expressão territorial. Na verdade, sem as formas, a sociedade, através das funções e processos, não se realizaria. (SANTOS, 1985, p. 1-2).

Assim, para se realizar o estudo de um determinado fenômeno urbano (um bairro, por exemplo) como pretendemos nesse trabalho, devemos fazer a análise de sua constituição física, revelada na forma e na paisagem, mas sempre observando as influências dos demais elementos, que devem ser interpretados como variáveis, tendo seus valores alterados a partir do movimento da história, do lugar, da economia, etc., uma vez que o espaço urbano possui suas particularidades, e seu conteúdo e significação estão em constante modificação.

“Se os elementos do espaço são sistemas (tanto quanto o espaço), eles são também verdadeiras estruturas” (SANTOS, 1985, p. 16) que estão em constante evolução. Assim, se os elementos/estruturas evoluem, o espaço também evolui, tanto por fatores externos (além dos seus elementos constitutivos – como a atuação dos agentes reprodutores), quanto por fatores internos (das suas próprias estruturas)²⁸, o que faz com que cada lugar no espaço seja uma fração do espaço total, alterado constantemente.

Para apreensão do território, uma primeira observação deve ser feita a partir de sua dimensão temporal. A formação de um espaço se dá a partir da acumulação de diversas ações em diferentes momentos (o processo histórico). “A noção de espaço é assim inseparável da ideia de sistemas de tempo. A cada momento da história [...] a ação das diversas variáveis depende das condições do correspondente sistema temporal” (SANTOS, 1985, p. 22), de maneira que um espaço só pode ser analisado se recortado um fragmento de um lugar no tempo – paisagem – para observação, e também se faz necessário a recuperação do processo histórico pelo qual passou, visto que cada momento deixa elementos datados e sobrepostos no espaço.

Do mesmo modo que o tempo influencia diretamente no estudo do espaço, o capital e o meio técnico-científico também influem. O movimento dos diferentes capitais no processo social influencia diretamente no espaço, visto que, atualmente, a produção e o consumo estão em todos os espaços, sendo que cada alteração na economia implica diretamente em mudanças na sociedade e no espaço. De acordo com Luz (2009, p. 40-41),

²⁸ Conforme apresenta Godelier (1966) *apud* Santos (1985): “todo sistema e toda estrutura devem ser descritos como realidades ‘mistas’ e contraditórias de objetos e de relações que não podem existir separadamente, isto é, de tal modo que sua contradição não exclua a sua unidade”.

Nesse sentido, enquanto totalidade, o espaço expressa uma realidade historicamente determinada, pois, apresenta-se como uma somatória de formas e funções transformadas continuamente por meio do tempo que se estabelecem sobre uma base territorial, Santos (1978[1996a], 1985 [1988]). O espaço representa, antes de tudo, uma instância social, onde os elementos forma, função, estrutura e processo, tomados em conjunto e de maneira inter-relacionada “constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade” (SANTOS, 1988, p. 52). (LUZ, 2009, p. 40-41).

Nesta perspectiva, a forma é um elemento importante na análise do fenômeno urbano, mas deve sempre ser observada a partir da relação que estabelece com o seu conteúdo, uma vez que “entre a forma e o conteúdo existe uma relação de cooperação mútua, um não existe sem o outro, o conteúdo concretiza a forma e o que ‘se oferece à análise é sempre uma *unidade* entre forma e conteúdo’ (LEFEBVRE, 2001, p. 87)” (LUZ, 2009, p. 41). Sobre essa relação, de acordo com a autora, Milton Santos destaca que “a ideia de forma-conteúdo une o processo e o resultado, a função e a forma, o passado e o futuro, o objeto e o sujeito, o natural e o social. Essa ideia também supõe o tratamento analítico do espaço como um conjunto inseparável de sistemas de objetos e sistemas de ações” (SANTOS, 1997a, p. 83 *apud* LUZ, 2009, p. 41).

Podemos concluir, assim, que, “[se] por um lado, qualquer sociedade se revela, concretamente, por meio do espaço produzido [...], por outro, o espaço é inteligível por meio da sociedade, porquanto não se trata de realidades sociais distintas” (LEITÃO e LACERDA, 2016, p. 807), de maneira que a leitura do território, enquanto espaço utilizado, é um meio de se observar a cidade de forma mais ampla, em toda sua complexidade. Dessa maneira, observamos a Vila Industrial Jundiaí, nessa pesquisa, a partir dos seus edifícios e construções, da sua morfologia urbana, mas tentando compreender essa forma pelo conteúdo que ela possui, decorrente de sua história e dos processos sociais do seu presente.

Uma das formas de revelação desses diversos processos sociais que resultam nos territórios existentes no espaço urbano é através da paisagem, que pode ser compreendida como uma imagem estática dos diversos tempos pelos quais passou uma fração do espaço urbano, guardando em si os processos que influenciaram na sua constituição.

A palavra paisagem é frequentemente utilizada em vez da expressão configuração território. Esta é o conjunto de elementos naturais e artificiais que fisicamente caracterizam uma área. A rigor, a paisagem é apenas uma porção da configuração territorial que é possível abarcar com a visão. (SANTOS, 2006, p. 67).

Considerando que a paisagem é uma porção do território que pode ser abarcada pela visão e tem potencial para revelar aspectos sobre um território, adotamos essa forma de leitura do espaço urbano como ferramenta para análise do espaço urbano da Vila Industrial Jundiaí.

2.2. SOBREPOSIÇÃO DE TEMPOS NO ESPAÇO: A PAISAGEM URBANA

De acordo com Santos (1985, p. 49-50), “a paisagem é o resultado cumulativo desses tempos (e do uso de novas técnicas). No entanto, essa acumulação a que chamamos paisagem decorre de adaptações (imposições) verificadas nos níveis regional e local, não só a diferentes velocidades como também em diferentes direções”, ou seja, “a paisagem é formada pelos fatos do passado e do presente” (SANTOS, 1985, p. 50). Assim, a paisagem é uma importante ferramenta para análise do território, sendo importante, portanto, compreender do que se trata esse conceito.

O que é paisagem? Paisagem é um conceito, expresso em uma palavra – existente em várias línguas, mas não tem todas; existente há certo tempo, mas não desde sempre. Ideia em palavra. Representa uma relação com o mundo, uma relação espacial, referente a certas linguagens e a certo tempo. Tornou-se conceito a partir desta relação, de certas sociedades com o seu meio e a sua história. Por mais que tentemos datar e fixar as viradas, as passagens são sempre processuais, e estão sempre em transformação. (MARIA, 2016, p. 50).

Após a breve reflexão apresentada acima, Maria (2016), traz uma definição para o conceito de paisagem:

Paisagem é um conceito que representa uma relação espacial com o mundo. É a ideia geral de uma forma (do mundo físico exterior), perceptível não apenas pelos sentidos corporais, mas pelo simbólico (compreendendo o simbólico não apenas como representação, mas ao nível do imaginário, como uma função, que atua juntamente com os outros sentidos humanos, e que apresenta anterioridade ao pensamento) e também por uma certa racionalidade e por uma maneira de se relacionar com a natureza. (MARIA, 2016, p. 51-52).

A partir da definição apresentada pela autora, pode-se compreender a paisagem como uma forma de manifestação das relações espaciais e do processo de desenvolvimento pelo qual passa um espaço. Maria (2016) ressalta o caráter interdisciplinar do estudo da paisagem, que é abordada pela filosofia, pelas ciências naturais, pelas artes, pela geografia, pelo urbanismo, e ainda “se estende ao senso comum, bem como vem se tornando um conceito jurídico-político, não apenas concernente ao aspecto da conservação patrimonial e ambiental, mas no sentido de um debate a respeito do 'direito à paisagem’” (MARIA, 2016, p. 52).

Em estudo anterior sobre o mesmo tema, Maria (2010, p. 47), destaca que “a paisagem é um conceito-chave para a ciência geográfica”, tendo sido importante por fornecer unidade e identidade a essa disciplina. De acordo com a autora, “é por meio da apropriação e transformação da natureza pela sociedade que se criam as paisagens que fazem parte de um território” (MARIA, 2010, p. 49), o que nos permite compreender as paisagens como “heranças

e, podemos dizer também, frutos de ações e intervenções no ambiente pelas diversas sociedades que coexistiram e coexistem em um território” (MARIA, 2010, p. 50).

Superada uma compreensão inicial do conceito de paisagem, três temas são importantes para o estudo da paisagem urbana da Vila Industrial Jundiaí: a ideia de paisagem cultural, o conceito de paisagem histórica urbana, e o conceito de rugosidade, os quais apresentamos a seguir, uma vez que um dos mais fortes elementos no território estudado no presente trabalho é o grande conjunto de galpões existente nas margens da Vila Industrial Jundiaí, um elemento marcante de sua paisagem, que pode ser caracterizado como importante conjunto cultural, mas, ao mesmo tempo, uma rugosidade no território.

Segundo Castriota, “pensar na cidade como um ‘patrimônio ambiental’ é pensar, antes de mais nada, no sentido histórico e cultural que tem a paisagem urbana em seu conjunto, valorizando o processo vital que informa a cidade e não apenas monumentos ‘excepcionais’ isolados” (CASTRIOTA, 2009, p 89), de maneira que a noção de Paisagem Cultural é, cada vez mais, um elemento fundamental no estudo do Patrimônio Cultural. Em 2009 o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) definiu, através da Portaria 127/2009, que “Paisagem Cultural Brasileira é uma porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores” (IPHAN, 2009), consolidando no cenário brasileiro esse conceito, que já emergia desde o início do século XX no estudo do Patrimônio, visto que as discussões sobre Paisagem Cultural antecedem a sua categorização oficial proposta pela primeira vez pela Unesco em 1992.

Apesar da verdadeira explosão por que tem passado o conceito de patrimônio desde os anos 1960, o fato é que tradicionalmente se continuou por muito tempo a lidar de forma muitas vezes estanque com o patrimônio cultural e com o patrimônio natural, demarcando-se cada uma das áreas e pouco se pensando em sua conexão. Assim, por exemplo, a “Convenção do Patrimônio Mundial” da UNESCO, desde sua aprovação em 1972, vinha classificando separadamente o patrimônio cultural e o natural, passando a abrigar definitivamente a nova categoria de “paisagem cultural” apenas por ocasião da 16ª sessão do Comitê do Patrimônio Mundial, realizada em Santa Fé, Novo México (EUA), em 1992, depois de anos de discussão sobre a essência das paisagens culturais. (CASTRIOTA, 2009, p 260).

As origens do conceito de paisagem cultural remontam a meados do século XIX (FERES, 2017, p 2), sendo que o termo e a ideia central do conceito foram promovidos nas décadas de 1920 e 1930 nos Estados Unidos, pelo geógrafo Carl Sauer, segundo o qual “a paisagem cultural surge a partir da intervenção de um grupo cultural em uma paisagem natural. A cultura é o agente, o ambiente natural é o meio, e a paisagem cultural é o resultado” (FÉRES, 2017, p 3). De acordo com a autora, o termo ganhou espaço na área da conservação na década

de 1990, no entanto, apesar da sua ampla utilização ainda se trata de um conceito opaco, e, muitas vezes, de difícil assimilação.

A primeira definição conceitual de “Paisagem Cultural” foi apresentada na Convenção de 1992 da UNESCO, considerado o “primeiro instrumento legal internacional a reconhecer e proteger tal tipo complexo de patrimônio – focada na interação entre natureza e cultura e, ao mesmo tempo, ligado também intimamente às maneiras tradicionais de viver” (CASTRIOTA, 2009, p 260). Consta na convenção a seguinte definição:

Paisagens culturais representam o “trabalho combinado da natureza e do homem” designado no Artigo I da Convenção. Elas são ilustrativas da evolução da sociedade e dos assentamentos humanos ao longo do tempo, sob a influência das determinantes físicas e/ou oportunidades apresentadas por seu ambiente natural e das sucessivas forças sociais, econômicas e culturais, tanto internas quanto externas. Elas devem ser selecionadas com base tanto em seu extraordinário valor universal e sua representatividade em termos de região geocultural claramente definida, quanto por sua capacidade de ilustrar os elementos culturais essenciais e distintos daquelas regiões. (UNESCO, 2009 *apud* FÉRES, 2017, p 4).

De acordo com Féres, as paisagens culturais carregam consigo um “triplo significado cultural” e “são definidas e caracterizadas de acordo com: a percepção do território; os testemunhos do passado e do relacionamento entre os indivíduos e seu meio ambiente; as especificidades das culturas locais, práticas, crenças e tradições” (FÉRES, 2017, p 6), o que reforça a relação entre espaço construído e as ações humanas e socioculturais na construção de uma paisagem cultural.

No que tange ao espaço construído em si (ou seja, as edificações e toda a composição material do espaço), de acordo com Castriota, é necessário perceber as relações entre bens naturais e culturais na construção do meio ambiente urbano (CASTRIOTA, 2009, p 89). Para o autor, deve-se sempre “preservar o equilíbrio da paisagem, pensando sempre como inter-relacionados a infra-estrutura, o lote, a edificação, a linguagem urbana, os usos, o perfil histórico e a própria paisagem natural” (CASTRIOTA, 2009, p 89), ou seja, a caracterização da paisagem cultural diz respeito ao conjunto, ao contexto urbano daquela porção territorial como um todo, sendo assim, não se deve pensar a edificação enquanto monumento isolado, mas as relações que as diversas edificações estabelecem entre si.

Considerando a ampliação dos estudos no campo do Patrimônio, foram propostas em 2011 as “Recomendações sobre a paisagem histórica urbana”, que pode ser considerado, com as devidas ressalvas, uma “ampliação” do conceito de Paisagem Cultural. Segundo a definição da Unesco na 36ª Sessão do Patrimônio Mundial da Unesco,

A paisagem histórica urbana é a área urbana compreendida como o resultado de uma estratificação histórica dos valores e atributos culturais e naturais, que se estende além

da noção de “centro histórico” ou “ensemble” para incluir o contexto urbano mais amplo e a sua localização geográfica. Este contexto mais amplo inclui nomeadamente a topografia do local, a geomorfologia, hidrologia e recursos naturais; o seu ambiente construído, tanto histórico como contemporâneo; as suas infraestruturas acima e abaixo do nível do solo; os seus espaços abertos e jardins, os seus padrões de uso da terra e organização espacial; percepções e relações visuais; bem como todos os outros elementos da estrutura urbana. Também inclui práticas e valores sociais e culturais, processos económicos e as dimensões intangíveis do património relacionado com a diversidade e identidade. (UNESCO, 2011, p 3).

Esse conceito de “paisagem histórica urbana” é mais específico por se referir ao contexto urbano, valorizando o estudo do património no âmbito das cidades, enquanto o conceito de paisagem cultural é mais amplo, podendo ser adotado para caracterização de paisagens rurais ou naturais com intervenções humanas pontuais, que não caracterizam a noção de urbano. Dessa forma, “a abordagem da paisagem histórica urbana visa preservar a qualidade do ambiente humano, melhorando o uso produtivo e sustentável dos espaços urbanos, reconhecendo seu carácter dinâmico e promovendo a diversidade social e funcional” (FÉRES, 2017, p 9).

Nesse mesmo sentido, Castriota afirma que o afastamento da ideia de monumento e a aproximação da ideia de conjunto incorpora a dinâmica do ambiente urbano, de maneira que nesse estudo do património ambiental urbano “se aproximam três campos – o da preservação do património, o do planeamento do território e o da preservação ambiental – que até então pouco se comunicavam” (CASTRIOTA, 2009, p 13).

Essas ampliações conceituais permitiram a abordagem de um conjunto muito maior de obras dentro do estudo do património cultural, de modo que se “abriu caminho para a identificação e reconhecimento de diversos exemplares arquitetónicos e conjuntos urbanos relacionados à industrialização” (RUFINONI, 2009, p 176). Sendo assim, dentro do contexto da paisagem histórica urbana, o estudo das paisagens industriais ganha uma relevância e permite desvendar elementos de sua composição que perpassam a expansão urbana e a história da sociedade e da população que ali se desenvolve.

Inseridos no conjunto de artefatos contemplados pela ampliação do conceito de património, muitos edifícios e sítios industriais começaram a ser considerados tanto pela sua importância documental, como também por suas especificidades estéticas e figurativas, bem como pelo próprio carácter de conjunto responsável pela conformação de paisagens que começavam a adquirir representatividade; interesse também impulsionado pela consolidação da noção de património urbano como ‘monumento coletivo’. Como vimos, a atenção para artefatos até então considerados ‘menores’ e a apreensão das especificidades de certos conjuntos urbanos permitiu o reconhecimento do valor cultural de tecidos e agrupamentos arquitetónicos cuja homogeneidade de volumes, escalas e elementos figurativos compunham o testemunho histórico e estético que os qualificava, contexto em que inserimos muitos exemplares do património industrial. (RUFINONI, 2009, p 176).

Com essa valorização dos sítios industriais como parte do patrimônio cultural, e a observação dos grandes conjuntos, os olhares para o patrimônio urbano saem do âmbito apenas do “centro histórico”, da região originária das cidades e também passam a ser observadas outras áreas das cidades que compõem paisagens relevantes e representativas de determinadas épocas ou processos históricos e sociais, que resultaram na criação de conjuntos arquitetônicos ou espaços urbanos diferenciados, como é o caso do conjunto de galpões da Vila Industrial Jundiáí.

Ao mesmo tempo que diversas frações da Vila Industrial Jundiáí constituem expressiva paisagem histórica urbana, podem ser compreendidas também como rugosidades naquele território. Acerca deste conceito, conforme afirma Milton Santos, o espaço é um testemunho:

Ele testemunha um momento de um modo de produção pela memória do espaço construído, uma forma durável, que não se desfaz paralelamente às mudanças de processos; ao contrário, alguns processos se adaptam às formas preexistentes enquanto outros criam novas formas para se inserir dentro delas. (SANTOS, 1980, p. 138).

Enquanto testemunho do tempo, são evidenciadas no território, manifestadamente na paisagem, as diversas camadas de sua história, uma vez que, “a cada mudança, fruto de novas determinações de parte da sociedade, não se pode voltar atrás pela destruição imediata e completa das formas da determinação precedente” (SANTOS, 1985, p. 55), se criando no território o que autor chama de rugosidades, que são “as formas remanescentes dos períodos anteriores”, que “devem ser levadas em conta quando uma sociedade procura impor novas funções” (SANTOS, 1985, p. 55). Acerca dessas manifestações do passado no território, posteriormente Milton Santos retomou a discussão, desenvolvendo um conceito de rugosidade:

Chamemos *rugosidade* ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, **o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares**. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos. É dessa forma que elas são uma parte desse espaço-fator. Ainda que sem tradução imediata, as rugosidades nos trazem os restos de divisões do trabalho já passadas [...], os restos dos tipos de capital utilizados e suas cominações técnicas e sociais com o trabalho. (SANTOS, 2006, p. 92, grifo nosso).

Considerando que as rugosidades são, de certo modo, uma memória do espaço, é importante ressaltar que elas não se expressam apenas nos aspectos físicos e materiais da forma do espaço e na sua paisagem construída. De acordo com Souza (2019, p. 12), “as rugosidades não podem ser apenas encaradas como heranças físico-territoriais, mas também como heranças sócio territoriais ou sócio geográficas”. Segundo a autora,

As rugosidades são impregnadas de ação, duração, coexistências, integrando a

formação sócioespacial, o meio técnico-científico informacional, constituindo lugares. Elas fazem parte do processo histórico de uso do território, da formação territorial no sentido mais legítimo que lhe dá a geografia. **Embora passado, as rugosidades, como forma do passado assim, são sempre presentes, como paisagem.** (SOUZA, 2019, p. 13, grifo nosso).

Lê-se em Souza (2019, p. 14), que o “território usado, rugosidades, as dinâmicas dos lugares expressam as ‘forma/conteúdo’ e os ‘prático-inerte’ revelados nas paisagens como vivências, costumes, cultura, enfim como histórias”, sendo que “a rugosidade é proposta como algo que permanece, forçosamente, como resistência às dinâmicas da natureza ou da sociedade, sugerindo, portanto, um alargamento na compreensão do que deve ser preservado” (SOUZA, 2019, p. 14). Dessa maneira, pode-se apreender as rugosidades como elemento de expressão da relação espaço-tempo no território.

Considerando que diversos trechos da Vila Industrial Jundiá constituem importantes paisagens urbanas, mas, ao mesmo tempo, também caracterizam rugosidades no território, a paisagem se revela uma importante ferramenta de análise a ser utilizada no presente trabalho, tanto por ser uma forma de expressão dos elementos do espaço urbano, tanto como lugar da memória, mas também como local de transformação, visto que o processo de mudança das cidades é constante, e novas paisagens são constituídas a todo momento.

2.3. A ANÁLISE VISUAL COMO DIRECIONAMENTO DA LEITURA DO TERRITÓRIO A PARTIR DAS EXPERIÊNCIAS DE CAMPO

A cidade é um fenômeno histórico-social complexo, que envolve em sua formação diversos aspectos da vida social e das contradições existentes na sociedade. Ao mesmo tempo, ela é um universo dinâmico, em constante transformação, constituída a partir da sobreposição e integração de diferentes tempos no espaço. O processo de constituição das cidades – que engloba as questões históricas envolvidas na construção de um determinado espaço e agrega também as novas realidades urbanas trazidas com as mudanças experimentadas pela sociedade e pela evolução da tecnologia – é revelado, principalmente, na paisagem urbana, constantemente alterada pelas transformações físicas resultantes da alteração das formas construídas, mas também pela alteração do conteúdo destes espaços, em razão das mudanças na utilização dessas formas pré-existentes, com a alteração de usos, criação de especialidades e pela dinâmica própria do espaço urbano.

De acordo com Rézio (2015, p. 15), “do ponto de vista da cidade historicamente constituída e entendida, a paisagem é formada por elementos que, em conjunto ou

individualmente, possuem uma lógica própria, organizada mentalmente pelas pessoas que a vivenciam”, sendo que, na contemporaneidade, essa paisagem é extremamente complexa, desafiando os meios de análise usualmente utilizados para explicá-las. Acerca das ferramentas de análise, o autor ressalta que, embora existam diversas modificações no fenômeno urbano como um todo,

As metodologias de leitura e análise para cidades mais usadas atualmente são das décadas de 1960 e 1970, com uma atualização no final da década de 1990. Essas metodologias, desenvolvidas por olhares atentos sobre as transformações urbanas, são ainda hoje o suporte teórico para as atualizações metodológicas que agregam as atuais complexidades acerca das cidades contemporâneas do século XXI. (RÉZIO, 2015, p. 16).

Segundo o autor, “o urbanismo e a arquitetura como disciplinas posicionam os pesquisadores do espaço urbano no debate tanto das teorias sobre a paisagem, quando das práticas a elas associadas” (RÉZIO, 2015, p. 14). Considerando o referencial teórico apresentado acima, procuramos encontrar, entre as diversas metodologias de análise urbana existentes, uma que permitisse o estudo do território utilizando a paisagem como ferramenta, mas que abarcasse no seu escopo de análise, tanto a forma e o espaço construído, como os processos que influenciaram e influenciam na sua transformação ou na ocorrência de permanências nesse território.

Em uma leitura analítica de Lamas (1993), Rézio (2015, p. 15-16) afirma que, “em decorrência dos resultados negativos deixados pelas experiências modernistas, constatadas pela população que percebia a pobreza espacial, funcional e qualitativa das periferias organizadas pelo urbanismo operacional, novas percepções teóricas e empíricas originaram pesquisas de grande influência” durante as décadas de 1960 e 1970, resultando em metodologias de leitura e análise das cidades que são utilizadas até os dias atuais, baseadas principalmente na obra *A Imagem da Cidade* (publicada originalmente em 1960), de Kevin Lynch.

Os estudos de Lynch são até hoje largamente difundidos e aceitos, “a tese de Lynch evidencia a importância da imagem como elemento da concepção urbanística e como antítese funcionalista” (LAMAS, 1993, p. 401). A influência de *A Imagem da Cidade* exerce grande influência, sobretudo nas faculdades de arquitetura e urbanismo, onde **os cinco elementos postulados por Lynch – vias; limites; bairros; pontos nodais; e marcos – são importantes referenciais de leitura para estruturarmos nossa percepção da paisagem, sendo gerais e amplos, encontrados em qualquer cidade independente de sua localização geográfica ou dimensão territorial** (LYNCH, 1997). (RÉZIO, 2015, p. 16, grifo nosso).

A partir da tese de Lynch, elencando os cinco elementos de análise da cidade, na década de 1990, Philippe Panerai escreve a obra *Análise Urbana* (publicada originalmente em 1999), que retoma essa forma de leitura do espaço urbano. O autor inicia a obra com duas

discussões que elencamos no presente trabalho, a noção de território, onde a cidade se estabelece, e a ideia de paisagem resultante da constituição desse território.

Em seus estudos, Panerai (2006), considera que a cidade é uma sobreposição de tempos históricos e sucessivas transformações que, na contemporaneidade, tomou novas formas e proporções com as crises econômicas e urbanas, com as expansões territoriais e o espalhamento das cidades a partir da formação de subúrbios e periferias. (RÉZIO, 2015, p. 18).

Panerai (2006) apresenta importantes reflexões sobre o território da cidade na contemporaneidade, por incluir em sua obra a discussão acerca dos espaços resultantes da expansão urbana, para além dos seus centros tradicionais. De acordo com o autor, “ao longo do século XX, constata-se nas cidades uma inversão da relação entre o centro antigo e sua periferia, esta última passando a representar, em superfície e população, a parcela maior da aglomeração” (PANERAI, 2006, p. 13), sendo que “o espraiamento vem acompanhado por uma esgarçada do tecido urbano” (PANERAI, 2006, p. 13), ou seja, a cidade, ao se expandir, vai se tornando cada vez mais heterogênea e com características variadas. De tal modo, a cidade acumula em seu território a sobreposição de diversos tempos, em camadas que se coincidem e se alteram a partir das transformações da sociedade que se refletem no espaço urbano.

Evidentemente, a cidade – e sua inserção no território geográfico, sua forma, o desenho de suas vias, a organização do seu tecido, as relações entre seus bairros – não é independente dos grupos sociais que a produzem, que nela vivem e que a transformam. Partindo de uma leitura morfológica, iremos frequentemente lembrar as práticas dos habitantes e a materialização dessas práticas no espaço construído, uma vez que as disposições materiais que constituem o contexto, o suporte ou o estímulo para a ação dos habitantes são também produto dessas práticas. (PANERAI, 2006, p. 14).

Considerando que o território é o espaço urbano habitado, vivido, revelador da própria sociedade, e que a paisagem é um dos elementos reveladores desse território, adotamos como metodologia de análise no presente trabalho aquela apresentada por Panerai (2006), no segundo capítulo de sua obra. De acordo com o autor, na contemporaneidade, “a cidade não é mais apreendida a partir de um ponto fixo [...], mas pelo deslocamento” (PANERAI, 2006, p. 25), portanto, pela perspectiva do território, do movimento, das transformações pelas quais passa o espaço urbano. Assim, o autor afirma que a obra *A Imagem da Cidade* (1960), de Kevin Lynch, recupera a legitimidade da análise visual, e apresenta os elementos da paisagem urbana para essa análise, que serão adotados no presente trabalho.

De acordo com Rézio (2015, p. 83), a obra de Panerai (2006) “é uma atualização dos estudos de Gordon Cullen (*Paisagem Urbana*) e de Kevin Lynch (*A Imagem da Cidade*), ambos desenvolvidos e publicados entre as décadas de 1960 e 1970”, sendo que, segundo

Panerai (2006), a partir desses elementos, baseados na obra de Lynch (1960), é possível se realizar uma análise global do território urbano, a partir do estudo dos elementos marcantes da paisagem urbana, quais sejam: os percursos, os pontos nodais, o setor, os limites e os marcos.

Embora essa metodologia tenha sido formulada nas décadas de 1960 e 1970, e retomada no final da década de 1990, é importante ressaltar que não procuramos aqui aplicar literalmente a proposta desses autores no estudo da Vila Industrial Jundiaí, principalmente pelo fato de que a cidade contemporânea abriga algumas complexidades que não eram consideradas nessas definições metodológicas.

Destacamos, assim, que esses elementos da cidade foram utilizados como direcionadores da leitura e análise do território escolhido para estudo, e não como limitadores da leitura desse bairro. Assim, embora tenham servido como direcionamento do olhar, é a experiência de campo, sistematizada através desses elementos, que será apresentada no terceiro capítulo, por ser a partir do contato direto com o objeto de estudo que podemos perceber suas singularidades, ainda que expressas nos elementos genéricos presentes na metodologia adotada.

2.3.1. O caminho percorrido na pesquisa

Conforme abordado acima, o território é o espaço urbano utilizado, que vai muito além do seu aspecto físico, mas incorpora o seu conteúdo. Desde o princípio da pesquisa, o objetivo girava em torno de compreender como os diferentes tempos históricos pelos quais passou a Vila Industrial Jundiaí são revelados em sua paisagem do presente. Para alcançarmos esse objetivo, percebemos que seria necessário observar esse território por duas perspectivas: por sua história e pelo seu tempo presente.

Para que tivéssemos um direcionamento de como olhar esse passado e o presente do território escolhido como área de estudo, a primeira atitude tomada na pesquisa foi a realização de uma **exploração em campo** por toda a extensão da Vila Industrial Jundiaí.

Do primeiro caminhar por aquele território, alguns elementos surgiram de maneira muito forte, alguns já conhecidos, como o conjunto de galpões existentes ao longo da Avenida JK, a Estação Ferroviária escondida junto à Prefeitura, e o marcante edifício do moinho, localizado próximo à estação, e bastante marcante naquela região, mas também foi encontrado um ambiente muito característico até então desconhecido naquele território, o Conjunto Eldorado, um conjunto de casas composto apenas por duas tipologias.

Após esse primeiro contato com o território, o próximo procedimento adotado foi

o levantamento de informações existentes acerca desse lugar. O primeiro documento procurado foi o mapa atualizado da Prefeitura, a fim de conferir os seus limites oficiais e identificar onde os elementos encontrados como mais fortes na exploração realizada em campo estavam localizados, para entender como eles se relacionavam com aquela área. Essa observação dos limites oficiais do bairro permitiu a construção de uma primeira interpretação da Vila Industrial Jundiá, de que as suas três vias principais (Avenidas Presidente Wilson, JK e Progresso) acompanham a delimitação dos contornos oficiais do bairro, sendo, no caso das duas últimas, coincidentes com a divisa com os bairros adjacentes.

Ao sobrepor os pontos mais marcantes do bairro sobre o mapa com os seus limites oficiais, foi possível perceber que esses pontos marcantes se relacionam diretamente com a intersecção das vias principais do bairro. O conjunto de galpões, que também é a imagem mais marcante do bairro, encontra-se próximo ao cruzamento da Avenida JK com a Avenida Progresso; o Moinho, outro ponto marcante daquele bairro, e a estação ferroviária, encontram-se bem próximos ao cruzamento da Avenida JK com a Avenida Presidente Wilson; o Conjunto Eldorado, por sua vez, localiza-se no final da Avenida Presidente Wilson e está bem próximo do final da Avenida Progresso.

Após essas constatações iniciais, que foram um olhar para o presente do bairro, procuramos meios de tentar descobrir o seu passado, a fim de verificar se os diferentes tempos pelos quais esse bairro passou estão presentes na sua paisagem urbana. Desse modo, para desvendar a história desse bairro, foi feito o levantamento da documentação existente a respeito desse lugar, inicialmente no Museu Histórico de Anápolis, a fim de verificar se havia algum fato sobre ele revelado nos diversos jornais existentes no acervo do museu, desde a década de 1930, além de se obter imagens históricas do bairro e da cidade. Também foi realizada consulta junto à Mapoteca Municipal, a fim de se obter registros históricos oficiais do bairro, como mapas e documentos relacionados à aprovação do loteamento.

Realizado o levantamento de dados históricos do bairro, iniciou-se o levantamento bibliográfico acerca de sua história, e também da história de Anápolis, a fim de se construir uma linha do tempo onde pudessem ser identificados os principais fatos sobre a história da cidade e do bairro, e como eles se relacionam. A partir da montagem desse mosaico histórico (que resultou no capítulo 1), foi possível compreender a origem do bairro, e também entender a lógica que obedeceu a instalação dos seus pontos mais marcantes. Conforme já apontado no histórico, os galpões se localizam ao longo da Avenida JK pela relação dessa via com a rodovia BR-060, o Moinho está naquele lugar em razão da proximidade da estação ferroviária (que é anterior ao próprio loteamento do bairro), e o Conjunto Eldorado, apesar de construído

posteriormente, já estava previsto no plano geral do bairro proposto em 1954.

Paralelo a esse levantamento histórico, foi construída a base teórica do trabalho, a respeito das noções de território (enquanto espaço construído e vivido), de paisagem (tanto na sua acepção histórica, como cultural) e de rugosidades, que são justamente as formas do passado remanescentes no presente, as quais objetivamos identificar e analisar com esse trabalho. A partir desse levantamento bibliográfico, a análise visual proposta por Panerai (2006) se mostrou como uma forma de se observar e analisar o território urbano, através de sua paisagem, por meio da identificação e interpretação dos seus elementos: limites, percursos, cruzamentos, setores e marcos.

Adotados esses elementos como guia para o estudo da Vila Industrial Jundiaí, e com as informações já levantadas sobre o histórico do bairro, foram realizadas novas experiências de campo, a fim de identificar esses elementos na paisagem. Assim, foi possível compreender como os limites oficiais podem ser percebidos no caminhar pelo bairro, encontrar as características do traçado viário desse bairro, identificando seus principais cruzamentos e marcos, e procurando quais setores existem nesse território, que nesse momento, pareciam ser apenas o conjunto de galpões e o Conjunto Eldorado.

Foi a partir desse momento, dos levantamentos de campo mais recentes, que se destacou um elemento novo que não havia sido identificado no primeiro contato com o bairro: a obra do *Genesis Office*, que estabelece um novo uso, um novo paradigma para o local. Já conhecidos os elementos da análise visual, foi possível perceber que esse seria, no futuro, um grande marco naquele território, em razão das suas proporções. Aprofundando nesse elemento novo, foi possível encontrar em relação a ele características que mudaram o caminho do trabalho, em razão da importância que ele passou a estabelecer naquele território, resultando na formação de um novo setor e, inclusive, se propondo a ser um objeto de grande transformação que mudará para sempre a paisagem daquele local.

Considerados os aspectos históricos e as questões encontradas nas experiências de campo no espaço desse fragmento urbano, apresentamos no próximo capítulo, as interpretações realizadas acerca do território da Vila Industrial Jundiaí, da sua gênese ao *Genesis*.

CAPÍTULO 3 – DA GÊNESE AO *GENESIS*: INTERPRETAÇÕES ACERCA DO TERRITÓRIO DA VILA INDUSTRIAL JUNDIAÍ

De acordo com Corrêa (1995, p. 7), “o espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado: cada uma de suas partes mantém relações com as demais, ainda que de intensidade muito variável”, sendo que essas características – fragmentação e articulação – podem se manifestar de diversas formas, resultando em diferentes possibilidades de interpretação para um determinado território. O autor destaca que é possível perceber no o espaço urbano a sociedade que o produz e o habita, mas também a sua história, uma vez que ele “é um reflexo tanto de ações que se realizam no presente como também daquelas que se realizaram no passado e que deixaram suas marcas impressas nas formas espaciais do presente” (CORRÊA, 1995, p. 8).

Primeiramente por ser um reflexo social e fragmentado, o espaço urbano, especialmente o da cidade capitalista, é profundamente desigual: a desigualdade constitui-se em característica própria do espaço urbano capitalista. Em segundo lugar, por ser reflexo social e porque a sociedade tem a sua dinâmica, **o espaço urbano é também mutável, dispendo de uma mutabilidade que é complexa, com ritmos e natureza diferenciados.** (CORRÊA, 1995, p. 8, grifo nosso).

Nessa mesma perspectiva, Carlos (2007, p. 11), ressalta que “o espaço urbano apresenta um sentido profundo, pois se revela condição, meio e produto da ação humana – pelo uso – ao longo do tempo”, de maneira que “a cidade, enquanto construção humana, é um produto histórico-social e nesta dimensão aparece como trabalho materializado, acumulado ao longo do processo histórico de uma série de gerações” (CARLOS, 2007, p. 11).

Lê-se no clássico *Aprendendo com Las Vegas* (publicado originalmente em 1972) que “todas as cidades comunicam mensagens – funcionais, simbólicas, persuasivas – às pessoas que circulam por elas” (VENTURI; BROWN e IZENOUR, 2003, p. 100). Partindo dessa premissa, nesse capítulo procuramos captar e interpretar as mensagens que são comunicadas pela Vila Industrial Jundiaí.

3.1. A IDENTIFICAÇÃO DOS ELEMENTOS DA ANÁLISE VISUAL NO TERRITÓRIO DA VILA INDUSTRIAL JUNDIAÍ

Contemplar cidades pode ser especialmente agradável, por mais vulgar que o panorama possa ser. Tal como uma obra arquitectónica, a cidade é uma construção no espaço, mas uma construção em grande escala, algo perceptível no decurso de longos períodos de tempo. O *design* de uma cidade é, assim, uma arte temporal, mas raramente pode usar as seqüências controladas e limitadas de outras artes temporais,

como, por exemplo, a música. Em ocasiões diferentes e para pessoas diferentes, as sequências são invertidas, interrompidas, abandonadas, anuladas. Isto acontece a todo passo. (LYNCH, 1999, p. 11).

Lynch (1999) inicia sua obra *A Imagem da Cidade* com o trecho acima transcrito, onde destaca que uma mesma cidade pode ser observada e interpretada de diversas maneiras, sempre se modificando a partir da perspectiva em que e por quem é observada. Segundo o autor, a cidade “é o produto de muitos construtores que constantemente modificam a estrutura por razões particulares” (LYNCH, 1999, p. 12) e, “se, por um lado, podem manter-se as linhas gerais exteriores, por outro, há uma constante mudança no pormenor. Apenas parcialmente é possível controlar o seu crescimento e sua forma. Não existe um resultado final, mas somente uma contínua sucessão de fases” (LYNCH, 1999, p. 12).

Após um estudo de três diferentes cidades, Lynch (1999, p. 57) conclui que parece existir “uma imagem pública de qualquer cidade que é a sobreposição de imagens de muitos indivíduos. Ou talvez haja uma série de imagens públicas, criadas por um número significativo de cidadãos”. Embora existam essas imagens – individuais e coletivas – da cidade, influenciadas por diversos aspectos, a análise de um território pode ser realizada a partir dos elementos perceptíveis do espaço urbano.

Entre os elementos da imagem urbana destacados por Lynch (1999), o primeiro que abordaremos na análise serão os limites. Lê-se Lynch (1999, p. 58) que “os limites são os elementos lineares não usados nem considerados pelos habitantes como vias. São as fronteiras entre duas partes, interrupções lineares na continuidade”. Segundo o autor, “funcionam, no fundo, mais como referências secundárias do que como alavancas coordenantes: tais limites podem ser barreiras mais ou menos penetráveis que mantêm uma região isolada das outras, podem ser ‘costuras’, linhas ao longo das quais regiões se relacionam e encontram” (LYNCH, 1999, p. 58). Panerai (2006), por sua vez, ao tratar sobre os elementos da imagem da cidade propostos por Lynch (1960), alarga um pouco mais o conceito de limites para efeitos de análise. Para o autor, os limites “são as bordas características dos setores e marcam visualmente seu término” (PANERAI, 2006, p. 33).

É importante destacar que são diversas as formas de se identificar os limites em um espaço urbano. Desde parques, viadutos, linhas férreas, entre outros elementos de infraestrutura, os limites também podem ser identificados a partir de uma mudança expressiva da tipologia construída do lugar, por barreiras naturais, entre outras, sendo que “**muitas vezes os limites se confundem com barreiras ao crescimento (antigos ou atuais)**, o que faz sentido, uma vez que elas são elementos importantes na formação do tecido” (PANERAI, 2006, p. 33,

grifo nosso).

Os limites foram escolhidos como ponto de partida desta análise por terem sido, desde o princípio do trabalho, um elemento do território e da imagem da cidade essencial para a delimitação do objeto do presente estudo. O primeiro limite considerado para a delimitação do território a ser abordado na pesquisa foi o limite oficial da Vila Industrial Jundiá, que pode ser chamado de limite político, por se tratar da definição legal dos contornos do bairro, conforme proposto no Plano Diretor de Anápolis (2016).

Conforme dispõe o Plano Diretor Participativo do Município de Anápolis, de 2016, o território municipal é dividido em cinco macrozonas²⁹, sendo que a Vila Industrial Jundiá está inserida na Macrozona do Rio das Antas. Esta macrozona, “localizada na região leste do Município, concentra a maioria da população municipal e grande diversidade de usos, de equipamentos institucionais e comunitários” (ANÁPOLIS, 2016, s/p), se divide em diversas zonas e áreas especiais, entre elas a Zona Central. Também se encontram nessa macrozona todas as chamadas áreas especiais de interesse urbanístico.

Art. 29. As Áreas Especiais são recortes espaciais específicos do território que, por suas características, têm importância relevante para a promoção dos interesses estratégicos do Município, em sua totalidade conforme o Mapa de Áreas Especiais (Anexo XIV), às quais serão atribuídos Programas de Ação de Interesse Estratégico visando promover transformações estruturais de caráter urbanístico, social, econômico e ambiental, que reger-se-ão por regimes especiais, nos termos da legislação, classificadas em:

I - Área Especial de Segurança da Base da Força Aérea-AESB;

II - Área Especial de Interesse do Aeroporto-AEIAE;

III - Área Especial de Estação de Tratamento de Esgoto e Aterro Sanitário - AETE;

IV - Área Especial de Segurança do Presídio- AESP;

V - Área Especial de Interesse Ambiental-AEIA;

VI - Área Especial de Interesse Urbanístico-AEIU;

VII - Área Especial de Interesse Social- AEIS;

VIII - Área Especial de Interesse Econômico-AEIE;

IX - Área Especial de Interesse Estratégico- AEIET;

X - Área Especial de Controle de Ameaça de Desastres Naturais-AECAD.
(ANÁPOLIS, 2016, s/p, grifo nosso).

A delimitação das Áreas Especiais de Interesse Urbanístico (AEIU) está disposta no art. 35 da mesma lei:

Art. 35. Na delimitação das Áreas Especiais de Interesse Urbanístico deverá ser observada a área de abrangência dos seguintes pontos referenciais:

²⁹ “Art. 9º. Para fins de planejamento, o território do Município de Anápolis se divide em cinco Macrozonas, conforme disposto pelo Mapa de Macrozoneamento (Anexo XI):

I – Macrozona do Ribeirão João Leite;

II – Macrozona do Rio das Antas;

III – Macrozona do Rio Piancó;

IV – Macrozona do Rio Padre Souza;

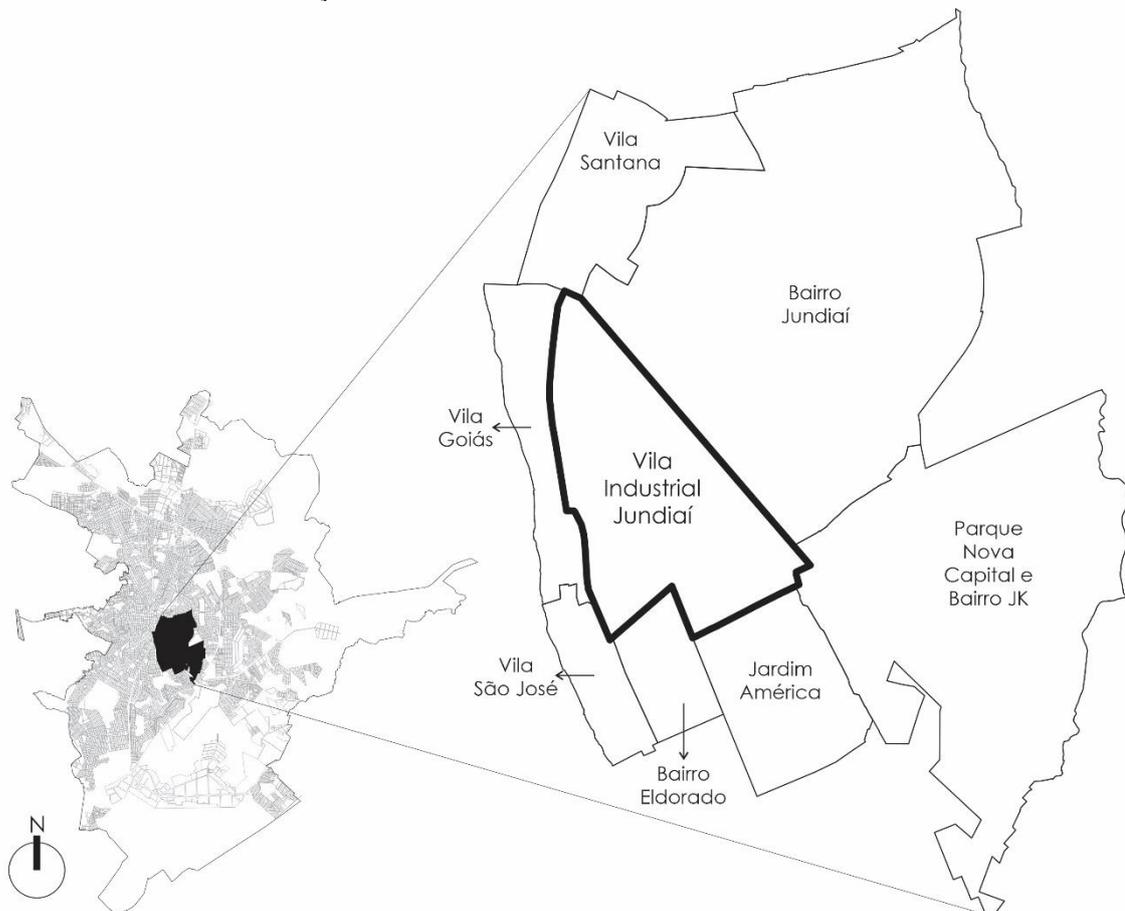
V – Macrozona do Rio Caldas”. (ANÁPOLIS, 2016, s/p).

- I – Centro Pioneiro;
- II – Entorno do Terminal Rodoviário Interurbano;
- III – Entorno do Lago JK;
- IV – Porção Nordeste do Bairro Jundiá Industrial;**
- V – Porção Oeste do Centro. (ANÁPOLIS, 2016, s/p, grifo nosso).

Ainda que o Plano Diretor especifique apenas a “porção nordeste do Bairro Jundiá Industrial” como Área Especial de Interesse Urbanístico, no mapa anexo que delimita a extensão dessa área, está compreendida quase a integralidade da extensão do bairro. De acordo com a lei, essas áreas “compreendem recortes do perímetro urbano sujeitos às ações de requalificação urbanística, ambiental e econômica, visando a valorização de suas peculiaridades e potencialidades” (ANÁPOLIS, 2016, s/p), no entanto, não apresenta direcionamentos mais específicos ou ações a serem tomadas em relação a elas.

Quanto à delimitação territorial da Vila Industrial Jundiá, ela faz fronteira com sete outros bairros, quais sejam: Bairro Jundiá, Parque Nova Capital e Bairro JK, Jardim América, Bairro Eldorado, Vila São José, Vila Goiás e Vila Santana, sendo os seus limites oficiais os seguintes:

Ilustração 24 - Os limites oficiais da Vila Industrial Jundiá



Fonte: Croqui do Autor elaborado sobre Arquivo Digital da Prefeitura (2020)

Além dos limites oficiais, definidos legalmente no Plano Diretor de Anápolis (2016), para efeitos de análise urbana, consideramos também algumas barreiras físicas (ilustrações 25 e 26) que se destacam como limites morfológicos do território da Vila Industrial Jundiáí.

Ilustração 25 - A barreira física criada pelos galpões na Avenida JK



Fonte: Acervo Particular de Déborah Aires Souto (2016)

Ilustração 26 - A ruptura tipológica da Avenida Progresso



Fonte: Acervo Particular de Déborah Aires Souto (2016)

Percorrendo o território da Vila Industrial Jundiáí, é perceptível que os grandes galpões existentes ao longo da Avenida JK constituem a barreira física mais marcante do seu território (ilustração 25), formando, para quem passa por aquela avenida um verdadeiro paredão na paisagem. Também se destaca como um forte limite visual a ruptura tipológica existente na fronteira entre a Vila Industrial Jundiáí e o bairro Jardim América, onde de um lado se concentram os galpões e do outro a tipologia é predominantemente residencial (ilustração 26). Ao localizar essas barreiras físicas na planta do bairro, é possível perceber que elas coincidem com os limites oficiais do bairro (ilustração 27), representando uma ruptura entre a tipologia

existente na Vila Industrial Jundiaí e aquela existente nos bairros com os quais faz fronteira.



Fonte: Croqui do Autor elaborado sobre Arquivo Digital da Prefeitura (2020)

A formação desses limites visuais tão fortes ao longo do tecido urbano da Vila Industrial Jundiaí está diretamente relacionada com o traçado proposto para o bairro, que permite a criação dessas construções lineares e contínuas.

Nas pesquisas realizadas junto aos arquivos históricos, foi possível encontrar diversos mapas do loteamento da Vila Industrial Jundiaí, sendo os mais antigos datados de 1954. Da comparação entre um mapa encontrado na Mapoteca Municipal, do ano de 1958 (ilustração 28) e o traçado atual (ilustração 29), é possível perceber que o desenho idealizado para o loteamento há quase 70 anos foi, em grande parte, concretizado na prática.

Ilustração 28 - Revisão e Atualização do loteamento da Vila Industrial, datado de julho de 1958



Fonte: Arquivo Digital da Mapoteca Municipal da Prefeitura de Anápolis (2014)

Ilustração 29 - Traçado atual da Vila Industrial Jundiáí



Fonte: Croqui do Autor elaborado sobre Arquivo Digital da Prefeitura (2020)

A composição do traçado urbano de um bairro é resultado, principalmente, da disposição proposta para o seu sistema viário. De acordo com Lynch (1999, p. 58), as vias “são os canais ao longo dos quais o observador se move, usual, ocasional ou potencialmente. Podem ser ruas, passeios, linhas de trânsito, canais, caminhos-de-ferro. Para muitos, estes são os

elementos predominantes na sua imagem”. Panerai (2006), ao transpor os elementos da paisagem urbana elencados por Lynch (1960), afirma que a partir dos **percursos** é possível se realizar uma “primeira abordagem da paisagem urbana” (PANERAI, 2006, p. 30). O autor ressalta que, de maneira geral, “os percursos principais frequentemente retomam as vias de traçado mais antigo”, sendo que deles “fazem parte os espaços mais organizados e os mais banais, qualquer porção de rua ou um itinerário importante”, capazes frequentemente de revelar rupturas ocorridas no processo de urbanização (PANERAI, 2006, p. 30).

Lamas (2004), também inclui as vias como um dos mais importantes elementos morfológicos do espaço urbano. Segundo o autor,

O traçado é um dos elementos mais claramente identificáveis na forma de uma cidade como no gesto de a projetar. Assenta num suporte geográfico preexistente, regula a disposição dos edifícios e quarteirões, liga os vários espaços da cidade, e confunde-se com o gesto criador. [...] **O traçado estabelece a relação mais direta de assentamento entre a cidade e o território.** Na análise de M. Poète, a rua ou o traçado relaciona-se diretamente com a formação e crescimento da cidade de modo hierarquizado, em função da importância funcional da deslocação, do percurso e da mobilidade de bens, pessoas e ideias. É o traçado que define o plano – intervindo na organização da forma urbana a diferentes dimensões. É também de importância vital na orientação em uma qualquer cidade. (LAMAS, 2004, p. 98-100, grifo nosso).

Para se realizar uma análise do traçado da Vila Industrial Jundiá é fundamental compreender o que já havia de pré-existente em seu entorno, uma vez que o desenho foi proposto após a ocupação das áreas circunvizinhas. O limite oeste do bairro foi definido a partir do desenho do leito da Estrada de Ferro Goiás naquela região (em amarelo, na ilustração 30), uma vez que os trilhos que passavam pelo local constituíam uma fronteira já existente quando realizado o planejamento do bairro. Enquanto a frente da Estação Engenheiro Castilho era voltada para a ferrovia, ao seu fundo foi construída, seguindo o mesmo desenho dos trilhos, a Avenida Presidente Wilson (em rosa na ilustração 30), ainda hoje uma das principais vias do bairro.

Conforme abordado no histórico de formação da Vila Industrial Jundiá, com o início das obras de Brasília, Anápolis recebeu a primeira rodovia pavimentada saindo da nova capital federal³⁰, sendo que, junto com a estrada, foi construída a Avenida Juscelino Kubistchek (em roxo na ilustração 30), que ligava a rodovia à Estação Engenheiro Castilho, e, conseqüentemente, com os trilhos da Estrada de Ferro Goiás (facilitando a chegada e transporte

³⁰ “A construção de Brasília representou um marco para a expansão econômica e populacional de Anápolis. [...] Em 1957, quando se iniciou a construção da primeira rodovia federal, ligando Brasília a algum lugar coube a Anápolis a primazia de recebe-la. Quando concluída, em 1958, constituiu-se na primeira rodovia pavimentada a servir a cidade. [...] A construção da avenida JK, também foi feita com recursos federais, em razão da construção de Brasília”. (FREITAS, 1995, p. 53).

de insumos para as obras da nova capital). O desenho da Avenida JK – denominada anteriormente de Avenida Bahia – já constava do plano original do Bairro Jundiáí (1943), sendo ela a divisa entre o bairro planejado e a Vila Industrial.



Fonte: Croqui do Autor elaborado sobre Arquivo Digital da Prefeitura (2020)

Com os contornos do bairro bem definidos pelas principais avenidas, o traçado do restante do loteamento foi realizado de forma geométrica, a partir da criação de vias paralelas e perpendiculares à Avenida JK, resultando na criação de quarteirões e lotes retangulares, mais propícios para a instalação das edificações industriais e de armazenagem aos quais eram destinados.

A partir da observação do desenho das principais avenidas da Vila Industrial Jundiáí, é possível perceber que elas formam um triângulo, contornando o bairro. Em dois dos vértices desse triângulo, ocorre o cruzamento de duas dessas três vias (Avenida Presidente Wilson com Avenida JK e Avenida JK com Avenida Progresso – conforme ilustração 30). Segundo Lynch (1999, p. 58),

Os cruzamentos são pontos, locais estratégicos de uma cidade, através dos quais o observador nela pode entrar e constituem intensivos focos para os quais e dos quais ele se desloca. Podem ser essencialmente junções, locais de interrupção num transporte, um entrecruzar ou convergir de vias, momentos de mudança de uma estrutura para outra. (LYNCH, 1999, p. 58).

Panerai (2006), por sua vez, denomina esses elementos como pontos nodais, que são “pontos estratégicos na paisagem urbana, sejam de convergência ou encontro de vários percursos, sejam de ruptura ou pontos singulares do tecido” (PANERAI, 2006, p. 30-31). Estes pontos não são, necessariamente, relacionados a elementos morfológicos definidos, nem “tampouco se confunde com a demarcação de um *lugar* definido exclusivamente a partir de critérios de uso ou simbólicos” (PANERAI, 2006, p. 33). São, em síntese, locais simbólicos ou fortes/importantes na composição da paisagem.

Nos cruzamentos mencionados acima são formados dois setores da Vila Industrial Jundiaí, com características muito particulares, que representam duas diferentes paisagens encontradas nesse bairro (uma marcada pelos galpões, e outra marcada pelo Edifício *Genesis*). Nos trabalhos de campo realizados no bairro, foi possível perceber como esses dois setores se destacam na paisagem do bairro, no entanto, não são os únicos encontrados naquele território. No terceiro vértice do “triângulo” resultante dos contornos da Vila Industrial Jundiaí, embora não exista um cruzamento, as Avenidas Presidente Wilson e Progresso tem os seus encerramentos bastante próximos, sendo localizado naquela região um terceiro setor do bairro (o Conjunto Eldorado).

Panerai (2006), define os setores³¹ como “uma porção do território urbano identificada como uma totalidade” (PANERAI, 2006, p. 33). **Esse elemento pode ser, assim, “uma zona homogênea do ponto de vista morfológico [...] ou, pelo contrário, a uma zona heterogênea” (PANERAI, 2006, p. 33), que se encerra com bordas bem definidas ou mesmo em franjas difusas.** O autor ressalta, ainda, “que apenas determinados setores de uma cidade são claramente identificáveis, subsistindo entre eles indefinições, interstícios, lacunas, vazios” (PANERAI, 2006, p. 33).

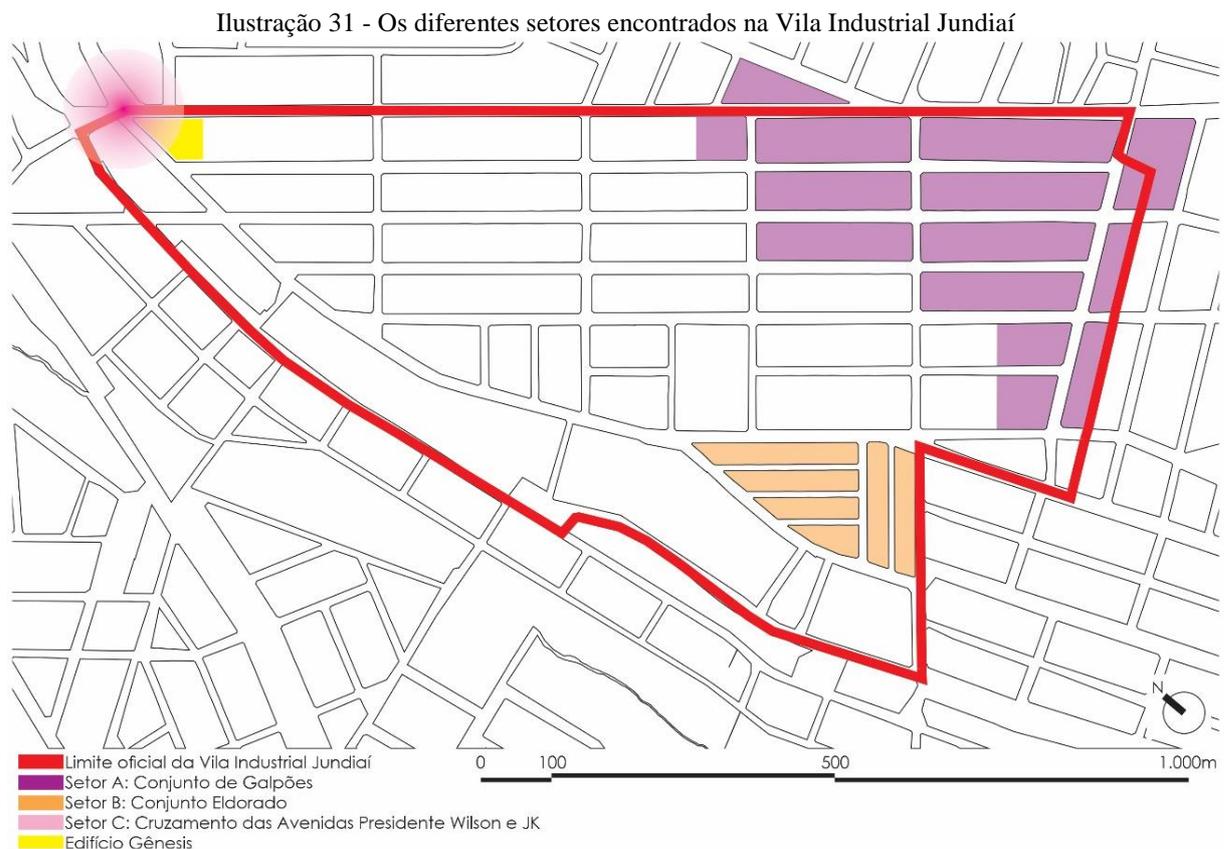
Conforme destacado acima, os setores podem ser formados por zonas

³¹ Em relação a este elemento, não podemos interpretá-lo como sinônimo de bairro, uma vez que, da forma como é abordado por Panerai (2006), um setor pode abranger mais de um bairro ou ser apenas uma porção de um. Em relação ao conceito de setor, para fins da análise empreendida no presente trabalho, é importante destacar a diferença de caracterização proposta por Lynch (1960) e Panerai (2006), e o motivo da segunda ter sido adotada. Lynch (1999, p. 57), elenca cinco elementos da imagem urbana “passíveis de uma classificação”, quais sejam: “vias, limites, bairros, cruzamentos e elementos marcantes” (LYNCH, 1999, p. 57). De acordo com o autor, “os bairros são regiões urbanas de tamanho médio ou grande, concebidos como tendo uma extensão bidimensional, regiões essas em que o observador penetra mentalmente e que reconhece como tendo algo de comum ou de identificável. São sempre passíveis de identificação do lado interior e, também, do exterior, no caso de se poderem notar, com diferenças de indivíduo para indivíduo. A maior parte dos cidadãos estrutura deste modo a sua cidade, cujos elementos importantes são as vias ou os bairros” (LYNCH, 1999, p. 58). Enquanto a análise proposta por Lynch (1960) se realiza a partir de um olhar para a cidade como um todo, a análise do presente trabalho já se resume ao estudo de um bairro especificamente, de maneira que a abordagem de setor a partir da perspectiva apresentada por Panerai (2006), se mostra mais adequada para o caso concreto.

morfologicamente homogêneas, bem como por zonas heterogêneas, com características variadas, sendo que no território da Vila Industrial Jundiaí é possível encontrar os dois tipos, com características muito fortes e bastante representativos na paisagem urbana.

Em relação ao primeiro tipo, duas porções do território da Vila Industrial Jundiaí se destacam por sua uniformidade, podendo ser identificadas enquanto totalidade, por sua concentração em um espaço com bordas bem definidas e forte identidade: o conjunto de galpões localizado na região leste do bairro, no encontro da Avenida JK com a Avenida Progresso (que será chamado de “Setor A”); e o Conjunto Eldorado, que forma uma pequena vila na porção sul do bairro, no fim da Avenida Presidente Wilson (que será chamado de “Setor B”).

Quanto ao segundo tipo, embora tenha características bastante heterogêneas, o cruzamento da Avenida JK com a avenida Presidente Wilson, onde se encerra a Avenida Minas Gerais, vindo do Jundiaí, forma um setor muito forte no território do bairro (que será chamado “Setor C”), onde destaca-se, atualmente, a construção do Edifício Gênesis, o maior marco da paisagem urbana do bairro atualmente.



Fonte: Croqui do Autor elaborado sobre Arquivo Digital da Prefeitura (2020)

3.2. OS SETORES HOMOGÊNEOS DA VILA INDUSTRIAL JUNDIAÍ

Das experiências realizadas em campo foi possível perceber que, tanto o conjunto de galpões, quanto o Conjunto Eldorado são reminiscências do tempo no território da Vila Industrial Jundiaí, caracterizados por sua homogeneidade na paisagem, e também como um lugar de memória da história do bairro. De acordo com Santos (2006, p. 92), “o que na paisagem atual, representa um tempo do passado, nem sempre é visível como tempo, nem sempre é redutível aos sentidos, mas apenas ao conhecimento”, sendo que, “em cada lugar, pois, o tempo atual se defronta com o tempo passado, cristalizado em formas” (SANTOS, 2006, p. 92). Esses diferentes tempos expressos no território, chamados pelo autor de rugosidades, estão bastante presentes nesses dois setores da Vila Industrial Jundiaí.

Souza (2019, p. 11) associa a ideia de rugosidade diretamente à utilização do território, buscando ampliar o conceito para “uma visão de porvir, uma visão de futuro que o território usado e a dinâmica dos lugares carregam em si mesmos, conceitualmente” (SOUZA, 2019, p.11). A autora procura essa ampliação para abarcar dentro desse conceito a importância da ideia de memória para a construção do território, levando a discussão para um campo interdisciplinar, sendo esta “certamente uma possibilidade que os geógrafos têm de dialogar com os profissionais que se dedicam a conservação, preservação e restauração de memórias, percursos, formas/conteúdo” (SOUZA, 2019, p. 11).

A maneira como se combinam sistemas técnicos de diferentes idades vai ter uma consequência sobre as formas de vida possíveis naquela área. De ponto de vista específico da técnica dominante [...] a questão é outra: **é a de verificar como os resíduos do passado são um obstáculo à difusão do novo ou juntos encontram a maneira de permitir ações simultâneas. Este é a essência do conceito de rugosidade que geograficamente significa permanência, preservação, presença, duração de tempos diversos.** (SOUZA, 2019, p. 12, grifo nosso).

Desta maneira, as rugosidades podem ser entendidas como um impedimento para a ocorrência de transformações no território, mas ao mesmo tempo elas são importantes no sentido de influenciar em alterações no conteúdo do espaço que não necessariamente impactem em sua forma. Ao tratar sobre a sobreposição de diferentes tempos na paisagem urbana e no território, Santos (1985) ressalta que “a cada mudança, fruto de novas determinações de parte da sociedade, não se pode voltar atrás pela destruição imediata e completa das formas da determinação precedente” (SANTOS, 1985, p. 55), devendo estas serem incorporadas, na medida do possível e do necessário, à nova realidade urbana existente.

Lê-se em Souza (2019, p. 12), que “as rugosidades não podem ser apenas encaradas como heranças físico-territoriais, mas também como heranças sócio territoriais ou sócio geográficas”, ou seja, elas se tornam elementos de memória – individual e coletiva –, de maneira que, embora representem tempos passados, elas também são o tempo presente, resguardado na

forma preservada no território. Rocha e Pizzolatti (2005, p. 50), afirmam que a noção de rugosidade “baseia-se em compreender o papel da ‘inércia dinâmica’ das formas herdadas”, ou seja, estudar as rugosidades existentes é um meio de compreender como os tempos passados expressos na paisagem se revelam no tempo presente, a partir da multiplicidade de espaços existentes em um mesmo território.

Assim, considerando a importância da memória, expressa nas formas remanescentes do passado, que permanecem no presente, e levando em conta a definição de Panerai (2006, p. 33), de setor como uma parte do território que pode ser identificada enquanto totalidade, analisaremos a seguir duas áreas, formalmente homogêneas, da Vila Industrial Jundiaí, representativas do paradoxo da própria construção do bairro, enquanto local dedicado à instalação de indústrias, mas também com uma grande porção residencial.

3.2.1. Setor A: o conjunto de galpões

De acordo com Maria (2010, p. 53), “a paisagem existe na sua relação com um sujeito coletivo: a sociedade que a produziu, que a reproduz e a transforma em função de uma certa lógica”, sendo assim, fundamental compreender o seu sentido de existir para que seja possível compreender a sua forma e o que ela expressa.

Conforme amplamente apontado no trabalho, a Vila Industrial Jundiaí surge como um local destinado a abrigar um conglomerado industrial na cidade de Anápolis, em conjunto a um bairro residencial, onde seriam exercidas atividades relacionadas à agroindústria e ao comércio atacadista na cidade.

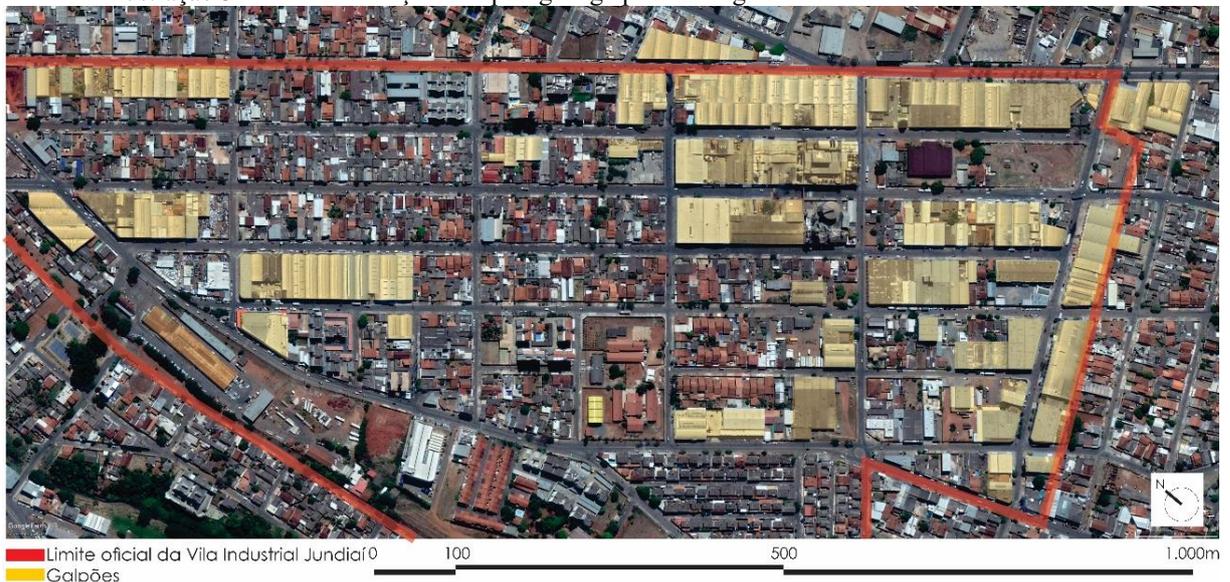
Aqui vale lembrar que em Anápolis já existiam as olarias, indústrias de tijolos telhas e ladrilhos localizados na Vila Fabril, mas a base da indústria era de transformação de matérias-primas de origem animal e vegetal. **No novo bairro foram construídas as então nascentes indústrias de beneficiamento de arroz, torrefação de café, algodão, e ferrarias.** (CASTRO et al, 2008, p. 5, grifo nosso).

Assim, embora em Anápolis, especialmente na Vila Fabril, já haviam algumas atividades industriais, e, na mesma época da construção da Vila Industrial Jundiaí era criada a Vila Jaiara, que abrigaria indústrias de tecelagem, de acordo com Castro et al (2008), as atividades que se desenvolveram na Vila Industrial Jundiaí se relacionavam diretamente com a produção agrícola da cidade, sendo o local destinado ao beneficiamento dos grãos produzidos, mas, principalmente, à sua armazenagem, tanto por sua proximidade com a Estação Engenheiro Castilho (principal estação ferroviária urbana de Anápolis a partir de 1975, quando passou a ser ponta de linha), quanto em razão da facilidade de escoamento a partir da Avenida JK, que

estabelecia contato direto com a rodovia BR-060. Em razão dessa destinação, foram construídos ali diversos armazéns cerealistas, grandes galpões que permaneceram no tempo e na memória do lugar até os dias atuais.

Embora seja possível encontrar essa tipologia de edificação espalhada por toda a extensão da Vila Industrial Jundiaí (ilustração 32), ela está concentrada mais próxima às grandes avenidas (Avenida JK, Avenida Presidente Wilson e Avenida Progresso), sendo que, nas proximidades do encontro entre as Avenidas JK e Avenida Progresso, os galpões aparecem de forma mais homogênea no território, ocupando um perímetro de mais de dez quarteirões, quase que totalmente dominados apenas por essa tipologia construtiva.

Ilustração 32 - A concentração da tipologia “galpão” na região leste da Vila Industrial Jundiaí



Fonte: Intervenção do Autor sobre imagem de satélite do Google Earth (2020)

Rufinoni (2009), ao apresentar as relações entre indústria, patrimônio e paisagem urbana, afirma que os sítios industriais brasileiros “geralmente agrupam diversos edifícios construídos em diferentes épocas, com tipologias construtivas distintas, e cuja composição espacial provém de complexas relações pautadas pelo desenvolvimento das atividades produtivas ali sediadas” (RUFINONI, 2009, p. 181).

O território da Vila Industrial Jundiaí, com seus diversos galpões espalhados por toda sua extensão é uma materialização dessa afirmação, sendo que na região leste do bairro ela aparece de forma ainda mais evidente, destacando um outro aspecto evidenciado pela autora ao longo de sua pesquisa: a importância da compreensão da noção de conjunto na interpretação desse tipo de paisagem (ilustração 33).

A noção de paisagem, por sua vez, fazia emergir a apreciação de certas qualidades estéticas que não residiam nas arquiteturas individualmente significativas, mas

justamente nessa composição de conjunto na qual grandiosos edifícios industriais estabeleçam regras próprias de diálogo com o entorno, com as residências operárias, as vias ou os aglomerados preexistentes que se reordenavam funcionalmente em torno da atividade produtiva. (RUFINONI, 2009, p. 142).

Ilustração 33 - O conjunto de galpões na região leste da Vila Industrial Jundiáí

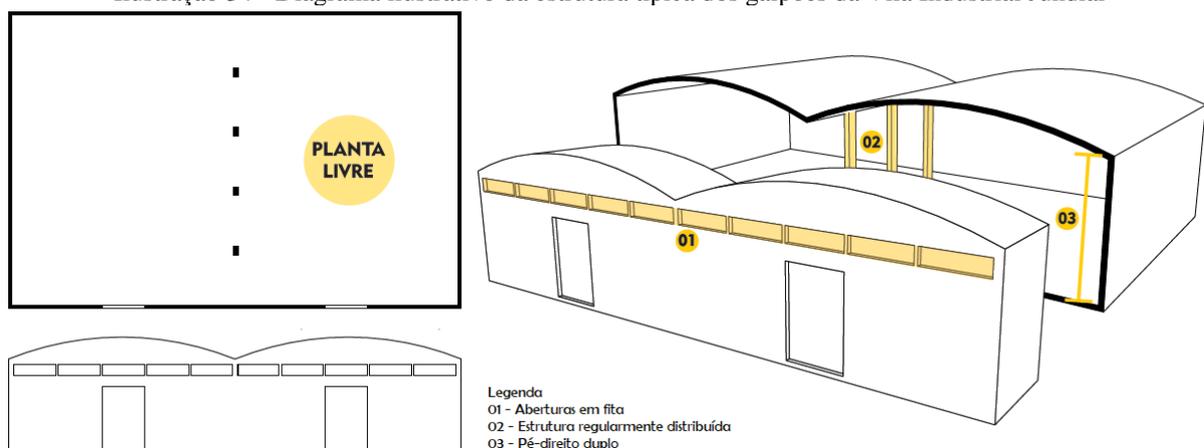


Fonte: Brejeiro Produtos Alimentícios Orlândia (2015) e Acervo Particular de Déborah Aires Souto (2016)

Os grandes galpões, geralmente destinados a atividades de armazenagem são um tipo comum na arquitetura industrial, possuindo características muito específicas em sua construção, em decorrência do seu uso. No caso específico da Vila Industrial Jundiáí, em sua origem, alguns desses galpões abrigaram atividades relacionadas ao beneficiamento da produção agroindustrial, no entanto, ao longo do tempo, passaram cada vez mais a ter apenas a função de grandes armazéns.

Em decorrência da sua funcionalidade, a tipologia galpão possui como característica básica a planta completamente livre, possibilitando a instalação de equipamentos de grande porte ou amplas áreas para armazenamento (ilustrações 34 e 36).

Ilustração 34 - Diagrama ilustrativo da estrutura típica dos galpões da Vila Industrial Jundiáí



Fonte: Elaborado pelo autor (2016)

Em relação às aberturas, estas se limitam a um grande portão, com espaço suficiente para a passagem de caminhões (ilustração 35), e pequenas janelas na frente, sendo que, em alguns casos, há aberturas na cobertura. O espaço interno da edificação, em razão das necessidades apresentadas pelo seu uso, não apresenta divisórias (com exceção de pequenas

salas construídas para abrigo de atividades administrativas, em alguns casos), sendo que a técnica predominante de edificação desses galpões é a alvenaria estrutural em todo o perímetro externo, responsável pelo suporte da cobertura, feita com estrutura treliçada e fechada com telha metálica (ilustração 36).

Ilustração 35 - Os portões destinados ao acesso de caminhões



Fonte: Acervo Particular de Laureana Guedes Gomes (2013)

Ilustração 36 - O espaço interno típico dos galpões da Vila Industrial Jundiá



Fonte: Acervo Particular de Laureana Guedes Gomes (2013)

Essas características construtivas e arquitetônicas simples fazem com que a maioria dos galpões possuam uma grande semelhança entre si, externamente, resultando na formação de uma paisagem bastante uniforme, quebrada apenas pela alteração da forma da cobertura (ilustrações 37, 38 e 39), que em alguns galpões são de duas águas (semelhante às edificações residenciais do local), em outros casos apresentam platibanda (aparência mais próxima das edificações comerciais da segunda metade do século XX), e o caso mais recorrente e marcante é a cobertura arredondada (que, devido a sua predominância, se tornou uma das imagens características do local).

Ilustração 37 - Diagrama ilustrando os tipos externos mais recorrentes nos galpões da Vila Industrial Jundiá



Fonte: Adaptação do autor (2016), sobre ilustração de Déborah Aires Souto (2015)

Ilustração 38 - Local onde as tipologias mais comuns nos galpões da Vila Industrial Jundiá aparecem lado a lado



Fonte: Acervo Particular de Laureana Guedes Gomes (2013)

Ilustração 39 - Exemplos dos tipos de galpões existentes no local



Fonte: Acervo Particular de Laureana Guedes Gomes (2013)

Apesar da Vila Industrial Jundiá ser um local bastante ativo, com atividades de produção, de comércio e de prestação de serviços, muitos dos galpões estão fechados e inutilizados, o que causa, de certo modo, uma deterioração da paisagem urbana neste local. Rufinoni (2009) discorre a respeito dessa problemática e como isso prejudica a preservação e conservação das paisagens industriais:

De modo geral, defender a preservação de edifícios ou sítios industriais de interesse

cultural é ainda tarefa muito difícil; o próprio reconhecimento do valor cultural de edifícios ou sítios industriais esbarra em grandes entraves, seja devido às características arquitetônicas da maioria dos edifícios industriais, em geral pouco apreciadas, ou mesmo devido ao caráter de conjunto que não se compreende bem, **predominam ainda as atitudes pautadas pela caracterização desses artefatos segundo critérios de funcionalidade e lucro. Dessa forma, prosseguem as demolições e várias intervenções são realizadas como se fossem reformas comuns.** (RUFINONI, 2009, p. 179, grifo nosso).

Conforme discorrido anteriormente, a paisagem da Vila Industrial Jundiá é de grande interesse histórico e cultural, por refletir o processo de ocupação do território desse bairro, e por carregar em sua imagem um importante período da história socioeconômica da cidade. Não obstante seja um local de tanta importância, parte desses galpões, que compõem um grande e relevante conjunto urbano encontram-se subutilizados ou fechados, embora, atualmente, é possível perceber que muitos desses edifícios vem sendo ocupados com novas atividades (ilustração 40).

Ilustração 40 - Novos usos em velhas formas



Fonte: [A e B] Acervo Particular de Laureana Guedes Gomes (2013) e [C e D] Acervo do autor (2018)

Esse processo de modificação dos usos tem ocorrido, de maneira geral, de forma a alterar apenas a funcionalidade exercida nessas edificações, mantendo as suas formas existentes, em um processo natural de alteração do espaço urbano, conforme afirma Milton

Santos (1985), ao tratar das rugosidades no território como formas que permanecem e devem ser consideradas no processo de modificações do espaço urbano.

Tal prática, inclusive, foi tratada como necessária pelo Núcleo Gestor do Plano Diretor Participativo de Anápolis de 2006, no documento que sintetizava as “leituras técnicas e comunitárias realizadas para formação do Diagnóstico sobre os problemas e potencialidades de Anápolis” (ANÁPOLIS, 2006, p. 17). No referido documento, ao tratar sobre a região da Vila Industrial Jundiáí, mais especificamente acerca da Avenida JK, o Núcleo Gestor do Plano Diretor Participativo de Anápolis de 2006 afirma:

A Avenida JK é uma via que estrutura a região sudeste. Esta, liga o centro da cidade ao trevo na interseção da BR-060 com a BR-153. Desde a implantação do semi-anel viário de contorno leste vem perdendo importância como função econômica com o declínio das atividades industriais lindeiras a ela. **Muitos galpões, hoje fechados, funcionam como indutores da deterioração da paisagem urbana. Deve-se pensar numa forma de incentivar outras atividades econômicas ou sociais nos galpões fechados.** (ANÁPOLIS, 2005/2006, p. 100, grifo nosso).

Apesar disso, embora sejam necessárias modificações nos usos desses espaços, adaptados às novas necessidades da sociedade, inclusive como forma de preservação desse território, o Plano Diretor de Anápolis de 2016 não apontou qualquer diretriz específica para a região, e também não foi editada qualquer norma posterior dando tal direcionamento. Em razão da ausência de um plano geral de ocupação e apropriação, considerando esse espaço como a importante paisagem história urbana que é, as modificações são realizadas, como afirma Rufinoni (2009), como reformas comuns, que resultam na descaracterização da noção de conjunto desse espaço de memória, o que prejudica a sua conservação enquanto documento histórico. Um caso ilustrativo dessa alteração completa da paisagem, é a adaptação de dois galpões localizados na Avenida JK (ilustração 41) para as atividades da Distral Sorvetes, que passou a ter a fachada no padrão das demais lojas da mesma empresa (ilustração 42-A), como a localizada na Avenida Anhanguera, em Goiânia (ilustração 42-B).

Ilustração 41 - [A] Galpões na Avenida JK em 2013; [B] Galpões durante a reforma realizada em abril de 2018



Fonte: [A] Acervo Particular de Laureana Guedes Gomes (2013) e [B] Acervo do autor (2018)

Ilustração 42 - [A] A completa descaracterização do galpão na fachada da loja em Anápolis, na Avenida JK, após o fim das reformas, em novembro de 2018; [B] A fachada da loja em Goiânia, na Avenida Anhanguera



Fonte: [A] Acervo do Autor (2018) e [B] Distral Sorvetes (2016)

3.2.2. Setor B: o Conjunto Eldorado

Conforme explanado anteriormente, o loteamento da Vila Industrial Jundiá foi proposto para abrigar edificações industriais e residenciais, com lotes especificados para esses dois usos. O traçado geométrico das vias do bairro resultou na formação de quadras retangulares, divididas em lotes também retangulares, a serem ocupados por edificações residenciais tal qual os demais bairros da cidade. Embora esse parcelamento tenha sido adotado em quase toda a extensão do loteamento, o Conjunto Eldorado, porção do território localizada ao sul do bairro apresenta características bem diferentes de ocupação, resultando na formação de um setor bastante homogêneo e bem definido (ilustrações 43 e 44).

Ilustração 43 - O Conjunto Eldorado na Vila Industrial Jundiá



Fonte: Arquivo Digital da Mapoteca Municipal da Prefeitura de Anápolis (2014)

Ilustração 44 - [A] Parcelamento comum do restante das áreas residenciais do bairro; [B] Parcelamento do Conjunto Eldorado



Fonte: Imagem de satélite do Google Earth (2020)

Ao analisar o Conjunto Eldorado enquanto setor, nos termos do conceito proposto por Panerai (2006), é possível perceber diversas características que o diferencia do restante do bairro. A primeira característica marcante, observada inicialmente nos mapas de parcelamento e nas imagens aéreas e posteriormente confirmada nos trabalhos de campo diz respeito ao perfil das vias. Enquanto por toda a extensão do bairro as ruas são bastante largas (ilustração 45-A), para facilitar o trânsito de caminhões, que é bastante comum e necessário no bairro, para atender as atividades nele abrigadas, nesse setor as ruas são bastante estreitas (ilustração 45-B), estritamente para trânsito de pedestres e veículos.

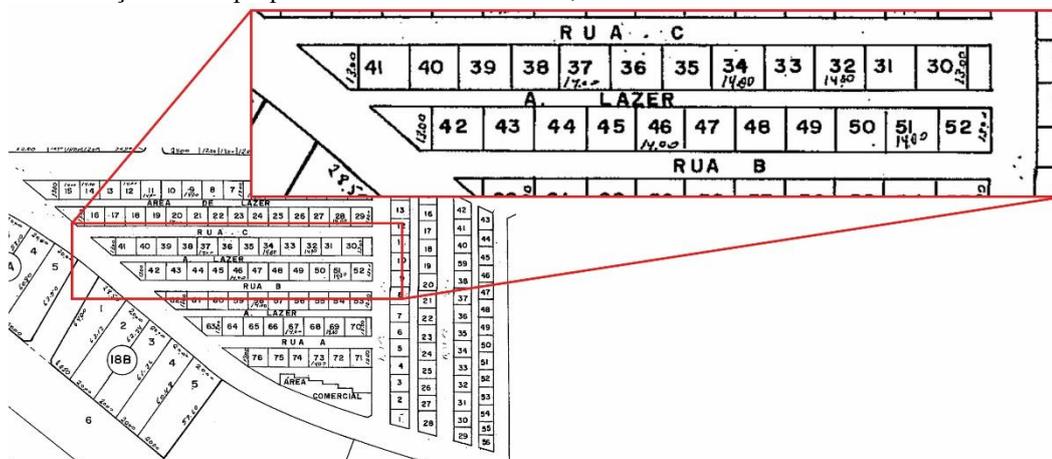
Ilustração 45 - [A] Vias comuns da Vila Industrial Jundiá; [B] Vias do Conjunto Eldorado



Fonte: [A] Acervo Particular de Laureana Guedes Gomes (2013) e [B] Acervo do autor (2018)

Ainda em relação ao desenho proposto para essa área, de análise do mapa de revisão e atualização do loteamento, datado de 1958, é possível perceber que o planejamento para aquela área incluía a criação de “corredores” de lazer dentro das quadras, aos fundos das residências (ilustração 46), possivelmente como áreas públicas, que teriam acesso pelas ruas laterais do conjunto, mas também com acesso para as casas.

Ilustração 46 - A proposta de “corredor” de lazer, conforme desenho do loteamento de 1958

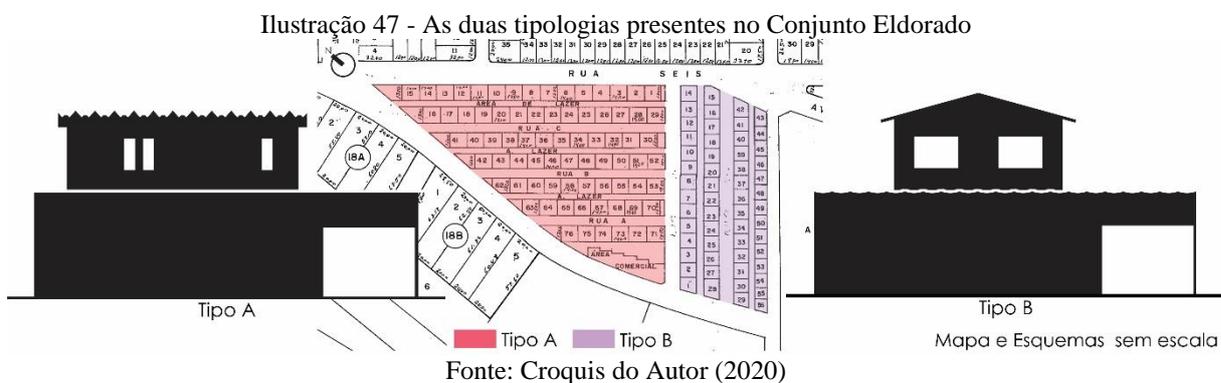


Fonte: Arquivo Digital da Mapoteca Municipal da Prefeitura de Anápolis (2014)

A partir dos trabalhos realizados em campo foi possível perceber que essa proposta não se concretizou, sendo que a ocupação atual do Conjunto Eldorado é bastante semelhante àquela visualizada no restante do bairro, com residências isoladas no lote, fechadas com muros, e sem qualquer acesso público ao meio dos quarteirões, no entanto, apesar disso, uma característica gera um grande diferencial para esse conjunto, fazendo com que ele seja bastante homogêneo.

Nos trabalhos de campo, foi possível perceber que o Conjunto Eldorado foi construído em duas etapas, sendo adotadas duas tipologias distintas para o projeto das

residências, que foram construídas em série, em um total de 132 residências, sendo 76 unidades do Tipo A e 56 unidades do Tipo B, dispostas conforme ilustração abaixo.



Assim como tem ocorrido com os galpões localizados na Vila Industrial Jundiáí, a maior parte das casas do Conjunto Eldorado foram reformadas, sendo que em alguns casos a tipologia foi completamente descaracterizada, não sendo possível reconhecer a forma construída inicialmente (ilustração 48).

Ilustração 48 - As tipologias originais das residências do Conjunto Eldorado



Fonte: Registros do Autor em Trabalho de Campo (2020)

Em relação às casas do Tipo A, as reformas realizadas, de maneira geral resultaram apenas em alterações da fachada, sem grandes modificações formais e estruturais (ilustração 49).

Ilustração 49 - As variadas aparências das unidades do Tipo A atualmente



Fonte: Registros do Autor em Trabalho de Campo (2020)

Assim, apesar das grandes alterações, o conjunto das casas do Tipo A, quando observado a partir de uma visão mais ampla, ainda permanece bastante homogêneo (ilustração 50).

Ilustração 50 - A visão em conjunto das unidades do Tipo A



Fonte: Registros do Autor em Trabalho de Campo (2020)

Diferentemente do que ocorreu nas residências do Tipo A, a maioria das reformas realizadas nas casas do Tipo B resultarem em grande alteração da sua forma, não se restringindo

às mudanças nas fachadas, conforme pode-se observar nos exemplos a seguir.

Ilustração 51 - As variadas aparências das unidades do Tipo B atualmente



Fonte: Registros do Autor em Trabalho de Campo (2020)

Essas alterações tão significativas fazem com que na parte em que se encontram as residências do Tipo B existam trechos da paisagem ainda bastante homogêneos, ao mesmo tempo em que alguns estão completamente descaracterizados, contraponto que pode ser visualizado na ilustração 52. Essa descaracterização tão intensa faz com que, nos locais onde as casas foram reformadas a paisagem seja praticamente igual àquela encontrada no restante da Vila Industrial Jundiaí, ou em qualquer outro bairro residencial da cidade.

Ilustração 52 - A visão em conjunto das unidades do Tipo B



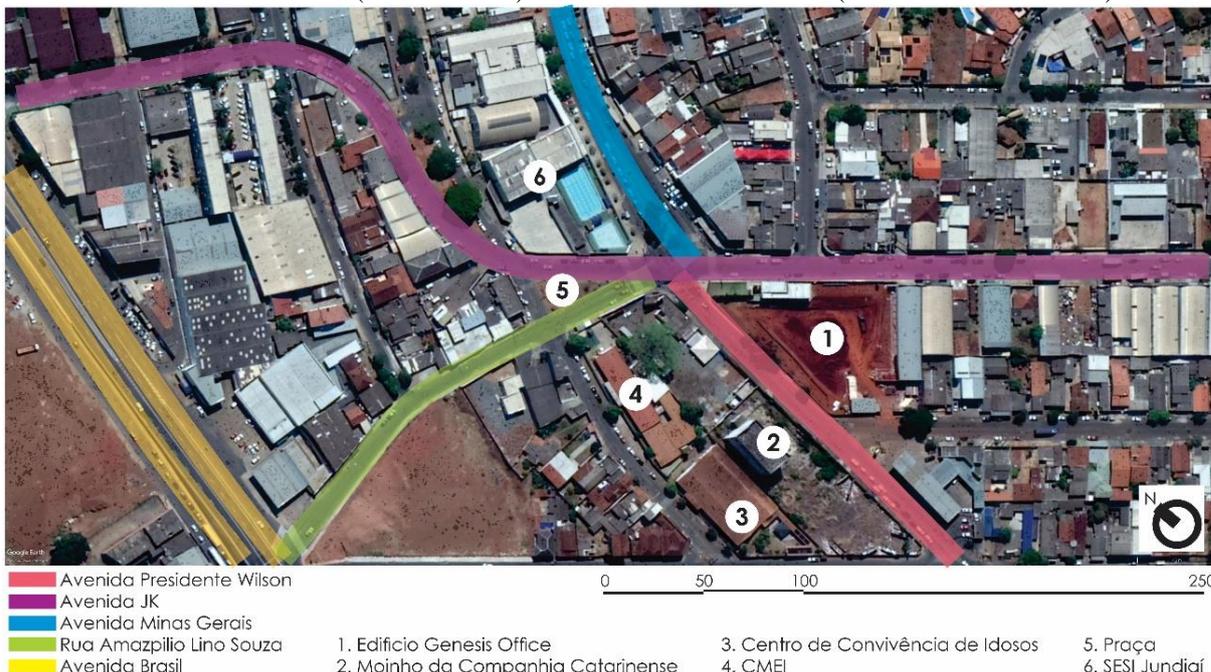
Fonte: Registro do Autor em Trabalho de Campo (2020)

3.3. O *GENESIS* E AS RELAÇÕES ENTRE PASSADO, PRESENTE E PROJEÇÕES PARA O FUTURO DA VILA INDUSTRIAL JUNDIAÍ

Enquanto os dois setores (A e B) analisados acima se caracterizam pela sua homogeneidade no território, o terceiro setor (Setor C) encontrado na Vila Industrial Jundiaí é uma zona heterogênea, sem bordas muito definidas, e talvez não seja, à primeira vista, claramente identificável. Esse setor é formado em razão do entroncamento entre a Avenida Presidente Wilson e a Avenida JK, um dos pontos de convergência mais importantes do bairro, que é ainda mais fortalecido por ser o local onde se encerra a Avenida Minas Gerais, uma das mais importantes vias do Bairro Jundiaí e pela Rua Amazílio Lino Souza, que conecta o bairro com a Avenida Brasil.

Na caracterização desse setor, o aspecto mais importante são os seus elementos constitutivos, por ser um local que abriga importantes atividades do bairro, sendo um ponto de convergência de vias importantes para a articulação urbana daquela região, tanto para distribuição do fluxo de veículos, como também para conexão com outros locais da cidade, entre eles o Bairro Jundiaí e a Zona Central. Além da articulação urbana, também um expressivo local de encontro e passagem de pessoas, uma vez que no setor formado por este cruzamento estão localizados importantes equipamentos públicos da cidade, com o Sesi Jundiaí, o CMEI Maria Capuzzo Cremonez, o Centro de Convivência de Idosos e uma praça pública, além de importantes empreendimentos privados, como o antigo Moinho da Companhia Catarinense e o novíssimo *Genesis Office*, conforme ilustrado abaixo.

Ilustração 53 - O setor formado pelo cruzamento das Avenida JK e Presidente Wilson (Vila Industrial Jundiaí), Avenida Minas Gerais (Bairro Jundiaí) e Rua Amazílio Lino Souza (Vila Goiás/Vila Santana)



Fonte: Intervenção do Autor sobre imagem de satélite do Google Earth (2020)

Em decorrência da importância desse cruzamento para a articulação urbana da Vila Industrial Jundiaí, o local está passando atualmente pelo maior processo de transformação do território que o bairro já presenciou, com a construção do Edifício *Genesis Office* no cruzamento entre as Avenidas Presidente Wilson e JK. O edifício, de 26 pavimentos, foi lançado em 2018, e se propõe transformar a paisagem urbana do local, conforme divulgado pela imprensa:

Ilustração 54 - Publieditorial acerca do empreendimento *Genesis Office* (7 de maio de 2018)

Ousado, Genesis Office quer mudar para sempre a paisagem urbana de Anápolis



Fonte: Portal 6 (2018)

Estrategicamente localizada entre o segundo maior eixo de desenvolvimento do país (Brasília-Goiânia), Anápolis é atualmente uma das principais cidades do Centro-Oeste e o destino mais cotado de grandes multinacionais. Justamente por essa condição estratégica, ela foi escolhida pela Engecom para receber o *Genesis Office*, **um empreendimento inovador para o mundo dos negócios e que transformará a paisagem urbana local**, inaugurando uma nova tendência vertical na cidade. **A aposta é ousada e intencional para criar um novo marco em Anápolis de ‘antes e depois do Genesis Office’.** (Portal 6, 2018, s/p, grifo nosso).

As transformações pelas quais passa uma cidade passa ficam quase sempre expressas em seu território, uma vez que as formas construídas são um dos elementos mais representativos das mudanças impostas pelo capital no meio urbano. Na cidade de Anápolis, essa realidade não é diferente. De acordo com Rézio (2015, p. 89),

Anápolis acumula em seu tecido as marcas das urbanizações de um passado que ainda influencia seu desenho urbano e paisagem contemporânea. Entretanto, a visão de conjunto sobre o tecido muitas vezes só é percebida pelas análises. **As complexidades aumentam conforme o capital determina as transformações nas relações de produção e consumo. Além disso, “a evolução dos modos de vida urbana engendra um consumo expressivo de espaços” (PANERAI, 2006, p. 13), e, com isso, a lógica de produção capitalista do espaço urbano, à medida que as técnicas se modernizam, busca racionalizar cada vez mais o espaço da cidade para potencializar o lucro.** (RÉZIO, 2015, p. 89, grifo nosso).

A construção do Edifício *Genesis* é muito representativa dessa imposição da lógica capitalista no território das cidades, visto que o seu principal objetivo é aumentar as possibilidades de lucro a partir de uma nova ocupação do solo urbano, desconsiderando para a sua produção qualquer característica do entorno ou do tecido urbano em que está inserida. A partir dessa reflexão, faremos, a seguir, uma análise do Edifício *Genesis* enquanto elemento de transformação da paisagem urbana da Vila Industrial Jundiá.

O *Genesis Office* é apresentado, em um vídeo conceito para lançamento do edifício, divulgado pela Engecom (empresa responsável pelo empreendimento), como o “novo polo business em Anápolis”, com o seguinte discurso:

Para recriar o mundo dos negócios é preciso encontrar o lugar certo e a hora certa de tomar as melhores decisões. Estrategicamente localizada no segundo maior eixo de desenvolvimento do país, o eixo Goiânia-Brasília, Anápolis é atualmente uma das principais cidades do Centro-Oeste e o destino mais cotado de grandes multinacionais.

Abrigando o maior polo farmacêutico da América Latina, Anápolis tem mais de 170 empresas no DAIA, gerando investimentos constantes e mais de 20.000 empregos para a região. Com a conclusão do Aeroporto de Cargas, Anápolis se tornará a principal convergência de três importantes modais de transporte, consagrando-se como a capital logística do Brasil.

Localização, desenvolvimento e crescimento econômico são características determinantes para que um grande projeto se inicie, por isso Anápolis foi escolhida para receber um empreendimento inovador, que vai além do alto padrão construtivo e da excelente localização, para assegurar grandes benefícios a empresários, profissionais, e valorizar o espaço de investidores.

Antecipamos o futuro e apresentamos o Genesis Office.

Criado para ser referência no conceito office, este novo projeto nasce com a missão de transformar a paisagem urbana em uma nova tendência em design. Com perfeita união entre ousadia, excelente localização, detalhes diferenciados, sofisticação e importante arquitetura, o Genesis Office é mais que o investimento certo, é uma oportunidade de concretizar grandes negócios.

A localização perfeita para receber este grande empreendimento não podia ser outra, o Bairro Jundiá, uma das regiões mais tradicionais e nobres da cidade. O Genesis Office está estrategicamente localizado no encontro de duas importantes avenidas, a Juscelino Kubistchek e a Presidente Wilson, a poucos metros das principais agências bancárias da cidade, cartórios, órgãos públicos e muitas outras conveniências, afinal, uma boa localização é fundamental para o sucesso do seu negócio e para valorização do seu investimento. (SKYLINE INOVAÇÃO E PRODUÇÕES, 2018c, grifo nosso).

O primeiro ponto abordado na divulgação do vídeo é a importância da cidade de Anápolis para o cenário nacional, em razão da sua localização no eixo Goiânia-Brasília (ilustração 55), e de sua caracterização como grande polo logístico (ilustração 56), sendo assim “o lugar certo” para um empreendimento com as características apresentadas pelo *Genesis* (ilustração 57).

Ilustração 55 - Captura de tela em vídeo de lançamento do *Genesis*, ilustrando a localização de Anápolis no Eixo Goiânia-Brasília



Fonte: SKYLINE INOVAÇÃO E PRODUÇÕES (2018)

Ilustração 56 - Capturas de tela em vídeo de lançamento do *Genesis*, ilustrando a cidade de Anápolis como “Capital Logística do Brasil”, em razão da convergência dos três modais de transporte



Fonte: SKYLINE INOVAÇÃO E PRODUÇÕES (2018)

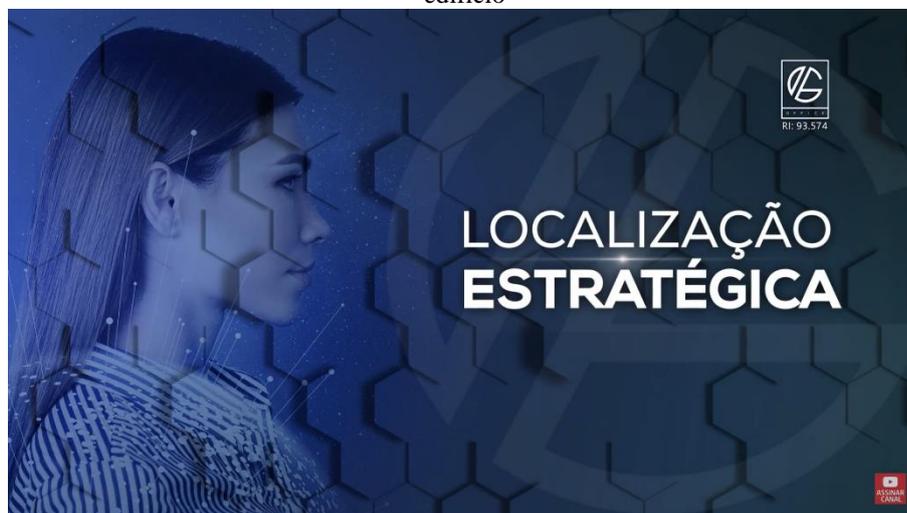
Ilustração 57 - Capturas de tela em vídeo de lançamento do *Genesis*, exaltando o privilégio do empreendimento por estar no lugar certo



Fonte: SKYLINE INOVAÇÃO E PRODUÇÕES (2018)

Uma vez exposto o contexto macro da localização do edifício, a cidade de Anápolis, o vídeo parte para a apresentação da localização específica do edifício dentro da cidade, caracterizando-a como local ideal para um empreendimento deste porte (ilustração 58). O *Genesis* é apresentado como um edifício localizado no Bairro Jundiáí (ilustrações 59 e 60), uma “referência para toda cidade”, onde “você pode resolver qualquer negócio” (ENGECOM, sem data), embora, oficialmente, o edifício esteja localizado na Vila Industrial Jundiáí (ilustração 31).

Ilustração 58 - Captura de tela em vídeo de lançamento do *Genesis* mostrando a valorização da localização do edifício



Fonte: SKYLINE INOVAÇÃO E PRODUÇÕES (2018)

Ilustração 59 - Captura de tela em vídeo de lançamento do *Genesis* ilustrando a inserção do edifício no Bairro Jundiaí



Fonte: SKYLINE INOVAÇÃO E PRODUÇÕES (2018)

A Engecom antecipa o futuro para recriar o mundo dos negócios. Conheça o Genesis Office, um empreendimento único com diferenciais exclusivos, projetado para empresas e profissionais que querem colocar o seu negócio em evidência na melhor localização do Bairro Jundiaí. (SKYLINE INOVAÇÃO E PRODUÇÕES, 2018b).

Ilustração 60 - Captura de tela em vídeo de lançamento do *Genesis*, ilustrando-o como inserido na “melhor localização do Bairro Jundiaí”



Fonte: SKYLINE INOVAÇÃO E PRODUÇÕES (2018)

Localizar o edifício dentro do Bairro Jundiaí traz à tona duas discussões importantes. A primeira, diz respeito às questões do discurso dominante acerca da imagem do Bairro Jundiaí, tema amplamente discutido no trabalho *Costurando Imagens Urbanas em Movimento: O Averso do Bairro Jundiaí, em Anápolis*, de Cabral (2020), conforme já mencionado anteriormente, um dos trabalhos do GT2 – Sistemas, Cidade Habitar, do TECCER. Em seu trabalho, a autora reforça como é forte o imaginário coletivo do Bairro Jundiaí como um local nobre e privilegiado, uma nova centralidade em Anápolis, onde todos têm interesse de estar. A segunda diz respeito à interpretação de como os limites oficiais, postos pela lei, são

realmente percebidos na realidade do dia-a-dia, ou se tratam apenas de uma definição para efeitos burocráticos, como definição de impostos ou de ocupação do solo.

Nos trabalhos de campo, foi possível perceber que ambas as discussões podem ser visualizadas de forma muito forte no território. Em vários locais inseridos dentro dos limites oficiais da Vila Industrial Jundiaí, as ruas são identificadas, nas sinalizações verticais existentes, como Bairro Jundiaí (ilustração 61), o que pode ser interpretado como uma tentativa de associar o bairro à imagem difundida e valorizada do Bairro Jundiaí. A exceção, fica por conta dos locais onde predominam os galpões industriais e o Conjunto Eldorado, onde as sinalizações indicam a localização compatível com a definição oficial.

Ilustração 61 - Sinalizações indicam trechos da Vila Industrial Jundiaí como parte do Bairro Jundiaí



Fonte: Registro do Autor em Trabalho de Campo (2020)

Além do Bairro Jundiaí, a todo momento na divulgação do *Genesis* é ressaltada a sua localização na intersecção entre as Avenidas Presidente Wilson e Avenida JK, o que reforça a importância desse cruzamento, como local de criação de um setor dentro da Vila Industrial Jundiaí (ilustração 31). Nas imagens de divulgação do empreendimento, sempre é ressaltada a sua conexão imediata com o Bairro Jundiaí, um local com diversas facilidades para os investidores do empreendimento (ilustração 62).

Em um vídeo de apresentação do empreendimento, o Engenheiro Chefe da Engecom, Luis Felipe Pina afirma:

O Genesis vai lançar uma tendência naquela região e vai mudar aquele setor. Você anda na cidade e observa os escritórios, os estabelecimentos de profissionais liberais e de comércio, muitos são improvisados, são casas reformadas. É muito fácil vender o Genesis, o pessoal de vendas está até dizendo que mostrou a fachada já tá vendido. (SKYLINE INOVAÇÃO E PRODUÇÕES, 2018a).

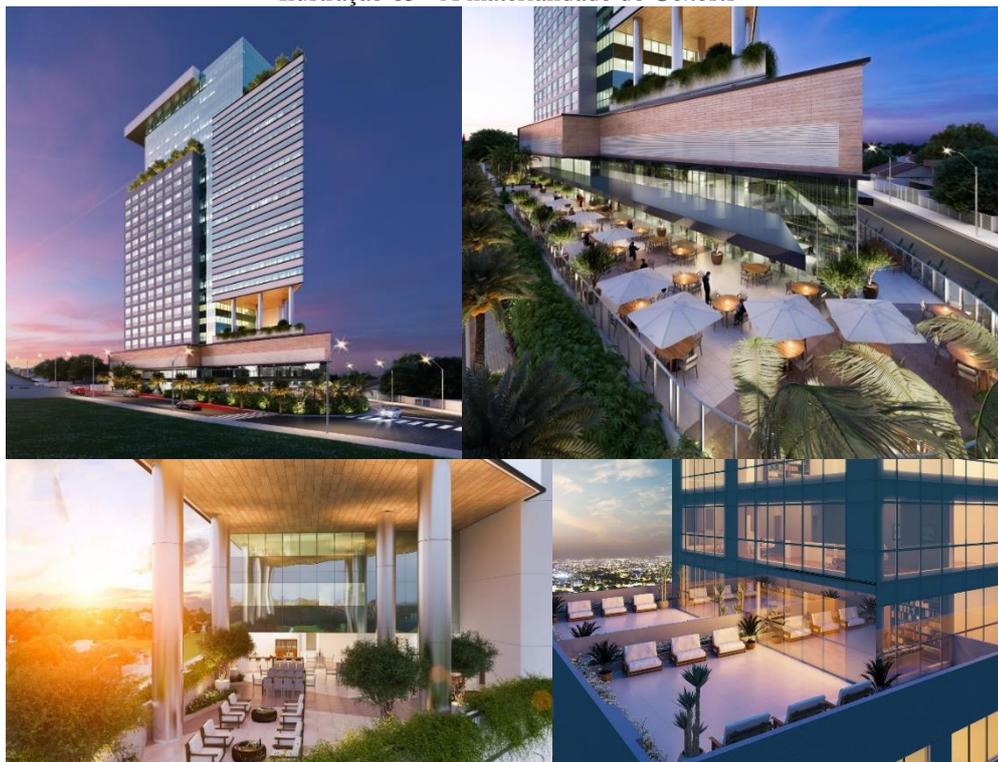
Essa “inovação e modernidade” também ganham destaque no material publicitário para vendas do empreendimento, conforme é possível visualizar nas ilustrações a seguir:

Ilustração 64 - Materiais publicitários do Edifício *Genesis*, destacando sua “inovação e modernidade”



Fonte: [A] OLX; [B] ENGECOM

A fachada e demais áreas externas do edifício, assim como as áreas comuns, procuram refletir a contemporaneidade que o empreendimento apresenta, através da utilização de materiais com vidro, aço e concreto. Acerca dessa questão, da imagem do edifício, em uma análise breve de seu projeto, especialmente de suas imagens digitais, é possível perceber que ele apresenta características de uma arquitetura genérica que tem surgido e sido predominante em todas as grandes cidades na atualidade. São projetos de grandes edifícios em altura que não estabelecem diálogo com o seu entorno, desconsiderando por completo o lugar em que se insere, de maneira que são facilmente encontrados outros exemplares semelhantes a ele em construção, tanto na cidade de Anápolis, que tem passado nos últimos anos por esse processo de construção de grandes empreendimentos, como em qualquer outra grande cidade no mundo, em que há atuação do mercado imobiliário na produção do espaço urbano.

Ilustração 65 - A materialidade do *Genesis*

Fonte: ENGECOM

3.3.1. Transformações e permanências no espaço: o contraponto entre o Moinho Catarinense Ltda (1963) e o *Genesis Office* (2018), dois marcos na paisagem

Além dos quatro elementos do espaço urbano já apresentados anteriormente (limites, vias, cruzamento e setores), considerados como internos do território, na análise proposta por Lynch (1960), há um quinto elemento, externo ao espaço, que tem importante papel na definição de um território: os pontos marcantes. Enquanto todos os demais elementos se caracterizam pela perspectiva de conjunto, os marcos se diferenciam deles pela sua importância individualmente. Segundo Lynch (1999, p. 59), estes

São normalmente representados por um objeto físico, definido de um modo simples: edifício, sinal, loja ou montanha. O seu uso implica a sua distinção e evidência, em relação a uma quantidade enorme de outros elementos. Alguns pontos marcantes situam-se a grande distância [...] e são usados como referências radiais. [...] Outros pontos marcantes são essencialmente locais, podendo ser avistados apenas em regiões estreitas e a certa proximidade. (LYNCH, 1999, p. 59).

Ao tratar sobre os marcos, Panerai (2006) os define como elementos **“dotados de uma forma particular que facilita sua identificação”** (PANERAI, 2006, p. 33), podendo ser desde um edifício importante ou um monumento até mesmo uma praça ou uma ponte, ou quaisquer outros elementos capazes de fácil identificação na paisagem. Embora se destaquem

individualmente, em razão da sua importância, muitas vezes os marcos influenciam todos os elementos anteriores, sendo capazes de “balizar um percurso, indicar um núcleo, caracterizar um setor, bem como estar isolados nas zonas identificadas” (PANERAI, 2006, p. 33).

Ao longo de sua história, a Vila Industrial Jundiaí teve diferentes pontos marcantes, que foram se alterando em razão dos processos de modificação no seu território. O primeiro marco do seu território foi a Estação Engenheiro Castilho (ilustração 13), construída antes mesmo da ocupação do bairro, em razão da sua importância para a dinâmica do bairro no momento em que foi construída (1951), por ser o local representativo da ferrovia e de todos os aspectos sociais e econômicos ligados a ela. Enquanto a estação ferroviária se estabeleceu como marco em razão da sua importância, o segundo marco da história do bairro, o Moinho Catarinense Ltda (ilustrações 66 e 67), se caracterizou pelo seu destaque físico na paisagem do local, por se tratar do primeiro edifício em altura da região, com cinco pavimentos, inaugurado no ano de 1963.

Ilustração 66 - O Moinho Catarinense Ltda ao fundo da Estação Engenheiro Castilho, em imagem de 1970



Fonte: Acervo do Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”

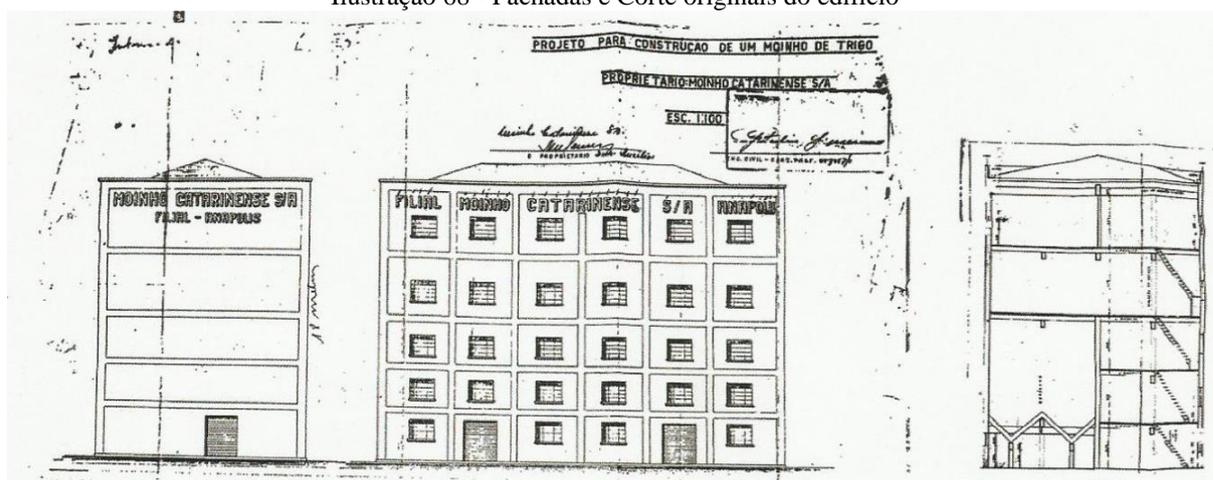
Ilustração 67 - O Moinho Catarinense Ltda em 2018



Fonte: Registro do Autor em Trabalho de Campo (2018)

Embora seja um edifício visualmente importante na paisagem, sua história é pouco conhecida pela maior parte da população. A empresa Moinho Catarinense Ltda foi fundada em 1951, constituída por um moinho de trigo, com capacidade para 7 toneladas por dia. Em razão do sucesso da empresa, em 1960 foi inaugurada uma filial em Dourados (MS), com o dobro de capacidade da sede. Em 1963, em uma nova expansão da empresa, foi inaugurada a unidade de Anápolis (GO), cidade escolhida, provavelmente, pela sua localização privilegiada no centro do Brasil, e que naquele momento já possuía conexões com os maiores centros urbanos do país, representando assim um ponto estratégico para a distribuição da produção. O moinho de trigo foi construído com cinco pavimentos (ilustração 68), na Vila Industrial Jundiáí, em um terreno bastante próximo da Estação Engenheiro Castilho, o que facilitava o escoamento da sua produção, que alcançava 50 toneladas por dia.

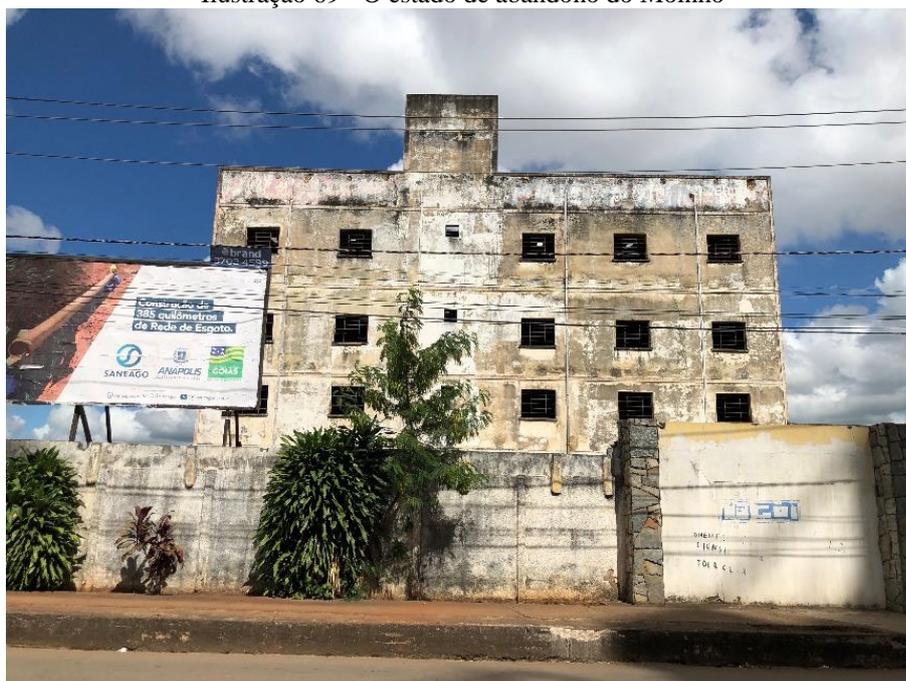
Ilustração 68 - Fachadas e Corte originais do edifício



Fonte: Carlos Assis *apud* CASTRO (2016)

No ano de 1969 houve uma reestruturação da empresa, que resultou no desmembramento das filiais, o que fez com que a filial de Anápolis se tornasse uma unidade autônoma. De acordo com Castro (2016, p. 12), com informações obtidas através de entrevista com o atual proprietário do edifício, a empresa que ele abrigava foi desativada nos anos 1970, após o encerramento das atividades da Estrada de Ferro Goyaz no perímetro urbano de Anápolis, que ocorreu em 1976. Nessa entrevista, o proprietário relata ter adquirido o edifício há mais de 40 anos, e que ele já se encontrava desativado e abandonado nessa época, sendo que o atual dono afirma que apenas não demoliu o prédio até o momento em razão do custo para demolição de uma obra daquele porte (ilustrações 69 e 70).

Ilustração 69 - O estado de abandono do Moinho



Fonte: Registro do Autor em Trabalho de Campo (2020)

Ilustração 70 - Deterioração do Edifício do Moinho



Fonte: MELO (2016, p. 75)

Embora não tenha sido realizada a demolição, de acordo com levantamento realizado por Castro (2016, p. 12), todas as paredes internas do edifício foram derrubadas, assim como a maior parte da cobertura, além de ter sido realizado um enfraquecimento das lajes, “para

evitar a marginalização do local e possivelmente também na tentativa de fazer o edifício ceder” (CASTRO, 2016, p. 12). Além disso, todas os acessos ao edifício – tanto da rua ao terreno, quanto do terreno ao interior da edificação – foram isolados com alvenaria (ilustração 71).

Ilustração 71 - Vedação em alvenaria nos acessos ao terreno do Moinho



Fonte: A esquerda, registro do Autor em Trabalho de Campo (2020); a direita, MELO (2016, p. 50)

Em outra entrevista realizada por Castro (2016), com o zelador do edifício, este “se recorda que a estrutura era ‘exagerada’, com paredes e armações das estruturas bem espessas” (CASTRO, 2016, p. 13). Conforme é possível se observar na ilustração 53, o Moinho é um exemplo claro de rugosidade no espaço urbano, uma vez que se trata de uma forma do passado, que não foi ocupada por um novo uso. Somado a isso, o edifício está localizado em um local bastante privilegiado, dentro de um terreno de grandes proporções, o qual está constante processo de especulação imobiliária, com seu valor sendo elevado em razão da valorização da região e com as mudanças daquele território, como por exemplo em razão da construção do *Genesis Office*, no terreno imediatamente a frente.

Por mais de cinco décadas o Moinho permaneceu como um ponto de destaque na paisagem, por ser o único edifício de grande altura nas proximidades de sua localização. Essa realidade começou a se alterar em 2018, com o lançamento do edifício *Genesis*, que tem sido caracterizado, desde a concepção do projeto, como um novo marco na paisagem do local, responsável por alterar completamente as estruturas existentes no bairro e ditar o caminho para o futuro daquela região.

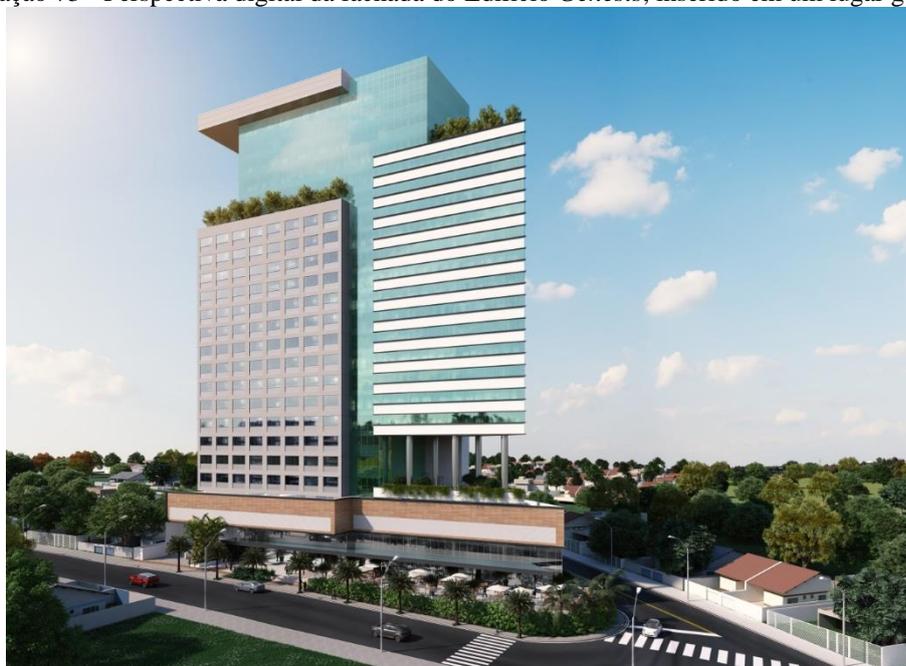
Ilustração 72 - Captura de tela em vídeo de lançamento do *Genesis*, mostrando-o sobre um globo terrestre



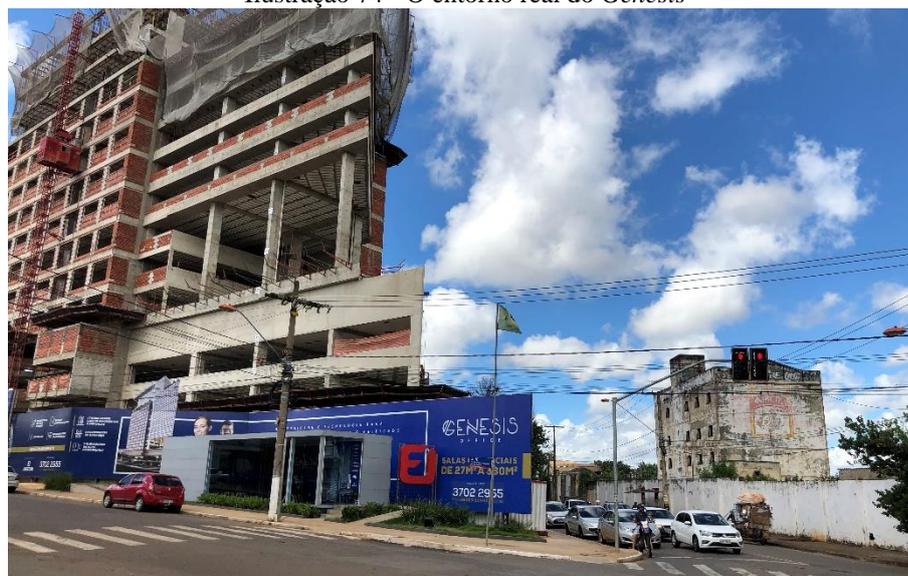
Fonte: SKYLINE INOVAÇÃO E PRODUÇÕES (2018)

A nova paisagem resultante da construção do *Genesis* estabelece um contraponto interessante na Vila Industrial Jundiaí. Enquanto a maior parte do seu território guarda em suas formas a história de ocupação e evolução do bairro, o novo empreendimento, de grande porte, ignora completamente essa paisagem, sendo idealizado para um lugar genérico, que não considera em nada o entorno em seu projeto, como pode ser observado nas imagens digitais do edifício, que sequer inserem o Moinho na perspectiva da visão principal do edifício (ilustração 73), embora este edifício alcance a mesma altura da “base” do novo prédio (ilustração 74).

Ilustração 73 - Perspectiva digital da fachada do Edifício *Genesis*, inserido em um lugar genérico



Fonte: ENGECOM

Ilustração 74 - O entorno real do *Genesis*

Fonte: Registro do Autor em Trabalho de Campo (2020)

Importante destacar que essa desconsideração do entorno não é acidental, pelo contrário, é uma parte importante do projeto, que não por acaso foi nomeado *Genesis*, que remete a começo, o que nos permite interpretar que esse é apenas o início de uma modificação daquele local, a partir de um planejamento amplo, voltado não apenas para esse empreendimento, mas sim como o princípio de um possível processo de alteração de todo o território da Vila Industrial Jundiaí, conforme afirmado no site oficial do empreendimento:

Estrategicamente localizado no encontro de duas importantes avenidas, a Juscelino Kubitschek e a Presidente Wilson, o terreno com mais 5.500m² foi escolhido para futuramente receber mais dois grandes projetos imobiliários da ENGECON. Ainda em fase de desenvolvimento, estes outros empreendimentos serão completamente independentes do Genesis Office, mas, com toda certeza, trarão mais conveniência, comodidade e principalmente valorização para a região que você escolheu para potencializar os seus negócios. (ENGECON, sem data).

Ilustração 75 - Passado, presente, e perspectiva de futuro para a Vila Industrial Jundiaí



Fonte: Registros do Autor em Trabalho de Campo (2020)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

“Eu realmente acredito na ideia de futuro” (tradução nossa). É essa frase da arquiteta Zaha Hadid (1950-2016), registrada por Pomfret (2008), que se inicia o texto dessa dissertação. Ao conhecer a obra dessa arquitetura de origem iraquiana, radicada no Reino Unido, essa frase foi um dos pontos que mais me marcou durante a confecção de um trabalho sobre sua trajetória de vida pessoal e profissional, ainda no primeiro ano da faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Desde então essa citação me provocou diversas reflexões a respeito da noção de futuro, inclusive nas questões relacionadas ao futuro das cidades, motivo pelo qual ela foi inserida como epígrafe desse trabalho.

A Vila Industrial Jundiaí é identificada na cidade de Anápolis pela imagem dos seus galpões industriais localizados na Avenida Juscelino Kubistchek, avenida esta que é um dos pontos de acesso da cidade, e tem seu início no partir do cruzamento da BR-153, que faz ligação com Goiânia, com a BR-060, que faz ligação com Brasília.

Essa avenida, que até hoje é uma das principais da cidade, teve um papel essencial na história do bairro, por ter sido construída junto com a estrada que ligou a cidade de Anápolis à nova Capital Federal, e impulsionou um grande fluxo migratório que alavancou o processo de ocupação desse local. Embora a Vila Industrial Jundiaí tenha suas origens, enquanto ideia, junto ao projeto do Bairro Jundiaí, no ano de 1943, e o seu loteamento seja aprovado em 1954, é somente a partir da construção da Avenida JK, em 1958, que ela vai ser efetivamente ocupada, tanto com a construção de residências, como de grandes galpões dedicados a atividades industriais e de armazenagem, espalhados em toda a sua extensão.

Apesar dessa presença em todo o bairro, é o conjunto de galpões da Avenida JK que se torna a imagem mais marcante do seu território, primeiro por ser o seu limite mais marcante, na divisa com o Bairro Jundiaí, mas também devido a importância dessa avenida para o contexto urbano da cidade de Anápolis como um todo.

Foi essa premissa, dos galpões como elemento mais marcante da paisagem da Vila Industrial Jundiaí, que indicou os primeiros caminhos para essa pesquisa. No entanto, o trabalho em campo, com o contato direto com o território em estudo, conduziu o trabalho para outros lugares. Foi a partir do caminhar pelo bairro, e também do andamento cada vez mais avançado das obras do Edifício *Genesis Office* que o foco da pesquisa se alterou, para uma observação mais profunda dos fenômenos de transformação do espaço pelos quais tem passado esse bairro.

Se no início dos trabalhos de campo, em fevereiro de 2019, os pontos mais marcantes da paisagem da Vila Industrial Jundiaí eram os galpões da Avenida JK e o Moinho

localizado no cruzamento dela com a Avenida Presidente Wilson, uma transformação em andamento no bairro modificou os olhares da pesquisa.

Àquela época, as obras do *Genesis Office* ainda estavam em seu estágio inicial, com a construção das fundações e dos primeiros pavimentos do edifício (ilustração 76), sendo o maior ponto de destaque daquele cruzamento, ainda, o Moinho, edifício que durante boa parte da história do bairro foi o elemento mais marcante de sua paisagem, não apenas pela sua altura (uma vez que existem no bairro edifícios residenciais com maior número de pavimentos), mas sim pela sua arquitetura, que reforçava a imagem industrial do bairro, sendo um elemento representativo de sua história.

Ilustração 76 - Estágio das Obras do *Genesis Office* em maio de 2019



Fonte: SKYLINE INOVAÇÃO E PRODUÇÕES (2019)

Entre fevereiro e novembro de 2019, o olhar da pesquisa mudou completamente, influenciado principalmente pelo andamento das obras do *Genesis Office*. Nesse decurso de prazo, o empreendimento ultrapassou a altura do Moinho e assumiu um grande papel de destaque naquele território (ilustração 77), influenciando sobremaneira o direcionamento da pesquisa, que deixou de ser voltada para a análise das transformações que emergiam em meio aos espaços de permanências, como as obras em alguns galpões isolados, para a observação de um fenômeno de transformação tão evidenciado no território que tem o potencial de mudar completamente a imagem do bairro.

Ilustração 77 - Estágio das obras do *Genesis Office* em novembro de 2019



Fonte: ENGECOM

Ao tratar sobre as relações entre passado e presente no espaço urbano, Carlos (2007), traz uma reflexão que pode ser percebida e transposta na realidade atual da Vila Industrial Jundiaí. De acordo com a autora,

A cidade, enquanto construção humana, é um produto histórico-social e nesta dimensão aparece como trabalho materializado, acumulado ao longo do processo histórico de uma série de gerações. Expressão e significação da vida humana, obra e produto, processo histórico cumulativo, **a cidade contém e revela ações passadas, ao mesmo tempo em que o futuro, que se constrói nas tramas do presente** – o que nos coloca diante da impossibilidade de pensar a cidade separada da sociedade e do momento histórico analisado. O momento atual revela continuidades e descontinuidades que se cominam como consequência das transformações na relação espaço/tempo urbanos traduzidas nos “lugares da metrópole” sob a forma de rupturas de ritmo, da realização desigual do poder, das relações entre classes diferenciadas, que se traduzem em movimentos de construção e transformação, lidas na morfologia urbana e passíveis de serem apreendidas na vida cotidiana (onde aparecem sob a forma de conflito). (CARLOS, 2007, p. 11, grifo nosso).

Considerando a cidade como objeto em constante construção, e que o território é o espaço usado e vivido, a construção da presente pesquisa se deu em movimento. Foi a partir da trajetória pela qual passa o bairro, no momento presente, que podemos perceber que o passado e o futuro da Vila Industrial Jundiaí se associam diretamente ao *Genesis*. O futuro, pelo próprio objetivo do empreendimento, de modificar a paisagem existente no bairro; o passado, por ser o elemento que poderá ser transformado, se efetivado esse propósito.

Enquanto a gênese do bairro está em diversos elementos do seu território, representada nos seus lugares de memória, de permanência, pelo patrimônio ambiental urbano ali existente, caracterizado em imagem pelos galpões industriais de silhueta tão marcante, e também pelo Moinho, o *Genesis* aparece como contraponto a essa origem, com a missão de ser um novo começo para aquela região, transformando para sempre a sua paisagem, conforme sua divulgação.

No tempo presente, as imagens mais fortes da Vila Industrial Jundiaí estão diretamente associadas à sua origem e a sua história industrial, apesar disso, a construção do *Genesis* ignora toda essa história, erguendo naquele terreno em edifício de arquitetura genérica, que poderia ser implantado em qualquer lugar do mundo, visto que desconsidera o seu entorno, e utiliza como diretriz para o seu projeto uma imagem comum de contemporaneidade, associada somente com a materialidade da edificação em aço e vidro e com as tecnologias presentes em seu interior.

Ao indagar, no início dessa pesquisa, em que medida as transformações ocorridas ao longo do tempo poderiam ser percebidas no território daquele bairro e identificadas na sua paisagem, tínhamos como hipótese de que essa relação entre transformação e permanência,

memória e novidade, poderia ser percebida lado a lado, em exemplos pontuais de alteração espalhados pelo território. Ao fim da pesquisa chegamos em um lugar totalmente diferente do imaginado inicialmente, onde uma grande transformação em curso, que pretende ser um novo começo para o bairro, é o ponto de maior destaque da Vila Industrial Jundiáí.

Uma vez que “a cidade contém e revela ações passadas, ao mesmo tempo em que o futuro” (CARLOS, 2007, p. 11), a paisagem atual da Vila Industrial Jundiáí é uma sobreposição dos diversos tempos de sua história, onde há espaço tanto para as rugosidades existentes em seu território, como formas do passado, como para a chegada do futuro, que sintetizamos na ilustração a seguir, onde o moinho, embora não seja o ponto mais marcante da paisagem, ainda se estabelece como elemento forte da paisagem, representando o passado, enquanto o *Genesis*, ao fundo, ilustra a possibilidade de futuro.

Ilustração 78 - Passado, presente e futuro da Vila Industrial Jundiáí



Fonte: Registro do autor em experiência de campo (2020)

Toda pesquisa acadêmica inicia-se de uma indagação, uma inquietação e até mesmo de uma curiosidade a respeito de algum tema ou questão. As indagações que iniciaram essa pesquisa eram essencialmente relacionadas ao passado da Vila Industrial Jundiáí, fundadas na hipótese de que, mesmo com diversas transformações, ele poderia ainda ser encontrado na

paisagem daquele local. Finalizado o trabalho, podemos perceber que, de fato, as reminiscências do passado ainda estão presentes no território da Vila Industrial Jundiáí, e são capazes de revelar a sua história.

Apesar de encontrada essa resposta para a principal proposta no início do trabalho, o desenrolar da pesquisa apresentou uma série de outras questões a respeito desse território, que podem se desenrolar em futuras pesquisas, principalmente relacionadas à construção do *Genesis*, e como (ou talvez a questão a ser feita seja “se”, ou “quando”) esse edifício, que se propõe a alterar a paisagem daquele local, alcançará seus objetivos.

Como, quando, ou se o *Gênesis* conseguirá ser indutor de um processo que resultará em uma sequência de transformações que altere o território da Vila Industrial Jundiáí como um todo, chegando ao ponto de apagar completamente a história de sua paisagem, somente no futuro isso poderá ser verificado, e depende de várias questões, do âmbito político (como por exemplo a atuação legislativa em relação a regulamentação e direcionamento da atuação imobiliária nas Áreas Especiais de Interesse Urbanístico, previstas no Plano Diretor, no qual essa região está inserida), social (no que diz respeito a relação que será estabelecida entre a população da cidade e esse novo empreendimento), econômico (dependente de fatores relacionados ao desenvolvimento da cidade e a perspectiva de investimentos e ganhos futuros), histórico (relativas à preservação do conjunto da Vila Industrial Jundiáí como patrimônio urbano da cidade de Anápolis), entre outros diversos, que esperamos que se desenrolem no futuro, a partir desse trabalho ainda incipiente sobre aquele espaço urbano.

Apesar de todo esse potencial futuro, o que pode se verificar, pelo olhar do presente, é que a paisagem da Vila Industrial Jundiáí é um misto entre os diversos tempos que estão sobrepostos na sua história e as expectativas de futuro existentes, ainda que com forças e proporções diferentes em diferentes trechos do seu território.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Deborah Santos de. **Companhia City além dos rios: os bairros-jardins na Zona Norte de São Paulo (1975-1992)**. In: Anais do XV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, Rio de Janeiro, 2018.

ALMEIDA, Reinaldo Magalhães. **‘Uma Cidade Industrial’ de Tony Garnier: repensando a gênese do urbanismo progressista, no centenário de sua publicação**. Revista de Morfologia Urbana, v. 5, n. 1, p. 15-26, jul 2017.

ANÁPOLIS. LEI COMPLEMENTAR Nº 349, DE 07 DE JULHO DE 2016. **Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo do Município de Anápolis**. Anápolis, GO, jul. 2016.

ANÁPOLIS, Prefeitura Municipal de. Núcleo Gestor do Plano Diretor Participativo de Anápolis. **Leitura do território. Leitura da cidade. Leitura da comunidade. Diretrizes e propostas**. Plano Diretor Participativo de Anápolis: 2005/2006.

BONDUKI, Nabil. **Os pioneiros da habitação social no Brasil**. Volume 1: Cem anos de construção de política pública no Brasil. 1. ed. São Paulo: Editora Unesp / Edições Sesc São Paulo, 2014.

BORGES, Humberto Crispim. **História de Anápolis**. Goiânia: Kelps, 2011.

BORJA Jordi; CASTELLS, Manuel. **As cidades como atores políticos**. Novos Estudos, CEBRAP, n. 45, p. 152-166, jul. 1996. Tradução de Omar Ribeiro Thomaz.

BERNARDES, Genilda D’Arc et al. **“Um pedacinho de outrora...”**: memória de trabalhadores da Vila Fabril em Anápolis, Goiás (1950-1970). Sociedade e Cultura, Goiânia, v. 18, n. 2, p. 149-162, jul./dez. 2015.

BRITO, Claudius. **Anápolis está entre as 100 cidades com maior PIB do Brasil**. Portal Contexto. 24 de dezembro de 2019. Disponível em: <https://portalcontexto.com/anapolis-e-a-65a-cidade-com-maior-pib-de-todo-o-pais-segundo-o-ibge/>. Acesso em abril de 2020.

CAUQUELIN, Anne. **A invenção da paisagem**. São Paulo: Martins Fontes, 2007. Tradução de Marcos Marcionilo.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: Labur Edições, 2007.

CARSALADE, Flavio de Lemos. **A pedra e o tempo: arquitetura como patrimônio cultural**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014.

CASTILHO, Denis. **Estado e Rede de Transportes em Goiás-Brasil (1889-1950)**. *Scripta Nova* – Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, vol. XVI, num. 418 (67), nov. 2012.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Patrimônio cultural: conceitos, políticas, instrumentos**. São Paulo: Annablume, Belo Horizonte: IEDS, 2009.

CASTRO, Gabriele Pereira de. **O novo CCI Anápolis: uma proposta para dois patrimônios esquecidos.** Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Goiás. Anápolis, 2016.

CASTRO, Joana Darc Bardella. **A industrialização e o ambiente: Vila Jaiara em foco – Anápolis/GO.** Revista de Economia da UEG, Anápolis, v. 7, n. 1, p. 102-119, jan./jun. 2011.

CASTRO, Joana Dar Bardella et al. **A industrialização e a dinâmica ambiental: o caso da Vila Industrial Jundiá – Anápolis/GO.** Revista de Economia da UEG, Anápolis, v. 4, n. 1, jan./jun. 2008.

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo.** São Paulo: Editora Perspectiva, 1992.

CORRÊA, Roberto Lobado. **O Espaço Urbano.** São Paulo: Editora Ática, 1995.

CORREIA, Telma de Barros. **A cidade-jardim: os conjuntos residenciais de fábricas (Brasil, 1918-1953).** Anais do Museu Paulista. São Paulo. N. Sér. v. 22. n. 1. p. 161-198. jan./jun. 2014.

ENGECOM. Construtora. Lançamentos. **Genesis Office.** Disponível em: <http://www.engecomconstrutora.com.br/imovel/genesis-office>. Acesso em abril de 2020.

FAISSOL, Speridião. **O problema do desenvolvimento agrícola do Sudeste do Planalto Central do Brasil.** Revista Brasileira de Geografia, Ano XIX, n. 1, p. 3- 66, jan./mar. 1957.

FÉRES, Luciana Rocha. **Paisagem Cultural e Paisagem Urbana Histórica: reflexões acerca dos conceitos e os desafios da gestão do Conjunto Moderno da Pampulha patrimônio cultural da humanidade.** Simpósio Científico – ICOMOS BRASIL, 2017. Disponível em: <https://even3storage.blob.core.windows.net/anais/60070.pdf>. Acesso em novembro de 2018.

FERREIRA, Haydée Jayme. **Anápolis, Sua Vida – Seu Povo.** Brasília: Senado Federal Centro Gráfico, 1981.

FREITAS, Rivalino Antônio de. **Anápolis – Passado e Presente.** Anápolis: Voga, 1995.

HARVEY, David. **A Justiça Social e a Cidade.** São Paulo: Editora Hucitec, 1980.

IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores sociais. **Estimativas da população residente com data de referência 1º de julho de 2019.** Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html?=&t=o-que-e>. Acesso em abril de 2019.

IPHAN. **Estabelece a chancela da Paisagem Cultural Brasileira.** Portaria N° 127, de 30 de abril de 2009. Diário Oficial da União – Seção 1, N° 83, terça feira, 5 de maio de 2009, p 17.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade.** 3. ed. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian/Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2004.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana.** Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed.

UFMG, 1999.

LEITÃO, Lucia; LACERDA, Norma. **O espaço na geografia e o espaço da arquitetura: reflexões epistemológicas.** Cadernos Metrôpole, vol. 18, n. 37, São Paulo, set./dez. 2016.

LUZ, Janes Socorro da. **A (re)produção do espaço de Anápolis/GO: a trajetória de uma cidade média entre duas metrópoles, 1970-2009.** Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2009.

_____. **A Especialização da Atividade Comercial Atacadista: o Setor Atacadista-Transportador Moderno de Anápolis.** Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Pós-Graduação em Geografia Urbana e Regional da Universidade de Brasília. Brasília, 2001.

_____. **As cidades médias e novas centralidades: a análise da formação de subcentros e eixos comerciais em Anápolis (GO).** In: Anais do Colóquio Nacional Henri Lefebvre: Produção e Reprodução do Espaço Urbano nas Cidades Brasileiras. 2013. Disponível em: <https://www.anais.ueg.br/index.php/sineep/article/view/6680>. Acesso em fevereiro de 2019.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade.** Lisboa: Edições 70 LDA, 1999. Tradução de Maria Cristina Tavares Afonso.

MACHADO, Hamilton. **Imagens do comércio anapolino no jornal “O Anápolis” (1930-1960): A construção da Manchester goiana.** Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Católica de Goiás. Goiânia, 2009.

MANSO, Celina Fernandes Almeida. **Goiânia: uma concepção urbana, moderna e contemporânea – um certo olhar.** Goiânia: Edição do Autor, 2001.

MARIA, Yanci Ladeira. **Paisagem: Cultura-Natureza em Perspectiva.** Uma abordagem trajetiva do conceito de paisagem. Tese (Doutorado em Ciências) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Física da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2016.

_____. **Paisagem: entre o sensível e o factual.** Uma abordagem a partir da geografia cultural. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2010.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana.** São Paulo: Editora Vozes, 2001.

MARX, Murilo. **Cidade no Brasil: terra de quem?.** São Paulo: Nobel/Editora da Universidade de São Paulo, 1991.

MELO, Suzana do Amaral. **Moinho das Artes: Intervenção no antigo moinho de Anápolis.** Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário de Anápolis. Anápolis, 2016.

MICHAELIS. **Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa.** 2018. Disponível em:

<https://michaelis.uol.com.br/>. Acesso em novembro de 2019.

PANERAI, Philippe. **Análise urbana**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006. Tradução de Francisco Leitão; revisão técnica de Sylvia Fischer.

POLONIAL, Juscelino. A ferrovia em Anápolis. In: **Anápolis nos tempos da ferrovia**. Anápolis: AEE, 1995.

_____. **Ensaio sobre a história de Anápolis**. Goiânia: Kelps, 2011.

POMFRET, James. **Zaha Hadid toys with nomadic architecture**. Reuters, mar. 2008. Disponível em: <https://www.reuters.com/article/us-hongkong-arts-hadid/zaha-hadid-toys-with-nomadic-architecture-idUSHKG6155020080313>. Acesso em abril de 2020.

PORTAL 6. **Fique por dentro de todas as dimensões do audacioso Genesis Office**. 11 de maio de 2018. Disponível em: <https://portal6.com.br/2018/05/11/fique-por-dentro-de-todas-as-dimensoes-do-audacioso-genesis-office-em-anapolis/>. Acesso em abril de 2020.

_____. **Ousado, Genesis Office quer mudar para sempre a paisagem urbana de Anápolis**. 7 de maio de 2018. Disponível em: <https://portal6.com.br/2018/05/07/ousado-genesis-office-quer-mudar-para-sempre-a-paisagem-urbana-de-anapolis/>. Acesso em abril de 2020.

RÉZIO, Tiago José Duarte. **A Tradição do novo: uma análise das transformações da Avenida Brasil na cidade de Anápolis (1960-2014)**. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais e Humanidades) – Programa de Pós Graduação em Ciências Sociais e Humanidades Territórios e Expressões Culturais no Cerrado da Universidade Estadual de Goiás. Anápolis, 2015.

ROCHA, Fernando Goulart; PIZZOLATTI, Roland Luiz. **Cidade: espaço de descontinuidades**. Revista Estudos Geográficos, Rio Claro: UNESP/Rio Claro, v. 3(2), p. 46-53, dezembro de 2005. Disponível em: <https://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/estgeo/article/view/238/194>. Acesso em janeiro de 2020.

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001. Tradução de Eduardo Brandão.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. **Preservação e restauro urbano: teoria e prática de intervenção em sítios industriais de interesse cultural**. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo – FAUUSP). São Paulo, 2009.

SALGADO, Ivone; PICCINATO JUNIOR, Dierceu. **Terra urbana: a relação das instituições religiosa e pública no controle do patrimônio fundiário original da cidade de Buritizal/SP**. Cadernos PROARQ. 18 (18): 237-258, 2012.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e tempo, razão e emoção**. 4ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

_____. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

_____. **Espaço e Sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1980.

SILVA, Júlia Bueno de Moraes. **O Interior e sua Importância no Projeto Centralizador do Brasil: Anápolis Anos 20-30**. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Letras da Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 1997.

SKYLINE INOVAÇÃO E PRODUÇÕES. **Apresentação Gênesis Office em Anápolis – Depoimento Luis Felipe Pina (Eng. Chefe Engecom)**. Youtube, 7 de maio de 2018a. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=jBrhJgD9wkY>. Acesso em fevereiro de 2020.

_____. **Genesis Office – Engecom | Vídeo Lançamento**. Youtube, 13 de setembro de 2018b. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=u7nyJpdYVqU>. Acesso em fevereiro de 2020.

_____. **Vídeo conceito Gênesis Office Engecom – Novo polo business em Anápolis**. Youtube, 27 de abril de 2018c. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=_Gz2ypHvOq4. Acesso em fevereiro de 2020.

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. **Território usado, rugosidades e patrimônio cultural: ensaio geográfico sobre o espaço banal**. Revista Latinoamericana e Caribenha de Geografia e Humanidades, vol. 2, n. 4, out. 2019.

SOUZA, Maria Claudia Pereira de. **O Capital Imobiliário e a Produção do Espaço Urbano: O caso da Companhia City**. Dissertação (Mestrado em Administração) – Programa de Pós-Graduação da Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas. São Paulo, 1988.

STANCHI, Roberto Pontes. **Modernidade, mas nem tanto: o caso da vila operária da Fábrica Confiança, Rio de Janeiro, séculos XIX e XX**. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) - Rio de Janeiro: Museu Nacional / UFRJ, 2008.

UNESCO. **Recomendações sobre a Paisagem Histórica Urbana**. 36ª Conferência Geral da UNESCO, 2011. Paris, 2011. Disponível em: http://psamlisboa.pt/wp-content/uploads/2014/03/UNESCO_RECOMENDACAO.pdf. Acesso em: nov/2018.

VALDERRAMA, Berna Valentina Bruit; OLIVEIRA, Melissa Ramos da Silva. **Novos usos e significados das vilas operárias da antiga fábrica Brasital**. Revista CPC (USP), São Paulo, v. 5, p. 53-75, 2007.

VENTURI, Robert; BROWN, Denise Scott; IZENOUR, Steven. **Aprendendo com Las Vegas**. São Paulo: Cosac & Naif, 2003. Tradução de Pedro Maia Soares.

Periódicos

ANNAPOLIS. Ano I, 12 de maio de 1935, Num. 7. Acervo do Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”.

ANNAPOLIS. Ano I, 30 de junho de 1935, Num. 14. Acervo do Museu Histórico de

Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”.

ANNAPOLIS. Ano I, 21 de julho de 1935, Num. 17. Acervo do Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”.

ANNAPOLIS. Ano I, 18 de agosto de 1935, Num. 21. Acervo do Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”.

ANNAPOLIS. Ano I, 25 de agosto de 1935. Num. 18. Acervo do Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”.

ANÁPOLIS. Ano VIII, 17 de janeiro de 1943, Num. 384. Acervo do Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”.

IMAGEM ATUAL. Anápolis, década de 1980. Acervo do Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”.