



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS
Campus de Ciências Socioeconômicas e Humanas

Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais e
Humanidades: Territórios e Expressões Culturais no Cerrado



ANA CAROLINE CAIXETA SILVA

DO EDIFÍCIO HISTÓRICO AO ESPAÇO URBANO:
Um estudo sobre a Estação Ferroviária no Centro Pioneiro de Anápolis-GO

Anápolis

2019

ANA CAROLINE CAIXETA SILVA

**DO EDIFÍCIO HISTÓRICO AO ESPAÇO URBANO:
Um estudo sobre a Estação Ferroviária no Centro Pioneiro de Anápolis-GO**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais e Humanidades: Territórios 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: Prof^a. Dra. Milena d'Ayala Valva

Anápolis

2019

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da UEG
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

SSI586e SILVA, Ana Caroline Caixeta
DO EDIFÍCIO HISTÓRICO AO ESPAÇO URBANO: Um estudo sobre
a Estação Ferroviária no Centro Pioneiro de Anápolis-GO / Ana
Caroline Caixeta SILVA; orientador Milena d'Ayala Valva. -- Anápolis,
2019.
174 p.

Dissertação (Mestrado - Programa de Pós-Graduação Mestrado
Acadêmico em Territórios e Expressões Culturais no Cerrado) --
Câmpus-Anápolis CSEH, Universidade Estadual de Goiás, 2019.

1. Centro. 2. Patrimônio. 3. Preservação. 4. Intervenção urbana. 5.
Anápolis-GO. I. Valva, Milena d'Ayala, orient. II. Título.

ANA CAROLINE CAIXETA SILVA

DO EDIFÍCIO HISTÓRICO AO ESPAÇO URBANO:

Um estudo sobre a Estação Ferroviária no Centro Pioneiro de Anápolis-GO

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais e Humanidades: Territórios 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: Prof^a. Dra. Milena d' Ayala Valva

Banca Examinadora

Prof.^a Dr.^a Milena d' Ayala Valva
Presidente / UEG-TECCER

Prof. Dr. Eliézer Cardoso de Oliveira
Membro interno / UEG-TECCER

Prof. Dr. Ricardo Trevisan
Membro externo / UNB

Prof. Dr. Fernando Antonio Oliveira Mello
Membro externo / UFG

Prof.^a Dr.^a Janes Socorro da Luz
Suplente / UEG-TECCER

Anápolis, _____ de _____ de 2019.

Dedico esta pesquisa à minha família e a todos aqueles que compartilharam comigo interesses e preocupações ao longo dessa caminhada, sobretudo, aos meus pais, os maiores incentivadores e exemplos de vida, meu porto-seguro.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por me guiar nessa caminhada e por tudo que ele tem feito em minha vida. Eu já pedi tanto e tantas bênçãos já me foram concedidas que hoje eu só quero dizer: MUITO OBRIGADA!

Agradeço a toda minha família e amigos, por terem tolerado meus humores e mau humores e suportado minhas ausências, sabendo da importância desse momento em minha vida. Em especial aos meus pais, porque sempre acreditaram em mim e não mediram esforços para que o meu, ou melhor, o nosso sonho pudesse se realizar; ao meu irmão, a quem quero ser grande exemplo; e ao João Batista, pelo amor e paciência.

Aos meus avós, pelo apoio, pelas orações e por todo amor que recebi nesses anos.

Ao tio Nivaldo e tia Cida que gentilmente abriram as portas da sua casa e me receberam com todo carinho e cuidado, me ajudando e me fortalecendo nos momentos de fraqueza.

À minha orientadora Milena d'Ayala Valva, por tamanha generosidade, compreensão e encorajamento ao longo de todo o processo. Obrigada pelas suas considerações que contribuíram para meu crescimento enquanto pesquisadora e pelas orientações, discussões e desconstruções que resultaram nessa pesquisa. Minha eterna gratidão e admiração!

Aos demais professores do Programa de Pós-graduação TECCER, em especial ao professor Ademir Luiz da Silva, pelo incentivo desde a graduação.

Aos meus colegas de turma, pelas trocas e pelo companheirismo. Sobretudo, as colegas Thalita, Bruna Alves e Bruna Marquezan, que colaboram seja com uma simples conversa, um desabafo ou a resolução de uma dúvida, e até com a companhia nas idas e vindas de Goiânia a Anápolis e nos trabalhos de campo.

À minha amiga e parceira Bruna Gonçalves, pela cumplicidade e apoio. Obrigada por ter sido tão presente apesar da distância. Grata por cada conversa e sentimento compartilhado. Agradeço também minha amiga Maria Carolina, pela parceria desde a faculdade e pelo suporte que me deu por tantas em Anápolis.

A cada pessoa que contribuiu para essa pesquisa com depoimentos, dados, documentos, imagens ou indicações, muito obrigada.

Agradecimentos também se devem à Universidade Estadual de Goiás pela oportunidade e auxílio financeiro, assim como à Comissão de Aperfeiçoamento de Pessoal do Nível Superior (CAPES) e à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Goiás (FAPEG).

Um edifício contemporâneo num lugar ou projeto existente é bem-sucedido na medida em que ele é capaz de melhorar o seu entorno e ao mesmo tempo revalorizar o meio no qual está inserido.

(Jean Nouvel)

RESUMO

Essa pesquisa contempla a temática das áreas centrais das cidades como o *locus* dinâmico e testemunha de várias épocas, inseridas em um cenário propício à desvalorização, descaracterização e perda de valor simbólico. O recorte espacial é o centro da cidade de Anápolis, cidade média goiana que apesar de ter uma história recente, apresenta uma dinâmica de transformações marcantes o que tem modificado profundamente sua paisagem e organização sócio espacial. Nesse processo se sobressai a substituição da arquitetura passadista por arquiteturas sem qualidade, desfamiliarizadas de seu contexto original, que vão da esterilidade estética à precariedade em termos de construtibilidade, fato que demonstra a necessidade de se pensar a respeito da preservação do patrimônio histórico cultural nesse contexto. A partir disso, a Estação Ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente”, patrimônio histórico anapolino, localizada no centro pioneiro da cidade, se torna ponto de destaque nessa discussão, visto a nítida importância para a cidade, tanto no campo histórico, simbólico e econômico. O ponto focal da análise aborda a situação crítica em que se encontrava esse edifício histórico e o processo de intervenção pelo qual vem passando, situado em um local que está em plena transformação, decorrente de uma luta pela preservação do edifício tombado, uma história recente onde os fatos ainda estão em andamento. O que se considera nesse processo de intervenção e no estudo que se fez de um bem tombado no centro da cidade não é o restauro em si, mas é a possibilidade de se compreender como as pessoas (população e gestores) enxergam a cidade, como as políticas públicas se relacionam ao debate preservacionista e como uma intervenção pontual em um edifício pode atuar e impactar tanto na área em que se insere, ampliando a escala de repercussão, quanto na postura da sociedade frente ao tema.

Palavras-chave: Centro; Patrimônio; Preservação; Intervenção urbana; Anápolis-GO.

ABSTRACT

This research contemplates the theme of the central areas of cities as the dynamic locus and witness of several times, inserted in a scenario conducive to devaluation, decharacterization and loss of symbolic value. The spatial clipping is the center of the city of Anápolis, a middle city in Goiás that, despite having a recent history, presents a dynamic of remarkable transformations that has deeply modified its landscape and socio-spatial organization. In this process, the substitution of the past architecture is highlighted by architectures without quality, unfamiliarized from its original context, ranging from aesthetic sterility to precariousness in terms of infrastructure, a fact that demonstrates the need to think about the preservation of historical cultural heritage in this context. From this, the "Prefeito José Fernandes Valente", name of the Railway Station, Anápolis' historical patrimony, located in the pioneering center of the city, becomes a point of prominence in this discussion, given the clear importance to the city, both in the historical, symbolic and economic field. The focal point of the analysis addresses the critical situation in which this historic building was located and the process of intervention it has been going through, located in a place that is in full transformation, due to a struggle for the preservation of the listed building, a recent history where the facts are still in progress. What is considered in this process of intervention and in the study that has been done of a well located in the center of the city is not the restoration itself, but it is the possibility of understanding how people (population and managers) see the city, as the public policies are related to the preservationist debate and how a punctual intervention in a building can act and impact both in the area in which it is inserted, broadening the repercussion scale, and in the attitude of society towards the theme.

Keywords: Downtown; Patrimony; Preservation; Urban intervention; Anápolis-GO.

LISTA DE FIGURAS E TABELAS

Figura 1	Mapa de inserção regional de Anápolis	46
Figura 2	Mapa do Centro Pioneiro de Anápolis-GO	52
Figura 3	Mapa do “deslocamento” do Centro de Anápolis-GO	54
Figura 4	Diagrama de vetores, Anápolis-GO	55
Figura 5	Principais equipamentos encontrados na Vila Jaiara, Anápolis	56
Figuras 6 a 8	Vila Jaiara	56
Figuras 9 a 11	Jundiaí	58
Figuras 12 a 15	Av. Brasil, Anápolis-GO	59
Figuras 16 e 17	Superlotação em horário comercial (Centro Pioneiro de Anápolis)	60
Figuras 18 e 19	Tráfego intenso em horário comercial (Centro Pioneiro de Anápolis)	60
Figuras 20 e 21	Esvaziamento a noite e aos finais de semana (Centro Pioneiro de Anápolis)	60
Figuras 22 a 24	Comerciante informais (Centro Pioneiro de Anápolis)	60
Figuras 25 e 26	Segregação (Centro Pioneiro de Anápolis)	61
Figura 27	Pessoas residentes no Centro Pioneiro de Anápolis	61
Figuras 28 a 33	Realidade da maioria das edificações históricas presentes no Centro Pioneiro de Anápolis-GO	63
Figura 34	Mapa de Bens Tombados em Anápolis-GO	65
Figuras 35 e 36	Situação da Estação Ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente” antes da intervenção	66
Figuras 37 e 38	Situação após o restauro e retirada de parte do terminal	66
Figura 39	Pelourinho (Salvador - BA)	81
Figura 40	Bairro do Recife (Recife - PE)	81
Figuras 41 a 43	Operação Urbana Porto Maravilha, Rio de Janeiro	83
Figuras 44 e 45	Pirâmide do Louvre, França	85
Figura 46	Plano estrutural para Antuérpia - Mapa Estratégico de definição de lugares e projetos táticos	87
Figura 47	Simulação de novos espaços para viver e trabalhar, utilizando áreas abandonadas	87
Figuras 48 e 49	Reportagem do Jornal Tribuna de Anápolis sobre os preparativos para o Centenário de Anápolis, 2006	90
Figura 50	Destruição do patrimônio	93
Figura 51	O significado não reconhecido de algumas praças	93
Figura 52	A importância de conservar o Centro	93
Figura 53	O descaso e a deterioração da Praça Bom Jesus e sua Fonte	93

Figura 54	O estado lamentável do Museu	93
Figura 55	O abandono de edificações antigas, especialmente a Estação Ferroviária	93
Figura 56	O tombamento por si só não é suficiente	93
Figura 57	Órgãos gestores do Patrimônio Histórico e Cultural de Anápolis..	95
Figura 58	Edifícios demonstrando que a cidade tão jovem já se tornou metrópole do estado	105
Figura 59	Terra fértil e promissora, processo de colheita mecanizado	105
Figura 60	Agropecuária como base da prosperidade do município	105
Figura 61	Mão-de-obra qualificada	106
Figura 62	Comércio efervescente	106
Figura 63	Seguindo os rumos do progresso são construídas escolas	106
Figura 64	Solenidades cívico-sociais em homenagem ao sexagenário de Anápolis	106
Figura 65	Brasão que representa a glória e tradição do povo	106
Figura 66	Solenidades públicas	106
Figura 67	Fonte sonora e luminosa	106
Figura 68	Faculdade UniEvangélica	107
Figura 69	Viaduto Nelson Mandela	107
Figura 70	DAIA	107
Figura 71	Base Aérea	107
Figura 72	Parque Ipiranga	107
Figura 73	Faculdade Anhanguera	107
Figura 74	Estádio Jonas Duarte	107
Figura 75	Cidade em crescimento	107
Figura 76	Vista aérea de Anápolis	107
Figura 77	Comemoração pela chegada da Ferrovia em Anápolis 1935	108
Figura 78	Comemoração pela retirada dos trilhos do Centro de Anápolis	108
Figura 79	Matéria do jornal Correio do Planalto: “Ferrovia: grande responsável pelo desenvolvimento”	109
Figura 80	Matéria do jornal O Anápolis: “Povo pede a transferência da Estação Ferroviária”	109
Figura 81	Matéria do jornal O Anápolis: “Em lastimável estado a estação ferroviária”	109
Figura 82	Matéria do jornal O Anápolis: “Estrada de Ferro Goyaz encontra-se em estado de coma”	109
Figura 83	“Dentro de breves dias teremos um novo e moderno ônibus em Anápolis”	109
Figura 84	“O benefício das estradas”	109
Figura 85	Matéria do jornal Correio do Planalto “Fim da novela: trilhos saem”	110

Figura 86	Convite para as comemorações da retirada dos trilhos do Centro da Cidade	110
Figura 87	Mapa de localização do prédio da Estação Ferroviária	112
Figura 88 e 89	Recortes de Jornais, Pedra Fundamental da Estação e Inauguração, respectivamente	113
Figura 90	Festa de Inauguração da Estação Ferroviária de Anápolis, 1935..	113
Figura 91	Croqui: Análise gráfica do processo compositivo da Estação Ferroviária	114
Figura 92	Elementos construtivos da Estação Ferroviária	115
Figura 93	Detalhe de ladrilho hidráulico no hall de embarque	116
Figura 94	Soleira decorada com as iniciais da “Estrada de Ferro Goyaz”	116
Figura 95	Detalhe de almofadas decoradas das portas	116
Figura 96	Planta original do prédio da Estação Ferroviária e sua setorização	116
Figura 97	Recorte de jornal com notícia do atentado	117
Figura 98	Trilhos danificados	117
Figura 99	Recorte de Jornal sobre a retirada dos trilhos, 1975	117
Figura 100	Processo de ocupação do entorno da Estação Ferroviária	119
Figura 101 e 102	Fotos antigas do Estação	119
Figura 103	Estação encoberta pelo terminal	119
Figura 104	Estação após a retirada do terminal.....	119
Figura 105	Estação enclausurada pelo Terminal Urbano de Anápolis, vista externa, 2008	120
Figura 106	Vista da Estação de dentro do Terminal, 2008	120
Figura 107	Vista da Praça Americano do Brasil em direção a Estação, 2008..	120
Figura 108	Estação em meio ao Terminal Urbano, dividindo espaço com os camelôs e encoberta pela vegetação, 2008	120
Figura 109 a 111	Estação enclausurada pelo Terminal Urbano de Anápolis, vista interna	120
Figura 112	Alterações na Estação Ferroviária. Composição gráfica e edição feita pela autora	121
Figura 113 e 114	Situação de abandono em que a Estação se encontrava	122
Figura 115	Grades metálicas instaladas sobre os vãos de janela	122
Figura 116	Infiltração na cobertura	122
Figura 117	Embasamentos de parede atacado por umidade ascendente	122
Figura 118	Forro de estuque deteriorado por umidade fruto de infiltração	122
Figura 119	Forro do hall de embarque deteriorado por infiltração	122
Figura 120	Forro em madeira deteriorado por infiltração	122
Figura 121	Instalações hidráulicas nocivas e improvisadas	122
Figura 122	Acréscimo executado indevidamente	122
Figura 123	Instalação de torneira de maneira inadequada	122

Figura 124	Danos aos revestimentos causado por infiltração	122
Figura 125	Galpões Pina, em frente a eles passava os trilhos da Estrada de Ferro	124
Figura 126	Entorno e paisagem em que se insere a Estação Ferroviária	125
Figura 127	Reportagem do Jornal O Popular demonstrando a insatisfação de arquitetos quanto aos fatos ligadas a Estação	127
Figura 128	Reportagem do Jornal Folha do Estado, de 03 de maio de 2001, onde o Projeto de “Restauro” do Centro Histórico de Anápolis é apresentado	128
Figuras 129 e 130	Reportagem do Jornal Contexto de 2007 em que a situação da Estação é discutida e a proposta do Centro Cultural é apresentada	129
Figuras 131	Perspectiva da proposta do Centro Cultural e Histórico de Anápolis	130
Figuras 132	Planta da proposta de revitalização da Praça Americano do Brasil	130
Figuras 133 e 134	Algumas das pranchas usadas por Jairo Alves Leite para expor o projeto do Centro Cultural e Histórico de Anápolis	131
Figura 135	Reportagem do Jornal O Anápolis, 2008, “transporte coletivo não é brinquedo”	136
Figura 136	Reportagem do Jornal Contexto, 2009, “demolição ameaça o sistema”	136
Figura 137	Reportagem do Jornal Folha 670, 2013, em que a demolição de uma ala do terminal é tida como grave ameaça e afirma-se que a frente do prédio não está obstruída	136
Figura 138	Estação Ferroviária em meio ao Terminal Urbano	137
Figura 139 e 140	Reportagens do Jornal Folha 670, 2013, onde destaca-se os benefícios e qualidades da TCA	138
Figuras 141	Proposta de revitalização parcial da Praça Americano do Brasil (espaço do terminal 2) elaborada pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente	139
Figuras 142 e 143	Obras para retirada do Terminal 2, 2015.....	141
Figura 144	Jornal Contexto, 2016, informando a retirada dos ambulantes da entrada do terminal	141
Figura 145	Instalação elétrica da Estação se dava através do Terminal Urbano	146
Figura 146	Uso de banheiros químicos para permitir a realização de evento na Estação após a finalização das obras de restauro	146
Figuras 147 a 153	Obras de restauro do prédio da Estação	147
Figuras 154 e 155	Planta da Estação antes do restauro e Planta As Built.....	149
Figuras 156 a 158	Estação Ferroviária de Anápolis após as obras, 2017	149
Figura 159	Janela da Estação danificada por vândalos	150
Figura 160	Pichação no edifício da Estação	150

Figuras 161 a 164	Eventos que a Estação já abrigou, por completo ou em partes, como é o caso do 4º Evoéta, em que o edifício foi utilizado para o encenramento	150
Figura 165	Café da manhã com ex ferroviários, ocorrido na Estação	151
Figura 166 e 167	Exposição na Estação	151
Figura 168	Oficina que aconteceu na Estação, parte da 26º Mostra de Teatro de Anápolis	151
Figura 169 e 170	Exposição “Anápolis Focalizada por Francisco Garcez” sendo visitada	151
Figuras 171e 173	“Arraiá Trem Bão”	151
Figuras 174	Planta de locação da intervenção	152
Figuras 175	Planta baixa sanitários	152
Figuras 176 a 178	Local de implantação dos sanitários e a confusão das instalações hidráulicas provenientes do terminal	153
Figuras 179 e 180	Obras dos sanitários em andamento	153
Figuras 181 a 183	Projeto de revitalização das entradas do terminal	153
Figuras 184 a 185	Construção das calçadas	154
Figura 186	Construção da garagem administrativa	154
Figura 187	Instalação de padrão de energia para Estação	154
Figuras 188:	Área posterior da Estação, onde se pretendia criar o painel histórico	154
Figuras 189 e 190	Obras de construção da muro escondendo os medidores de energia	154
Figuras 191	Retirada da vegetação existente para dar espaço ao painel histórico	154
Figura 192	Garagem administrativa e sanitarios prontos	154
Figuras 193	Proposta de Painel Histórico para a Estação sobre a ferrovia em Anápolis	154
Figuras 194 e 195	Painel Histórico em execução	155
Figura 196	Floral do Hall finalizado	155
Figuras 197 a 199	Proposta do Café Museu imigrantes e ferroviários	155
Figura 200	Projeto de Reestruturação da Praça Americano do Brasil elaborada pela CMTT em 2015	156
Figura 201 e 202	Opinião dos entrevistados sobre a intervenção na Estação Ferroviária	157
Figura 203	Opinião dos entrevistados com relação a mudança da paisagem do Centro com a retirada do terminal	158
Tabela 1	Usos e ocupações da estação	117

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACIA	Associação Comercial e Industrial de Anápolis
AGEPEL	Agência Goiana de Cultura Pedro Ludovico Teixeira do Estado de Goiás
ART.	Artigo
CANG	Colônia Agrícola Nacional de Goiás
CAPES	Comissão de Aperfeiçoamento de Pessoal do Nível Superior
CDL	Câmara de Dirigentes Lojistas
CMTT	Companhia Municipal de Trânsito e Transporte
CNRC	Centro Nacional de Referência Cultural
COMCIDADE	Conselho Municipal da Cidade de Anápolis
COMPHICA	Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural de Anápolis
CPC	Código de Processo Civil
DAIA	Distrito Agroindustrial de Anápolis
FAPEG	Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Goiás
FDD	Fundo de Defesa de Direitos Difusos
FNPM	Fundação Nacional Pró-Memória
FUNARTE	Fundação Nacional de Artes
IAB	Instituto dos Arquitetos do Brasil
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias
IML	Instituto Médico Legal
INRC	Inventário Nacional de Referências Culturais
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
LAPIG	Laboratório de Processamento de Imagens e Geoprocessamento
LTDA	Limitada
MJ	Ministério da Justiça
MP	Ministério Público
NGPPD	Núcleo Gestor de Planejamento Urbano de Controle do Plano Diretor
NP UAE	Núcleo de Projetos Urbanos, Arquitetura e Engenharia
PDP	Plano Diretor Participativo

PIB	Produto Interno Bruto
PMDB	Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PMR	Pessoa com Mobilidade Reduzida
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PP	Partido Progressista
PPP	Parcerias Público-Privadas
PPS	Partido Popular Socialista
PROANA	Programa do Crescimento de Anápolis
PSD	Partido Social Democrático
PT	Partido dos Trabalhadores
REGIC	Regiões de Influência das Cidades
SEMUC	Secretaria Municipal de Cultura
SENACON	Secretaria Nacional do Consumidor
SENAI	Serviço Nacional da Aprendizagem Industrial
SESI	Serviço Social da Indústria
SIEG	Sistema Estadual de Geoinformação de Goiás
SPHAN	Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
TAC	Termo de Ajustamento de Conduta
TCA	Transportes Coletivos de Anápolis
TJ	Tribunal de Justiça do Estado de Goiás
UEG	Universidade Estadual de Goiás
UFG	Universidade Federal de Goiás

SUMÁRIO

CONSIDERAÇÕES INICIAIS	16
1. O CENTRO DAS CIDADES: ENTRE PERMANÊNCIAS E TRANSFORMAÇÕES.....	26
1.1. CONFIGURAÇÕES E RECONFIGURAÇÕES DO CENTRO DAS CIDADES	27
1.2. DIFERENTES ESCALAS, DIFERENTES APONTAMENTOS	35
1.2.1. Sobre cidades médias	36
1.2.2. O cenário dos centros no contexto das cidades médias	39
1.3. O CENTRO DE UMA CIDADE MÉDIA GOIANA: ANÁPOLIS	43
1.3.1. Anápolis: de entreposto comercial à condição de cidade média	45
1.3.2. Um olhar sobre o Centro Pioneiro de Anápolis	51
2. INTERVENÇÕES URBANAS NO CONTEXTO DA PRESERVAÇÃO HISTÓRICO-CULTURAL DO CENTRO DAS CIDADES	69
2.1. IMPASSES E PERSPECTIVAS NO CAMPO DA PRESERVAÇÃO.....	70
2.2. PARA ALÉM DA TEORIA, A PRÁTICA	79
2.3. ANÁPOLIS E SEU LUGAR NO DEBATE URBANÍSTICO E PRESERVACIONISTA	90
3. A INTERVENÇÃO NA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA “PREFEITO JOSÉ FERNANDES VALENTE” E SEU ENTORNO	102
3.1. A DINÂMICA DE RENOVAÇÃO CONSTANTE EM ANÁPOLIS VISTA ATRAVÉS DE AUDIOVISUAIS, FOTOGRAFIAS E REPORTAGENS.....	103
3.1.1. Um patrimônio anapolino vítima da renovação do espaço e do descaso.....	111
3.2. A DISPUTA PELO BEM PÚBLICO E A LUTA PELA PRESERVAÇÃO DE UM BEM TOMBADO	126
3.3. A DESORDEM DO PROCESSO: DA INTERVENÇÃO ÀS SUAS REPERCUSSÕES.....	142
CONSIDERAÇÕES FINAIS	159
REFERÊNCIAS	164

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O espaço urbano, resultado de um processo complexo operado ao longo de muitos anos, não deve ser apreendido como algo inerte e acabado, pelo contrário, para entendê-lo é importante que suas dinâmicas sejam consideradas, haja vista que, está em constante mutação. Nesse campo, a análise, para além das suas características físicas, precisa pautar-se no entendimento de que ele é fruto da ação humana, assim como suporte para essa; e de que as dinâmicas impostas à cidade podem atribuir novos valores e significados aos lugares, criando novas áreas e fazendo com que essas se sobressaiam a outras que parecem se tornar obsoletas e/ou abandonadas.

O Centro urbano, entendido como o *locus* onde a cidade se originou e, conseqüentemente, espaço de considerável representatividade, se destaca por possuir uma grande carga simbólica e cultural, além de referências e marcos da história de uma sociedade, e também por ser um lugar de modificação. A ideia de intervenção está presente nas áreas mais consolidadas, sendo comum a várias cidades ao redor do mundo. Muitas ações procuram reforçar a imagem de um passado em evidência, mas, em alguns casos, o que se vê é a renovação que desconsidera ou não valoriza as permanências carregadas de valor histórico cultural. Essas ações, positivas ou não, atingem desde as pequenas cidades às metrópoles, com diferentes intensidades. Nas cidades médias, por exemplo, encontramos um cenário um pouco mais ameno se comparado às metrópoles, ainda que com elementos em comum.

Muitas metrópoles apresentam uma área central degradada onde se verifica um abandono da região, principalmente no que se diz a moradia, em favor de novas áreas emergentes. Além disso, é comum verificar nesses locais a diminuição no valor de mercado. No entanto, para entender esse processo Villaça (2001) alerta que não é a deterioração que desencadeia o desinteresse pelo centro, pelo contrário, é a falta de interesse por ele e, conseqüentemente, o abandono, que provoca a desvalorização da área e sua depreciação econômica.

Sem dúvida nas metrópoles esse cenário é mais intenso e acompanhado de uma modificação substancial na paisagem, além de que, pelas distâncias existentes e os novos centros criados, essa área deixa de ser essencial para as atividades cotidianas. Por outro lado, nas cidades médias há uma proximidade maior e ainda há uma significativa dependência do centro.

Diante disso, a presente pesquisa surgiu do anseio de compreender o espaço urbano, especialmente as áreas centrais da cidade, tendo como ponto de partida a análise de uma

intervenção em um edifício de interesse histórico como uma possibilidade de compreender as dinâmicas urbanas em uma parte tão significativa da cidade. Partiu-se da observação de que muitas operações urbanas atualmente, principalmente nas áreas consolidadas e de grande carga histórica, partem de uma ação pontual, objetivando repercutir e desencadear melhorias em escala ampliada, ou mesmo para a cidade inteira.

Vale lembrar que durante certo período, as áreas centrais foram deixadas de lado pelos planejadores e gestores, dando lugar as políticas expansionistas, por exemplo. No entanto, Oliveira (2010) aponta que, nas últimas décadas houve uma retomada do valor dessas áreas, que mesmo tendo sido, por diversos motivos, abandonadas, mal aproveitadas e descaracterizadas não perderam a carga simbólica.

Desse modo, a pesquisa procura compreender as dinâmicas urbanas e a consequente reestruturação das áreas centrais citadinas, entendendo que são nessas que se concentram a maior parte da herança patrimonial de uma sociedade.

Anápolis, cidade média goiana, de considerável importância na rede urbana, com uma população estimada em 381.970 habitantes, segundo o IBGE 2018, foi eleita como base do nosso estudo. Em particular, porque mesmo relativamente jovem (111 de emancipação), se inseriu em um cenário propício a perdas de elementos emblemáticos devido às mudanças das quais vem sendo alvo, essas que dizem respeito à paisagem, à economia e à organização sócio espacial.

Nesse sentido, o seu Centro Pioneiro¹ revela e reflete muito acerca dos acontecimentos e modificações pelas quais Anápolis vem passando. Nele, nota-se uma grande renovação da imagem urbana através de inserção de novas arquiteturas, demolição de edifícios de interesse histórico para dar vazão ao grande fluxo de automóveis, vitalidade econômica, além de um considerável descuido com os seus marcos históricos, mesmo aqueles protegidos pela lei do tombamento. Um exemplo disso é a Estação Ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente”, patrimônio oficial anapolino que alcançou um estado de deterioração preocupante e que foi recuperado recentemente, a partir de um longo e conturbado processo judicial, ainda em curso.

¹ Com base nas ideias de Vargas e Castilho (2015), observamos que os centros das cidades se alteram diante da expansão urbana, seja ela planejada ou não, e com isso a noção de *locus* dinâmico se fragmenta, principalmente com o surgimento de novos subcentros. Frente a esse cenário é notório as diversas adjetivações dadas a essa área da cidade: centro histórico, tradicional, pioneiro, de negócios, comercial, de mercado, econômico, ou apenas centro. Diante disso, será utilizado ao longo desse trabalho a expressão Centro Pioneiro para nos referir ao núcleo embrionário de Anápolis e onde se desenvolveu nos primeiros anos de sua existência, assim como define o seu Plano Diretor atualizado em 2016.

A Estação foi tombada pelo município no ano de 1991, no entanto, desde então sofreu com ações que a descaracterizou e impediu sua visualização, em grande parte devido a construção e ampliação do terminal urbano da cidade ao seu redor, caracterizado por um edifício de grandes dimensões, sem qualidades arquitetônicas e espaciais, que gera um fluxo intenso em uma área de acessos confusos e problemáticos, reunindo um número expressivo de usuários, ambulantes e transeuntes cotidianamente.

Além disso, o prédio histórico está conectado à Praça Americano do Brasil, espaço público importante para a cidade, especialmente pela representatividade e pelo lugar privilegiado que ocupa na convergência de ruas de fluxo intenso, com um comércio variado e ativo. Na Praça do Avião, como é conhecida, nota-se a presença de diferentes grupos e atividades. Nela há locais destinados à lanches, descanso e cultura, abrigando um edifício que comporta a biblioteca municipal e uma importante galeria de arte gerenciada pela Secretaria de Cultura, bem como quiosque e vendedores ambulantes; além disso é ocupada por moradores idosos da cidade, que aproveitam de possibilidades de lazer e encontros, e, também, usuários de drogas e pessoas em situação de rua. Potencialidades, vivacidade e desigualdades convivem em um mesmo lugar pujante durante a rotina diária.

As intervenções ocorridas no entorno imediato do edifício da Estação é um caso que envolveu concessões públicas, irregularidades, falta de cumprimento da legislação e omissão. A partir dessas intervenções é possível levantar questionamentos pertinentes à sociedade e à postura anapolina relacionada a seu espaço urbano, suas ações preservacionistas e/ou a falta delas. Isso provocou inquietações e interesses de analisar qual a ressonância dessas intervenções em curso no edifício ferroviário no Centro da cidade, considerando o sistema de relações sociais, econômicas, políticas e culturais que dominam a urbe.

Pensando nisso, coloca-se em debate questões pertinentes, tanto em relação ao processo de modernização e urbanização quanto ao cenário das cidades contemporâneas, que são as transformações da área central e o decréscimo de hegemonia desta frente às novas realidades estabelecidas. Tais demandas direcionaram ao interesse de saber em que medida os processos de renovação em Anápolis reconfiguram o seu Centro e apagam vestígios, resultando em um processo continuado de ressignificação e substituição de valores.

Para esse estudo foi necessário levantar a existência de políticas públicas referentes ao patrimônio histórico, às especificidades urbanísticas da área central, assim como programas e projetos para essas questões em Anápolis.

Frente a tais prerrogativas, discutir assuntos relacionadas ao Centro Pioneiro de Anápolis, mais especificamente, à Estação Ferroviária, ponto de destaque em sua paisagem,

não se justifica apenas pelas disputas e debates ocorridos recentemente e que ainda estão em curso no processo de restauração do prédio e modificações no entorno, mas, também, pelo fato do edifício ser um marco para o município, advento da modernidade e símbolo daquilo que contribuiu, em grande parcela, para o seu crescimento e desenvolvimento, visto que a linha férrea em Goiás, segundo Silva (2010), foi responsável por despertar o estado de uma era de isolamento onde o avanço das frentes pioneiras representou também, para alguns, o deslocamento do progresso. Hoje, lugar de memória, capaz de representar a história da cidade e a identidade local, funcionando como negociadora entre o passado e o presente, renovando laços com aqueles que vivenciaram o momento de sua chegada e possibilitando criar outros com a população jovem nesse reconhecimento de seu passado.

Dessa forma, tendo a conjuntura da Estação Ferroviária como estudo de caso, um dos principais nortes desse trabalho é a inquietação de apreender em que medida a intervenção em um patrimônio histórico pode repercutir na melhoria do espaço urbano e desencadear um processo de valorização e transformação em escala mais ampliada. A análise de uma ação pontual em um edifício de importância histórica e cultural, portanto não poderá ser feita somente a partir de conceitos relativos ao patrimônio e ao restauro, mas, acima de tudo, deverá ser lançado um olhar também sobre o espaço urbano.

É importante destacar que, para uma compreensão mais ampla acerca da complexidade que envolve a temática urbana preservacionista, buscou-se uma abordagem interdisciplinar, onde discussões arquitetônicas e urbanísticas se uniram às questões geográficas e históricas.

Além disso, tratar de um elemento histórico, como um edifício tombado, requer entender o que esse representa para o contexto em que se insere. Portanto, versar sobre a cidade a partir do patrimônio implica em uma avaliação da relação entre história, memória e preservação.

Memória – coletiva e social – e história estão longe de ser sinônimos apesar de ambas evocarem o pretérito. Conforme Halbwachs (1990), memória pode ser compreendida como reminiscências do passado que afloram no presente, uma corrente de pensamento contínuo, não artificial e que não ultrapassa os limites de um grupo, podendo existir tantas memórias coletivas quanto grupos que as sustentam. Mas ainda que seja construída em comunidade, é sempre um serviço do sujeito, além disso a memória coletiva é um elemento formador da identidade social. Por outro lado, a história se coloca acima dos grupos, adquirindo uma vocação para o universal, uma vez que pertence a todos e a ninguém, sendo construída com base em recortes temporais e divisões artificiais. Para o autor, a memória acaba quando

não é mais suportada por um conjunto de pessoas e a história começa justamente quando essa termina.

Na compreensão de Nora,

A memória é vida, sempre carregada por grupos vivos e, nesse sentido, ela está em permanente evolução, aberta à dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações sucessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações, susceptível de longas latências e de repentinas revitalizações. (NORA, 1993, p. 9)

Baseando-se nesses autores, a memória se porta como um elo entre passado e presente e não se preocupa com detalhes, enquanto a história é uma operação intelectual que demanda análise e discurso crítico.

Os lugares de memória, na expressão de Pierre Nora, surgem da importância que objetos e espaços adquirem como elementos constituídos de memória, uma vez que essa se enraíza no concreto, nos gestos e nos objetos. Segundo Nora (1993), esses, para além da materialidade, também precisam de uma acepção simbólica e funcional, de modo a alicerçar as memórias coletivas e serem expressos e revelados por ela. Partindo dessa compreensão do autor (1993, p.13), preservar o que ele chama de lugares de memória é torná-los ponto de referência como “marcos testemunhas de uma outra era, das ilusões de eternidade”, uma vez que esses surgem e vivem da ideia de que não há memória espontânea, precisando criar meios de destacá-la.

Castriota (2009), com base em Dolores Hayden (1995), afirma que

[...] os lugares podem despertar memórias naqueles que, membros da comunidade, compartilham de um passado comum, enquanto, ao mesmo tempo, podem representar passados também para “forasteiros” que estejam interessados em conhecer sobre eles no presente. [...] Assim, uma estratégia adequada para se promover a chamada “história pública urbana” seria certamente explorar não só a “memória social”, mas também a “memória do lugar”, que aparece assim como uma ideia poderosa para se ligar os campos da preservação do ambiente construído, da história pública e da memória social. (CASTRIOTA, 2009, p. 125)

Dessa forma, pensar um registro histórico cultural – seja um patrimônio oficial ou não – é essencial, principalmente quando se entende que esse pode servir de apoio a memória coletiva, a qual requer meios concretos para existir e não é espontânea. Para além de arquivos, museus ou celebrações, a arquitetura adquire esse potencial podendo ser considerada como um lugar de memória. Ela “[...] supera seu tempo, sua condicionalidade primeira, de bem utilitário, para assumir uma dimensão pública, imersa na paisagem vivida cotidianamente e no espaço de referência das pessoas” (CARSALADE, 2014, p. 115), e tratar de arquitetura é reconhecer que esta não se dissocia do lugar em que está inserida.

Como frisam Lucca e Pimenta, essa arquitetura, ou o conjunto dela materializada na paisagem, que

[...] permanece diante das transformações da sociedade é, portanto, cenário de memórias, coletivas ou individuais, e da identidade que ainda vive, uma vez que possibilita à vida cotidiana o contato permanente com as lembranças e registros dos diferentes períodos do processo de produção da cidade. (LUCCA e PIMENTA, 2015, p. 269)

Porém, ainda assim esses registros vêm sofrendo perdas irreparáveis. Sabendo disso, a preservação desses pode ser reconhecida como algo primordial. Nessa perspectiva, cabe evidenciar que essa temática das intervenções preservacionistas se firmou como campo de conhecimento somente após o século XIX, se caracterizando pelo processo de amadurecimento tanto da teoria quanto da prática, inicialmente com ações vinculadas à tentativa de afirmação da identidade nacional. Mas, somente no século XX se materializou em legislações e atitudes mais abrangentes. Uma trajetória que está além do reconhecimento de bens e criação de práticas de salvaguarda, uma vez que o próprio conceito de patrimônio foi se alterando e se ampliando ao longo dos anos, deixando de lado a restrição e adquirindo o caráter de diversidade.

Nesse sentido, se observa que o centro sempre foi alvo dessas intervenções, justamente pelo papel simbólico e funcional que detém. Mas, a partir dos anos 1990, como aponta Sanchez (2010), passou a prevalecer os mega projetos, movidos por interesses baseados na lucratividade, no *marketing* e na promoção dos lugares a um mercado internacional, seja cultural, turístico ou econômico. Um urbanismo que se tornou estratégico, onde as Parcerias Público-Privadas (PPPs) aparecem com mais força e a participação popular muitas vezes apenas como *slogan*, e o patrimônio passou a ser utilizado como moeda. Cenário que parece não atingir Anápolis, a partir de onde firmamos a hipótese de que nela a atuação no campo da preservação é inconsciente tanto do contexto de ações ao redor do mundo quanto da dimensão que poderia tomar.

Portanto, contradizendo essas grandes intervenções, atualmente, debates vêm considerando que condutas pontuais – que pensam a urbe por partes – conectadas por um projeto maior de cidade, podem apresentar resultados mais significativos, uma vez que se atentam para o local em que se inserem e para a população que faz parte dele, acreditando que, com pequenas mudanças é possível alcançar resultados em escalas maiores. Essa postura, que vê potencial em mínimas ações, recebe diferentes designações pelos autores e arquitetos e urbanistas que tratam do tema ainda que com princípios parecidos: *acupuntura urbana* para Jaime Lerner, *renovatio urbs* e cidade porosa para Bernardo Secchi e *metástase positiva* como proposto por Oriol Bohigas para Barcelona.

Nesse desenvolvimento gradativo de ampliação conceitual e prática, apesar de vários projetos se destacarem pelos bons resultados, como é o caso emblemático do projeto para Barcelona (década de 1970), muitos outros estão longe de obter tamanhos benefícios. Dado que falta interesse por parte da gestão, envolvimento e reconhecimento de que a população também é importante nesse processo, educação patrimonial, conhecimento da evolução teórica e, principalmente, tomar partido da integração entre a temática preservacionista e o planejamento, aproveitando todo o potencial que possuem.

Nota-se a predominância de um “copia e cola” das referências existentes, resultando, portanto, em ações desconectadas da área em que se inserem e do entorno, sem consideração para com as diversas recomendações e legislações existentes, ou ainda, totalmente descontextualizadas da evolução do campo disciplinar. Assim sendo, aspiramos também apurar em até que ponto as ações urbanísticas atuais, que consideram muitas vezes a cidade por partes, são conscientes de um processo integrado capaz de modificar e conferir melhorias para a cidade e seu território.

Em especial, porque, como salienta Kuhl (2019), os bens culturais deveriam estar presentes nas políticas e práticas socioculturais, bem como serem inseridos na dinâmica econômica contemporânea, como componentes de um projeto de cidade, uma vez que fazem parte do nosso cotidiano. “Não dá para ignorar nem as questões econômicas, sociais, políticas ligadas ao Patrimônio Histórico, e nem negar que existe também um aspecto cultural envolvido, um aspecto cultural extremamente relevante, que é parte estruturante das identidades coletivas” (2019, p. 41). É necessário, portanto, que não limitemos nosso raciocínio acerca da preservação devido a limitação dos instrumentos normativos.

Assim, para a elaboração deste trabalho foi primordial unir teoria e prática, na medida em que a exploração teórica e bibliográfica, acrescida de visita a arquivos, necessariamente foram completadas por uma série de investigações e levantamentos em campo (no Centro Pioneiro de Anápolis e na Estação Ferroviária). Diante disso, este insere-se numa proposta metodológica qualitativa de estudo de caso.

Portanto, para concretizar os objetivos pretendidos e responder aos questionamentos norteadores, o presente trabalho foi estruturado em três capítulos:

No primeiro intitulado “*O Centro: entre permanências e transformações*” procurou-se apresentar conceitos e definições acerca das áreas centrais das cidades, como se estruturam, suas dinâmicas, significados, características espaciais, assim como o processo de reconfiguração pelos quais têm passado, onde a degradação vem se tornando marca constante. E como o foco da discussão é Anápolis, além de dedicarmos a apresentação da sua história,

bem como dos fatores que a levou a condição em que se encontra hoje, tanto em relação à economia e destaque regional quanto de configuração urbana, foi necessário também trazer apontamentos sobre o espaço urbano central e suas transformações mais especificadamente no contexto das cidades médias – classificação na qual Anápolis se insere –, uma vez que há diferenças entre essas e as metrópoles.

Isto posto, já tendo apresentado a problemática das áreas centrais, os agentes e as forças que contribuem para a produção e alteração desses espaços e que nas cidades médias encontramos pontos que ainda fazem com que essas sejam mais pulsantes que nas metrópoles, finalizamos o capítulo com a apresentação da nossa área de estudo, o Centro Pioneiro de Anápolis. Nessa etapa, portanto, direcionou-se a discussão para a explicação de como esse espaço está organizado; como se transformou ao longo dos anos e as forças que contribuíram para isso; a presença dos diversos elementos históricos em sua paisagem, assim como a falta de reconhecimento desses; as atividades presentes nessa área, os seus usuários e seu espaço público; bem como o surgimento de outras centralidades; enfim, tratou-se das características, estruturas e importância desse lugar para a memória.

A metodologia utilizada para o desenvolvimento desse capítulo baseou-se em pesquisa bibliográfica e documental, além de pesquisa de campo, reunindo observações empíricas, através de entrevistas e questionários, e fotográfico². Dessa forma, a revisão bibliográfica visou estabelecer uma sustentação teórica e definir os termos e conceitos essenciais para o trabalho, tendo como aporte considerações de Spósito (1991, 1998, 2001, 2007), Corrêa (2007), Castriota (2009), Souza (2009), Cunha (2009), Luz (2005, 2009) e Guimarães (2017), que juntamente com os dados secundários estabeleceu uma abordagem crítica sobre a questão. Complementando, os levantamentos de campo foram utilizados como forma de identificar as características e modificações do centro de Anápolis, onde a história oral foi revisitada. Trabalho que resultou na produção de vários mapas temáticos.

No segundo capítulo, “*Intervenções urbanas no contexto da preservação histórico-cultural do Centro das cidades*”, destacou-se de forma sucinta as ações urbanas relacionadas ao patrimônio. Logo, foram abordados alguns caminhos do urbanismo e seus desdobramentos frente à temática preservacionista, um debate que destaca a importância de integração entre planejamento e preservação e que vem reconhecendo o potencial de pequenas intervenções para alcançar benefícios em escala ampliada. Nessa lógica, tratou-se da questão de que apesar da ampliação dos conceitos e princípios, assim como das recomendações propostas pelas Cartas

² É importante frisar que, para essa aproximação com a história oral e coleta de depoimentos e entrevistas, a pesquisa precisou ser submetida ao Comitê de Ética, tendo sido aprovada e considerada apta para tais tarefas.

Patrimoniais, ainda nos encontramos em terreno instável, principalmente quando a cidade se torna mercadoria. Por fim, para compreender a forma com que Anápolis lida com a temática da preservação, da discussão foi dirigida para a sondagem de políticas preservacionistas e a escala delas na cidade, para tanto, fatores que envolvem a relação gestão, espaço urbano, participação popular e preservação histórico-cultural foram temas aqui.

Metodologicamente foi feita a revisão teórica acerca do tema e a pesquisa documental. Primeiramente pautando-se essencialmente nos estudos de Rufinoni (2013), Lerner (2011), Sánchez (2010), Castriota (2009), Choay (2001) e nas Cartas Patrimoniais, uma vez que são importantes referências na temática urbano-preservacionista. Em seguida, a pesquisa documental, que se deu a partir de visita aos departamentos de gestão e planejamento urbano municipais, arquivos, mapotecas e museus, contribuiu para a compreensão da postura Anapolina relacionada a preservação e ao planejamento, onde sua legislação e a análise de reportagens jornalísticas desde a década de 1930 foram essenciais para a discussão proposta.

No terceiro e último capítulo denominado de “*A intervenção na Estação Ferroviária ‘Prefeito José Fernandes Valente’ e seu entorno*”, foi necessário relatar e refletir sobre o processo recente na cidade de Anápolis provocado pela intervenção em um edifício tombado, destacando o processo de decadência do bem; a fragilidade da legislação, suas contradições e permissividades; o embate envolvendo poder econômico e político, legislação, população e memória; o tombamento como arma defensiva diante da disputa pelo patrimônio; o projeto de restauração e a vulnerabilidade de uma ação mal conduzida, além da sua repercussão tanto na cidade, quanto no espaço público e na sociedade. Sendo significativo considerar que essa é uma história recente onde os fatos ainda estão em andamento, portanto, se trata de um objeto em transformação.

A metodologia utilizada uniu levantamento de dados primários e secundários tendo a coleta de dados primários sido primordial para o alcance dos objetivos propostos. A pesquisa através da visita a órgãos e secretarias municipais, fórum, museu, rádio local, bem como as entrevistas e questionários permitiram a reunião de um grande número de informações, incluindo processo judicial, projetos, relatórios, imagens, depoimentos, reportagens, entre outros, os quais precisaram ser analisados criticamente e foram compilados neste capítulo, tendo resultado em mapas temáticos, representações ilustrativas e gráficos.

Buscamos apresentar essa história da Estação a partir de uma riqueza de detalhes, sobretudo, porque o campo revelou tensões, embates, circunstâncias obscuras, fatos que se esclarecem enquanto outros não, fatos ditos e outros que nem poderiam ser. A opção pelos detalhes, baseia-se no método de pesquisa adotado por Tafuri sobre a *renovatio urbs* na Veneza

do Cinquecento, onde privilegiava a “pesquisa em arquivos, referências e imagens [...] com ênfase na abordagem de conflitos”, construindo assim um trabalho silencioso de análise (VALVA, 2011, p. 36).

A intenção da pesquisa, portanto, foi de pensar a dinâmica de uma área central a partir de uma intervenção pontual, na qual se destaca está além do edifício e do restauro, colocando em primeiro plano a reflexão acerca de como as ações e políticas públicas e a própria sociedade veem a cidade e seus registros históricos e se manifestam a seu respeito. Uma vez que os embates produzidos dizem muito sobre a cidade, a gestão e sua população.

CAPÍTULO 1

O CENTRO DAS CIDADES: ENTRE PERMANÊNCIAS E TRANSFORMAÇÕES

1.1. CONFIGURAÇÕES E RECONFIGURAÇÕES DO CENTRO DAS CIDADES

Destacando-se das demais zonas da cidade, a Área Central ou Centro é formada por espaços onde os fluxos de automóveis, pessoas, mercadorias, capitais e decisões se confluem. Além disso, a importância simbólica que assume como “marco inicial” é notável, reunindo locais, monumentos e obras arquitetônicas e artísticas referentes ao passado da cidade e a identidade do seu povo.

Ainda que não esteja necessariamente no centro geográfico, a Área Central, conforme Sposito (1991), é um ponto de intercâmbio, lugar para onde todos se dirigem para as mais diversas atividades. É “o mais importante elemento da estrutura urbana [...] o único que existe em todas as cidades de todos os tamanhos e de qualquer período histórico” (VILLAÇA, 2012, p. 91), deste modo, sua importância é notável, sendo estruturante e essencial para o arranjo das atividades urbanas.

De acordo com Tourinho e Lima (2015), além de concentrar diversas atividades, sejam elas econômicas, políticas, culturais e/ou sociais, o Centro fornece uma dimensão temporal que sustenta a identidade local, e a sua parte mais antiga, denominada centro histórico, assume esse destaque. Pode-se dizer que o centro histórico é o lugar da memória coletiva, onde essa encontra sustentação, detentora de testemunhos de várias épocas, “um livro de memórias com importantes referências aos que aí habitam e habitaram ao longo dos anos, e assim sendo seria inquestionável a necessidade de os preservar” (PIRES, 2014, p. 40).

Logo, os centros, através da morfologia urbana, do edificado e das possibilidades de apropriação do espaço pela população transportam através do tempo a história de um povo, “são representativos de valores culturais, nomeadamente históricos, arquitetônicos, urbanísticos ou simplesmente afetivos, cuja memória importa preservar” (GANILHO, 2014, p. 36), possuindo um valor simbólico e funcional muito forte dentro do processo de produção e gestão urbana, como corrobora Nigro (1999). Sendo possível encontrar neles grande parte dos bens considerados como patrimônio, carregando uma paisagem detentora e expressiva de diversos momentos da história da cidade e da identidade local.

No entanto, essas áreas da cidade vêm passando por alterações que se intensificam, principalmente, pela expansão urbana – seja ela planejada ou não. Essas alterações incluem: a desvalorização imobiliária; a deterioração da paisagem; o esvaziamento demográfico,

A descentralização das atividades de comércio e serviços, por meio do surgimento de novas centralidades nas áreas periféricas e o afastamento da população de alta renda do centro, [...] o aumento da mobilidade, proporcionada pela difusão do uso do automóvel particular e a incapacidade

da área central de responder a novas formas e funções decorrentes da diversificação das atividades terciárias em contraposição aos benefícios oferecidos pelos novos centros comerciais localizados na periferia. [...] Como consequência desse processo, aumenta-se o volume do comércio varejista popular e do setor informal, corroborando para a popularização da área central e para o aumento do fluxo de pessoas e veículos. (ALVES e RIBEIRO FILHO, 2013, p. 4)

Esse cenário descrito pelos autores pode ser observado tanto em âmbito internacional quanto nacional que, de acordo com Gadens (2010), foi intensificado em diversas cidades ao redor do mundo a partir dos anos de 1950, período em que essas mudanças quanto ao uso e a estrutura do espaço foram identificadas com mais veemência, porém a discussão ganhou destaque no Brasil a partir da década de 1980.

Para assimilar essas alterações na conjuntura espacial dos centros das cidades é importante atentarmos para o contexto em que se inseriam mundialmente. Logo, segundo Gadens (2010), o fim da Segunda Guerra Mundial (1939-1945) é um fato histórico significativo no que diz respeito à compreensão do tema, visto que discussões internacionais se iniciaram estimuladas pela necessidade de se pensar as áreas centrais que foram afetadas pela guerra, além de que concomitantemente houve uma expansão periférica considerável de várias cidades ocidentais, abalando as dinâmicas de tais áreas.

Ademais, oscilações econômicas no pós-guerra também impactaram a formação e o desenvolvimento das cidades por todo o mundo e conseqüentemente as suas áreas centrais. Nesse âmbito, é importante destacar que as três décadas posteriores à Segunda Guerra assistiram a economia mundial ingressar numa fase de expansão, contudo, uma fase de recessão afligiria a década de 1970, que combinou dois choques do petróleo, crise da dívida na América Latina que teve início com a insolvência mexicana e posteriormente com a brasileira, fato que também atingiu diversos outros países em desenvolvimento, com uma década de retrocesso econômico e social. Depois desse período de turbulências, as principais economias desenvolvidas se recuperam das altas taxas de desemprego e inflação e o movimento de globalização foi retomado (ALMEIDA, 2001).

Entretanto, no Brasil, a recessão não se restringiu à década de 1970, de acordo com Maricato (2000), os anos de 1980 e 1990 também ficaram marcados por ela, na verdade eles sofreram com os efeitos da reestruturação produtiva internacional, onde as taxas de crescimento demográfico ficaram acima do crescimento do PIB e como resultado ampliaram-se as desigualdades sociais e a violência urbana. Nesse período, os impactos foram ambientais e

sociais, as taxas de crescimento das cidades médias³ superaram as das metrópoles e as periferias cresceram mais que os núcleos centrais.

Nesse sentido, ainda que no cenário internacional mudanças já tenham sido notadas e as cidades já apresentassem novas estruturas urbanas, até a década de 1970 “as cidades brasileiras até um determinado porte, tinham praticamente um centro único e monopolizador, com forte concentração de atividade comerciais e de serviços” (SPOSITO, 1991, p. 3), o centro ainda era o local mais importante da urbe, para onde convergiam pessoas, produtos, e serviços, onde se encontravam os principais locais de diversão, templos religiosos, terminais de transporte, comércios, poderes institucionais.

Porém, após meados da mesma década, esses centros das grandes cidades foram se alterando, sendo que a mudança mais significativa foi notada ao final da década de 1980, quando essas áreas passaram a sofrer uma modificação desencadeada pelos diversos fatores já mencionados anteriormente (TOURINHO e LIMA, 2015). Inicia-se, deste modo, um processo de redefinição urbana.

Além dos acontecimentos e da recessão em âmbito mundial, a partir de Sposito podemos destacar ainda algumas dinâmicas do espaço urbano que são respostas a esse cenário e contribuem para as redefinições urbanas envolvendo as áreas centrais fazendo com que se intensifiquem e ganhem mais destaque:

1. As novas localizações dos equipamentos comerciais e de serviços concentrados e de grande porte determinam mudanças de impacto no papel e na estrutura do centro principal ou tradicional, o que provoca uma redefinição de centro, de periferia e da relação centro-periferia.
2. A rapidez das transformações econômicas que se expressam, inclusive, através das formas flexíveis de produção impõem mudanças na estruturação interna das cidades e na relação entre as cidades de uma rede.
3. A redefinição da centralidade urbana não é um processo novo, mas ganha novas dimensões, considerando-se o impacto das transformações atuais e a sua ocorrência não apenas nas metrópoles e cidades grandes, mas também em cidades de porte médio.
4. A difusão do uso do automóvel e o aumento da importância do lazer e do tempo destinado ao consumo redefinem o cotidiano das pessoas e a lógica da localização e do uso dos equipamentos comerciais e de serviços. (SPOSITO, 1998, p. 28)

Observa-se, por conseguinte, conforme Balbim e Campagner (2011), que a cidade com a sua centralidade⁴ única vai se tornando inadequada às necessidades da expansão

³ As Cidades Médias desempenham papéis intermediários no campo das redes urbanas e possuem importância cada vez maior no contexto nacional por conta de suas atividades econômicas. Esse conceito será discutido com mais rigor no tópico 1.2.1.

⁴ “A centralidade [...] combinação, em determinado momento, das actividades económicas, das funções políticas e administrativas, da prática social, da representação colectiva, que contribui para o controle e a regulação do conjunto da estrutura da cidade” (CASTELLS, 2000 *apud* BARRETO, 2010).

capitalista, e o surgimento dos “subcentros” – termo que Villaça utiliza para tratar das novas áreas urbanas que desempenham papéis semelhantes aos do centro principal para uma região da cidade - se dão na velocidade das transformações econômicas, sobretudo, sob influência de um mercado imobiliário que procura ocupar espaços vazios das cidades e criar novas centralidades em busca da potencialização dos lucros, tendo como resultado reestruturações urbanas. Junto a esse mercado imobiliário, o poder público ainda se coloca de maneira a contribuir com as intenções do capital implantando infraestrutura moderna que o viabilize e com isso a cidade passa a se voltar ainda mais para as áreas mais privilegiadas e distantes do centro.

A emergência desses novos centros se deu após as áreas centrais passarem por um processo de expansão, onde absorveram espaços e setores adjacentes, transformaram seus usos e adquiriram funções predominantemente comerciais e de serviço, além de que com o crescimento urbano as distâncias se ampliaram e o sistema viário e o transporte coletivo já não se faziam tão eficientes, o que resultou na impossibilidade das cidades continuarem tendo apenas um centro (SPOSITO, 1991).

Verifica-se, portanto, ao analisar a história, que houve um período em que se assistiu a um aprofundamento da divisão do trabalho, assim como a implantação de concepções Le Corbusianas, Taylorianas e Fordianas, onde a cidade foi aos poucos recortando as atividades urbanas elementares e substituindo a centralidade única pela compartimentalização do zoneamento moderno, numa tendência onde os centros se tornavam mais especializados e menos multifuncionais. Mas, de tempos para cá, essas tendências não têm sido capazes de satisfazer as necessidades contemporâneas e novos modos organizacionais estão se desenvolvendo marcados pela mistura, pelo renascimento das centralidades multifuncionais interconectadas pelas redes de transportes, centralidades essas que, ainda assim, possuem atividades dominantes – negócios, comércio, atacadista, entre outros (ASCHER, 2001).

Logo, diferente das cidades antigas que por muito tempo estiveram estruturadas em torno de um único centro, e depois na cidade moderna onde as funções se separaram completamente, o que tem se estabelecido nos dias atuais é a cidade com múltiplas centralidades, plurifuncionais, com dominantes específicas. Nesse sentido, de acordo com Barreto (2010), o centro, antes centro político, passa a ter papel econômico, transforma-se em espaço de gestão, nó dos transportes.

Assim sendo, os centros se encontram em um processo de readequação formal, social e funcional, o qual resulta na sua substituição “por outras regiões das cidades nas suas

funções de centro de atração de investimento e de consumo de setores mais abastados” (GADENS, 2015, p. 3). E como resultado, complementa Balbim e Campagner, esse processo

[...] molda uma paisagem urbana e uma configuração do espaço profundamente fragmentadas e que opõem, muitas vezes lado a lado, áreas que contam com a mais moderna infraestrutura e a áreas nas quais não há a instalação dos equipamentos e serviços básicos. (BALBIM e CAMPAGNER, 2011, p. 3)

Essa situação subutiliza os recursos disponíveis nessas áreas, seja do transporte, do espaço público, seja das edificações, e ainda faz com que a população de baixa renda se veja relegada a regiões da cidade pouco servidas de infraestrutura e distantes dos locais de trabalho, havendo assim, uma expansão urbana baseada na criação do novo em detrimento do aproveitamento do estoque existente, bem como de sua infraestrutura (BALBIM e CAMPAGNER, 2011).

Além disso, devido às novas atividades ali existentes e as novas dinâmicas adquiridas, os centros tradicionais passaram a lidar com um certo esvaziamento, que pode ser justificado por diversos fatores, dentre eles podemos citar o menor valor de terras em outras áreas da cidade, a migração de órgãos públicos para outras regiões, a legislação urbana favorável e permissiva à verticalização em outras localidades, a ampliação do sistema viário (OLIVEIRA, 2010), além disso, ainda podemos tratar das facilidades de transporte, da infraestrutura e das qualidades atrativas de outras áreas – como topografia, arborização, drenagem, etc. –, das amenidades físicas e/ou sociais, entre outras (COLBY, 1958 *apud* OLIVEIRA, 2010).

A tendência, portanto, é o abandono dessa área por parte das camadas de renda mais alta e a sua ocupação pelas camadas mais populares, assim como acontece com os equipamentos urbanos, ficando ou migrando para essa região aqueles menos valorizados, uma consequência dos interesses do capital imobiliário nessa dinâmica urbana e do crescimento urbano, ocorrido de forma mais intensa no Brasil, como já destacado anteriormente, após a década de 1970.

Com isso, a paisagem urbana também se altera, já que a permanência maior, como destaca Alves e Ribeiro Filho (2013), é de atividades comerciais, resultando na instalação de placas e letreiros que acabam por padronizar as fachadas. E o fato de que o número de moradores dessa região diminuiu e ainda, grande parcela deles são flutuantes, contribui para a má utilização e desvalorização de suas estruturas, além de fazer com que se torne cada dia mais símbolo de problemas.

Diante de tais prerrogativas, nota-se que essas diversas alterações no espaço central da cidade é resultado de sucessivas adaptações econômicas, culturais, sociais e políticas que se

dão ao longo do tempo, e, principalmente, da atuação de vários agentes, produtores e consumidores do espaço. Esses agentes, para Corrêa (1989) são: os proprietários dos meios de produção⁵, sobretudo os grandes industriais; os proprietários fundiários⁶; os promotores imobiliários⁷; o Estado⁸ e os grupos sociais excluídos⁹. Esses que produzem ações complexas resultando em um constante processo de reorganização espacial e cujas ações se fazem dentro de um marco jurídico que reflete o interesse dominante de um dos agentes, já que esse marco não é neutro.

Além disso, também é importante considerar a escala desses agentes lembrando de um grupo atuante e expressivo que talvez não se encaixe em nenhuma dessas classificações apontadas anteriormente e que pode ser exemplificado pelos moradores do centro ou pelos donos/locatários de imóveis que acabam sendo transformados em estacionamento ou comércios, sendo esse grupo também grande promotor de diversas alterações que vemos pela cidade, especialmente no Centro, alterações essas que são, muitas vezes, desordenadas e sem critérios arquitetônicos condizentes. Assim sendo, todos esses agentes atuam em conjunto, de forma direta e indireta na produção urbana, sendo responsáveis pelas transformações que ocorrem na cidade em todos os âmbitos.

As alterações no Centro ocasionadas por esses agentes produzem um modelo de organização espacial no qual a sociabilidade é dificultada, a fragmentação das identidades coletivas é reforçada e diversas classes sociais são desvalorizadas através da intensificação da separação, seja ela material ou simbólica. Situação agravada pelo fato de que o poder público tende a andar lado a lado com uma certa elite e suas ações caminham no sentido de reforçar ainda mais a segregação já existente (RIBEIRO, 2012).

⁵ Os proprietários dos meios de produção são os grandes consumidores de espaço em virtude das atividades desempenhadas por eles, portanto, necessitam de terrenos extensos e baratos. (Corrêa, 1989)

⁶ Os proprietários de terras objetivam que essas sejam o mais rentável possível. Para isso, eles podem fazer pressões junto ao Estado para interferir na definição de leis de zoneamento e uso do solo urbano e/ou para a inserção de infraestrutura urbana ou obtenção de crédito bancário para eles próprios as fazer. (Corrêa, 1989)

⁷ Os promotores imobiliários são um conjunto de agentes que realizam a gestão do capital-dinheiro na fase de transformação em mercadoria (imóvel); a formação de recursos monetários, seja de pessoas físicas ou jurídicas; o estudo técnico; a construção física do imóvel; e a comercialização/transformação do capital-mercado em capital dinheiro. A atuação deles reforça a segregação residencial, por se fazer de modo desigual. (Corrêa, 1989)

⁸ A atuação do Estado no arranjo espacial urbano reflete a dinâmica social, sendo ele o grande regulador do uso do solo e alvo dos movimentos sociais, além de ser também consumidor do espaço, proprietário fundiário, promotor imobiliário e industrial. Direito de desapropriação; impostos fundiários; regulamentação do uso do solo; taxaço de terrenos livres; créditos à habitação; etc; são seus instrumentos relacionados ao espaço urbano. (Corrêa, 1989)

⁹ Os grupos sociais excluídos são aqueles marcados pelo desemprego, pela renda insuficiente para pagar aluguel de uma habitação digna ou para comprar um imóvel, pela segregação, pelas doenças, pela dificuldade de acesso à infraestrutura e serviços de qualidade, etc. Logo, cortiços próximos aos centros das cidades, favelas e conjuntos habitacionais distantes do centro produzidos pelo Estado são as possibilidades de moradia desses. (Corrêa, 1989)

Logo, como corrobora Gadens (2010), o mercado imobiliário influencia diretamente na dinâmica das áreas centrais, deixando de investir nelas em determinados momentos, principalmente quando seus espaços começam a se desgastar e outras regiões parecem mais rentáveis.

Para Harvey (2014), esse *boom* do mercado imobiliário se deu em escala global – Estados Unidos, Grã-Bretanha, Espanha, Irlanda, e diversos outros países – ao final do século passado, ainda que se alterando de lugar para lugar, e nesse processo de expansão urbana radical a transformação no estilo de vida foi notável, fazendo com que ele se tornasse um tipo de mercadoria, assim como a própria cidade. Para Carlos,

O espaço urbano tornado mercadoria faz com que seu acesso seja determinado pelo mercado imobiliário; deste primeiro acesso redefinem-se outros – por exemplo, o acesso a bens e serviços urbanos, à centralidade –, uma vez que os usos (tanto produtivos quanto improdutivos) submetidos ao valor de troca se articulam a partir do lugar da moradia. (CARLOS, 2013, p. 99)

Nessa perspectiva, o espaço urbano e, mais especificadamente, o seu espaço central, adquiriram valor de troca, de consumo e de uso, o que tem como consequência maior a seletividade social, que se traduz, conforme Vasconcelos, Corrêa e Pintaudi (2013), em numerosas áreas homogêneas internamente, porém, bastante heterogêneas entre si, onde renda, faixa etária, escolaridade, tipo e qualidade de ocupação, entre outros atributos delineiam seus conteúdos.

Esse processo urbano influenciado e/ou dominado por interesses econômicos faz com que a cidade, antes lugar da mistura de tipos e classes, perca a suposta sociabilidade através de privatizações, controles espaciais, construções de extensos muros, valorização de espaços que afastam os menos favorecidos, entre outros (HARVEY, 2014).

E o espaço público, como reforça Serpa (2013), demonstra essas desigualdades existentes entre os mais diversos grupos nessa cidade que é hoje do consumo e que nega possibilidades de encontros de diferentes. Além de que, o espaço, efetivamente, público por vezes está em falta, isso ocorre quando se vive com a diferença sem conviver com ela, quando ele se limita a quem pode “pagar” para usá-lo, quando só está lá para quem não foi segregado, apesar de, na teoria, não ser de ninguém, e sim de todos, de todos e não de alguns. Como diria Cardoso (2001, p. 39),

“[...] falta exatamente o espaço público onde a convivência poderia se manifestar. Uns estão dentro de seus apartamentos fechados com grades, portões eletrônicos, com porteiros, e outros estão no cortiço ao lado, vivendo com muita dificuldade e sem a possibilidade do uso desse espaço que não é deles”. (CARDOSO, 2001, p. 39)

No entanto, ainda que espaços públicos ao longo da cidade venham sofrendo com um certo tipo de privatização, Cardoso (2001) reconhece que o centro da cidade ainda não foi acentuadamente atingido por esse processo. Suas ruas, principalmente quando está desocupado, ou seja, fora do horário comercial, são mais públicas abrigoando diferenças muito grandes, de modo de vida, de renda, não se limitando a grupos isolados. Situação que não ocorre em áreas predominantemente residenciais, por exemplo, principalmente aquelas de classes mais abastadas, onde até as ruas parecem ser “privadas”.

Portanto, o que se observa, é que os agentes e as forças responsáveis pela produção do espaço urbano não interferem apenas na questão física e funcional da cidade, as alterações são muito mais profundas e envolvem as relações humanas, as relações com o espaço e a falta delas.

Desse modo, no Centro, assim como em outras áreas da cidade, o que antes servia de ponto de encontro e passeio hoje se transforma, na maioria das vezes, em local de mera passagem, onde o contato entre os usuários é cada vez mais limitado, além de que seu tráfego intenso, a falta de qualidade dos espaços, de segurança e de estacionamento, o grande fluxo de pessoas, entre outros, contribuem para que as pessoas evitem o local.

E com relações cada vez menos profundas, espaços obsoletos vão surgindo, identidades vão sendo perdidas e vínculos vão sendo quebrados, um quadro que parece exemplificar a situação de alguns centros, principalmente aqueles que mesmo não possuindo uma paisagem histórica consolidada carregam marcas e vestígios do passado de extrema importância para suas cidades, mas que diante das transformações do espaço urbano e os novos ritmos de vida pouco simbolizam e marcam a memória da sua sociedade.

Tal situação se agrava pelo fato de que, conforme Arantes (2002), nesse cenário onde a própria cidade é tida como mercadoria e gerida como tal, sendo que a pseudomercadoria, de fato, é o solo, o valor de uso – o que representa para seus habitantes – se contradiz ao valor de troca – relevância para aquele que objetiva tirar dele o lucro.

Essa contradição faz com que moradores e usuários de determinadas regiões saiam perdendo nesse processo de busca pelo benefício econômico, já que a representatividade, o apego e o uso dado pela comunidade pouco importa aos agentes responsáveis pela produção do espaço, principalmente àqueles cujo objetivo principal é o lucro, “[...] uma história tipicamente americana, pois em nenhuma região do mundo o solo foi considerado tão indiscutivelmente o alvo primordial da especulação capitalista, [...] no entanto, o modelo parece ter se alastrado pelo mundo afora” (ARANTES, 2002, p. 65). Se alastrou, e, como corrobora Rolnik (2015), a partir dos anos de 1990 essas práticas de empreendedorismo urbano penetraram o Brasil.

É nesse sentido, sob influências de agentes internos e externos, de condições econômicas, políticas, culturais, lucrativas e competitivas que regem o cenário atual das cidades e fazem com que suas paisagens se alterem, assim como suas funções, seus habitantes, seus fluxos e dinâmicas, que o espaço central das cidades se coloca como um reflexo daquilo que acontece no restante do seu espaço urbano, sofrendo com as ações desses agentes hegemônicos ou com falta de algumas que sejam pensadas de fato para aquele lugar, para aquela realidade, considerando sua identidade, seu povo, sua vida.

Como resultado, nos dias atuais, o centro da cidade vem sendo identificado através da sua dinamicidade, *locus* de diversos serviços e atividades urbanas, individualizando-se, principalmente, pela concentração de atividades terciárias, intensidade de uso do solo, tráfego intenso, diminuição do número de habitações, verticalização, entre outras, mas, ainda assim, podendo ser caracterizado como referencial simbólico, sendo, dessa forma, a área que permite a identificação mais fácil no conjunto urbano.

Isso posto, o que se constata é que, em síntese, o problema maior da região central das cidades não é a falta de pessoas no espaço urbano, esses espaços não estão mortos, pelo contrário, ainda possuem muita vida, o problema é que ela se limita, predominantemente, ao horário comercial, visto as atividades desenvolvidas ali. Há a falta de qualidade dos espaços que não possibilitam o encontro e o lazer, levando a uma utilização e permanência transitória e repelindo os moradores dali.

Além disso, problemas quanto a deterioração física, a falta de atrativos, a segurança precária, o trânsito caótico onde o automóvel é privilegiado, a perda de memória histórica, a omissão da legislação que não interfere no processo de substituição de usos ou na descaracterização de marcos de memória, além do pouco ou da inexistência de investimentos e incentivos para melhoria local prejudicam os Centros. Mas, ainda que esses fenômenos se repitam em diversas cidades ao redor do mundo, vale questionar, se nas cidades médias esse cenário se equivale ao das grandes cidades e metrópoles.

1.2. DIFERENTES ESCALAS, DIFERENTES APONTAMENTOS

Ao se tratar das áreas centrais das cidades é evidente que, apesar das características se assemelharem muito de uma para outra, não há um modelo único que sirva desde as menores às metrópoles, já que o desenvolvimento, a configuração e a complexidade das dinâmicas, espaciais, sociais, econômicas, políticas e culturais delas se diferenciam.

Nesse sentido, entendendo que os diferentes tipos de cidades merecem discussões particulares sem que a totalidade do fenômeno urbano se perca de vista, que seguimos na direção de compreender como as áreas centrais se comportam nas cidades médias, já que o objeto de estudo dessa pesquisa envolve uma cidade em tal classificação, para isso, é importante que se compreenda, primeiramente, a que tal termo se refere.

1.2.1. Sobre cidades médias

Em síntese, como afirma Sposito (2007), cidades médias são aquelas que possuem funções de intermediação entre cidades maiores e menores em diferentes redes urbanas, logo, possuem forte relação com a área em que se inserem.

Segundo Corrêa (2007), a origem desse tipo de cidade data da segunda metade do século XIX, período em que áreas urbanas da Europa ocidental e do nordeste dos Estados Unidos experimentaram um considerável crescimento demográfico e econômico durante a fase industrial do capitalismo, passando por uma desconcentração que traduzia-se na integração e diferenciação demográfica, criando uma rede urbana mais conectada e diferenciada funcionalmente, distinta do padrão anterior – caracterizado por cidades de diversos tamanhos e pouco articuladas entre si.

No contexto brasileiro, a partir da década de 1970, com a centralização das políticas públicas urbanas¹⁰, as cidades médias se colocaram como uma solução para o problema da concentração populacional nos grandes centros¹¹ o que contribuiu para a concretização do desenvolvimento econômico e social delas. Diante disso, passaram a receber maior atenção e

¹⁰ Conforme Steinberger e Bruna (2001, p.41), ainda que desde a década de 1960 já houvesse a intenção de que uma política urbana nacional fosse formulada, só no fim de 1973 que esse desejo começou a ser atendido a partir da elaboração de um documento acerca da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, que apontava quatro tipos de áreas de intervenção: “de contenção [...]; de disciplinamento e controle [...]; *de dinamização (pólos de desenvolvimento)* [...]; e de promoção”. Sendo que as cidades médias estão incluídas nas áreas de dinamização por serem consideradas verdadeiros polos de desenvolvimento e estarem aptas para receberem impulsos. O documento, portanto, se preocupava com os desequilíbrios e é a partir dele que se observa a importância das cidades médias no Brasil as quais poderiam servir de ponto de apoio e como alternativa as metrópoles.

¹¹ No quadro brasileiro, os anos de 1950 e 1960 assistiram uma crescente migração da população para as cidades e como consequência elas se viram passar por uma concentração e um superpovoamento urbano, caso semelhante ao de cidades norte-americanas, que acabaram por produzir um inchaço metropolitano (STEINBERGER e BRUNA, 2001). Como reforça Souza (2009), as cidades não estavam preparadas para isso e logo problemas de ocupação de morros e encostas, de ausência de condições básicas para o bem-estar para população, de transporte, de violência, de desemprego, entre outros, começaram a surgir e como essa situação não se restringia apenas ao cenário brasileiro, a Organização das Nações Unidas, em 1974, promoveu uma conferência na Romênia sobre População onde se recomendava a criação e o reforço de uma rede mundial de cidades pequenas e médias para amenizar o crescimento excessivo das grandes aglomerações.

sofreram diversas alterações, sendo alvo de investimento e adquirindo novos papéis no sistema interurbano.

Mas, até então, nesse cenário da década de 1970, no campo do recém-criado sistema de planejamento, onde as ideias de reordenamento apareceram nas ações dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PNDs)¹², o conceito de “cidade de porte médio” era utilizado baseando-se apenas em um recorte demográfico, critério que só consegue indicar um faixa na qual pode haver cidades médias, termos antes utilizados como equivalentes, mas que já não possuem o mesmo significado (LUZ, 2009).

Portanto, é importante destacar que número de habitantes não é suficiente para explicar a complexidade que envolve a temática, ainda mais porque, “os limiares demográficos mudam bastante, de um país para outro, dentro de um mesmo país ou com o passar dos anos” (SOUZA, 2009, p. 76), por exemplo, “[...] considerando-se o território brasileiro, uma cidade com 100 mil habitantes no interior do estado da Bahia não é igual a uma cidade com o mesmo contingente populacional no estado de São Paulo [...]” (MAIA, 2010, p. 19).

Logo, para classificar uma cidade como média, é preciso levar em consideração grau de urbanização, funções, influências, cotidianos, inserção regional, organização territorial do trabalho, qualidade de vida. É necessário também compreender o papel que esta cidade desempenha na rede urbana em que ela está inserida, assim como as relações que ela estabelece. Para tanto, é fundamental frisar que aquelas cidades que “compõem uma área urbana estruturada funcionalmente, com grau significativo de integração ou coesão interna e, por isso, não podem ser estudadas, com base nas divisões político administrativas que orientam a coleta dos dados populacionais” (SPOSITO, 2001, p. 627), bem como uma cidade “local de concentração de atividades controladas externamente, cujos capitais sejam externos [...]” (CORRÊA, 2007, p. 32), não podem ser caracterizadas como cidade média.

Corrêa (2007) aponta, então, três elementos essenciais para a construção de um quadro teórico acerca de cidades médias, que são a (1) elite empreendedora, visto que é esta que firma uma certa autonomia econômica e política e cria interesses locais e regionais; a (2) localização relativa, por ser lugar central na hierarquia viária e nó de tráfego, abrangendo tanto pessoas quanto capitais, mercadorias, serviços e informações; e as (3) interações espaciais por

¹² Os PNDs tinham seus objetivos voltados para o equilíbrio das discrepâncias existentes na organização espacial do território nacional por meio de ações estratégicas de desenvolvimento econômico, maior eficiência de ramos produtivos, distribuição de renda mais equitativa, contenção da migração rumo as metrópoles entre outros, o que não quer dizer que tenham sido totalmente efetivas e abrangentes (LUZ, 2009).

meio das quais a cidade se conecta à rede global, essas que são intensas, multidirecionais e multiescalares.

Desta maneira, o que se observa entre os diversos autores que trabalham no sentido de conceituar as cidades médias é que elas são como nós da rede urbana; lugar de referência e poder, detentoras de uma área de influência; condicionadas por relações espaciais com outros espaços urbanos de diferentes hierarquias – próximos ou não –; fomentadoras de bens e serviços, como exemplo podemos citar: Uberlândia (MG), Anápolis e Rio Verde (GO), Presidente Prudente (SP) e Sobral (CE). Sintetizando,

As cidades médias, contemplam diferentes temporalidades, a acessibilidade, fruto de uma localização privilegiada, permite que as inovações cheguem com rapidez, além de garantir a mesma fluidez para o escoamento da produção. As cidades médias, em geral, representam centros comerciais e industriais de projeção regional. Sendo dotadas de um mercado consumidor expressivo, estas cidades apresentam uma realidade que se destaca pela qualidade de vida e diversidade de atividades e serviços ofertados. (LUZ, 2005, p. 9)

Essa concepção de cidade média nos leva a entendê-la como *locus* onde a concentração e centralização econômica são expressivas e a influência que exercem na rede urbana em que se inserem é grande. E a partir da compreensão dessas características gerais, com base em Corrêa (2007), podemos distingui-las em: (a) lugar central, aquelas detentoras de grande concentração de bens e serviços e de uma elite comercial, convencionalmente denominada de capital regional; (b) centro de drenagem e consumo de renda fundiária, caracterizadas pelas grandes propriedades fundiárias, a partir das quais a cidade domina econômica e politicamente um considerável espaço regional; (c) centro de atividade especializadas, identificadas pelo desenvolvimento de interações a longas distâncias, já que suas atividades se voltam para o mercado nacional e internacional.

Frente a isso, as cidades médias podem transformar o espaço territorial em que se inserem levando a crer que Estado, população e iniciativa privada ganham com a sua existência em virtude de seus indicadores econômicos e sociais; das variadas formas de capitais que dispõe, até mesmo internacionais; da alta competitividade; da oferta de serviços – escolas, hospitais, lazer, cursos, etc.; do trabalho qualificado; dos índices menores de criminalidade; entre outros (GUIMARÃES, 2017).

Nesse sentido, as cidades médias “[...] têm sido apontadas como locais privilegiados para se morar pela qualidade de vida que oferecem, para se investir pela competitividade relativa que possuem e para se gerir porque ainda possuem um tamanho considerado governável”. Mas há que se ponderar até que ponto as ações de intervenção do Estado não estariam levando-as para o mesmo caminho das metrópoles e, conseqüentemente, para um

cenário de problemas equivalente. Para tanto, talvez, da mesma forma que ações promoveram a aceleração do processo de urbanização, seria importante estratégias para que a deterioração não ocorresse (STEINBERGER e BRUNA, 2001, p. 72).

1.2.2. O cenário dos centros no contexto das cidades médias

As cidades médias passaram por um extenso processo de reestruturação influenciado por diversos agentes, o que resultou na redefinição dos seus papéis no contexto em que estavam inseridas e em alterações intraurbanas, através de redimensionamentos econômicos, sociais e espaciais, sendo que as suas áreas centrais refletem, em grande medida, essas dinâmicas de modificações (GUIMARÃES, 2017).

Historicamente, o centro das cidades médias, assim como das demais cidades, segundo Pereira e Holanda (2013), que estudam Sobral, localizada no Ceará, se sobressaía como o lugar das relações econômicas, políticas e sociais, era o único com função de centralidade¹³, o *locus* sinônimo da reunião das atividades comerciais e de prestação de serviços, das funções administrativas, fora ser conhecido pelo valor simbólico e histórico.

No entanto, os discursos e ações atrelados aos ideais de modernidade¹⁴ refletiu-se nas paisagens, assim como nos modos de vida e nas dinâmicas espaciais das áreas centrais dessas cidades médias, onde a busca pela identidade urbana baseada em contextos metropolitanos provocou, e ainda provoca constantemente, a desvalorização ou destruição do antigo para que construções novas, consideradas modernas, se insiram – cenário que ocorre com menor frequência naquelas cidades em que os centros são locais turísticos ou reconhecidos como “patrimônio histórico-cultural” (ANDRADE, 2014).

Para Henrique (2010), essas construções, símbolos de uma modernidade (prédios, condomínios, shoppings, etc), os quais introduziram novas formas de vida urbana, contrapondo ou excluindo marcos simbólicos antigos e tradicionais, passaram a ser consumidas como símbolos de poder, *status* e até felicidade.

Além dessas, ainda há o caso de alterações, na maioria das vezes, indiscriminadas, em que edifícios dão lugar às necessidades e demandas da nova realidade social e econômica, onde o resultado é:

¹³ Ainda há cidades que se estabelecem sob uma única centralidade, mas aqui estamos tratando de cidades médias que perderam essa característica há tempos.

¹⁴ Como afirma Hiernaux (2012, p. 56), “a modernidade foi, ao longo dos séculos, a locomotiva da transformação das cidades; o moderno de hoje torna-se obsoleto em pouco tempo e a essência da modernidade é renascer incessantemente das cinzas da cidade que ela destruiu em um passado recente”.

[...] imóveis construídos inicialmente para usos residenciais ou institucionais e que agora são adaptados para a atividade comercial. Nesse processo, acontece a descaracterização de muitos prédios de valor histórico, importantes para a memória da cidade, mas que sucumbem às necessidades do mercado imobiliário. A situação é mais lamentável quando essas construções são simplesmente demolidas para que se ergam novos edifícios ou para dar lugar a estacionamentos privativos. (PATEIS, 2007, p 25)

Um fato que não é exclusivo desse tipo de cidade, como vimos anteriormente, mas, ainda assim, não podemos deixar de destacar que são as dinâmicas socioespaciais coexistentes e sucedentes, conforme Andrade (2014), que fazem com que os centros das cidades médias se refuncionalizem e adquiram novas fisionomias, o que será valorizado, ou não, conforme os interesses e o poder de compras de seus usuários.

Nesse cenário, o espaço urbano central, assim como os demais, são transformados em mercadoria, o que também é uma característica das metrópoles, no entanto, como aponta Carlos (2013), nessa última existe uma mobilização frenética estimulada pelos promotores imobiliários, onde o movimento de valorização e desvalorização dos lugares é mais intenso e conseqüentemente os subcentros adquirem um caráter bem mais transitório, com isso o aprofundamento da segregação e a perda dos referenciais espaciais se fazem mais fortes que nas cidades médias.

Além de não ter sofrido um processo tão intenso de segregação quanto nas metrópoles, a área central das cidades médias ainda se caracteriza como uma área bastante pulsante do espaço urbano visto que, entre outros motivos, nestas, o núcleo do transporte coletivo se localiza no centro, o que interfere na organização espacial e social; as proporções territoriais são menores, garantindo uma maior proximidade com esse centro e uma relação de pertencimento; fora que o comércio e a prestação de serviço desenvolvidos na área também contribuem para que haja uma maior atração para ela.

Apesar das especificidades, as cidades médias reproduzem um processo semelhante ao das grandes, como no caso da padronização das fachadas, redução do número de habitantes e perda de equipamentos urbanos importantes para áreas em expansão e mais valorizadas. Uma conjuntura decorrente das diversas reestruturações do espaço urbana, um movimento em que as atividades e funções passam a ser ordenadas pelo tempo, este que parece cada vez mais acelerado. Frente a isso, a cidade vai se organizando e o centro, que antes, detinha grande parte das atividades e muitas das mais importantes, acaba assistindo o espraiamento e divisão delas para outras áreas da cidade.

Essa recomposição da estrutura urbana tem como ponto de destaque a formação de novas centralidades as quais, como corrobora Pereira e Luz (2010), se materializam nos

subcentros, que contribuem para a especialização das atividades e para a refuncionalização das cidades médias. Um fenômeno que ocorria nas metrópoles brasileiras – Rio de Janeiro e São Paulo – já na década de 1950, mas que só foi visto nas cidades médias ao final do século XX, e expressa a saturação dos centros tradicionais em relação às necessidades de produção e concentração do capital, além do intento de fragmentação urbana por meio de estratégias dos agentes imobiliários. Um processo de (re)valorização urbana onde a reprodução capitalista é favorecida e os espaços passam a sofrer com alterações de preço e de acesso ao solo, principalmente próximo às novas centralidades.

Nesse âmbito, observamos que, conforme destaca Souza (2009), a centralidade única vai dando lugar à multacentralidade e com isso a dependência do centro vai se diluindo, fato resultante do crescimento populacional, da expansão do tecido urbano, das imposições comerciais, das diversas possibilidades de transporte, ou seja, das necessidades do consumo, do lazer, dos serviços e da moradia.

Andrade, que estuda a cidade de Pouso Alegre (MG), aponta para o fato de que

[...] em diversas situações as novas centralidades, como os *shopping centers*, passam a abrigar estabelecimentos comerciais e de entretenimento que não são encontrados em outros locais das cidades médias, e dos municípios de sua área de influência, podendo, neste caso, constituir espaços com significativa valorização econômica e simbólica para as populações locais e regionais. (ANDRADE, 2014, p. 1051)

Todavia, mesmo com essas diversas centralidades surgindo nas cidades médias, os seus centros principais ainda mantêm uma força relevante, principalmente pelo fato de que “nelas não se reproduz a alocação de todas as atividades tipicamente centrais, mas selecionadamente de algumas destas” (Sposito (1991, p. 11).

A formação desses novos espaços está ligada tanto à migração e descentralização de equipamentos (agências bancárias, instituições públicas, clínicas, etc.) para outros locais da urbe quanto à dinâmica dos fluxos, sejam eles de capitais, mercadorias, automóveis, pedestres, informações, etc. (PEREIRA e HOLANDA, 2013).

E ao se comparar a dinâmica desses subcentros em cidades médias e metrópoles, Souza (2009) destaca que nas metrópoles as suas morfologias se repetem, ocupando vários bairros, possuindo diversas atividades e com uma rede de agências de financiamento e investimento consolidada, enquanto que nas cidades médias suas formas são variadas, podendo ser nucleares ou alongados e que Casas Lotéricas, Correios, ou até mesmo, supermercados e lojas, que mantêm convênio com os bancos, cumprem o papel das agências financiadoras que ainda estão concentradas no Centro Pioneiro dessas cidades. Além de que as áreas mais

dinâmicas dessas centralidades, nas cidades médias, se localizam nas ruas que contemplam as rotas do transporte coletivo.

Em reação a essa imposição de novos artefatos urbanos, o centro das cidades médias se transforma; um processo de reestruturação se desencadeia e incide também sobre o velho, que se redefine; surgem novas demandas de mercado, principalmente com o surgimento dos Shoppings Centers¹⁵, espaço que se fecha para as externalidades negativas presentes no Centro, como a falta de estacionamento, a violência e o convívio das diferentes classes sociais, por exemplo.

Estas dinâmicas, crescentes nas cidades médias brasileiras, colaboram para a consolidação dos espaços de auto segregação para as funções de consumo, mas também de moradias, como ocorrem com os *shopping centers* e os condomínios residenciais (SILVA, 2006; SOBARZO, 2006; SPOSITO, 2006; WHITACKER, 2007). (ANDRADE, 2014, p. 1049)

Com relação às funções de consumo, esse movimento aponta para uma “popularização” das mercadorias oferecidas pelo comércio central, onde o público e as preços são diferentes daqueles dos Shoppings, uma maneira de se adaptar às novas realidades impostas pelas transformações urbanas. No entanto, essa redefinição acaba por provocar uma saturação no que se refere à acumulação e reprodução do capital, repelindo ações de grupos investidores e os interesses na área, gerando um discurso de envelhecimento e decadência em relação ao padrão anterior e a áreas mais nobres da cidade (OLIVEIRA JÚNIOR, 2010).

Nesse processo de popularização, os conhecidos camelódromos se mantêm, ou se fixam, próximos aos terminais de transporte coletivo no centro dessas cidades médias. Em contraposição, os centros de muitas metrópoles vem sofrendo processos de requalificação como resposta a intensa deterioração a que se colocaram, obras públicas e intervenções imobiliárias, os quais (re)constituem esses espaços deixando-os propícios para o capital financeiro, e como consequência indireta e, as vezes, direta (ainda que seja um absurdo), a população pobre é expulsa, assim como os agentes menos capazes de manter seus negócios ativos nesses novos espaços, restando o centro àqueles que podem pagar por ele (RIBEIRO, 2017).

Além disso, o centro, para as classes populares, continua como um eventual espaço de trabalho e de concentração de mercadorias acessíveis. Função que se coloca para elas como mais importante que a questão simbólica. Para tanto, como afirma Fortuna (1995, p. 10), muitas

¹⁵ Para Pateis (2007), os shoppings centers são um dos meios que a elite elegeu para efetuar suas atividades (compras e lazer) por se apresentar esteticamente mais ameno, proporcionar mais segurança, disponibilizar estacionamento e entretenimento.

vezes, “[...] viver no centro da cidade pode equivaler a ser-se socialmente excluído e segregado”.

A combinação desse deslocamento da população de alta renda da área central para outras mais valorizadas e melhores em termos de infraestrutura, com a descentralização das atividades comerciais e de serviços, junto aos danos à paisagem e a retomada da população de baixa renda para o centro, insere-o em um contexto de relativa desvalorização, “crise” e “decadência”, no qual “as condições infraestruturais tornam-se inviáveis para a manutenção de certas funções, levando a concretização de investimentos em outras áreas da cidade”. Mas, a situação das cidades médias nem de longe se equipara à das metrópoles, já que muitas delas adquiriram formas de planejamento que contribuíram para manter e/ou melhorar características físicas e socioespaciais (ALVES e RIBEIRO FILHO, 2011, p.5).

No entanto, cabe destacar, conforme Pateis (2007), que os centros dessas referidas cidades perdem espaço como área de lazer noturno, pois os empreendedores irão preferir outras áreas, os novos subcentros, que possuem maior potencial de atração e consumo para neles alocar-se clubes, bares, restaurantes, bem como, hipermercados, postos de gasolina, *fast-foods*, etc, atraindo um público seletivo. Além do mais, o grande fluxo de pedestres no centro atrai o comércio informal; a refuncionalização da região, que passa a abrigar em sua maioria comércios e serviços, faz com que o tráfego se intensifique e conseqüentemente, a necessidade por estacionamento aumente.

Diante desse cenário, o desafio é acautelar o centro das cidades médias e evitar que o cenário se agrave e se equipare totalmente ao das metrópoles, onde a degradação, na maioria das vezes, é constante e revitalizações imersas de *gentrificação* se colocam como solução.

1.3. O CENTRO DE UMA CIDADE MÉDIA GOIANA: ANÁPOLIS

A partir das políticas públicas e do movimento de interiorização que se deram no país na década de 1970 através dos Planos Nacionais de Desenvolvimento, o território goiano foi um dos grandes impactados e passou por um processo de modernização que, segundo Guimarães (2017), acarretou em novas tendências de urbanização; articulação e integração maior da rede urbana¹⁶; assim como, aumento da importância das suas cidades médias, essas

¹⁶ A partir das transformações e das dinâmicas adquiridas observa-se que o sistema urbano goiano é composto de “[...] uma metrópole dinâmica (Goiânia), além de dezenas de cidades (227) com menos de 50 mil habitantes. E, no grupo intermediário são 18 cidades, subdivididas em três subespaços: um abrange as cidades das regiões metropolitanas de Goiânia (Aparecida de Goiânia, Trindade, e Senador Canedo) e Região Integrada de Desenvolvimento do Entorno de Brasília – RIDE – (Águas Lindas, Formosa, Luziânia, Valparaíso, Cidade Ocidental, Novo Gama, Planaltina e Santo Antônio do Descoberto). Porém, elas não constituem cidades médias,

que tiveram ampliação considerável nos índices de crescimento populacional e se despontaram como intermediadoras entre pequenos e grandes centros, apoiando as demandas do desenvolvimento industrial e da modernização da agricultura.

Em Goiás, as duas cidades reconhecidas como médias são Rio Verde¹⁷ e Anápolis¹⁸, prova disso é a economia diversificada e a atuação como centro de decisão e de gestão em escala sub-regional de ambas, essas que estão localizadas na parte sudoeste e central do Estado, respectivamente. Segundo Luz (p. 167, 2009), foram fortalecidas pela industrialização, sendo Rio Verde caracterizada como “centro de gestão da agropecuária moderna e dos agronegócios” e Anápolis se destacando pela atividade industrial de transformação, pela função comercial e cada vez mais como centro logístico beneficiado pela localização estratégica entre duas capitais, Goiânia e Brasília. Frente a isso, podemos caracterizar, de acordo com as definições de Corrêa (2007), Rio Verde como “centro de drenagem de consumo e de renda fundiária” e Anápolis como “lugar central”.

Além do cenário regional, Anápolis está projetada a escalas mais amplas, visto sua localização e sua crescente tecnificação e cientifização espacial, o que também interfere no espaço intraurbano, provocando reestruturações, configurando novos dinamismos e funcionalidades (PINTO e CORREA, 2006). Nesse cenário, seu centro se vê cingido pelas características apresentadas no tópico “1.2.2”, sendo essa uma parte da cidade que apenas reflete as diversas mudanças que ocorrem no todo e influenciam a vida da sociedade inteira. Para entender melhor esse centro, é importante destacar que cidade é essa e por quais dinâmicas e alterações vem passando ao longo de sua história.

pois, estão estruturadas economicamente e formam uma área funcional estruturada e integrada à metrópole, (SPOSITO, 2001). O outro, com 5 centros regionais (Caldas Novas, Goianésia, Itumbiara, Catalão e Jataí), apresenta economia pouco diversificada ou mesmo dependente de um determinado segmento econômico, por exemplo o turismo em Caldas Novas. O último, com Rio Verde (176.424 mil habitantes) e Anápolis (334.613 mil habitantes) forma ‘por excelência, o tipo que melhor descreveria uma típica cidade média’ (CORRÊA, 2007, p.32)” (LUZ e BORGES, 2012, p. 320).

¹⁷ Rio Verde, cidade com população estimada em 229.651 habitantes, segundo o IBGE 2018, tem seu desempenho econômico, de acordo com Guimarães (2017) associado a desenvolvimento do agronegócio e a instalação de grandes indústrias, sendo que essa vocação se deu, especialmente, a partir da década de 1970, por meio de incentivos fiscais e financeiros. Atualmente a cidade pode ser considerada uma das maiores produtoras de grãos do Estados e vem passando por uma reestruturação urbana, com a inserção de equipamentos de grande porte e a construção de novos loteamentos.

¹⁸ Anápolis, segundo o IBGE 2018, tem uma população estimada em 381.970 habitantes e se destaca pelo dinamismo econômico, será melhor detalhada ao longo desse capítulo.

1.3.1. Anápolis: de entreposto comercial a condição de cidade média

A origem de Anápolis¹⁹ remonta ao final do século XIX e se relaciona a dois fatos explicativos, um de cunho religioso²⁰ e outro ligado a localização estratégica²¹ no espaço regional goiano, este que beneficiou o desenvolvimento da cidade. Conforme Silva (2009), ela está situada na área central do estado, compondo a mesorregião do Centro Goiano (Figura 1), que por sinal é a mais desenvolvida e com crescimento socioeconômico expressivo, além disso, é uma das microrregiões de Goiás, ocupa 12% da área do estado e detém 40% do seu volume de negócios referentes ao setor de comércio e serviço.

A forte tradição comercial pode ser entendida como o alicerce da história Anapolina a partir da qual a indústria passou a desempenhar papel essencial na produção de riquezas, processo que inicialmente se relaciona com a modernização agrícola e os interesses locais e posteriormente com a descentralização industrial brasileira (LUZ, 2009). Cabral et al (2012, p. 199) destacam ainda que a cidade “foi construída de acordo com a necessidade de uso e interesses econômicos”, se desenvolvendo e especializando em diversas atividades:

[...] comércio varejista e atacadista, além da recente entrada das empresas de logística; a presença de um setor de serviços amplo e diversificado que se destaca nas áreas da saúde e educação; a atividade industrial que se tornou fundamental para a economia local e se diversificou, sendo encontrados na cidade segmentos da agroindústria, construção, farmacêutico e, mais recente, automobilística, entre outros. (CABRAL et al, 2012, p. 201)

¹⁹ Em 1871 foi estabelecido o povoado de Santana das Antas, em 1873 o povoado foi elevado a condição freguesia, em 1887 transformado em vila com o mesmo nome, e em 1907 tornou-se em cidade de Anápolis (GUIMARÃES, 2017).

²⁰ A narrativa em torno da devoção de Sant’Ana é uma das explicações para o surgimento da cidade e refere-se a decisão de Ana das Dores Almeida em construir uma capela para retribuir uma benção concedida por Sant’Ana. A construção se deu em 1871 e ao redor da referida capela o povoado de Santana das Antas se estabeleceu, crescendo, se emancipando e se transformando na cidade de Anápolis (LUZ, 2009).

²¹ A localização geográfica estratégica é outro fator explicativo do surgimento e desenvolvimento de Anápolis, visto que o local onde a capela foi construída já era ponto de referência e de parada de tropeiros que iam para o interior do país, e em 1870 já haviam palhoças construídas ao longo do rego d’água conhecido como Rêgo Grande, a partir de onde a cidade se deu, em terras da fazenda de nome Antas (Silva, 1997). Sendo que foram esses tropeiros que criaram e consolidaram as primeiras vias que articulavam a região. Além disso, como destaca Luz (2009), foi a presença de condições naturais favoráveis que influenciou na escolha desse local para o pouso das comitivas que passavam pela região, condições essas que incluem clima tropical com temperaturas amenas, relevo, altitude, e vegetação de mata ciliar e cerrado. Dessa forma, em torno dos pousos surgiram edificações comerciais e residenciais que logo se transformaram em povoado. Ademais, essa localização estratégica em uma região igualmente estratégica continuou beneficiando a cidade, principalmente com a construção de Goiânia e Brasília, além do que a escolha do lugar para construção dessas capitais também aconteceu em função da existência desse centro que serviria de apoio e para triagem e captação de recursos, tanto humanos quanto materiais (LUZ, 2005).

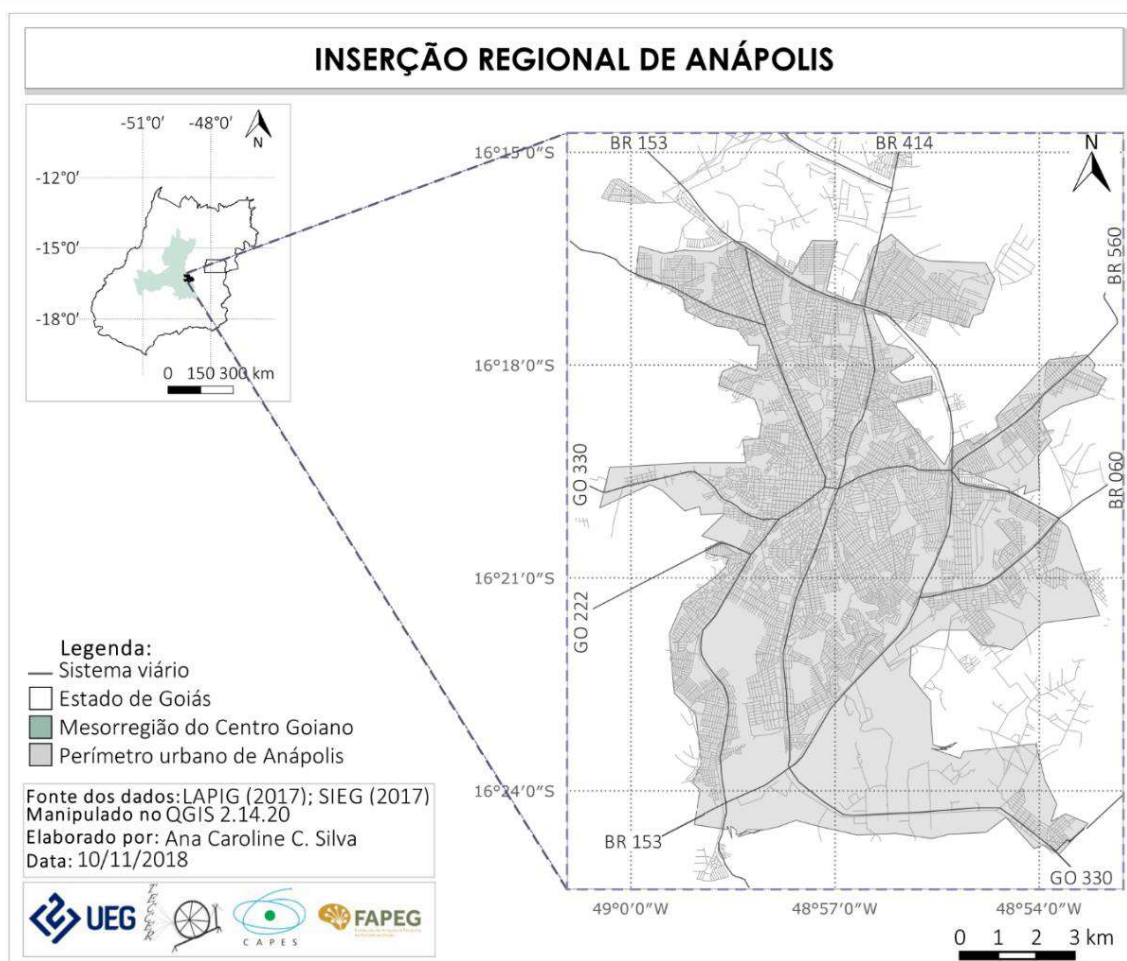


Figura 1: Mapa de inserção regional de Anápolis. Fonte: Elaborado pela autora.

Nesse sentido, historicamente, podemos entender o processo de transformações e influências sofridas por Anápolis diante de um cenário regional goiano pautado por amplas mudanças. Ponto chave nesse processo reside na chegada dos trilhos da estrada de ferro, inaugurados em 1935, estes que beneficiaram a cidade e auxiliaram no seu crescimento, engendrando modificações do ponto de vista urbano e arquitetônico e ainda interferindo diretamente na consolidação de sua vocação comercial.

Para Luz (2005), a ferrovia representou a inserção de Goiás no mercado nacional, a partir da qual permitiu-se a exportação de produtos agrícolas para o Sudeste, a importação de produtos industrializados e a entrada de imigrantes que contribuiu para o povoamento do interior do estado, tendo Anápolis, papel significativo nesse processo.

Logo, como afirma Polonial (2000), a implantação da ferrovia beneficiou Anápolis em dois sentidos: na dinamização econômica da região e pelo local ter se tornado ponto terminal dos trilhos, se colocando como entreposto comercial na troca de mercadorias com uma grande quantidade de regiões goianas.

Além da ferrovia, o plano da transferência da capital do Estado estava em curso, tendo sua pedra fundamental sido lançada em 1933 por Pedro Ludovico Teixeira, contribuindo significativamente para o crescimento da cidade de Anápolis, visto que a mudança da capital promoveu a construção de rodovias e obras de saneamento, entre outras tantas melhorias. Frente a isso, já na década de 1940 Anápolis “possuía uma área de influência que abrangia 36% da área do Estado e influenciava economicamente mais de 31 municípios” (LUZ, 2005, p. 2)

Também foi fator de destaque nesse processo, a construção e transferência da Capital Federal, que no caso de Anápolis em específico, de acordo com Luz (2009), devido à posição estratégica, entre duas metrópoles de grande dinamismo, construídas como símbolo do processo de modernização e povoamento do interior do país, passou a ter grande influência na formação do que hoje denominamos de Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília. Este caracteriza-se pelo ritmo acelerado de crescimento demográfico e desenvolvimento econômico, área onde a ação estatal foi imprescindível para a produção do espaço, sendo que a construção da nova capital federal promoveu a abertura de rodovias importantes para a consolidação da integração nacional.

É importante destacar que a imigração também colaborou para as novas faces que a cidade foi adquirindo ao longo do tempo. Nesse seguimento, conforme Vargas (2015), as políticas de interiorização do governo de Getúlio Vargas foram essenciais, exemplo da implantação da Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG) na década de 1940, uma das políticas de expansão econômica da conhecida “Marcha para Oeste”²².

Na década de 1950, como afirma Cunha (2009), Anápolis já era vista como predominantemente comercial e industrial, tendo esse discurso intensificado com a instalação do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), em 1976, uma parceria do Governo Federal e Estadual em prol da industrialização do Centro-Oeste, que se tornou o setor econômico primordial da cidade e fez de Anápolis o principal polo industrial do estado, no período em que o país passava por uma crise política e econômica, sob intervenção militar e Anápolis havia se tornado área de segurança nacional. Esse processo, como corrobora Luz (2005), reduziu, em partes, a capacidade competitiva comercial da cidade, mas provocou a modernização e

²² A ideia de uma Marcha para Oeste é varguista, pelo menos na prática, iniciada no início do século XX, visando, inicialmente, ocupar o sertão, desbravar o interior e inserir a região na Nação, tem no movimento dos bandeirantes as chamadas raízes de sua formação. Portanto, a chamada Marcha para o Oeste foi um projeto governamental que buscou povoar e desenvolver o interior do Brasil, região distinta do litoral no que dizia respeito ao desenvolvimento humano e econômico, visando uma maior integração nacional e aproveitamento dos potenciais naturais e humanos do sertão, entendidos como fundamentais para a garantia da prosperidade da Nação.

especialização do setor na década de 1990, principalmente atacadista, que se adequou às exigências do período técnico-científico.

Hoje o DAIA é visto como um dos maiores polos farmacêuticos da América Latina e pode-se dizer que a sua implantação foi o principal agente de mudanças na estrutura intraurbana de Anápolis, este foi a “arrancada final do progresso da cidade” (*Correio do Planalto*, 1976). Foi a partir dele que a economia Anapolina realmente começou a se alterar e o setor secundário se firmou como principal ramo econômico da cidade.

A realização desse empreendimento foi responsável pela redefinição do perfil econômico do município. Abriu um novo horizonte de expectativas em relação ao futuro da cidade e, em contrapartida, ‘remodelou’ o modo como era percebida a trajetória histórica até então. (SILVA, 2014, p. 151)

Além da criação do DAIA, ainda podemos destacar outras ações que vêm contribuindo com o desenvolvimento anapolino, como a elaboração do primeiro Plano Diretor de Anápolis (1969); a instalação da Base Aérea (1972); o estabelecimento de diversas Instituições de Ensino Superior, incluindo a sede da Universidade Estadual de Goiás (UEG), em 1999; instauração da Estação Aduaneira do Interior, Porto Seco, (2002); mais recentemente, a construção da Plataforma Logística Multimodal, do Aeroporto de Cargas e do Centro de Convenções, além da expectativa do início da construção do Parque Tecnológico – todos esses, importantes investimentos do governo federal e estadual.

Nesse sentido, observando o cenário estadual e a condição de Anápolis nele, Luz (2009) define três períodos que caracterizam e podem resumir o processo evolutivo da cidade. O primeiro vai do final do século XIX ao início do XX, especificadamente as três primeiras décadas, no qual a região do Mato Grosso Goiano, em que está localizada a cidade, se inseriu efetivamente no mercado nacional através do cultivo do café, transformando culturas de subsistência em produção comercial, estabelecendo fluxos comerciais com outros estados, promovendo valorização de terras, impulsionando o crescimento demográfico de Anápolis e o surgimento de outras cidades. O segundo período se inicia com a chegada da ferrovia em 1935 – que foi atraída pelas evoluções do período anterior, mas que era um projeto antigo que se arrastava há décadas – e vai até os anos de 1960, nele a migração é intensificada em direção ao interior, as terras se valorizam, Goiás se insere no mercado nacional, a economia começa a se diversificar e a dinâmica regional se altera através de intervenções e políticas estatais. E o terceiro período, mais emblemático de todos, tem início na década de 1960, no qual diversos elementos foram introduzidos impulsionando a transformação intraurbana, como a construção de Brasília e, conseqüentemente, infraestruturas de transporte e energia, além da diversificação econômica, onde a indústria passa a desempenhar papel importante na geração de riquezas.

Essa breve leitura de Anápolis já nos dá uma dimensão de sua importância na dinâmica regional e da rede de relações que a tornou referência e município de destaque tanto em âmbito regional quanto nacional. Cidade, segundo Cunha (2009), beneficiada pelas mudanças econômicas e interesses das esferas estaduais e nacionais, que fizeram com que ocupasse funções decisivas no contexto do estado e influenciou decisivamente no seu desenvolvimento. Todo esse cenário impactou no seu espaço intraurbano, provocando um amplo processo de refuncionalização²³ e reestruturação²⁴ urbana.

Logo, Anápolis se caracteriza como a

[...] terceira maior cidade deste estado, com uma população de 334.613 mil habitantes. É a segunda cidade goiana em arrecadação de ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias) e a vigésima terceira do país na arrecadação de tributos federais. Anápolis é a principal cidade industrial e centro logístico do Centro-Oeste brasileiro. Sua economia está voltada para a indústria de transformação, medicamentos, comércio atacadista, indústria automobilística. A cidade de Anápolis possui o 70º maior PIB (Produto Interno Bruto) do Brasil, sendo destaque também no agronegócio, além de polo regional em educação e saúde. (GARCIA, 2012, p. 56)

Além disso, com base no estudo da rede urbana brasileira, o REGIC (Regiões de Influência das Cidades), pesquisa desenvolvida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2007, indicou 10 municípios que se relacionam com Anápolis em se tratando de fluxos, sejam eles de bens ou serviços, que são: Campo Limpo de Goiás, Ouro Verde de Goiás, Jesópolis e São Francisco de Goiás (Componentes da Microrregião de Anápolis), Abadiânia, Alexânia, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás e Pirenópolis (Componente da Região Metropolitana do Distrito Federal – RIDE), e Gameleira de Goiás (Microrregião de Pires do Rio).

²³ A refuncionalização dos espaços urbanos, de acordo com Detroz (2015), consiste, basicamente, no processo de transformação de funções de determinada coisa atribuindo um novo valor de uso, consequência natural da própria reestruturação socioespacial de uma cidade. Dessa forma, a refuncionalização acontece em resposta às necessidades e dinâmicas que uma cidade ou espaço adquire diante das novas lógicas de consumo, é, portanto, uma modificação dos valores e do sistema de objetos. Nesse sentido, podemos considerar que a refuncionalização está diretamente ligada a ressignificação do espaço, visto que a mudança de função pode levar um local que teve importante função social no passado ao esquecimento, mas pode permitir também a valorização no sentido de que a inserção de um novo uso pode devolver a representatividade de certo elemento urbano, sendo que quando o significado se altera, as respostas e comportamentos da sociedade também se modificam.

²⁴ O termo reestruturação, com base em Santos (2008), transmite a ideia de mudança em relação a ordem e configuração da vida social, econômica e política e traduz as intensas transformações pelas quais as cidades e a vida urbana vem passando nos últimos tempos. Portanto, a reestruturação do espaço urbano diz respeito às ações que redefinem a forma como os solos urbanos passam a ser usados frente as novas lógicas socioeconômicas e políticas, obedecendo aos interesses de vários agentes que introduzem um novo conteúdo na lógica de produção do espaço urbano, mas não é um processo automático. A implantação de novos equipamentos, a atração de modernas formas de consumo, bem como indústrias e a redefinição nas relações espaço-tempo, por exemplo, fazem com que ocorra a reestruturação do espaço urbano, visto que influenciam na dinâmica de novos investimentos. Exemplo da reestruturação urbana é o surgimento das novas centralidades.

Com base em tais apontamentos, nota-se que Anápolis exerce um papel de grande influência e se projeta para escalas mais amplas, confirmando sua posição de Cidade Média, e esse processo vivido por ela ao longo de todos esses anos fez com que sua população aumentasse consideravelmente. Os dados populacionais da cidade mostram um crescimento gradual nos últimos anos, sendo que esses habitantes estão distribuídos, como destaca Cunha (2009), por mais de 300 bairros, além de vilas, povoados e distritos. Tal crescimento tem como consequência alterações no seu espaço urbano. Com afirma Dias,

A reestruturação produtiva ocorrida em Anápolis proporcionou um (re)ordenamento espacial no município por meio da ênfase às atividades industriais e logísticas de produção, o que possibilitou a dinâmica de acumulação de capital. Vale ressaltar que este (re)ordenamento, não se tratou de um fenômeno recente, posto que ao longo da sua história de formação territorial a cidade passou por alguns períodos de reestruturação [...]. (DIAS, 2011, p. 55)

Mas modificações que aconteceram e ainda vêm acontecendo em Anápolis não são apenas de cunho morfológico, implicam também em questões sociais. Desse modo, a entrada de investimentos na cidade causou tanto arranjos territoriais intraurbanos e verticalização, quanto periferização, polinucleação, fortalecimento da classe média – grande beneficiária do crescimento econômico – e, conseqüentemente, seu controle sobre certas áreas, o que tem resultado em segregação sócio-espacial. Nesse sentido, problemas de moradia se evidenciam com clareza, já que os agentes imobiliários, através da disputa de mercado e solo urbano, acirram o acesso a ela, fragmentam o espaço urbano, geram vazios demográficos e ampliam os embates entre espaço privilegiado e excluído, onde as classes populares são “empurradas” para regiões mais distantes do centro e sem infraestrutura (PINTO e CORREA, 2006).

Anápolis também se vê diante do processo de espraiamento do Centro²⁵ e do surgimento de novas centralidades e subcentros, processo que já é notado desde as décadas de 1960 e 1970 e provoca um reordenamento do espaço bem como, sua refuncionalização.

A demanda por serviços públicos (saneamento básico, energia elétrica, educação, saúde, lazer, cultura e urbanização) também é crescente, se tornando um desafio para a gestão pública que vem realizando, desde a implantação do DAIA, investimentos em áreas prioritárias, como Saúde e Educação, em parceria com os governos estadual e federal (CUNHA, 2009). Soma-se a isso, obras de infraestrutura, como pavimentação, distribuição de água tratada, escoamento de água nas vias, revitalização de espaços públicos e de modernização do aterro sanitário, junto à implementação do Projeto Recicla.

²⁵ Questões relacionadas ao Centro de Anápolis serão tratadas com mais detalhes no tópico seguinte.

Atualmente partes do seu sistema viário vem passando por reformulações a fim de implementar o Plano de Mobilidade Urbana aprovado em 2014 pelo Ministério das Cidades, onde

Conforme o planejamento, nas avenidas Brasil Norte e Sul e Universitária, serão implantados corredores exclusivos para o transporte público. Já nas avenidas Pedro Ludovico, Presidente Kennedy, Fernando Costa, São Francisco e JK, serão adaptados corredores preferenciais. Também serão construídos mais dois viadutos, um no cruzamento das avenidas Brasil com Goiás, outro entre a Brasil e a Rua Amazílio Lino. Todo o projeto dá ênfase à acessibilidade e ciclovias. (PREFEITURA DE ANÁPOLIS, 2015)

Alterações estruturais de grande impacto na cidade que visam melhorar a situação do trânsito, que devido a atração de inúmeros investidores, empresas e pessoas, teve seu fluxo de automóveis aumentado consideravelmente. No entanto, continua-se com a valorização do automóvel em detrimento do transporte coletivo e do pedestre.

É diante desse meio urbano mutável e condicionado a tantos fatores, principalmente econômicos, que a necessidade de pensá-lo aumenta, já que uma cidade não é apenas um conjunto de espaços valoráveis e rentáveis, mas, para além disso, é constituída de relações – tanto de pessoas para pessoas, como de pessoas com espaços –, de identidade, de memória, o que pouco tem sido levado em consideração quando planos e projetos são determinados e colocados em ação. E o espaço central da cidade é um grande representante dessas dinâmicas que se colocam àqueles caracterizados pela constante busca de desenvolvimento econômico, modernização e progresso.

1.3.2. Um olhar sobre o Centro Pioneiro de Anápolis

O espaço urbano de Anápolis passou por diversas alterações ao longo do tempo e consequentemente o Centro Pioneiro (Figura 2) da cidade acompanhou esse processo, recebendo novas características, novas dinâmicas, se adaptando às realidades vivenciadas pela cidade, não estando, desse modo, isento dos impactos da modernização, do crescimento e do progresso do município, do estado e até mesmo do país.

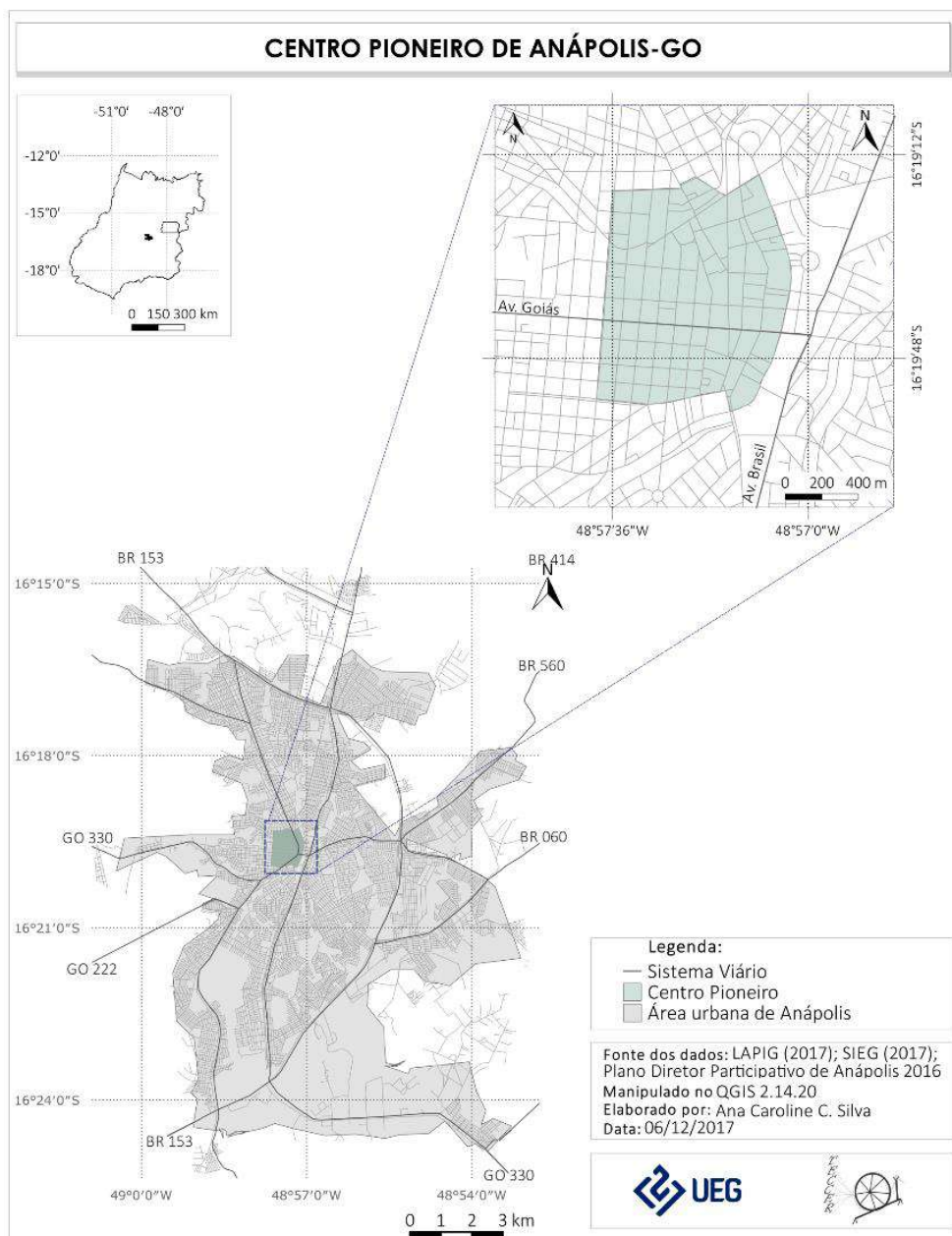


Figura 2: Mapa do Centro Pioneiro de Anápolis-GO. Fonte: Elaborado pela autora.

Silva (2009) aponta que, desde o momento em que Anápolis foi elevada à categoria de cidade, em 1907, período em que o núcleo central ainda se dava nos arredores da Praça Sant’Ana²⁶, as mudanças em seu espaço urbano foram grandes, tendo em vista a necessidade de efetivação da sua economia.

Além da elevação à cidade, o início do século XX, também ficou marcado, segundo Vargas (2015), pela chegada de novos materiais e modelos de construção, conceitos trazidos por jornais, revistas e propagandas da época, assim como pelos imigrantes, fazendo desse início de século um período de transformações na paisagem urbana de Anápolis. Junto a isso, o

²⁶ Local onde foi construída a primeira capela e que anos mais tarde cedeu lugar à atual Igreja Sant’Ana.

crescimento acelerado no período entre as décadas de 1930 a 1950 impulsionado pela chegada da Estrada de Ferro Goiás e a presença de técnicos e engenheiros que vieram trabalhar na construção da ferrovia também contribuiu para essa mudança na paisagem, que de edificações tradicionais com uso de taipa de pilão e fundações em pedra passou a se usar materiais industrializados.

A maior parte das edificações da época, a exemplo das capelas de Santana e do Bom Jesus, foram demolidas para serem construídos novos edifícios no lugar. A fragilidade dessas primeiras construções edificadas em sistemas construtivos simples e a falta de intenções preservacionistas à época, explicam em parte a ausência de exemplares preservados. (VARGAS, 2015, p. 99)

Nesse âmbito, as novas dinâmicas até então adquiridas já faziam com que a cidade fosse se refazendo e, como afirma Silva (2014), os discursos produzidos a partir de 1930 em Anápolis, que giravam em torno da modernização local e tinham a ideia de modernidade, ruptura com o atraso e progresso como síntese, contribuíram para isso. Essa corrida em busca do *status* de cidade moderna teve consequências ainda mais significativas em seu espaço intraurbano, principalmente, para seu Centro Pioneiro, que teve a concepção de centro hegemônico, dinâmico e rico em carga simbólica afetada.

Essas alterações no Centro Pioneiro de Anápolis foram mais visíveis a partir do momento em que o desenvolvimento da cidade foi se efetivando e esse centro foi se expandindo. Além disso, a especialização da economia colaborou para o “deslocamento” do centro e o surgimento de novas centralidades. Retomando a história, com base em Silva (1997), observa-se que o primeiro centro foi a Praça Santana (núcleo inicial da cidade ao redor de onde surgiram as três primeiras ruas) e a Rua Manoel D’Abadia, que assumiu liderança no comércio no início do século XX; em um segundo momento passou a ser a Avenida Miguel João, onde havia o grande comércio do Sr. Miguel João; a Praça Americano do Brasil foi o terceiro, próximo à Estação Ferroviária; e posteriormente, a Praça Bom Jesus se tornou o quarto e último centro, sendo um marco central da cidade até os dias atuais (Figura 3²⁷).

²⁷ É importante considerar que o mapa busca uma representação didática do “deslocamento” do centro de Anápolis ao longo de sua evolução histórica com base na vocação comercial das áreas e que foi produzido sobre a planta atual de Anápolis.

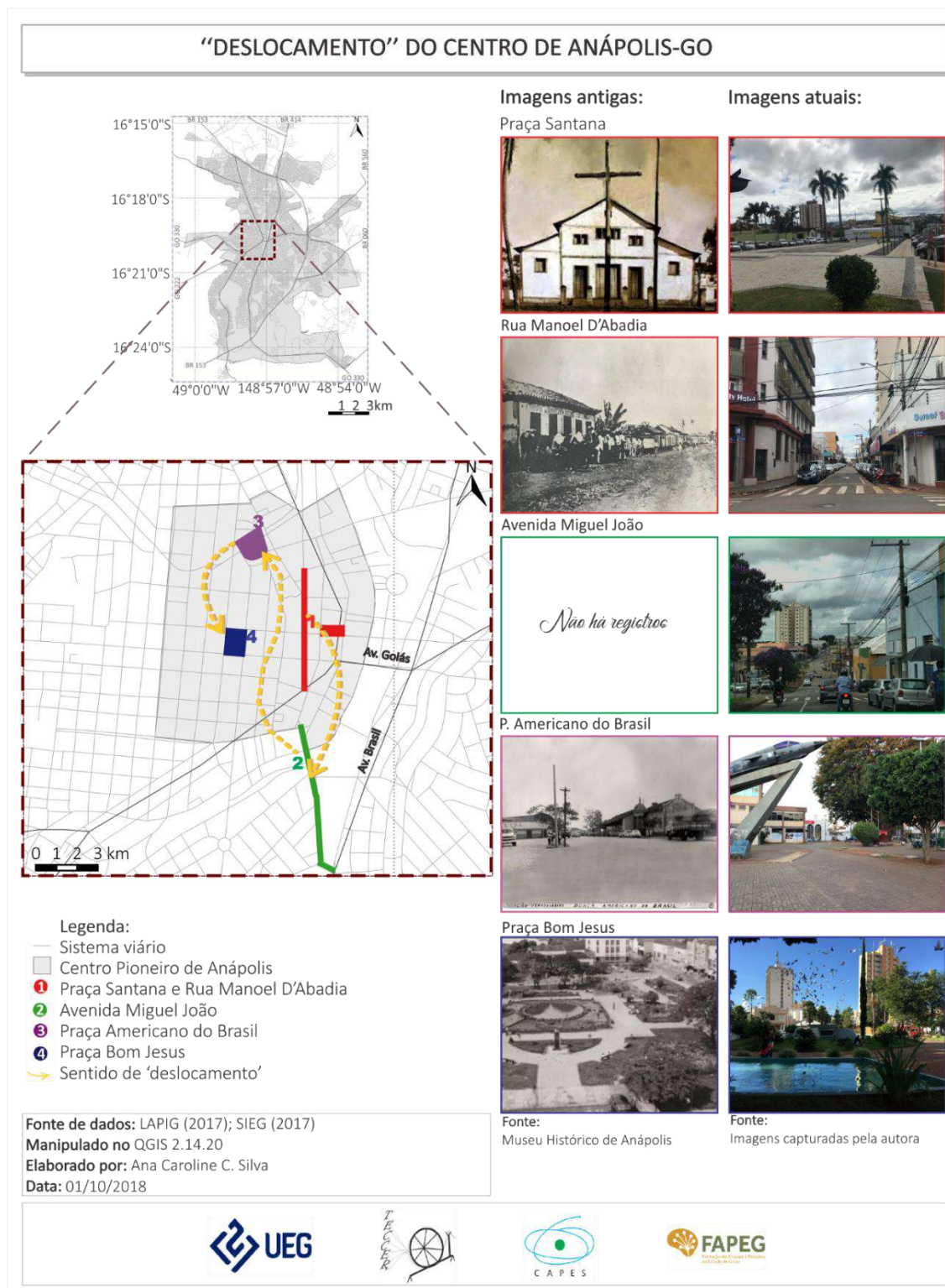


Figura 3: Mapa do “deslocamento” do Centro de Anápolis-GO. Fonte: Elaborado pela autora.

Hoje o Centro Pioneiro concentra, principalmente, atividades comerciais e de serviços, no entanto, houve uma expressiva expansão dessas atividades em direção à Vila Jaiara, à Avenida Brasil Norte e Sul e para o Bairro Jundiáí (Figura 4), um processo característico das cidades contemporâneas de formação de novas centralidades, sub-centros e eixos comerciais, processo que se intensificou em Anápolis nas últimas décadas (PEREIRA e LUZ, 2010).

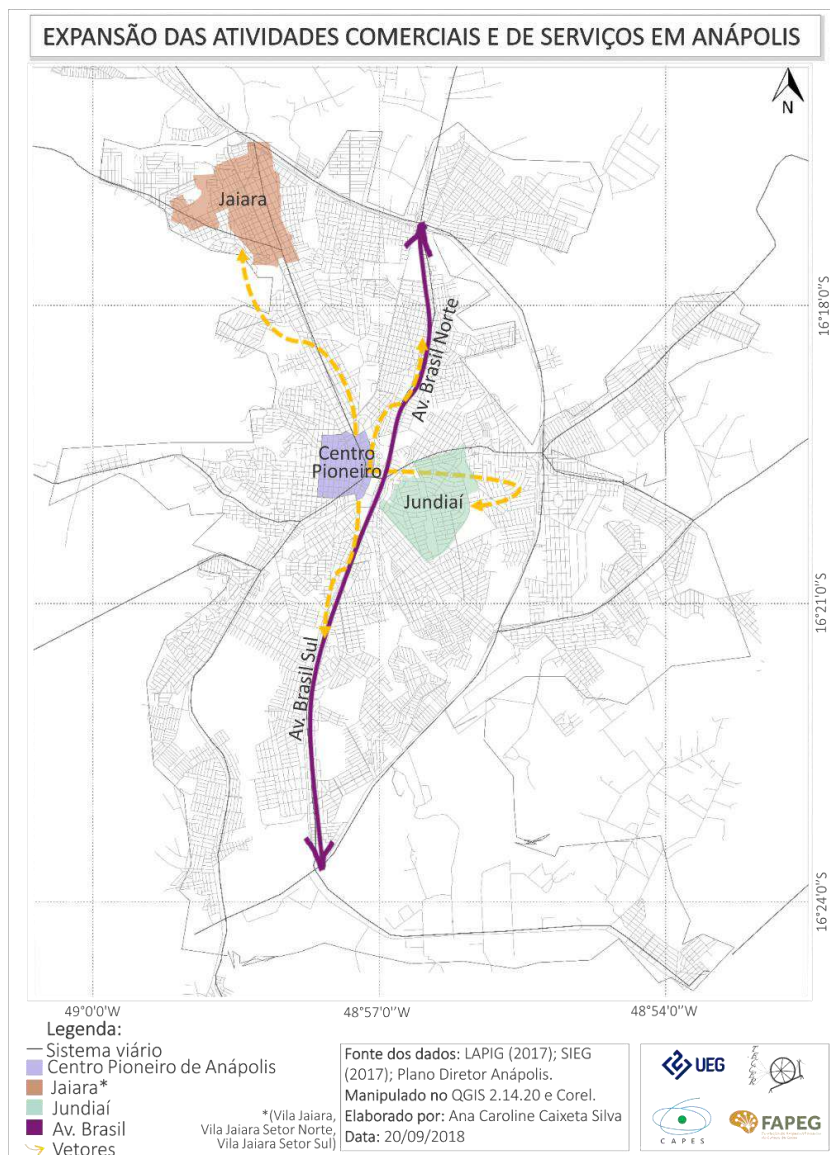


Figura 4: Diagrama de vetores, Anápolis-GO. Fonte: Elaborado pela autora.

a) Jaiara

A Vila Jaiara, localizada na região norte da cidade, tem sua origem em meados da década de 1940, cujo fundador foi o engenheiro Luiz Caiado de Godoy, que projetou a planta inicial e da junção dos nomes dos seus filhos (Jairo e Yara) surgiu Jaiara. A atração populacional para a região ocorreu em decorrência da fixação da Vicunha S/A (Fábrica da Companhia Goiana de Tecelagem e Fiação de Algodão, cujo manifesto de fundação foi lançado em 1946) sendo, portanto, desde sua origem, uma área de concentração de camadas mais populares. E como a Vila foi criada distante da área central (aproximadamente 6km) a necessidade de infraestrutura terciária para satisfazer a população e evitar que a mesma não precisasse se deslocar até o centro se fazia cada vez maior, o que passa a acontecer na década de 1970, impulsionando o desenvolvimento do comércio local (LUZ, 2009; GARCIA, 2012; SOUZA e LUZ, 2012).

Garcia (2012), com base em dados do IBGE e da ACIA (Associação Comercial e Industrial de Anápolis), aponta o crescimento expressivo da Vila Jaiara que no ano 2000 tinha uma população que já representava 7% do total do município e atualmente é o segundo bairro mais populoso da cidade (IBGE); além de ser responsável por 4,7% dos empregos gerados em Anápolis, perdendo para o DAIA (43,6%), Setor Central²⁸ (25,9%) e o Jundiá (9,8%) – demais bairros não chegam a 1%.

Com tais características que se juntam aos diversos fluxos exercidos sobre a região e a sua multifuncionalidade, a Vila obtém como resposta à configuração de subcentro essa que se dá, ainda segundo Garcia (2012), de forma linear ao longo da Av. Fernando Costa, a qual corta toda extensão da Jaiara no sentido norte-sul e concentra atividades de comércio e serviços. A partir disso, podemos destacar que a região contém uma atividade terciária abundante e bastante diversificada abrangendo: rede ampla de filiais, de varejo, de eletroeletrônicos, de vestuário; supermercados; extensa rede de serviços financeiros (bancos; correios, casas lotéricas)²⁹, faculdades; atividades típicas de Zonas Periféricas Centrais³⁰, como oficinas mecânicas, loja de equipamentos automotivos e motociclísticos, panificadoras, drogarias, agropecuárias; além de conter o Shopping Jaiara; RÁPIDO Anápolis³¹; hospital públicos; clínicas especializadas; e consultórios odontológicos. Não havendo, portanto, categoria que se destaque mais que a outra.

Rede Bancária	Nº de agências	Lojas de varejo	Nº de Lojas
Banco Itaú	01	Ricardo Eletro	02
Banco Bradesco	01	Novo Mundo	02
Caixa Econômica Fed.	01	Rede Eletrosom	01
Banco do Brasil	01	Colchões América	01
Banco Santander	01	Casas Bahia	01
Casas Lotéricas	05	Pontofrio	01

Figura 5: Principais equipamentos encontrados na Vila Jaiara, Anápolis-GO. Fonte: Garcia, 2012, p. 91.



Figuras 6, 7 e 8: Vila Jaiara. Fonte: Capturadas pela autora.

²⁸ É importante destacar que o Centro Pioneiro comporta apenas uma pequena parte com Setor Central que é muito mais amplo.

²⁹ O que gera atratividade ao local, visto que além do comércio diversificado, as possibilidades de completos serviços bancários atraem moradores de outras regiões para que a ida ao centro seja evitada (GARCIA, 2012).

³⁰ “Aqueles atividades de pequeno porte, que tem o intuito de atender apenas a uma região específica” (Garcia, 2012, p. 89).

³¹ Serviço municipal que concentra em um só lugar serviços de todos os órgãos públicos. São apenas duas unidades na cidade, uma na Jaiara e outra no Jundiá.

b) Jundiáí

O Jundiáí se localiza na região Sudeste de Anápolis (aproximadamente 2km do Centro) e assim como a Jaiara também teve suas origens firmadas na década de 1940, no entanto já nasceu sobre ações de agentes imobiliários e com maior atenção dos empresários e do poder público, tendo um plano urbanístico que o interligou e integrou ao centro da cidade. Mesmo assim, só na década de 1970 conseguiu se consolidar e ganhar vitalidade, adquirindo o status de bairro nobre. E hoje é um dos mais movimentados da cidade graças ao planejamento e a infraestrutura (GARCIA, 2012; PINTO e CORREA, 2006).

Diferente da Jaiara, onde prevalece a horizontalidade, no Jundiáí há uma forte tendência à verticalização, o que não acontece em nenhuma outra região de Anápolis. Hilário (2004) aponta que essa verticalização serve de fetiche para várias pessoas da classe média e alta que buscam conforto, segurança e acessibilidade, e o mercado imobiliário faz uso dessa grande rentabilidade do local.

Diante do potencial econômico que adquiriu, das diversas atividades por ele desempenhadas e do poder de atração dos mais variados fluxos, a fixação do *status* de subcentro ao bairro é inevitável, podendo ser considerado “a imagem da urbanidade Anapolina” (PINTO e CORREA, 2006, p. 12).

Ele reúne, segundo Garcia (2012), agências de todos os bancos, inclusive Banco de Brasília (somente nele e no Setor Central que isso acontece), além de casas lotéricas e postos de atendimentos dispostos por diversos dos principais estabelecimentos comerciais da região; unidade do RÁPIDO Anápolis; lojas de vestuário, assistência técnica, decoração; serviços automotivos; revendas automotivas; restaurantes. Pinto e Correa ainda destacam a presença de

[...] condomínios verticais, uma universidade pública (UEG), escolas infanto-juvenil voltadas às classes abastadas, tendo como exemplos a escola Gente Miúda, escolas técnicas (SENAI e SESI), escolas de idiomas e de formação do ensino médio voltada ao vestibular, exemplo do Colégio São Francisco, [...], também órgãos públicos, lojas de informática e de jogos em rede, de roupas finas (casamento e festividades), clínicas de estética, médica e odontológica, maternidade e hospital geral, além de papelarias e livrarias, academias, bares e boates voltada também às elites, etc. Na praça Dom Emanuel, ocorre festividades tradicionais – confirmando a idéia de Centro Novo do bairro – eventos culturais e mega shows, além de estar envolvida por forte diversidade comercial, tem ainda um supermercado direcionado às classes médias e altas. A avenida São Francisco, Mato Grosso, Pinheiro Chaga e JK comportam intenso fluxo de veículos, pessoas e capital, além de reter a maior parte da diversidade comercial do setor. (PINTO e CORREA, 2006, p. 13)

Sendo importante frisar também, a presença do Parque Ipiranga como ponto de lazer de destaque, tanto para a região quanto para a cidade. Ele, a Praça Dom Emanuel com seus eventos, e as diversas opções de bares e casas de diversão noturna contribuem para que o Jundiá não seja ativo apenas durante o dia.

Mas, mesmo com essa multifuncionalidade, ainda que com atividades e serviços mais elitizados, a área da saúde ganha destaque no bairro, principalmente devido à presença da Santa Casa de Misericórdia, um dos maiores hospitais de Anápolis e que por conta dele um eixo com uma variedade de clínicas (médicas e odontológicas), consultórios e laboratórios foi criado entre centro e hospital (LUZ, 2009).



Figuras 9, 10 e 11: Bairro Jundiá, Anápolis-GO. Fonte: Capturadas pela autora.

c) Avenida Brasil

A Avenida Brasil é uma via arterial de 1ª categoria, o eixo que corta Anápolis de Norte a Sul. Deriva da BR-14 construída na década 1940 com intuito de conectar Anápolis a Colônia Agrícola em Ceres-GO, a partir daí, vem se incorporando ao desenvolvimento da cidade. Hoje é um eixo fundamental, tanto local quanto regional, se porta como vetor de crescimento, além de ser um importante condutor de mercadorias – leves e pesadas – em escala nacional, fato que fez com que o setor terciário fosse estabelecido, assim como serviços especializados ligados a uma cadeia produtiva (RÉZIO, 2015).

Frente a isso, diante dos seus usos e ocupações, é possível observar, com base em Sabino e Luz (2012, p. 121), que a Avenida Brasil se configura de maneiras diferentes ao longo de sua extensão, segmentando-se em pelo menos cinco partes de sul a norte:

O primeiro e quinto segmento são semelhantes, além das oficinas e postos de combustível, concentram atacadistas que saíram da área central, (LUZ, 2001). O segundo segmento se destaca pela especialização de atividades, com a presença das concessionárias de automóveis e o condomínio Sunflower, entre outros elementos. O terceiro segmento, nosso foco principal de análise, corresponde à área adjacente ao centro e que margeia esse setor, nesta parte da avenida encontramos uma diversificação maior de atividades e serviços, por exemplo, supermercados, estádio, hospital, banco, lotéricas, órgãos públicos (Prefeitura, Fórum e Câmara Municipal), shopping, rodoviária, além de diversas atividades comerciais centrais e periféricas. Por fim, o quarto segmento, destaca-se pela polarização do Hospital de Urgência de Anápolis e do Centro Universitário da UniEvangélica. (SABINO e LUZ, 2012, p. 121)

À vista disso, suas atividades lhe conferem heterogeneidade e conexões diversas as quais influenciam na ocupação e no uso do solo. Além disso, grande parte dessas, privilegiam os carros, garantindo permanência temporária ou mesmo permanente, tirando dos pedestres espaços que são deles, casos que ocorrem com farmácias, revenda de carros (usados), comércios varejistas, entre outros (RÉZIO, 2015).

A partir de tais prerrogativas, a Av. Brasil se destaca em Anápolis como uma importante centralidade e eixo comercial, sendo cortada pelas principais vias de circulação Leste-Oeste, dentre eles a Av. Goiás, e ainda abrigando o Parque da Cidade (próximo ao Viaduto da BR-153).



Figuras 12, 13, 14 e 15: Av. Brasil, Anápolis-GO. Fonte: Capturadas pela autora.

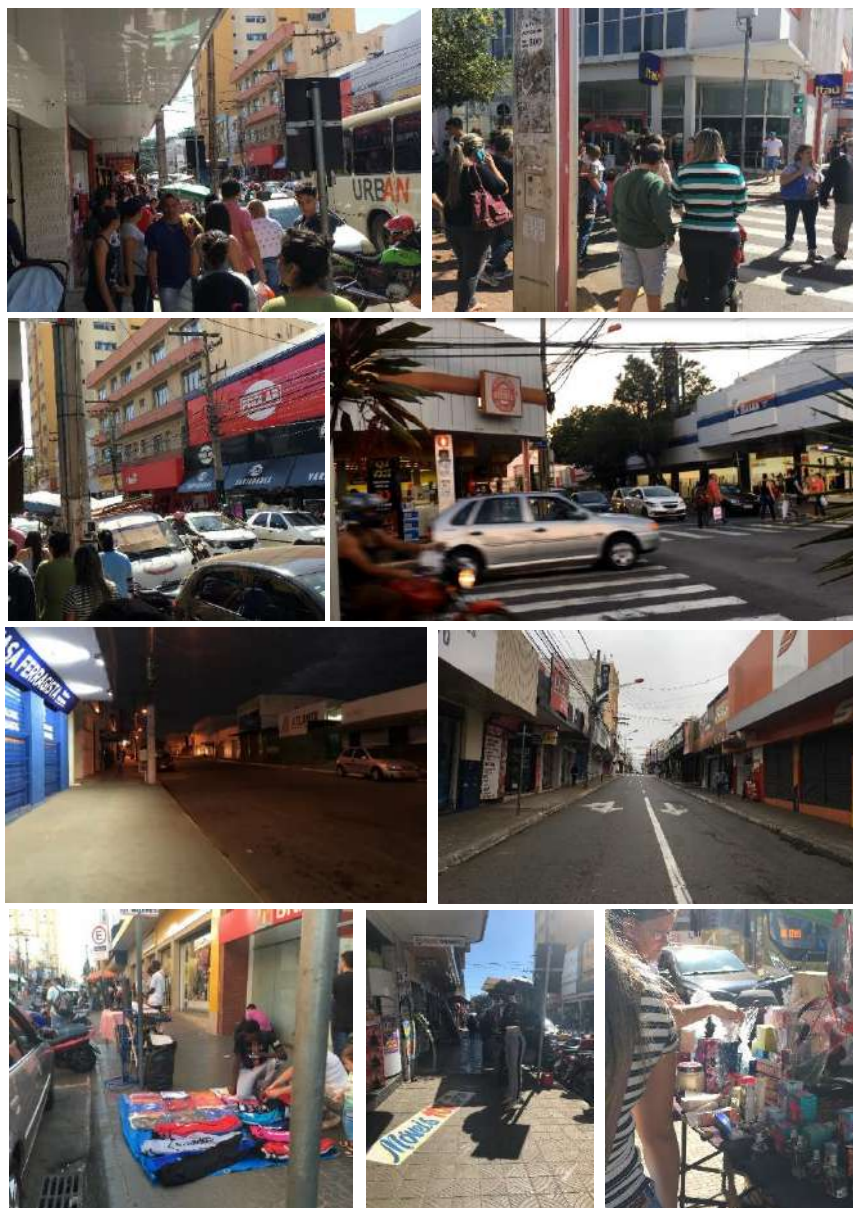
d) Centro Pioneiro

Mesmo tendo as atividades terciárias deixado de se concentrar apenas no centro – movimento típico do crescimento das cidades – se espalhando para essas outras três grandes áreas, Vila Jaiara, Jundiá e Avenida Brasil, as quais acabam por enfraquecer e diminuir a essencialidade de se ter que ir ao Centro Pioneiro para fazer/comprar/resolver algo, ele ainda não perdeu sua característica de centralidade, ainda é pulsante, principalmente, por abrigar o núcleo do transporte coletivo, reunir atividades e comércios populares, várias lojas de departamento e a sede de diversas agências bancárias, além de que é notório que cada uma dessas outras áreas possui características particulares.

Corroborando nesse cenário de alterações e adaptações do Centro Pioneiro, o surgimento dos shoppings centers também foram fatores determinantes. Em 1995 com o Anashopping e depois em 2008 com o Brasil Park Shopping (o primeiro localizado na Av. Universitária, cerca de 3km da Praça Americano do Brasil e o segundo na Av. Brasil, cerca de 1,5km dela), a atividade comercial foi dinamizada e a classe média alta passou a ter novas opções de consumo fora da área central e sem os problemas que ela apresenta, como trânsito, insegurança e falta de estacionamento, por exemplo.

Desse modo, ao longo dos anos, todo esse conjunto de elementos envolvendo modernização, urbanização, expansão urbana, descentralização, novos ritmos de vida e

necessidades sociais, políticas, culturais e econômicas contribuíram para o Centro Pioneiro de Anápolis se tornar o que é hoje e perder a hegemonia no espaço urbano, resultando em um cenário marcado pela refuncionalização, dificuldade de responder às novas demandas, perda da multifuncionalidade (passando a se dedicar basicamente às atividades comerciais e de serviços), superlotação no horário comercial e esvaziamento à noite e nos finais de semana, desgaste do tecido urbano, perda de reconhecimento do valor histórico da paisagem e dos elementos construídos, perda de representatividade com o surgimento de novas centralidades, tráfego intenso, dificuldade de estacionamento, segregação, substituição das habitações por comércios e serviços, entre outros.





Centro Pioneiro de Anápolis: **Figuras 16 e 17:** Superlotação em horário comercial. **Figuras 18 e 19:** Tráfego intenso em horário comercial. **Figuras 20 e 21:** Esvaziamento a noite e aos finais de semana. **Figuras 22, 23 e 24:** Comerciante informais. **Figuras 25 e 26:** Segregação. Fonte: Capturadas pela autora.

Além disso, o centro se viu em um movimento de migração da população local para outras áreas da cidade. A função habitacional deu lugar ao setor terciário e como a região ainda é pouco verticalizada, a opção é readequar às edificações residenciais para que o comércio, o estacionamento, a prestação de serviço, etc. se fixe.

Atualmente, analisando a sinopse por setores³² do Censo 2010 do IBGE, nota-se que o Centro Pioneiro de Anápolis é uma região com poucos moradores se comparado a outras localidades, sendo que a maioria deles tem 60 anos ou mais, e as mulheres são em maior número.

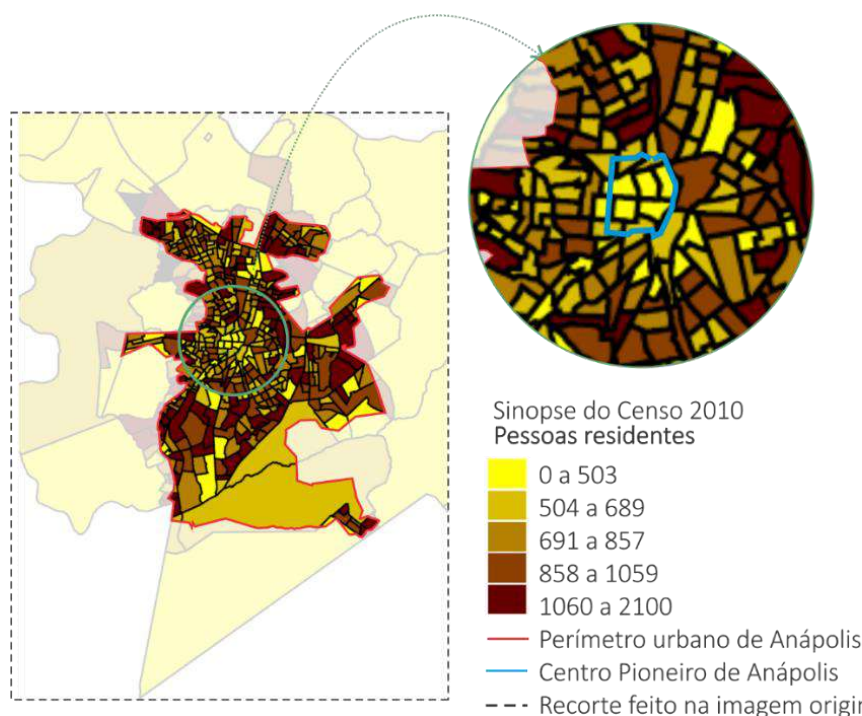


Figura 27: Pessoas residentes no Centro Pioneiro de Anápolis. Composição gráfica e edição feita pela autora. Fonte: IBGE, Sinopse por setores, Censo 2010.

³² Conforme informações do IBGE, os setores censitários não correspondem aos limites imaginários impostos pelos bairros, diante disso, os dados apresentados foram usados em sobreposição para ajudar na análise e contribuir para a discussão. E por pessoa residente entenda-se a população moradora em domicílio (local estruturado, separado e independente, destinado a habitação).

Com menos moradores e mais atividades comerciais, o resultado é o desgaste do tecido urbano e da paisagem. E quando falamos desse desgaste não nos referimos a um juízo de valor entre feio ou bonito, e sim à qualidade do espaço, este que deveria e poderia ser convidativo, agradável e adequado às diversas condições humanas. No entanto, o cenário aponta para mais pessoas apenas de passagem e menos pessoas usufruindo do espaço, o que provoca diminuição das relações e da percepção do lugar, justamente por esses locais não possuírem atrativos e condições favoráveis ao convívio, a permanência e ao lazer e também em virtude da substituição da escala do pedestre pela escala do automóvel, já que as distâncias se prolongaram e as pessoas estão sempre em movimento, com pressa e/ou com atenção voltada para o trânsito e não para a paisagem que as rodeiam.

Nessa conjuntura, tendo o centro se firmado eminentemente como *locus* do setor terciário é possível notar diante de seu uso do solo: lojas atacadistas variadas (artigos de festa, casa, bebidas, limpeza, etc.), de vestuário (ainda que a maioria seja moda popular, ainda há algumas lojas de alto padrão), de departamento, de móveis e eletrodomésticos, eletroeletrônicos, cosméticos, decoração, utensílios domésticos, papelaria, instrumentos musicais; brechós, sebos; diversas filiais; supermercados; farmácias; clínicas e laboratórios (que têm aumentando bastante, principalmente na região leste do Centro Pioneiro), agências bancárias e loterias; além de pontos de referência como escolas, o Mercado Municipal, o Hospital Evangélico, o camelódromo, o Terminal Urbano de Transporte Coletivo, e pontos culturais como a Escola de Artes Oswaldo Verano, a Biblioteca Municipal, o Museu Histórico, e o Museu de Artes Plásticas.

Outro ponto a se destacar em relação ao Centro Pioneiro de Anápolis, é o desafio dos edifícios históricos em sobreviver frente às renovações que vêm acontecendo, ou de pelo menos permanecerem visíveis, e quem sabe fazer parte da memória coletiva. Por esse ângulo, ao andar pelo Centro Pioneiro, nota-se que estamos em uma sociedade onde o legado do passado está em constante eminência de perda, visto que

O velho e o novo travam uma luta no arranjo do lugar, [...] o velho deve perder suas características e dar lugar as novas construções que irão modificar e transformar a paisagem, [...] casas são demolidas, surgindo assim prédios, indústrias, etc., o novo se impõe e, respectivamente, a cidade se expande e passa a apresentar características e relações cada vez mais complexas. (SABINO e LUZ, 2012, p. 3)

E essas complexas relações acarretam transformações irreversíveis na cidade, em especial no seu Centro Pioneiro onde o contínuo demolir-construir se faz presente. O que se nota é que o Centro tem escondido suas reminiscências atrás de letreiros do comércio ou as tem

transformado em estacionamento, um processo de descaracterização parcial e, às vezes, total daquilo que é testemunho de uma época e da história da cidade e de sua população, um dos indícios da pequena ou escassa conscientização e do reconhecimento da importância desses marcos de memória. Esse cenário de constantes transformações faz com que memórias coletivas vão se perdendo pouco a pouco, essas que são essenciais para a identidade da sociedade local.

Preservar, portanto, torna-se uma necessidade primordial para o estudo da arquitetura, para o estudo da história, das relações sociais, para o nosso autoconhecimento e, especialmente, para a compreensão do hoje como uma evolução de tudo o que até agora a humanidade presenciou. (COELHO e VALVA, 2005, p. 77)

Dessa forma, a valorização e preservação do passado materializado na cidade se fazem cada vez mais necessárias, visto que representam um tempo e a cultura de um povo, e a não preservação pode resultar na perda de identidade cultural, de tradição, de memória coletiva. Não é questão de uma preservação desmedida e defesa unilateral dessa, mas o reconhecimento de que há marcos que são importantes e merecem ser mantidos e conviver com a novidade em um ambiente onde o antigo possa ser valorizado e útil, assim como o novo.



Figuras 28, 29, 30, 31, 32 e 33: Realidade da maioria das edificações históricas presentes no Centro Pioneiro de Anápolis-GO. Fonte: Capturadas pela autora.

Não obstante, com tantas transformações, o Centro Pioneiro de Anápolis é um lugar simbólico por excelência, onde a memória coletiva ainda encontra sustentação e o legado histórico está materializado na paisagem, faltando, porém, uma mudança de postura e uma conscientização maior frente à sua importância.

A estreita porção desse legado que tem permanecido com um pouco mais de destaque na paisagem urbana, são, principalmente, algumas residências históricas cujos donos têm mantido características originais, além daqueles bens tombados como patrimônio histórico e cultural oficiais da cidade, tombamento esse que não significa garantia de conservação, esses bens são: o Mercado Municipal “Carlos Pina” (Tombamento dado através da Lei nº 025 de 1984); o prédio da antiga Cadeia Pública, IML e Polícia Técnica de Anápolis – hoje Escola de Artes Osvaldo Verano; a Estação Ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente”, o prédio que hoje funciona a Diretoria de Cultura – local onde foi a Prefeitura e o Fórum de Anápolis, localizado na Praça Bom Jesus – e o Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho (todos pela Lei 1824/91 de 1991); o Coreto da Praças James Fanstone (Lei 2.725 de 2001); a Casa JK (Lei nº 2.952 de 2003); a Escola Estadual Antesina Santana e o prédio do Colégio Couto Magalhães (ambos pela Lei nº 3.171 de 2005); a Fonte Luminosa da Praça Bom Jesus (Lei 3.230 de 2007); a sub-estação ferroviária General Curado (Lei 3.803 de 2015); e a Estação Engenheiro Castilho (Lei nº 3.955 de 2018). Tombamentos que se iniciaram na década de 1980, quando houve uma onda nacional de preservação, mas é importante lembrar que o decreto da lei é apenas parte do processo de tombamento e muitos desses bens só tiveram concluído seu processo mais de 3 décadas depois, quando de fato foram inscritos no Livro do Tombo³³.

A maior parte desse legado está situado no Centro Pioneiro da cidade, como podemos verificar no mapa a seguir (Figura 34), o que já demonstra a carga simbólica que essa área carrega. E talvez se não fosse o tombamento, esses marcos não teriam sobrevivido ao tempo e ao *boom* econômico.

³³ Data de inscrição no Livro do Tombo: Mercado Municipal Carlos de Pina (30/04/2008), Escola de Artes Osvaldo Verano (30/04/2008), Estação Ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente” (30/04/2008), Diretoria Municipal de Cultura (30/04/2008), Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho (30/04/2008), Edifício do Antigo Coreto (16/04/2012), Casa JK (16/04/2012), Colégio Antesina Santana (28/08/2012), Sede do Colégio Couto Magalhães (28/08/2012), Fonte Luminosa (28/08/2012). Os demais ainda não estão inscritos.

BENS TOMBADOS EM ANÁPOLIS-GO

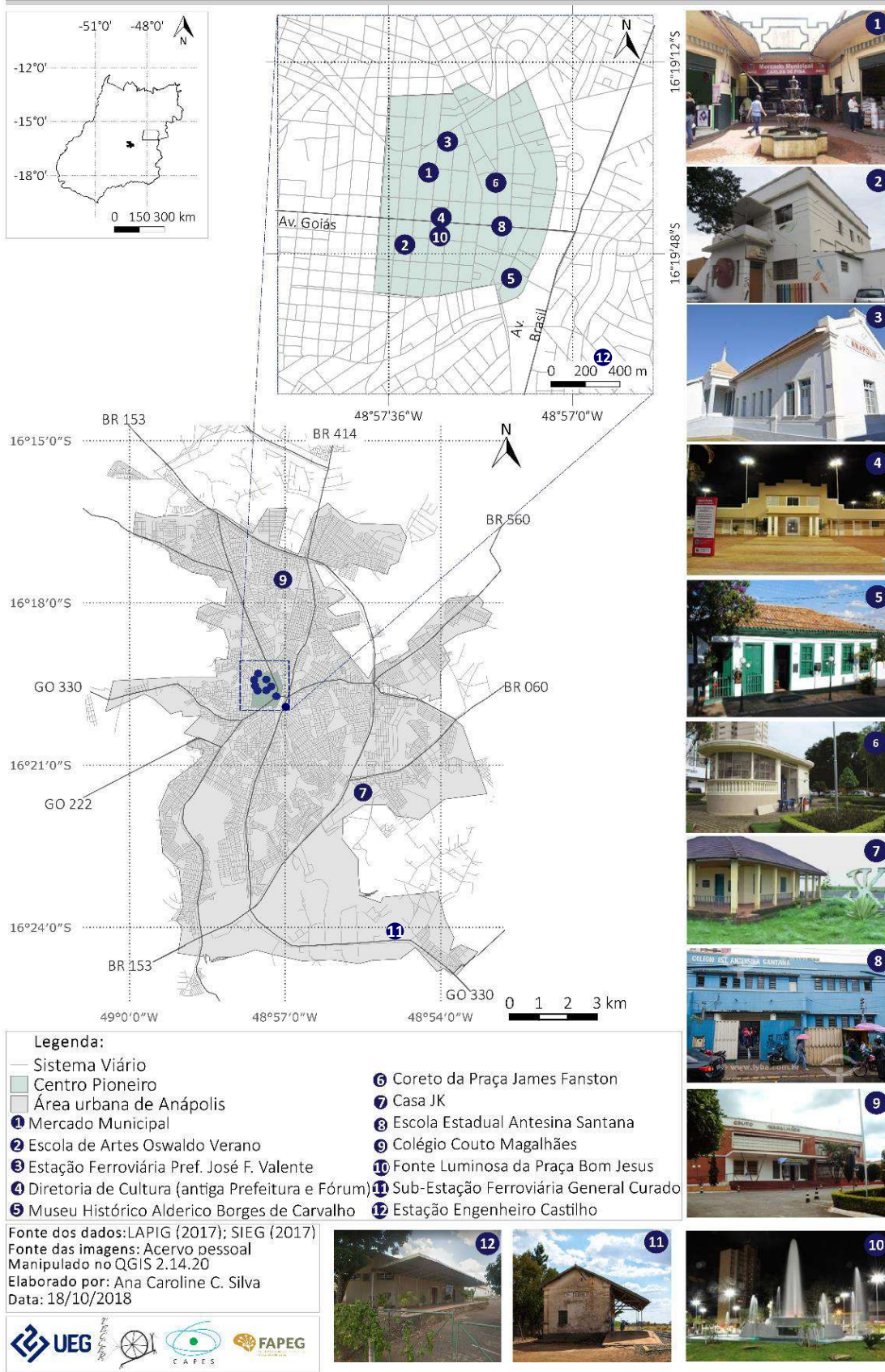


Figura 34: Mapa de Bens Tombados em Anápolis-GO. Fonte: Elaborado pela autora.

Mas, mesmo Anápolis apresentando um número até considerável de tombamentos se comparado a outras cidades goianas, isso não significa e nem prova que a sua população se importa com os marcos do passado. Até porque, dificilmente se observa um cidadão comum a frente de um pedido de tombamento, na maioria das vezes pesquisadores, estudiosos, políticos, etc. tomam para si essa briga em defesa desses marcos representativos. E também, se assim fosse, a sociedade reagiria à situação de descaso em que esses se encontram e cobrariam ações mais eficientes para conservação, ou melhor, para que elas pelo menos existissem, já que se espera a degradação para que providências sejam tomadas.

Nesse sentido, o que se observa é que apenas a prática do tombamento não é garantia de conservação do bem, muito menos de reconhecimento do seu valor. Exemplo disso é o caso da Estação Ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente” (ver imagens a seguir) que permaneceu por anos, em péssimo estado de conservação, escondida pelo Terminal Urbano de Ônibus e só agora ressurgiu na paisagem do Centro de Anápolis após muitas brigas de poder que tiveram como resultado a retirada de parte do Terminal e o restauro do edifício. Mudanças que ainda estão em curso e representam uma luta de poucos, travada contra uma elite econômica e política, uma ação significativa, um pontapé inicial, no que se refere a intervenções urbanas sobre bens do passado na cidade de Anápolis³⁴.



Figuras 35 e 36: Situação da Estação Ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente” antes da intervenção. Fonte: Acervo pessoal, autor desconhecido. **Figuras 37 e 38:** Situação após o restauro e retirada de parte do terminal. Fonte: Capturadas pela autora.

³⁴ A discussão acerca do processo de luta, recuperação e restauro do Edifício da Estação Ferroviária de Anápolis será tratado com mais detalhes adiante.

Ações como a da Estação demonstram que o cenário relacionado ao patrimônio edificado em Anápolis tem caminhado e mostra maior disputa pelos marcos físicos do passado. No entanto, grande parte da população ainda não reconhece o valor desses bens e acha desnecessário a preservação e os gastos para restauração e manutenção, o que pode ser exemplificado pela seguinte fala: “não tem nada que valorizar Estação não, o povo aqui está acostumado com ferrovia e nós andamos é de carro e não de trem”³⁵. Falta conscientização, falta educação patrimonial.

Logo, sabendo a carga simbólica desses bens patrimoniais, assim como do centro como um todo, e da constante desvalorização e reconfiguração pelas quais vêm passando, repensá-los se torna primordial, de mesmo modo que a promoção de ações voltadas para proteção, cuidado e valorização. Nesse sentido, tratando-se de meio ambiente urbano

[...] não há que se impedir o processo de renovação, intrínseco a ele, e que acompanha o próprio desenvolvimento da vida humana. [...] cabe à sociedade e ao Governo orientar essa renovação e transformação, para que a paisagem evolua de maneira equilibrada e não predominem apenas os interesses econômicos imediatos de um determinado segmento. (CASTRIOTA, 2009, p. 87)

Portanto, partindo dessas considerações, é notório que a questão da carga simbólica presente no Centro e os bens patrimoniais de uma cidade sejam trabalhadas unindo fatores sociais, econômicos, culturais, estéticos e ambientais. Não sendo suficiente apenas a prática do tombamento como medida para se efetivar a luta pela preservação, visto que a discussão é muito mais ampla e complexa e envolve educação e conscientização em primeiro lugar, já que esses bens não se referem à identidade e à memória de uma única pessoa, mas de um grupo e/ou de uma sociedade como um todo, sendo que esses precisam fazer parte do processo, estar esclarecidos e conhecer o porquê de se fazer.

No entanto, com base nos apontamento de Zein e Di Marco (2008), ainda que não seja a única e nem a primeira opção para assegurar a permanência do nosso legado histórico edificado, enquanto a educação não consegue gerar uma consciência maior quanto a isso, o tombamento vem sendo a maneira de garantir que algo seja transmitido de geração a geração e

³⁵ Dados coletados em pesquisa de campo através de entrevistas e aplicação de questionários. Foram selecionados para participar moradores de Anápolis, maiores de 18 anos. A coleta dos dados se deu principalmente no Centro da cidade, e complementadas em outros locais, como: universidades, e com o auxílio de meios digitais. Para a definição da quantidade de participantes utilizamos o cálculo amostral (SANTOS, Glauber Eduardo de Oliveira. *Cálculo amostral*: calculadora on-line. Disponível em: <<http://www.calculoamostral.vai.la>>), sendo que obtemos o número de 57 participantes, onde nossa margem de erro está em 10% para uma confiabilidade das respostas em 90%, assim, como o percentual máximo de 30% para trabalhar com as variáveis categóricas, buscando a identificação dos dados necessários para o estudo. Com base nessa amostra, após a coleta das informações e realização das entrevistas, os dados serão analisados e interpretados com base na história cultural e oral e na observação direta participante, fundamentando-se teoricamente, e possibilitando a utilização de fontes secundárias.

provocar recordações, visto que uma arquitetura que não fica como matéria, dificilmente conseguirá ser lembrada pelos que fazem parte das dinâmicas daquele espaço.

A postura de Anápolis em relação à preservação do patrimônio histórico cultural – tombado ou não – talvez possa estar começando a se alterar com a iniciativa de ação sobre a Estação Ferroviária, mas ainda é uma mudança muito embrionária e uma atitude de poucos em um universo de mais de 330 mil pessoas. Há muito o que avançar, conscientizar e educar.

Diante disso, observa-se que o resultado da trajetória Anapolina é um centro com características comuns à maioria das cidades médias, apresentando falta de equipamentos de lazer, segurança, investimentos e incentivos para a melhoria local; poucas habitações; congestionamentos; fixação de comerciantes informais; omissão da legislação em relação à substituição de elementos importantes para história por estacionamentos, por exemplo, e, conseqüentemente; alteração constante da paisagem sem que haja o devido reconhecimento da importância dos marcos da história existentes ali; entre diversas outras.

O centro deixa de ser um local atrativo para, em geral, ser evitado pela população, onde a preocupação em preservar patrimônios histórico-culturais é pequena e a velocidade das transformações é cada vez mais rápida.

Logo, a luta em prol do legado histórico e cultural deveria acontecer tendo como base a educação, a participação coletiva e o aproveitamento das heranças construídas com ética, acima de tudo. Um processo que deve pensar a cidade e sua paisagem urbana como um conjunto. Não estamos falando de transformar a cidade em algo estático, mas pensar tanto nas áreas novas quanto nas consideradas históricas, criando espaços mais coletivos e menos excludentes que conciliam o novo com o antigo de forma harmônica e menos destrutiva, para que a retomada histórica nesses espaços seja possível e a identidade dos lugares seja mantida.

Refletir e propor ações que sigam tais preceitos extrapola a questão da preservação entendida e/ou praticada como ato isolado, sendo, dessa forma, essencial que ponderações sobre o urbanismo e a integração desse com a temática preservacionista aconteçam. É nesse sentido que continuamos as discussões nessa dissertação.

CAPÍTULO 2

INTERVENÇÕES URBANAS NO CONTEXTO DA PRESERVAÇÃO HISTÓRICO-CULTURAL DO CENTRO DAS CIDADES

2.1. IMPASSES E PERSPECTIVAS NO CAMPO DA PRESERVAÇÃO

A temática da preservação se caracteriza pelo processo de amadurecimento prático e teórico, tendo se firmado como um campo de conhecimento somente após o século XIX. Presente, porém, desde o Renascimento, a intervenção nas permanências arquitetônicas e urbanas e as ações ligadas à consciência do valor histórico, artístico e cultural, como destaca Rufinoni (2013, p. 29), só despontaram a partir do século XVIII, ganhando força, principalmente, com a velocidade das transformações intensificadas nos novecentos, as quais chamaram “a atenção para possíveis valores daquilo que se perdia”. Segundo a autora, fatos históricos como Revolução Industrial, Revolução Francesa e ideais iluministas contribuíam para a instauração de questionamentos acerca da importância de testemunhos do passado, do entendimento das escalas de perdas e da intervenção sobre esses bens.

Na origem, as ações de preservação estão vinculadas a uma tentativa de afirmação de identidade que, segundo Figueiredo (2013), pode ser notada nos países europeus que criaram estruturas voltadas para seleção, salvaguarda e proteção de registros patrimoniais nacionais, o que até então era representado por objetos e edificações caracterizados pela excepcionalidade e grandeza e ainda relacionados aos ideais renascentistas de arte e beleza. A evolução do pensamento preservacionista só se materializou em legislações, posturas e atitudes mais abrangentes e concretas no século XX, onde organismos internacionais foram criados e a prática da realização de encontros para tratar da temática foi estabelecida³⁶.

Mesmo com esses discursos e práticas anteriores, foi, principalmente, a partir da década de 1960 que o “mundo despertou para a questão do patrimônio histórico, para os valores tradicionais, a produção vernacular, as culturas alternativas e uma maior consciência dos excessos do consumismo” (DEL RIO, 1990, p. 24). O campo de discussão se ampliou e as ações passaram a ser mais abrangentes, deixando de lado o caráter limitado que se restringia à salvaguarda de registros excepcionais voltados, principalmente, à identidade nacional.

Para Rufinoni (2013), os anos de 1960 foram cruciais para o amadurecimento dos fundamentos básicos relacionados à preservação e ao restauro, assim como conhecemos hoje. No início dessa década, diante da constante expansão dos bens cuja representatividade cultural era identificada, o debate se fixava na continuação de uma revisão crítica que havia sido

³⁶ Esses encontros em primeiro momento limitaram-se ao ambiente Europeu, se ampliando posteriormente. Tiveram como resultados cartas e recomendações internacionais que apontam conceitos e valores a serem observados e que são válidos até os dias atuais. Figueiredo (2013) destaca que são cerca de quarenta documentos conhecidos como Cartas Patrimoniais a partir das quais é possível observar a evolução do pensamento preservacionista.

impulsionada pelo segundo pós-guerra e no aprofundamento das investigações teóricas a partir de campos multidisciplinares.

Para além da necessidade de se conservar obras devido ao seu caráter de antiguidade e para que simplesmente não se perdessem, o lugar e o valor que tal coisa possui em determinada narrativa, de um povo ou nação, também passou a ser considerado. As justificativas, portanto, para a seleção de um bem visando sua preservação, mesmo variando conforme as circunstâncias, na maioria dos casos se tornavam relativas à ativação da memória coletiva (ZEIN e DI MARCO, 2008). Diante disso, Castriota (2009) ainda afirma que,

[...] os valores vão ser sempre centrais para se decidir o que conservar – bem como para determinar como preservar – que tipo de intervenção esses bens devem sofrer para serem transmitidos para as gerações futuras. No entanto, por muito tempo não parecia importante investigar com maior profundidade esses valores, uma vez que havia certo consenso sobre o que preservar, passando os critérios de escolhas aqui sempre pelas instâncias estéticas e históricas. (CASTRIOTA, 2009, p. 15)

Pensando nessa trajetória pela qual o patrimônio histórico cultural passou e ainda vem passando, é necessário apontar que não foi um processo relacionado apenas ao reconhecimento de bens e desenvolvimento de práticas de preservação, mas, também, com a evolução do próprio conceito em si.

Desse modo, a partir de uma breve síntese histórica nota-se, com base em Choay (2001), que o termo patrimônio, oriundo do Império Romano, na origem está ligado às estruturas familiares, à herança que é passada de pai para filho sendo, até então, individual e aristocrático, somente depois, foi requalificado por diversos adjetivos – arquitetônico, histórico, artístico, cultural, natural, etc. Essa evolução contribuiu para que a temática deixasse de ser preocupação apenas de técnicos e setores religiosos e se tornasse também preocupação governamental e social. No entanto, até a década de 1960, patrimônio histórico e monumento histórico ainda eram tidos como sinônimos, referindo-se às grandes obras do passado de caráter notável e/ou às obras de artes.

Nesse processo – que não foi abrupto, pelo contrário, se deu de maneira lenta e gradual – de aperfeiçoamento conceitual, deixou-se de lado a restrição para adquirir na contemporaneidade a palavra-chave diversidade, o que pode ser percebido através das Cartas Patrimoniais³⁷.

³⁷ As Cartas Patrimoniais são documentos produzidos por especialistas, resultado de discussões realizadas em diversos Congressos Internacionais ao longo de décadas, onde o entendimento do valor e dos princípios conduzem a atuação sobre qualquer bem cultural, além de dizerem muito sobre o contexto sociopolítico do período em que foram desenvolvidas. A partir delas pode-se observar a evolução do conceito de patrimônio, que inicialmente era bastante redutivo e, talvez, até preconceituoso, mas que se ampliou até chegar ao ponto de se discutir questões do

O patrimônio, portanto, de monumento isolado, estendeu-se para a noção de bens culturais³⁸ e passou a abranger uma gama mais ampla, incluindo além de construções, tanto aquelas imponentes quanto as menores, elementos naturais e imateriais, paisagens, sítios urbanos e rurais, tradições e saberes. Percebe-se isso, inicialmente, na Carta de Veneza³⁹, que no ano de 1964 inseria à discussão a noção de monumento histórico como

[...] a criação arquitetônica isolada, bem como o sítio urbano ou rural que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Entende-se não só às grandes criações, mas também às obras modestas, que tenham adquirido, com o tempo, uma significação cultural. (CARTA DE VENEZA, Artigo 1º, 1964)

Porém, mesmo com toda a ampliação conceitual e ainda que esteja ocorrendo um crescimento do número de bens reconhecidos, por conta do progresso das discussões e, principalmente, dos encontros internacionais materializados nas Cartas Patrimoniais, tratar, hoje, a temática do patrimônio, por vezes, ainda é referir-se ao excepcional, termo, como vimos restrito, que já não reflete mais a dimensão adquirida.

Em âmbito brasileiro, apesar da temática preservacionista passar a envolver o Estado e se tornar politicamente relevante na década de 1920⁴⁰, somente ao final dos anos de 1970, que começou a ser pensada e praticada de modo mais satisfatório e abrangente, saindo desse campo limitado onde só eram considerados dignos de reconhecimento e tombamento obras de grande valor histórico e aqueles patrimônios edificados originários do período colonial brasileiro – uma concepção que até então seguia fielmente a Carta de Atenas (1931)⁴¹. As

plano ambiental, urbano e imaterial. Elas permanecem atuais e são complementadas pelas novas que foram se sucedendo.

³⁸ Um bem cultural trata-se de um artefato que deve ser apreendido e interpretado justamente por ser um testemunho único portador de valores diversos – simbólicos, memoriais, documentais e estéticos – pertencentes a coletividade (Rufinoni, 2013).

³⁹ A Carta de Veneza, de acordo com Rufinoni (2013), é produto do II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos, realizado em 1964 na cidade de Veneza, o qual foi essencial para sintetizar os debates que vinham acontecendo desde a década de 1940 acerca da temática da preservação e do patrimônio. Esse documento demonstra a necessidade de se criar princípios para serem válidos em contexto internacional, com a devida adaptação no contexto de cada país, sobre conservação e restauração, além de atribuir valor patrimonial a bens antes não reconhecidos. Esse documento continua sendo, apesar de outras Cartas mais recentes, o principal referencial teórico até os dias atuais.

⁴⁰ Castriota (2009, p. 74), afirma que esse movimento nasceu de intelectuais modernistas em busca de uma identidade nacional, que considerou as cidades e arquitetura do período colonial como aquelas dignas de preservação, forjando a própria tradição da história da arquitetura aqui produzida ao passo que julgou como arquitetura efetivamente brasileira apenas aquela iniciada no ciclo mineiro no século XVIII, sendo as anteriores “uma transplantação direta para o País da arquitetura de Portugal”. Ouro Preto (MG) é uma representante notável das ações que marcaram esse período, onde se buscou o destaque para os elementos do barroco e do colonial através da atuação do SPHAN (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) que passou a promover uma homogeneização da imagem urbana por meio da eliminação de registros arquitetônicos e partes da cidade mais recentes, além de exigir que as novas edificações seguissem certos critérios estilísticos buscando garantir essa homogeneidade do conjunto. O que provocou grandes perdas.

⁴¹ Na Carta de Atenas (1931) o ponto principal era o monumento, ficando de lado o contexto urbano e as edificações mais simples, além do patrimônio imaterial e, conseqüentemente, os bens ligados à cultura afro-brasileira e

mudanças de postura foram influenciadas por acontecimentos em nível nacional e pelos debates que já vinham ocorrendo mundo afora. Nessa época, houve uma introdução de novas funções e usos culturais e sociais na gestão patrimonial, renovando-se as políticas de preservação, que saem do campo de um certo “congelamento” do passado para um onde se consideram acontecimentos sociais e culturais (CASTRIOTA 2009; CARDOSO, 2012; PEREIRA E MACHADO, 2008).

A Constituição de 1988 foi ponto alto nesse processo de evolução acerca da preservação e do planejamento no Brasil. Nela fica claro a ampliação conceitual, definindo como

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

Dessa forma, demonstrou-se uma atualização do pensamento jurídico, tentando incorporar a preocupação já existente em âmbito internacional. Além do mais, conforme Pereira e Machado (2008), foi inserido um capítulo acerca de Política Urbana, com o objetivo de ordenar as funções sociais e garantir o bem-estar da população, determinando os usos coletivos preponderantes sobre os privados. Também, foi reforçada a importância e o papel do Plano Diretor como principal instrumento da gestão do desenvolvimento urbano e territorial, o que se relaciona diretamente com as concepções de preservação; foi redistribuído deveres e funções entre as esferas municipal, estadual e federal; reforçado a relevância e obrigatoriedade da participação comunitária nos processos de gestão, o que melhorou os canais de diálogo entre Estado e sociedade civil; e salientado, também, os instrumentos pelos quais a proteção do patrimônio deveria ocorrer⁴². Essas alterações foram de extrema importância, inclusive, para as ações de preservação deixarem de se restringir apenas ao tombamento.

indígena. Uma visão ainda bastante limitada diante da amplitude da temática inerente à preservação patrimonial. Nesse contexto, entre os exemplares selecionados como dignos de preservação estavam aqueles “símbolos do poder civil, religioso e econômico, marcados pela monumentalidade e grandiosidade: igrejas, fortalezas e fortes, casas nobres, solares, sobrados, aquedutos, casas da câmara, engenhos, pontes e fazendas”, sendo que poucas exceções não eram representantes do período colonial (BONDUKI, 2010, p. 26).

⁴² Segundo o Art. 216, § 1º da Constituição Federal de 1988, “O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação”.

A aprovação do Estatuto da Cidade (Lei 10.257 de 2001) também é ponto de destaque nesse campo do cenário brasileiro, direcionando a formulação de políticas urbanas e estabelecendo normas de ordem pública e interesse social a fim de garantir o bem coletivo. Sendo que destaca como uma das diretrizes da política urbana, a “proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico” (BRASIL, 2008, p. 16).

Porém, no decorrer desse processo de debate e evolução da prática da preservação, onde se observa a incorporação de novos conceitos, regulamentos e práticas de atuação, o que se nota são dissonâncias diversas, mesmo com a promoção de seminários⁴³ e a criação de órgãos, programas, legislações e metodologias responsáveis por tratar da temática no Brasil⁴⁴, para além do Iphan⁴⁵ (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), e da importância do Decreto-Lei nº 25 (de 30 de novembro de 1937)⁴⁶ e da Constituição Federal de 1988. O ambiente que prevalece, como salientam Lucca e Pimenta (2015) é contraditório, principalmente quando se considera a dificuldade de adaptação dos preceitos estabelecidos à realidade brasileira e a influência do cenário econômico.

Se, por um lado, se reconhece a importância da paisagem como vínculo da cidade contemporânea com sua história e identidade, por outro, registra-se que o Brasil tem colecionado perdas irreversíveis em conjuntos urbanos de relevância patrimonial. De norte a sul do país, nas grandes e médias cidades, monumentos, conjuntos arquitetônicos e espaços públicos que sobreviveram à efervescência econômica da segunda metade do século XX têm sido completamente substituídos em razão dos interesses imobiliários mais recentes. Essas poderosas pressões, cada vez mais ousadas, têm revelado uma explícita subserviência do poder público ao capital imobiliário, que se apoderou da responsabilidade de desenhar a cidade. (LUCCA e PIMENTA, 2015, p. 269)

⁴³ O seminário promovido em 1986 pelo Programa Nacional de Recuperação e Revitalização de Núcleos Históricos e o 1º Seminário Brasileiro para Preservação e Revitalização de Centros Históricos, ocorrido em Petrópolis em 1987, que culminou na Carta de Petrópolis, são alguns exemplos.

⁴⁴ Como por exemplo: Conselho Federal de Cultura (1966); Programa das Cidades Históricas, PCH, (1972); Fundação Nacional de Artes, FUNARTE (1975); Centro Nacional de Referência Cultural, CNRC, (1975); Fundação Nacional Pró-Memória, FNPM, (1979); Programa Monumenta (1995); Registro de Bem Culturais de Natureza Imaterial (2000); Inventário Nacional de Referências Culturais, INRC, (2009); Programa de Aceleração do Crescimento, PAC Cidades Históricas (2009).

⁴⁵ Conforme Bonduki (2010), o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), na origem SPHAN (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), é um órgão federal criado em 1937, marco oficial da proteção do patrimônio histórico brasileiro, no entanto, por muito tempo prevaleceu uma visão limitada daquilo que era entendido como patrimônio cultural. A primeira tarefa do órgão foi a identificação dos bens de interesse histórico e cultural nacionais a serem preservados, ainda sob um caráter estético-estilístico, de excepcionalidade, autenticidade, voltado para arquitetura luso-brasileira do período colonial, em busca de uma identidade nacional.

⁴⁶ O Decreto-Lei nº 25, de 1937, conhecido com Lei de Tombamento, foi criado visando a proteção, preservação, divulgação e gestão do patrimônio histórico cultural brasileiro, além de já apresentar uma ampliação do conceito de patrimônio. Com sua edição a proteção patrimonial passou a ter um instrumento jurídico.

Diante de tais prerrogativas, verifica-se que continuamos com as mesmas inquietações iniciais que levaram a produção teórica desse campo disciplinar. O que preservar? Por que? Para quem? Essas e outras questões ainda estão presentes nos debates sobre o patrimônio, principalmente, pela falta de esclarecimento e conhecimento que contribuam para uma conscientização maior em relação à importância desses marcos para a memória e identidade de uma sociedade.

Além dessas questões, os instrumentos para se preservar também ainda não foram efetivamente debatidos. O mais conhecido e utilizado continua sendo o tombamento, o registro de um bem que será tutelado por uma lei, mas que não deveria ser o único, já que outras ações, como os inventários arquitetônicos e urbanos, e a integração com as normas previstas nos Planos Diretores, poderiam auxiliar amplamente nessa ação.

Diferente do que muitos pensam, como afirma Santos (1986), preservar não significa tomar, mas, como alerta Zein e Di Marco (2008) no Brasil passou a ser. A ideia da permanência e conservação de um bem de interesse histórico e cultural é muito mais ampla e complexa que a inserção de um bem no Livro do Tombo, e é estranho herdarmos coisas do passado e termos que ser lembrados da importância daquilo, já que refletir sobre essa herança é ponderar também o lugar que tal bem ocupa na memória coletiva.

Questões quanto à ambiência, a valorização e análise do conjunto, responsabilidade social, legislação eficaz, introdução de valor cultural e de uso, cuidado com a inserção de novos elementos, manutenção, integridade, autenticidade, interdisciplinaridade, por exemplo, são fatores a serem considerados quando se trata de preservação e intervenção, sendo ponto de destaque a conservação integrada.

Foi com a Declaração de Amsterdã, promulgada pelo Conselho da Europa no Congresso do Patrimônio Arquitetônico Europeu de 1975 que a temática acerca da conservação integrada fica clara, onde se incentiva que os mecanismos relativos à preservação incluam a participação de arquitetos, urbanistas e restauradores de modo a se tornarem parte do processo de planejamento urbano⁴⁷ e políticas públicas. Destaca-se, portanto, que

nossa sociedade poderá, brevemente, ser privada do patrimônio arquitetônico e dos sítios que formam seu quadro tradicional de vida, caso uma nova política

⁴⁷ Lang et al. (2014) afirmam que o planejamento tem como intento a análise crítica da realidade do espaço urbano e a proposição de medidas para que os objetivos definidos sejam alcançados considerando fatores externos e recursos disponíveis, além disso, ainda pode ser entendido como o método destinado a resolução dos problemas que afetam uma sociedade através de proposições ordenadas e racionais, podendo estabelecer regras a ocupação do solo assim como definir limitações para que a qualidade de vida seja mantida ou ampliada. Sendo que a expressão “planejamento urbano” veio da Inglaterra e dos Estados Unidos marcando uma maneira de encarar os problemas urbanos e ganhou espaço no âmbito brasileiro após a Constituição de 1988, principalmente com a ampliação da autonomia dos municípios.

de proteção e conservação integrada desse patrimônio não seja aposta em ação imediatamente [...] O planejamento das áreas urbanas e o planejamento físico territorial devem acolher as exigências da conservação do patrimônio arquitetônico e não considera-las de uma maneira parcial ou como um elemento secundário, como foi o caso num passado recente. Um diálogo permanente entre os conservadores e os planejadores tornou-se, desde então, indispensável. (DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ, 1975, p. 3 e 4)

Os procedimentos de salvaguarda adquirem, conseqüentemente, novas dimensões. Devendo se atentar para diversos requisitos, como a análise das características urbanas e rurais, a atribuição de funções condizentes, a criação de órgãos de atividade pública, o aperfeiçoamento de técnicas de pesquisa voltadas à captação da opinião dos grupos envolvidos, entre outros. Dessa forma, a “conservação integrada conchama à responsabilidade os poderes locais e apela para a participação cidadã” (DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ, 1975, p. 5). No entanto, como destaca Bonduki (2010), esse envolvimento social na gestão pública vem emergindo no Brasil lentamente, após a Constituição de 1988.

Rufinoni (2013) afirma que essa proposta de integração entre a preservação e o planejamento urbano evidencia o amadurecimento da temática e a compreensão de que particularidades espaciais precisam ser consideradas e que, muitas vezes, certos elementos só podem ser preservados por meio de uma ação coordenada envolvendo diferentes escalas de intervenção. No entanto, ao se tratar dessa relação entre conservação e urbanismo, a autora ainda destaca que esta,

[...] não pode ser uma relação qualquer; nem as operações sobre o patrimônio urbano podem ser confiadas exclusiva e pontualmente ao restauro, nem tampouco ao planejamento urbano; é necessário, como defendem os pressupostos da conservação integrada, buscar soluções a partir de esforços e contribuições multidisciplinares. Devemos compreender, contudo, que a extensão do conceito de patrimônio não representou apenas uma conquista quantitativa de novas funções no campo do restauro. A ampliação conceitual e a atenção às especificidades de ambientes complexos [...] impõem a busca por procedimentos e adequações que, de posse dos pressupostos teóricos amplamente debatidos, nos permitem conduzir soluções apropriadas e originais em diferentes situações – procedimentos que deveriam pautar-se, inevitavelmente, pela busca de qualidade projetual a partir da integração inequívoca entre composição arquitetônica, projeto urbanístico e intervenções de restauro. (RUFINONI, 2013, p. 210, 211)

Essa necessidade de união entre planejamento e preservação se confirma também diante da compreensão do patrimônio como integrante de uma malha urbana que já não equivale mais àquela do período em que ele foi construído. Logo, conhecer a paisagem e as características humanas do local em que se pretende intervir, se torna essencial para que, a partir de pesquisas a respeito da percepção social do espaço, as ações possam ser propostas,

redefinindo funções e valores, fortalecendo a identidade local e evitando a descontextualização das relações espaciais (CHOU E ANDRADE, 2005).

Dessa forma, considerando as complexas dinâmicas urbanas e suas constantes reestruturações, a conservação integrada tem como intuito a sintonia entre o emaranhado de aspectos que envolve uma cidade, nos seus mais variados campos, e o equilíbrio entre desenvolvimento e proteção, relacionando urbanismo e preservação do patrimônio no intento de que áreas de interesse histórico e/ou cultural não sejam isoladas do restante da cidade, muito menos que as ações sobre elas provoquem segregação (TICLE e PEREIRA, 2016).

Para Rufinoni (2013) existem desafios relacionados à intervenção e à preservação, os quais ocorrem devido a um conjunto de temas complexos gerados e nutridos por um problema central: “mesmo diante de tão extensa e profícua produção teórica nesse campo, como vimos, prevalecem a fragilidade na interpretação de conceitos e princípios e ainda uma grande distância entre a teoria e a prática” (2013, p. 199). Esse cenário nos leva em direção a “obras intituladas como operações de restauro absolutamente alheias às definições, métodos e procedimentos tradicionalmente debatidos nesse campo disciplinar” (2013, p. 211).

Por mais que alguns locais já tenham percebido o potencial que o patrimônio histórico cultural possui e a importância de valorizá-lo, também é comum notar a preservação fora do campo de prioridade do planejamento, o que distancia ainda mais o alcance de resultados satisfatórios e agradáveis a todos. Além disso, a falta de uma educação patrimonial eficaz colabora para que o capital crie um estigma sobre o tema fazendo com que a população passe a reprová-lo e tê-lo como um impedimento para o progresso.

Nessa perspectiva, se torna comum a produção de projetos em desacordo com as recomendações das Cartas Patrimoniais, sem participação da população no processo de intervenção, que nem sempre levam em consideração as peculiaridades do lugar e da cultura em que estão inseridos. “Em resumo, uma conclusão desses processos indica que grande parte das intervenções urbanas tem estado distante das demandas da maioria dos cidadãos” (VARGAS E CASTILHO, 2015, p. 46).

Rufinoni (2013) destaca que as questões econômicas envolvidas nas intervenções no patrimônio urbano são, certamente, influenciadoras desse cenário e, principalmente, como já foi lembrado, a falta de integração entre os conceitos adquiridos pelo campo disciplinar e as posturas projetuais, fragilizam o processo. O que se percebe, portanto, é um distanciamento entre preservação e planejamento urbano, um isolamento dos nichos profissionais, indo na contramão das recomendações internacionais, principalmente das diretrizes apontadas pela Declaração de Amsterdã (1975). Segundo a autora:

Não nos falta, portanto, base teórica; falta-nos, sim, disposição interpretativa para depurar esses preceitos, aplica-los à nossa realidade e buscar soluções, que nunca serão simples ou manualísticas, mas que permitirão o desenvolvimento de formas de se relacionar com o patrimônio urbano, assegurando a sua transmissão ao futuro. (RUFINONI, 2013, p. 322)

Na mesma direção, Arantes Neto (2000) afirma que

[...] os técnicos envolvidos com as políticas urbanas têm se sentido à vontade para desautorizar – nesse reino de especialistas e especialidades – os pontos de vista da população a respeito do futuro da cidade e legitimar a concepção de que bastariam, para se atingir um patamar adequado de qualidade de vida, os princípios técnicos e instrumentos de planejamento desenvolvidos por urbanistas, engenheiros e economistas. (ARANTES NETO, 2000, p. 86)

Conforme aponta Celestino (2012), o grande desafio parece ser justamente a promoção de uma gestão que alie políticas públicas e desenvolvimento urbano às práticas de preservação do patrimônio, tendo como alvo, como corrobora Riscado (2018), a coletividade e a articulação das diferenças – sociais, culturais ou econômicas – onde valores e sociabilidade sejam respeitados.

No sentido oposto daquilo que se preconiza e dos direitos estabelecidos, a cidade refigurada adquire características cada vez mais segregadoras e elitizadas, principalmente quando se entregam às dinâmicas mercadológicas. E essas intervenções indiscriminadas podem, e na maioria das vezes é o que acontece, gerar situações caracterizadas como gentrificação. O termo, de acordo com Vasconcelos (2013), vem do inglês e foi criado por Ruth Glass, em 1964, para se referir a invasão da classe média a bairros operários londrinos. Em português poderia ser substituído por enobrecimento ou aburguesamento, por exemplo. Isso ocorre, principalmente, quando espaços reformulados são refuncionalizados ou sofrem com grande valorização imobiliária, fazendo com que os habitantes dali não consigam permanecer nem se adaptar às novas exigências e condições locais. A situação se agrava quando essa característica é pensada como norte projetual, quando ações implicam na retirada de populações inteiras de áreas a serem alteradas. O Pelourinho, em Salvador (BA), é um exemplo dessa situação, visto que passou por uma substituição da sua área residencial por atividades voltadas ao comércio e lazer direcionadas ao turismo.

Diante disso, entre tantas recomendações, cartas e debates em âmbito internacional, a conservação integrada é tida como ponto chave para que posturas preservacionistas eficientes, condizentes e adaptadas aos locais em que se inserem sejam tomadas, tendo ainda mais benefícios com a inserção da população no processo. Mas são poucos os locais que levam tais considerações a sério ao colocar em prática ações referentes ao

patrimônio. Nesse sentido, é importante levantar quais são as atitudes que vêm sendo tomadas, principalmente, em relação as áreas centrais das cidades.

2.2. PARA ALÉM DA TEORIA, A PRÁTICA

Não foram apenas os conceitos que se alteraram ao longo dos anos, as políticas públicas relacionadas à preservação do patrimônio cultural também passaram por modificações, especialmente a partir do final do século XX. Tal fato se deve à necessidade de o urbanismo dar respostas às questões complexas impostas pelas novas dinâmicas urbanas, requerendo assim, reformulações conceituais e propositivas, uma vez que os instrumentos que vinham sendo utilizados se mostravam insuficientes (VALVA, 2011).

Essas alterações se deram, em grande medida, através da adoção de dispositivos legais e interinstitucionais e da multiplicação de interlocutores e agentes urbanos, sendo, em certos momentos, utilizadas de forma muito benéfica, já em outros, descontextualizadas, pouco integradas e alheias as teorias (PEREIRA e MACHADO, 2008).

Nesse contexto do planejamento urbano voltado para a preservação, os centros das cidades, caracterizados – como já vimos no primeiro capítulo –, na maioria das vezes, pelo relevante acervo histórico e pelo pujante papel simbólico e funcional, porém inserido em um processo gradual de perdas e descaracterizações, tornaram-se objetos significativos no debate e alvos de ações diversas.

Segundo Nigro (1999), a recuperação dos centros e a proteção de sítios históricos têm sido tema de discussões urbanísticas, principalmente, quanto se pensa acerca do futuro das cidades. Nesse campo, termos e posturas ditas como embelezamento, renovação, revitalização, refuncionalização, requalificação⁴⁸, por exemplo, têm definido as intervenções voltadas para essas áreas, onde elementos adquirem novas significações e aspectos socioeconômicos são modificados, sendo, na maioria dos casos, ditadas por fatores mercadológicos. Na opinião de Paes-Luchiari (2005), isso evidencia a desarticulação entre os valores de uso e os valores de troca.

As cidades, portanto, vêm passando por um processo de mercadorização, sendo elas próprias o produto à venda, onde se instaura uma das características do urbanismo recente que

⁴⁸ Para Chou e Andrade (2005), mesmo com essas diversas denominações que têm surgido objetivando contextualizar as intervenções urbanas, o que se observa é que ao final elas se colocam tendo como foco a revitalização econômica dos centros históricos urbanos onde o restauro de muitas edificações são apenas instrumento para essa promoção do capital. Isto posto, a paisagem é transformada em mercadoria a ser consumida, seja através da culturalização, da estandartização ou da monumentalização.

é de estar sempre à espera por ocasiões propícias para se fazer negócio. Como diria Sanchez (2010), essa transformação do espaço em mercadoria se intensificou na década de 1990 e nesse “mercado de cidades” não há apenas um ramo, podendo cada uma eleger o seu ponto chave no qual irá se destacar para então, fazer seu *marketing* (cultura, economia, turismo, consumo de alto padrão, etc.).

A priorização do lucro, ou seja, desse valor de troca, a partir das operações prefixadas pelo “re”, consoante Ruffinoni (2013), nos levam a um cenário onde

[...] os bens culturais passam a ser classificados entre aqueles inadequados para um novo uso, porém possuidores de valor formal ou simbólico; e aqueles que, por outro lado, podem ser reutilizados de modo lucrativo. Essa situação repropõe a velha distinção de Cloquet entre monumentos “vivos” e “mortos”, ultrapassada pela teoria e pela normativa do restauro desde as *Instruções* italianas de 1938. Tal classificação coloca os edifícios desprovidos de valores singulares ou recentemente reconhecidos em uma difícil situação, já que receberiam alguma atenção somente no contexto de uma atribuição funcional lucrativa. (RUFFINONI, 2013, p. 211)

Nessa percepção, o patrimônio, em muitos casos, se transforma em elemento desse “comércio” e *marketing*, sendo dotado de funções e condições propícias ao lucro. Dessa forma, é utilizado para promoção das cidades assim como para a fixação de uma cultura inerente a elas e ao cenário mundial. Como afirma Arantes (2002, p. 69), “rentabilidade e patrimônio arquitetônico-cultural se dão as mãos, nesse processo de revalorização urbana – sempre evidentemente, em nome de um alegado civismo (como contestar?...). E para entrar nesse universo dos negócios, a senha mais prestigiosa é a cultura”.

Diante dessa perspectiva de mercantilização cultural, muitas vezes, esse setor, como agente econômico, se sobrepõe às características particulares de cada local, resultando na ocupação do território por grupos específicos e na diferenciação de classes. Relações são redefinidas ao passo que novos usos são implantados e, conseqüentemente, aqueles antigos pertencentes ao cotidiano do morador e a habitação são deixados de lado (BRAGA, 2017).

Os centros, os inúmeros monumentos arquitetônicos e as regiões históricas, principalmente, vêm se tornando, cada vez mais, produtos dessa indústria cultural, onde a teatralização e/ou espetacularização passam a ser elementos essenciais da governabilidade de muitos locais (CARDOSO, 2012). Silva (2017, p. 93) complementa que nesse processo, o setor econômico relacionado à cultura quase não se dissocia do turismo e das políticas de *marketing* das cidades, “sendo, portanto, qualquer estratégia com vistas à revitalização e transformações urbanas nos grandes centros, geralmente atreladas à necessidade de movimentação turística na região e conseqüentemente, atrair investimentos”.

Nesse aspecto, a cultura e o turismo são tratados pelos discursos políticos como um setor promotor do desenvolvimento, onde a apropriação dos bens patrimoniais dos espaços centrais, especialmente daqueles eleitos pela singularidade, ocorre de forma a possibilitar o consumo globalizado (PINHEIRO e SANTOS, 2012). Muitas vezes, as ações urbanísticas que visam esse objetivo são pautadas em elementos semelhantes, ignorando a pluralidade e as diferenças sociais e locais (BRAGA, 2017).

No Brasil, Salvador e Recife são exemplos de projetos nesse sentido por pautarem-se no anseio de promoção local, a partir do discurso de preservação. Paes-Luchiari (2005) ressalta que o projeto para o Pelourinho em Salvador, mesmo com as boas referências de restauro em relação à arquitetura colonial, no quesito refuncionalização acabou acarretando a segregação, uma vez que as características do bairro foram alteradas completamente, expulsando a população tradicional dali. O projeto Pelourinho, como é conhecido, foi implantado no início da década de 1990 e até hoje colhe críticas e reflexões sobre os pontos positivos e os negativos.

O caso de Recife⁴⁹ não se diferencia muito dessa estratégia adotada em Salvador. Como frisa Braga (2017), mesmo que sejam cidades com trajetórias e contextos distintos, foram submetidas a estratégias semelhantes, principalmente do ponto de vista das parcerias público-privadas (PPP), tendo sofrido modificações não só físicas, mas também em relação a aspectos sociais e culturais.



Figura 39: Pelourinho (Salvador - BA). Fonte: Trover (2018)⁵⁰. **Figura 40:** Bairro do Recife (Recife - PE). Fonte: Arquitetura, História e Patrimônio (2016)⁵¹. A partir das imagens é possível notar a semelhança das intervenções, um caráter higienizante, com cores fortes, que provavelmente não correspondem às cores originais dos edifícios, além da homogeneização da paisagem.

⁴⁹ O Bairro do Recife, local onde a cidade se originou, foi instituído como sítio histórico de preservação em 1979, posteriormente reconhecido pelo IPHAN e inscrito no Livro Arqueológico, Arquitetônico e Paisagístico e no de Belas Artes. Em 1987 foi produzido o Plano de Reabilitação do Bairro e em 1993 o Plano de Revitalização. Esse último com participação do estado e iniciativa privada em prol do resgate econômico. Com a refuncionalização, as atividades ali desenvolvidas voltaram-se ao lazer, entretenimento e turismo. (LORETO, 2014)

⁵⁰ Disponível em: https://media2.trover.com/T/55de7588ae8d8a6d5c00afee/fixedw_large_4x.jpg. Acessado em março de 2019.

⁵¹ Disponível em: <https://arquiteturahistoriaepatrimonio.files.wordpress.com/2016/10/depois.jpg?w=446&h=297&zoom=2>. Acessado em março de 2019.

Logo, estas estratégias de utilizar o patrimônio e a preservação aliados a outras atividades como forma de atrair investimentos e alavancar a imagem das cidades frente a um “mercado internacional”, onde o que prevalece, em grande número, é o caráter cenográfico e midiático, não têm trazido resultados tão benéficos (CARDOSO, 2012).

Silveira (2014) destaca que alguns dos pontos negativos que o turismo associado ao patrimônio pode gerar são: o aumento do valor do solo, a gentrificação, a padronização do consumo e a perda de identidade. Consequências também observadas quando se pensa na culturalização dos espaços. Porém, o problema não é o turismo em si, muito menos a promoção cultural, e sim, a ausência de identificação da população local, o objetivo apenas lucrativo e a simplificação das características urbanas.

Nesse campo de atuação, os megaprojetos ou megaeventos se destacam como estratégias em busca de crescimento econômico e da competitividade, aliando excepcionalidade, instrumentos urbanísticos, capital imobiliário, parcerias e estímulo ao turismo.

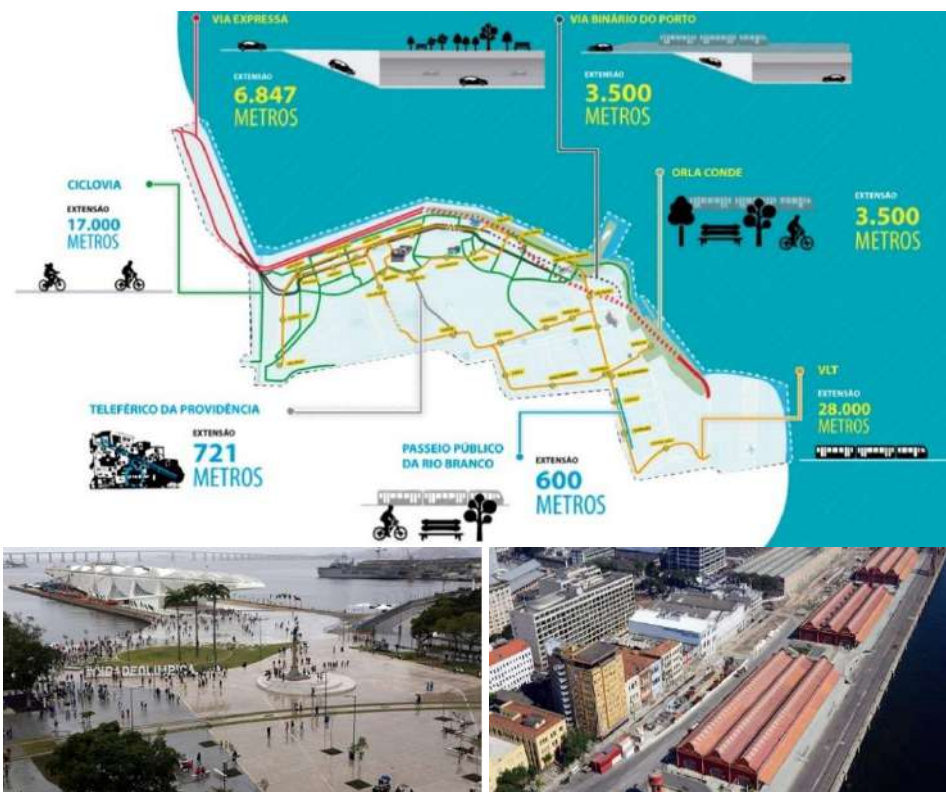
Esses grandes projetos, para Ultramari e Rezende (2007), podem significar

De um lado, um grande risco de malversação de recursos, apropriação indevida por grupos minoritários, geração de impactos negativos de difícil mitigação e compensação, apropriação política de seus resultados, construção de imagens falsas de uma cidade e de uma sociedade. De outro lado, recuperação de áreas com sub-habitação, valorização de símbolos importantes para a imagem e para a competitividade da cidade, utilização de infra-estruturas subutilizadas e disponibilização de espaços urbanos renovados, com amenidades, cultura e lazer, entre outros. (Ultramari e Rezende, 2007, p. 13)

Mas, na maioria dos casos, o resultado é equivalente à primeira opção descrita pelos autores, especialmente porque, como sustenta Rolnik (2015, p. 242), esses projetos se reproduzem como “uma espécie de carimbo de mais-do-mesmo-posando-de-peça-única”, ou seja, uma repetição de fórmulas sem consideração com as características e particularidades locais. Para Rolnik, na preparação de megaeventos esportivos isso fica evidente nas cidades sede, onde se concede uma grande importância à imagem local e, conseqüentemente, desenvolvem-se mecanismos para eliminação da pobreza e do subdesenvolvimento, ou, na maioria dos casos, o escanteamento, a camuflagem desses.

As ações e os investimentos dispendidos para o Rio de Janeiro sediar a Copa do Mundo em 2014 e as Olimpíadas, em 2016, exemplificam esse cenário. Nesse âmbito, podemos ressaltar, conforme Gallo e Santos (2017, p. 7), o projeto do Porto Maravilha, localizado na Zona Portuária da cidade, uma das ações anunciadas como essenciais para sediar tais eventos, que provocou a remoção de diversas famílias de baixa renda que viviam na região,

intensificando o processo de gentrificação. Uma operação caracterizada como “instrumento para viabilizar ações do ‘aqui e agora’, onde a realização de negócios são mais importantes que o espaço urbano a ser construído”.



Figuras 41, 42 e 43: Operação Urbana Porto Maravilha, Rio de Janeiro. Fonte: Porto Maravilha (2018)⁵².

Além disso, ainda é possível considerar que esses megaeventos

[...] são "vendidos" como uma chance de transformação das cidades-sede, mascaradas por um discurso de melhorias na paisagem urbana e geração de empregos. No entanto escondem um lado perverso, do capital imobiliário, que ao selecionar displicentemente lugares desvalorizados geram uma mais valia importante. (GALLO e SANTOS, 2017, p. 2)

Diante desse contexto, há uma transfiguração da preservação do patrimônio na maioria dos lugares antenados com o mercado mundial, onde a partir de uma ação em prol da coletividade, passa-se a uma mobilização competitiva. Os propósitos maiores, nesse caso, são de rentabilidade e aproveitamento das possibilidades e vantagens econômicas dos lugares, em detrimento do valor de uso para seus habitantes, esses, que na maioria das vezes, acabam sendo excluídos do processo.

⁵² Disponível em:

[Figura 41] <http://portomaravilha.com.br/uploads/tiny/9c581796b6b8820af663c7bd1452bd09.jpg>.

[Figura 42] <http://portomaravilha.com.br/uploads/25604d96a5fe8c025f537f9c44b161bb.jpg>.

[Figura 43] <http://portomaravilha.com.br/uploads/33c77f9fee4b2a264a4bc1b929318ae3.jpg>.

Acessado em: março de 2019.

Logo, tendo a cidade se tornado um produto à venda, a competitividade passa a vigorar, seja entre áreas da própria cidade, ou entre cidades diversas ao redor do mundo. Vendê-las tem implicado, como afirma Sánchez (2010), na construção de políticas urbanas e instrumentos, onde se destacam o planejamento estratégico e o *marketing*.

No curso dessas alterações, o planejamento com características sociais – que pensa nos moradores, considera a identidade local, o valor de uso do lugar e as vontades daquela população – tem se tornado praticamente inexistente, ainda que a governança democrática e o direito à cidade⁵³ estejam previstos em lei.

O que tem se disseminado atualmente, são as “parcerias público-privadas” (PPPs), as quais, conforme Rolnik (2015), tiveram origem em cidades norte-americanas nos anos de 1980 e se disseminaram pelo Reino Unido e também pela Europa. Uma prova da predominância dos agentes detentores do poder econômico e suas influências, já que as PPPs⁵⁴ são associações entre empresas e instituições governamentais em busca de objetivos comuns específicos. Essas parcerias, enfatiza Sánchez (2010, p. 354), são um dos primeiros pilares da nova estrutura de governo ligado à competitividade, configurando “o novo perfil dos governos urbanos”.

Frente a essas diversas ações que vêm sendo realizadas em espaços urbanos centrais, de acordo com Cruz (2014), percebe-se que os projetos urbanos contemporâneos vêm intensificando a especulação imobiliária e a gentrificação. Situação contraditória, já que os projetos de melhoria urbana, na teoria, pensados para atender a população local resultam na expulsão dessas, que não conseguem acompanhar as mudanças e a valorização das áreas intervindas. Sem contar que por serem caracterizados pela intervenção em grande escala e de longo prazo, ainda sofrem diante da descontinuidade política e com os altos custos.

A crítica a um urbanismo totalizante vem sendo feita desde os anos 1960, tendo o Movimento Moderno como alvo de grande parte das reflexões. Nos anos 1980, uma outra escala passou a ser visualizada e adotada, pensando a cidade por partes, e apostando em ações mais pontuais para se pensar o todo. Foi com a emergência de uma visão neoliberal, que se passou a

⁵³ Segundo Lerner (2001, p. 45), o direito a cidade “pressupõe a garantia de se viver em cidades seguras, ambientalmente corretas, democráticas, produtivas e sustentáveis”. É necessário, portanto, vê-las de modo estratégico e encará-las como solução a cidadania plena. Sendo que a definição do planejamento urbano participativo como obrigatoriedade pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257), em 2001, contribuiu para ampliação da justiça social e para a democratização urbana, mesmo que essa participação popular ainda enfrente desafios para se estabelecer. Pesavento (2012) complementa que esse direito é fundamental, tanto naquilo que se considera cidadania, quanto em relação a história, a memória e a identidade da cidade.

⁵⁴ O estabelecimento de PPPs não são justificados apenas pela falta de recursos para bancar os projetos, mas também por uma suposta ausência de profissionais capacitados, flexibilidades, agilidade, entre outros. Além disso, as relações estabelecidas por elas são distintas daquelas firmadas por concessões e privatizações, uma vez que pressupõe um caráter de sociedade entre as partes, firmado por contrato, onde são notados objetivos comuns, como a promoção econômica da cidade ou a realização de megaeventos, por exemplo (ROLNIK, 2015).

tratar a cidade como opção de negócio, com a retomada de grandes planos que, mesmo atuando em uma área específica da cidade, buscam ações, muitas vezes, autoritárias e descompromissadas com o lugar, sua história e seus habitantes.

Na contramão dos mega projetos emblemáticos, é possível encontrar profissionais e pesquisadores interessados em resgatar a essência de intervenções alinhadas com o planejamento urbano e territorial. Essas intervenções, muitas vezes de pequenas dimensões, motivadas até mesmo pela escala do edifício, abordam a cidade em toda a sua singularidade, elegendo áreas problemáticas que são tratadas com a intenção de resgatar significados, bem como, identificam a necessidade de atualização do habitar contemporâneo. Assim, é possível visualizar a integração do desenho urbano com o projeto de arquitetura, como alternativas aos grandes planos.

Estas alternativas recebem diversas nomeações pelos autores, arquitetos e urbanistas. Jaime Lerner⁵⁵ (2011), por exemplo, trata a intervenção pontual como “acupuntura urbana”⁵⁶, no sentido de que considera possível trazer esse princípio da medicina às urbes, posto que para ele, muitas delas estão doentes e intervir para curá-las é essencial.

Desse modo, Lerner (2011) acredita que pequenas intervenções certas são capazes de tratar os problemas urbanos, e em conjunto podem progressivamente mudar a vida das cidades, desde que sejam realizadas de modo rápido e preciso, já que não é possível imaginar uma sessão desse método realizada com a agulha sendo introduzida com pressões demoradas e dolorosas. Nesse âmbito, ele utiliza como exemplo, a pirâmide do Louvre, na França, que a partir da inserção de nova arquitetura, em um conjunto histórico importante, conseguiu revitalizar não só a imagem local, mas também, influenciar na dinâmica e melhorias de uma área muito maior que o projeto poderia prever.



Figuras 44 e 45: Pirâmide do Louvre, França.
Fonte: Achdaily (2014)⁵⁷.

⁵⁵ Jaime Lerner, arquiteto e urbanista nascido em Curitiba-PR, foi três vezes prefeito da cidade e outras duas, governador do Estado. Produziu planos para diversas cidades brasileiras e prestou assessoria para outras internacionais. Por sua obra em Curitiba recebeu diversos prêmios.

⁵⁶ Com base em Gallo e Santos (2017) entende-se que Jaime Lerner toma emprestado o termo da medicina oriental que trata um organismo através da aplicação de agulhas em pontos determinados e precisos visando a normalização das partes doentes e o equilíbrio das energias. Dessa forma, tal analogia proposta por Lerner pressupõe que intervenções urbanas pequenas podem gerar melhorias em níveis ampliados na cidade.

⁵⁷ Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-169587/classicos-da-arquitetura-piramides-do-louvre-slash-im-pei>. Acessado em março de 2019.

No livro “Acupuntura Urbana” de Lerner as competências desse tipo de intervenção ficam claras, uma vez que diversas transformações na vida das cidades são apresentadas a partir de ações específicas, sem nada radical e grandioso. São apontados, por exemplo, o poder da feira-livre, da mistura de funções e rendas, do estímulo da autoestima, da inserção de um cartão de mobilidade, do aumento da arborização, da implantação de zonas de pedestres e do amor à cidadania através de gestos como a compra em mercados onde a própria família e os donos estão atendendo. Pressupondo sempre, que “uma boa acupuntura é ajudar a trazer gente para a rua, criar pontos de encontro” (LERNER, 2011, p. 45).

A partir de tais apontamentos, evidencia-se que “para fazer coisas de grande escala nem sempre faz falta um grande tamanho”, muitas mínimas estratégias são capazes de provocar reverberações em amplas escalas, principalmente a partir do momento em que se compreende que a cidade não possui mais uma identidade única (SOLÁ-MORALES, 2001, p. 113).

Nessa temática, com base em Valva (2011), Bernardo Secchi⁵⁸ também se destaca com suas reflexões e proposições desde a *renovatio urbis* até a cidade porosa. Visto que para ele não havia como não partir do princípio de que a cidade deveria ser pensada por partes, levando-se em consideração suas diferenças e especificidades, principalmente quando se considera a sua complexidade e multiplicidade.

O termo *renovatio urbis*, conforme apresenta Valva (2011), surge na experiência teórica e projetual de Secchi como resposta ao desafio de se propor planos urbanísticos a cidades dotadas de heranças históricas consideráveis. A base conceitual desse termo está no Renascimento, foi resgatada a partir de pesquisas do departamento de história do Instituto de Arquitetura de Veneza, e diz respeito às estratégias urbanas que buscam reescrever o sentido dos lugares através de intervenções arquitetônicas ou no espaço público, que propiciem o desencadeamento da melhoria do seu entorno imediato ou quem sabe, de toda uma área da cidade. Para esse urbanista, intervenções limitadas e cuidadosamente definidas, podem fazer parte de um plano urbanístico, “a partir da forma da cidade com as suas partes, conferindo eficiência e coerência para que o plano dê uma resposta concreta às exigências, demandas e desejos da população” (VALVA, 2011, p. 87).

Para a dupla de urbanistas italianos Bernardo Secchi e Paola Viganò⁵⁹, a cidade e seu território podem ser comparados também à metáfora da esponja e para isso, adotam o

⁵⁸ Bernardo Secchi, nasceu em Milão na Itália (1934-2014). Urbanista, engenheiro por formação e especialista em economia, foi também diretor de revista, escritor e professor, se destacando pela sua trajetória particular. Como urbanista, não se limitou apenas à teoria, sendo considerado urbanista “teórico e prático”, o que para ele era indissociável (VALVA, 2011).

⁵⁹ Paola Viganò, arquiteta e urbanista italiana, professora do IUAV, em Veneza, e sócia de Bernardo Secchi no

conceito de porosidade, como uma maneira de utilização do espaço urbano. Uma das porosidades levantadas por esses pesquisadores, é a que eles denominam de porosidade de fratura, que está ligado aos fragmentos que surgem na cidade em função das transformações, esquecimentos e degradações de áreas ou edifícios (VALVA, 2011). Ressignificar essas fraturas, reabilitar com novos usos, que correspondam às necessidades do lugar, seria, também, uma maneira de operar uma *renovatio urbis*, com o objetivo de requalificar uma parte da cidade que poderá desencadear um processo mais amplo de melhorias.

Secchi, portanto, compreende que o urbanismo requer a união da noção da cidade como um todo, entendida como um sistema, com o projeto específico para certas áreas, inclusive, foi um dos primeiros a levantar isso. Deste modo, ele busca ao longo de sua trajetória romper com o urbanismo tradicional e seus projetos revelam sua evolução teórica e prática. Nesse campo, podemos destacar o projeto para Antuérpia (Bélgica), de 2005 – um dos seus mais importantes trabalhos, síntese dos seus debates investigativos e projetuais desde a década de 1980 – plano que utilizou de ações pontuais em locais específicos, considerados estratégicos, além de se ter uma visão de longo prazo (VALVA, 2011).

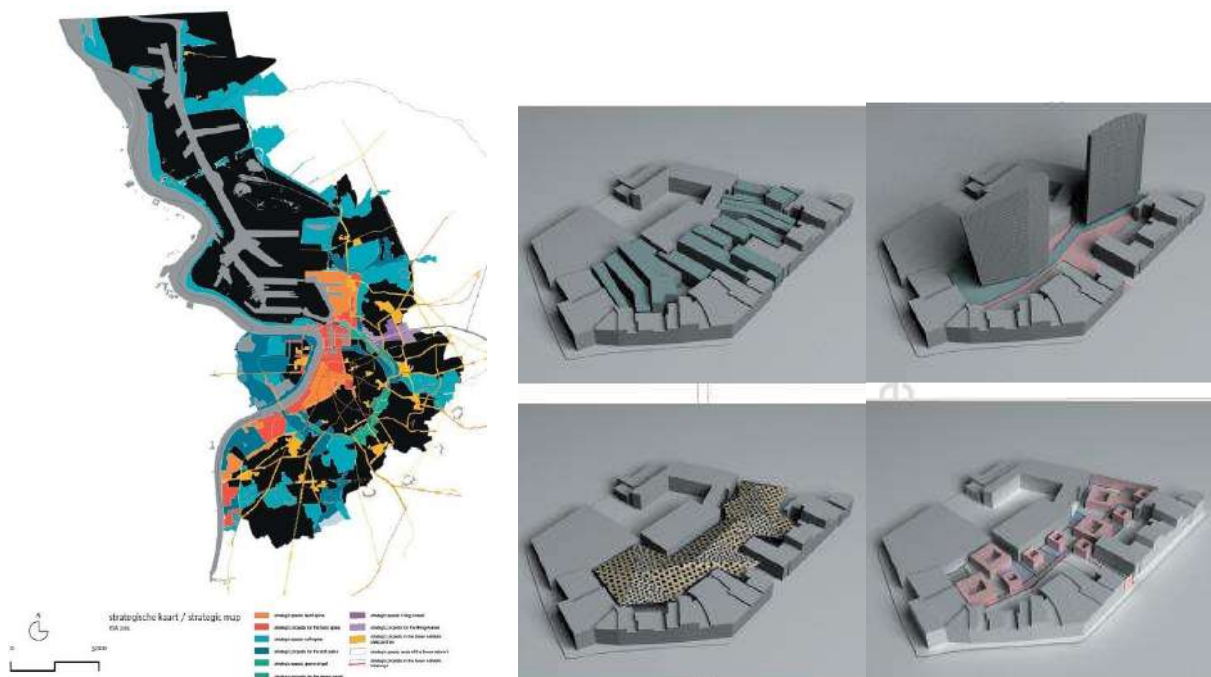


Figura 46: Plano estrutural para Antuérpia - Mapa Estratégico de definição de lugares e projetos táticos. **Figura 47:** Simulação de novos espaços para viver e trabalhar, utilizando áreas abandonadas. Fonte: VALVA (2011).

Nesse campo das intervenções pontuais, ainda podemos apontar a ideia de metástase urbana ou metástase positiva – como proposto por Oriol Bohigas⁶⁰ para Barcelona –

Studio Secchi-Viganò (VALVA, 2011).

⁶⁰ Oriol Bohigas é um arquiteto e urbanista espanhol, nascido em 1925. Foi diretor e professor da Escola de Arquitetura de Barcelona, conselheiro de cultura da prefeitura da cidade e também conselheiro de planejamento urbano da câmara municipal, além de ter trabalhado em grandes projetos para Barcelona.

, termos que também partem do mesmo princípio de que uma ação de menor proporção é capaz de repercutir no entorno. Assim sendo,

As “metástases benignas” consistem em ações difusas que atuam como pontos de radiação, potencializando a reordenação e recuperação do entorno. São focos dispersos que se instalam em um tecido, considerado de certo modo homogêneo, com o sentido de reabilitá-lo. Esta ação reabilitadora dar-se-á pela renovação potencial por ela gerada, que passa a ser assumida pelo entorno. (CAIXETA e FROTA, 2010, p. 34)

Em Barcelona (Espanha), isso fica claro, especialmente no início da década de 1980. Ainda segundo Caixeta e Frota (2010), as intervenções na cidade, portanto, tornaram-se um exemplo memorável da temática aqui abordada, além de ainda serem consideradas como um marco divisor no que se refere ao planejamento tradicional e este que pensa a cidade por partes. Assim, a atuação em Barcelona se pauta em ações homogêneas, em áreas centrais e periféricas, idealizadas como operações de reestruturação urbana, tendo como ponto de partida um processo capaz de atuar na cidade já construída, caracterizada pela densidade e pelos pequenos espaços. É nesse âmbito que os procedimentos difusos se fizeram essenciais, uma vez que cada ponto seria capaz de provocar uma radiação e potencializar a recuperação do entorno, o que Bohigas denominou de modo metastático, cujas reverberações se dariam como metástases benignas.

Dessa forma, é possível confirmar aquilo que vem sendo observado nesse campo temático, através do trecho do livro *Metapolis*, de François Ascher, destacado por Borja (2001, p. 82) que evidencia: “as experiências de cidades, com maior êxito nos últimos anos, são aquelas que mudaram a escala, que deram um salto à frente, mas mantiveram, inclusive formalmente, grande parte de sua história”.

Por conseguinte, é possível depreender que uma intervenção em um edifício de interesse histórico e cultural, um restauro, se bem pensado no todo urbano com colaborações multidisciplinares, é capaz de promover repercussões em escalas ampliadas. Como destaca Rufinoni (2013), quando bem-sucedidos e harmoniosos, dificilmente passarão despercebidos, principalmente, se integrarem-se ao urbanismo e ao projeto de arquitetura, uma vez que a concepção desse, de modo isolado, vai na contramão do caminho teórico desenvolvido por anos de debate.

Diante de tais prerrogativas, seja qual for o método, é importante tomar como princípio as considerações de Lerner (2001) quando diz ser necessária uma visão estratégica da cidade, balanceando necessidades e potencialidades da população e de seu território, visto que,

Se só cuidarmos das necessidades, não vamos mudar nada. Se só cuidarmos das potencialidades e não dos problemas de grande número da população,

vamos nos afastar do povo. Por isso é necessário um balanço diário, constante e equilibrado, um balanço permanente entre necessidades e potencialidades. (LERNER, 2001, p. 45)

É partir desse equilíbrio e da tomada de consciência quanto à evolução do campo disciplinar da preservação e do planejamento urbano que a prática pode ser viabilizada da melhor forma possível. Mas, ainda que seja, “fundamental a troca de ideias e de experiências [...] é preciso ter o pé bem plantado na nossa realidade” (MARICATO, 2001, p. 93). Caso contrário, quando ações de intervenção impensadas copiam exemplos memoráveis existentes sem o mínimo de consciência sobre a realidade local e critério, tem-se como efeito perverso o que Françoise Choay (2001) chama de banalização dos espaços.

Uma das consequências mais negativas nesses casos é o risco da criação de um falso histórico. Esse tipo de ação, quase sempre intencional e mal informada, desencadeia a homogeneização da paisagem; a despreocupação com as necessidades históricas; a falta de consideração com as particularidades locais, assim como, com os próprios modos de vida; a seletividade social; além da prática de aproveitamento de oportunidades comerciais, junto à lucratividade e turismo para *marketing* das cidades e inserção delas num mercado que sobrepõe direitos e apontamentos básicos reunidos no campo disciplinar, a partir de seus longos debates.

Observa-se, portanto, segundo Castriota (2009), que nesse cenário mesmo a globalização contribuindo através dos meios de comunicação, para que costumes, tradições culturais, línguas nativas e festas, quase desaparecidas, ressurgam e formas tradicionais de se viver sejam revalorizadas. Há um lado perverso que provoca, de certa forma, uma uniformização mundial, onde valores, comportamentos e até estilos de vida são conduzidos a um padrão, simbolizando uma ameaça às diferenças regionais e a tradição. São duas faces de uma mesma moeda, que por vezes, contribui positivamente, já outras nem tanto.

Um outro lado em evidência, em algumas cidades, revela-se no sentido contrário, quando aparenta não existir nenhuma intencionalidade em utilizar a oportunidade de intervenção em um edifício de interesse histórico cultural, ou em uma área, para benefício da urbe como um todo ou mesmo de uma região. Nesses casos, as ações são tratadas de maneiras deslocadas de uma discussão sobre um projeto de cidade, onde não se percebe nenhuma integração entre a temática da preservação e a do planejamento urbano.

Logo, apesar de que muito tenha sido e ainda vem sendo discutido a respeito do patrimônio histórico e cultural, é fato que ainda nos encontramos em um terreno instável. Mesmo que essas discussões e experiências ocorridas ao longo das últimas décadas, assim como a própria ampliação dos conceitos e princípios, tenham significado uma conquista e um grande

avanço para o campo disciplinar, onde os meios para lidar com as preexistências, bem como o número de envolvidos no processo aumentaram e instrumentos essenciais foram oferecidos para uma atuação mais criteriosa sobre esses bens, deixando de ser tratado apenas por especialistas,

Mas, tantas discussões, práticas e debates internacionais não foram o bastante, muitas cidades não se inserem nesse cenário, ficando alheias às recomendações, às proposições e aos mecanismos criados, seja para preservação por si só ou para utilização dessa como meio de promoção da cidade, da sua economia ou turismo.

2.3. ANÁPOLIS E SEU LUGAR NO DEBATE URBANÍSTICO E PRESERVACIONISTA

A riqueza patrimonial brasileira é incontestável e reflexo da diversidade do país, no entanto, ainda são muitos os lugares que não despertaram para a importância da preservação e/ou estão alheios aos debates e à evolução teórica e prática. Em Anápolis, por exemplo, a temática só ganhou um pouco mais de espaço com a aproximação do centenário da cidade.

Através da revisão dos jornais anapolinos, desde a década de 1930, é possível evidenciar isso, uma vez que somente em 2005, com o alvoreço da expectativa de tal aniversário, questões relacionadas à preservação e preocupação com bens representativos começaram a aparecer e obter destaque nos meios de comunicação com o discurso fixado na ideia de que completaria “cem anos, sem marcos” (JORNAL TRIBUNA DE ANÁPOLIS, 2006). Logo, introduzia-se a tentativa de uma iniciação à história de Anápolis, como se antes não fosse preciso, e o *boom* desses acontecimentos se deram em 2007, quando a cidade, enfim, completou 100 anos.



Figuras 48 e 49: Reportagem do Jornal Tribuna de Anápolis sobre os preparativos para o Centenário de Anápolis, 2006. Fonte: Museu Histórico de Anápolis.

Essas reportagens demonstram o contexto em que a cidade se inseria frente à preservação, caracterizado pelo abandono e pela ausência de interesse e ações efetivas, uma realidade ainda presente. No ano de 2005, por exemplo, no Jornal Tribuna de Anápolis, se destacou a matéria intitulada “Memória degradada” que apontou a constante omissão das sucessivas gestões municipais, bem como, a falta de uma consciência popular acerca da temática como motivos para o fato intrigante de que, apesar da indústria do turismo ter encontrado nos registros históricos fonte de renda para os moradores, Anápolis é “uma das cidades de mais de 250 mil habitantes do País que não possui centro histórico – um grupo de edificações, diferenciadas pela época e estilo arquitetônico em que foram edificadas, onde se resguarda a identidade local” e que a dois anos de seu centenário encontrava-se marcada pela falta de identidade, justamente pela pouca importância concedida a seus marcos memoriais. Sendo que, como frisou a reportagem, apenas um número ínfimo de pessoas, incluindo historiadores, autoridades públicas e populares, chamava a atenção para tal fato, além de reconhecer que a história de Anápolis se restringia a estudiosos e pesquisadores.

No mesmo ano, o jornal Tribuna de Anápolis também apresentou uma ideia incipiente de se instaurar a demarcação de um conjunto de prédios que poderia vir a ser o centro histórico da cidade, o que despertava opiniões diversas, tanto entre a população quanto entre os próprios profissionais. A notícia, inclusive, evidenciou a posição do historiador Juscelino Polonial, que salientou “que as estruturas estão isoladas e distantes para formar uma área passível de ser demarcada. Para piorar ainda mais o quadro, os poucos prédios que ainda resistem sofrem como processos de modificação” (JORNAL TRIBUNA DE ANÁPOLIS, 2005).

Já em 2006, esse mesmo jornal trouxe questões referentes à programação oficial dos eventos relacionados à comemoração do centenário anapolino, os quais se limitavam a âmbitos culturais e esportivos. Salienta-se, portanto, que

Apesar de visto com algum entusiasmo por seus realizadores, o programa de eventos destinado à celebração do centenário de Anápolis não deixa de surpreender pela falta de um tipo de realização que se tornou regra em tais datas: a criação de marcos materiais, destinados a tornar palpável a data histórica. Entre eles, dois se destacam: a construção e recuperação de equipamentos urbanos destinados a atender necessidades culturais e esportiva e a proteção do patrimônio histórico, sobretudo, via tombamento de prédios. (JORNAL TRIBUNA DE ANÁPOLIS, 2006)

A preocupação relacionada à preservação em Anápolis, portanto, se restringia à corrida em busca de encontrar marcos que pudessem representar a história e a identidade da

cidade. Um cenário que lembra aquele vivido pelo Brasil no século passado, quando o *start* preservacionista se deu em prol da afirmação de uma identidade nacional.

Nesse sentido, foi também nesse período de 2006 que a falta de conservação de alguns bens históricos da cidade passou a ser enfatizada como problema. Chamava-se a atenção para a condição dos elementos presentes nas praças, para as próprias praças, assim como para edifícios já tombados, como o Museu Histórico, a Estação Ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente” e o Mercado Municipal. Nesse ano, no “Jornal do Estado”, o Museu Histórico foi apontado, destacando que apesar de ser o ano Nacional dos Museus, não era possível promover festa, pelo contrário, “a situação do único museu da cidade inspira [...]: indignação. Telhas se deslocando, madeiras quebrando sob risco de o teto desabar são alguns dos problemas observados no local” (JORNAL DO ESTADO, 2006).

Porém, foi em 2007, ano do centenário, que se encontrou o maior número de reportagens onde o tema foi abordado. O “Jornal do Estado” voltou a frisar a situação das praças e destruição dos bustos presentes nelas, bem como a falta de planejamento. O Jornal “O Anápolis” colabora destacando a Praça Bom Jesus junto à sua Fonte Luminosa, palco do sexagenário da cidade e antes local atrativo, mas que no momento se encontrava abandonada, danificada e pedindo socorro.

O “Jornal Contexto”, em 2007, alertou para as condições precárias em que o Museu Histórico e o prédio da antiga Estação Ferroviária se encontravam e também para “história perdida nas praças” onde bustos e obeliscos, por exemplo, sofriam com vandalismo e desgaste. O jornal também apresentou sua constatação de que “nossa história está perdida nas praças, menosprezada pela correria da vida moderna, sufocada pelos carros ou pelo mato, desrespeitada pelos vândalos e desconhecida pela grande maioria dos cidadãos” e que não havia nenhum projeto a ser executado, conforme informações obtidas pelo veículo de comunicação na Secretaria Municipal de Cultura (JORNAL CONTEXTO, 2007).

Nota-se, portanto, que foi com essa preocupação incessante por encontrar registros e recuperá-los a tempo do centenário da cidade que a discussão preservacionista se instaurou. Mas esse alvoroço se acalmou, em certa medida, após as comemorações, voltando a se restringir a um grupo limitado de atuantes. A partir de 2008, as atenções se dirigiram a recuperação da Estação Ferroviária⁶¹, porém nesse caso, a agitação maior não se dava no sentido de apoiar as ações de preservação, mas se opondo a ela, pelo fato de estar em jogo questões ligadas à

⁶¹ O processo de recuperação da Estação será abordado no capítulo 3.

mobilidade (retirada de parte do terminal) e Anápolis ainda não tomar como partido a conservação integrada.



Recortes de jornais sobre: **Figura 50:** Destruição do patrimônio, Jornal do Estado, 2007. **Figura 51:** O significado não reconhecido de algumas praças, Jornal do Estado sobre 2007. **Figura 52:** A importância de conservar o Centro vítima da descaracterização, Tribuna de Anápolis, 2005. **Figura 53:** O descaso e a deterioração da Praça Bom Jesus e sua Fonte, Jornal O Anápolis, 2007. **Figura 54:** O estado lamentável do Museu, Jornal Contexto, 2006. **Figura 55:** O abandono de edificações antigas, especialmente a Estação Ferroviária, Jornal Tribuna de Anápolis, 2007. **Figura 56:** O tombamento por si só não é suficiente, Jornal do Estado, 2007. Fonte: Museu Histórico de Anápolis.

Nesse âmbito, complementando a discussão, examinamos também a trajetória de Anápolis diante do debate preservacionista com base em uma retrospectiva em relação a sua legislação, cuja a tentativa de manutenção de bens representativos da cidade aconteceu através de tombamentos, a maioria deles determinados a partir dos anos 2000, período em que também se destacou a criação do Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural (COMPHICA).

Porém, é preciso atentar-se ao fato de que leis de tombamento por si só não são suficientes para que a práxis nesse campo seja eficiente. Como vimos em tópicos anteriores, a complexidade envolvida requer ações muito mais planejadas, conscientes, integradas e multidisciplinares.

Campos (2009, p. 44), visando compreender se a legislação anapolina relativa ao patrimônio concede condições suficientes para a gestão municipal, fez uma análise de leis da cidade no período de 1970 a 2005. Nessa pesquisa constatou-se que é evidente a ênfase no tombamento de elementos isolados, sem que o entorno ou o local onde se encontra seja abordado como prevê a lei⁶², além de que a produção legislativa superou, em quantidade, dentro de cinco anos (2001-2005), o que havia sido feito em trinta (considerando as décadas de 1970, 1980 e 1990). Quanto aos temas tratados, portanto, o autor destaca: “1) tombamento de edificações; 2) localidades contempladas; 3) órgãos gestores do patrimônio; 4) especialidades de memória; 5) financiamento de projetos; 6) homenageados; e 7) autoridades signatárias”.

Extrapolando os limites da pesquisa de Campos (2009), os levantamentos dessa dissertação verificou que as leis voltadas para o tombamento são dez⁶³, as quais consideram como Patrimônio Histórico Cultural de Anápolis: Mercado Municipal Carlos de Pina (1984); antiga Cadeia Pública (1991); Estação Ferroviária na Praça Americano do Brasil (1991); antigo Fórum na Praça Bom Jesus (1991); Museu Histórico (1991); Coreto da Praça James Fanstone (2001); casa JK (2003); Colégio Estadual Antesina Santana (2005); sede do Colégio Couto Magalhães (2005); Fonte Luminosa localizada na Praça Bom Jesus (2007); o conjunto arbóreo existente na Praças Dom Emanuel (2015); a Subestação Ferroviária General Curado bem como a casa do Chefe da Estação (2015); o Morro da Capuava (2016⁶⁴); e a Estação Ferroviária Engenheiro Castilho (2018).

Segundo Paula e Soares (2017, p 18), é possível observar que “a cidade se apresentava atrasada com os tombamentos, não havendo outros patrimônios de cultura imaterial que fossem pensados como marco da cultura local, apenas prédios com valores econômicos ou políticos para a cidade”, sendo que a maioria deles foi construído nas décadas de 1930 e 1940 e estão no centro da cidade. Logo, os autores afirmam que seria necessário um avanço dessas

⁶² No Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, já estava determinado a proibição de construção na vizinhança de um bem tombado sem que essa fosse autorizada pelo então Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (hoje, IPHAN). Logo, proibiu-se qualquer interferência que provocasse redução da visibilidade do bem, sob pena de demolição ou retirada de objeto. Além disso, o tema já foi abordado diversas vezes nas Cartas e Recomendações internacionais, onde fica nítido a necessidade de se considerar o bem e o seu entorno. Dessa forma, entende-se que a área de vizinha, desde o início da preservação no Brasil já era tida como essencial para a temática, mas uma dificuldade se coloca quanto a abrangência dessa área, que até hoje não é definida claramente.

⁶³ (1) Lei Municipal nº 025, de 10 de julho de 1984; (2) Lei nº 1824, de 03 de janeiro de 1991; (3) Lei nº 2.725, de 05 de abril de 2001; (4) Lei nº 2.952, de abril de 2003; (5) Lei nº 3.171, de 07 de dezembro de 2005; (6) Lei nº 3.230, de 13 de abril de 2007; (7) Lei nº 3.798, de 01 de dezembro de 2015; (8) Lei nº 3.803, de 18 de dezembro de 2015; (9) Lei nº 3.882, de 28 de dezembro de 2016; (10) Lei nº 3.955, de 05 de abril de 2018.

⁶⁴ O Morro da Capuava foi considerado como parte do Patrimônio Histórico de Anápolis em 1997 (Lei nº 2.511), mas em 2002 essa lei foi revogada pela de nº 2.913. Mas, em 2016 ele voltou a ser reconhecido como integrante do Patrimônio Histórico Cultural e Ambiental de Anápolis (Lei. 3.882)

políticas de patrimonialização, ampliando-as de forma que o resgate da memória e da história seja mais eficiente e a população consiga se ver representada.

Quanto à criação de órgãos gestores do patrimônio, podemos ressaltar a Secretaria Municipal de Cultura (SEMUC), concebida através da Lei nº 2.424/97, de 02 de janeiro de 1.997, e o Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural de Anápolis (COMPHICA)⁶⁵, instituído em 2002 através da Lei nº 2.936, de 23 de dezembro, porém só efetivado em 2007 (21/07) através do Decreto nº 23.122/2007. Mas, conforme Campos (2009), além desses, outros quatro órgãos, com diferentes níveis de responsabilidade, foram designados à gestão do patrimônio histórico e cultural de Anápolis, conforme consta na figura abaixo.

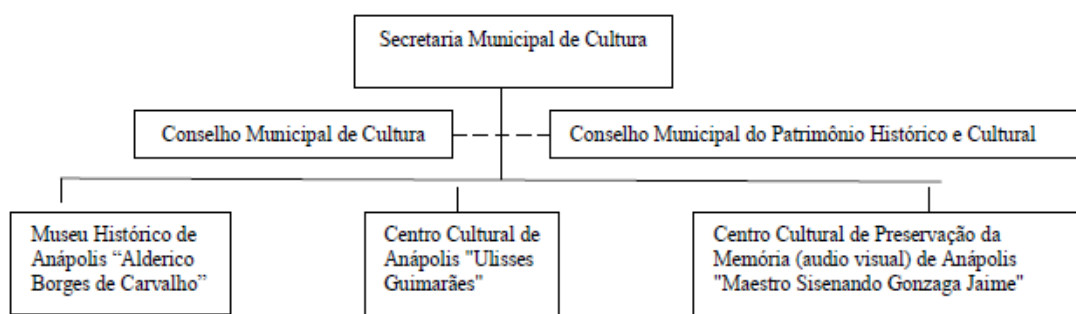


Figura 57: Órgãos gestores do Patrimônio Histórico e Cultural de Anápolis. Fonte: Campos (2009).

Apesar da importância dos Conselhos de Cultura, ênfase recebida na Constituição de 1988, eles não substituem a estrutura que uma secretaria de cultura deve ter. Além disso, cabe aos municípios, a elaboração do seu regimento e é importante ressaltar que no caso de Anápolis, o COMPHICA tem um papel somente consultivo, o que está previsto em seu regulamento. Isso, aliado ao fato da Secretaria de Cultura de Anápolis não possuir técnicos nem uma superintendência específica para tratar da questão do patrimônio histórico, enfraquece as ações de preservação e conservação dessa temática na cidade. Reuniões esporádicas, sem poder de decisão, não colaboram para a efetivação da preservação da cidade.

Além disso, ainda se tratando da legislação anapolina ligada ao patrimônio, é necessário evidenciar a criação e denominação do Arquivo Histórico Municipal, Lei nº 2.807 de 19 de dezembro de 2001, este que foi firmado objetivando a promoção do levantamento “total ou parcial de bens móveis e imóveis de propriedade pública ou particular, pelo seu valor cultural, histórico, artístico, arquitetônico, documental, bibliográfico, paleográfico, urbanístico, museográfico, toponímico, ecológico e hídrico no âmbito do Município de Anápolis” (ANÁPOLIS, 2001).

⁶⁵ Conforme Chiarotii (2013), o Conselho do Patrimônio Histórico e Cultural de Anápolis assessora o gestor municipal no que se refere a preservação de bens culturais. A presidência do Conselho caberá sempre a um membro da Secretaria Municipal de Cultura, que junto a outros seis e seus respectivos suplentes compõem o órgão, os quais são designados pelo prefeito.

Dessa maneira, tendo diversos meios e instrumentos em mãos, o desafio, conforme Campos (2009), é

[...] o de fazer cumprir as determinações desses instrumentos normativos, realizando projetos visando à conservação, preservação e uso do patrimônio já tombado. Bem como, ampliando as ações dessa natureza, com uma concepção patrimonial mais ousada, abarcando a proteção dos acervos documentais e dotada de recursos financeiros, materiais e pessoal qualificado para a sua efetivação, incluindo o apoio às iniciativas de natureza não-governamental. (CAMPOS, 2009, p. 47)

A partir de tais prerrogativas, é possível constatar que Anápolis ainda não despertou para a questão da preservação no sentido de utilizá-la como um plano maior, integrada ao planejamento urbano. Pelo contrário, as ações ainda são restritas, tanto em relação à quantidade de envolvidos e interessados quanto em relação ao conhecimento teórico da disciplina, a participação de especialistas, o envolvimento de um grupo multidisciplinar e a sua abrangência, além de que, muitas vezes, são até inconscientes de suas potencialidades.

Tal fato pode ser também consequência da demora observada para que a política preservacionista fosse colocada em prática, o que fica evidente ao reparar a data das leis aqui citadas, apesar de que a promulgação dessas não garante a efetivação da preservação.

Dessa forma, sabendo que o Plano Diretor⁶⁶ é um dos instrumentos mais completos que o Estado detém para organizar e controlar o espaço urbano (COELHO, 2007). E que pode agir de modo direto ou indireto na produção espacial, atendendo objetivos comuns da população ou de grupos específicos, cujo papel foi ampliado a partir do momento em que deixou de ser peça técnica apenas indicativa de usos e adquiriu a condição de lei passando a integrar o ordenamento jurídico regulatório do território (COSTA, 2010). Utilizá-lo como mecanismo de análise para compreensão da postura Anapolina frente ao planejamento e a preservação se torna primordial.

O atual Plano Diretor Participativo (PDP) de Anápolis (Lei Complementar nº 349 de 07 de julho de 2016) resultou da revisão do antigo plano, atividade que se iniciou no início de 2015 coordenada pelo Instituto de Desenvolvimento Tecnológico do Centro-Oeste (ITCO)

⁶⁶ As aptidões do Plano Diretor foram reforçadas na Constituição Federal de 1988, principalmente a partir das redefinições das competências municipais. Além disso, está previsto no Estatuto das Cidades (Lei 10.257 de 2001) – marco legal do planejamento urbano – sendo obrigatório a municípios “I. com mais de vinte mil habitantes; II. integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas; III. onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal; integrantes de áreas de especial interesse turístico; inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.” Ademais, a gestão democrática, por meio da participação popular, é requisito básico para sua elaboração. Logo, suas atribuições visam contribuir para que a cidade cresça de modo equilibrado, uma vez que sua elaboração pressupõe a leitura da cidade em âmbitos não só físicos e espaciais, mas também sociais, econômicos e ambientais (BRASIL, 2008, p. 27).

junto ao Grupo Técnico da Prefeitura, portanto, contou com uma ação conjunta de diversos órgãos e secretarias municipais. Além disso, sua execução buscou seguir as normativas impostas pela legislação, cumprindo, assim, com a exigência de participação e mobilização social, essas que se deram através de oficinas, reuniões setoriais e audiências públicas, além de plataforma digital.

Para tanto, ao se analisar esse PDP, nota-se que, mesmo com uma atualização recente como essa, pouco evoluiu acerca dessa temática preservacionista. Ainda são genéricos os apontamentos sobre a proteção, preservação, conservação e recuperação do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico e não há planejamento de ações coordenadas e integradas a fim de se atingir maiores escalas.

As suas diretrizes se restringem, basicamente, à promoção de eventos culturais; dotação de recursos apropriados para o Museu de Anápolis, sejam humanos, materiais e/ou tecnológicos, e produção de atrativos para ele; criação de novos espaços públicos e privados para conservação e difusão da história e cultural locais; inventariamento do Patrimônio Histórico Municipal e adoção de medidas de tombamento, conservação e averbação no Registro Imobiliário.

A novidade do PDP de 2016, é quanto à nomenclatura do núcleo inicial da cidade, que passa de Centro Histórico a Centro Pioneiro. O qual se insere na delimitação das Áreas Especiais de Interesse Urbanístico, ou seja, aquelas que “compreendem recortes do perímetro urbano sujeitos às ações de requalificação urbanística, ambiental e econômica, visando à valorização de suas peculiaridades e potencialidades” (ANÁPOLIS, 2016, p. 7). Mas, como se constata, apenas estão sujeitas, não tendo sido definido ou previsto políticas e/ou ações específicas para contemplá-las.

Para além do Plano já na forma de lei promulgada, o entendimento da atuação popular em sua elaboração e o levantamento de questões por ela apontadas, também são importantes para detectar a postura de Anápolis diante do debate urbanístico e preservacionista, a consideração que teve para com as vontades e anseios sociais, bem como da posição da própria população nesse campo.

Diante disso, com base na análise do Memorial do Plano Diretor Participativo de Anápolis⁶⁷, nota-se que a participação da população, ocorrida tanto nos eventos promovidos

⁶⁷ O Memorial do Plano Diretor foi desenvolvido em quatro volumes (referente a cada uma das quatro etapas realizadas) abordando o processo de revisão do PDP de Anápolis – V. 1 Plano de Trabalho: capacitação do NGPPD e sensibilização da comunidade; V. 2 Diagnóstico: Leitura comunitária e leitura técnica; V. 3 Relatório: propostas das diretrizes e estratégias de ação; V. 4 Projeto de Lei: Plano Diretor Participativo Anápolis 2016. Logo, a partir dele é possível compreender cada etapa, observar o Plano de Trabalho criado, as atividades de mobilização e

quanto através da plataforma digital, se deu no sentido se apontar preocupações com o cenário atual e futuro da cidade e de propor alternativas de melhorias.

Dentre os comentários, a minoria foi relacionada a preservação e ao centro da cidade. Dos que trataram do assunto destaca-se, em relação ao centro, solicitações para melhorias quanto à mobilidade do pedestre na área, inclusive o fechamento de algumas ruas e criação de calçadas⁶⁸; promoção de oferta de serviços diversos com atividades 24 horas, a fim que não fique totalmente deserto à noite, como acontece⁶⁹; restrição de circulação de veículos de grande porte na região; e desenvolvimento de uma legislação específica para ele⁷⁰.

E mais especificadamente em relação à temática do patrimônio, registrou-se pedidos para a criação de espaços, calçadas, em áreas que contenham prédios representativos histórico e culturalmente, cujas fachadas merecem ser revitalizadas, o que promoveria a visitação e o entretenimento no local. Além disso, houve quem se pronunciou pedindo medidas para

Garantir a preservação do patrimônio histórico e cultural de Anápolis dos bens já tombados [...]

Dinamizar o Conselho do Patrimônio Histórico e Cultural de Anápolis - COMPHICA (Lei nº 2.936/2002), para que tal conselho tenha poder de polícia, garantindo medidas que visem a despoluição visual do centro da cidade.⁷¹ (PREFEITURA DE ANÁPOLIS, 2016a, p. 37)

Outro levantamento que chamou a atenção foi o de criar um Instituto do Planejamento Urbano de Anápolis. Quem se manifestou nesse sentido foi Geraldo Lino, que já havia sido Secretário do Planejamento de Anápolis, logo, tem um conhecimento e prática maior no assunto. Para ele, a criação desse órgão é essencial para Anápolis devido ao seu porte e pelo momento que a cidade está passando, uma vez que, “um Plano Diretor tem que ser constantemente acompanhado, analisado, apresentado [...] então é importante para a Cidade de Anápolis essa criação [...] dentro da nossa Administração Pública, para acompanhar e para Anápolis ter cada vez mais qualidade de vida” (PREFEITURA DE ANÁPOLIS, 2016b, p. 26).

No entanto, apesar dessas considerações relevantes, outras descabidas foram feitas. Chamou a atenção aquele que mostrou indignação com aumento do IPTU para os que

sensibilização da população, bem como os diagnósticos e levantamentos produzidos, a leitura técnica, as propostas e diretrizes firmadas, e o projeto de lei em si. Sendo que nele estão presentes as atas de todas as audiências, reuniões setoriais, audiências e registros da plataforma digital.

⁶⁸ Jonatha de S. Couto, arquiteto e urbanista formado pela Unievangélica e Carlos Eduardo Fernandes, engenheiro civil e matemático, estão entre as cinco pessoas que também levantaram a questão.

⁶⁹ Sugestão feita por Marcio Ribeiro, gerente administrativo na Supervi Supermercados, em Anápolis.

⁷⁰ Regina De Faria Brito, arquiteta que esteve à frente da primeira manifestação em oposição a construção do Terminal 2 em frente à Estação Ferroviária no Centro de Anápolis – questão será apresentada no capítulo 3.

⁷¹ Tiziano Mamede Chiarotti advogado e historiador, servidor municipal, por anos membro da Secretaria Municipal de Cultura e diretor do Museu Histórico da cidade.

demolirem construções para promover estacionamentos. Para ele, que se proferiu de forma anônima,

Quem demoliu uma casa no centro para fazer estacionamento, apesar de ser ecologicamente correto levou prejuízo [...] cidadão pagava 1.500,00 de IPTU na Fayad Hanna perto do terminal. Ele demoliu, fez uma garagem ecologicamente correta, e o IPTU foi para 10 mil. [...]. Então vê, se coloca no Plano Diretor, e no Tributário, e liquida como se tivesse construído, com **incentivo para ter as garagens, aí as casas velhas vão se transformar em garagem, ecologicamente correto.** (PREFEITURA DE ANÁPOLIS, 2016b, p. 34, *grifo nosso*).

Logo, as diferenças de interesse e de conhecimento de causa ficam explícitas. Muitos pensamentos errôneos e/ou desinteressados nos levam, por exemplo, à condição do Centro Pioneiro de Anápolis, onde é comum os edifícios históricos serem escondidos atrás de letreiros ou serem totalmente descaracterizados, sendo poucos, os que remetem à história da cidade ou a utilizam de alguma forma. Ainda mais, porque não há incentivos a promoção e conservação, nem legislações específicas que restrinjam descaracterização.

Pelo contrário, como afirmado em Audiência Pública para discussão do projeto de lei do Plano Diretor de Anápolis, em 2015, quanto ao centro, a proposta era de o Município dar um tratamento diferenciado incentivando a construção de edifícios de múltiplos pavimentos de uso misto, isso por meio da concessão do valor zerado da outorga onerosa sobre o direito de construir na região para aqueles que proporem a integração entre habitação e comércio⁷² (PREFEITURA DE ANÁPOLIS, 2016b). O que por um lado é bom, uma vez que o centro precisa de moradores para fazer com que o local não seja usado apenas em horário comercial, mas por outro, é perigoso, já que não se regula aquilo que pode ou não demolir e/ou descaracterizar.

Nessa mesma audiência, a responsável da prefeitura também destacou, em resposta àqueles que questionavam sobre a falta de projetos para que o “Centro seja preservado, [este] que é a identidade da Cidade, que representa a Cidade” (PREFEITURA DE ANÁPOLIS, 2016b, p. 28), que a zona central teria um tratamento específico e que as propostas estariam sendo concluídas pelo COMCIDADE⁷³, além de afirmar que o Centro Pioneiro, por ser uma

⁷²A responsável da prefeitura explicou que: “A pessoa para construir edifícios que utilizam mais do que uma vez a área do terreno tem que pagar uma taxa ao Município. Pra quem for fazer uso misto a intenção é isentar, como forma de incentivo” (PREFEITURA DE ANÁPOLIS, 2016b, p. 40).

⁷³ Conselho Municipal da Cidade de Anápolis, estabelecido pela Lei nº 2855, de 29 de abril de 2002. Conforme a referida lei, em seu Art. 1º, este era o “órgão colegiado de caráter paritário, consultivo e deliberativo em questões referentes à preservação, conservação, defesa, recuperação e melhoria do meio ambiente natural ou construído, gestão dos recursos municipais, planejamento e funcionamento da política urbana, meio ambiente, habitacional e setorial em todo o território do Município de Anápolis - Estado de Goiás”. Mas essa Lei foi alterada pela de nº 3.219/2006; 3.078/2004 e revogada pela lei ordinária nº 3.219/2006 (ANÁPOLIS, 2002).

área de interesse estratégico, também teria ações especiais, “onde serão formulados posteriores leis que regulamentam especificamente o uso, projetos específicos que podem ser feitos nessas áreas” (PREFEITURA DE ANÁPOLIS, 2016b, p. 40).

Tendo em vista essas considerações, nota-se que as políticas preservacionistas em Anápolis ainda estão desconectadas com os debates teóricos que vem sendo produzidos, além de se registrar que acontecem, na maioria das vezes, às pressas, sempre para resolver problemas e danos que poderiam ter sido evitados com o cumprimento adequado da legislação e das recomendações relativas ao patrimônio e ao planejamento urbano. Além de não serem organizadas de modo adequado e não contarem com a integração necessária entre os diversos campos disciplinares e atuantes da cidade.

Além dos tombamentos e das reformas / “restaurações” realizadas para recuperar prédios tombados que já não se encontravam em condições adequadas – ações limitadas apenas aos bens –, os jornais revisados apontaram algumas iniciativas que surgiram ao longo dos anos. Elas incluem a intenção de “restauração do centro histórico” de Anápolis, que abrange mudanças na paisagem, de mobilidade, além da criação de um Parque Ambiental e de um Centro de Convenções (FOLHA DO ESTADO, 2001), a qual não foi realizada; a “criação de um núcleo histórico formado pela Rua Achilles de Pina e a Praça James Fanstone”⁷⁴, proposta pensada para proporcionar “um centenário digno da importância da data”, mas como a reportagem destaca “ideias existem, e já foram postas no papel, várias delas arquivadas pela Secretaria de Habitação e Urbanismo”, logo, também, não se tornou realidade (JORNAL TRIBUNA DE ANÁPOLIS, 2006); e o resgate da “memória da Estrada de Ferro Goyaz” através da intervenção no prédio da Estação Ferroviária (JORNAL CONTEXTO, 2007)⁷⁵.

Tais apontamentos evidenciam que em Anápolis a preservação e o patrimônio não são prioridades, na maioria das vezes, como afirma Chiarotti (2013), se dão através de esforços individuais dispendidos e empenho de espíritos comprometidos em relação a essa temática, logo, essenciais para resguardar a memória do Município.

Além disso, Paula e Soares (2017) complementam, afirmando que a observação dos patrimônios anapolinos demonstram a falta de normatização e vontade política, bem como a ausência de interesse da maioria dos cidadãos, esses que também possuem obrigações quanto a

⁷⁴ Conforme consta na matéria do Jornal Tribuna de Anápolis (2006), essa proposta vem do trabalho de conclusão de curso da arquiteta e urbanista Christiane Paiva, e incluía “intervenção no espaço, que contempla a revitalização, com retirada de marquises que descaracterizam as platibandas de um grupo de prédios datados do início do século passado. Resgate de equipamentos urbanos históricos, como postes de luz *art nouveau* com iluminação subterrânea e transformação da Rua Achilles de Pina em calçada”.

⁷⁵ A intervenção no prédio ocorreu recentemente, mas não da forma como o projeto previa, e sim por determinação judicial. Os fatos serão apresentados com detalhe no capítulo 3.

isso, sendo necessário o seu empenho e reconhecimento dos valores memoriais e culturais. Os autores apontam como uma justificativa para esse cenário em que o poder público demonstra pouca dedicação para criação de medidas preservacionistas, o fato de Anápolis não ter se desenvolvido para o campo do turismo e sim para o industrial e de serviços.

Quando se trata da própria população, onde a falta de conhecimento teórico é nítida, o reconhecimento da importância da valorização do passado bem como dos marcos de memória é deficitário. Mesmo que muitos demonstrem simpatia por alternativas que melhorem a qualidade do espaço público do centro, como constatado em pesquisa de campo, o desconhecimento e o desinteresse pela preservação ainda é grande. Logo, “a educação patrimonial é importante para que as pessoas compreendam o próprio universo sociocultural, enquanto possuidores de uma historicidade; elevando a autoestima, exaltando saberes e fazeres e fortalecendo a identidade cultural local, regional e nacional de um povo” (SILVA, 2007, p. 24).

Nesse âmbito, intervenção urbanística e ações pautadas na preservação não poderiam estar desligadas. Esse fato só nos leva em direção a propostas pouco conscientes, limitadas e com consequências, muitas vezes, distintas daquilo que se almejava, além de não serem capazes de explorar todo o potencial a elas atribuídos.

CAPÍTULO 3

A INTERVENÇÃO NA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA “PREFEITO JOSÉ FERNANDES VALENTE” E SEU ENTORNO

3.1. A DINÂMICA DE RENOVAÇÃO CONSTANTE EM ANÁPOLIS VISTA ATRAVÉS DE AUDIOVISUAIS, FOTOGRAFIAS E REPORTAGENS

O passado edificado presente nas cidades se coloca diante de uma dualidade, de um lado percebido como uma referência importante que deve permanecer; de outro, como algo obsoleto e pouco condizente com a realidade imposta. Porém, como o tecido urbano é alvo da construção-reconstrução realizada por diversos agentes que se articulam na lógica do lucro e do poder, no qual os monumentos, antes facilmente notáveis, tornam-se quase um tesouro escondido perante a expansão das novas construções, esses monumentos – patrimônio histórico-cultural – por vezes, converte-se em sinal de segurança, já que a única certeza é a de que “podemos aprender com as cidades do passado⁷⁶” (CAON, 2010).

Mas quando se fala na história das cidades, na consolidação de uma memória coletiva e na necessidade da permanência de certos bens de interesse histórico cultural, é comum surgirem indagações⁷⁷ como “qual a importância disso?”, “por que a preocupação com o passado quando os problemas atuais parecem mais urgentes e importantes?” ou “o que acontecimentos tão distantes têm a ver com a nossa vida hoje?”, as quais refletem o descaso e o desinteresse de parte da sociedade contemporânea com o passado e com aquilo que representa um vínculo entre o ontem e o hoje.

Nessa dinâmica, a preocupação das cidades em preservar as marcas do passado se torna cada vez menor, e a velocidade com que se destroem, constroem e abandonam vestígios importantes passa a ser gradativamente maior, um processo de renovação constante intensificado pela busca incessante de progresso e modernização.

Anápolis é uma representante dessa situação, mesmo relativamente jovem já possui uma paisagem urbana marcada por amplas e profundas reconfigurações, as quais fazem com que ela adquira novos contornos e conviva também com novos contextos sociais, culturais, políticos e econômicos que, muitas vezes, colaboram para a diminuição de vínculos e laços afetivos e com o enfraquecimento da memória e identidade coletiva.

Para Arantes Neto (2000) a constante resignificação do espaço urbano reforça o quanto é importante atentar para a formação, os componentes, assim como os valores que a sua paisagem conduz, e explorar os processos que constituem os marcos, os lugares, os cenários da

⁷⁶ ROSSI, Aldo. *Arquitetura da Cidade*. São Paulo: Martins fontes, 2001 (p. 23-25) *apud* CAON, Marcelo. *Memória e cidade: o processo de preservação do patrimônio histórico edificado em Caxias do Sul 1974-1994*. Dissertação [Mestrado]. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica, Porto Alegre, 2010.

⁷⁷ Apontamentos constatados em pesquisa de campo no Centro de Anápolis-GO através de entrevistas e questionários.

memória social e os significados que esses espaços edificados têm sustentado ao longo do tempo e como são vistos pelos habitantes, já que estes carregam vestígios e se portam como representantes de épocas, fatos e mudanças.

Pensando nisso, e partindo da ideia de que novos dispositivos que permitem a transmissão do conhecimento, da história e do vivido vão surgindo e de que um documento não precisa ser necessariamente escrito, que seguimos no intento de observar através de jornais, fotografias e audiovisuais se essa dinâmica de renovação constante sempre esteve presente no contexto anapolino ou se é uma característica da contemporaneidade, característica essa que nos direciona a uma cultura do desapego⁷⁸.

Assim sendo, as informações encontradas⁷⁹ mostram que a renovação constante em Anápolis não é fato recente. Podemos observar que no discurso dos meios de comunicação há tempos já havia uma importância maior com o que era atual e, principalmente, com o futuro, e nenhuma referência às raízes do passado.

Uma maneira de fundamentar isso é através da análise de dois vídeos, o primeiro referente ao aniversário de 60 anos de Anápolis (“Anápolis sessentão 1907-1967”⁸⁰) e o segundo ao de 110 anos (“Anápolis 110 anos”⁸¹). Em ambos, há a caracterização da cidade como lugar próspero e promissor, mas em nenhum deles nota-se referência ao contexto e a acontecimentos passados que marcaram e contribuíram para seu desenvolvimento, como a chegada dos trilhos e a construção de Goiânia e Brasília, por exemplo. Nessa perspectiva, observa-se uma imagem de cidade que cresceu, se desenvolveu, prosperou e, ainda, que visualizava e visualiza maiores possibilidades de progresso apenas pelas suas características próprias como a qualidade da terra, o povo trabalhador, a mão de obra qualificada, a agropecuária, entre outros apontados em “Anápolis sessentão”; acrescidos da localização

⁷⁸ Ao se falar em desapego nessa abordagem estamos tratando de um certo desprendimento, do descaso com objetos, bens, edifícios, ou seja, com a materialização da história que sobrevive no espaço urbano, não qualquer materialização, mas aquela que representa algum fato, alguma época, alguma característica marcante para aquele lugar, para aquela sociedade, que faz parte da identidade local ou memória social. E tendo em vista que o espaço está sempre em modificação, sendo ela cada vez mais rápida, o curto período de tempo que algo permanece as vezes pode impossibilitar a criação de vínculos e acentuar esse desapego. Em Anápolis, ainda há marcos históricos, há bens tombados, mas em que medida eles permanecem por força de vontade da população comum ou são reconhecidos por ela? Essa é a questão. Além de que esse desapego, esse descaso, por vezes é motivo da degradação de bens histórico-culturais.

⁷⁹ Foram revisados jornais do acervo do Museu Histórico de Anápolis da década de 1930 até 2017, reunidas fotografias de época tanto do Museu quanto do Instituto Jan Magalinski e analisados dois audiovisuais disponíveis na internet, além da pesquisa bibliográfica.

⁸⁰ Anápolis sessentão 1907-1967 é um vídeo comemorativo em homenagem aos 60 anos de Anápolis. Com duração de 09:58min, contou com a direção de José Petrilho, locução de Alberto Curi, redação de Sérvulo de Mello e foi produzido por Truka Cinema Arte e Propaganda.

⁸¹ Anápolis 110 anos é um pequeno vídeo com apenas 59 segundos realizado pela Skyline Imagens e Produções em comemoração e como homenagem ao aniversário de 110 anos da cidade.

privilegiada do DAIA (Distrito Agroindustrial de Anápolis), da Base Aérea, dos parques urbanos, dentre outros equipamentos, destacados por “Anápolis 110 anos”. Talvez essa busca por progresso, ou a tentativa de se fazer e se manter moderna que tenha nos levado a esse contexto.

Contudo, assim como afirma Penafria (2009), o cinema não deve ser interpretado apenas no seu conteúdo (história contada, diálogos), mas sim considerar os seus aspectos formais, tratando-se de uma atividade que exige uma observação rigorosa, atenta e detalhada.

Nesse sentido, ao se analisar os vídeos aqui citados, notamos que “Anápolis sessentão” se aproxima dos aspectos formais de um documentário, com a utilização de imagens de época e voz *off*. Se estrutura de maneira não linear, com idas e voltas tratando das celebrações do aniversário de 60 anos de Anápolis, onde discursa que “expressivas solenidades cívico-sociais marcam o sexagenário aniversário da capital econômica de Goiás” (Anápolis sessentão 1907-1967, 00:00:05); apresentando uma sequência de fatos, qualidades e indicadores da prosperidade que levaram Anápolis aos 60 anos já como uma cidade desenvolvida, a “Manchester do sertão”⁸² (Anápolis sessentão 1907-1967, 00:00:54); voltando a expor os festejos; e finalizando com a inauguração da Fonte Sonora e Luminosa construída em comemoração do sexagenário, marco de memória, “símbolo eterno de sua força, da criação contínua, verdadeiro monumento de beleza erguido no coração da cidade, na Praça Bom Jesus, pelos que realmente amam Anápolis e a conduzem a um glorioso destino” (Anápolis sessentão 1907-1967, 00:09:36).



Figura 58: Edifícios demonstrando que a cidade tão jovem já se tornou metrópole do estado (Capturada de Anápolis sessentão 1907-1967, 00:00:41); **Figura 59:** Terra fértil e promissora, processo de colheita mecanizado (00:01:23); **Figura 60:** Agropecuária como base da prosperidade do município (00:01:41).

⁸² Rézio (2015), com base em Polonial (2011) e Machado (2009), explica que a expressão “Manchester Goiana”, em alusão a cidade industrial inglesa, foi utilizada para caracterizar Anápolis por conta do dinamismo econômico e progresso por ela adquiridos, principalmente com a mudança do mercado nacional interno e com o prolongamento da estrada de ferro até a cidade. Expressão que se popularizou, ainda que outras também tenham ficado conhecidas, como “Terra da Promissão” e “Ribeirão Preto Goiana”.



Figura 61: Mão-de-obra qualificada (00:03:20); **Figura 62:** Comércio efervescente (00:03:43); **Figura 63:** Seguindo os rumos do progresso são construídas escolas (00:03:43).



Figura 64: Solenidades cívico-sociais em homenagem ao sexagenário de Anápolis (Capturadas de Anápolis sessentão 1907-1967, 00:00:10); **Figura 65:** Brasão que representa a glória e tradição do povo (00:06:05); **Figura 66:** Solenidades públicas (00:06:10); **Figura 67:** Fonte sonora e luminosa, construída em homenagem à cidade como símbolo de sua força e direção contínua rumo ao progresso (00:09:39).

Já “Anápolis 110 anos” utiliza de apresentações de cenas aéreas de locais estratégicos da cidade e também o artifício da voz *off*, mas nesse caso, não há uma sequência de imagens narrativas. O vídeo apenas mostra alguns pontos que hoje são importantes para o município, como a Av. Brasil, a faculdade UniEvangélica e a Anhanguera, o DAIA, a Base Aérea e o Parque Ipiranga, entre outros.

Diante disso, percebe-se o discurso de lugar promissor que abriga sonhos e oportunidades, e pela sequência apresentada nota-se a mensagem implícita de que nela se encontram possibilidades de ampliação do conhecimento e formação de profissionais capacitados já que tem grandes faculdades; boa infraestrutura e investe nela; qualidade de vida visto que possui parques e locais para práticas esportivas; muita oportunidade profissional; além de uma economia de destaque, dada a existência do DAIA, por exemplo. O discurso se fixa no presente e na garantia de um futuro promissor, e mesmo dizendo que Anápolis é “um nome com tantas histórias” (Anápolis 110 anos, 00:00:03), “uma cidade com tantas lembranças” (00:00:38) nenhuma dessas memórias são mencionadas. Esse vídeo se faz como um *marketing*, uma “pequena homenagem a nossa amada cidade [...] feliz-cidade” (00:00:44).



Figura 68: Faculdade UniEvangélica (Capturada de Anápolis 110 anos, 00:00:05); **Figura 69:** Viaduto Nelson Mandela (00:05:16); **Figura 70:** DAIA (00:00:19); **Figura 71:** Base Aérea (00:00:20); **Figura 72:** Parque Ipiranga (00:00:23); **Figura 73:** Faculdade Anhanguera (00:00:31); **Figura 74:** Estádio Jonas Duarte (00:09:39); **Figura 75:** Cidade em crescimento (00:09:39); **Figura 76:** Vista aérea de Anápolis (00:09:39).

A análise desses audiovisuais permite observarmos a valorização e o destaque do que Anápolis é no momento de suas produções. Em nenhum deles nota-se qualquer referência a fatores impulsionadores desse progresso apontado nos discursos. Mesmo sendo de épocas diferentes, com 50 anos separando as produções, é notório que a linguagem se mantém fixada na ideia de que a cidade é promissora e chegou onde chegou por força de suas qualidades junto ao povo trabalhador, independente dos fatores regionais e do contexto em que se insere.

Exemplo dessa semelhança de discurso apresentado por ambos está na ideia de que Anápolis com apenas 60 anos já tinha se tornado uma metrópole goiana e continuava a crescer, como aponta “Anápolis sessentão 1907-1967” com a comprovação através das imagens das novas e grandes construções. E aos 110 anos ainda está se desenvolvendo e em contínuo crescimento, como mostrado pelas fotos dos novos loteamentos do audiovisual “Anápolis 110 anos”. Apesar de que diferem quanto à abordagem mais cívico-patriota e ligada à agropecuária no primeiro vídeo, apresentando os rituais comemorativos militares e cívicos, o brasão da cidade, as atividades econômicas voltadas à agricultura e pecuária, entre outros; enquanto o segundo é mais cosmopolita, ao se dedicar às faculdades, indústrias, viadutos, parques e indústrias.

Seguindo nessa intenção de entender se a dinâmica de renovação constante sempre esteve presente em Anápolis, é que consideramos aqui as contribuições de registros fotográficos

como mais uma possibilidade de observar os acontecimentos e de certa maneira, a postura da população frente a eles, visto que “as fotografias podem ser analisadas como imagens que apresentam um imenso potencial de investigação para a história, principalmente por permitirem o contato com uma realidade passada” (POSSAMAI, 2005, p. 32). E, ao observar a cidade de Anápolis através da iconografia em dois momentos marcantes – a chegada e a retirada dos trilhos –, notamos semelhanças de postura, onde a tradição do novo arraigada ao desapego à materialidade histórica se justifica pela busca do progresso e desenvolvimento.

A análise fotográfica nos aponta essa intrigante postura Anapolina, uma sociedade que se reuniu em festa para a chegada dos trilhos (1935) e em cerca de 40 anos depois já festejava novamente, mas agora o motivo era a retirada dos mesmos (Figuras 77 e 78). À vista disso, com o apoio da fotografia que se porta como “um fragmento congelado no tempo que pretende tornar a realidade inteligível” (POSSAMAI, 2005, p 141), podemos observar essa prática do faz e desfaz ou constrói e destrói presente desde os primórdios da cidade de Anápolis.



Figura 77: Comemoração pela chegada da Ferrovia em Anápolis 1935. Fonte: Museu Histórico de Anápolis. **Figura 78:** Comemoração pela retirada dos trilhos do Centro de Anápolis. Fonte: Museu Histórico de Anápolis.

As imagens aqui apresentadas poderiam e podem até causar confusão quanto à compreensão para aqueles que não conhecem ou não fazem a leitura visual acompanhada de uma pesquisa historiográfica. A tão esperada ferrovia, segundo Silva (2014), transformou antigas estruturas e trouxe consigo modernização e um reordenamento da sociedade regional, se destacando como elemento responsável pelo desenvolvimento local, saindo à frente de fatos como a Revolução de 1930, a “Marcha para o Oeste”, a expansão da fronteira agrícola e da construção de Goiânia. Mas apesar disso, não hesitaram em pedir a sua retirada devido à demora das viagens, a má qualidade do serviço, como sendo um perigo, visto os acidentes que aconteceram, e ainda como estorvo para o trânsito no centro da cidade.

Nesse contexto, a imprensa era “veículo propagador do discurso político alicerçado na ideia de progresso” (SILVA, 2014, p. 34), sendo esse, justificativa para diversos acontecimentos, entre eles a chegada e a retirada dos trilhos. Antes, a ideia de que com ferrovia viria “o progresso que tanto necessitamos para o escoamento de nossos produtos” (VOZ DO SUL, 1933 *apud* SILVA, 2014, p. 37); de que foi “o maior impulso que Anápolis recebeu em

toda a sua história [...] que chegou trazendo progresso a cidade” (CORREIO DO PLANALTO, 1975); anos depois, o discurso do progresso já a via como um entrave: “a Ferrovia é hoje acusada de estagnar o crescimento de importantes áreas, além de causar sucessivos acidentes” (CORREIO DO PLANALTO, 1975), “já não está à altura de tranquilizar aquela sua ânsia de progresso” (O ANÁPOLIS, 1950), agora tem-se o “ônibus como veículo moderno que vem aumentar as facilidades de transporte” (O ANÁPOLIS, 1950).



Figura 79: Matéria do jornal Correio do Planalto: “Ferrovia: grande responsável pelo desenvolvimento”. Fonte: Museu Histórico de Anápolis; Figura 80: Matéria do jornal O Anápolis: “Povo pede a transferência da Estação Ferroviária”. Fonte: Museu Histórico de Anápolis.

Figura 81: Matéria do jornal O Anápolis: “Em lastimável estado a estação ferroviária”, Fonte: Museu Histórico de Anápolis. Figura 82: Matéria do jornal O Anápolis: “Estrada de Ferro Goyaz encontra-se em estado de coma”, Fonte: Museu Histórico de Anápolis.



Figura 83: “Dentro de breves dias teremos um novo e moderno ônibus em Anápolis”, Fonte: Museu Histórico de Anápolis; Figura 84: “O benefício das estradas”. Fonte: Museu Histórico de Anápolis.

Figura 85: Matéria do jornal Correio do Planalto “Fim da novela: trilhos saem”, Fonte: Museu Histórico de Anápolis; **Figura 86:** Convite para as comemorações da retirada dos trilhos do Centro da Cidade. Fonte: Museu Histórico de Anápolis.



Após essa leitura visual e contextual, é possível perceber que a afirmação do novo e do moderno está presente em Anápolis há tempos. A cidade edifica e se expande sobre vestígios do passado, tendo como palavras de ordem “cidade moderna”, “espírito moderno”, “progresso”, “evolução”. E utilizar a imprensa na tentativa de analisar a postura da sociedade se justifica pela diversidade dos conteúdos e justamente por conter relatos capazes de demonstrar o pensamento da cidade na época. Sendo possível notar o desprendimento do homem com o passado, pois caso se mantivessem fixos a ele, em uma perspectiva de Nietzsche (2005), não seriam capazes de vislumbrar novas possibilidades de futuro, como ocorreu no caso da ferrovia, por exemplo. No entanto, é preciso estarmos atentos porque ao mesmo tempo que “ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor”, “ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos” (BERNAN, 1986, p.11).

Quando se trata de objeto arquitetônico, como esclarece Carsalade (2014), a manutenção, bem como, a transmissão a gerações futuras através da preservação, possui um valor atual que as justificam em cada período histórico indo além do simples cuidado com a forma e a matéria do edifício. Logo, torna-se complicado permitir esquecer e se desprender, já que, no caso de uma construção, o esquecimento pode significar sua demolição e ainda que estudos possam permitir a lembrança, o registro na memória pode não mais acontecer.

Por isso, é importante destacar que o problema não é o progresso nem o desenvolvimento e que não se defende que as cidades se tornem inertes, mas o alerta é para a destruição completa dos vestígios e o desapego com o passado e sua materialidade, o que pode nos levar em direção de uma cidade sem identidade, sem memória coletiva ou, que em um futuro próximo, possa cair no erro nem tão incomum do conhecido pastiche⁸³.

⁸³ Em síntese, o termo se refere a simulação descontextualizada, cópia mal elaborada, que tenta recuperar um estilo ou elementos arquitetônicos, uma cultura, as características de uma obra ou lugar, imitar algo sem indicar o verdadeiro período de construção, na maioria das vezes com fins lucrativos.

Nesse âmbito, é importante se ter cuidado para que as transformações da sociedade continuem permitindo a permanência de uma paisagem

[...] cenário de memórias, coletivas ou individuais, e da identidade que ainda vive, uma vez que possibilita à vida cotidiana o contato permanente com as lembranças e registros dos diferentes períodos do processo de produção da cidade. (LUCCA e PIMENTA, 2015, p. 269)

Em Anápolis, o caráter de cidade que produz e renova constantemente sua paisagem e se importa pouco em preservar o passado materializado nela, talvez porque o ajuste e/ou aperfeiçoamento do que já existe sejam insatisfatórios para a sua prosperidade, reforça um ciclo vicioso de desapego, justificado por esse ideário de progresso presente desde seus primórdios, pela influência do capital, junto a promessas e a esperança de um futuro auspicioso.

Um exemplo claro desse descaso, e vítima de processo de renovação constante, é a Estação Ferroviária de Anápolis, hoje Estação Ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente”, que apesar de ter permanecido e sobrevivido às diversas transformações pela qual a cidade passou não ficou isenta de modificações, deteriorações e desusos.

A Estação foi designada a ocupar um lugar na memória coletiva dos anapolinos através do seu tombamento (Lei promulgada em 1991), o qual se deu em nível municipal, mas mesmo assim ela se viu em um duelo travado “contra”⁸⁴ o transporte coletivo, na figura do terminal urbano, o qual a ocultou na paisagem e fez com que ela continuasse ali, mas sem ser percebida por anos e em péssimo estado de conservação. E essa falta de interação provocou sérios problemas, intensificou o desapego, o abandono, além de contribuir para o seu esquecimento.

Retomemos essa história para compreender sua situação, visto que é um elemento importante para Anápolis, para sua memória e para sua paisagem, mas que foi sendo isolado pelo entorno e, conseqüentemente, perdendo sua representatividade aos poucos.

3.1.1. Um patrimônio anapolino vítima da renovação do espaço e do descaso

O prédio da antiga Estação Ferroviária de Anápolis é um vestígio importante do passado da cidade localizado em seu Centro Pioneiro (Figura 87). Junto à Praça Americano do Brasil, por anos, serviu de local de lazer e encontro⁸⁵, mas que ao longo das últimas três décadas,

⁸⁴ Utilizamos a expressão entre aspas porque há muito tempo vem se falando da necessidade de integração das ações de planejamento, a “conservação integrada”, o que não é observado no caso de Anápolis.

⁸⁵ A chegada e a partida dos trens eram praticamente acontecimentos especiais, momento de recepção de visitante assim como de despedidas e, portanto, tanto a Estação quanto a Praça Americano do Brasil, se tornaram pontos de encontro, local de espera e convívio. A Praça ainda se mantém como local de convivência, mesmo que com menor

diante de um processo intenso de mudança da paisagem do seu entorno e do Centro, foi ofuscado, mal podendo ser visto por aqueles que passavam pela região.

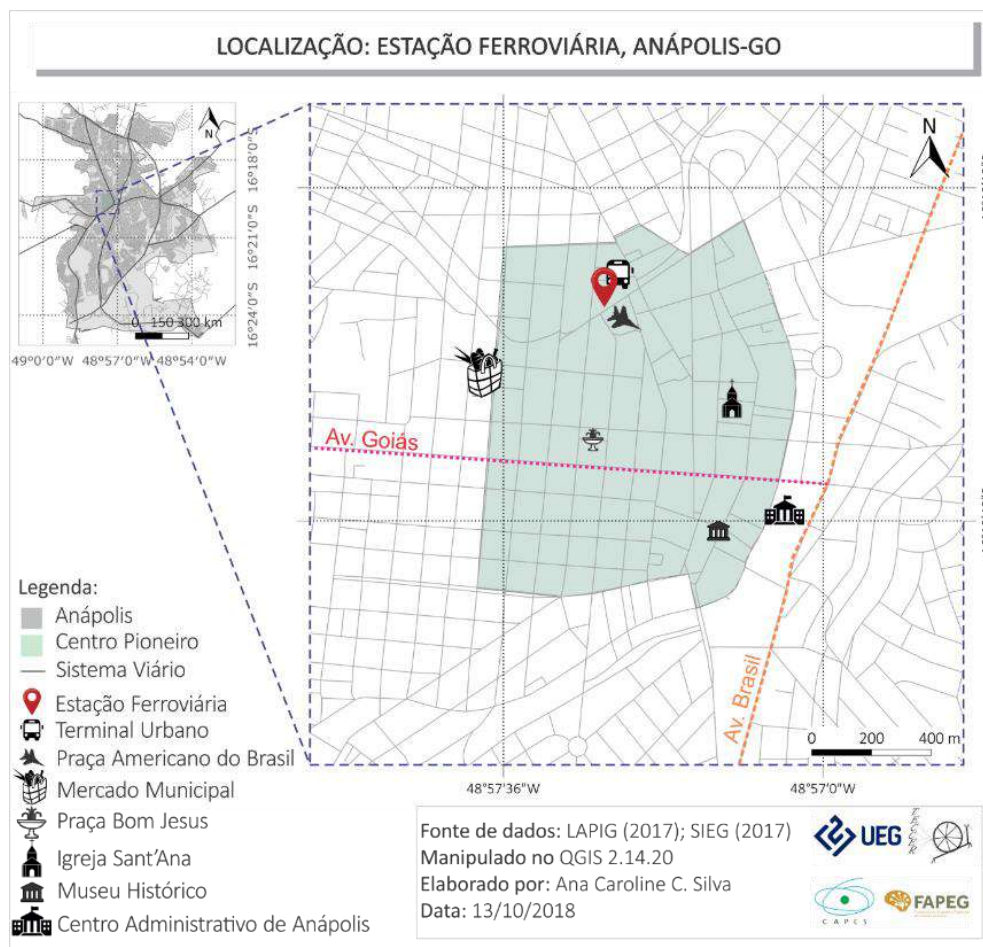


Figura 87: Mapa de localização do prédio da Estação Ferroviária. Fonte: Elaborado pela autora.

A pedra fundamental da Estação foi lançada em 1933, mais especificadamente em 28 de agosto, por João Luís de Oliveira, então intendente do município. Mas sua inauguração só ocorreu em 07 de setembro de 1935, conforme consta em seu Inventário Arquitetônico e nos jornais da época, momento em que um especial de cargas – trem inaugural – gerou fervor na população anapolina e fez com que muitas pessoas se reunissem no local em comemoração desse que marcaria o início das atividades dos trilhos e da Estação. Além de que, conforme Oliveira e Silva (2016), uma grande festa foi organizada para essa inauguração envolvendo salvas de tiros e baile. Sendo que a Estação foi ponta de linha do Ramal Anápolis⁸⁶, efetivando

frequência, devido a precariedade de duas estruturas, concentrando seu uso durante o dia e reunindo principalmente idosos e vendedores ambulantes, um espaço intermediário para o pedestre entre o caos urbano do Centro e a Estação, antes, entre Centro e Terminal, já que ela estava escondida por ele.

⁸⁶ Em Goiás, o ponto de partida da ferrovia foi a Estação de Anhanguera, na divisa com Minas Gerais, e o ramal da linha férrea que chegou em Anápolis veio de Leopoldo de Bulhões com a intenção se estender até Rio Araguaia, o que não aconteceu (MENDONÇA e OLIVEIRA, 2014). Além disso, é importante destacar que Anápolis recebeu outras duas Estações da Companhia de Ferro Goyaz (Estação Engenheiro Castillo e General Curado), pelo fato de sua localização estratégica no Estado facilitar o fluxo de comércio da região, pela acumulação de capital e comércios internos, se tornando receptora de produção e polo de distribuição comercial do estado.

a cidade como entreposto comercial de troca de mercadorias, e também marco importante para o desenvolvimento econômico e crescimento do município.



Figuras 88 e 89: Recortes de Jornais, Pedra Fundamental da Estação e Inauguração, respectivamente. Fonte: Museu Histórico de Anápolis.



Figura 90: Festa de Inauguração da Estação Ferroviária de Anápolis, 1935. Fonte: Museu Histórico de Anápolis.

Mas, não foi apenas com a chegada das locomotivas que a dinâmica da cidade se alterou, antes disso modificações puderam ser notadas, principalmente pelo fato de que buscava-se fazer jus ao progresso que viria junto à ferrovia, o qual, como destaca Polonial (2000), deveria estar refletido na Estação, assim como nos demais prédios da cidade. Principalmente pelo fato de que, como corroboram Oliveira e Silva com base em Freitas (1995),

[...] no período, o Estado de Goiás era visto pelos grandes centros do país como uma região atrasada. Com o anúncio da chegada da ferrovia, Anápolis queria fugir deste estigma e, para tanto, diversas modificações na cidade foram executadas, como por exemplo, a retirada de lixo e do gado que pastava nas ruas e praças, melhoria no aspecto das casas com fachadas sujas e deterioradas. (OLIVEIRA e SILVA, 2016, p. 363)

Ademais, o cemitério São Miguel que se situava no local onde hoje é a Praça Americano do Brasil foi realocado e, conforme informações do Jornal O Anápolis (1935), diversos proprietários cedendo pedidos da prefeitura reformaram ou pintaram suas casas para que na inauguração da Estação visitantes encontrassem uma cidade condizente com o nome e progresso de Anápolis.

Polonial (2000) ainda aponta que as modificações estavam além de questões físicas, se estendiam a aspectos sociais e econômicos, visto que se registrava um crescimento populacional devido à chegada de imigrantes, surgia uma agitação noturna na cidade, novos estabelecimentos se fixavam e o comércio se dinamizava, além da notável valorização de terras e consequentes problemas sociais.

Junto a essas mudanças que se instauraram, a própria arquitetura ferroviária trouxe novas possibilidades construtivas. A arquitetura tradicional agora abria seus horizontes, começando a aparecer edificações condizentes com a situação local, mas com traços ecléticos, *art déco*, *nouveau*, *modernos*, etc. Isso porque colocou-se em cena diversas linguagens estilísticas, diferentes materiais e técnicas ainda inéditas para os goianos da época, um quadro comum também a outras cidades ao longo da linha férrea (MENDONÇA e OLIVEIRA, 2014).

Ao se tratar da edificação da Estação em si, projeto do engenheiro Wenefredo Barcelar Portela, com base em Coelho (2004), nota-se que ela se caracteriza pela maior complexidade e pelo porte mais significativo em relação às demais estações ao longo da ferrovia de Goiás, se diferenciando das tipologias encontradas, assim como as de Silvânia, Ipameri (segunda) e Pires do Rio.

Dois blocos dão forma ao edifício, se organizando de maneira descontraída e unidos por um prisma vazado de cobertura pontiaguda, o qual abriga a torre com relógio – elemento que só essa estação e a de Goiânia possuem. Além disso, a cobertura da plataforma é independente do restante, se prolongando, e sendo fixada por barras de ferro aparafusadas em pilares de alvenaria (COELHO, 2004).

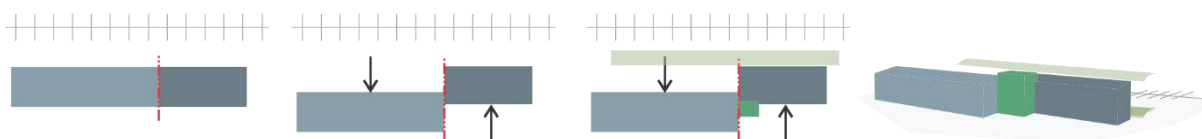


Figura 91: Croqui: Análise gráfica do processo compositivo da Estação Ferroviária. Fonte: Elaborado pela autora.

No entanto, com relação à forma de implantação, Coelho (2004) aponta que, essa Estação anapolina segue um padrão comum aos demais edifícios ferroviários goianos em que o seu lado maior se dispõe em paralelo à linha férrea, possuindo a plataforma coberta destinada ao embarque e desembarque, os quais acontecem de um mesmo lado, ficando a lateral oposta destinado à fachada principal.

De acordo com o estudo apresentado no caderno do Projeto de Restauração da Estação, elaborado pela Arquiteta Milena Migoto (2016), a importância do edifício como ponta da linha férrea e sua representatividade econômica foram ingredientes para que ele recebesse elementos decorativos de grande refinamento para a época como pinturas parietais, torre do relógio, marcação de ritmo de cheios e vazios da fachada com linhas e relevos, além de pilares e frisos que demarcam módulos distintos, tanto na fachada frontal quanto posterior, e janelas e portas executadas em madeira com ornamentos em florais e almofadas.

Quanto ao sistema construtivo e acabamentos, podemos citar a alvenaria de tijolo cozido autoportante; a cobertura em telha cerâmica francesa com estrutura de madeira;

esquadrias de madeira; piso de ladrilho hidráulico, cimento queimado e granitina; forro em madeira, estuque; entre alguns outros materiais ainda inovadores aos goianos.

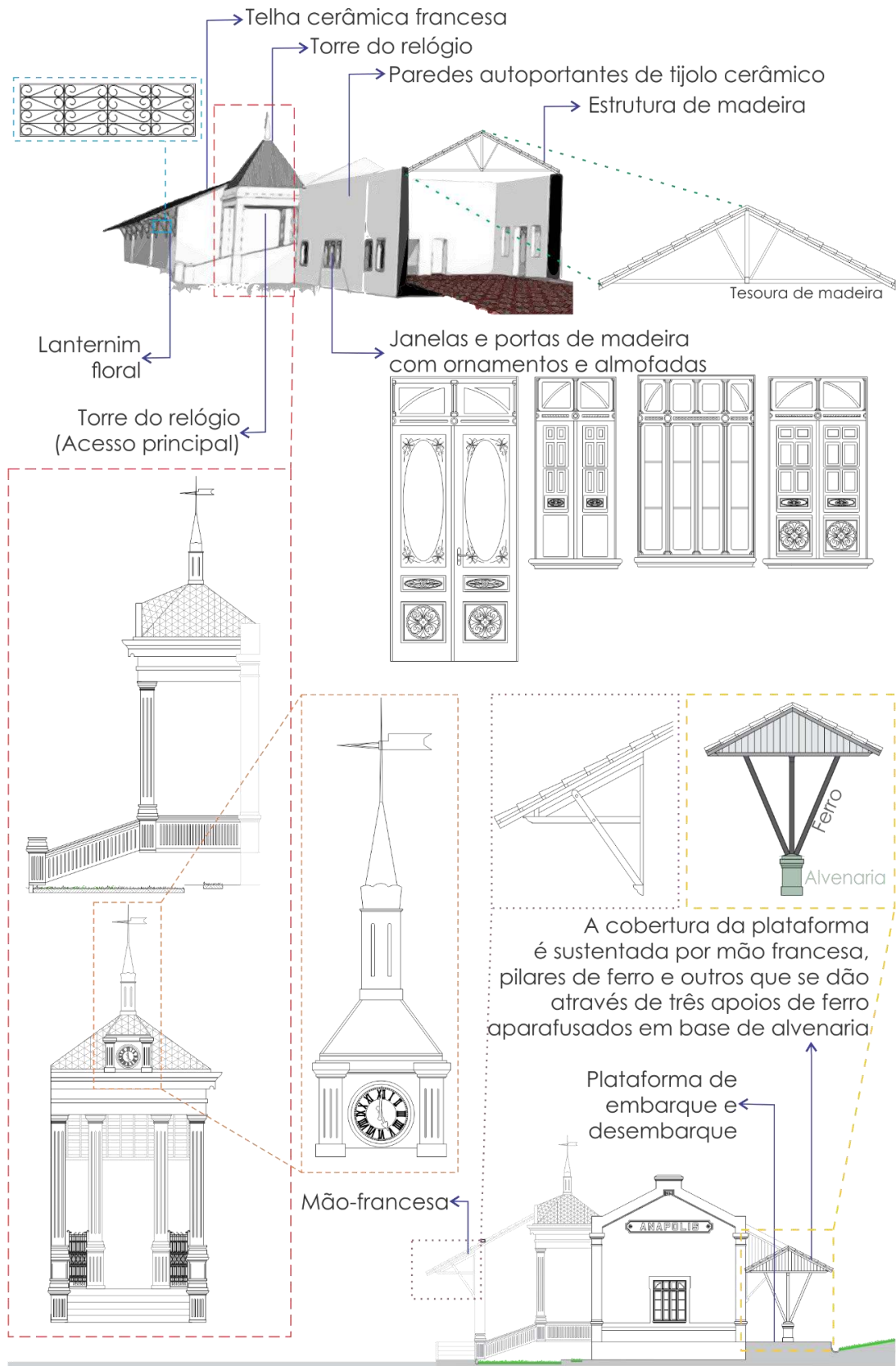


Figura 92: Elementos construtivos da Estação Ferroviária. Composição gráfica e edição feita pela autora. Fonte: Acervo pessoal, Secretaria de obras de Anápolis e Migoto (2016).



Figura 93: Detalhe de ladrilho hidráulico no hall de embarque. **Figura 94:** Soleira decorada com as iniciais da “Estrada de Ferro Goyaz”. **Figura 95:** Detalhe de almofadas decoradas das portas. Fonte: FARSETTE, 2013.

Em relação à planta original do prédio, nota-se que conta com hall de entrada, plataforma de embarque e desembarque, armazém de cargas e mercadorias e local para encomendas; no setor denominado “agência” se encontra a bilheteria, o telégrafo e a administração (onde a contabilidade era feita e se emitiam as notas); fora a sala de espera junto aos sanitários.

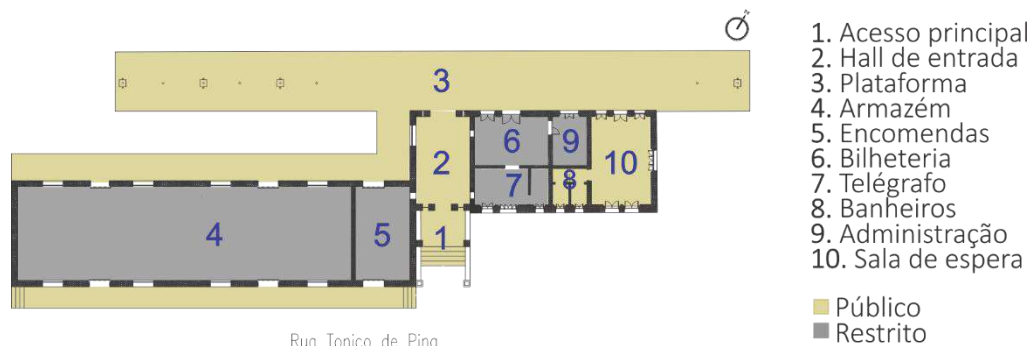


Figura 96: Planta original do prédio da Estação Ferroviária e sua setorização. Composição gráfica e edição feita pela autora. Fonte: Secretaria de obras de Anápolis.

No entanto, ainda que se reconheça os benefícios trazidos pela Estrada de Ferro e instalação dessa Estação Ferroviária para Anápolis, problemas começaram a aparecer e já no final da década de 1940 as primeiras demonstrações de insatisfação se reproduzem nos jornais impressos⁸⁷. No decorrer dos acontecimentos, o descontentamento quanto aos serviços da Ferrovia foi aumentando, o espaço urbano foi se expandindo e o receio de acidentes crescendo, já que os trilhos percorriam o centro da cidade e em certos pontos do perímetro urbano eles tornaram-se perigosos e inadequados, além do mais, o aumento do número de automóveis exigia uma reestruturação da malha ferroviária.

O ápice desse cenário foi o acontecimento de 1963, em que um trecho da linha férrea em Anápolis foi destruído a dinamite durante a noite por manifestantes fazendo com que

⁸⁷ Com base nos levantamentos realizados em diversos jornais, dentre eles “O Anápolis” e “Correio do Planalto”, é possível observar a situação em que se encontrava a Estrada de Ferro e a reação da população, além de que fica evidente o grande investimento na indústria automobilística em detrimento da ferroviária.

a Estrada de Ferro suspendesse suas atividades na área e, posteriormente, as transferissem para a Estação Engenheiro Castilho, no Bairro Jundiá, mas só no ano de 1976 que os trilhos foram retirados definitivamente do centro, “depois de 14 anos, contando com o trabalho de sete prefeitos [...] todos os contratos foram assinados e a Rede Ferroviária aceitou a proposta feita pela prefeitura, autorizando o início de obras, no Jundiá” (CORREIO DO PLANALTO, 1975).



Figura 97: Recorte de jornal com notícia do atentado. Figura 98: Trilhos danificados. Fonte: Museu Histórico de Anápolis.



Figura 99: Recorte de Jornal sobre a retirada dos trilhos, 1975. Fonte: Museu Histórico de Anápolis.

Com a retirada dos trilhos e desativação dessa Estação, o prédio passou a abrigar outros usos, como o Tiro de Guerra (Ver Tabela 1), que ocupou o espaço de 1977 a 1983. Contudo também ficou sem atividade nenhuma por certos períodos, o que junto ao fato de estar inserido em um terreno de amplas dimensões, a falta de ações públicas adequadas à preservação, a ação do tempo e os interesses econômicos acabou afetando-o negativamente, contribuindo para a sua deterioração e afastando a população, resultando em “uma carência de identificação da população anapolina com a história relacionada à estação, história essa de fundamental importância para a construção da Anápolis que temos hoje” (OLIVEIRA e SILVA, 2016, p. 364).

USOS E OCUPAÇÕES DA ESTAÇÃO	
1935-1965	Estação Ferroviária de Goiaz (Ponta da Linha)
1965-1975	Viação F. Centro Oeste
1977-1983	Tiro de Guerra
-	Junta Militar, Cartório Eleitoral, Postura, Unifuturo, entre outros serviços ligados a prefeitura.
2009	Conselho Tutelar

Tabela 1. Fonte: MOURA, 2016

Frente aos acontecimentos que se deram após a desativação da Estação, já no ano de 1986, a Prefeitura de Anápolis efetuou transferência do uso do terreno atrás do edifício, com área de 2200m², para a empresa TCA⁸⁸ (Transportes Coletivos de Anápolis), ocorrendo rapidamente a construção do Terminal 1, o qual proporcionaria mais agilidade no transporte urbano. Fato que contribuiu em grande medida para a modificação da paisagem do Centro e inseriu a Estação, edifício importante da memória da cidade, em um processo de decadência, estando diretamente relacionado ao seu histórico de degradação.

E ainda que a Lei nº 1824 que determinava o Tombamento da Estação⁸⁹ tenha sido decretada em 03 de janeiro de 1991, um longo processo de descaracterização e ofuscamento ainda estava por vir (Figura 100). Prova disso é que, já no ano de 1998, a empresa TCA recebeu o direito de uso do terreno a frente da Estação, bem como do prédio em si, através de um aditivo no contrato⁹⁰, como resultado, logo o Terminal 2 e a passarela conectando-o ao Terminal 1 foram construídos⁹¹. A Estação se tornou um pequeno elemento entre as duas grandes construções, basicamente um entrave.

⁸⁸ Empresa de transporte coletivo urbano, fundada em 1963, por João Rodrigues de Queiroz, iniciou “com uma frota de apenas quatro ônibus, com o nome de Transbrasiliiana Transportes e Turismo e em 1983, a empresa assumiu o controle acionário da TCA, sob condução de Odilon Walter Santos e Lázaro Moreira Braga” (FOLHA 670, 2013). Prestou serviços na cidade de Anápolis e deteve por muitos anos o monopólio, onde a concessão do serviço foi sendo renovada sem a efetuação de licitação, ainda que a Constituição de 1988 tornou esse obrigatório. Somente em 2008 um processo licitatório foi realizado por ordem judicial em decorrência do Processo aberto em defesa da Estação.

⁸⁹ A Lei nº 1824 de 03 de janeiro de 1991 considerou como Patrimônio Histórico Municipal a Estação Ferroviária localizada na Praça Americano do Brasil, bem como os prédios onde funcionavam a Cadeia Pública e IML (hoje Escola de Artes Osvaldo Verano), o Fórum na Praça Bom Jesus (hoje Galeria de Artes) e o Museu Histórico. A qual ainda expõe em seu Art. 2º que “ficam proibida a destruição, a demolição ou a mutilação dos prédios e demais instalações”. Mas, mesmo a partir do tombamento a Estação não recebeu os devidos cuidados com a sua preservação e manutenção, pelo contrário, foi sofrendo com um processo contínuo de deterioração física e memorial, prova de que a ação de tombar por si só, de modo isolado, não é garantia de preservação do bem e manutenção do mesmo na memória do povo.

⁹⁰ Os problemas e irregularidades de tal contrato serão apresentados com mais detalhes no tópico 3.2.

⁹¹ Os dados que serão apresentados em relação a ocupação do entorno da Estação Ferroviária, os contratos firmados, as irregularidades e ilegalidades a respeito, bem como a luta judicial firmada em prol da recuperação desse bem tombado e as ações decorrentes dela são frutos, principalmente, da análise do Processo Judicial nº 200902883814 (Prot. Orig. 200805053306), do Tribunal de Justiça do Estado de Goiás, Comarca de Anápolis. Uma Ação civil pública com pedido de Tutela Antecipada, que tem como autor o Ministério Público e réus o Município de Anápolis e a empresa Transportes Coletivos de Anápolis LTDA (TCA), processo que se encontra na Vara de Fazendas Públicas do Fórum de Anápolis, distribuídos em 7 volumes, em um total de 1364 folhas.



Figura 100: Processo de ocupação do entorno da Estação Ferroviária. Composição gráfica e edição feita pela autora. Fonte: Acervo pessoal, autor desconhecido.



Figuras 101 e 102: Fotos antigas do Estação. Fonte: Museu Histórico de Anápolis. **Figura 103:** Estação encoberta pelo terminal. Fonte: Processo Judicial 200902883814. **Figura 104:** Estação após a retirada do terminal. Fonte: Imagem capturada pela autora.

O que se nota é que o acordo firmado passou por cima da Lei de Tombamento e a ocupação de terreno por parte da TCA, com conivência da Prefeitura Municipal, na figura do

prefeito Adhemar Santillo⁹², foi gatilho para a efetivação do enclausuramento⁹³ da Estação, bem como da perda de relação da população com o edifício e sua história, cenário contrário às Recomendações Internacionais e Cartas Patrimoniais⁹⁴, além de também ir contra as ações de proteção e preservação de bens representativos da memória histórica e identidade cultural. Nesse caso, tais responsabilidades, de acordo com as determinações da Constituição Federal, são de competência municipal, porque o tombamento se faz em tal esfera, mas com submissão e fiscalização da legislação federal e estadual.

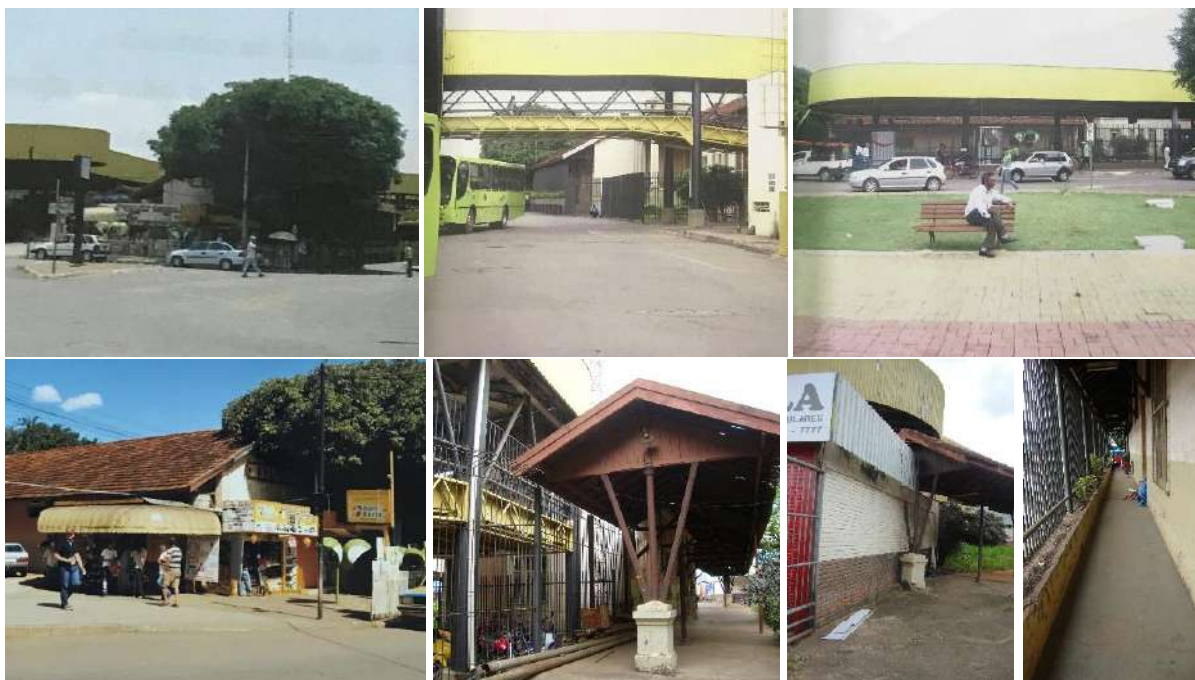


Figura 105: Estação enclausurada pelo Terminal Urbano de Anápolis, vista externa, 2008. **Figura 106:** Vista da Estação de dentro do Terminal, 2008. **Figura 107:** Vista da Praça Americano do Brasil em direção a Estação, 2008. **Figura 108:** Estação em meio ao Terminal Urbano, dividindo espaço com os camelôs e encoberta pela vegetação, 2008. Fonte: Tribunal De Justiça Do Estado de Goiás, 2008. **Figura 109, 110 e 111:** Estação enclausurada pelo Terminal Urbano de Anápolis, vista interna. Fonte: Acervo pessoal, autor desconhecido.

⁹² Prefeito de Anápolis pelo PMDB de 1986 a 1988, pelo PSD de 1997 a 1998 e pelo PMDB de 1998 a 2001.

⁹³ Termo usado por nós para se referir a situação adquirida pela Estação após a construção dos Terminais que a envolveram de tal forma que mal era possível notá-la ao caminhar pelo Centro ou passar por aquelas ruas, ela se tornou quase que parte do terminal, foi “engolida”, “ilhada”, sendo o contato com ela limitado apenas a quem fazia uso dele. Em Laudo Técnico produzido em 2001 pelo Núcleo de Preservação do Patrimônio Cultural, órgão vinculado à Diretoria de Patrimônio Histórico e Artístico da Agência Goiana de Cultura Pedro Ludovico Teixeira do Estado de Goiás (AGEPEL), foi destacado que o Edifício da Estação realmente estava “ilhado por uma construção gigantesca, o terminal rodoviário, obstruindo toda sua visibilidade” e apontado a necessidade da adoção de providências para a recuperação da área, sugerindo que a melhor solução seria a retirada do terminal do local para dar maior visibilidade a Estação, restaurando-a e lhe dando novo uso, condizente com a sua importância e grandiosidade.

⁹⁴ A preservação da ambiência dos monumentos é apontada com clareza nas Cartas Patrimoniais, onde aspectos relacionados as relações edifício-ambiente devem ser consideradas ao se tratar desses bens, como aponta a Carta de Veneza (Carta Internacional sobre a Conservação e Restauração de Monumentos e Sítios, 1964): “A conservação de um monumento implica a preservação de um esquema em sua escala. Enquanto subsistir, o esquema tradicional será conservado, e toda construção nova, toda modificação que poderiam alterar as relações de volumes e de cores serão proibidas”.

Em síntese, o edifício sofreu um processo de degradação que o levou a descaracterização e ofuscamento na paisagem. Precisou ser adequado para receber os usos que ali se instalaram ao longo dos anos, o que mudou completamente o seu interior com a inserção de diversas divisórias seguidas de camadas de repintura que ocultaram pinturas parietais; teve características pictóricas veladas; elementos inerentes à imagem individual, bem como do conjunto de edifícios ferroviários, suprimidos; o seu entorno foi desfigurado totalmente; e ainda se viu mutilado por diversos danos patológicos (MIGOTO, 2016).

Uma situação preocupante e contraditória, já que o bem tombado deveria ser protegido e não negligenciado. Registram-se apenas duas pequenas ações promovidas com o objetivo de conservação, mas sem nenhuma técnica ou estudo específico para realização, como apontam Mendonça e Oliveira (2014), foram somente processos de pintura, um em 1986 e outro em 2000.

Quanto à volumetria pouco se alterou, as modificações mais bruscas se deram mesmo no interior da edificação com várias compartimentações internas, além de instalações rudimentares e improvisadas de sanitários, por exemplo, o que se tornou um risco de infiltração.

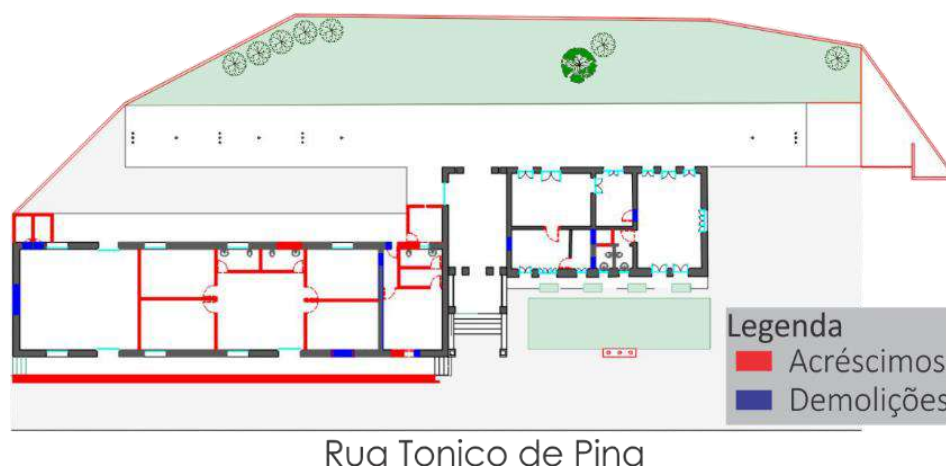


Figura 112: Alterações na Estação Ferroviária. Composição gráfica e edição feita pela autora. Fonte: Secretaria de obras de Anápolis e Migoto (2016).

Além do mais, como resultado de anos de descaso, no levantamento realizado para o Projeto Básico Conservação e Restauração da Estação Ferroviária de Anápolis/GO Etapa 1 – Serviços Emergenciais, Farsette (2013) destaca danos e patologias presentes na edificação da Estação, como: áreas de pequenas fissuras e fraturas, especialmente, nas proximidades das bandeiras das portas da plataforma de embarque e entorno do telhado, as quais podem ter sido ocasionadas pela constante vibração provocada pelo alto tráfego de ônibus na proximidade; acúmulo de fuligem nas fachadas e pisos decorrente da fumaça dos ônibus; portas e janelas com problemas de conservação, fechamento e tranca, além de terem sofrido intervenções com a inserção de grades metálicas chumbadas na alvenaria; as aberturas da bilheteria foram fechadas;

paredes com problemas de umidade, tanto ascendente quanto descendente; avançado estado de degradação das coberturas; ataques biológicos e corrosão por ferrugem nos componentes metálicos; telhas quebradas; forros em péssimo estado de conservação, com áreas marcadas por ataques biológicos e perdas de suporte, além de danos por infiltração; e pisos com áreas de perdas e fissuras, de desgastes e manchas ferrosas.



Figura 113 e 114: Situação de abandono em que a Estação se encontrava. Fonte: Museu histórico de Anápolis.



Figura 115: Grades metálicas instaladas sobre os vãos de janela. **Figura 116:** Infiltração na cobertura. **Figura 117:** Embasamentos de parede atacado por umidade ascendente. Fonte: Farsette, 2013.



Figura 118: Forro de estuque deteriorado por umidade fruto de infiltração. **Figura 119:** Forro do hall de embarque deteriorado por infiltração. **Figura 120:** Forro em madeira deteriorado por infiltração. Fonte: Farsette, 2013.



Figura 121: Instalações hidráulicas nocivas e improvisadas. **Figura 122:** Acréscimo executado indevidamente. **Figura 123:** Instalação de torneira de maneira inadequada. **Figura 124:** Danos aos revestimentos causados por infiltração. Fonte: Farsette, 2013.

Porém, mesmo que o edifício da Estação tivesse sido conservado, só a ação do entorno sobre ele não deixaria de ser um grande problema, já que essa ação o fez praticamente invisível na paisagem, limitando contatos, interações, interesse, reconhecimento e vínculos, além de perpetuar seu esquecimento pela população ao longo tempo em que permaneceu oculto pelo terminal. Essa limitação fez com que a população anapolina mais jovem pouco se relacionasse com o edifício, cenário que intensificou o desinteresse e o desapego. Não é que não saibam da importância da ferrovia no contexto de Anápolis, até porque se estuda sobre esse assunto, mas não conviver com esse marco, não se sentir identificado, dificulta a defesa da permanência.

Desse modo, a relevância da Estação como patrimônio histórico se contrasta ao descaso por esse bem público após a desativação da ferrovia e sua substituição pelo transporte rodoviário.

Esse descaso se deve tanto pela falta de um projeto institucional como pela ausência de uma consciência patrimonial visando a preservação do prédio no qual funcionou a estação ferroviária, e que representa hoje, parte da História local e regional. [...] Mesmo tendo sido tombada como patrimônio histórico da cidade, a estação ferroviária sofreu por longos anos com o descaso por parte do poder público, pois o tombamento da mesma não veio acompanhado de ações e políticas públicas que buscassem sua valorização e preservação como um bem histórico, desencadeando o abandono e a deterioração da mesma. O que prevaleceu foram os fortes interesses econômicos envolvendo a instalação do terminal urbano em suas imediações, em detrimento do reconhecimento da estação enquanto um bem público preñado de valor histórico, ou seja, um lugar de memória. (OLIVEIRA e SILVA, 2016, p. 368)

Apesar de ter ganhado destaque com a retirada do Terminal 2 (2015), resultado de um longo processo judicial⁹⁵, a Estação Ferroviária ainda se insere em uma paisagem conflituosa, poluída e pouco coerente, dividindo espaço com diversas construções pouco agradáveis, tanto em questões de infraestrutura quanto visualmente, e continua não tendo o reconhecimento merecido por parte da sociedade anapolina, visto que a sua recuperação foi fruto de uma luta de poucos e que ainda divide opiniões.

Se sobressaem ao seu redor, o Terminal 1, o camelódromo, diversos comércios com seus letreiros chamativos e que escondem vestígios históricos, além da Praça Americano do Brasil que se encontra também bastante degradada e abriga o prédio da Biblioteca Municipal – espaço com potencial para sociabilidade e cultura, mas pouco valorizado e reconhecido.

⁹⁵ O tema será abordado com mais profundidade no tópico a seguir.

Além desses, é importante destacar que a oeste da Estação, principalmente na parte que corresponde ao Bairro Industrial da Estação, há uma predominância por galpões e armazéns, região onde o tráfego de caminhões é intenso, assim como a movimentação de carga e descarga, o que dificulta o fluxo tanto de motoristas quanto de pedestres e ainda resulta em um cenário conturbado em relação à função, à estética e à qualidade espacial.

Historicamente, o local abrigava os armazéns dos irmãos Pina⁹⁶, cuja família detinha grande supremacia sobre a política e economia da cidade, especialmente nas primeiras décadas do século XX. No entanto, esses foram substituídos por novos edifícios e os demais que permanecem ali abrigam depósitos, estacionamentos e atacadistas.



Figura 125: Galpões Pina, em frente a eles passava os trilhos da Estrada de Ferro. Fonte: Museu Histórico de Anápolis.

Mas, essa paisagem com identidade industrial que o Centro adquiriu com a chegada da ferrovia se perdeu em partes, ainda que hoje alguns galpões permaneçam, não há uma unidade, muito menos uma conexão com a Estação, já que a maioria deles, assim como os demais registros históricos existentes nessa área, foram descaracterizados.

Logo, o que se observa é que a Estação Ferroviária é apenas um exemplo das consequências envolvendo a renovação do espaço do Centro Pioneiro, esse que vai se desenvolvendo, se transformando, sem cuidados ou preocupações com o conjunto, com a paisagem, com a qualidade espacial.

⁹⁶ A Família Pina se destacou na história Anapolina pelo marcante papel econômico e político. Dos irmãos, filhos do Major Propício de Pina e Dona Rosaura D'Abadia Mendonça, podemos destacar Antônio Luiz de Pina, dono do comércio Rainha da Barateza, uma das mais afamadas casas comerciais da cidade no início do século XX; Aquiles de Pina, que era natural de Pirenópolis, mas veio para Anápolis, associou-se ao irmão que já morava aqui, foi membro do Conselho e Juiz Municipal, além de deputado estadual em 1934; e Carlos de Pina, que foi prefeito da cidade por duas vezes (1947-1951; 1955-1959) (RESENDE, 2007).



Figura 126: Entorno e paisagem em que se insere a Estação Ferroviária. Composição gráfica e edição feita pela autora. Fonte: Imagem de satélite Google Earth (2019); imagens capturadas pela autora.

O problema que se coloca quanto ao ambiente e a paisagem em que a Estação se insere na atualidade não está na presença de diferentes linguagens ou alterações funcionais, mas na transformação da identidade e da “mensagem” expressa. Conforme Zonno (2012), a proposição contemporânea deve também ser valorizada e coexistir com as diversas camadas temporais precedentes, mas se colocar a partir de uma interpretação do contexto para conseguir produzir novos significados condizentes. E, citando Roberto Pane, a autora ainda destaca que essa nova arquitetura deve ser “subordinada à análise do ambiente como uma obra coletiva”, ou seja, ser capaz de dialogar com o espaço em que se insere atribuindo valor a ele e a si mesma

como proposta contemporânea, histórica e artística, enriquecendo a experiência da paisagem sem cair na nostalgia do passado ou se tornar uma solução simplista sem valor próprio.

Assim sendo, os debates e discussões em torno da preservação da Estação Ferroviária se tornaram intensos recentemente devido às movimentações judiciais para liberação da frente do edifício e sua restauração. Estes mostram que ações institucionais de salvaguarda, como o tombamento, de nada adiantam se não ocorrer em paralelo e em consonância com políticas de proteção, preservação, educação, valorização e, acima de tudo, de promoção do uso desses bens, promovendo e intensificando o diálogo e inter-relação com o ambiente em que se inserem.

3.2. A DISPUTA PELO BEM PÚBLICO E A LUTA PELA PRESERVAÇÃO DE UM BEM TOMBADO

A Estação Ferroviária de Anápolis teve sua representatividade abalada ao longo das últimas décadas, principalmente a partir do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão de Uso Especial⁹⁷ firmado em 1998. Foi nesse momento, que os embates começaram, visto que a Estação já havia sido tombada como patrimônio histórico do município de Anápolis, em 1991, e, com a ampliação do terminal urbano, o edifício ficaria praticamente escondido, dado que apenas os usuários do transporte coletivo teriam acesso físico e visual ao mesmo.

Nessa época, um grupo de arquitetos, decoradores e artistas plásticos se reuniram e se colocaram contra os acontecimentos que atingiam um dos poucos monumentos históricos da cidade. Regina Faria Amaral Brito, arquiteta e, na época, vice-presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB), manifestou, em seu nome e dos demais colegas aliados à causa, o repúdio a essa “atitude imediatista” e à vontade de preservar a antiga Estação.

⁹⁷ Em 19 de setembro de 1986 foi firmado o Contrato de Concessão de Uso Especial através de ato administrativo, onde a prefeitura transferiu para a empresa TCA o serviço de transporte urbano coletivo e concedeu a ela a área de 2200m² atrás da Estação Ferroviária. Em 1988 houve a celebração de um Termo Aditivo ao Contrato de Concessão de Uso Especial que cedeu a empresa o direito de uso de outros terminais que viesse a ser construídos além de firmar que a contratada continuaria com a concessão exclusiva de exploração do serviço na cidade pelo prazo de 20 anos, e se a concedente – Prefeitura Municipal – não se manifestasse com 180 dias de antecedência a data de vencimento o contrato se renovaria automaticamente por igual período. Além desse, através de outro Termo Aditivo, firmado em 1998, o prédio da antiga Estação Ferroviária foi concedido para uso da TCA a fim de ser anexado ao Terminal Urbano de Passageiros e fazer uso da forma que lhe conviesse, inclusive podendo reformá-lo, desde que mantendo as características arquitetônicas, isso por tempo indefinido, dependendo do prazo de vigência e das renovações do Contrato de Concessão, além de determinar como responsabilidade da concessionária a ampliação e modernização do atual Terminal Urbano. (TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE GOIÁS, 2008)



Figura 127: Reportagem do Jornal “O Popular” demonstrando a insatisfação de arquitetos quanto aos fatos ligadas a Estação. Fonte: Tribunal De Justiça do Estado de Goiás, 2008.

Como tentativa de impedir a realização das obras em frente ao prédio da Estação, bem como a transferência do mesmo para a concessionária TCA, um processo judicial (Nº 9801487569) foi iniciado em 1998 (09/11/1998) por meio da 11ª Promotoria de Justiça, mais especificadamente, uma Ação Civil Pública Cumulada com Pedido de Antecipação de Tutela.

Pedido justificado por inúmeras questões, conforme consta no processo; a primeira delas é que as ações em curso iam contra as determinações legais que visam proteger e preservar o bem tombado. Outra questão, era que o aditivo de contrato continha algumas ilegalidades já que é vedado ao município consentir que qualquer bem ou serviço pertencente à administração seja usado por terceiros sem a devida e prévia outorga legislativa e, no caso, não houve nenhum projeto ou procedimento legislativo tramitado na Câmara, e ainda que tivesse sido outorgado, deveria ser uma permissão por tempo determinado, diferente do proposto, que era por tempo indeterminado. Além disso, ainda podemos citar o fato de que foi dispensada a licitação por se tratar de uma matéria vinculada a outro contrato, no entanto, qualquer dispensa licitatória deveria acontecer através de despacho motivado, o que não ocorreu.

Ademais, no ano de 1988 foi editada a Lei Municipal de 1953 autorizando a ampliação do prazo de validade de contratos de concessão de serviço, no entanto, antes dessa data, já havia sido instaurada nova ordem constitucional que determinava que a prestação de serviço por meio de concessão só poderia acontecer após certames licitatórios. Logo, ainda que o primeiro contrato tenha se dado antes da mudança, o aditivo se fez como forma de burlar o mandamento constitucional; entre outras ilegalidades.

Apesar de tudo isso, em 2004, a Juíza de Direito da Vara das Fazendas Públicas, Zilmene Gomide da Silva, julgou o processo extinto sem apreciação do mérito, baseado no fato de que o tombamento da Estação Ferroviária não havia se efetivado, já que apenas a lei não bastava, uma vez que ele pressupõe um procedimento administrativo que resulta na inscrição no Livro do Tombo e transcrição no Registro de Imóveis, os quais ainda não tinham sido

realizados. Em 2006, o 22º Procurador da Justiça, Gustavo Antônio Coutinho, negou o recurso de Apelação Cível interposto pelo Ministério Público (MP) e em 2008 a sentença foi confirmada pelo Tribunal de Justiça do Estado de Goiás⁹⁸. Além de ter ficado assentando também que a prorrogação contratual autorizada era legal.

Quando o julgamento se efetivou, a situação da Estação já havia se agravado, o terreno à sua frente já havia sido ocupado⁹⁹ e ela já se encontrava em situação de “sufocamento”. Mas, em paralelo a isso, surgiam algumas propostas que pretendiam a recuperação do edifício bem como do Centro de Anápolis como um todo, as quais ficaram apenas como proposições.

O primeiro registro encontrado de projeto que tratava dessas questões é de 2001, mandato de Ernani de Paula¹⁰⁰, divulgado no Jornal “Folha do Estado”, o qual previa a retirada do terminal do Centro da Cidade¹⁰¹, a integração dos terminais urbano e rodoviário, a transformação do Terminal Rodoviário em um Centro de Convenções e a criação de um parque ambiental na mata localizada nas proximidades da rodoviária. Ações que preservariam o edifício da Estação, deixaria o Centro sem o tráfego pesado de ônibus e resgataria o Centro Histórico, porém ele não conseguiu se consumir, principalmente porque sua efetivação completa somente seria possível se a privatização do Terminal Rodoviário fosse anulada.



Figura 128: Reportagem do Jornal “Folha do Estado”, de 03 de maio de 2001, onde o Projeto de “Restau” do Centro Histórico de Anápolis é apresentado. Fonte: Museu Histórico de Anápolis.

⁹⁸ Em entrevistas, se constatou que nessa audiência, membros do Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural de Anápolis (COMPHICA) estiveram presentes, entre eles Jairo Alves Leite, Tiziano Mamede e Christiane Paiva, e como professores Jairo e Christiane mobilizaram também seus alunos para irem e se manifestar a favor da Estação.

⁹⁹ O novo terminal foi entregue em julho de 2000.

¹⁰⁰ Prefeito de 2001 a 2003 (PPS).

¹⁰¹ Em outra reportagem do Jornal “Folha do Estado”, de setembro de 2001, encontrou-se que a proposta previa a construção de um terminal na região leste da cidade, próximo ao viaduto Ayrton Senna, que receberia ônibus municipais e intermunicipais, visando desafogar o trânsito no Centro da cidade e colocar em prática mais uma etapa do projeto de conservação das edificações históricas dessa área, tendo em mente as dificuldades enfrentadas pelos pedestres naqueles trecho da cidade e a impossibilidade de ampliação do terminal ali existente, sendo apontada como uma ação que se iniciaria no prazo de 90 dias.

Em 2006, no mandato de Pedro Fernando Sahium¹⁰², uma outra proposta foi pensada visando transformar o Prédio da Estação e seu entorno ocupado pelo Terminal Urbano no Centro Cultural e Histórico de Anápolis¹⁰³ e revitalizar a Praça Americano do Brasil, sendo Jairo Alves Leite¹⁰⁴, diretor do Museu Histórico na época, o idealizador, através da Secretaria Municipal de Educação, Ciência e Tecnologia, da Diretoria de Cultura e do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho, com projeto do Núcleo de Projetos Urbanos, Arquitetura e Engenharia (NPUAE) e desenho da arquiteta Marília Resende Carvalho.



Figuras 129 e 130: Reportagem do Jornal Contexto de 2007 em que a situação da Estação é discutida e a proposta do Centro Cultural é apresentada. Fonte: Museu Histórico de Anápolis.

Nela previa-se a retirada dos Terminais Urbanos 1 e 2 do Centro da cidade; a criação do Museu do Imigrante no prédio da Estação; a fundação do Arquivo Municipal de Anápolis e do Museu da Imagem e do Som, no andar superior do prédio do antigo Supermercado Aliança (atrás da Estação, hoje, junto às dependências do Terminal), e instalação de lojas diversas (*pubs*, restaurantes, farmácias, academia, etc) para funcionamento 24h na parte térrea do edifício, dando o nome a ele de Estação 24h; além da concepção de uma Praça de Alimentação no espaço livre resultante da retirada dos Terminais, e de concha acústica, palco, entre outros. Para além disso, previa-se uma remodelagem do Centro Pioneiro como um todo. Conforme a proposição

¹⁰² Foi eleito Vice-Prefeito e assumiu a prefeitura em 2003 após cassação do titular, sendo reeleito no mandato seguinte, ficando no cargo até 2008 (PP).

¹⁰³ Com base em entrevista concedida por Jairo Alves Leite à autora e nos materiais por ele cedido, nota-se que a proposta para o Centro Cultural e Histórico de Anápolis tinha como objetivos melhorar a vida cultural da população Anapolina e de turistas, modificando o centro da cidade através do resgate de configurações e características históricas; da reestruturação do sistema viário com o deslocamento dos terminais Urbano e Rodoviário; e da reabilitação da Estação Ferroviária. A ideia era refuncionalizar a área para que a população pudesse utilizar o espaço em diferentes horários, unindo lazer, cultura, entretenimento e comércio. Para Jairo Alves Leite a proposta seria a solução de muitos problemas existentes no Centro.

¹⁰⁴ Jairo Alves Leite é um historiador, com especialização em gestão pública. Atual diretor do Museu Histórico de Anápolis e coordenador da Estação Ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente”; presidente do COMPHICA (Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural de Anápolis); e presidente fundador do Instituto de Patrimônio Histórico e Cultural Professor Jan Magalinski. Diante dos conhecimentos obtidos ao longo das suas pesquisas e trabalhos adquiriu grande proximidade e apego com as questões relacionadas à ferrovia, mais especificadamente, à Estação Ferroviária de Anápolis, o que o levou a se engajar na luta pela sua recuperação, cuja contribuição maior veio quando ingressou como Diretor do Museu em janeiro de 2005, permanecendo por 4 anos.

exposta no Jornal “O Popular” (2007), pensava-se até na transferência dos armazéns existentes no Centro para o DAIA.



Figura 131: Perspectiva da proposta do Centro Cultural e Histórico de Anápolis. **Figura 132:** Planta da proposta de revitalização da Praça Americana do Brasil. Fonte: Museu Histórico de Anápolis.

Uma proposta ainda muito inicial e repleta de utopias. Mas Jairo Leite, na época, disse que “o prefeito Pedro Sahium, como historiador, tem simpatia pelo projeto e demonstra interesse em dialogar com a direção da empresa de transportes coletivos, a TCA, para que a área onde funciona terminal [...] se desloque para um outro local” (JORNAL CONTEXTO, 2007). Alguns registros apontam que essa mudança do terminal seria feita para o Terminal Rodoviário, unindo linhas de transporte coletivo urbano, intermunicipais e interestaduais (JORNAL CONTEXTO, 2007); já outros trazem que o prédio onde hoje funciona o camelódromo serviria como terminal e os comércios ali existentes seriam transferidos para a Rodoviária, a qual se transformaria em um shopping popular e teria suas acomodações realocadas na BR 153 (LEITE, 2006); tendo ainda alguns outros que afirmam que o camelódromo cederia espaço no térreo para o terminal e as lojas lá fixadas passariam para o andar superior (JORNAL ESTADO DE GOIÁS, 2007).

Enfim, ideias algumas vezes contraditórias, cheias de boas intenções, mas com bases gentrificadoras, sendo vistas como muito audaciosas e consideradas por alguns como algo que nunca sairia do papel por ferir interesses econômicos, o que realmente aconteceu, ainda que Jairo acreditasse piamente e tentasse vendê-las através de apresentações a grandes nomes, secretarias e entidades da cidade¹⁰⁵.

¹⁰⁵ Sem desistir da ideia, Jairo Alves Leite, utilizava de impressões em A3 para divulgar a proposta e promovê-la por meio de apresentação em reuniões com representantes da CDL (Câmara de Dirigentes Lojistas) e ACIA (Associação Comercial e Industrial de Anápolis), além de clubes de elite de Anápolis, Lions Clube, Rotary Club, por exemplo, onde se falava da importância para a história de Anápolis, da essencialidade do Patrimônio Cultural, os objetivos e a proposta em si. Mas a população mesmo não foi consultada, tendo conhecimento da ideia por meio de algumas reportagens impressas.



Figuras 133 e 134: Algumas das pranchas usadas por Jairo Alves Leite para expor o projeto do Centro Cultural e Histórico de Anápolis. Fonte: Museu Histórico de Anápolis.

Isso tudo dependia de inúmeras questões para se efetivar. Envolveria a retirada de um terminal urbano de ônibus do centro da cidade de uma empresa que ali se fixava há praticamente meio século, a transferência de uma rodoviária, modificações no sistema viário, inserção de viadutos, transferência de comerciantes, além de necessitar da união do Governo Federal, Estadual, Municipal e iniciativa privada para previsão de gastos, em suma, eram interesses variados e divergentes.

Logo, mesmo que pautado por muitas discussões com técnicos e especialistas nas diversas áreas envolvidas, o projeto não teve força para ser efetivado. A TCA não abraçou a causa, como era de se esperar, principalmente pelo fato de que o contrato de concessão dos serviços estava próximo ao fim e com mudanças tão grandiosas era um perigo a empresa perder uma possível licitação que viesse a acontecer; enfim, nem ela e nem outras forças econômicas e políticas da cidade se uniram à causa.

A problemática acerca da Estação já estava posta e ainda que esses projetos e ações visionários tenham a colocado como ponto de destaque, era o sonho de poucos, mas isso não fez com que esses poucos parasse a disputa em prol dela. Diante das negativas, com o COMPHICA (Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural de Anápolis) já instituído, a corrida pela recuperação da Estação e seu entorno prosseguiu através de outros meios.

Sabendo que essa disputa envolvia poderes e forças hegemônicas e que o processo de 1998 extinto sem julgamento do mérito não impedia que uma nova ação judicial fosse estabelecida, em 2008, através de abaixo-assinado¹⁰⁶ construído com diversos documentos –

¹⁰⁶ Através do abaixo-assinado solicitaram-se as devidas providências quanto a proteção e a recuperação do patrimônio histórico e cultural, Estação Ferroviária, que se encontrava descaracterizado, abandonado e sem visibilidade. Dos 175 nomes constantes na lista, 55 eram estudantes, 23 professores, 12 ex-ferroviários ou familiares, além de advogados, juizes, arquitetos, funcionários públicos, vereadores, etc. Não houve a comoção da

fotos, reportagens, pareceres técnicos, lei de tombamento, entre outros – solicitando providências para proteger e recuperar a Estação Ferroviária de Anápolis, um Inquérito Civil Público foi instaurado pelo Ministério Público¹⁰⁷ para averiguar a situação da Estação, bem como tomar conhecimento dos fatos que levaram o processo anterior à extinção sem julgamento do mérito da ação.

Em um primeiro momento, tendo tomado conhecimento dos motivos que levaram à extinção do processo iniciado em 1998, a Promotora de Justiça requisitou a formalização do tombamento através da inscrição no Livro do Tombo e averbação em Cartório. O COMPHICA com a ajuda da arquiteta e professora Christiane Paiva¹⁰⁸, tomou as providências devidas e, em julho do mesmo ano, elas foram informadas pelo Procurador-Geral do Município através de ofício ao MP.

Além disso, apurou-se também os problemas quanto à visibilidade e o acesso ao bem afetados pela construção do Terminal 2, o que descaracterizou todo o conjunto. A partir da comprovação das notícias, o Município de Anápolis e representantes da TCA foram chamados para a celebração de um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) com o objetivo de resolver tais problemas através da demolição do Terminal 2 (a frota ali alocada seria transferida para o Terminal 1 ou outro local). Nessa acepção, as provas produzidas no inquérito civil pelo MP foram apresentadas com inequívocas para demonstrar o fato da descaracterização do prédio histórico. No entanto, o acordo não foi firmado por conta da alegação do Município de Anápolis de que a possibilidade de deslocamento do terminal só poderia ser averiguada após a realização de estudos de trânsito.

Nesse ponto, houve uma inversão de valores: o bem público tombado terá de se adaptar aos estudos técnicos de trânsito e não os estudos a serem realizados terão de se pautar na necessidade de se preservar o bem com a inarredável promoção da retirada do Terminal 2.

Na verdade, o Poder Público Municipal, ao longo dos anos, preferiu estar ao lado da TCA, em detrimento da Estação Ferroviária, [...] ficando alheio às argumentações e disposições legais regentes e, assim, permitiu a edificação sem colher previamente a manifestação do órgão de esfera municipal, estadual ou federal, desrespeitando o instituto do tombamento [...]. (TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE GOIÁS, 2008, p. 12)

população como um todo, mas de parte dela, principalmente aquela com um grau de instrução maior e que conhece a importância do tema da preservação e do patrimônio.

¹⁰⁷ Neste caso o Ministério Público busca a defesa do patrimônio histórico do Município de Anápolis, em conformidade com o artigo 129, III, da Constituição Federal onde fica estabelecido que cabe a ele “promover inquérito civil e ação civil pública, para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos ou coletivos”.

¹⁰⁸ Christiane Rosa de Paiva, havia desenvolvido uma pesquisa em seu trabalho final de graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Católica de Goiás intitulada “Estudo do patrimônio histórico arquitetônico do município de Anápolis, Goiás”, na qual produziu fichas de inventários dos bens patrimoniais anapolinos, sendo esse modelo de ficha usada para inventariar a Estação e ajudar a regularizar o seu tombamento.

Nesse momento, o embate envolvendo a Estação se acirrou em um processo longo e conturbado, que ainda está em andamento através de audiências de conciliação. Mas apesar das brigas, resistências e dos recursos e mais recursos de ambas as partes acusadas – Prefeitura Municipal de Anápolis e TCA – determinou-se a retirada do Terminal 2, a execução de licitação para a concessão de serviços de transporte coletivo e a recuperação e revitalização do prédio da Estação.

Essa disputa pelo patrimônio cultural em prol de sua proteção segue os dispositivos constitucionais, haja vista que essa proteção não se trata de uma ação opcional, mas é definida no Art. 23 da Constituição como competência da União, Distrito Federal e Municípios, os quais devem “impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural”, assim como compete aos Municípios, conforme o Art. 30, “promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual” (BRASIL, 1988).

É notório que a situação em que a Estação Ferroviária se instalou ia de encontro com o recomendado, principalmente quando se observa o Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, que organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional, onde fica claro que

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

[...]

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

[...]

Art. 20. **As coisas tombadas ficam sujeitas à vigilância** permanente do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, que poderá inspecioná-los sempre que for julgado conveniente, não podendo os respectivos proprietários ou responsáveis criar obstáculos à inspeção [...]. (BRASIL, 1937, *grifo nosso*).

Além disso, no mesmo Decreto-Lei é determinado que o tombamento de bens “será considerado provisório ou definitivo, conforme esteja o respectivo processo iniciado pela notificação ou concluído pela inscrição dos referidos bens no competente Livro do Tombo”, sendo que “para todas os efeitos, salvo a disposição do art. 13 desta lei, o tombamento

provisório se equiparará ao definitivo”¹⁰⁹, contradizendo a justificativa da sentença do primeiro processo, de 1998. Frente a isso, percebe-se a obrigatoriedade da proteção do patrimônio cultural e a legislação como escudo, o que validou a disputa por esse bem público e assegurou sua preservação.

Isto posto, em 2008, o Ministério Público requisitou uma nova inspeção à Estação pelos órgãos de Cultura Estadual (AGEPEL) e Federal (IPHAN), onde a constatação foi a mesma do laudo emitido anos anteriores: “visibilidade e a fruição limitadas em razão do Terminal de Ônibus Urbano”. Assim sendo, ainda em 2008, foi proferida a sentença de mérito em que se julgou parcialmente procedido os pedidos formulado pelo MP e determinou:

[...] ao Município de Anápolis que conste do Edital de Licitação para concessão do serviço público urbano de transporte coletivo cláusula específica no sentido da proibição de utilização do Terminal 2 (novo terminal), edificado em 1998, por impedir a visibilidade da Estação Ferroviária (bem tombado) e, também, que inclua, nos estudos prévios da licitação para nova concessão do serviço, o deslocamento da frota de ônibus do Terminal 2 para outra localidade;

[...] ao Município de Anápolis e à empresa Transporte Coletivo de Anápolis que promovam a demolição e destruição completa do Terminal 2 (Novo Terminal), permitindo a visibilidade pública à Estação Ferroviária, no prazo máximo de 06 (seis) meses, sob pena de multa diária, incidente a partir do final do referido prazo, de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) para cada um dos réus, sem prejuízo de outras medidas posteriores para a garantia do resultado prático equivalente (CPC, art. 461, § 5º). (TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE GOIÁS, 2008, p.444)

Em 2009, o Processo Judicial foi para o Tribunal de Justiça do Estado de Goiás, 3ª Câmara Cível, onde a sentença proferida determinou:

[...] ao Município de Anápolis que conste do Edital de Licitação para concessão do serviço público urbano de transporte coletivo cláusula específica no sentido da proibição de utilização do Terminal 2 (novo terminal), edificado em 1998, por impedir a visibilidade da Estação Ferroviária (bem tombado) e, também, que inclua, nos estudos prévios da licitação para nova concessão do serviço, o deslocamento da frota de ônibus do Terminal 2 para outra localidade;

- determinar ao Município de Anápolis e à empresa Transportes Coletivo de Anápolis que promovam a demolição e destruição completa do Terminal 2 (Novo Terminal), permitindo a visibilidade pública à Estação Ferroviária, no prazo máximo de 06 (seis) meses, sob pena de multa diária, incidente a partir do final do referido prazo, de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) para cada um dos réus, sem prejuízo de outras medidas posteriores para a garantia do resultado prático equivalente (CPC, art. 426, § 5º).

- promover a recuperação e revitalização do prédio da antiga Estação Ferroviária de Anápolis, após a demolição e destruição das construções ao

¹⁰⁹ “Art. 13. O tombamento definitivo dos bens de propriedade particular será, por iniciativa do órgão competente do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, transcrito para os devidos efeitos em livro a cargo dos oficiais do registro de imóveis e averbado ao lado da transcrição do domínio” (BRASIL, 1937).

terminal 2. (TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE GOIÁS, 2008, p. 1013-1014, grifos originais)

Após a interposição de recursos de apelação, em 2010, o Tribunal de Justiça modificou partes da sentença monocrática ampliando para 24 meses o prazo para demolição do Terminal 2. Decisão transitada em julgado no Superior Tribunal de Justiça em 2011. Mas em 2013, tendo transcorrido o prazo de 02 anos para sua efetivação, os réus não manifestaram sua implementação, o que fez o MP requerer o seu cumprimento com pena de multa diária para ambos os réus se não o fizesse dentro de 4 meses¹¹⁰.

Logo, o decorrer desse processo e os acontecimentos registrados não demonstram uma disputa amena, pelo contrário, os levantamentos realizados apontaram para uma briga política e econômica onde poucos estavam na defesa do bem tombado, sendo a vitória desse possível apenas pela força da lei.

Segundo depoimentos, ameaças ocorreram, inclusive de morte, motivo pelo qual Jairo Alves Leite, um dos envolvidos nessa luta de recuperação da estação, resolveu se ausentar do país, tendo tirado licença da prefeitura e ficado 1 ano e 1 mês nos Estados Unidos, na esperança de que as coisas se acalmassem. O que não impediu o mesmo, segundo seus relatos, de sofrer perseguição quando voltou, fato que o levou a pedir exoneração do cargo na prefeitura.

Situações extremas que caracterizaram essa disputa pelo bem tombado e a luta pela sua preservação. Uma história em que a preservação era tida como uma vilã, já que estava em jogo questões relativas à mobilidade urbana, a qual foi usada como discurso para colocar a população contra a ação de proteção do bem, era o transporte coletivo em detrimento da “casinha velha”.

Nota-se, portanto, que o decorrer desse processo longo e conturbado iniciado em 1998, que ganhou força em 2008, se estendendo até hoje, com ápice na retirada do Terminal 2 e restauro da Estação, registrou opiniões diversas dos moradores. Sendo possível constatar em pesquisa de campo depoimentos como: “ninguém nem olha aquilo”, “gostaria que tirasse tudo, estação e esses prédios antigos que tem aqui”, “trem velho enfeia demais a cidade [...] vontade era que derrubasse tudo logo e colocasse algo novo no lugar”, “tirou o terminal que servia o povo e ficou aquele prédio velho”, “[...] uma negação, porque para uma cidade desse tamanho aqui eles tinham que aumentar o lugar dos meios de transporte, e eles fizeram foi tirar”.

¹¹⁰ “[...] o prazo de 24 (vinte e quatro) meses fixados naqueles julgados para o cumprimento da determinação demolitória já havia expirado em 25/1/13, optou o magistrado por lançar uma nova decisão complementar às fls. 1045/1050 flexibilizando o lapso temporal e fixando o novo prazo de 04 (quatro) meses para satisfação da obrigação de fazer” (TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE GOIÁS, 2008, p. 1067).

Além de que, em uma rádio da cidade¹¹¹, ouvintes manifestaram sua insatisfação quanto à retirada do terminal dizendo que era “uma falta de vergonha [...] uma falta de respeito ao público, destruir uma coisa que está aqui prontinha servindo ao público [...] uma calamidade isso aí”, “tomara que, amanhã, o juiz tenha bom senso e vai nos ajudar”.

E ainda houve manifestação de comerciantes da região com faixas e cartazes, demonstrando a preocupação com o projeto, em sessão especial na Câmara Municipal que debateria a preservação da antiga estação, que

Ao contrário de outras sessões especiais, esta foi acompanhada por um público considerável, que lotou o plenário do Poder Legislativo, colocando lado a lado representantes de instituições culturais que defendem mudanças na estrutura do terminal de transporte coletivo, na Praça Americano do Brasil, para dar visibilidade ao prédio histórico da estação ferroviária. E, de outro, comerciantes que atuam dentro e nos arredores do terminal, preocupados com a possível mudança, inclusive, com a possibilidade de desativação ou transferência de local. (JORNAL CONTEXTO, 2008, p. 3)

As discussões ainda se intensificaram a partir da articulação difundida pela mídia, que reforçou ainda mais a problemática da retirada do Terminal, colocando a preservação em segundo plano. Logo, a partir dos levantamentos em jornais da cidade, nota-se que a posição desfavorável à Estação estava presente em sua maioria.



Figura 135: Reportagem do Jornal “O Anápolis”, 2008, “transporte coletivo não é brinquedo”. **Figura 136:** Reportagem do Jornal “Contexto”, 2009, “demolição ameaça o sistema”. **Figura 137:** Reportagem do Jornal “Folha 670”, 2013, em que a demolição de uma ala do terminal é tida como grave ameaça e afirma-se que a frente do prédio não está obstruída. Fonte: Museu Histórico de Anápolis.

Opiniões contrárias à sentença de demolição de uma ala do Terminal Urbano de Anápolis expõem que essa “é tão absurda quanto nefasta para o futuro da cidade [...] simplesmente uma ‘espetacularização’ midiática sustentada no dispositivo que protege o patrimônio cultural em menosprezo ao bem social”, uma “ameaça de um retrocesso de 20 anos

¹¹¹ A Rádio Manchester, da cidade de Anápolis, cedeu gravações de programas com a participação de ouvintes expondo suas opiniões acerca das intervenções na Estação Ferroviária e seu entorno, a partir das quais foi possível retirar tais trechos, sendo que não foi informado a data exata em que essas participações ocorreram, nem quando os programas foram ao ar.

no sistema de transporte coletivo urbano local”, e a justificativa apontada na reportagem é a de que a frente do prédio não estava obstruída – essa sim, pode ser considerada uma afirmativa absurda, basta ver a imagem a seguir (JORNAL CONTEXTO, 2013, p. 6).



Figura 138: Estação Ferroviária em meio ao Terminal Urbano. Imagem editada pela autora. Fonte: Jornal “Contexto”, 2013.

Porém, o dissentimento acerca da retirada do terminal e preservação da Estação não se restringia apenas à sociedade usuária do transporte coletivo. O prefeito Antônio Roberto Gomide¹¹² se manifestou, conforme consta no Jornal “Contexto” (2013), dizendo que a decisão da justiça era precipitada, pois afetava a mobilidade e a qualidade de vida da população, e que se assemelhava ao caso Bretas¹¹³, cuja demolição só prejudicaria trabalhadores e usuários. E o jurista Roldão Izael Cassimiro¹¹⁴ afirmou que

É importante preservar os valores históricos, mas a qualidade de vida da grande maioria da população que usa diariamente o transporte público, é uma prioridade incontestável. O terminal Urbano é intocável e demolir sua ala sul para dar “maior visibilidade” ao prédio da antiga Estação Ferroviária seria um golpe contra a acessibilidade e nossa economia” [...]. Para o jurista [...] “a estação é um edifício morto, sem sentimento, sem necessidades, enquanto o usuário do transporte público por ônibus é um ser vivo e sensível”. [...] garantir a dignidade e respeito à cidadania é mais importante que preservar prédios históricos [...]. (JORNAL CONTEXTO, 2009, p. 7)

Além disso, é notório que a TCA intensificou o seu *marketing*, principalmente quando o fim do contrato de concessão se aproximava, o segundo processo judicial foi estabelecido e o processo licitatório colocado em ação. Cenário que agravou os debates entre preservação e mobilidade, sendo que a campanha utilizada pela empresa se estabelecia na ideia de que ela fazia parte da história de Anápolis e que cresceram juntas: “a história da TCA é como

¹¹² Prefeito de Anápolis no período de 2009 a 2014, foi reeleito, mas renunciou ao cargo (PT).

¹¹³ Outra briga judicial envolvendo construção em lugar indevido, neste caso um imóvel do supermercado da rede Bretas em Anápolis que foi edificado em área considerada de proteção permanente e o Ministério Público também precisou intervir, visto que a prefeitura não utilizou de suas ferramentas para impedir a obra. Aqui não foi determinado a demolição, mas a reparação dos danos ambientais causados.

¹¹⁴ “Promotor de Justiça, Procurador de Justiça, Procurador Geral do Município, professor e Diretor da Faculdade de Anápolis e conceituado advogado na região, Roldão foi o autor do suporte jurídico do projeto de ampliação do Terminal Urbano, na Administração Adhemar Santillo, em 1989, obra embargada pela Justiça a pedido do Ministério Público”. (JORNAL CONTEXTO, 2009, p. 7)

a história de Anápolis” (O ANÁPOLIS, 2007), “a TCA completa 50 anos com aceitação popular à altura de sua tradição” (JORNAL FOLHA 670, 2013).

Frente a isso, os atributos dos serviços prestados pela concessionária não podiam ficar de fora e a campanha acerca de suas qualidades se fez pujante. Ressaltava-se que a empresa buscava “melhorar ainda mais a qualidade do seu serviço, considerado um dos melhores do país” (O BAIRRISTA, 2007), que “qualidade de vida é prioridade” (O ANÁPOLIS, 2007), que “investe na formação das futuras gerações”, “que presta assistência aos jovens e idosos e que sempre apoiou os projetos sociais, além de transportar gratuitamente crianças, idosos e pessoas portadores de deficiência e dar 50 por cento de desconto para os estudantes” (O ANÁPOLIS, 2009), que “continua formando motoristas de excelência” (JORNAL CONTEXTO, 2011) e que tem “perto de zero o índice de ocorrências policiais no Terminal Urbano de Anápolis, onde passam 75 mil pessoas dia” (FOLHA 670, 2013).

Além de que, buscou-se comprovar que a população Anapolina estava satisfeita com os serviços prestados e que a possível troca de concessionária por conta da licitação em curso seria um perigo à cidade e um risco de retrocesso já que ela “conta com um sistema de transporte de massas de nível bem superior à média nacional, estando à frente, em qualidade e eficiência, de muitas outras comunidades, inclusive diversas capitais do Brasil”, “tem orgulho de seu transporte coletivo (JORNAL CONTEXTO, 2010) e “é feliz e sabe”, prova disso é que “nove entre dez pessoas que usam o transporte coletivo estão satisfeitas com a TCA, mesmo com os desvios de rotas”. Ademais, ainda destacavam que havia um diferencial no processo licitatório anapolino: “não há pressão popular para o fim do ‘monópolio de 50 anos de TCA’” (FOLHA 670, 2013). Mas os esforços não conseguiram impedir o que era solicitado pelo MP e nem fez a TCA vencer a licitação, encerrando a sua posse sobre o serviço na cidade¹¹⁵.



Figuras 139 e 140: Reportagens do Jornal Folha 670, 2013, onde destaca-se os benefícios e qualidades da TCA. Fonte: Museu Histórico de Anápolis.

¹¹⁵ O edital de licitação imposto pela prefeitura de Anápolis foi vencido pela concessionária Urban – Mobilidade Urbana de Anápolis SPE LTDA – que passou a operar o transporte coletivo na cidade em novembro de 2015 e assim será pelos próximos 15 anos.

Nesse âmbito, nota-se que

[...] os argumentos dos que são desfavoráveis à manutenção da antiga estação se justificam principalmente em função dos transtornos que esta medida causaria aos usuários do transporte público municipal, pois a transferência do terminal urbano para outro local, segundo eles, dificultaria em tempo e distância o acesso ao centro da cidade. Por outro lado, pode se questionar se a oposição à sua preservação não estaria relacionada à ausência de uma consciência patrimonial, ao desconhecimento da história da cidade, da estreita relação que a estação ferroviária tem com a mesma, e das representações simbólicas [...]. (OLIVEIRA e SILVA, 2016, p. 367).

Essa ausência de consciência patrimonial e distanciamento para com a história da cidade fica mais nítida quando se observa através dos questionários aplicados em campo a relação entre idade, formação e/ou grau de escolaridade e ainda posicionamento frente ao caso da Estação: a defesa do bem simbólico vem na maioria das vezes pela população idosa que viveu em Anápolis no período em que a ferrovia esteve ativa ou daqueles que estudam e têm maior proximidade com o tema da preservação, os quais para além de apontarem os benefícios e a importância de tais ações, ainda conseguem reconhecer que a construção do terminal foi errada desde o começo, que o Centro como um todo merecia ser alvo de procedimentos voltados para a recuperação dos marcos históricos, bem como para valorização dos espaços públicos, e que é possível conciliar preservação com outras questões inerentes ao planejamento urbano, entre outros.

Nessa perspectiva, é importante salientar que muito estava além da decisão de demolir parte do terminal urbano e do restauro da Estação, posto que isso traria impactos para a região. Estudos foram realizados, laudos técnicos produzidos, mudanças na circulação de tráfego no entorno do Terminal Urbano foram previstas, um projeto de revitalização parcial da Praça Americano do Brasil (espaço do terminal 2) foi criado, mas nunca saiu do papel, entre outros, tudo para que a mudança ocorresse da melhor forma possível.

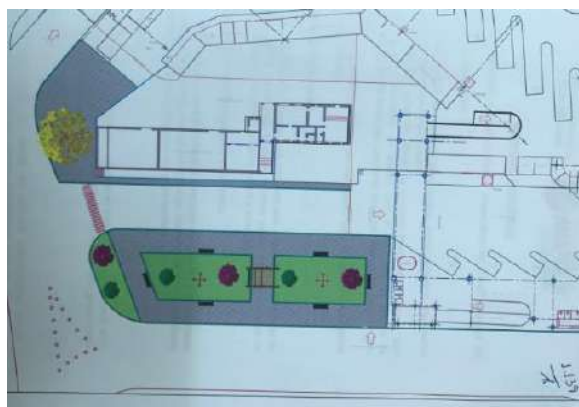


Figura 141: Proposta de revitalização parcial da Praça Americano do Brasil (espaço do terminal 2) elaborada pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente. Fonte: Tribunal de Justiça do Estado de Goiás, 2008.

Junto aos estudos e laudos acerca da Estação e seu entorno, bem como as mudanças propostas na circulação, ainda foi desenvolvido um Diagnóstico do Sistema de Transporte de

Anápolis – elaboração iniciada em 2008 –, cujos resultados forneceriam os elementos necessários para um futuro Plano de Mobilidade Urbana da cidade e conseqüentemente, para o Termo de Referência Técnica do Edital de Licitação do Transporte Coletivo. Logo, o que se observa, diferente do colocado excessivamente pela mídia local, é que a decisão de retirada do terminal e as demais deliberações não se deram livre de preocupações, mas com base em diversos levantamentos e preocupando-se com a população.

A partir de tais prerrogativas, em 2014 começaram as mudanças de tráfego no terminal urbano, em caráter experimental, onde parte da frota do Terminal 2 foi deslocada para o antigo pátio, o que “causou alguns contratemplos no primeiro momento”, principalmente pela falta de espaço. Mas a TCA ainda estava com recursos em andamento na justiça alegando que todas as mudanças propostas não haviam sido executadas até então, mesmo que já existisse um projeto contemplando-as, devido à licitação em curso, a qual não garantia que a empresa continuasse executando os serviços (JORNAL CONTEXTO, 2014). Todavia, conforme exposto pelo MP, não existia qualquer vinculação entre a obrigação da demolição e o fim do processo licitatório, sendo ações civis públicas distintas.

Apesar de toda resistência, em 2015 o Terminal 2 foi demolido¹¹⁶ sob muita crítica e incompreensão da maioria¹¹⁷. Uma obra que foi ilegal desde o começo, já que feriu a legislação acerca do patrimônio e o contrato de concessão continha diversas irregularidades, porém precisou de quase duas décadas para se solucionar, ainda que em partes, porque o Prédio da Estação foi restaurado, conforme solicitação da justiça, mas não foi aberto oficialmente ao público até o momento, restando algumas obras a fazer.

Ainda assim, acredita-se que o resultado de tais ações proporcionará “[...] aos moradores de hoje, acesso à história da cidade e uma maior conscientização da população acerca de sua importância enquanto patrimônio histórico [...]” (OLIVEIRA e SILVA, 2016, p. 367), porém essa conscientização só virá com o tempo, com efetivação da proximidade e com a criação de vínculos. Por enquanto, a concretização da demolição do Terminal 2, registrou apenas a pouca atenção dada à Estação que ressurgia na paisagem no Centro, tendo como foco dos apontamentos as obras que aconteciam expondo riscos às pessoas que passavam pela região, o espaço vago que se transformou em estacionamento e a preferência pelo edifício antigo que

¹¹⁶ A empresa Castelo Construções e Administração de Obras LTDA foi responsável pela execução da demolição de paredes e pilares, desmontagem e remontagem da estrutura metálica do Terminal Urbano 2, conforme consta no Contrato nº 049 firmado em 11 de março de 2015.

¹¹⁷ Segundo Pedro Paulo – da Secretaria de Obras, Serviços Urbanos e Habitação – a estrutura proveniente da demolição do terminal foi reaproveitada para a construção de um galpão no aterro sanitário de Anápolis, decisão tomada junto ao Ministério Público.

se mantém fechado e sem uso. Era a “desgraça” que chegava acompanhada, segundo o Jornal Contexto.

Não bastasse a ameaça de estagnação da economia pela conjuntura nacional e a pressão da criminalidade sobre a população atemorizada, Anápolis enfrenta crise de acessibilidade sem precedentes na sua história. Enquanto a prefeitura constrói viadutos e projeta corredores de ônibus e o governo federal consolida o mais moderno anel viário do Centro-Oeste, uma lei burra e uma sentença injusta impõem um terrível desastre à economia da cidade e à vida do usuário do transporte coletivo, com a desativação da ala sul do terminal urbano para a desobstrução do prédio tombado da antiga estação ferroviária.

As perdas incalculáveis colocam em risco o futuro do sistema, que em 50 anos de operação não registrou uma crise sequer. Nenhuma paralização. Nenhuma greve. Tampouco sucateamento da frota. (JORNAL CONTEXTO, 2015)

O discurso se manteve na indignação frente à situação, mas isso não mudou a sentença imposta, e com o fim das obras para a retirada do Terminal 2, a etapa que se seguiu foi a de intervenção e restauração do prédio da antiga Estação que começou no início de 2016¹¹⁸. Somando-se a tais ações – demolição do terminal, recuperação e revitalização do prédio da Estação e execução do processo licitatório – a justiça ainda determinou em 2016, através de um TAC¹¹⁹, a retirada dos ambulantes que ficavam na entrada do Terminal e contribuíam para a obstrução da paisagem da Estação. Esse que foi um outro ponto bastante questionado pela população, já que viu essa ação como um dano a inúmeros trabalhadores que tiveram sua rotina, seu local de trabalho e seu sustento alterados em função do bem tombado, fato que colaborou para provocar ainda mais reprovação quanto à preservação e recuperação do bem tombado.



Figuras 142 e 143: Obras para retirada do Terminal 2, 2015. Fonte: Museu Histórico de Anápolis. **Figura 144:** Jornal Contexto, 2016, informando a retirada dos ambulantes da entrada do terminal. Fonte: Museu Histórico de Anápolis.

Nesse sentido, tendo em vista todos esses levantamentos documentais, empíricos e fotográficos, além da análise dos processos judiciais, nota-se que a disputa pela Estação Ferroviária, bem público e tombado, não foi simples, muito menos consentida e conciliável e

¹¹⁸ Veja as considerações e levantamentos acerca dessa intervenção no tópico a seguir.

¹¹⁹ A “Determinação é do MP, amparada em TAC (Termo de Ajustamento de Conduta) assinada pelos ambulantes, Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Agricultura e Divisão de Posturas” (JORNAL CONTEXTO, 2016)

ainda hoje, após tantas transformações nesse espaço marcante do Centro Pioneiro de Anápolis, divide opiniões. Mas, a demolição do terminal não marcou o fim dessa história, a intervenção no prédio ainda tem muito a dizer, tanto acerca da postura Anapolina frente à preservação do patrimônio histórico cultural, quanto da relação entre esse e o planejamento urbano.

3.3. A DESORDEM DO PROCESSO: DA INTERVENÇÃO ÀS SUAS REPERCUSSÕES

A intervenção e restauração do prédio da antiga Estação teve a ordem de serviço assinada em 27 de novembro de 2015. Ação possível graças ao Convênio nº 801483/2014 celebrado em 29 de outubro de 2014, tendo como concedente o Ministério da Justiça, por intermédio da Secretaria Nacional do Consumidor, onde o Município de Anápolis conseguiu uma verba do Fundo de Defesa de Direitos Difusos no valor de R\$400.516,16, com uma contrapartida inicial de R\$49.301,04, totalizando R\$449.817,20, que era o valor de referência para a execução dos serviços apresentado pelo Projeto Básico¹²⁰ elaborado para conseguir firmar esse convênio e a partir do qual se faria um novo processo licitatório para a contratação da empresa responsável pela realização do Restauo.

O Projeto Básico de Restauração da Estação Ferroviária de Anápolis – Serviços Emergenciais¹²¹ (FARSETTE, 2013) é um documento em A4, elaborado na forma de relatório, onde previa-se a primeira etapa da operação. Nessa, o objetivo era a conservação e restauração do prédio e o reestabelecimento da integridade física do mesmo, incluindo manutenção e reconstituição das características mais representativas desta tipologia construtiva, tudo isso por meio de serviços emergenciais, o que garantiria o direito difuso de acesso e usufruto desse exemplar do patrimônio cultural anapolino e posteriormente, por meio de outras etapas, o acondicionamento da edificação para abrigar o Centro Cultural de Preservação de Memória de Anápolis “Maestro Sisenando Gonzaga Jaime”¹²².

Esse Projeto Básico, além de expor objetivos e justificativas, o contexto histórico e atual da Estação, a análise do estado de conservação e preservação do monumento, a proposta

¹²⁰ Este documento não apresenta data, deduz-se que seja do ano de 2013, por tomar como mês de referência “Abril/2013” para composição de preços unitários de serviços.

¹²¹ Esse “projeto” foi elaborado por Paulo Henrique Farsette, arquiteto e urbanista especialista em conservação e restauro de monumentos e sítios históricos, através da Atempo Preservação e Restauro. Conforme depoimento de Milena Migoto, sócia da empresa, a prefeitura os contratou para a realização de um levantamento da Estação, “eles precisavam de um projeto, mas eles nos contrataram para um levantamento [...] o diagnóstico nós fizemos por nossa conta, porque nós notamos que precisava”.

¹²² Após a restauração estava previsto que o Centro Cultural de Preservação da Memória funcionasse naquele local, este que abrigaria o Museu da Imagem e do Som e o Centro de Memória do Transporte, com ênfase no modal ferroviário, segundo informações do Secretário da Cultura da época, Augusto César, cedidas ao Jornal “Contexto” (2015).

de intervenção e especificação de serviços técnicos, a planilha de custos e o cronograma financeiro, orientava a futura empresa contratada para execução do serviço e colocava certas exigências quanto ao canteiro de obras e suas dependências, aos profissionais e suas experiências e aos responsáveis pelos serviços diários, destacando que a contratada tinha por obrigação: seguir o Projeto Básico e as Normas Técnicas Brasileiras Vigentes; comprovar experiência com esse tipo de obra – de acompanhamento de restauração em edificações de valor cultural – com a execução dos serviços mais relevantes do projeto que seriam de cobertura, impermeabilização e tratamento, alvenaria e revestimento de bens culturais imóveis; além de alimentar diariamente o banco de informações da obra com fotos das frentes de serviço e o diário de obra.

Nesse Projeto Básico estavam deliberados testes e ensaios laboratoriais e *in loco* para a identificação do sistema construtivo do imóvel e de problemas, bem como de registros e detalhes compositivos, como textos e pinturas especiais, os quais se dariam através de prospecções de fundações, paredes, caixas de inspeção, portas, barrados, entre outros. Além disso, serviços voltados para demolições e desmontagens¹²³; coberturas e beiras¹²⁴; pisos e contrapisos¹²⁵; revestimentos de paredes e tetos¹²⁶; forros¹²⁷; esquadrias¹²⁸; pintura¹²⁹; vidros e assemelhados¹³⁰; impermeabilização e imunizações¹³¹; bem como limpeza, serviços e

¹²³ Previu-se a remoção de peças instaladas inadequadamente ou danificadas e as devidas substituições, mas garantindo a estabilidade dos elementos construtivos existentes, assim como a demolição de trechos não originais do edifício. (FARSETTE, 2013)

¹²⁴ Para a recuperação do telhado foi definida a limpeza, revisão geral do entelhamento e substituição de telhas danificadas assim como de peças estruturais de madeira, como tesouras e mão francesas, e de calhas estragadas e/ou ineficientes. (FARSETTE, 2013)

¹²⁵ Determinou-se a execução de uma revisão completa dos pisos e contrapisos e a substituição e restauração de peças quando necessário. Em áreas com cimento queimado o piso deveria ser removido para regularização do contrapiso; ladrilhos hidráulicos idênticos aos existentes seriam produzidos especificadamente para a obra; e soleiras seriam instaladas em portas internas e externas para ajudar a preservar os pisos e pés-de-ombreira. (FARSETTE, 2013)

¹²⁶ Conforme consta, as superfícies de paredes, sejam externas ou internas, receberiam pintura tipo PVA após a limpeza e a recuperação de danos patológicos; para os revestimentos previu-se aprumar, alinhar e nivelar arestas pouco vivas e os planos refeitos; e determinou-se a reintegração em pontos danificados de rebocos e recuperação onde apresentasse contaminação por umidade. (FARSETTE, 2013)

¹²⁷ De forma a garantir a estabilidade da estrutura, definiu-se o borroteamento dos forros conforme modelo existente, a substituição pontual de peças danificadas dos forros de madeira e a instalação de contra-forro ou subcobertura acompanhando o caimento do telhado, sob a qual deveria ser aplicada manta alumuminizada para evitar futuras infiltrações. (FARSETTE, 2013)

¹²⁸ Colocou-se que a contratada deveria revisar os mecanismos de abertura e fechamento das portas e janelas e substituir as ferragens em mau estado, além de instalar caixilho e folhas cegas nos guichês, retirar partes atingidas por ataques biológicos e complementá-los com nova madeira, reparar e tratar peitoris; instalar vidros transparentes nas esquadrias e remover as grades metálicas que haviam sobre as janelas do bloco principal. (FARSETTE, 2013)

¹²⁹ Para a pintura tanto de paredes, teto, estruturas metálicas e madeira, recomendou-se cuidados com limpeza, solução de trincas e fissuras, remoção de camadas de tintura a óleo dos embasamentos, lixamento, definição de cores, etc. (FARSETTE, 2013)

¹³⁰ Para todas as esquadrias com vidros faltantes, trincados ou impregnados foi definido a complementação com vidro liso comum transparente de 3mm. (FARSETTE, 2013)

¹³¹ Definiu-se que o madeiramento, antigo ou novo, deveria ser imunizado e impermeabilizado. (FARSETTE,

demobilização¹³² foram determinados. Tendo o cronograma financeiro se dividido em doze etapas com entrega dos serviços fixados em um prazo de 210 dias, contados a partir da assinatura do contrato.

Mas o intuito principal desse documento, conforme levantado nas pesquisas de campo e nas entrevistas realizadas, era a obtenção do Convênio. Logo, observa-se que o valor final para execução dos serviços propostos nele não condiz com o da licitação, “assim não se sabe se houve alguma retificação de documentação e planilhas para o certame final” (IPHAN, 2016).

Quanto à execução dos serviços, a D&M Construtora LTDA¹³³ foi a vencedora da licitação pública de modalidade tomada de preços (licitação nº 015/2015, tipo menor preço, execução indireta, sob regime de empreitada global) requisitada pela Secretaria Municipal de Cultura, que objetivava a contratação de empresa especializada em engenharia para a realização da 1ª etapa da restauração e conservação da Estação Ferroviária, cujo valor proposto foi de R\$ 538.878,49¹³⁴ e a publicação do resultado se deu em 25 de setembro de 2015.

A contratada começou a execução dos serviços de restauro tendo as ações fiscalizadas pela Secretaria Municipal de Obras, na pessoa do diretor Pedro Paulo Fonseca Prado, e no que se referia ao cumprimento do convênio, à competência de Tiziano Mamede¹³⁵. No entanto, questionamentos sobre as técnicas, metodologias restaurativas empregadas e decisões projetuais em curso surgiram, através do MP, o que motivou, em certo momento, a convocação do IPHAN para realizar vistoria e dar seu parecer conforme solicitação do Ministério Público, mesmo este órgão não tendo participado na elaboração, nem do edital, nem da licitação. O órgão

[...] foi convidado pelo fiscal da obra e funcionário da prefeitura, Sr. Tiziano Mamede, a ir ao canteiro em 12/01/2016, sendo designada a técnica Dafne

2013)

¹³² Essa fase seria o fechamento, realizada após a conclusão das obras para limpeza geral do imóvel e seus arredores. (FARSETTE, 2013)

¹³³ A D&M Construtora, CNPJ 00.603.652/0001-10, é uma empresa de Brasília, aberta em maio de 1995, que tem como atividades principais, conforme pesquisa em seu CNPJ, obras de acabamento, instalação e manutenção de sistemas centrais de ar condicionado, ventilação e refrigeração, assim como construção de edifícios, cujos sócios são Luiz Carlos Garcia Dias e Herminio Torres Neto.

¹³⁴ Conforme dados do Convênio firmado para execução do serviço de restauro da Estação, o seu valor global foi de R\$599.325,28, sendo R\$400.516,16 de repasse, R\$138.362,33 de contrapartida e R\$60.446,79 de rendimentos de aplicação. Sendo que o Secretário Municipal de Cultura designou, através da Portaria nº 025, de 17 de dezembro de 2014, Tiziano Mamede Chiarotti como representante titular do conveniente para proceder ao acompanhamento e fiscalização do Convênio MJ/SENAFON/FDD nº 801483/2014, este que realizaria a interlocução com a entidade parceira, o acompanhamento da movimentação financeira e seu prazo de vigência, verificando a regularidade das informações, a compatibilidade entre execução e plano de trabalho, além da prestação de contas ao final.

¹³⁵ Formado em história e diretor. Servidor público estatutário da Prefeitura Municipal de Anápolis, ocupou cargo na Secretaria Municipal de Cultura de Anápolis de 2009 a 2017, tendo estado como coordenador do Museu Histórico da cidade nesse período.

Marques de Mendonça, arquiteta do IPHAN/GO, para comparecer ao local. Nesta data, também estavam presentes representantes da empresa D&M Construtora. (IPHAN, 2016)

Onde se destacou que

Como a ação a ser conduzida é restaurativa, conforme explicitado no título do edital de licitação da obra em questão, somada a inegável relevância do bem, é imprescindível que a empresa a realizar a operação tenha comprovada a capacidade técnica compatível com o objeto licitado. No caso de uma licitação realizada apenas com o projeto básico, é necessário a elaboração de projetos executivos e complementares, sendo que deve ser observado a capacidade técnica da empresa para tal [...] Dessa forma, o escritório a realizar os serviços deve ser capaz de realizar o proposto, comprovando sua capacidade através de acervo técnico específico e certificado [...] Observado rapidamente o acervo da empresa D&M, disponível no canteiro, não foram identificados obras de caráter similar ao em tela, questão esta apontada ao fiscal da obra. (IPHAN, 2016)

A partir daí o IPHAN registrou a sua preocupação com a ausência de comprovação da qualificação técnica da Contratada, e um ofício foi enviado à Promotora responsável pelo caso, Sandra Mara Garbelini, destacando a necessidade da apresentação de peças gráficas, técnicas e de documentos contratuais pertinentes para maior eficiência no acompanhamento do caso.

O que se observa, portanto, é que a obra possuía grandes erros processuais e estava se dando sem projeto, baseando-se apenas no levantamento diagnóstico do Projeto Básico. Visando sanar tais problemas, a arquiteta Milena Migoto foi chamada, passando a coordenar, por meio de consultoria, a intervenção na Estação Ferroviária. Conforme destacou em entrevista¹³⁶, quando chegou

[...] na estação ferroviária, a situação era péssima e não era uma obra de restauro [...] o desafio foi convencer a empresa de que eles precisavam criar uma obra de restauro [...] Então a primeira coisa que a gente fez foi a organização do canteiro de obras [...] tínhamos de tomar decisões rápidas porque nós tínhamos um cronograma de obras estrangulado e uma empresa precisando de medições para a obra não parar [...] o que fizemos foi tentar restituir a integridade arquitetônica daquele monumento [...]. (2018)

Monumento esse que enfrentava um “restauro”, cujos procedimentos utilizados não eram nada condizentes. Todo o seu telhado havia sido retirado, suas paredes haviam sido lavadas com jato de pressão de água, o forro de um dos ambientes, com elemento decorativo conhecido como roseta, havia caído ao chão, as divisões internas não originais no galpão ainda estavam ali, entre outros fatos. Uma obra que já tinha seus entraves por conta da verba e do tempo limitados, ainda teve que enfrentar a fragilidade técnica.

¹³⁶ Entrevista concedida por Milena Migoto a autora em novembro de 2018.

Além dos percalços, a intervenção também se caracterizou como um processo desordenado, já que as limitações existentes (verba e tempo) fizeram com que não tivesse definido um programa de necessidades e projetos complementares ficassem para uma segunda fase, indo na contramão daquilo que é entendido como essencial, já que um edifício não funciona sem energia, banheiro ou água

Para mais, também não houve um plano maior para integração da Estação com seu entorno imediato, muito menos de atuação sobre o Centro como um todo, foi uma ação isolada e limitada, sem ligação a outros bens históricos e culturais, e ainda é.

Os atos realizados restringiram tão somente à recuperação parcial do prédio e a resolução de danos patológicos, procedimentos considerados de caráter emergencial, o que inviabilizou qualquer uso e atividade que ali quisesse se fixar após a finalização dessas obras, já que nem sanitários foram instalados no local e instalações mínimas de iluminação foram previstas apenas para permitir a inauguração do prédio por parte da prefeitura. Tanto é que, em 2019, o edifício ainda não possui um uso oficial, e continua passando por mais obras para possibilitar a introdução de qualquer um que seja.



Figura 145: Instalação elétrica da Estação se dava através do Terminal Urbano. Fonte: Acervo pessoal. **Figura 146:** Uso de banheiros químicos para permitir a realização de evento na Estação após a finalização das obras de restauro. Fonte: Imagens capturadas pela autora.

Nesse sentido, conforme a proposta de intervenção existente no Caderno do Projeto de Restauração (2016), cuja elaboração foi subsidiada pela execução de pesquisas estratigráficas na pintura das paredes do imóvel¹³⁷, a primeira etapa da obra garantiria “a remoção de todos os acréscimos construtivos que comprometem a compreensão estética,

¹³⁷ As estratigrafias foram elaboradas por Cássia dos Reis Ferreira da Silva Moura, técnica em Restauração de Elementos Artísticos e Integrados, em julho de 2016, atendendo à solicitação da arquiteta especialista Milena Migoto, conforme a sua consultoria para empresa D&M Construtora na execução final e nos processos restaurativos da Estação Ferroviária. Mas, tais procedimentos se restringiram a vestígios mais evidentes observados nos ambientes de maior relevância estética do prédio por conta da limitação dos recursos financeiros. Nem por isso deixaram de seguir preceitos básicos da restauração, como distinguibilidade (não introduzir o observador ao engano), reversibilidade (inserir-se de modo respeitoso em relação ao pré-existente) e mínima intervenção (respeito a obra) (MIGOTO, 2016; MOURA, 2016).

histórica e afetiva do bem”. Incluía-se, portanto, a retirada de compartimentação de ambientes não originais e de forros tidos vulgares, abertura ou fechamento de vãos de janelas e portas, reconstituição de pisos e rebocos, preservação das janelas estratigráficas provenientes das investigações enquanto documento didático (recursos insuficientes para tratamento adequado), modificação do aterro da plataforma de embarque para direcionamento das águas a uma canaleta que desenterrará parcialmente a plataforma, e reforma do telhado.

Já para a segunda etapa, previu-se o tratamento das pinturas parietais – pintura decorativa executada sobre uma parede – em sua totalidade, e do forro em estuque do hall de entrada, conforme restauração de elementos artísticos e integrados; o rebaixamento do nível ao redor da edificação para desobstruir o visual da plataforma; reparo das esquadrias; além da execução dos projetos complementares – elétrico, luminotécnico, hidrossanitário, de drenagem pluvial, de restauração de elementos artísticos e proteção e combate a incêndios.

Além do mais, o Projeto destacou que para a “definição de usos e destino dos ambientes deverá ser desenvolvido um projeto complementar quem sabe com a inclusão de um sanitário adaptado aos portadores de necessidades especiais no interior do imóvel ou em um anexo”. Tais definições e supressões se fizeram na tentativa “de abranger ao máximo a totalidade de serviços capazes de restituir a unidade histórica e estética do bem” (MIGOTO, 2016).



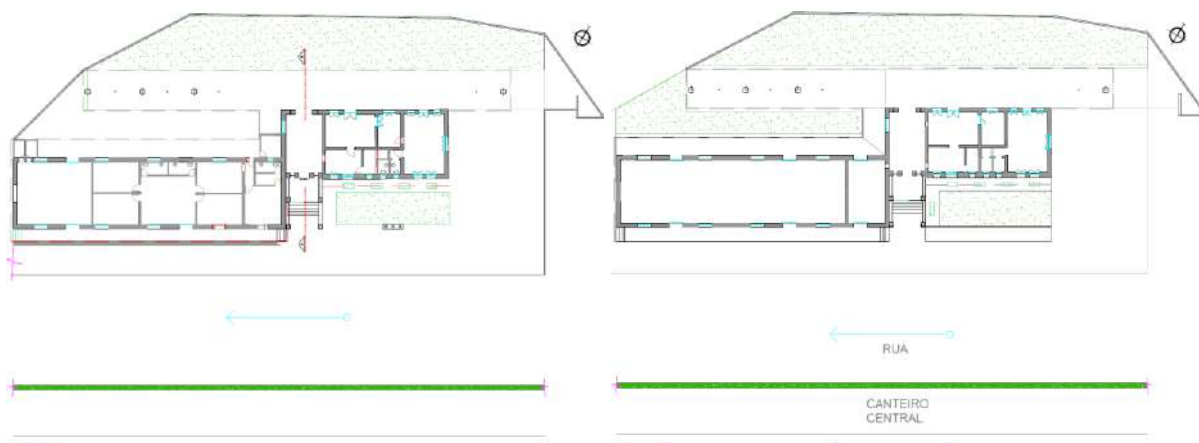


Figuras 147, 148, 149, 150, 151, 152 e 153: Obras de restauro do prédio da Estação. Fonte: Museu Histórico de Anápolis.

Com a conclusão de tais procedimentos, em 29 de novembro de 2016, a obra foi entregue, ocasião em que o Termo de Recebimento Definitivo de Obra Pública foi assinado, mas esse caminho até a sua finalização não foi fácil e muitas decisões projetuais tiveram que ser tomadas com agilidade para vencer o tempo curto e a verba limitada. Dentre elas podemos citar, com base em entrevista concedida pela arquiteta Milena Migoto, a opção por pintar as portas e janelas, devido ao nível de degradação em que se encontravam e a relevância estética delas, entendendo que seria justamente a camada de tinta a responsável por permitir que a madeira dure por mais tempo, até poder receber um restauro adequado; o uso de técnicas tradicionais, como a hidratação da cal virgem – não se utilizou cimento em nada; a reprodução em molde da roseta do forro que havia caído e, conseqüentemente, se perdido; as prospecções pictóricas realizadas apenas em vestígios evidentes, já que não havia recursos para se fazer a totalidade do serviço, tendo sido 13 o número de camadas realizadas; entre outros.

Milena Migoto, ainda destaca que apesar dos esforços, algumas coisas se perderam, como as grades da entrada que faziam a limitação do acesso para plataforma de embarque, e diante dos poucos recursos financeiros não houve condições para se produzir algo que valesse a pena. Mas, houve também achados, como a tarjeta do pináculo da Estação encontrada após buscas na cobertura do prédio.

Além disso, aponta o quão frustrante foi ter que finalizar a obra com inúmeros serviços a serem feitos, “deixando coisas que vão danificar o trabalho que a gente fez”, como o caso da plataforma de embarque, que além de aterrada, ainda recebe esgoto proveniente dos camelôs do terminal, conforme constatado *in loco*, provocando mal cheiro. E apesar da formalização de denúncias junto à prefeitura e a apresentação da situação à Secretaria de Obras, nada aconteceu, tendo conseguido apenas rebaixar a área, deixando-a com uma inclinação mínima e construindo uma canaleta para escoar a água proveniente da chuva, evitando assim, que essa vaze, passe por cima da plataforma e entre no prédio, como presenciou e nos relatou Milena.



Figuras 154 e 155: Planta da Estação antes do restauro e Planta As Built, respectivamente, elaboradas por Milena Migoto com base no levantamento cadastral do imóvel, através das quais é possível notar, principalmente, a diferença quanto à demolição das paredes não originais. Imagem editada pela autora. Fonte: Secretaria de Obras de Anápolis.

Com o fim das obras de demolição do terminal e de restauro no prédio, o Centro Pioneiro de Anápolis adquiriu uma nova paisagem e a Estação ganhou um pouco mais visibilidade, restando poder ser utilizada pelos cidadãos.



Figuras 156, 157 e 158: Estação Ferroviária de Anápolis após as obras, 2017. Fonte: Imagens capturadas pela autora.

Mas, ainda assim, há quem diga que a intervenção “não adiantou nada e a Estação continua pouco reconhecida”¹³⁸, principalmente pelo fato de que apesar de tantas modificações e obras ela continua fechada, situação que se deu pela falta da execução de “serviços considerados importantes, porém não fundamentais para a salvaguarda do bem”, como aponta o Projeto de Restauração. O que poderia ter sido diferente se a ação tivesse se dado de forma mais planejada, como parte de um plano maior e com conhecimento de causa e de suas potencialidades, não apenas para cumprir a legislação.

Segundo Jairo Leite¹³⁹, responsável pela Estação desde janeiro de 2017, se os banheiros tivessem sido construídos, o prédio já estava sendo usado como espaço museal desde então. Difícil é saber que tipo de museu teria se instalado ali, já que esta pesquisa registrou várias possibilidades, essas que mudavam constantemente, de levantamento para levantamento. Museu da Imagem e do Som, Museu dos Ferroviários, Museu dos Imigrantes, até atividades da

¹³⁸ Depoimento de um entrevistado colhido em pesquisa de campo.

¹³⁹ Jairo Alves Leite concedeu diversas entrevistas e conversas esclarecedoras a autora ao longo de 2017 e 2018, a partir das quais se retirou os dados aqui apontados.

Galeria de Artes pensou em transferir-se para a Estação, enfim, além do restauro não contar com um programa de necessidades definido para a adaptação do edifício conforme as suas exigências – como pontos elétricos, iluminação adequada, copa e sanitários, por exemplo –, a inconstância quanto à função que ali se fixaria também foi, e ainda é problemática.

A falta de sanitários se tornou um dos maiores problemas na Estação, que além de ter sido empecilho para a implantação de um uso fixo no edifício, impediu até mesmo a contratação de vigias, contribuindo para que vândalos e dependentes químicos invadissem o espaço e o depredassem, arrombando portas e janelas, quebrando vidros, danificando a pintura através de pichações¹⁴⁰, além da utilização do local para uso de drogas e ainda para fazer suas necessidades fisiológicas.



Figura 159: Janela da Estação danificada por vândalos. Fonte: Imagem capturada pela autora. **Figura 160:** Pichação no edifício da Estação. Fonte: Jornal “Contexto”.

Contudo, mesmo diante desse caminho meio desordenado, a Estação Ferroviária já tem apresentado bons resultados desde a sua restauração, sendo palco de diversos eventos que vem ocorrendo na cidade, como exposições, mostras, shows, encontros, oficinas, entre outros, além da visita de escolas, como tentativas de aproximar a população desse marco da história e proporcionar a criação de vínculos.



Figuras 161, 162, 163 e 164: Eventos que a Estação já abrigou, por completo ou em partes, como é o caso do 4º Evoéta, em que o edifício foi utilizado para o encenramento. Fonte: Acervo pessoal.

¹⁴⁰ Para reparar os danos causados pela enorme pichação, a Estação teve que ser pintada novamente em 2018.



Figura 165: Café da manhã com ex ferroviários, ocorrido na Estação. Fonte: Jairo Alves Leite. **Figuras 166 e 167:** Exposição na Estação. Fonte: Pulse 360 graus.



Figura 168: Oficina que aconteceu na Estação, parte da 26ª Mostra de Teatro de Anápolis. Fonte: Acervo pessoal. **Figuras 169 e 170:** Exposição “Anápolis Focalizada por Francisco Garcez” sendo visitada. Fonte: Jairo Alves Leite.



Figuras 171, 172 e 173: “Arraiá Trem Bão”. Fonte: Jairo Alves Leite.

De acordo com o coordenador do local, muitos dos visitantes se surpreendem e relatam que nem conheciam o edifício, enquanto outros apontam que seus avós chegaram a cidade por ali, ou mesmo trabalharam lá. Fato também apontado pela Milena Migoto, que quando estava trabalhando na Estação via idosos se aproximarem para tomar conhecimento e contavam suas histórias relacionadas ao monumento.

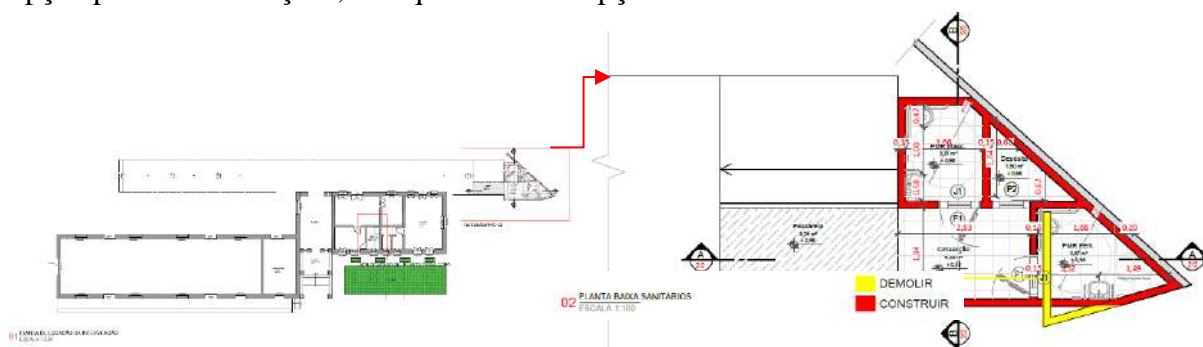
Não obstante, na busca para desenvolver algo na Estação além desses usos esporádicos é que novas operações foram traçadas a fim de adequar esse espaço, executando ali proposições que a primeira etapa do restauro não conseguiu, haja vista as suas limitações, como destacado anteriormente.

Nesse âmbito, uma outra luta se instaurou para conseguir parcerias, licitações e o próprio apoio da prefeitura. Nessa nova fase, Jairo Alves Leite, como coordenador da Estação, junto ao COMPHICA, veio movendo esforços para concretizar os anseios para aquele espaço, mas a inexistência de ações públicas maiores e globais voltadas para o patrimônio histórico cultural da cidade se torna uma dificuldade, bem como a falta de interesse nessa área por parte da gestão. Logo, o desenrolar dos acontecimentos ainda indica a ausência de um plano de ação estruturado, onde as ocasiões ditam a sucessão dos procedimentos relativos à Estação, até porque, se não há muito interesse por parte da gestão municipal, onde encontrar apoio?

Tanto é que foi preciso do Ministério Público se posicionar para que atitudes fossem tomadas quanto à situação em que a Estação estava se inserindo em tão pouco tempo após o restauro. Diante disso, em Audiência de Conciliação realizada em agosto de 2017, o MP ressaltou a necessidade do Município “elaborar novos projetos de adequação hidráulica/sanitário/elétrico do prédio em paralelo à confecção do projeto de natureza artística para final revitalização histórica da estação” e “de se promover adequada segurança do prédio público que se encontra desocupado e sem utilização para se evitar nova ocupação por parte de usuários de drogas” (TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE GOIÁS, 2008, p. 1304)

Por conseguinte, as obras sucedentes procuraram resolver problemas referentes às instalações elétricas e hidrossanitárias do edifício e às ligações conflituosas do Terminal que invadiam o espaço da Estação. Jairo relata que em reunião entre COMPHICA, Secretaria de Cultura, Secretaria de Obras, CMTT (Companhia Municipal de Trânsito e Transporte) e Urban¹⁴¹, diversas decisões foram tomadas e propostas foram lançadas, as quais estão sendo executadas, algumas já finalizadas e outras ainda em andamento.

Isto posto e diante das dificuldades provocadas pela falta de banheiros e de uma copa na Estação, a obra para viabilização desses foi a primeira grande ação pós-restauro, a qual teve o PROANA (Programa do Crescimento de Anápolis) como órgão responsável pelo projeto e supervisão do Departamento de Fiscalização da Prefeitura¹⁴². Mas a sua realização não foi imediata, pelo contrário, o projeto só foi desenvolvido em março de 2018, a publicação da licitação para contratação de empresa para execução se deu em maio e no início de 2019 as obras ainda estavam em curso. Sendo que muito se discutiu no COMPHICA acerca da melhor opção para tais alterações, não que a melhor opção tenha sido escolhida.



Figuras 174: Planta de locação da intervenção. Fonte: PROANA. **Figuras 175:** Planta baixa sanitários. Fonte: PROANA.

¹⁴¹ Urban – Mobilidade Urbana de Anápolis SPE LTDA é a concessionária que passou a operar o transporte coletivo em Anápolis.

¹⁴² O projeto contemplou a criação de um anexo para abrigar sanitários, masculino e feminino (PMR), e depósito, com área de 19,73m², em alvenaria, com estrutura de concreto armado, cobertura de telha fibrocimento com platibanda, ligados ao edifício por uma passarela com telha metálica; além da implantação de uma copa no interior do edifício aproveitando as instalações existentes. (PROANA, 2018)



Figuras 176, 177 e 178: Local de implantação dos sanitários e a confusão das instalações hidráulicas provenientes do terminal. Fonte: PROANA. **Figuras 179 e 180:** Obras dos sanitários em andamento. Fonte: Imagens capturadas pela autora.

Nesse processo, um acordo foi firmado com a Urban¹⁴³ – que já pretendia revitalizar as entradas do Terminal – definindo que a empresa também realizaria a construção da calçada em frente à Estação (com piso tátil e rampas para acesso à Estação), instalaria os novos gradis na lateral do prédio, reformaria o Largo (espaço entre a Estação e a Praça Americano do Brasil), bem como retiraria os hidrômetros que se localizavam no espaço destinado ao anexo dos sanitários (os lojistas arcaram com a mudança), construiria um muro para isolamento dos quadros de energia dos camelôs¹⁴⁴, a fim de que o acesso a esses medidores passasse a ser feito dentro do terminal, e não mais pelo terreno da Estação, muro em que se planejava uma intervenção artística. Além disso, o bem histórico ganhou auxílio para a construção de uma garagem administrativa e através da Secretaria de Obras, o padrão de energia da Estação foi instalado.



Figuras 181, 182 e 183: Projeto de revitalização das entradas do terminal. Fonte: Urban.

¹⁴³ A Urban, além de aceitar firmar essas parcerias em prol da Estação, utiliza a imagem dela na maioria dos seus ônibus.

¹⁴⁴ Acordou-se que a Estação concederia esse espaço de 1m para acesso aos medidores de energia que estavam voltados para dentro da Estação e em contrapartida a Urban cederia em outras partes, a fim do melhor resultado possível.



Figuras 184 e 185: Construção das calçadas. **Figura 186:** Construção da garagem administrativa. **Figura 187:** Instalação de padrão de energia para Estação. Fonte: Imagens capturadas pela autora.



Figura 188: Área posterior da Estação, onde se pretendia criar o painel histórico. Fonte: Secretaria de Obras. **Figuras 189 e 190:** Obras de construção da muro escondendo os medidores de energia. Fonte: Imagens capturadas pela autora.



Figura 191: Retirada da vegetação existente para dar espaço ao painel histórico. **Figura 192:** Garagem administrativa e sanitários prontos. Fonte: Imagens capturadas pela autora.

Em um segundo momento, as ações se voltaram para a parte artística do monumento, onde inicialmente pretendia-se a produção de um Painel Histórico com representação narrativa da ferrovia em Anápolis – a linha férrea saindo da Estação de Araguari, a inauguração, a chegada do primeiro trem, a casa do chefe da Estação, etc. –, com arte produzida por Valdson Ramos, coordenador do Museu de Artes Plásticas de Anápolis¹⁴⁵. Além da recuperação do floral do forro do hall, este que foi “restaurado” sem nenhuma técnica de estratigrafia ou estudo preliminar para conhecer suas condições originais.



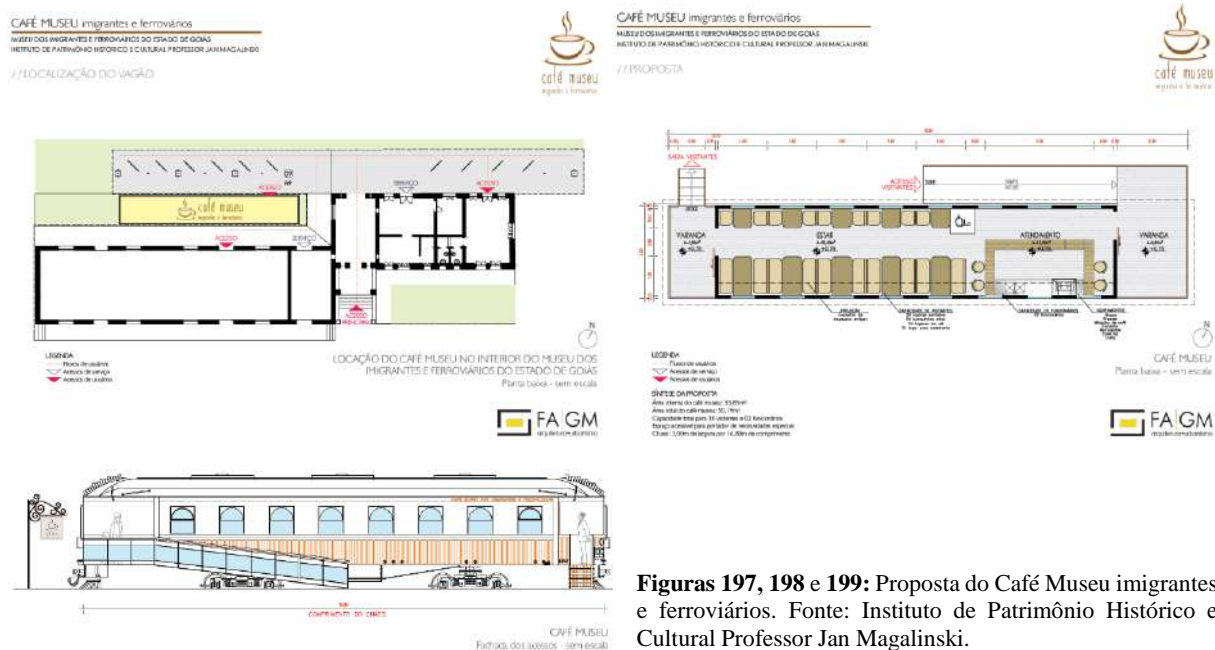
Figura 193: Proposta de Painel Histórico para a Estação sobre a ferrovia em Anápolis. Fonte: Museu Histórico de Anápolis.

¹⁴⁵ A CMTT, em Audiência de Conciliação se responsabilizou pela realização dessa obra artística.



Figuras 194 e 195: Paineis Históricos em execução. **Figura 196:** Floral do Hall finalizado. Fonte: Imagens capturadas pela autora.

Ainda é necessário apontar que as intenções de intervenção na Estação não param por aí, sendo o seu coordenador, Jairo Alves Leite, um idealizador de outras ações que ainda não ocorreram, como a instalação de ar condicionado, para ajudar na conservação das peças que ficarão expostas; a realização de exposições temporárias diversas assim que o prédio estiver aberto oficialmente para visitação; além da criação do Café Museu, em que um vagão será utilizado como espaço de café, estilo bistrô, atendendo ao museu e seus visitantes.



Figuras 197, 198 e 199: Proposta do Café Museu imigrantes e ferroviários. Fonte: Instituto de Patrimônio Histórico e Cultural Professor Jan Magalinski.

Além disso, intenta-se que seja possível restaurar as portas e janelas de madeira, retirando a camada de tinta inserida na primeira etapa do restauro, um processo difícil e caro. Ademais, para poder usar o prédio, ainda é preciso que a parte elétrica e luminotécnica seja revista, possibilitando a instalação de equipamentos e iluminação da parte expositiva, já que as tomadas que existem atualmente na parte do antigo armazém foram inseridas como quebra galho.

Mas, de acordo com Jairo Alves Leite,

[...] hoje a Estação chegou a pouco do que era antigamente, numa porcentagem considerável. Agora, estamos preparando ela para um espaço cultural, eficiente, que possa retratar esse processo econômico que houve em Anápolis,

a importância dele, e também para o uso tanto como espaço de memória, quanto espaço de lazer, turismo, porque vai ser, com certeza, um cartão postal da cidade. (2018)

Nesse sentido, ele aponta que após diversas discussões, o projeto visa transformar o espaço no Museu dos Ferroviários, com sala expositiva, área técnica, administração, sala de reunião, copa, área de exposição temporária, estúdio para gravação de filmagens e depoimentos de ex-ferroviários e moradores de Anápolis, enfim, a ideia é criar um ambiente cultural atrativo e de resgate histórico.

Apesar de tantas modificações e tantos planos, as opiniões a respeito demonstram que a falta de interação e ações que envolvam o entorno são um problema. E mesmo que um Projeto de Reestruturação da Praça Americano do Brasil¹⁴⁶ tenha sido desenvolvido pela CMTT, ele nunca saiu do papel, o que mantém o espaço sem atratividade e qualidade para trocas e permanência, fato reconhecido pela população e constatado em pesquisa de campo onde se apontou que “não adiantou nada, a Estação continua pouco reconhecida [...] a intervenção deveria ter acontecido também em seu entorno imediato”, seria necessário “tornar as praças locais de parada e não de passagem”, “deveria se criar usos diversificados para atrair o povo”, além de “mais organização [...], mais eventos culturais, espaços verdes, que motivem a população a ocupar aquele espaço como opção de lazer”. “Notamos claramente que não basta apenas restaurar”.



Figura 200: Projeto de Reestruturação da Praça Americano do Brasil elaborada pela CMTT em 2015. Fonte: CMTT, 2015.

A proposta para a Praça Americano do Brasil de 2015, que nunca saiu do papel e acabou perdendo partes com as trocas de governo, como constatado em levantamentos junto ao órgão responsável, seria um marco para o Centro Pioneiro de Anápolis, já que a importância e

¹⁴⁶ A proposta foi desenvolvida pela CMTT em 2015 com os objetivos de reestruturar a praça; priorizar as vias de acesso de pedestre e melhorar a acessibilidade; gerar espaços mais convidativos com corredores largos e pontos de descanso e contemplação; enriquecer e valorizar o paisagismo; adequar a novas funções; implantar espaços de serviço, praça de alimentação e local para eventos e montagens de bancas; possibilitar interligação a Estação e ao terminal segura e valorizando o projeto urbano; além de integrar o edifício restaurado ao projeto da praça através de um calçadão. (CMTT, 2015)

a representatividade da Estação estão atreladas a ela, um espaço significativo da cidade, com grande potencial, mas que se encontra, de certa forma, abandonado.

Nessa perspectiva, além da falta de uma ação mais ampla e do caminho desordenado que foi seguido, as intervenções na Estação ainda tiveram o agravante da ausência de alguém especializado na área para tratar das propostas sobre o bem tombado após o restauro e também para fiscalizá-las, já que, apesar da boa intenção dos responsáveis, a carência de técnica e conhecimentos específicos acerca geram situações problemáticas, como a vontade e/ou criação de elementos que imitem os originais e não mostrem a época em que foram realizados, o conhecido pastiche.

Além desses apontamentos, diversas falas colhidas através da aplicação de questionários surpreenderam seja pela negação da história seja pela falta de compreensão acerca do problema. Mesmo tendo aqueles, poucos, que defenderam a causa dizendo “na verdade, não tinha era que ter construído o terminal [...] já começou em cima do lugar histórico [...] tem que ter história para deixar para os mais novos que vão ficar”, também houve opiniões como: “uma negação”, “pra que isso? Ficou horrível!”, “ninguém nem olha aquilo”.

Frente a isso, coloca-se aqui a questão da conscientização da população, da educação patrimonial e, principalmente, da criação de vínculos, ou a falta deles. O fato é que a intervenção na Estação em algum momento pode servir de impulso para uma mudança maior, tanto de postura da sociedade e da gestão municipal, quanto de relação com bens histórico culturais, mas isso ainda ocorre de modo muito prematuro em Anápolis. Tanto é que os questionários constataram que um grande número de pessoas não considera a intervenção na Estação e seu entorno como uma ação importante, assim como destacam o fato de que não precisaria ter retirado o terminal ou poderia ter investido o dinheiro gasto em outras áreas.



Figuras 201 e 202: Opinião dos entrevistados sobre a intervenção na Estação Ferroviária. Fonte: Elaborado pela autora, 2018.

Além do mais, a maioria ainda não considera que com a retirada do terminal a Estação tenha se tornado um marco na paisagem do Centro Pioneiro de Anápolis. E quando questionados sobre propostas de mudanças nessa área da cidade, somente uma pequena parcela apontou a necessidade de ações que envolvem questões históricas.



Figura 203: Opinião dos entrevistados com relação a mudança da paisagem do Centro com a retirada do terminal. Fonte: Elaborado pela autora, 2018.

A partir de tais prerrogativas, o que se constata é uma intervenção em um patrimônio dada a partir de determinações legais, com muitos percalços e dificuldades pelo caminho. Um processo longo, conturbado e desordenado, que já nasceu com uma série de problemas e que poderia ter sido evitado se a lei tivesse sido aplicado como deveria, principalmente quanto à questão da área de vizinhança.

A ações desenvolvidas resultaram na recuperação de um prédio que, por anos, ficou apagado na paisagem do Centro de uma cidade média, as quais não integraram e nem ampliaram a escala de atuação, caracterizando tal processo como algo pontual, não no sentido das intervenções que vêm ocorrendo ao redor do mundo em que o pontual veio para alcançar o macro, mas no sentido de algo limitado, sem conexão com o todo.

Nesse sentido, as análises e interpretações aqui expostas acerca da Estação Ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente” e das intervenções ocorridas nela nos dizem muito sobre as dinâmicas urbanas e nos levam a pensar sobre as políticas públicas, ou ausência delas, e seu posicionamento na cidade, além da permissividade legislativa, falta da prática do planejamento integrado e de uma maior compreensão acerca da temática envolvendo espaço urbano, memória, patrimônio, intervenção, etc., seja por parte dos profissionais, seja pela população em geral. Um cenário que não se restringe à Anápolis, pelo contrário, é comum a muitas cidades.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Anápolis, cidade média que se destaca no setor industrial e comercial, apresenta uma paisagem urbana marcada por amplas transformações e, conseqüentemente, convive com a diminuição dos laços afetivos para com os lugares representativos e com o enfraquecimento da memória e identidade coletiva. Além disso, a renovação constante não é fato recente na cidade, essa que se entrega a um processo de construir e reconstruir, reforçando um ciclo que revela um certo desapego com seu passado. Exemplo disso é a Estação Ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente” – ponto central desse trabalho –, que foi designada como marco simbólico através do seu tombamento em 1991, porém, entregue à decadência.

A exploração do caso da Estação revelou que a linha férrea, para além de impulsionar o crescimento econômico anapolino, provocou modificações arquitetônicas, modernização, crescimento populacional, valorização de terras e novos ritmos de vida. No entanto, a falta de ações públicas preservacionistas adequadas e de cumprimento da legislação, o pouco reconhecimento por parte dos cidadãos, a ação do tempo e os interesses econômicos contribuíram para a deterioração do edifício da Estação e o afastamento da população.

Nesse segmento, a lei de tombamento não foi suficiente para impedir que esse bem entrasse em um cenário de isolamento e abandono, mesmo sendo um escudo para sua proteção. Foi preciso que um pequeno grupo de pessoas se colocasse à frente para tentar reverter a situação e cobrar que as determinações legais fossem cumpridas. Um processo judicial, longo e conturbado – que teve início em 1998 e ainda está em andamento por meio de audiências de conciliação – se instaurou para que a preservação e recuperação do patrimônio fossem garantidas, tendo resultado na retirada de parte do terminal urbano – o qual ocultou por anos o bem histórico na paisagem do centro – e na restauração do prédio ferroviário.

Diante disso, a Estação se destaca como símbolo do descaso, da falta de medidas preventivas e de políticas integradas em Anápolis. Um caso extremo, cuja gênese já estava pautada por problemas, que precisou do envolvimento da justiça para garantir aquilo que já estava previsto em lei e que poderia ter sido evitado se essa tivesse sido cumprida considerando a área de vizinhança e as recomendações impostas a esse tipo de bem.

Analisar esse processo, que ainda está em modificação e cujas ações estão em curso, requer consciência que não é possível se esgotar as questões relacionadas e nem se pretendeu isso. Tomar conhecimento do curso das ações e reconhecer seus acertos e erros já foi um grande desafio para essa pesquisa.

Dessa forma, a reflexão em relação a tal fato extrapolou questões de preservação e restauro, e a inserção de ponderações acerca do urbanismo foi essencial, visto que pensar o bem de forma isolada não é suficiente. Primeiro, porque ele está inserido em um espaço urbano complexo e, segundo, porque a necessidade da conservação integrada foi destacada há muito tempo pelas cartas e recomendações internacionais.

O processo e as intervenções levantadas e analisadas ao longo desse trabalho, portanto, revelaram muito sobre as dinâmicas urbanas, as políticas públicas e as relações da população e da gestão para com a temática. Anápolis não é exceção, mas uma representante daquilo que acontece em diversos locais.

A pesquisa também contribuiu para a compreensão de que o Centro, como exemplo e alvo das alterações e novas dinâmicas urbanas, se coloca como lugar de destaque nas cidades seja pela funcionalidade, acumulando diversas atividades (econômicas, políticas, culturais e/ou sociais), ou pelo simbolismo, reunindo marcos representativos do passado da urbe, porém, muitas vezes, é levado a um cenário de perda da representatividade. Essa situação faz com que os recursos da área sejam subutilizados e a paisagem seja constantemente modificada, principalmente, quando o mercado e a lucratividade entram em jogo contribuindo para que outras regiões se tornem mais atrativas e o centro vá perdendo funções e moradores, o que se agrava com o solo adquirindo valor de troca, de consumo e de uso.

O resultado verificado é de sucessivas adaptações, substituições de arquiteturas e bens repletos de simbologia e identidade cultural por outros desconectados com a realidade local e com o entorno, falta de relações entre as pessoas e delas com o espaço, segregação, deterioração física, perda de multifuncionalidade, enfim, o centro passa de marco histórico a representante do caos urbano.

Nesse âmbito, no caso das cidades médias, aquelas que se destacam na rede urbana pela influência que exercem e pelas suas funções de intermediação, percebeu-se que apesar de se assemelharem, guardada as devidas proporções, às metrópoles, a intensidade das transformações e das perdas são menores, principalmente porque sua organização espacial e suas dimensões garantem uma maior proximidade e dependência do centro. Logo, nota-se que as diferentes escalas de cidade apresentam diferentes proporções quanto as alterações.

Quanto ao Centro de Anápolis, ficou evidente que adquiriu características diversas e se adequou às novas realidades impostas, se expandindo e refuncionalizando, especialmente, a partir do surgimento de outras centralidades. Contudo, mesmo perdendo a hegemonia que detinha sobre o espaço urbano anapolino e tendo adquirido uma paisagem desgastada, ainda

assim é um local simbólico por excelência, mas que diante das renovações pelas quais vem passando, enfrenta o desafio de manter os marcos testemunhos da história e da cultura local.

Foi possível constatar que, na atualidade, as atitudes relacionadas à temática preservacionista, por vezes, ainda tratam do excepcional e muitas ações se colocam de forma restrita e aquém das recomendações, contrariando a enorme evolução conceitual e teórica, os debates internacionais e os anos de evolução do campo disciplinar. Conjuntura notada, principalmente quando se considera a conservação integrada, essa que vem sendo assinalada como ponto chave para que a prática da preservação ocorra de modo eficiente, se adequando ao local em que se insere, considerando a população e unindo urbanismo e multidisciplinaridade. Com base nos levantamentos, notou-se que Anápolis é exemplo desse cenário, onde a atuação voltada ao patrimônio está longe de se integrar ao planejamento urbano, logo, ocorre de forma limitada.

No que concerne às intervenções, ficou nítido que houve uma evolução, onde os mega projetos vem sendo questionados, apesar de ainda terem força nas grande metrópoles, e as ações pontuais vem se destacando como alternativa. Esses grandiosos projetos utilizam a cultura e o turismo como atrativo e, na maioria das vezes, acontecem pautados pela lucratividade, higienização, teatralização e homogeneização da paisagem, tendo como consequência a segregação e expulsão da população local. Isso se intensifica quando as cidades se tornam mercadorias e utilizam do discurso da preservação para se promoverem a um mercado mundial.

Já a outra escala operacional, que pensa a urbe por partes e aposta em ações mais pontuais, começa a ser efetivamente utilizada a partir dos anos de 1980, e alinha planejamento urbano e territorial às ações de salvaguarda, onde a singularidade local e a população são consideradas. Seja a acupuntura urbana, a metástase ou a *renovatio urbs*, o que passa a estar em jogo é o alcance de resultados ampliados a partir de ações de pequena dimensão, porém conectadas a um projeto totalizante.

Mas, no sentido oposto, algumas cidades revelam não possuir essa intencionalidade, nem de utilizar da oportunidade do lucro, muito menos de propor ações pontuais integradas, sendo, nesse caso, pequenas intervenções desconectadas.

Esse cenário é comum a Anápolis, pois, ainda que repleto de boas intenções, foi possível perceber que a recuperação do edifício da Estação se pautou em ideias e conceitos retrógrados, aquém da evolução teórica e da prática relacionada a preservação de bens patrimoniais, seja por conta da falta de conhecimento dos próprios responsáveis, pela carência de interesse da gestão e/ou pela ausência de integração entre as esferas responsáveis. Uma ação

que se tornou pontual e restrita, mas longe de ser aquele tipo de intervenção pontual que levantamos como boa alternativa de urbanismo relacionada a esse tipo de situação. Pelo fato de que não houve um plano maior interligando as ações nem propostas que inserissem e considerassem o entorno do qual faz parte.

O que ficou evidente sobre Anápolis é, justamente, a falta de interesse para com bens histórico culturais, sejam tombados ou não. Espera-se a deterioração, o agravamento dos problemas para, em último momento, tomar uma atitude. Esses desinteresses junto a ausência de delineamento dos procedimentos ficam nítidos também quanto a própria ação de restauro da Estação em si, uma vez que essa ocorreu sem o suporte necessário, sem a definição de um programa de necessidade, sem a execução de todas as etapas e projetos essenciais para o bom funcionamento de um edifício, enfim, com diversos problemas e limitações.

Isso demonstrou o fato de que um edifício restaurado sem uso pouco adianta, já que não se pretende uma cidade estática ou edifícios inertes intocáveis, e sim um local onde as pessoas possam interagir, se apropriar, se aproximar e com isso retomar a memória e a identidade. Assim como, que um tombamento por si só não é garantia que a conservação e reconhecimento do valor do bem seja posto em prática.

A mídia foi grande influenciadora no contexto desses acontecimentos anapolinos, usada de forma a intensificar a posição contrária dos moradores que viam as ações como uma ameaça ao transporte coletivo. Uma situação que poderia ter sido melhor administrada se uma postura voltada à conservação integrada tivesse sido colocada em pauta, uma vez que não é preciso escolher apenas uma área para ser melhorada, é possível e essencial, tratar a cidade como um conjunto de campos disciplinares conectados e não como pontos e temas isolados.

Nesse sentido, constatou-se que Anápolis se encontra à deriva do pensamento urbanístico, na contramão das ações de preservação e planejamento. Isso porque a abordagem da temática nela é muito recente; limitada, quase que exclusivamente, a tombamentos de bens excepcionais e isolados; não une as diversas áreas da gestão; não define objetivos claros; nem mesmo recebe a atenção necessária. Fica restrita a um pequeno número de pessoas interessadas e conscientes da importância.

O edifício de interesse histórico passou por um processo de decadência e desapego e a intervenção – que parece ter ocorrido apenas para o cumprimento de uma determinação legal – poderia ter sido uma oportunidade para se pensar o centro da cidade como um todo. Mas não foi o que ocorreu, propostas até foram tratadas de forma superficial, no entanto, logo engavetadas e nunca executadas.

Apesar da criação de diversos órgãos gestores do patrimônio, notou-se a pouca aproximação entre eles, a falta de autonomia e profissionais especialistas na área. Dessa forma, outro ponto a se destacar é que Anápolis ainda não despertou para o potencial relacionado a proteção dos registros histórico culturais. Mesmo que a utilização da cultura e do turismo e a busca por lucro não estejam trazendo resultados totalmente benéficos, se colocar alheia a essas questões também não é a melhor opção. É preciso moderação e equilíbrio quanto as práticas possíveis e, especialmente, consideração com o local, sua individualidade e sua população.

Em Anápolis, nem gestão nem população se atentaram para a importância da preservação. A novidade, a modernização, o desapego à história e os grandes projetos – como a criação de viadutos em um momento em que os debates nas principais cidades globais se voltam para a redução dos automóveis, ao transporte coletivo, aos meios alternativos e ao pedestre – se destacam. Nela, o patrimônio parece não ser prioridade.

Diante de tais prerrogativas, constatou-se que, mesmo com as ações realizadas como resposta e em cumprimento a sentença de um processo judicial, a Estação ainda está inserida em um espaço conflituoso e pouco coerente, principalmente porque pouco se pensou a respeito desse espaço. Isso só demonstra que ações institucionais de salvaguarda desconectadas de políticas pública, educação e valorização são pouco eficientes.

Portanto, sejam os mega projetos ou as intervenções pontuais, motivados por fins lucrativos ou não, se há falta de integração e planejamento, o resultado, com certeza, não será como o esperado, muito menos repleto de benefícios.

Tratar das especificidades dos centros e das ações de preservação, a partir do caso de Anápolis-GO, não esgota o assunto, mesmo que os principais questionamentos norteadores tenham sido respondidos, novas inquietações surgiram e poderão instigar outras pesquisas. Ficamos com a esperança de que o caso da Estação, em algum momento, possa se tornar um impulso para o reconhecimento e o debate da temática pela própria população, essa que é também grande responsável e tem poder para cobrar posturas mais eficientes e condizentes.

Assim sendo, espera-se que este estudo possa contribuir com a discussão sobre o tema das áreas centrais entregues à descaracterização e às intervenções voltadas para a preservação dos registros históricos nessas áreas. Através dos resultados alcançados, intenta-se também estimular o debate na cidade sobre as questões apontadas, ampliando o conhecimento e compreensão acerca da importância desse campo disciplinar. E, ambiciona-se, principalmente, que este trabalho instigue o desdobramento de novas discussões.

REFERÊNCIAS

- AGEPEL (Agência Goiana de Cultura Pedro Ludovico Teixeira do Estado de Goiás, Núcleo De Preservação Do Patrimônio Cultural). **Parecer técnico**. Goiânia, 2001.
- ALMEIDA, Paulo Roberto de. **A economia internacional no século XX: um ensaio de síntese**. In. Revista Brasileira de Política Internacional, v. 44, n. 1, 2001, p. 112-136.
- ALVES, Lidiane Aparecida; RIBEIRO FILHO, Vitor. **A área central de Uberlândia-MG frente ao paradigma das cidades saudáveis**. In. Geografia de América Central, V. 2, n. 47E. 2011.
- _____. **A requalificação das áreas centrais enquanto desafio do planejamento urbano contemporâneo: o contexto da cidade de Uberlândia-MG**. In. Anais do IV Colóquio Internacional sobre o comércio e cidade: uma relação de origem. Uberlândia, 2013.
- ANÁPOLIS, **Lei nº 1824, de 03 de janeiro de 1991**. Determina o tombamento de prédios pertencentes ao município, que menciona e dá outras providências. Anápolis, 1991.
- ANÁPOLIS. **Lei Complementar nº 349 de 07 de julho de 2016**. Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo do Município de Anápolis. Anápolis, 2016.
- ANÁPOLIS. **Lei nº 2.807 de 19 de dezembro de 2001**. Dispõe sobre a criação e denominação do 'Arquivo Histórico Municipal' e dá outras providências. Anápolis, 2001.
- ANÁPOLIS. **Lei nº 2855, de 29 de abril de 2002**. Dispõe sobre a criação do Conselho Municipal da Cidade de Anápolis (COMCIDADE), do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FMDU), do Fundo Municipal de Meio Ambiente (FMMA) e Fundo Municipal de Habitação (FMH) e dá outras providências. Anápolis, 2001.
- ANDRADE, Alexandre Carvalho de. **As novas centralidades e suas interferências nas dinâmicas socioespaciais da área central da cidade de Pouso Alegre (MG)**. In. Anais do I Simpósio Mineiro de Geografia das Diversidades a Articulação Geográfica, Universidade Federal de Alfenas – MG, 2014.
- ARANTES NETO, Antonio Augusto. **Paisagens paulistanas: transformações do espaço público**. Campinas, SP: Editora da Unicamp; São Paulo: Imprensa Oficial, 2000.
- ARANTES, Otília Beatriz Fiori. Cultura e transformação urbana. In. PALLAMIN, Vera M. (Org.). **Cidade e cultura: esfera pública e transformação urbana**. São Paulo: Estação Liberdade, 2002, p. 59 a 70.
- ASCHER, François. Metropolização e transformação dos centros das cidades. In: **Os centros das metrópoles – reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI**, São Paulo: Editora Terceiro Nome/Viva o Centro/Imprensa Oficial, 2001, p. 59-68.
- BALBIM, Renato; CAMPAGNER, Larissa. **Desenvolvimento urbano, o uso de instrumentos adaptados. O caso das operações urbanas em São Paulo**. In. Anais do I Circuito de Debates Acadêmicos. Brasília, 2011.
- BARRETO, Rogério. **O centro e a centralidade urbana – aproximações teóricas a um espaço em mutação**. In. Cadernos Curso de Doutorado em Geografia. Universidade do Porto, 2010, p. 23-41. Disponível em: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/8280.pdf>. Acessado em novembro de 2017
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é Sólido Desmancha no Ar: a Aventura da Modernidade**. Tradução: Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioratti. 1. reimpressão. São Paulo: Editora Schwarcz, 1986.
- BONDUKI, Nabil. **Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos**. Brasília, DF: Iphan / Programa Monumenta, 2010.
- BORJA, Jordi. Grandes projetos metropolitanos: mobilidade e centralidade. In. ALMEIDA, Marco Antonio Ramos de. (aprest). **O centro da metrópole: reflexões e propostas para a cidade**

democrática do século XXI. São Paulo: Editora Terceiro Nome: Viva o Centro: Imprensa Oficial do Estado, 2001.

BRAGA, Paula Marques. **Intervenções urbanas e preservação do patrimônio cultural – Paisagens particulares e banalização da paisagem.** In. Anais do XVII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. São Paulo, 2017.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937.** Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. 1937. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Decreto_no_25_de_30_de_novembro_de_1937.pdf. Acessado em: janeiro de 2019.

BRASIL. **Estatuto da Cidade.** 3. ed. – Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2008.

CABRAL, Bruna E.; MOREIRA, Joyce de F.; SABINO, Virgínia P. M.; LUZ, Janes S. da. **O processo de descentralização da atividade comercial em Anápolis (GO): Um estudo sobre a Avenida Brasil Norte e Sul, 2012.** In. Anais do II Simpósio Nacional Espaço, Economia e Políticas Públicas “Cidade e Questão Ambiental: velhos desafios, novos paradigmas”, Anápolis, 2012, p. 198-207.

CAIXETA, Eline Maria Moura Pereira; FROTA, José Artur D’Aló. **Arquitetura da paisagem/paisagens de arquitetura: O caso recente de Barcelona.** In. Revista USJT – Arq. Urb., n. 4. 2010, p. 31-54.

CAMPOS, Edilberto Sebastião Dias. **Estudo sobre a legislação do patrimônio histórico e cultural do município de Anápolis – Goiás.** In. Caderno de Pesquisas – Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”, Ano 1, n. 1. Anápolis, 2009, p. 43-48.

CAON, Marcelo. **Memória e cidade: o processo de preservação do patrimônio histórico edificado em Caxias do Sul 1974-1994.** Dissertação [Mestrado]. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de pós-graduação em História, Pontifícia Universidade Católica, Porto Alegre, 2010.

CARDOSO, Ricardo José Brügger. **Centros Históricos e seus desafios contemporâneos.** In. Anais do III Encontro Baiano de Estudos em Cultura. Cachoeira, 2012.

CARDOSO, Ruth. Identidades e convivência: o centro como ponto de encontro. In. ALMEIDA, Marco Antonio Ramos de. (aprest). **O centro da metrópole: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI.** São Paulo: Editora Terceiro Nome: Viva o Centro: Imprensa Oficial do Estado, 2001, p. 37-43.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A prática espacial urbana como segregação e o “direito à cidade” como horizonte utópico. In. VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silva Maria (orgs.). **A cidade contemporânea: segregação espacial.** São Paulo: Contexto, 2013, p. 95-110.

CARSALADE, Flavio de Lemos. **A pedra e o tempo: arquitetura como patrimônio cultural = Stone and Time: Architecture as Cultural Heritage.** Tradução para o inglês Marcel de Lima Santos. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014.

CARTA DE ATENAS. Atenas, 1931. In. IPHAN. **Cartas Patrimoniais.** Brasília: IPHAN, 1995, p. 13-21.

CARTA DE VENEZA. Carta Internacional sobre a Conservação e Restauração de Monumentos e Sítios. II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos. Veneza, 1964. In. IPHAN. **Cartas Patrimoniais.** Brasília: IPHAN, 1995, p. 107-123.

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

CELESTINO, Livia Fraga. **Planejamento urbano em “cidades históricas”**: um desafio necessário. In. III Simpósio Cidades Médias e Pequenas da Bahia, Feira de Santana (BA), 2012.

CHIAROTI, Tiziano Mamede. Preservação do patrimônio histórico e cultural de Anápolis: dos Tombamentos à Lei nº. 2.936/2002. In. **Caderno de Pesquisas**. Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho, Ano 1, n. 1, 2013, p. 30-38.

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

CHOU, José Walter Teles. ANDRADE, José Roberto de Lima. **Intervenção urbana e patrimônio cultural**. In. Seminário Internacional Museografia e Arquitetura de Museus. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro/ Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2005.

CMTT – Companhia Municipal de Trânsito e Transporte. **Projeto de reestruturação da Praça Americano do Brasil**. Anápolis, 2015.

COELHO, Gustavo Neiva. Arquitetura da Ferrovia em Goiás. In. COELHO, Gustavo Neiva (Org.). **Ferrovia: 150 anos de arquitetura e história**. Goiânia, Trilhas Urbanas, 2004, v.1, p. 127-143.

COELHO, Gustavo Neiva; VALVA, Milena d’Ayala. **Patrimônio cultural edificado**. Goiânia: Editora da UCG, 2 ed., 2005.

COELHO, Letícia Castilhos. **Áreas Especiais de Interesse Cultural: instrumento do Plano Diretor para a preservação do patrimônio cultural de Porto Alegre**. In. Grupo de Pesquisa Identidade e Território, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2007. Disponível em: <https://www.ufrgs.br/gpit/wp-content/uploads/2011/03/castilhos-leticia-c3a1reas-especiais-de-interesse-cultural.pdf>. Acessado em: fevereiro de 2009.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática, Série Princípios, 3º Ed, 1989.

_____. Construindo o conceito de Cidade Média. In. **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p.23-34.

COSTA, Fábio Moura. A elaboração de Planos Diretores Municipais como política pública de desenvolvimento: quatro experiências recentes em municípios baianos. In. LOPES, Diva M. F.; HENRIQUE Wendel. (orgs). **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso**. Salvados: SEI, Série Estudos e pesquisas, 2010, p. 145-162.

CRUZ, Ana Paula Leal Pinheiro. **Intervenções urbanas pontuais propostas para a regeneração urbana da Cidade Alta – Juiz de Fora, MG**. In. II Congresso de Arquitetura, Turismo e Sustentabilidade. Cataguases, 2014.

CUNHA, Wânia Chagas Faria. **Dinâmica regional e estruturação do espaço intraurbano: um estudo sobre as influências do DAIA na economia anapolina a partir de 1990**. Dissertação [Mestrado]. Instituto de Estudos Socioambientais, Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2009.

DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ. Congresso do Patrimônio Arquitetônico Europeu. Amsterdã, 1975. In. IPHAN. **Cartas Patrimoniais**. Brasília: IPHAN, 1995, p. 229-242.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.

DETROZ, Catherine de Abreu. **Rugosidades e refuncionalização do espaço urbano: o caso do SESC Fábrica Pompéia (São Paulo, SP)**. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia), Universidade de São Paulo. São Paulo, 2015.

DIAS, Simone Silva Dias. **O papel de Anápolis–GO no contexto do eixo Goiânia-Anápolis-Brasília**. Dissertação [Mestrado]. Instituto de Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação de Geografia, Universidade de Brasília. Brasília, 2011.

FARSETTE, Paulo Henrique. **Projeto Básico: Conservação e Restauração da Estação Ferroviária, Anápolis/GO ETPA 1 – Serviços Emergenciais**. Anápolis, 2013.

FIGUEIREDO, Lauro César. **Perspectivas de análise geográfica do patrimônio cultural: algumas reflexões**. In. Revista Geografia Ensino & Pesquisa, v. 7, n. 1, 2013, p. 55-70.

FORTUNA, Carlos. **Os centros das nossas cidades: entre a revitalização e a decadência**. In. Oficina do CES, n° 62, Coimbra, 1995.

GADENS, Letícia Nerone. **O processo de degradação física das áreas centrais e sua relação com a dinâmica urbana: um estudo de caso de Curitiba, Paraná**. Dissertação [Mestrado]. Programa de Pós-graduação em Gestão Urbana, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2010.

_____. **O processo de degradação física das áreas urbanas centrais e sua relação com a dinâmica urbana: Estudo de caso em Curitiba, Paraná**. In. VII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Montevideo, 2015.

GALLO, Douglas; SANTOS, Fábio. **ACUPUNTURA URBANA: reflexões sobre grandes intervenções urbanas**. In. 4º Congresso Internacional da Habitação no espaço Lusófono. Porto, 2017.

GANILHO, Eduardo J. Simões. A Cidade e o seu Centro Histórico: a necessidade de uma visão integrada. In. FARIA, Carlos Vieira de; *et al.* **Os Centros Históricos no Novo Paradigma Urbano**. Universidade Lusófona de Humanidade e Tecnologias. 2014, p. 36-37.

GARCIA, Virgílio Tomas. **Dinâmicas Urbanas Recentes: o setor terciário, descentralização e formação de novos pontos de comércio em Anápolis (GO)**. Dissertação [Mestrado] Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade de Brasília. Brasília, 2012.

GUIMARÃES, Pollyana Martins Santana. **Os condomínios horizontais fechados em Anápolis-Go: a produção do espaço intraurbano (2000-2016)**. Dissertação [Mestrado]. Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais e Humanidades: Territórios e Expressões Culturais no Cerrado, Universidade Estadual de Goiás. Anápolis, 2017

HALBWACHS, Maurice. **A Memória coletiva**. Tradução de Laurent Léon Schaffter. São Paulo, Edições Vértice: Editora Revista dos Tribunais, 1990.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes – selo Martins, 2014.

HENRIQUE, Wendel. Diferenças e repetições na produção do espaço urbano de cidades pequenas e médias. In. LOPES, Diva M. F.; HENRIQUE Wendel. (orgs). **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso**. Salvados: SEI, Série Estudos e pesquisas, 2010, p. 45-58.

HIERNAUX, Daniel. Os imaginários e os lugares na reconquista do centro histórico da Cidade do México. In. RIVIÈRE D'ARC, HÉLÈNE; MEMOLI, MAURIZIO (ORGS) **Intervenções urbanas na América Latina: viver no centro das cidades**. Editora Senac, São Paulo, 201, p. 55 – 68.

HILÁRIO, Luciana de Medeiros. **A verticalização no bairro Jundiá em Anápolis/GO**. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Geografia), Universidade Estadual de Goiás, Anápolis, 2004.

IPHAN. **Ofício nº 023/16: Acompanhamento da obra de Restauração da Estação Ferroviária de Anápolis**. Goiânia, 2016.

KÜHL, Beatriz Mugayar. O papel do patrimônio arquitetônico no projeto da cidade contemporânea. In. Retto Júnior, Adalberto da Silva; KÜHL, Beatriz Mugayar. **Primeira Aula: O papel do Patrimônio Arquitetônico no Projeto da Cidade Contemporânea**. 1. ed. Tupã: ANAP, v. 1, 2019, p. 35-73.

LANG, Caroline Bronzato; BÖCK, Dienifer Silveira; COSTELLA, Francieli Ferrari; OLIVEIRA, TarcisioDorn de. **Preservação do patrimônio histórico e cultural através do planejamento urbano: a gestão no município de Cruz Alta/Rs.** In. Revista Interdisciplinar de Ensino, Pesquisa e Extensão, v. 2, n. 1, 2014.

LEITE, Jairo Alves Leite. **Centro Cultural e Histórico de Anápolis.** Anápolis, 2006

LERNER, Jaime. Equilíbrio no poder local: construindo hoje a cidade de amanhã. In. ALMEIDA, Marco Antonio Ramos de. (aprest). **O centro das metrópoles: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI.** São Paulo: Editora Terceiro Nome: Viva o Centro: Imprensa Oficial do Estado, 2001, p. 45-55.

_____. **Acupuntura urbana.** 5º ed. Rio de Janeiro: Record, 2011.

LORETO, Marta Kummer. **Intervenções urbanas no Bairro de Recife: da cidade mercantil à cidade mercantilizada.** Trabalho de Conclusão de Curso, Especialização em Política e Planejamento Urbano, Universidade Federal do Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, 2014.

LUCCA, Gustavo Rogério de; PIMENTA, Margareth de Castro Afeche. **O processo de renovação das áreas centrais na cidade contemporânea: o caso do conjunto arquitetônico e paisagístico da Praça do Congresso, em Criciúma (SC).** In. Revista Brasileira de Gestão Urbana (*Brazilian Journal of Urban Management*), 2015, p. 268-280.

LUZ, Janes Socorro da. **O eixo Goiânia-Anápolis-Brasília e as novas dinâmicas territoriais.** In. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina, Universidade de São Paulo, 2005.

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

LUZ, Janes Socorro da; e BORGES, Shayene Fernandes. **As cidades médias no contexto goiano.** Anais do II Simpósio Nacional Espaço, Economia e Políticas Públicas “Cidade e Questão Ambiental: velhos desafios, novos paradigmas”, Anápolis, 2012.

MAIA, Doralice Sátyro. Cidades médias e pequenas do Nordeste: conferência de abertura. In. LOPES, Diva M. F.; HENRIQUE Wendel. (orgs). **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso.** Salvados: SEI, Série Estudos e pesquisas, 2010, p. 15-41.

MARICATO, Ermínia. Comentários. In. **Os centros das metrópoles: Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI.** São Paulo: Editora Terceiro Nome: Viva o Centro: Imprensa Oficial do Estado, 2001.

_____. **Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras.** In. Revista São em perspectiva, v. 14, n. 4, p. 21-33, 2000.

MENDONÇA, Fernanda A. F.; OLIVEIRA, Adriana Mara Vaz de. **Paisagem e patrimônio: a estação ferroviária de Anápolis.** In. 3º Colóquio Ibero-Americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto. Belo Horizonte, 2014.

MIGOTO, Milena. **Projeto de Restauração da Estação Ferroviária de Anápolis.** Anápolis, 2016.

MOURA, Cássia dos Reis Ferreira da Silva. **Relatório sobre as análises estratigráficas de revestimento da Estação Ferroviária de Anápolis.** Cidade de Goiás, 2016

NIETZSCHE, F. **Segunda consideração Intempestiva: Sobre a utilidade e os inconvenientes da História para a vida.** In: Escritos sobre a história. Rio de Janeiro: Ed. Puc-Rio; São Paulo: Loyola, 2005.

NIGRO, Cíntia. Revitalização urbana em áreas centrais: discussões sobre o caso da cidade de São Paulo. In. **Revista GEOUSP**, nº 6. São Paulo, 1999, p. 49-60.

NORA, Pierre; Tradução: AUN KHOURY, Yara. **Entre memória e história: a problemática dos lugares**. Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História, [S.l.], v. 10, out. 1993.

OLIVEIRA JUNIOR, Gilberto. **Centro e novas expressões de centralidade em cidades médias: as respostas do centro tradicional na redefinição do velho**. In. Anais do III Colóquio [Inter]Nacional CINCCI Sobre o comércio e cidade: uma relação de origem. São Paulo, 2010.

OLIVEIRA, Carolina F. de. **Sustentabilidade nas cidades: preservação dos Centros Históricos**. In. Arquitextos, Ano 11, n. 125.06, São Paulo, 2010.

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

PAES-LUCHIARI, Maria Tereza D. **Centros históricos – Mercantilização e territorialidades do patrimônio cultural urbano**. In. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina, São Paulo, 2005.

PATEIS, Carlos da Silva. **Reestruturação urbana e transformações na área central em cidades médias: o caso de São José do Rio Preto – SP**. Dissertação [Mestrado] Universidade Estadual Paulista, Rio Claro (SP), 2007.

PAULA, Éder Mendes de; SOARES, Murillo Oliveira. **As políticas públicas de preservação e tombamentos dos espaços: breve genealogia da legislação patrimonial de Anápolis**. In. Científic@ - Multidisciplinary Journal. N. 4, v. 2. 2017.

PENAFRIA, Manuela. **Análise de Filmes - conceitos e metodologia(s)**. In. Anais do VI Congresso SOPCOM, 2009.

PEREIRA, Francisco I. F; HOLANDA, Virgínia C. C. de. **Novas centralidades em cidades médias: um estudo de Sobral no Nordeste brasileiro**. In. Rev. CaderNAU - Cadernos do Núcleo de Análises Urbanas. Rio Grande, 2013.

PEREIRA, Maria de Lourdes D.; MACHADO, Luciana Altavilla V. P. **As políticas públicas para a preservação do patrimônio**. In. Revista Fórum Patrimônio: ambiente construído e patrimônio sustentável, v. 2, n. 1, jan./abr. Belo Horizonte, 2008.

PEREIRA, Zuzy dos Reis; LUZ, Janes Socorro da. **Uma análise preliminar sobre a temática das cidades médias e as novas centralidades: a formação de subcentros e eixos comerciais em Anápolis (GO)**. In. VI Jornada de Iniciação Científica e V Seminário de Pesquisa dos Professores da UnUCSEH, 2010.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Cidade, espaço e tempo: reflexões sobre o patrimônio urbano no Brasil. In. D'ARC, Hélène Rivière; MEMOLI, Maurizio. (orgs.) **Intervenções urbanas na América Latina**. São Paulo: Editora Senac, 2012, p. 23-37.

PINHEIRO, Rafaelle Camilla dos Santos; SANTOS, Cristiane Alcântara de Jesus. **Revitalização urbana e turismo: o caso do Centro Histórico de Aracaju (Sergipe, Brasil)**. In. Revista Turismo & Sociedade, Curitiba, v. 5, n. 1, p. 275-294, abril de 2012.

PINTO, José Vandério Cirqueira; CORREA, Elaine Alves Lobo. **Descentralização e segregação sócio-espacial em Anápolis/Go – O caso do bairro Jundiá**. In. II Simpósio Internacional sobre Cidades Médias. Universidade Federal de Uberlândia, 2006.

PIRES, Helena da Graça Barros. Centros Históricos para quê?. In. FARIA, Carlos Vieira de; *et al.* **Os Centros Históricos no Novo Paradigma Urbano**. Universidade Lusófona de Humanidade e Tecnologias. 2014, p. 40-41.

POLONIAL, Juscelino. **Ensaio Sobre a História de Anápolis**. Anápolis, GO: AEE, 2000.

POSSAMAI, Zita Rosane. **Cidade fotografada: memória e esquecimento nos álbuns fotográficos de Porto Alegre - décadas 1920 e 1930**. Tese [Doutorado]. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. 2005.

PREFEITURA DE ANÁPOLIS. **Memorial Plano Diretor Participativo de Anápolis 2016: Relatório - Propostas das Diretrizes e estratégias de ação**. Anápolis, 2016a.

PREFEITURA DE ANÁPOLIS. **Memorial Plano Diretor Participativo de Anápolis 2016: Projeto de Lei – Plano Diretor Participativo Anápolis 2016**. Anápolis, 2016b.

PREFEITURA DE ANÁPOLIS. **Plano de Mobilidade é prioridade para Anápolis, destaca João Gomes em Brasília**. Anápolis, 2015. Disponível em: <http://www.anapolis.go.gov.br/portal/multimedia/noticias/ver/plano-de-mobilidade-ac-prioridade-para-anaipolis-destaca-joapo-gomes-em-brasaslia>. Acessado em: novembro de 2018.

PROANA. **Anexo Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente: Memorial descritivo - Caderno de especificações de materiais e serviços**. Anápolis, 2018

RESENDE, Keila (Coord.). **Anápolis 1907-2007: Cem anos de história**. Anápolis: Editora Gráfica Terra Azul Ltda, 2007.

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

RIBEIRO, Gabriel Boraschi. **Produção do espaço urbano e consumo. Os circuitos da economia em cidades médias: Presidente Prudente (SP)**. In. Anais do XVII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, São Paulo, 2017.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Q. **Classes sociais e políticas urbanas no Brasil**. In. D'ARC, Hélène Rivière; MEMOLI, Maurizio. (orgs.) **Intervenções urbanas na América Latina**. São Paulo: Editora Senac, 2012, p. 95-125.

RISCADO, Júlia Erminia. **Patrimônio e cidade: uma análise sobre os centros históricos brasileiros em tempos de reestruturação urbana**. In. Revista Métis: história & cultura, v. 17, n. 33, jan./jun. 2018, p. 293-306.

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças**. 1º ed. São Paulo: Boitempo, 2015.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. **Preservação e restauro urbano: intervenções em sítios históricos industriais**. São Paulo: Fap-Unifesp: Edusp, 2013.

SABINO, Virginia Poli Moura; LUZ, Janes Socorro da. **O espaço urbano e a centralidade da cidade de Anápolis: o centro tradicional de Anápolis (GO) como local de convergência de antigas e novas relações**. In. Anais do VII Seminário de Pesquisa de Professores e VIII Jornada de Iniciação Científica da UNUCSEH, Anápolis, 2012.

SÁNCHEZ, Fernanda. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. 2º ed. Chapecó, SC: Argos, 2010.

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. **Preservar não é tomar, renovar não é pôr tudo abaixo**. In. Revista Projeto: Ensaio & Pesquisa, n. 86. São Paulo, 1986, p. 59-63.

SANTOS, Janio. **Reestruturação urbana x Reestruturação da cidade: o caso de Salvador**. In. X Colóquio Internacional de Geocrítica. Barcelona, 2008.

SERPA, Angelo. **Segregação, território e espaço público na cidade contemporânea**. In. VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silva Maria (orgs.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013, p. 169-188.

SILVA, Arlete Mendes da. **Anápolis e sua Geografia: as múltiplas “centralidades” do município.** In. Caderno de Pesquisas – Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”, Ano 1, n. 1. Anápolis, 2009, p. 31-37.

SILVA, José Fábio. **O progresso como categoria de entendimento histórico: um estudo de caso sobre a modernização da cidade de Anápolis-GO (1930-1957)** Dissertação [Mestrado]. Faculdade de História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Goiás. 2014.

SILVA, Júlia Bueno de Moraes. **O interior e sua importância no Projeto Centralizador do Brasil: Anápolis anos 20-30.** Dissertação [Mestrado]. Instituto de Ciências Humanas e Letras, Departamento de História, Pós-Graduação em História das Sociedades Agrárias. Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 1997.

SILVA, Kátia Cilene Camargo. **Educação patrimonial: um convite à leitura do patrimônio cultural do município de Anápolis-go.** Dissertação [Mestrado]. Universidade Católica de Goiás, Instituto Goiano de Pré-História e Antropologia, Goiânia 2007.

SILVA, Margarida do Amaral. **Patrimonialização cultural em Anápolis: Identidade e memória sob telhas e sobre trilhos.** In. Revista Anápolis Digital, vol. 01, n. 01, 2010.

SILVA, Rebeca Fernanda da. **O marketing urbano e as cidades patrimoniais: os (ab)usos dos títulos honoríficos na gestão do sítio histórico de Olinda – PE.** In. Revista Rural & Urbano, Recife. v. 02, n. 02, 2017, p. 86-99.

SILVEIRA, Marcelo da Rocha. Paradigmas e contrastes: o patrimônio e a informalidade. In. FARIA, Carlos Vieira de, *et al.* **Os Centros Históricos no Novo Paradigma Urbano.** Universidade Lusófona de Humanidade e Tecnologias. 2014, p. 25-26.

SOLÁ-MORALES, Manuel de. Ações estratégicas de reforço do centro. In. ALMEIDA, Marco Antonio Ramos de. (aprest). **O centro das metrópoles: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI.** São Paulo: Editora Terceiro Nome: Viva o Centro: Imprensa Oficial do Estado, 2001, p. 109-119.

SOUZA, Bruno Augusto de; LUZ, Janes Socorro da. **As novas centralidades e eixos comerciais em Anápolis (GO).** In. Anais do II Simpósio Nacional Espaço, Economia e Políticas Públicas “Cidade e Questão Ambiental: velhos desafios, novos paradigmas”, Anápolis, 2012.

SOUZA, Marcus Vinicius Mariano de. **Cidades médias e novas centralidades: análise dos subcentros e eixos comerciais em Uberlândia (MG).** Dissertação [Mestrado], Instituto de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2009.

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Estruturação urbana e Centralidade.** In: Anais do III Encontro de geógrafos da América Latina. México-Toluca, 1991.

_____. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, M.E.B. (org). **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas.** Presidente Prudente: GASPERR/FCT/UNESP, 2001, p. 609-643.

_____. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias: espaços em transição.** 1 ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 23-33.

_____. **A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana.** In. Revista Território, ano III, n. 4, jan/jun, p. 27-37, 1998.

STEINBERGER, Marília; BRUNA, Gilda Collet. Cidades médias: elos do urbano-regional e do público-privado. In. ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (orgs). **Cidades Médias Brasileiras.** Rio de Janeiro: IPEA, 2001, p. 35-77.

TICLE, Maria Letícia Silva; PEREIRA, Ana Beatriz Mascarenhas. **Planejamento urbano e preservação do patrimônio cultural: um olhar para o Conjunto Urbano Santa Tereza, Belo Horizonte.** In. Revista Confluências Culturais, v. 5, n. 1, 2016.

TOURINHO, Helena Lúcia Zagury; LIMA, Davina Bernadete Oliveira. **Planos urbanos e centro histórico de Belém.** In. Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, v. 22, n. 30, p. 45-63, 2015.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE GOIÁS. Comarca de Anápolis. **Ação civil pública com pedido de Tutela Antecipada, n. 200902883814.** 2008.

ULTRAMARI, Clovis; REZENDE, Denis Alcides. **Grandes projetos urbanos: conceitos e referenciais.** In. Ambiente Construído, Porto Alegre, v. 7, n. 2, abr./jun. 2007, p. 7-14.

VALVA, Milena d' Ayala. **Da renovatio urbis à cidade porosa: um laboratório para a cidade contemporânea.** Tese [Doutorado]. Universidade de São Paulo, Projeto, Espaço e Cultura. São Paulo, 2011.

VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa H. de. **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados.** 3 ed. Barueri, SP. Manole, 2015.

VARGAS, Lucas Gabriel Corrêa. **Representações sociais do progresso. Uma perspectiva a partir da chegada da estrada de ferro em Anápolis, GO.** Dissertação [Mestrado]. Faculdade de Artes Visuais, Programa de Pós-Graduação Projeto e Cidade, Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2015.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Contribuição para o debate sobre processos e formas socioespaciais as cidades. In. VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silva Maria (orgs.). **A cidade contemporânea: segregação espacial.** São Paulo: Contexto, 2013, p. 17-37.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silva Maria (orgs.). **A cidade contemporânea: segregação espacial.** São Paulo: Contexto, 2013.

VILLAÇA, Flávio. **Reflexão sobre as cidades brasileiras.** São Paulo: Studio Nobel, 2012.

_____. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Stúdio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001

ZEIN, Ruth Verde; DI MARCO, Anita Regina. **Paradoxos do valor artístico e a definição de critérios de preservação na arquitetura, inclusive moderna.** In. Revista Arquitectos/Vitruvius, ano 09, n. 098.00, 2008. Disponível em: <http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/09.098/123>. Acessado em: novembro, 2017.

ZONNO, Fabiola do Valle. Intervenções artísticas e arquitetônicas em lugares de memória: Valor artístico e modos de interpretação do lugar. RIBEIRO, Rosina T. M. R.; NÓBREGA, Cláudia C. L. (Orgs.) **Projeto e Patrimônio: reflexões e aplicações.** Rio de Janeiro: Rio Book's, 1ª Edição, 2016, p. 35-64.

Periódicos

Correio do Planalto, Anápolis, 1975.

Estado de Goiás, Anápolis, 2007.

Folha 670, Anápolis, 2013.

Folha do Estado, Anápolis, 2001.

Jornal Contexto, Anápolis, 2007.

Jornal Contexto, Anápolis, 2008

Jornal Contexto, Anápolis, 2009

Jornal Contexto, Anápolis, 2010
Jornal Contexto, Anápolis, 2011
Jornal Contexto, Anápolis, 2013
Jornal Contexto, Anápolis, 2014
Jornal Contexto, Anápolis, 2015
Jornal Contexto, Anápolis, 2016
Jornal do Estado, Anápolis, 2006.
Jornal Tribuna de Anápolis, Anápolis, 2006.
O Anápolis, Anápolis, 1935.
O Anápolis, Anápolis, 1950.
O Anápolis, Anápolis, 2007
O Anápolis, Anápolis, 2008.
O Anápolis, Anápolis, 2009.
O Bairrista, Anápolis, 2009.
O Popular, Goiânia, 2007.

Referências Audiovisuais

ANÁPOLIS 110 anos. (Anápolis, 2017): Direção: Skyline Imagens e Produções.

ANÁPOLIS sessentão 1907-1967 (Anápolis, 1967). Direção: José Petrilho, locução de Alberto Curi.