

UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE MUSEOLOGIA – BACHARELADO

Anaïs Grosset

**NOS TRILHOS DA HISTÓRIA: O PROCESSO DE
PATRIMONIALIZAÇÃO/MUSEALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA JOSÉ
FERNANDES VALENTE**

Goiânia
2017

ANAÏS GROSSET

**NOS TRILHOS DA HISTÓRIA: O PROCESSO DE
PATRIMONIALIZAÇÃO/MUSEALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIARIA JOSÉ
FERNANDES VALENTE**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade de Ciências Sociais da Universidade Federal de Goiás como requisito para obtenção do título de Graduação em Museologia.

Orientadora: Profa. Ivanilda A. A. Junqueira
Área de Concentração: Museologia

Goiânia

2017

ANAÏS GROSSET

**NOS TRILHOS DA HISTÓRIA: O PROCESSO DE
PATRIMONIALIZAÇÃO/MUSEALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA JOSÉ
FERNANDES VALENTE**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade de Ciências Sociais da Universidade Federal de Goiás, para obtenção do título de Graduada em Museologia, aprovado em _____ de _____ de _____, pela Banca Examinadora constituída pelos seguintes professores:

Prof^a. Dr^a. Ivanilda Aparecida Junqueira
Orientadora

Prof. Dr. Jean Tiago Baptista

Prof. Dr. Rildo Bento

Aos meus pais, os amores da minha vida.

La Cigale, ayant chanté tout l'été, Se trouva fort dépourvue Quand la bise fut venue : Pas un seul petit morceau. De mouche ou de vermisseau. Elle alla crier famine, chez la Fourmi sa voisine, la priant de lui prêter Quelque grain pour subsister jusqu'à la saison nouvelle. « Je vous paierai, lui dit-elle, Avant l'août, foi d'animal, Intérêt et principal. » La Fourmi n'est pas prêteuse : C'est là son moindre défaut. Que faisiez-vous au temps chaud ? Dit-elle à cette emprunteuse. – Nuit et jour à tout venant Je chantais, ne vous déplaît. – Vous chantiez ? j'en suis fort aise. Eh bien! dansez maintenant.

Jean de la Fontaine

AGRADECIMENTOS

Queria agradecer primeiramente a minha orientadora Ivanilda Junqueira, que tanto teve paciência e dedicação por mim.

Agradeço aos meus pais, e a toda minha família que, com muito carinho, dedicação e apoio, não mediram esforços para que eu chegasse até esta etapa de minha vida.

Agradeço a minha Avó Dona Maria (in memoriam) que tanto acreditava no meu melhor.

Agradeço aos meus amigos, que tanto me incentivaram e me ajudaram.

Agradeço ao meu amigo Tiziano Mamede, por ser fonte de inspiração e por contribuir com informações na elaboração desta monografia.

SUMÁRIO

Resumo	07
Resumé	08
Introdução: Trilhando caminhos... Narrando história	11
Capítulo 1: Esquecimento...de tempos vividos	17
1.1 Processo de Tombamento.....	22
1.2 Processo de Restauro.....	24
Capítulo 2: Reviver momentos...Rememorar os trilhos	28
2.1 Elaboração do conceito gerador e fundamentação dos conteúdos da exposição	34
2.2 Definição de espaço.....	34
2.3 Equipe.....	34
2.4 Público-alvo.....	34
2.5 Levantamentos e seleção de acervo.....	35
2.6 Projetos gráficos: cartaz e convite.....	53
2.7 Divulgação da exposição.....	53
2.8 Ação Educativa.....	53
2.9 <i>Design</i> preliminar da exposição.....	53
Considerações finais	54
Referências	56
Anexos	58

SUMÁRIO DE IMAGENS

Figura 1: Processo de restauração da Estação.....	24
Figura 2: Identidade Gráfica: Planta da situação atual da Estação Ferroviária.....	25
Figura 3: Trabalhadores Ferroviários na Construção da Estação Ferroviária de Anápolis...	31
Figura 4: Inauguração Estação Ferroviária.....	32
Figura 5: Fachada durante abandono da Estação Ferroviária de Anápolis.....	32

RESUMO

Este estudo propõe uma reflexão sobre o processo de patrimonialização/musealização da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, localizada em Anápolis, Goiás. Pretende-se investigar qual o significado da Estação como patrimônio para a sociedade anapolina e, por meio da análise do seu acervo, compreender a sua importância na construção da história da cidade. Posteriormente, pretende-se reunir, preservar e expor a documentação, memória e acervo sobre a estação ferroviária, os trabalhadores ferroviários e os trabalhadores atuais, cujo ponto de culminância será uma exposição que registre a sua luta pela revitalização do espaço.

Palavras-Chave: Patrimônio. Paisagens Culturais. Memória. História.

RESUMÉ

Cette étude propose une réflexion sur le processus de patrimonialisation / muséalisation de la gare de José Fernandes Valente, située à Anápolis, Goiás, dans le but d'étudier l'importance de la gare en tant que patrimoine de la société anapolina et, à travers l'analyse de ses collections, comprendre son importance dans la construction de l'histoire de la ville. Par la suite, il a l'intention de rassembler, préserver et exposer la documentation, la mémoire et la collection sur la gare, les cheminots et les travailleurs actuels, dont le point culminant sera une exposition qui enregistre son combat pour la revitalisation de l'espace.

Mots-clé: Patrimoine. Paysages culturels. Mémoire. Histoire

Quando alguma coisa escapa da nossa consciência, essa coisa não deixou de existir, do mesmo modo que um automóvel que desaparece na esquina não se desfez no ar. Apenas o perdemos de vista. Assim como podemos, mais tarde, ver novamente o carro, também reencontramos pensamentos temporariamente perdidos.

Carl Jung, 2008



**INTRODUÇÃO: TRILHANDO CAMINHOS...
NARRANDO HISTÓRIAS.**

INTRODUÇÃO: TRILHANDO CAMINHOS... NARRANDO HISTÓRIAS.

Qual a importância da rede ferroviária brasileira para o desenvolvimento do país? O que justifica a sua decadência? Como se encontram as Estações Ferroviárias brasileiras na atualidade? Quais histórias elas nos contam? Onde estão os trabalhadores ferroviários e como têm vivenciado tantas transformações ocorridas neste setor?

Considerando os questionamentos acima, a proposta desta monografia consiste na problematização do processo de patrimonialização/musealização da Estação Ferroviária José Fernandes Valente, localizada no município de Anápolis/GO. Meu objetivo é compreender sua importância para a economia do Município e do Estado, além de refletir sobre os conceitos de identidade e memória, uma vez que entendo os monumentos e símbolos como “lugares de memória” capazes de estabelecer elos entre a memória e a identidade de um determinado grupo. Neste sentido, enfatizarei a história que nos é contada pela memória dos funcionários e ex-funcionários da Estação, a qual será utilizada como tema gerador para a curadoria da exposição intitulada “Estação Ferroviária José Fernandes Valente: memórias e narrativas de um tempo vivido”. Esta exposição se justifica pelo fato de que, por meio da exposição do acervo documental referente à Estação, se torna possível a comunicação de sua trajetória como uma forma de perpetuar sua história. A comunicação ocorre quando narrativas diversas são capazes de promover o diálogo com a comunidade mantendo vivo e pulsante o patrimônio cultural sob sua guarda.

Para subsidiar minha proposta, recorro a Desvallées e Mairesse quando tratam do conceito de mediação destacando que tal conceito não diz respeito apenas à intercessão “entre dois”, mas também reduz o espaço entre os sujeitos, aproximando-os e criando uma relação de aproximação em que possam se reconhecer e perceber:

o mundo e sua própria identidade [...] que permite que se atinja uma subjetividade tal que promova autoconhecimento e compreensão da própria aventura humana que cada um vive. Tal abordagem faz do museu detentor de testemunhos e signos da humanidade, um dos lugares por excelência dessa mediação inevitável que, ao oferecer um contato com o mundo das obras da cultura, conduz cada um pelo caminho de uma maior compreensão de si e da realidade por inteiro (DESVALLÉSS & MAIRESSE, 2013, p. 54).

Entendo que os patrimônios se encontram em constante elaboração. Do mesmo modo, penso que as identidades também o estão, pois os sujeitos sociais não devem ser considerados como “tábula rasa”, mas se encontram em constante construção e aptos a adquirirem novos aprendizados sempre que possível. A preservação de um bem cultural não o engessa, mas é capaz de lhe atribuir novos valores, nova identidade; por meio de narrativas diversas, o que possibilita que a dinâmica da comunicação do patrimônio preservado, seja o seu próprio meio de salvaguarda. Concordo com Santos quando afirma que o ato de preservar se apresenta como um instrumento de cidadania, e, por isso, consiste em um ato político. Por se tratar de um ato transformador, permite “a apropriação plena do bem pelo sujeito, na expolarção de todo o seu potencial, na integração entre bem e sujeito, num processo de continuidade” (SANTOS, 1993, pp. 60-61). Quando cada cidadão se identifica como responsável pela narrativa de sua história, ele não perde de vista suas raízes, mas a utiliza como referencial para compreender seu presente e construir seu Futuro.

Sendo assim, um resultado que espero alcançar é que os cidadãos anapolinos se apropriem do espaço da Estação, ocupando-o conforme seus interesses e que se sintam responsáveis pela sua salvaguarda e pela sua permanência na memória daqueles que dela usufruem. Destacarei seu valor patrimonial para cidade de Anápolis e região, buscando os significados e representações na memória da população local, e, mais especificamente, para a possível memória dos funcionários ferroviários.

De acordo com Polonial (2011), a chegada dos trilhos em Anápolis trouxe uma dinamização da economia com aumento de atividades comerciais, além de transformar a cidade no maior centro de troca de mercadorias de Goiás. A chegada dos imigrantes na região tornou a cidade no maior centro comercial do estado, tornando-a conhecida popularmente como a “Manchester Goiana”¹. A análise do patrimônio e da instituição museológica que aqui se inicia tem como objetivo, despertar recordações, valorizar e ressaltar a memória de um espaço que no passado foi de grande importância para a cidade, o estado e a população do entorno, graças à sua localização estratégica na parte central da cidade, sendo que o seu entorno é constituído por terminal rodoviário e uma grande praça denominada Praça Americano do Brasil, a qual ocupa uma área de fluxo intenso.

¹ O que é a Manchester Goiana? Anápolis foi conhecida como Manchester Goiana devido a sua importância industrial para o estado de Goiás, em referencia a cidade de Manchester na Inglaterra, onde nasceu a revolução industrial.

A. Grosset. Nos Trilhos da História : O processo de Patrimonialização/Musealização da Estação Ferroviária José Fernandes Valente.

A estação fica em um ponto estratégico, já que ela fica em frente a Praça Americano do Brasil, mais conhecida como a Praça do Avião, devido à presença de um avião modelo Supersônico Mirage III ali exposto em comemoração aos 40 anos da instalação da base aérea na cidade. A praça é um dos pontos importantes da cidade, se encontra no centro histórico e comercial, antigamente era um cemitério, porém devido à chegada da Estrada de Ferro, e conseqüentemente a inauguração da Estação Ferroviária, o cemitério foi realocado para outra região do centro. Além do mais, nela se encontra o Museu de Artes Plásticas Loures de Anápolis que se localiza no térreo do prédio da biblioteca municipal Zeca Batista, e em sua volta encontramos galpões antigos em art deco, onde funcionavam indústrias, sendo que algumas ainda se encontram em funcionamento e outras abandonadas, e dois quarteirões abaixo encontramos o Mercado Municipal de Anápolis.

Parto do pressuposto de que a elaboração de um estudo sobre o patrimônio, memória e criação de uma instituição museológica na antiga estação Ferroviária Prefeito Jose Fernandes Valente, seria uma forma de ocupação cultural e de preservação do acervo e de sua memória, acrescentando à cidade de Anápolis mais uma fonte de cultura e estudo sobre a sua história, lembrando aos mais antigos a possibilidade de reviver um pouco das prosas contadas por seus antepassados, e aos mais jovens a oportunidade de conhecer um pouco mais sobre suas origens e reforçando a memória histórica local. Procurei avaliar a importância histórica da Estação ferroviária prefeito José Fernandes Valente, trabalhando com a construção de uma memória coletiva, a partir de relatos e uma análise do processo de tombamento, até a transformação da Estação em museu.

Para atingir meus objetivos desenvolvi uma análise sobre seu processo de tombamento, o processo de luta pela restauração da estação e as discussões referente à criação do museu. Considerando o cenário do passado e do presente, o antigo com o moderno, a construção de uma memória histórica e coletiva; procuro compreender a importância da transformação de um espaço histórico em um museu, ou seja, um espaço que seja acessível ao público, que seja capaz de estabelecer o diálogo com a população.

A metodologia adotada para o desenvolvimento da pesquisa consistiu no levantamento do referencial bibliográfico referente ao tema, buscando subsídio na interdisciplinaridade, uma vez que esta é uma particularidade da museologia. Quanto à pesquisa documental, deve-se ter sempre em mente que a fonte documental não deve se restringir apenas aos documentos escritos, mesmo que eles sejam a base para a construção historiográfica. Considera-se que não

é apenas com textos que se faz história, mas sim, com qualquer fonte não escrita que a habilidade do historiador permita, ou seja, tudo aquilo “*que pertencendo ao homem, depende do homem, serve o homem, exprime o homem, demonstra a actividade, os gostos e as maneiras de ser do homem*” (LE GOFF, 1984, p. 98.).

Como outros autores, Le Goff salienta que, por trás de todo documento existe a intencionalidade das pessoas, portanto, ele trás a lógica de quem o produz, pois é fruto dos sujeitos sociais que vivenciam um determinado período histórico e querem preservá-lo. Nenhum documento abarca a totalidade da verdade, ou a realidade, e os significados que ela tem para os sujeitos vivenciados. Desse modo, o campo da memória está passivo de ser compreendido, não como história, mas sim como o que se pensa a respeito de história. Le Goff salienta que:

o documento não é qualquer coisa que fica por conta do passado, é um produto da sociedade que o fabricou segundo as relações de forças que detinham o poder. Só a análise do documento enquanto documento permite à memória coletiva recuperá-lo e ao historiador usá-lo cientificamente, isto é, com pleno conhecimento de causa. (LE GOFF, 1984, p. 102).

Ao analisar as fontes preocupou-se com a sua diversidade e com a intencionalidade dos seus produtores. Outro aspecto considerado diz respeito à valoração do documento pensada nos níveis de indagação proposto por Adalberto Marson. A primeira delas diz respeito à existência em si do documento; a segunda é sobre o significado do documento como objeto, e a terceira sobre o significado do documento como sujeito. Segundo Marson é possível concluir que:

O documento não é isolado, mas existe em relação a outros que ampliam o seu sentido e permitem maior aproximação da realidade. Este sentido tem referências muito precisas, seja por sua origem, sua autoria ou sua finalidade. Não é inteiramente explicativo em si, ao lado das significações explícitas tem as implícitas e as não manifestas, tendo historiador a necessidade de trabalhar (ou, pelo menos, dispor de algum referencial dentro dele (o que diz) e fora dele (o que representa). Não é espelho da realidade, mas essencialmente, representação do real, de momentos particulares da realidade; sua existência é dada no âmbito de uma prática determinada. (MARSON, 1984, p.37-64.)

Seguindo tais orientações, a proposta metodológica consistiu nos seguintes passos: revisão de literatura via internet e cópias físicas (textos dos teóricos e recomendação do

ICOM referentes à gestão de museu); levantamento da política de Gestão de Acervo Secult/GO em loco; levantamento do modelo de documentação.

A monografia se encontra estruturada em dois capítulos: no primeiro capítulo intitulado “Esquecimento...de tempos vividos”, abordo rapidamente a história das ferrovias brasileiras como uma introdução para enfatizar a importância da Estação Ferroviária José Fernandes Valente para o desenvolvimento da cidade de Anápolis e de Goiás. Analiso o processo de patrimonialização/musealização discutindo os conflitos e contradições que permeiam as relações entre os sujeitos nele envolvidos. O segundo capítulo consiste em uma proposta de curadoria de uma Mostra Fotográfica intitulada “Reviver os Trilhos... Rememorar momentos...”, por meio da qual se espera facilitar o acesso dos cidadãos anapolinos à história da Estação. Entendo que uma exposição se realiza no encontro entre a sociedade e seu patrimônio, a exposição das fotografias não ocorrerá em um local específico, mas em vários pontos da cidade para onde afluem um maior número de pessoas.

Não é intenção esgotar as discussões sobre o tema, pois acredito que o conhecimento está sempre em construção, entretanto, espero que, por meio da leitura desse texto e do contato com as imagens, a história da Estação se tornará conhecida por um maior número de pessoas, e, desse modo, ficará gravada na memória de cada um.

Capítulo I: Esquecimento...de tempos vividos

Foto: @tribunadeanapolis



CAPÍTULO 1 . ESQUECIMENTO... DE TEMPOS VIVIDOS

Atualmente, quando se discute a questão do transporte no Brasil, uma série de questionamentos vêm à tona. Dentre eles, destacamos o porquê da substituição do transporte ferroviário pelo automotivo. Sabemos que durante o período desenvolvimentista implantado pelo presidente Juscelino Kubistchek, ocorreu um grande incentivo para que empresas automobilísticas se instalassem no país. Para além disso, observou-se a ampliação de investimentos na construção de rodovias que possibilitassem a interiorização do território brasileiro.

Impossível não tratar da importância da construção de Brasília para a construção do processo histórico brasileiro. A propaganda criada em torno da construção de Brasília², não atraía apenas visitantes ilustres para o canteiro de obras, mas, também pessoas de várias regiões do país, as quais fugiam das condições miseráveis do subdesenvolvimento. Essa constatação nos revela a contradição que havia naquele momento histórico: progresso e desenvolvimento representado pela construção de Brasília contrastando com a precária estrutura que havia no interior do país. Um exemplo desse apelo propagandístico encontra-se num balanço relativo às obras enunciado pelo diretor da NOVACAP, Ernesto Silva, Durante a transmissão do programa “A Hora do Brasil” em 30/04/1959:

A NOVACAP considera Brasília não como um conjunto de prédios e obras, mas como uma cidade que deverá abrigar, homens, mulheres e crianças e onde a vida possa ser mais amena, sadia e feliz. Construimos no Planalto Central uma cidade humana, onde todos possam desfrutar ao máximo as delícias da vida social, da vida profissional e da vida religiosa. Creiam, meus ouvintes, que o que mais nos preocupa em Brasília é o conforto, a saúde e a felicidade dos que para lá irão morar. (RODRIGUES, 1990, p. 38).

A cidade que se afigurava no discurso de Ernesto Silva reunia todos os anseios dos brasileiros quanto à melhoria da qualidade de vida. Era-lhes dada a certeza de que, chegando a Brasília, todos os seus problemas e privações deixariam de existir, contudo, hoje sabemos que, esse ideal de cidade perfeita proposta pela propaganda, nunca se concretizou.

² Ver RODRIGUES, RODRIGUES, Georgete Medleg. *Ideologia, Propaganda e Imaginário Social na Construção de Brasília*. Dissertação de Mestrado. Brasília: UNB, 1990, p. 38.

A. Grosset. Nos Trilhos da História : O processo de Patrimonialização/Musealização da Estação Ferroviária José Fernandes Valente.

Entretanto, antes da consolidação desse período de inflexão na história das ferrovias, reportamo-nos às pesquisas de Santana Júnior (2013), quando aponta que o surgimento desse tipo de transporte no Brasil "remonta aos tempos do império com a construção e a operação da Estrada de Ferro Rio-Petrópolis, inaugurada pelo Barão de Mauá no ano de 1854". Essa primeira fase foi marcada pela instalação das primeiras ferrovias no território nacional.

A segunda fase se caracterizou pela nacionalização gradual das ferrovias brasileiras por meio da constituição da Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) pela lei no. 3.115 de 1957 e a criação da Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA) pela lei estadual no. 10.410 de 1971. Segundo o Santana Júnior (2013), a construção da Ferrovia Madeira Mamoré, construída em Rondônia em 1912, que tinha como objetivo o transporte da borracha extraída da selva amazônica aos maiores rios desde o estado para posterior exportação; e a construção de inúmeras ferrovias no eixo centro-sul, especialmente no estado de São Paulo, durante o ciclo do café, são exemplos dessa segunda fase. Durante a terceira fase, ocorre o processo de arrendamento por 30 anos, da malha e da operação ferroviária para as mãos dos investidores privados e tem início com a inclusão, em 1992, da RFFSA no programa nacional de desestatização e teve como marco fundamental a Lei das Concessões de 1995 (8.987/95).

O processo histórico das ferrovias no Brasil foi marcado por rupturas devido à complexidade das conjunturas políticas e sociais o que levou ao sucateamento e abandono de parte considerável da malha ferroviária nacional. Segundo Santana Júnior (2013), diferente dos objetivos da construção de Brasília, a implantação do modal ferroviário era, de início, para "transportar as commodities brasileiras em direção aos principais portos do país. Não havia a intenção de articular o território, nem de integrar as regiões remotas aos centros mais dinâmicos do país". Esse processo foi marcado pela construção de pequenas ferrovias dispersas e isoladas que aos poucos foram perdendo sua viabilidade econômica ao final dos ciclos que motivaram sua construção.

Por isso, justifica-se o uso do espaço da antiga estação ferroviária "Prefeito José Fernandes Valente" por ser este de grande relevância para o Município, pois ela é um símbolo econômico, social e cultural. Mediante sua plataforma de embarque e desembarque é que as novidades e o progresso chegaram à cidade, assim como novas idéias e conhecimentos trazidos pelos arautos da modernidade: os imigrantes e os ferroviários. A chegada da estrada de ferro em Goiás trouxe todo um processo de modernização para o estado, sendo consequência de uma expansão do capitalismo no Brasil, e logo uma expansão de fronteiras

econômicas, lembrando que a economia goiana após uma crise na mineração, teve um crescimento em sua economia agrícola em 1932. Esse crescimento foi possível graças à chegada dela em Anápolis, devido a região ser isolada, necessitando assim de um meio para facilitar o transporte de mercadoria, ou seja, com a chegada da ferrovia, isso foi resolvido. Porém, com a oligarquia, os coronéis não contribuíram para a construção da ferrovia por não estarem de acordo com a vinda dela.

A implantação da estrada de ferro, junto à colina histórica, foi o fator determinante nessa instalação de depósitos, armazéns e indústrias de beneficiamento na área urbana, em todo o processo de crescimento da cidade. Com isso consolidou-se a posição de Anápolis como o principal entreposto comercial do Estado de Goiás. (POLONIAL J. apud, FARIA & PEREIRA 1976, 28).

Na época Anápolis era a terceira cidade mais populosa do estado, sendo o ponto terminal da ferrovia, por isso teve uma importância marcante, fazendo parte de um processo desenvolvimentista do país, com uma alta chegada de imigrantes no município que acompanhava os trilhos, em busca de oportunidade de trabalho.

Anápolis foi elevada a condição de cidade em 1907 e logo em 1920 com a chegada dos trilhos ocorreu:

a dinamização da economia com o aumento das atividades comerciais, os melhoramentos urbanos, tudo isso fez de Anápolis um polo atrativo na região e terminou por criar uma rede de dependência, no setor de serviços, entre dezenas de municípios goianos e município anapolino. (POLONIAL, 2011, pág 49).

A Estação Ferroviária que está localizada na Praça Americano do Brasil, foi inaugurada em 7 de Setembro de 1935 e sua desativação, em 1976, a estação foi o ponto final da ferrovia. Sua chegada em Anápolis como meio de transporte de passageiros e de cargas, fez com que o movimento de mercadorias que chegavam e saíam proporcionassem o crescimento da economia local, com isso, pode-se dizer que a Estação Ferroviária se tornou um importante ponto de memória e patrimônio da cidade de Anápolis.

"A implantação da ferrovia concretizou-se graças, principalmente, ao avanço da economia de mercado no país. A estrada abria a fronteira

Oeste e potencializava o crescimento econômico da região. A penetração dos trilhos em território goiano resolvia o problema de transporte e rompia os grilhões que prendiam a economia agrária a uma situação de quase estagnação. Além disso, a melhoria das comunicações desenvolveu a urbanização e várias cidades brotaram-se no trecho da linha. E os antigos centros urbanos alcançados pelos trilhos da “Goiás” se modernizaram e transformaram-se em pólos econômicos no Estado. » (BARSANUFO, 2001, p. 32)

Além da nova estação ferroviária no centro da cidade, surgiram novos armazéns e indústrias, favorecendo o comércio local, a economia da região, levando a um grande crescimento populacional e a valorização das terras. No entanto, apesar desse progresso tão propalado no momento da chegada dos trilhos, atualmente uma série de indagações permeiam as discussões sobre o seu real significado.

Entendemos que para Polonial (1995), é com a ferrovia que ocorre o grande desenvolvimento político e econômico do Município de Anápolis. Isso porque, a partir desse meio de transporte, mudanças significativas ocorreram no Estado de Goiás como o aparecimento de vários núcleos populacionais e outros que adquiriram características cosmopolitas, como foi o caso de Anápolis dada à presença de muitos imigrantes não só de outros estados brasileiros como, principalmente, de outros países.

De acordo com Freitas (2002), sobre o processo de imigração ocorreu no começo do século XX quando começaram a chegar pessoas de todos os lugares que é mais bem descrito na seguinte passagem:

Os italianos foram morar na zona rural, no local onde anos depois surgiu o povoado que deu origem à cidade de Nova Veneza. Os sírio-libaneses preferiram ficar na cidade. Enquanto os italianos se dedicaram ao cultivo do café, os sírio-libaneses se dedicaram ao comércio. Nos anos trinta chegaram os japoneses, que se dedicaram ao cultivo do arroz, na região denominada de “Cerrado”, que atualmente é o Município de Nerópolis. Tanto esses imigrantes, quanto àqueles que chegaram de outros lugares de Goiás e do Brasil, deram valiosa contribuição para o crescimento da cidade. (FREITAS, 2002, p.19).

Outra contribuição que podemos destacar no âmbito da Estação é a produção do documentário “Hollywood no Cerrado”, uma iniciativa acessível à sociedade que foi produzido através do conhecimento acumulado por uma equipe de pesquisadores capacitados

que há muito tempo se debruçam sobre a história e a memória da região Centro-Oeste, como o escritor Paulo Bertran. Este filme, sob a direção de Tânia Montoro e Armando Bulcão, registra particularidades da ocupação de artistas de Hollywood que marcaram presença no Município.

A Estação Ferroviária, portanto, é um marco para a história da cidade, pois mediante a sua inauguração Anápolis entra no progresso que estamos atualmente acostumados a verificar. Desse modo, por conta das felizes ironias da história, o 07 de setembro é a data que comemoramos, também, a independência de Anápolis na economia, no atraso na questão dos transportes ou no provincianismo que emperre o progresso salutar. (CHIAROTTI & LEITE, 2010, p. 25)

1.1 O Processo de Tombamento

Segundo Mendonça & Oliveira (2014, p. 4), na cidade de Anápolis, existe o Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural de Anápolis (COMPHICA) criado em 2007, é ligado diretamente a Secretaria de Municipal de Cultura. O conselho é o responsável pelos procedimentos técnicos posteriores ao tombamento de bens imóveis da cidade. O tombamento é realizado através de lei ordinária encaminhada a Câmara para aprovação dos vereadores.

Pela LEI Nº 1824, DE 03 DE JANEIRO DE 1991, a estação foi tombada, porém em 1998 houve a construção de um terminal rodoviário em volta da estação, ou seja, sete anos após a lei do seu tombamento, a construção obstruiu toda a fachada da estação. No caso houve uma barganha entre o prefeito da época com o dono da empresa de transporte, e a estação foi completamente abandonada. Percebe-se que houve um desrespeito e abandono de um patrimônio histórico e que, além disso, se passou por cima de uma lei de tombamento de um dos principais prédios históricos da cidade, não havendo nenhum impedimento da própria prefeitura municipal.

O debate em torno da questão de sua preservação é intenso, já que o edifício permanece no centro da cidade, sem qualquer tipo de uso, mas indiscutivelmente um fato urbano. [...]As gerações recentes não tem qualquer conhecimento da importância que esta teve no desenvolvimento da cidade. Há muito ela participa da paisagem cultural urbana. (MENDONÇA & OLIVEIRA, 2014, p. 5)

Uma possível hipótese que se pode levantar, tendo como foco estas questões, é a de que a não inscrição do prédio da Estação Ferroviária no Livro do Tombo, logo após a promulgação da lei que determinava o tombamento desta, pode ter sido uma brecha encontrada tanto para a ausência de uma preservação efetiva, quanto para a construção da área 02 do terminal, uma ampliação da área correspondente ao terminal já existente, nas imediações da estação.

A população de Anápolis buscou este passado. Pela sobrevivência da estação, segundo relata o Ministério Público em ações como abaixo-assinado. Embora pertencente à memória da cidade, a eleição como patrimônio não foi fácil. O tombamento municipal ocorreu em 1991, nenhuma providência em relação ao restauro, ou a designação de um uso que valorizasse o patrimônio, não ocorreu. Em 2014, no entanto, os objetivos foram finalmente alcançados. Por determinação do Ministério Público, no mês de Abril tiveram início as obras de demolição do terminal 2 e remanejamento das linhas do transporte coletivo para o terminal antigo. (MENDONÇA & OLIVEIRA, 2014, p. 16)

Algumas pessoas que faziam parte da Secretaria de Cultura entraram com uma ação civil contra a empresa de transporte TCA, para retirada do terminal 2, que obstruía uma das faixadas da estação, para com isso poder realizar uma restauração, pois o IPHAN libera apenas a sua restauração se uma das fachadas forem liberadas. Devido ao processo judicial e toda a política, houve uma demora para demolição do terminal 2 e liberar a fachada.

Como moradora e cidadã da cidade de Anápolis, vejo e reconheço a estação como um patrimônio importantíssimo para toda a população anapolina quanto para os Goianos de um modo geral, já que a chegada da estação não foi somente importante para o comércio e desenvolvimento da cidade, mas para todo o estado goiano, além de ser um espaço que perdeu o seu valor de transporte e comércio. Porém como sendo um patrimônio histórico e deve de fato ser preservado. Acho ideal buscar um novo valor e significado para o espaço, que poderá ser utilizado como um espaço cultural. Ao ser transformado em um museu, podemos resgatar aspectos do que estiveram presentes naquele edifício e tudo que trouxe de benefício para a sociedade.

1.2 Processo de Restauo

Restaurar um prédio histórico é um trabalho difícil e meticuloso, pois o prédio teve que ser restaurado em seu projeto inicial, ou seja, haviam paredes que tiveram que ser derrubadas, eu fui ao prédio da e peguei informações, onde me informaram que inicialmente houve uma perícia da arquiteta do IPHAN, onde ela identificou quais eram as paredes do projeto inicial e quais foram construídas posteriormente, para assim proceder à demolição. Além de recompor toda a estrutura física, também foi necessário fazer um trabalho artístico



refazendo todos os detalhes de pinturas e arquitetura originais da época, como forma de se chegar mais perto das cores originais da estação, o piso original e as telhas, através de relatos da população.

A restauração foi realizada em 2016, de acordo com informações que obtive da Secretaria Municipal de Cultura de Anápolis, ela conseguiu uma verba de R\$ 400.000,00 como recurso

Figura 1: Processo de restauração da Estação (2015). Fonte: Acervo da autora

através do Ministério da justiça. A proposta inicial para o espaço era que se tornasse o Centro Cultural de Preservação da Memória Maestro Sisenando Gonzaga Jaime, abrigando o Museu da Imagem e do Som e o Centro de Memória do Transporte, que foi determinado pelo Secretario de Cultura da época Augusto Cesar de Almeida. Entretanto, devido às mudanças políticas, após o termino da restauração, a Estação Ferroviária passou a ser utilizada para realização de eventos, porém sem as diretrizes anteriores de se transformar em Museu e Centro de Memória.

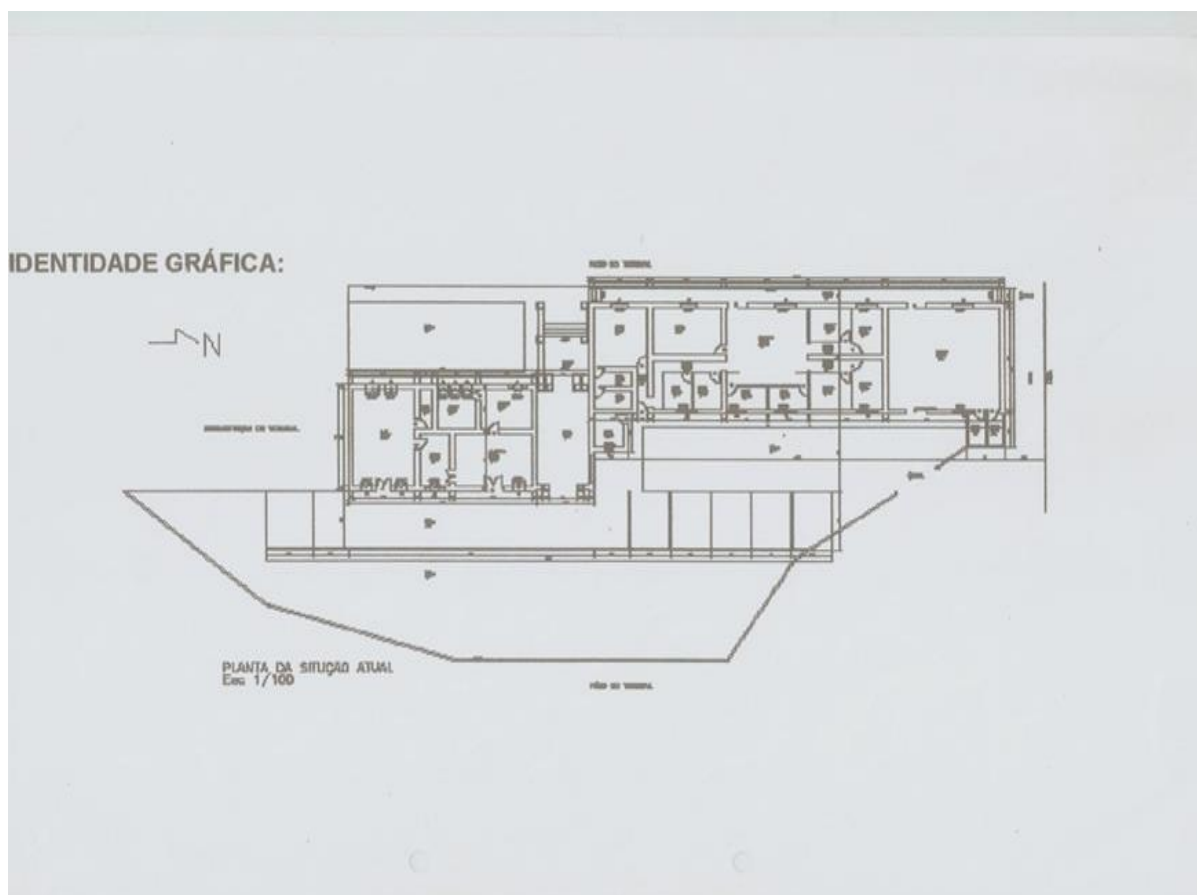


Figura 2: Identidade Gráfica: Planta da situação atual da Estação Ferroviária (2014). Fonte: acervo do Museu Histórico de Anápolis.

Esta planta da Estação Ferroviária, que me foi gentilmente disponibilizada pelo Tiziano Mamede, na época diretor do Museu Histórico de Anápolis, e um dos principais envolvidos no processo de luta pela recuperação da Estação Ferroviária, nos possibilita ver a situação atual da época, antes da sua restauração, onde quase todos os pequenos cômodos deixaram de existir, devido ao objetivo da arquiteta responsável, tentar recuperar o aspecto original da estação, onde mesmo não havendo a planta original de fato, ela realizou um estudo técnico no qual ela retira partes da parede, observa o tijolo, e, de acordo com a textura e dimensões ela saberá se é ou não uma parede na construção original.

A decadência da ferrovia teve início em 1960, e com a retirada dos trilhos da cidade e a desativação dos trilhos em 1976, a queda afetou a morfologia da cidade de Anápolis,

A. Grosset. Nos Trilhos da História : O processo de Patrimonialização/Musealização da Estação Ferroviária José Fernandes Valente.

diminuindo a relação de transporte e total dependência da indústria e dos moradores com o centro. Ao longo dos anos, o edifício desativado da estação ferroviária, passou a funcionar como Secretaria da Prefeitura e como posto da Polícia Civil. Para esses novos usos, sofreu modificações para adequação aos novos programas, mas novamente, logo após foi abandonada e passou por uma fase de decadência, encontrando-se em péssimo estado de conservação. A estação sobrevive e passou pela restauração, não com o mesmo movimento do passado, mas ainda continua com a memória cravada nas vielas, ruas e nos traços deixados pela estrada de ferro. Sendo um patrimônio histórico cultural da cidade, precisa ser reconhecida e valorizada pela população local, a qual poderá se responsabilizar pela sua preservação além do edifício.

Os museus são responsáveis pelo patrimônio natural e cultural, material e imaterial. As autoridades de tutela e todos os responsáveis pela orientação estratégica e a supervisão dos museus têm como primeira obrigação proteger e promover este patrimônio, assim como prover os recursos humanos, materiais e financeiros necessários para este fim. (Código de Ética do ICOM para Museus, 2009, p.09)

A proposta de transformar em museu a antiga estação ferroviária “Prefeito José Fernandes Valente”, justifica-se por este de grande relevância para o Município, pois ela é um símbolo econômico, social e cultural, além de reabilitar e requalificar a estação ferroviária e o espaço entorno imediato da mesma. Mediante sua plataforma de embarque e desembarque é que as novidades e o progresso chegaram à cidade, assim como novas idéias e conhecimentos trazidos pelos arautos da modernidade: os imigrantes e os ferroviários.

Acredito que a musealização do espaço poderia contribuir para a sua requalificação, o prédio ferroviário, ao se transformar em museu, permitiria refletir sobre o papel desempenhado no passado e na atualidade, de forma a destacar sua importância para a cidade, o estado e a população do entorno, graças a sua localização estratégica na parte central da cidade. Partimos do pressuposto que a elaboração de um projeto de musealização para o espaço da antiga estação ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, seria uma forma de incentivar a ocupação cultural por meio da preservação do seu acervo e da memória dos trabalhadores, acrescentando a cidade de Anápolis mais uma fonte de cultura e estudo sobre a sua história, lembrando aos mais antigos um pouco das prosas contadas por seus

antepassados e dando aos mais jovens a oportunidade de conhecer um pouco das suas origens, da sua história.

O objetivo da criação do Museu será iniciar uma construção da memória e identidade do população anapolina, através da contribuição que os imigrantes e ferroviários proporcionaram ao crescimento da cidade, além de expor o grande acervo fotográfico e (vídeos), que a prefeitura tem, já que a cidade teve um grande desenvolvimento do cinema na época da chegada da ferrovia. O museu que levaria o nome de “Museu da Imagem e do Som e o Centro de Memória do Transporte”, seria um museu sobre a estação ferroviária, onde a sua questão envolveu os trabalhadores ferroviários e o desenvolvimento econômico da cidade, será um MIS também em que se tem acervo muito rico, devido também Anápolis ter um histórico rico sobre as salas de cinema em Goiás.

Como eu não consegui ter acesso ao projeto original da proposta do MIS, não pude colocar mais nenhuma informação, não consegui obter das pessoas responsáveis o projeto original, e nem achei nada no site da Prefeitura de Anápolis, que possa me informar sobre o caminho que a Estação irá seguir. As informações sobre o que ocorre agora no ambiente da estação, é que ela praticamente se encontra fechada, ainda não funciona como museu, mesmo sabendo que sua restauração foi realizada com essa finalidade, ou seja, ser um Museu, para assim se tornar um local que promova a história e a cultura do patrimônio da cidade de Anápolis e ser acessível para o público. Houve apenas um evento da prefeitura com alunos da arquitetura da UEG. Entendi que isso tudo ocorreu devido a mudança da gestão da prefeitura, houve mudança do secretário da cultura e dos responsáveis pelo Museu Histórico de Anápolis e pela Estação Ferroviária.

Podemos assim entender que, o espaço da estação foi restaurado, mas por questão política foi colocada na responsabilidade de uma pessoa sem nenhuma qualificação para trabalhar dentro de um museu, ou seja, ele não tem a formação necessária para orientar a elaboração de um plano museológico e para gerir o local conforme as normas da cadeia operatória da museologia. Já se passou quase um ano que a restauração foi finalizada, e o espaço não foi ocupado por um museu como foi dito no início do processo de restauro, e tem sido utilizado muito mais para atender objetivos pessoais do que para conservar o bem histórico e trabalhar em diálogo com a população, o que de fato era para ter acontecido desde o início de sua restauração.



Capítulo II: Reviver os Trilhos... Rememorar momentos...

CAPÍTULO 2: REVIVER OS TRILHOS... REMEMORAR MOMENTOS...

A proposta da Mostra Fotográfica “Reviver os Trilhos... Rememorar Momentos...”, consiste na exposição de fotografias da Estação em diferentes momentos históricos, em vários locais da cidade. O objetivo é resgatar a história local lembrando personagens e fatos que passaram pela Estação Ferroviária de Anápolis. Será composta pelo acervo fotográfico e histórico, com o intuito de divulgar a importância da Estrada de Ferro Goyaz como o principal meio de transporte em Anápolis nas décadas de 30 a 60 do século XX. É uma forma de destacar a importância dos trilhos para a imigração em Anápolis e região, e valorizar os patrimônios históricos da cidade.

A pesquisa bibliográfica possibilitou compreender a trajetória da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente até o momento atual e serviu como referência para a elaboração do projeto expográfico da mostra. Dentre os autores analisados, destaca-se o artigo de Mendonça e Oliveira intitulado "Paisagem e Patrimônio: a Estação Ferroviária de Anápolis cuja discussão é voltada para a compreensão da importância da estação como elemento constituinte da paisagem cultural da cidade. Tal leitura possibilitou entrever o processo histórico de construção da estação. As autoras traçam uma linha do tempo destacando os vários momentos que marcaram sua trajetória desde o início do século XX, quando, por influência da modernidade, em 1935, a sociedade anapolina precisa se adaptar à transformação da paisagem urbana e cultural devido à construção da estação.

Destacam ainda o período de abandono do espaço na década de 1970 devido à sua desativação, e o processo de tombamento ocorrido na década de 1990. Ressaltam os conflitantes debates estabelecidos por causa da construção de um terminal de transporte coletivo urbano nos fundos da antiga estação ferroviária, o qual, alguns anos mais tarde, em virtude de sua saturação, foi ampliado ocupando o espaço na frente da estação. " Em 2008, o Ministério Público determinou a demolição do terminal urbano e a restauração do edifício patrimonializado. Em virtude desta decisão, os debates iniciaram e as posições se mostram cindidas, pois a importância da estação é inegável, mas o terminal urbano é de vital importância para a população" (MENDONÇA & OLIVEIRA, 2014, p.02).

Já Pantaleão et al, no artigo intitulado "Anápolis e os Exemplos Habitacionais de caráter Modernista", tratam da chegada da ferrovia e do crescimento populacional como A. Grosset. Nos Trilhos da História : O processo de Patrimonialização/Musealização da Estação Ferroviária José Fernandes Valente.

elementos propulsores das transformações no espaço urbano. "Como resultado do desejo de modernização, algumas cidades, em especial Anápolis tiveram sua paisagem urbana modificada em que se observa uma produção arquitetônica pouco estudada e que permite avaliar distintos modos de modernização" (PANTALEÃO, p. 01). A contribuição da ferrovia foi no sentido difundir novas ideias e possibilitar a troca de experiências uma vez que a mobilidade da população foi facilitada e isso acabou por alterar hábitos e modos de vida.

Partindo de tais pressupostos e considerando o projeto de requalificação pelo qual passa o edifício da estação, a curadoria de uma Mostra Fotográfica cujo objetivo é estabelecer um diálogo por meio de algumas fotografias que registrem momentos específicos da sua trajetória, se justifica devido ao fato de que desempenha a função de testemunha do passado. Roland Barthes destaca que, ao visualizarmos uma fotografia identificamos signos visuais que fazem parte de nosso repertório e assim conseguimos compreendê-la.

Levar-se-á em conta sua capacidade de contribuir para o conhecimento histórico, o qual é propiciado pela observação e análise das cenas passadas retratadas. Entretanto, é necessário salientar que, as mesmas são passíveis de interpretações variadas e significados múltiplos. Para Kossoy, o objetivo do trabalho iconográfico é "analisar as fontes fotográficas, bem como dar maior aprofundamento em questões relativas à sua interpretação enquanto documentos históricos portadores de múltiplas significações" (KOSSOY, 1989, p.43).

Preocupando-se apenas em ser moderno, compactuando com os avanços tecnológicos mais recentes, o indivíduo vai se esquecendo, aos poucos, das tradições e deixando para trás elementos importantes de suas raízes. Abaixo seguem algumas das fotografias que comporão a Mostra Fotográfica:



Figura 3: Trabalhadores Ferroviários na Construção da Estação Ferroviária de Anápolis. Fonte: Acervo do Museu Histórico de Anápolis.

Na figura 3 observa-se um grupo de trabalhadores no início da construção da estação. Por meio de sua análise, será possível discutir a importância do trabalhador no que diz respeito à busca pela modernidade. Procurar-se-á responder a algumas das questões que norteiam nossa pesquisa, como por exemplo: onde estão e como tem sido a trajetória de vida dos trabalhadores da estação no presente momento? Qual o significado dessa experiência na sua vida? Como eram as condições de trabalho naquele momento? Quais direitos possuíam?



Figura 4: Inauguração Estação Ferroviária. Fonte: acervo do Museu Histórico de Anápolis.

O registro visualizado por meio da figura 4 aparenta ser um momento em que ocorria festejos no entorno da estação. Qual a função social da estação para as trocas culturais dentre a população?



Figura 5: Fachada durante abandono da Estação Ferroviária de Anápolis. Fonte: site

A figura 5 possibilitará discutir o processo de urbanização que tem modificado sistematicamente a paisagem urbana das cidades. Até que ponto isso é benéfico? Quais interesses norteiam a proposição de políticas públicas culturais e de preservação no município? A participação da comunidade é constante nesse processo? Como se estabeleceu o diálogo sobre o processo de musealização da estação?

As possibilidades de reflexão por meio de visitação à Mostra Fotográfica sobre o processo de construção da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, são várias. Para isso, será necessário ter em mente que toda fotografia destina-se a ser olhada. A foto sugere, a foto questiona. Ela pode mesmo suscitar problemáticas. No trabalho do fotógrafo há uma objetividade aparente, pois quando ele desenvolve sua arte o faz dentro da subjetividade inerente à escolha do melhor ângulo, o enquadramento, luz e sombra que escolhe. A fotografia por ser um vestígio do real permite a verificação de elementos momentaneamente ocultados ou definitivamente desaparecidos. Ela possibilita vários domínios de pesquisa e é muito importante fazer sua interlocução com as fontes orais.

Irei separar e definir os processos da exposição fotográfica “Reviver os Trilhos”, no qual tive como referência do TCC da Museóloga Lorena Menezes, “Um olhar museológico sobre a produção do Mestre Lourenço Gomes de Menezes Filho: políticas patrimoniais e práticas comunitárias na proposição de uma exposição”, defendido em 2014 na Universidade Federal de Goiás.

2.1 Elaboração do conceito gerador e fundamentação dos conteúdos da exposição

A exposição de curta duração “Reviver os Trilhos” e tem como missão chamar a atenção do cidadão anapolino para a importância da estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente. Por meio da apresentação de fotografias produzidas desde a época de construção e funcionamento, até os dias atuais, propõe-se dialogar com o público, e despertar o interesse para visitar de fato o Museu da Estação.

Considerou-se que uma exposição nasce necessariamente da intenção de comunicar uma idéia, um tema, enfim, abrange ações de selecionar, pesquisar, documentar, organizar, exibir e difundir. Por meio dela é possível observar a cidade através de seus lugares de memória que podem ser significativos, pois “são pontos privilegiados para lançar à cidade, real e imaginária, um olhar inquisidor, pois como microcosmos urbanos condensam em seu

interior metáforas reveladoras” (FREIRE, 2003, p. 124). Pretende-se despertar a capacidade de decifrar a imagem retratada, procurando descobrir possíveis ligações entre os espaços como projetos sociais e a diversidade cultural que, no caso das cidades, é uma constante. Por meio da prática de análise fotográfica, será possível ao visitante da Mostra, resgatar características perdidas, tradições que estão sendo esquecidas, principalmente por causa da relação do homem com a modernidade.

2.2 Definição do espaço

Quanto ao espaço onde ocorrerá a Mostra Fotográfica, propôs-se que as fotografias sejam expostas em alguns dos espaços públicos da cidade de Anápolis, para os quais afluem um maior contingente de pessoas. Para proceder à seleção desses locais, será realizada uma pesquisa pelo museólogo responsável, estagiários, sobre em quais deles ocorre uma maior movimentação de pessoas, como por exemplo, em shoppings, terminais urbanos, sede da Prefeitura Municipal, Museu Histórico, dentre outros, pois um dos objetivos desta mostra fotográfica é ampliar o debate com o público sobre a Estação como um patrimônio, seu processo de transformação e sobre sua importância em cada época, como uma estratégia para atrair esse público até o Museu.

2.3 Equipe

Para a montagem da exposição, contar-se-á com o envolvimento dos funcionários do museu, estagiários de Museologia e o próprio Museólogo responsável pela instituição. No desenvolvimento do projeto expográfico da exposição será envolvida uma equipe interdisciplinar, composta pelos seguintes profissionais: museólogo, educador, fotógrafo, etc.

2.4 Público-alvo


O público alvo para a exposição será a população local, mais especificamente o público idoso para lembrar o passado da cidade e os momentos de atividade da estação, assim como o público escolar que estará presente para observar e entender um pouco mais sobre a história da cidade, como era a estação, como ela funcionava, como foi seu processo de

transformação do patrimônio, isso tudo para atrair o público a visitar a próprio Museu da Estação Ferroviária.


2.5 Levantamento e seleção do acervo

A exposição será constituída por dezessete fotografias da estação que foram produzidas pela estudante Anaïs Grosset e por fotografias digitalizadas do acervo do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho de Anapolis, todas elas selecionadas por essa autora que vos fala, lembrando que elas foram selecionadas de acordo com o objetivo da exposição fotográfica.

Realizou-se a catalogação e classificação das fotografias selecionadas cujas fichas de identificação são apresentadas a seguir:

Ficha de Identificação do Acervo Selecionado
Nome da imagem: Inauguração da Estrada de Ferro Anápolis
Autor: Desconhecido.
Numero de Identificação: 001
Técnica: Fotográfica
Matéria Prima: digital e impressa.
Dimensões: foto digital
Estado de Conservação: regular
Histórico: Imagem obtida do acervo digitalizado do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho - Anápolis
Ano: 1935
Observação:
Fotos: 

Ficha de Identificação do Acervo Selecionado
Nome da imagem: Restauração Estação Ferroviária
Autor: Anaïs Grosset
Numero de Identificação: 002
Técnica: Fotográfica
Matéria Prima: digital e impressa.
Dimensões: foto digital.
Estado de Conservação: Bom
Histórico: imagem feita para acervo próprio
Ano: 2015
Observação:
Fotos:


Ficha de Identificação do Acervo Selecionado	
Nome da imagem:	Restauração Estação Ferroviária
Artistas:	Anaïs Grosset
Numero de Identificação:	003
Técnica:	Fotográfica
Matéria Prima:	digital e impressa.
Dimensões:	foto digital
Estado de Conservação:	Bom
Histórico:	imagem feita para acervo próprio.
Ano:	2015
Observação:	
Data:	
Fotos:	

Ficha de Identificação do Acervo Selecionado

Nome da imagem: Restauração Estação Ferroviária

Autor: Anaïs Grosset

Numero de Identificação: 004

Técnica: Fotográfica

Matéria Prima: digital e impressa.

Dimensões: foto digital

Estado de Conservação: Bom


Histórico: imagem feita para acervo próprio


Ano: 2015

Observação:



Fotos:

Ficha de Identificação do Acervo Selecionado
Nome da imagem: Trabalhadores Ferroviários na Construção da Estação Ferroviária de Anápolis.
Autor: desconhecido
Numero de Identificação: 005
Técnica: Fotográfica
Matéria Prima: digital e impressa.
Dimensões: foto digital
Estado de Conservação: Bom
Histórico: Imagem obtida do acervo digitalizado do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho - Anápolis
Ano: desconhecido
Observação:
Fotos:


Ficha de Identificação do Acervo Selecionado
Nome da imagem: Fachada durante abandono da Estação Ferroviária de Anápolis.
Autor: Desconhecido
Numero de Identificação: 006
Técnica: Fotográfica
Matéria Prima: digital e impressa.
Dimensões: foto digital.
Estado de Conservação: Bom
Histórico: imagem feita para acervo próprio.
Ano: desconhecido
Observação:
Fotos: 

Ficha de Identificação do Acervo Selecionado

Nome da imagem: Inauguração da Estrada de Ferro de Anápolis

Autor: Autor desconhecido..

Numero de Identificação: 007

Técnica: Fotográfica.

Matéria Prima: digital e impressa.

Dimensões: foto digital

Estado de Conservação: Bom

Histórico: Imagem obtida do acervo digitalizado do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho - Anápolis

Ano: 1935

Observação:

Fotos:



Ficha de Identificação do Acervo Selecionado

Nome da imagem: Primeira Locomotiva Anápolis - 1935

Artistas: desconhecido.

Numero de Identificação: 008

Técnica: Fotográfica

Matéria Prima: digital e impressa.

Dimensões: foto digital.

Estado de Conservação: regular


Histórico: Imagem obtida do acervo digitalizado do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho - Anápolis


Ano: 1935


Observação:


Fotos:


**Primeira Locomotiva de Anápolis-1935**


Ficha de Identificação do Acervo Selecionado
Nome da imagem: Fachada Restaurada da Estação Ferroviária de Anápolis
Autor: Desconhecido.
Numero de Identificação: 009
Técnica: Fotográfica
Matéria Prima: digital e impressa.
Dimensões: foto digital.
Estado de Conservação: Bom
Histórico: Obtido através do site Prefeitura Municipal de Anápolis.
Ano: 2016
Observação:
Fotos:


Ficha de Identificação do Acervo Selecionado
Nome da imagem: Lateral Restaurada da Estação Ferroviária de Anápolis
Autor: Desconhecido.
Numero de Identificação: 010
Técnica: Fotográfica
Matéria Prima: digital e impressa.
Dimensões: foto digital
Estado de Conservação: Bom
Histórico: Obtido através do site Prefeitura Municipal de Anápolis.
Ano: 2016
Observação:
Data
Fotos:


Ficha de Identificação do Acervo Selecionado
Nome da imagem: Agencia Restaurada Estação Ferroviária de Anápolis
Autor: Desconhecido.
Numero de Identificação: 011
Técnica: Fotográfica
Matéria Prima: digital e impressa.
Dimensões: foto digital
Estado de Conservação: Bom
Histórico: Obtido através do site Prefeitura Municipal de Anápolis.
Ano: 2016
Observação:
Data
Fotos:


Ficha de Identificação do Acervo Selecionado
Nome da imagem: Lateral Estação Ferroviária de Anápolis
Autor: desconhecido
Numero de Identificação: 012
Técnica: Fotográfica
Matéria Prima: digital e impressa.
Dimensões: foto digital
Estado de Conservação: Bom
Histórico: imagem feita para acervo próprio. Obtido no endereço: http://www.mpgo.mp.br/portal/noticia/mp-exige-cumprimento-de-sentenca-para-demolir-obstrucao-a-antiga-estacao-ferroviaria-de-anapolis#.Whsuw1XibIU
Ano: desconhecido
Observação:
Fotos:


Ficha de Identificação do Acervo Selecionado
Nome da imagem: Fachada degradada Estação Ferroviária de Anápolis
Autor: Maxwell Zaidan
Numero de Identificação: 013
Técnica: Fotográfica
Matéria Prima: digital e impressa.
Dimensões: foto digital
Estado de Conservação: Bom
Histórico: imagem feita para acervo próprio
Ano: 21/09/2006
Observação:
Fotos: 

Ficha de Identificação do Acervo Selecionado
Nome da imagem: Comemoração da população na inauguração da Estação Ferroviária de Anápolis
Autor: Desconhecido
Numero de Identificação: 014
Técnica: Fotográfica
Matéria Prima: digital e impressa.
Dimensões: foto digital
Estado de Conservação: Bom
Histórico: Imagem obtida do acervo digitalizado do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho - Anápolis
Ano: desconhecido
Observação:
Fotos:


Ficha de Identificação do Acervo Selecionado

Nome da imagem: Estação Ferroviária de Anápolis

Autor: Garcêz

Numero de Identificação: 015

Técnica: Fotográfica

Matéria Prima: digital e impressa.

Dimensões: foto digital

Estado de Conservação: Bom


Histórico: Imagem obtida do acervo digitalizado do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho - Anápolis

Ano: 1935

Observação:

Fotos:



Ficha de Identificação do Acervo Selecionado
Nome da imagem: Estação Ferroviária de Anápolis
Autor: Anaís Grosset
Numero de Identificação: 016
Técnica: Fotográfica
Matéria Prima: digital
Dimensões: foto digital
Estado de Conservação: Bom
Histórico: imagem feita para acervo próprio
Ano: 2015
Observação:
Fotos:


Ficha de Identificação do Acervo Seleccionado

Nome da imagem: Estação Ferroviária de Anápolis e população

Autor: Desconhecido

Numero de Identificação: 017

Técnica: Fotográfica

Matéria Prima: digital.

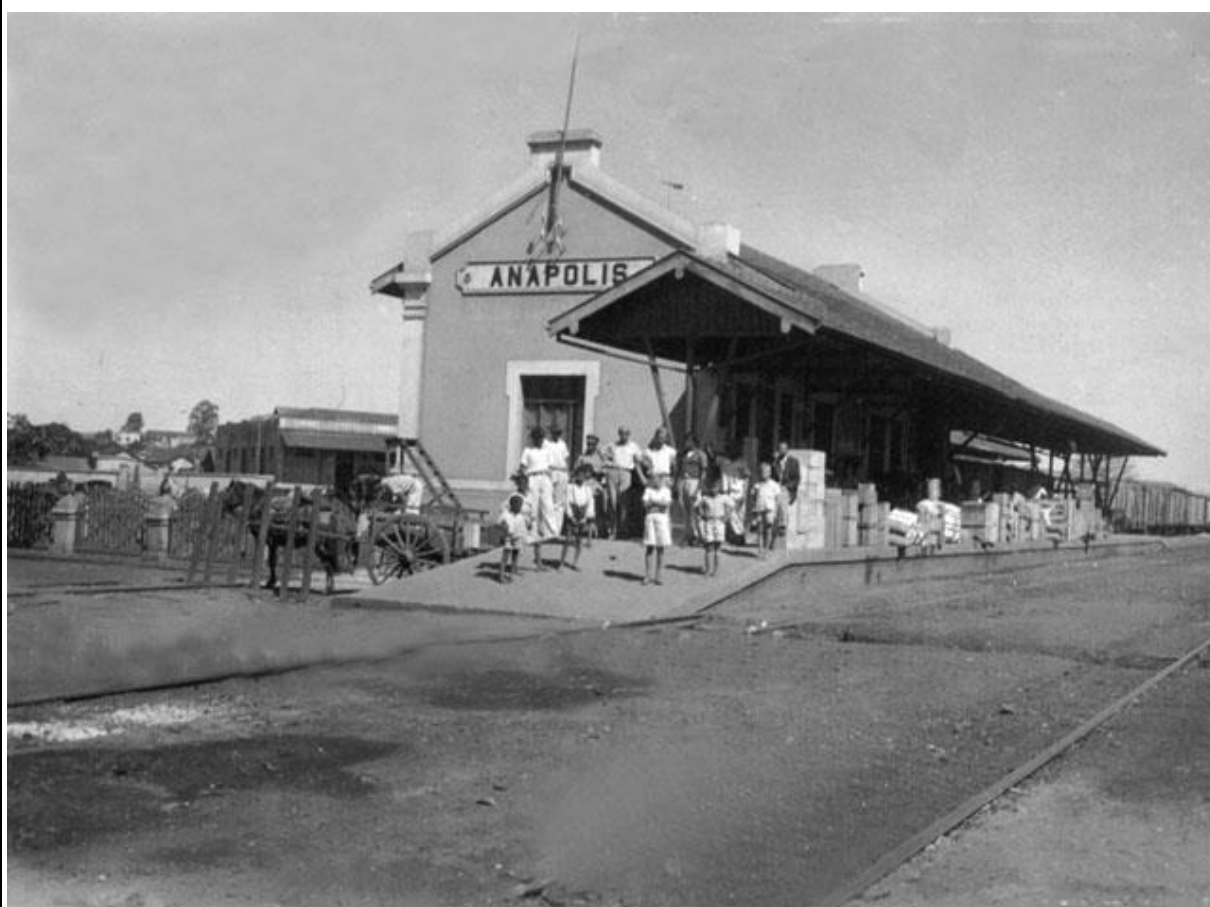
Dimensões: foto digital.

Estado de Conservação: Bom

Histórico: Imagem obtida do acervo digitalizado do Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho - Anápolis Ano: desconhecido

Observação:

Fotos:



2.6. Projetos gráficos: cartaz, convites e catálogos.

O projeto gráfico será elaborado pela Prefeitura Municipal de Anápolis e contará com a participação efetiva dessa autora.

2.7. Divulgação da exposição.

A divulgação será realizada principalmente através de convites digitais, onde serão divulgados por meio de redes sociais. Para além disso, ocorrerá a impressão de cartazes que serão colocados nas ruas, faculdades, museus, dentro de domínios da própria prefeitura, escolas municipais e privadas, centros culturais. Como será um evento de um Museu do Município, será providenciado que o convite esteja em outdoor pela cidade, além da divulgação pelas rádios e canal de TV local. Sua divulgação ocorrerá alguns meses antes da exposição ser montada.

2.8. Ação educativa

A exposição da Mostra Fotográfica, contará com mediadores em horário comercial, onde a cidade apresenta maior movimentação de pessoas. Serão estagiários de Museologia, dialogando com as pessoas que estarão circulando ou paradas para ver a exposição. Haverá uma interação em diálogo com o público através da observação e comparação das fotografias, do antigo com o novo, despertando o olhar crítico do público, desde a importância econômica da estação para cidade nos seus tempos de funcionamento, a crise do desrespeito e abandono do prédio e de sua memória, até a sua restauração, e o reconhecimento da importância do patrimônio histórico para a população

2.9. Design preliminar da exposição

A exposição será composta das fotografias que estarão dispostas em painéis fotográficos com 1,30 cm de altura x 0,80 cm de largura, cada imagem terá uma legenda, e estarão dispostas entre uma foto da Estação em sua forma do passado, uma do seu processo de restauro, outra foto do período de abandono e outra foto do seu momento atual, tudo isso para dialogar com o público e para que assim, aconteça a ação educativa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Devido a grande importância que a chegada da estrada de ferro trouxe para a região centro-oeste, com as várias construções de estações ferroviárias por várias cidades, nesse estudo destaquei uma delas, a cidade de Anápolis, que teve sua Estação Ferroviária em 1935. Foi possível perceber a sua relevância e importância para o processo de desenvolvimento econômico não só da cidade, como para todo estado, trazendo consigo nova forma de transporte para produtos e pessoas, desenvolvimento econômico, além de possibilitar a vinda de imigrantes para região. Como de fato a cidade pode crescer se desenvolver, e graças a esse patrimônio, chegamos ao ponto que estamos hoje em dia. A Estação faz parte da paisagem urbana, a qual, em sua época de funcionamento trouxe todo um movimento social e coletivo.

Busquei recordar todo o processo histórico da estação, assim como o seu processo de tombamento, abordando o desrespeito às leis patrimoniais, não dando importância para um prédio considerado como um dos principais pontos de memórias locais. Foi uma tentativa de tentar entender o porquê as pessoas criam tantas barreiras quando buscamos lutar por um patrimônio, e como a política pode interferir tanto em decisões que dizem respeito à manutenção e preservação desse patrimônio e de sua memória. A proposta de um projeto de Museu para a Estação é entendida como:

A abertura de museus e espaços culturais em prédios patrimoniais tem sido uma tendência nas políticas de reuso de edificações históricas, porém, nem sempre essa é a solução mais adequada, pois esses equipamentos culturais exigem uma infraestrutura qualificada que precisa ser mantida de forma permanente. (Xavier; Constantino, 2007, p. 154).

Espero que o projeto de Exposição “Reviver os trilhos... Rememorar momentos...”, possa sensibilizar os responsáveis pela Estação, e que seja de fato realizado, e se espera obter resultados positivos em relação ao olhar crítico, a busca da valorização do patrimônio de um modo geral, não apenas em relação à estação, mas aos poucos patrimônios que a cidade possui. Além do fortalecimento e desenvolvimento da memória coletiva sobre da estação, como apenas fotografias poderá despertar um olhar diferente sobre museus, história, ferrovia, ou seja, sua verdade relevância para a cidade, que vai além do tombamento e restauro, mas sim de um construção sólida de memória e consciência patrimonial e museológica.

E por fim, espero que as autoridades locais, possam dar uma atenção maior, a A. Grosset. Nos Trilhos da História : O processo de Patrimonialização/Musealização da Estação Ferroviária José Fernandes Valente.

Estação, por já ter passado por processos complexos e ter alcançado vitórias, o mínimo a se fazer é continuar com o projeto de constituição do Museu da Imagem e do Som de Anápolis, para o qual a restauração do espaço foi planejada desde o início. Acredito que, somente assim, a população poderá ter acesso ao patrimônio e toda riqueza histórica e cultural que o Museu da Estação e uma equipe qualificada pode lhe oferecer.

Posicionando-me como cidadã de Anápolis, entendo que com o Museu da Estação, e seu espaço sendo ocupado adequadamente como lugar de memória, patrimônio, cultura, possamos assim reafirmar nossa identidade, e que a realização da mostra fotográfica possa ser uma contribuição para que a população de Anápolis veja e entenda a importância do patrimônio que possui e que deve ocupar seu espaço.

REFERÊNCIAS

BOITEUX, Paulo. História das Ferrovias Brasileiras. 1. ed. – Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.

BORGES, Barsanufô Gomides. FERROVIA E MODERNIDADE. In: Revista UFG / Dezembro 2011 / Ano XIII nº 11. Disponível em: < https://www.proec.ufg.br/up/694/o/11_dossie_ferrovia.pdf > Acesso em: 07 agosto 2017.

CHIAROTTI, Mamede Tiziano; LEITE, Alves Jairo. Estrada de ferro: uma linha entre Manchester e Anápolis. In: Caderno de Pesquisas Ano 2/nº 2 - Dezembro de 2010.

CUNHA, Maria Clementina Pereira. Patrimônio histórico e cidadania: uma discussão necessária. In: O direito à memória: patrimônio histórico e cidadania. São Paulo: DPH, 1992.

CÓDIGO de Ética do ICOM para Museus. Disponível em: < <http://archives.icom.museum/codes/Lusofono2009.pdf> >. Acesso em: 15 julho 2017.

DESVALLÉSS, A.; MAIRESSE, F. (2013). Conceitos-chave da museologia. São Paulo: Comitê Brasileiro do Conselho Internacional de Museus: Pinacoteca do Estado de São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura.

FREITAS, R. A. Conhecendo Anápolis. 3ª ed. Goiânia: Gráfica e Editora Vieira, 2002. FREIRE, Maria Cristina Machado. Ritos profanos: museu e arte contemporânea na era do espetáculo. Tese de Livre Docência. São Paulo (SP): Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo IP-USP, 2003.

GRANET-ABISSET, Anne Marie. O historiador e a fotografia. In: Revista Projeto História, São Paulo. (24), Jun.2002.

KOSSOY, Boris. Fotografia e história. São Paulo: Ática, 1989

LE GOFF, Jacques. Documento/Monumento. In: Enciclopédia Einaudi, São Paulo: V. 1, p. 98

MARSON, Adalberto. Reflexões sobre o procedimento histórico. In: Repensando a História. SILVA, M. A. da (org.). Repensando a História. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1984.

MENDONÇA, Fernanda A. F.; OLVEIRA, Adriana Mara V. de. Paisagem e Patrimônio: A Estação Ferroviária de Anápolis. 3º Colóquio Ibero Americano: Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto. Belo Horizonte: 2014. Disponível em: < <http://www.forumpatrimonio.com.br/paisagem2014/artigos/pdf/21.pdf> > Acesso em: 20 julho 2017.

A. Grosset. Nos Trilhos da História : O processo de Patrimonialização/Musealização da Estação Ferroviária José Fernandes Valente.

PANTALEÃO, Sandra Catharinne et al. Anápolis e os exemplares habitacionais de caráter modernista. *URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade*, Campinas, SP, v. 6, n. 1, p. 340-363, set. 2014. ISSN 1982-0569. Disponível em: <<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8635305>>. Acesso em: 26 nov. 2017. doi:<http://dx.doi.org/10.20396/urbana.v6i1.8635305>.

PREFEITURA, Municipal de Anápolis. Lei nº 1824, de 03 de janeiro de 1991. Determina o tombamento de prédios pertencentes ao município, que menciona e dá outras providências. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/go/a/anapolis/lei-ordinaria/1991/182/1824/lei-ordinaria-n-1824-1991-determina-o-tombamento-de-predios-pertencentes-ao-municipio-que-menciona-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 15 de julho 2017.

PREFEITURA, Municipal de Anápolis. Antiga Estação Ferroviária começa a ser restaurada. Disponível em : < <http://anapolis.go.gov.br/portal/multimedia/noticias/ver/antiga-estaasapo-ferroviaria-comeasa-a-ser-restaurada> >. Acesso em: 15 de julho 2017.

POLONIAL, J. M. Anápolis nos tempos da ferrovia. Anápolis: AEE, 1996.

RODRIGUES, Georgete Medleg. *Ideologia, Propaganda e Imaginário Social na Construção de Brasília*. Dissertação de Mestrado. Brasília: UNB, 1990.

SANTANA JUNIOR, Humberto. *Transporte ferroviário no desenvolvimento do Brasil: os corredores ferroviários bioceânicos*. 2013. 23 f., il. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Relações Internacionais)—Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

SANTOS, Maria Celia T. M. *Repensando a Ação Cultural e Educativa Dos Museus*. 2. ed. – Salvador/BA: EDUFBA, 1993.

XAVIER, Janaina Silva; CONSTANTINO, Marta da Silva. A construção do patrimônio ferroviário: uma análise do reuso da Estação Ferroviária de Mogi Mirim – SP. *Museologia e Patrimônio*. In: *Revista Eletrônica do Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio - Unirio | MAST - vol.10, no1, 2017*. Disponível em: < <file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/490-2598-1-PB.pdf> > Acesso em: 24 de novembro de 2017.

ANEXOS

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

ESTADO DE GOIÁS

COMARCA DE ANÁPOLIS

CARTÓRIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS
1ª CIRCUNSCRIÇÃO

OFICIALA: DIOLINA MARIA MAGALHÃES
SUBSTITUTOS: LUIZ ALEXANDRE MAGALHÃES
GABRIELA DOS SANTOS SCHÜTZ MAGALHÃES

Poder Judiciário
Selo de Autenticidade
Corregedoria Geral da Justiça
0053A001163
ISENTO

CERTIDÃO

DIOLINA MARIA MAGALHÃES, oficiala do
Cartório de Registro de Imóveis da 1ª Circunscrição
Comarca de Anápolis, Estado de Goiás, na forma da Lei, etc.

CERTIFICA que a presente é reprodução autêntica da matrícula nº 53.821, livro 02, que foi extraída por meio reprográfico nos termos do Art.19, §1º, da Lei 6.015 de 1973 e Art.41 da Lei 8.935 de 18/11/1994 e está conforme o original cujo teor é o seguinte:

IMÓVEL: Estação Ferroviária PREFEITO JOSÉ FERNANDES VALENTE.

PROPRIETÁRIO: PREFEITURA MUNICIPAL DE ANÁPOLIS, pessoa jurídica de direito público interno, inscrita sob o CNPJ nº 01.067.479/0001-46.

REGISTRO ANTERIOR: Matrícula nº16.894 Livro 2-CH deste cartório.

CARACTERÍSTICAS E CONFRONTAÇÕES: Estação Ferroviária PREFEITO JOSÉ FERNANDES VALENTE, situada à Rua Tonico de Pina, com uma área de 879,60m², sendo 47,40m de frente para a Rua Tonico de Pina, 42,75m de fundo para o Terminal Urbano de Anápolis, 11,25m + 13,33m no lado direito com o Terminal Urbano de Anápolis e 14,45m + 6,30m + 4,40m do lado esquerdo com o Terminal Urbano de Anápolis, onde encontra-se edificado um prédio, com cobertura de telhas francesas com estrutura de madeira, paredes de tijolo cozido, forro original de madeira, cimento e gesso, piso de ladrilho hidráulico, cimento queimado e granitina, e tem como divisão interna dos ambientes: Hall de entrada, Torre com Relógio, 11 salas, 4 banheiros, plataforma de embarque e desembarque e jardim frontal, tudo conforme Ofício nº 074/2008-PPI, datado de 29 de julho de 2008 e assinado pelo Sr. JOSÉ MARIA PEREIRA, Procurador do Município e memoriais descritivos e planta anexos, os quais ficam arquivados nesta serventia. (Prot.: 22.920/08) Dou fé. Anápolis 30 de julho de 2008.

AV-01-53.821 - Prot.: 22.920/08 - 30/07/2008 - Procedo a presente averbação para consignar que o imóvel da presente matrícula foi **TOMBADO, Patrimônio Histórico Municipal**, de acordo como Art.: 1º da Lei municipal nº 1.824 de 3 de janeiro de 1.991, e seu nome instituído pela Lei municipal nº 2.736/2001 de 21 de junho de 2001, todo conforme as leis acima citadas e Ofício nº 074/2008-PPI, datado de 29 de julho de 2008 e assinado pelo Sr. JOSÉ MARIA PEREIRA, Procurador do Município, cujas cópias ficam arquivadas nesta serventia. O referido é verdade e dou fé. Anápolis, 30 de julho de 2008.

O referido é verdade e dou fé.

Anápolis-GO, 30 de julho de 2008.

CART. DE REG.
DE IMÓVEIS DE ANÁPOLIS
1ª CIRCUNSCRIÇÃO

LUIZ ALEXANDRE MAGALHÃES



INVENTÁRIO DE PROTEÇÃO DO ACERVO CULTURAL DE GOIÁS MUNICÍPIO DE ANÁPOLIS

ICONOGRAFIA



Fonte: Acervo do Museu Histórico de Anápolis

Fonte: Leidiane Cruz e Pedro Henrique Gonçalves

LOCALIZAÇÃO



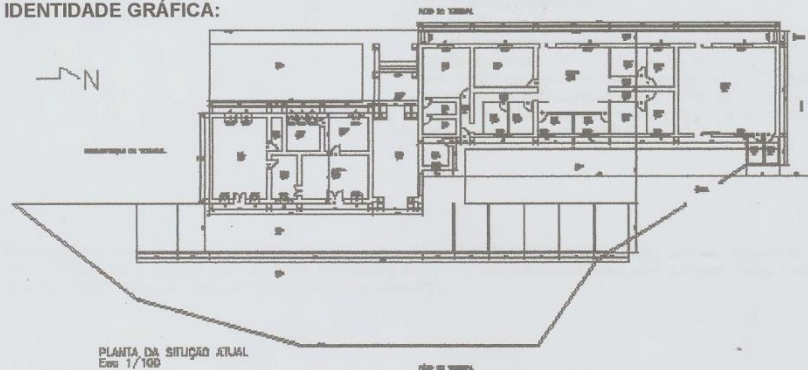
IDENTIDADE:

IDENTIFICAÇÃO:	Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente		
ENDEREÇO:	Praça Americano do Brasil S/N, Centro		
PROPRIETÁRIO:	Governo Municipal		
PROPRIEDADE:	Pública	Nº PAVIMENTOS: 1	
MORADOR:	-		
USO ORIGINAL:	Estação Ferroviária	USO ATUAL: Polícia Militar, Conselho Tutelar, Conselho da Mulher	
RECUOS:	-		

DADOS TÉCNICOS:

DATA DE CONSTRUÇÃO:	1933/1935
AUTOR DO PROJETO:	Eng. Wenefredo Barcelar Portela
TÉCNICA CONSTRUTIVA	
COBERTURA:	Telha francesa
ESTRUT. DA COBERTURA:	Madeira
PAREDES:	Tijolo cozido
ESTRUT. DAS PAREDES:	Autoportante
FORRO (TIPO E LOCAL):	Original de madeira, atualmente de cimento e gesso
PISO (TIPO E LOCAL):	Ladrilho hidráulico, cimento queimado e granitina
CONSERVAÇÃO:	() Bom (x) Regular () Precário () Irrecuperável

IDENTIDADE GRÁFICA:



HISTÓRICO DE PRINCIPAIS INTERVENÇÕES:

() Não existe registro de intervenções.

Existem no edifício algumas janelas que não constam na construção original, localizadas nas áreas onde antigamente eram utilizadas para depósito;

Porém há intervenções no entorno da edificação: o Terminal Urbano de Anápolis, espaço disponibilizado à empresa de transportes urbanos (Transporte Coletivo de Anápolis – TCA) que, para suprir sua demanda de usuários provocou intervenções que prejudicaram a visibilidade da edificação inventariada.

DADOS DE AMBIÊNCIA:

A antiga Estação constitui-se patrimônio histórico na cidade de Anápolis por expressar os conceitos de monumentalidade e excepcionalidade previstos como pré-requisitos para sua preservação.

Quanto aos aspectos sensoriais, ao adentrar em seu interior, a edificação possui ambientes que remetem a degradação de um local que foi palco da modernidade e desenvolvimento do município causando indignação e repúdio à falta de comoção do poder público.

DADOS HISTÓRICOS:

A idéia da Estrada de Ferro Goyaz teve início na época da República Velha (1889-1930) que vislumbrava traçar em território goiano a ferrovia, seguindo pela Vila de Santana das Antas (Anápolis) passando pela antiga capital do Estado, Vila Boa (Cidade de Goiás) rumo ao rio Araguaia.

A pedra fundamental da Estação Ferroviária de Anápolis ocorreu em 28 de agosto de 1933 pelo então intendente do município João Luis de Oliveira.

A edificação em estilo eclético inaugurada em 07 de setembro de 1935 é tida pelos historiadores como o maior símbolo do desenvolvimento econômico da cidade. Na década de 30 influenciou diretamente o crescimento do comércio e da agricultura comercial, o que favoreceu a evolução urbana e fez de Anápolis o maior centro comercial de Goiás, recebendo os cognomes de "Manchester Goiana" e "Ribeirão Preto Goiana". Obteve seu ápice de funcionamento entre os anos de 1930/1950. Em 1976 obteve sua desativação com a retirada dos trilhos do centro da cidade.

O governo municipal pela Lei n. 1.824 de 03 de janeiro de 1991 decretou seu tombamento.

OBSERVAÇÕES:

Considerado Patrimônio Histórico Municipal, seu entorno (o Terminal Urbano) apresenta-se como um empecilho visual e de acesso ao edifício que, conforme o Decreto-Lei n. 25, de 30 de novembro de 1937, dispõe 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 mandado destruir a obra ou retirar o objeto, impondo-se neste caso a multa de cinquenta por cento do valor do mesmo objeto".

ELABORADO POR: Arq. Esp. Christiane Paiva, CREA-GO 10.830/D. PREENCHIDO POR: Leidiane Aparecida Cruz e Pedro Henrique Gonçalves. DATA: Junho de 2008. REVISADO POR: Arq. Esp. Christiane Paiva, Hist. e Gestor Público Jairo Alves Leite, Hist. Ms. Tiziano Mamede Chiarotti. DATA: 24 de Junho de 2008.

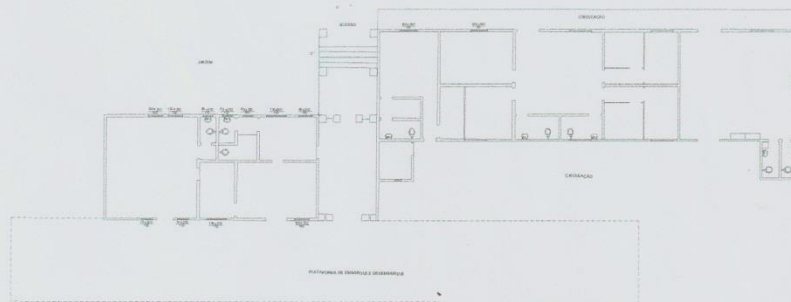
MEMORIAL DESCRITIVO DA EDIFICAÇÃO

Anápolis, 30 de agosto de 2008.

Imóvel: Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente
Município: Anápolis - Goiás.
Proprietário : Prefeitura Municipal de Anápolis.

DESCRIÇÃO DA EDIFICAÇÃO

- COBERTURA: Telha Francesa
- ESTRUTURA DA COBERTURA: Madeira
- PAREDES: Tijolo Cozido
- ESTRUTURA DAS PAREDES: Autoportante
- FORRO: Original de madeira, cimento e gesso.
- PISO: Ladrilho hidráulico, cimento queimado e granitina.
- DIVISÃO INTERNA DOS AMBIENTES: Hall de entrada, Torre com relógio, 11 salas , 4 banheiros, Plataforma de embarque e desembarque, jardim frontal.



Rafaela Bueno Silva
Rafaela Bueno Silva
Arquiteta e Urbanista CREA 13158-D/GO
Gerente de Habitação – Prefeitura Municipal de Anápolis