

**UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS**  
**PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA**  
**INSTITUTO GOIANO DE PRÉ-HISTÓRIA E ANTROPOLOGIA**  
**MESTRADO PROFISSIONAL EM GESTÃO DO PATRIMÔNIO**  
**CULTURAL**

**ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE GOIÂNIA:**  
**UMA PROPOSTA DE USO TURÍSTICO**

**ORIENTANDA: CAROLINA ALVARENGA ALVES DE MOURA COSTA**

**ORIENTADORA: PROF<sup>a</sup> DR<sup>a</sup> ELIANE LOPES BRENNER**

**CO-ORIENTADOR: PROF<sup>o</sup> DR<sup>o</sup> KLASS WOORTMANN**

**GOIÂNIA, NOVEMBRO DE 2006**

**UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS**  
**PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO DE PESQUISA**  
**INSTITUTO GOIANO DE PRÉ-HISTÓRIA E ANTROPOLOGIA**  
**MESTRADO PROFISSIONAL EM GESTÃO DO PATRIMÔNIO**  
**CULTURAL**

**ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE GOIÂNIA:**  
**UMA PROPOSTA DE USO TURÍSTICO**

Projeto apresentado como exigência para a obtenção do Título de Mestre, no Curso de Mestrado Profissional em Gestão do Patrimônio Cultural, da Universidade Católica de Goiás, sob a Orientação da Prof<sup>ª</sup> Dr<sup>ª</sup> Eliane Lopes Brenner e Co-orientação do Prof<sup>º</sup> Dr<sup>º</sup> Klass Woortmann.

CAROLINA A. ALVES DE MOURA COSTA

GOIÂNIA, NOVEMBRO DE 2006

À minha família, Murilo e Rafael, o meu orgulho e a  
minha alegria diária.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus pelas constantes bênçãos derramadas sobre mim.

À Professora Dr<sup>a</sup>. Eliane Lopes, minha orientadora, pela competência, profissionalismo e disponibilidade revelada ao longo desse ano e meio.

Ao Professor Dr<sup>o</sup>. Klass Woortmann, meu co-orientador, pelo profissionalismo exemplar, que contribuiu para a realização desse projeto, esclarecendo dúvidas e oferecendo sugestões.

À Professora Dr<sup>a</sup>. Márcia Bezerra, que gentilmente aceitou participar e colaborar com esse projeto fazendo parte da Banca Examinadora.

À Professora Eliane Silva, pela competência, generosidade, disponibilidade e amizade então demonstradas.

À Coordenação do Mestrado em Gestão do Patrimônio Cultural e a todos os Professores do curso que colaboraram para a realização desse desafio.

Aos colegas de Mestrado, pela excelente relação pessoal que criamos e que espero não se perca.

À Rejane e Raiane, pela colaboração e atenção.

Aos familiares e amigos, pelo incentivo.

Aos meus pais, Sr. José Alves de Moura e Sr<sup>a</sup>. Luzia Mírian A. A. de Moura, luz de toda a minha vida e em todos os momentos.

Ao meu esposo, Murilo Teixeira Costa, pelo estímulo e apoio incondicionais, desde a primeira hora; pela paciência e grande amizade com que sempre me ouviu, e sensatez com que sempre me ajudou. E, ao nosso amado filho Rafael, que já transmite força.



**SUMÁRIO****RESUMO****ABSTRACT**

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	09
<b>CAPÍTULO 1 - CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA</b> .....	15
1.1 Uma Breve Leitura de Goiânia .....	15
1.1.1 O Processo de Construção de Goiânia .....	15
1.1.2 Estilo Art´déco em Goiânia .....	20
1.1.3 Estação Ferroviária de Goiânia: Uma Leitura no Tempo .....	23
1.1.4 Modificações no Contexto Econômico, Cultural, e Social das Cidades com o Incremento da Ferrovia .....	30
1.1.5 Proteção do Patrimônio Cultural no Brasil .....	32
<b>CAPÍTULO 2 - REFERENCIAL TEÓRICO</b> .....	38
2.1 Planejamento Turístico .....	38
2.2 Resgate da Memória, Construção da Identidade e Preservação do Patrimônio Cultural por meio da Educação Patrimonial .....	49
<b>CAPÍTULO 3 - PROPOSTA DE UTILIZAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE GOIÂNIA</b> .....	59
3.1 Análise de Projetos Desenvolvidos para a Estação Ferroviária de Goiânia .....	60
3.2 Análise da Percepção e Motivação dos Alunos e Professores Quanto ao Uso da Estação Ferroviária de Goiânia .....	64
3.2.1 Análise da Percepção dos Alunos .....	65
3.2.2 Análise da Percepção dos Professores .....	70
3.3 Recomendações .....	73
3.4 Plano de Utilização da Estação Ferroviária de Goiânia .....	74

3.4.1 Plano A - Programa Retratos da Estação .....	74
3.4.2 Plano B - Programa Estação em Cena .....	76
<b>CAPÍTULO 4 - AVALIAÇÃO DO PLANO DE USO .....</b>	<b>79</b>
4.1 Resultados Esperados e Impactos com a Realização do Projeto .....	79
4.1.1 Resultados a Curto e Médio Prazo .....	79
4.1.2 Resultados a Longo Prazo .....	79
4.2 Riscos .....	80
4.3 Impactos com a não Realização do Projeto .....	80
4.4 Efeito Multiplicador .....	81
4.5 Sistema de Monitoramento e Avaliação do Projeto .....	81
4.6 Orçamento Físico-Financeiro .....	83
4.7 Captação de Recursos e Parcerias .....	85
4.8 Cronograma de Atividades .....	86
4.9 Cronograma de Desembolso .....	86

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

### **ANEXOS**

1. Questionário Aplicado Junto aos Alunos .....	93
2. Entrevista Semi-Estruturada Realizada com Professores .....	95
3. Planta Baixa da Estação Ferroviária de Goiânia .....	97

### **LISTA DE FOTOS**

1. Acervo Fotográfico Hélio de Oliveira (1950-1960) – Primeiro Repórter de Goiânia .....	99
2. Fotos dos Painéis de Frei Confaloni .....	105

## RESUMO

O presente estudo trata de um projeto denominado Estação Ferroviária de Goiânia: Uma Proposta de Uso Turístico. Vislumbra-se elaborar um programa de uso turístico para a estação com o intuito de torná-la uma opção para a visitação e, paralelamente, incitar o uso desse bem por parte da população goianiense, como espaço de lazer e recreação, despertando o reconhecimento, a valorização e a preservação desse edifício histórico. Apesar de ser um Patrimônio Arquitetônico Nacional, o prédio da estação não tem, atualmente, uma destinação pública que propicie sua efetiva apropriação e valorização pela comunidade local e pelas pessoas que visitam a cidade. O objeto do estudo suscitou o seguinte problema: que alternativa seria adequada para o uso da estação ferroviária? A metodologia de investigação do problema abrange as pesquisas bibliográfica e documental, que subsidiam a pesquisa qualitativa. Realizou-se, também, um levantamento de dados, junto aos estudantes do ensino fundamental e seus professores. A análise dos dados teve como referencial teórico a discussão sobre o planejamento turístico e sobre a memória, a construção da identidade e a preservação do patrimônio cultural, por meio da educação patrimonial, a fim de subsidiar a elaboração de dois planos de ação para serem desenvolvidos na estação ferroviária: Retratos da Estação, que tem como objetivo resgatar a memória da estação ferroviária, por meio de imagens fotográficas; e Estação em Cena, cuja meta é resgatar a história da ferrovia e da estação ferroviária por intermédio do teatro. Finalmente, procedeu-se à avaliação dos planos de uso, a partir dos impactos, ou não, de sua realização, seus riscos, assim como seu efeito multiplicador, sistema de monitoramento, contemplando orçamento financeiro, captação de recursos e parcerias, que viabilizam sua execução.

## ABSTRACT

The present study deals with a project called Railroad Station of Goiânia: A Proposal of Tourist Use. It is glimpsed to elaborate a program of tourist use for the station with intention to become it an option for the visitation and, parallel, to stir up the use of this good on the part of the Goianiense population, as leisure space and recreation, rising the recognition, the valuation and the preservation of this historical building. Although it is a National Architectural Patrimony, the building of the station does not have, currently, a public destination that propitiates its effective appropriation and valuation for the local community and for the people who visit the city. The object of the study excited the following problem: would that alternative be adjusted for the use of the railroad station? The methodology of inquiry of the problem encloses the bibliographical and documentary research, that subsidizes the qualitative research. It was also fulfilled, a data-collecting, together to the students of basic education and its teachers. The analysis of the data had as referencial theoretician the quarrel on the tourist planning and the memory, the construction of the identity and the preservation of the cultural patrimony, by means of the patrimonial education, in order to subsidize the elaboration of two plans of action to be developed in the railroad station, by means of photographic images; and Station in Scene, whose goal is to rescue the history of the railroad and the railroad station by the intermediate of the theater. Finally, it was proceeded the evaluation from the use plans, from the impacts, or not, of its accomplishment, its risks, as well as its multiplying effect, monitoring system, contemplating financial budget, capitation of resources and partnerships, that makes possible its execution.

## INTRODUÇÃO

Esse estudo trata de um Projeto intitulado Estação Ferroviária de Goiânia: Uma Proposta de Uso Turístico. Constitui-se como requisito para avaliação final no Curso de Mestrado Profissional em Gestão do Patrimônio Cultural. Nessa perspectiva, o objeto em estudo visa a atender a natureza do curso, haja vista pretender o uso concreto de um bem patrimonial na cidade de Goiânia.

A escolha por essa área de estudo justifica-se, especialmente, pelo fato de nossa formação ser em Turismo e de termos a intenção de construir uma proposta acadêmica, cuja finalidade seja prática, como um instrumento veiculador de alternativas viáveis para a solução de problemas sociais, conforme consta da proposta de trabalho que, profissionalmente, temos experienciado no Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas de Goiás - SEBRAE-GO. Nesse contexto, um projeto de uso turístico na estação ferroviária de Goiânia tem seu significado.

Nesse sentido, vale tecer alguns comentários acerca da ferrovia, que foi um grande marco para a história do Brasil e, no estado de Goiás, em Goiânia, não foi diferente. Mudanças antes inimagináveis modificaram o contexto econômico, social e cultural da cidade. Quais seriam essas mudanças?

A estação ferroviária de Goiânia, em seu surgimento, passou a ser considerada o portal de entrada e de saída da cidade. Era o local onde chegavam e partiam as pessoas, os imigrantes, o progresso, as novidades, a cultura e os produtos agrícolas, entre outros. Configurava-se, enfim, em um lócus de intenso convívio social, de lazer, de debates culturais e políticos (Coelho, 2004).

O prédio da estação ferroviária de Goiânia foi inaugurado em 1952. Após decorridas três décadas de intenso movimento, é desativado em 1980. A partir de então, esse espaço deixou de ser um local de convívio social como outrora, e, de meados de 1980 a 2000, ganha novos usos que não foram suficientes para atrair a comunidade de Goiânia, a exemplo: restaurante do Centro de Tradições Goianas, Centro de Artesanato de Goiás e local de Bandas Marciais. Em decorrência desse fato, gradativamente, a estação ferroviária foi perdendo sua

importância na memória das pessoas que deixaram de utilizá-la, e, por conseguinte, de valorizá-la.

Em 2003, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN realizou o tombamento da estação ferroviária como um relevante bem patrimonial da nação. Contudo, o cenário não foi alterado, persistindo um incômodo distanciamento da comunidade em relação a esse importante bem.

Preocupa-nos, sobremaneira, a situação em que se encontra a estação ferroviária de Goiânia que, apesar de ser um inestimável Patrimônio Arquitetônico Nacional, não tem, atualmente, uma destinação pública que propicie sua efetiva apropriação e valorização pela comunidade goianiense e pelas pessoas que visitam a cidade.

Essa realidade suscitou a seguinte problemática: que alternativa seria adequada para o uso da estação ferroviária de Goiânia? Como gestora turística, vislumbramos, então, uma proposta de solução que promova, por um lado, o uso turístico desse bem, como forma de torná-lo uma opção para a visita e, por outro, um local para o lazer e recreação da comunidade.

Por que a presente proposta inclui, em relação à estação ferroviária, tanto o uso turístico para a visita, quanto a construção de um espaço de lazer e recreação para a comunidade? Por entendermos que quando estruturamos uma atividade turística, simultaneamente estamos disponibilizando o seu uso para a comunidade.

Por isso mesmo, a comunidade local é, sem dúvida, partícipe fundamental dessa proposta, pois, ao despertar para a importância histórica e cultural desse bem, poderá optar por reutilizá-lo, valorizá-lo, preservá-lo e difundi-lo. Os indivíduos que se deslocam para Goiânia, por sua vez, terão a possibilidade de realizar uma experiência turística que pode lhes ser interessante, por se tratar da valorização patrimonial de um bem regional. Essa proposta, assim, pode contribuir para o fomento do turismo em Goiânia, ao oferecer uma nova oferta cultural.

Esse raciocínio subsidia, na formulação desse projeto, o objetivo de elaborar um programa de uso turístico para a estação ferroviária de Goiânia, com a finalidade de promover

o fluxo de visitantes na região e, paralelamente, incitar o uso desse bem por parte da população local, como objeto de lazer e recreação, despertando o conhecimento, a valorização e a preservação desse edifício histórico, pela população goianiense. Desdobram-se, ainda, desse objetivo:

- desenvolver planos de ação, visando aos turistas e à comunidade local, na estação ferroviária, envolvendo a educação patrimonial;
- estimular o resgate da memória e da identidade local;
- contribuir para uma experiência turística cultural de qualidade na estação ferroviária de Goiânia.

Com a intenção de alcançar os objetivos propostos, na fundamentação teórico-metodológica desse projeto, a abordagem crítica orienta a pesquisa qualitativa. Minayo (2000) argumenta que a pesquisa qualitativa é aquela capaz de incorporar a questão do significado e da intencionalidade inerentes aos atos, às relações e às estruturas sociais, como construções humanas e significativas. Essa concepção vem corroborar a intenção dessa proposta, que intenciona dar um novo significado a uma construção humana: o edifício da estação ferroviária, em Goiânia.

Bogdan e Biklen, citados por Lüdke e André (1986), postulam que a diversidade dos problemas sociais, tem sido analisada por intermédio da pesquisa qualitativa, por meio de estudo criterioso do espaço investigado em seu contexto social. Compreendemos que a estação ferroviária de Goiânia, hoje, em seu desuso, reflete um problema social no que se refere à presente desvalorização, por parte da comunidade, de um de seus bens patrimoniais e culturais.

Reforçando esse entendimento, em Triviños (1987, p. 137), encontramos que a pesquisa qualitativa “desenvolve-se em interação dinâmica [com a pesquisa quantitativa] retroalimentando-se constantemente”. Desse modo, os dados quantitativos são utilizados como ilustração dos dados qualitativos. Isso porque, o que pretendemos obter com a pesquisa qualitativa é a “compreensão dos comportamentos, a partir da perspectiva dos sujeitos da investigação” (Freitas, 2002, p. 27).

Para tanto, os procedimentos metodológicos estão dispostos nas três etapas apresentadas a seguir. A primeira é desenvolvida mediante as pesquisas bibliográfica e

documental, bem como por meio de um levantamento de dados. Realiza-se a revisão da literatura, a fim de consubstanciar o aporte teórico e histórico que fundamenta o objeto de estudo. Registramos que, em termos de literatura, inexistem disponíveis, à pesquisa, estudos específicos referentes à utilização da estação ferroviária de Goiânia, como espaço turístico, cultural e de lazer.

Nesse sentido, recorreremos aos documentos que versavam sobre formas de utilização do prédio da estação ferroviária, em duas Secretarias Municipais, a primeira de Cultura e, a segunda, de Desenvolvimento Econômico. Esse material, posteriormente, foi submetido à análise documental. Entretanto, é pertinente expor que ambas tratam de propostas distintas, sendo que uma delas foi implementada em parte e a outra encontra-se em execução.

Se esse projeto tem como objetivo contribuir para o uso da estação ferroviária como um espaço turístico, de modo a oferecer uma opção cultural à cidade de Goiânia, e ainda, intenciona disponibilizar para comunidade um espaço de recreação e aprendizado, de modo a fortalecer a identidade local, fez-se necessário proceder a um levantamento de dados. Suscitou-se a expectativa de adolescentes e de seus professores de história, no âmbito escolar, acerca da reutilização da estação ferroviária. Por que optamos por esses sujeitos, nesse campo?

Acreditamos que a educação escolar é viabilizadora da formação de uma consciência crítica, voltada à valorização do patrimônio. De um modo geral, entendemos que, nessa faixa etária, o aluno já adquiriu possibilidades de perceber a importância do respeito ao patrimônio cultural de sua região, assim como estuda sobre a necessidade de preservá-lo e compartilhá-lo socialmente. E mais, entendemos que as escolas são espaços, por excelência, intencionalmente, socializadores e constituem-se no lócus que congrega maior quantitativo de jovens em formação e, por isso, em condições especiais de aprenderem valores socioculturais.

Em relação à seleção do campo para o levantamento de dados, seleciona-se duas escolas: uma do âmbito público estadual, e outra da esfera privada. Ambas as escolas são tradicionalmente reconhecidas pela comunidade goianiense, o que se pode constatar, inclusive, pela constante demanda de alunos por elas em todos os anos.



No que se refere à seleção dos sujeitos, esses constituem-se de alunos da educação básica, conforme disposições legais da LDB nº 9.394/96. São estudantes dos anos finais do ensino fundamental, 7º ano, com idade, aproximadamente, entre 12 a 14 anos, portanto, na faixa etária da adolescência. Também compõem os sujeitos os professores que ministram, para o 7º ano, a disciplina História. Essa disciplina é escolhida porque a formação em História contempla conhecimentos que se fazem necessários à sensibilização frente ao objeto de estudo.

Especificadamente, os instrumentos empregados para o levantamento de dados constam de um questionário, com perguntas abertas e fechadas, aplicado junto aos alunos (anexo 01); e um roteiro de entrevista semi-estruturada, realizada com os professores (anexo 02). A organização dos dados ocorre da seguinte forma: os questionários são tabulados por meio de figuras e as entrevistas são submetidas à análise sob a forma de texto. O estudo dos dados favorece a elaboração da segunda etapa dos procedimentos metodológicos, que se refere à realização da proposta de uso turístico para a estação ferroviária de Goiânia.

Nessa fase da segunda etapa, apresentamos dois planos de ação: um para ser desenvolvido no espaço interno e o outro no espaço externo da estação ferroviária. Esses planos é que buscam implementar o objetivo de promover o fluxo de visitantes na região e, paralelamente, incitar o uso desse bem por parte da população local, como objeto de lazer e recreação, despertando o reconhecimento, a valorização e a preservação desse edifício histórico, pela população goianiense.

A terceira etapa dos procedimentos metodológicos consiste na avaliação dos planos de uso, que são examinados quanto aos seguintes aspectos: resultados esperados e impactos com a realização do projeto; impactos com a não realização do projeto; riscos; efeito multiplicador; sistema de monitoramento e avaliação do projeto; orçamento físico-financeiro; captação de recursos e parcerias, e cronograma de atividades e desembolso.

Para a estruturação do projeto, organizamos quatro capítulos inter-relacionados. O Capítulo 1: **Contextualização Histórica**, tenta fazer uma breve leitura de Goiânia, a partir de seu processo de construção; da presença, na cidade, do estilo Art'déco; do surgimento da estação ferroviária, bem como das modificações que ocorreram no contexto econômico, cultural e social das cidades, incluindo Goiânia, com o incremento da ferrovia. Aspectos

importantes que envolvem a proteção do patrimônio cultural do Brasil também são dispostos nesse capítulo.

No Capítulo 2, intitulado **Referencial Teórico**, buscamos tratar do planejamento turístico como um instrumento que, ao utilizar-se da educação patrimonial, possa resgatar valores históricos e culturais, que contribuam com a construção da identidade e da autoestima da população goianiense, suscitando, conseqüentemente, sentimentos de pertença e de apreço em relação à estação ferroviária, que possam se responsabilizar pela preservação desse bem. Acreditamos que um planejamento turístico sério inclua em seus propósitos a memória, a construção da identidade e a preservação do patrimônio cultural, por meio da educação patrimonial. A discussão sobre essas idéias também faz-se presente nesse capítulo.

O Capítulo 3, denominado **Proposta de Utilização da Estação Ferroviária de Goiânia**, procura articular uma análise de projetos desenvolvidos para a estação ferroviária de Goiânia com uma análise da percepção e motivação de alunos e professores quanto ao uso da estação ferroviária. A partir daí, propomos dois planos de utilização desse patrimônio. Um para ser desenvolvido na parte interna e o outro na parte externa do edifício da estação ferroviária. Esses planos têm, sobretudo, um propósito educativo, no sentido de conscientizar os visitantes, especialmente os adolescentes de Goiânia, acerca da importância histórica e cultural da estação ferroviária, promovendo, assim, a preservação da história e da memória, além de contribuir com a construção da identidade na comunidade. As recomendações para a aplicação desses planos também são expostos nesse capítulo.

Finalmente, no Capítulo 4 - **Avaliação do Plano de Uso** - intencionamos configurar: os resultados esperados e os impactos com a realização do projeto; os impactos com a não realização do projeto; os riscos; o efeito multiplicador; o sistema de monitoramento e avaliação do projeto; o orçamento físico-financeiro; e, também, a captação de recursos e parcerias e cronograma de atividades e desembolso.

## **CAPÍTULO 1**

### **CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA**

Esse capítulo tem como objetivo contextualizar, historicamente, aspectos concernentes ao surgimento da capital de Goiás, Goiânia, tendo como ponto de partida o processo de sua construção, que abre espaço à presença do estilo Art´déco. Com esse estilo, na cidade de Goiânia, foi arquitetado o edifício da estação ferroviária. Que modificações permearam o contexto econômico, cultural e social das cidades com o incremento da ferrovia? É o que intencionamos explicitar, nesse momento, de forma inter-relacionada à discussão sobre a necessária proteção do patrimônio cultural no Brasil, uma vez que o lócus desse projeto, a estação ferroviária de Goiânia, hoje, é, oficialmente, um patrimônio cultural brasileiro.

#### **1.1 Uma Breve Leitura de Goiânia**

##### **1.1.1 O Processo de Construção de Goiânia**

A idéia inicial da mudança da capital do estado de Goiás data de meados do século XVIII, posteriormente foi retomada no século XIX, pelo segundo governador de Goiás, Miguel Lino de Moraes. Porém só foi no governo de Pedro Ludovico Teixeira que Goiânia foi fundada, em 24 de outubro de 1933, como a nova capital do estado de Goiás (Sócrates, 1979).

Embora existam várias interpretações sobre o assunto, podemos afirmar que o processo de transferência da capital vincula-se principalmente à política nacional da marcha para o oeste, implementada pelo governo de Getúlio Vargas, munida da idéia de civilizar o sertão (Lima Filho, 2001), o que para muitos tratava-se da descentralização do desenvolvimento econômico no território brasileiro, especialmente por meio da introdução do capitalismo no centro do país. Como ressalta Mahler (2004, p. 21): “A marcha para o oeste tem a função histórica de redefinir o perfil do Estado de Goiás, que passa a se integrar na economia nacional”.

Em outras palavras para Manso (2004, p. 12), a marcha para o oeste “deve ser lida como o caminho da conquista da Amazônia, além de representar a forma de escoamento da produção econômica do sul do país para o Centro-Oeste”.

O Brasil na década de 1930 passava por um momento de mudanças. O presidente Getúlio Vargas aspirava introduzir o país numa esfera de desenvolvimento e progresso. No estado de Goiás, a Cidade de Goiás, já com 200 anos, não contava com perspectivas de crescimento, o que levou o presidente a apoiar o projeto de transferência da capital goiana para um local que irradiasse este sentimento de progresso.

O cenário existente na antiga capital também contribuía para fortalecer o ideal da transferência. Segundo Ofélia Sócrates (1979), a Cidade de Goiás enfrentava inúmeros problemas relacionados à ausência de abastecimento de água canalizada e de rede de esgoto. Isso gerava insatisfação e protestos entre os muitos moradores. Somava-se a esse fato a velha capital estar situada em um terreno irregular entre morros, que comprometia a ventilação. Além disso, a Cidade de Goiás possuía um clima de temperatura excessiva.

A mudança da capital simbolizava desenvolvimento, progresso e expansão de um estado que rompia com o seu passado e de um povo que se mostrava capaz de construir seu futuro altivamente, como diria em diferentes oportunidades Pedro Ludovico Teixeira (Campos, 1985, p. 23).

Tratando-se da fundação de Goiânia, em 1932, uma comissão foi nomeada sob a presidência do bispo de Goiás, D. Emanuel Gomes de Oliveira, com o objetivo de escolher o local que abrigaria a nova capital. Foram realizados estudos das condições hidrológicas, topográficas e climáticas do município de Campinas, que já existia há 123 anos. Reunida em março de 1933, a comissão decidiu pela escolha dessa região, também conhecida como *Campininha das Flores*, que veio a converter-se em um bairro da futura capital, denominado *Campinas*.

A preferência por Campinas se deu devido às características físicas da região que se mostraram favoráveis, como afirma Chaul (1997, p. 203): “após discussões, pressões políticas de prefeitos e predileções individuais por determinadas cidades, a comissão definiu-se por um local de água abundante, bom clima, topografia adequada e próximo à estrada de ferro”.

Após as conclusões dos estudos realizados pela Comissão presidida por D. Emanuel, Pedro Ludovico contratou os serviços do engenheiro urbanista Armando de Godói, um dos mais notáveis urbanistas do país, para executar o estudo categórico da região de Campinas, que consistia numa análise técnica sobre a conveniência ou não da mudança da capital. Somente por intermédio do Decreto nº 1.816, de 23 de março de 1937, foi transferida definitivamente para Goiânia, a Capital do Estado de Goiás, consolidando, assim, o ideal de Pedro Ludovico Teixeira de construir, no sertão goiano, uma cidade que representasse o *novo*, a esperança e o progresso.

O interventor, em seu empreendimento de construir uma Capital no centro do país, procurou cercar-se de um corpo técnico de alta competência para a elaboração do Plano Diretor. De acordo com Cordeiro e Queiroz, citado por Botelho (2002, p. 118):

... o primeiro nome lembrado pelos mudancistas, para a elaboração do plano para a nova cidade, foi o do urbanista Alfred Agache. Esse, por não se encontrar no País na época, não pôde ser contactado, sendo seu nome substituído pelos dos dois outros profissionais também considerados à altura da incumbência: Atilio Corrêa Lima, um de seus discípulos, e Armando Augusto de Godoy.

Alfred Agache, considerado uma celebridade na história do urbanismo internacional no início do século XX, influenciou Atilio Corrêa Lima, competente arquiteto urbanista que foi responsável pela elaboração do Plano Diretor da nova capital.

Percebe-se no projeto de Atilio Corrêa Lima demasiada influência francesa, com características próprias dos efeitos monumentais adotados em Versailles, Carlsruhe e Washington. E, interessante notar que, o arquiteto preocupou-se com a valorização do Centro Cívico da Capital, como se pode constatar em sua argumentação:

Da topografia tiramos partido também para realçar o principal motivo da cidade, que é seu centro administrativo. A situação que lhe demos é de grande destaque, sobressaindo visivelmente de todos os pontos da cidade e principalmente para quem nela chega [...] Procuramos adotar o partido clássico de Versailles, Carlsruhe e Washington, pelo aspecto monumental e nobre, como merece a capital do grande Estado (Manso apud Mahler 2004, p. 30).

Outra característica do projeto do arquiteto corresponde às áreas verdes, como menciona Moysés (2004, p. 117):

Assim, em seu plano, estava previsto inicialmente quase 1/3 da área da cidade ocupada por espaços inteira ou parcialmente arborizados. Isto é, dos 1.082 ha da área projetada, 375 ha seriam considerados *espaços livres* (34,6%) e, desses, 162 ha (43,2%) exclusivamente *parques ways*, jardins, *play grounds* e áreas destinadas a esportes.

Neste contexto, vale destacar a observação feita por Ribeiro (2004, p. 61) quanto às intenções propostas pelo arquiteto sobre o traçado de Goiânia:

Mesmo que Atilio Corrêa Lima tenha firmado seu traçado nos traçados clássicos de faceta monumental, ignorando as cidades do início do século, o projeto do núcleo central da cidade de Goiânia se assemelhava muito ao centro que Unwin traçou para Letchworth, protótipo da cidade-jardim concebido por Ebenezer Howard... E mais adiante... o que fez de Goiânia uma cidade moderna dentro de seus princípios, e nesse sentido precursora de Brasília, não foi o traçado barroco em asterisco ou de cidade-jardim, mas como sintetiza Graeff, a sua alma de cidade-parque, tão bem definida nas intenções demonstradas pelo grafismo de seu primeiro criador.

O plano original do arquiteto denotava importância ao sistema viário, com ruas largas, tentando beneficiar o comércio. Para a zona industrial, o plano compreendeu sinuosidade. Já para a região residencial, o projeto expressava uma área calma mais distante do centro. O arquiteto também reservou no seu projeto áreas verdes que proporcionassem, além da beleza, um ambiente agradável para os encontros sociais, criando os setores norte, sul, leste e oeste com limites espaciais bem definidos.

No início de 1935, Atilio, após ter cumprido devidamente seu contrato inicial, abandonou o projeto. É sabido que fatores de ordens econômica, familiar e política contribuíram para sua saída. O seu sucessor foi Armando Augusto de Godoy, o mesmo engenheiro que havia sido contratado anos atrás (1933) para fazer os estudos sobre a construção da nova Capital. Godoy, também discípulo de Agache, “respeitou as idéias iniciais de Atilio, fazendo apenas pequenas correções no traçado já proposto” (Ribeiro, 2004, p. 69).

Godoy optou por inserir no novo projeto urbanístico de Goiânia as concepções de cidades-jardins, fazendo com que a Capital se desenvolvesse de forma harmoniosa, ao garantir uma qualidade de vida para seus habitantes. Isto pode ser constatado no estudo de Álvares, citado por Ribeiro (2004, p. 71):

... é cômodo morar em um lugar sossegado e bem arejado, com ar fresco e puro, e, para isso, zonas residenciais foram dispostas em toda a periferia da cidade, junto às faixas de bosques que a circundam. Estas zonas envolvem

todas as outras zonas, exceto a industrial, que fica isolada em uma extremidade. Como naturalmente, nem todas as casas podem estar na periferia, foram reservados os Bosques naturais dos Buritis, do Botafogo e do Capim Puba, e mais as praças para garantirem aeração em todos os pontos da cidade (...) Isto porque é incômodo e perigoso o pedestre andar no meio dos veículos, como se vê comumente. Também é mais cômodo para o pedestre andar por um parque que por uma rua. Foi então projetado um sistema de parques internos, limitados pelos fundos dos terrenos, que se comunicam por toda a cidade a fora, de forma a poderem os pedestres (sobretudo as crianças) andarem pelos parques para se locomoverem neste setor (...) Bastaria um beco, mas foram projetados parques para satisfazer a outras necessidades: boa aeração, que só grandes blocos de vegetação permitem, para localizar áreas para recreio das crianças, jardins de infância, escola, campos de esporte, enfim, toda uma série de confortos necessários a uma vida civilizada.

Para dar forma à nova cidade, Pedro Ludovico contratou a firma Coimbra Bueno e, Cia., dos irmãos Abelardo e Jerônimo Coimbra Bueno. Goiânia foi emergindo e juntamente com as avenidas e os edifícios no estilo Art Déco, foi-se construindo os parques, as praças, as áreas verdes, as áreas de preservação e a arborização na cidade, de modo a oferecer aos seus moradores uma boa qualidade de vida.

Apesar de ter sido planejada para abrigar 50.000 habitantes, a Capital de Goiás ultrapassou, no ano de 2005, a marca de um milhão, confrontando com inúmeros problemas de uma metrópole, especialmente de ordem social e urbana. Essa realidade é histórica e vem contribuindo para a descaracterização do projeto original da cidade.

Embora o crescimento populacional e urbano tenha levado muito das áreas verdes de Goiânia, outrora enfatizadas por Atílio e Godoy, a desaparecerem, Goiânia é apontada<sup>1</sup> como uma das capitais brasileiras com maior porcentagem de áreas verdes por perímetro urbano. Cerca de 19% de todo o território urbano do município é constituído por áreas verdes.

Podemos observar que, ao longo do processo de consolidação da cidade de Goiânia, no cenário de uma capital de estado, houve inúmeras alterações no projeto inicial, muitas delas decorrentes da própria realidade histórica, a exemplo, o aumento inestimável da população. Contudo, a harmonia pensada para a cidade ainda intenciona oferecer, a seus

---

<sup>1</sup> O Popular (2004) relatou também que Goiânia é a segunda cidade brasileira em índice de arborização por número de habitantes, perdendo para a capital da Paraíba-João Pessoa. Depois de Goiânia, estão em terceiro e quarto lugares, Curitiba e Porto Alegre. O *ranking* foi apontado no ano anterior (2003) em João Pessoa, durante o 7º Congresso da Sociedade Brasileira de Arborização Urbana, que congrega entidades governamentais e não governamentais.

habitantes, uma boa qualidade de vida e ir mais além: facilita a consolidação harmônica de um turismo de lazer, recreação e cultura.

Isso pode ser pensado por meio da reutilização de novos espaços, como, por exemplo, da estação ferroviária de Goiânia, que pode perfeitamente simbolizar o portal de entrada dos turistas que visitam a cidade.

Finalmente, ainda que Goiânia seja uma cidade com uma intensa área verde, arborizada, com jardins e parques desde a sua geração, o que consiste o seu Patrimônio Cultural oficial são os edifícios em estilo Art´déco, reconhecidos e tombados, no ano de 2003, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN.

### **1.1.2 Estilo Art´déco em Goiânia**

A finalidade de discorrermos sobre o estilo Art´déco implica destacar a ligação existente entre o monumento idealizado, por meio da arquitetura, e a sua relação com a representação de poder. Arquitetura e poder estão ligados há muito tempo.

Botelho (2002) argumenta que seja na instância administrativa ou religiosa a história da arquitetura monumental funde-se com a de poder.

Exemplo disso são os monumentos constantes do patrimônio da humanidade, cujas datas de construção perdem-se no tempo, e que em sua totalidade estão ligados a usos que se dividem entre o templo e o palácio. Nenhuma edificação ligada à habitação popular restou do período áureo da civilização egípcia, mesopotâmia, ou mesmo persa. Apenas a casa de Deus (Botelho, 2002 p. 108).

Menezes (apud Botelho, 2002, p. 109) postula que ao término da Idade Média é que os edifícios públicos começam a ter presença. “A monumentalidade é uma necessidade de todos os tempos porque surge da eterna exigência de criar símbolos para os seus atos e para o seu destino, para as suas convicções religiosas e sociais”.

A obra arquitetônica expressa também a identidade do indivíduo que a representa. Na história política do Brasil, na década de 1930, não foi diferente. Getúlio Vargas, munido de



seus discursos modernistas, influenciou a nação, inserindo mudanças, sobretudo, na arquitetura nacional.

De acordo com Andrade, citado por Botelho (2002, p. 114), trata-se do “pensamento positivista, associado à retórica modernizante do Estado Novo, apoiado pelas classes dominantes, criando as condições favoráveis à manifestação e implantação de novas formas arquitetônicas”.

Explicita Botelho (2002), com base em Segawa, que os arquétipos clássicos, identificadores da arquitetura monumental, formariam outro arquétipo, qual seja cenários ideológicos, advindos de governos autoritários.

Na abordagem de Manso (2004), a monumentalidade impregna os regimes totalitários entre as décadas de 1930, 1940 e até 1950. A arquitetura déco fora escolhida como oficial. No Brasil, tanto edifícios públicos, com maior ostentação, como os residenciais e comerciais assumiram essa arte. Se por um lado, isso denotava pobreza estética ou formal,

... por outro, vinha ao encontro do novo poder político que se instalava com o governo de Getúlio Vargas, que tinha como máxima Progresso e Modernidade. O estilo art déco representava, para o centro do poder, a versão mais acabada de desenvolvimento ou mesmo de progresso e ainda traduzia por si só os signos de monumentalidade, imprimindo aos prédios públicos a proporção exata do poder e do local em que ele se instalava (Manso, 2004, p 12).

É importante destacar que as edificações arquitetônicas no país foram consideráveis, dando, em parte, importância a este estilo como demonstração, à época, da áurea autoritária do governo e, ao mesmo tempo, inserindo o moderno da arquitetura desse tempo. Desse modo, no estado de Goiás, em Goiânia, o Art´déco não foi mera inspiração de Atilio e de Godoy, mas uma representação do poder de uma época, estabelecida no mundo.

O Art´déco é um estilo arquitetônico que teve origem formalmente num evento denominado Exposição Internacional das Artes Decorativas e Industriais Modernas, ocorrido em Paris, em 1925. Inicialmente, foi uma proposta de design nas áreas de decoração, mobiliário, vestuário, chegando somente mais tarde como um estilo da arquitetura. Esse estilo se desenvolveu na década de 1930, obteve seu auge em 1940, tendo, ainda, algumas manifestações na década de 1950, como se verifica, especialmente, na estação ferroviária de

Goiânia, de forma bem acentuada. A estação ferroviária de Goiânia foi o último edifício construído com o estilo Art´déco, tratando-se de uma obra exemplar revelada pelas seguintes características:

Nota-se a ênfase no jogo de volumes, com a verticalidade da torre do relógio enfatizada pelos dois volumes laterais horizontais. O volume da própria torre é, por sua vez, também escalonado, num contraste com as linhas curvas que lhe sobem por detrás. O balanço entre ângulos e curvas faz da hoje desativada estação uma edificação marcante (Unes apud Manso, 2004, p. 48).

Para Botelho (2002), a composição do Art´déco tinha uma matriz clássica com tendência à simplificação,

... ausência de ornamentação figurativa derivada de estilos históricos, tendência a uma espacialidade mais dinâmica e complexa, preferência por volumes ‘puros’ e preocupação com a economia e racionalidade construtiva relacionada ao emprego das novas tecnologias - particularmente o concreto e o elevador (grifo do autor) (Andrade apud Botelho, 2002, p. 121).

No que diz respeito à Goiânia, seus primeiros edifícios foram também construídos neste estilo. Interessante destacar que, embora muitos desses edifícios tenham sido demolidos, alguns se mantiveram. E, por comporem um conjunto de relevância histórica e arquitetônica, Goiânia foi elevada, em 2003, a Patrimônio Arquitetônico Nacional, recebendo assim “a primeira distinção que uma obra Art´Déco recebe em todo o Brasil” (Manso, 2004, p.10). Isto foi possível por meio da elaboração de um Dossiê propondo o tombamento de um conjunto<sup>2</sup> de “22 edifícios públicos, do traçado central da cidade (o polígono entre a Praça Cívica e as Avenidas Araguaia, Tocantins, e Paranaíba) com o trecho da Avenida Anhanguera, do Centro a Campinas, e do nome das vias” (Manso, 2004, p. 15).

O tombamento federal de Goiânia mostra-se relevante em dois aspectos. Inicialmente por ser o primeiro conjunto do estilo Art´déco a merecer destaque no Brasil. Esse

---

<sup>2</sup> Em Goiânia, foram tombados como acervo arquitetônico e urbanístico em estilo Art´déco, os seguintes prédios públicos: Coreto da Praça Cívica, Fontes Luminosas, Fórum e Tribunal de Justiça, Residência de Pedro Ludovico Teixeira, Edifício do antigo Departamento Estadual de Informação, Obeliscos com luminárias, Palácio das Esmeraldas, Edifício da antiga Delegacia Fiscal, Edifício da antiga Chefatura de Polícia, Edifício da antiga Secretaria Geral, Torre do Relógio, Edifício do Tribunal Regional Eleitoral, Edifício do Colégio Estadual Lyceu de Goiânia, Edifício do Grande Hotel, Edifício do Teatro de Goiânia, Edifício da antiga Escola Técnica de Goiânia, Edifício da antiga Estação Ferroviária, Mureta e Trampolim do Lago das Rosas, Edifício do antigo Pálace Hotel, Edifício da antiga Subprefeitura e Fórum de Campinas e o Traçado viário dos núcleos urbanos pioneiros.

reconhecimento nacional transmite o valor a um estilo disseminado na arquitetura dos primeiros edifícios públicos da cidade em uma época que o país passava por um rápido desenvolvimento. Em segundo lugar, esse reconhecimento de vinte e dois edifícios do estilo Art´déco consolida a valorização da produção artística do século XX no Brasil.

Um aspecto importante é a pesquisa de Wilton Medeiros (2003) sobre as memórias dos pioneiros e antigos habitantes de Goiânia. O autor traz à luz a dificuldade da população goianiense em reconhecer o estilo Art´déco num patrimônio arquitetônico já consagrado. Medeiros (2003) aborda que a identidade Art´déco é muito mais um discurso gerado por técnicos do que algo conhecido pelos goianos.

A identidade Art´Déco de Goiânia, nessas alturas, estava muito mais estampada nos jornais do que enraizada na memória das pessoas. Era muito mais um discurso e uma iconografia do que uma realidade vivida, incapaz de possibilitar desdobramentos no campo simbólico e imaginário dos antigos moradores (Medeiros, 2003, p. 432).

Essa hipótese foi comprovada por meio do levantamento de dados empreendido, no presente estudo, o qual demonstrou que os alunos do 7º ano, do ensino fundamental, na escola do âmbito público, desconhecem o termo Art´déco e uma considerável porcentagem dos alunos na escola da esfera privada, também.

Diante disso, é relevante o movimento de resgate da identidade Art´déco, que o IPHAN realizou, resultando no tombamento da região central de Goiânia, especialmente do edifício da estação ferroviária, que é o objeto de estudo desse projeto, perpetuando a memória histórica e arquitetônica na cidade.

### **1.1.3 Estação Ferroviária de Goiânia: Uma Leitura no Tempo**

A história da estrada de ferro se inicia na Inglaterra em 1825, quando, em caráter inaugural, ocorreu o primeiro deslocamento de trem entre as cidades de Stoklon e Darlington, pela locomotiva Locomotion, idealizada por George Stephenson. Já no Brasil, a ferrovia teve origem formalmente, segundo historiadores, em 1835, na época da Regência Una, onde Diogo

Feijó<sup>3</sup>, por meio da promulgação de uma lei, permitiu a construção de uma estrada de ferro interligando as cidades do Rio de Janeiro a São Paulo e Minas Gerais (Coelho, 2004, p. 19).

No ano de 1852, Irineu Evangelista de Souza, mais conhecido como Visconde de Mauá ou Barão de Mauá, negociou com o governo imperial a concessão para a construção da primeira estrada de ferro no Brasil. Em 1854, já ocorria a inauguração oficial da Estação Ferroviária Mauá. A estrada tinha uma extensão de 14 km entre a Baía de Guanabara, e a Estação de Fragoso, na então província do Rio de Janeiro.

A primeira proposta não concretizada de ligação ferroviária entre o Centro-Oeste e o Rio de Janeiro aconteceu em 1851. Passados alguns anos, grupos políticos locais empreenderam esforços junto ao governo para criar uma companhia ferroviária goiana, devido à desistência da companhia paulista em estender os trilhos até o estado de Goiás, tendo em vista o isolamento do estado.

A implantação da estrada de ferro em terras goianas foi possível por meio do apoio de grupos políticos e econômicos que acreditaram na modernização dos meios de transporte<sup>4</sup>. De acordo com Coelho (2004, p. 87),

Jornalistas, políticos e homens de negócios usaram a imprensa local e nacional para defender a implantação da estrada. A revista “A Informação Goyana”, editada por Henrique Silva, no Rio de Janeiro, foi o principal veículo de comunicação a defender a modernização dos transportes em Goiás (grifo do autor).

Interessa pontuar o apoio que o político Leopoldo de Bulhões deu na implementação da estrada de ferro. Segundo Coelho (2004, p. 87): “Político goiano de projeção nacional, temendo desgastar-se politicamente junto as suas bases eleitorais, Bulhões resolveu lutar pela estrada, fazendo dela instrumento de seus interesses políticos eleitorais”.

---

<sup>3</sup> Diogo Feijó é conhecido também como Regente Feijó ou Padre Feijó. Ele foi padre, professor e estadista brasileiro.

<sup>4</sup> Referendando-se em Dias, Coelho (2004, p. 168) expõe que a estrada de ferro foi o primeiro meio de transporte e comunicação eficiente do Estado de Goiás. Até então, o comércio era feito através de carros de boi e tropas de burro.

Vários foram os fatores que influenciaram o retardamento dos trilhos em Goiás: a dificuldade financeira; as transformações políticas ocorridas no início do século XX, a crise do comércio internacional na época de guerras; a falta de apoio político das oligarquias agrárias dominantes; e a falta de interesse político da classe gerencial.

Em 1906, o Presidente Rodrigues Alves implantou o transporte ferroviário no estado, por meio da criação da Companhia Estrada de Ferro de Goiás. O governo federal autorizou essa Companhia a tomar empréstimo no exterior por duas vezes. A primeira nesse mesmo ano, com o intuito de construir a linha, e, mais tarde, em 1910 para dar continuidade ao empreendimento.

A primeira sede da Estação Ferroviária de Goiás foi edificada, no ano de 1909, em Araguari, Minas Gerais, incorporando o projeto do primeiro trecho ferroviário no percurso Araguari-Catalão, numa extensão de 54 (cinquenta e quatro) quilômetros. Somente após três anos, os trilhos atravessaram o rio Paranaíba, e começaram a passar por Goiás, sendo que a primeira estação ferroviária construída em terras goianas foi a de Anhanguera, na cidade de Catalão, já desaparecida. Presentemente, a estação mais antiga é a de Goyandira, também erguida no município de Catalão.

Interessante ressaltar, que as estações ferroviárias construídas no sudoeste goiano marcaram um novo tempo na arquitetura do Estado.

No estado de Goiás, utilizaram-se as mesmas técnicas construtivas por aproximadamente duzentos anos. O mesmo padrão arquitetônico, bem como a utilização dos mesmos materiais permaneceu inalterado, até o surgimento dos trilhos. A ferrovia trouxe consigo o que de mais moderno havia nas estruturas construtivas e os goianienses passaram a vislumbrar esse processo de mudança, como postula Coelho (2004, p. 140):

... a alvenaria de tijolo, em substituição ao adobe, à taipa e ao pau-a-pique; a telha francesa, em oposição à capa-e-bica; o cimento queimado no piso das plataformas; o ladrilho hidráulico nas partes mais nobres de determinados edifícios; e estruturas metálicas para sustentar as coberturas, em substituição à madeira. Em muito pouco tempo, esse padrão começa a determinar alterações profundas na arquitetura residencial e comercial do Estado.

As estações ferroviárias construídas desde então, apresentavam uma riqueza de elementos decorativos, cada uma peculiar, provocava um efeito de monumentalidade que encantava os habitantes do interior, como pode ser percebido nos detalhes da base do pilar de sustentação da cobertura da plataforma, nas grades perfeitamente *desenhadas*, nas bilheterias, nas portas, no teto do saguão e até nas estruturas das estações (Coelho, 2002).

Em outros momentos de construções das estações no estado, pode-se vislumbrar a utilização do concreto armado; o uso de lajes planas na cobertura das plataformas, além do estilo Art'déco, como pode ser visto nas edificações de Goiânia, Campinas, Catalão e Goiandira.

Em se tratando da conclusão da primeira etapa da via férrea em Goiás, no trecho Araguari-Roncador, com mais de 200 (duzentos) quilômetros de linha, se deu em 1914. Do período de 1915 até 1922, a construção dos trilhos foi interrompida diversas vezes, devido aos seguintes fatores:

... irregularidades contratuais com empreiteiras, dificuldades financeiras por parte da companhia concessionária, pressões de grupos para alterar o traçado da estrada e conflitos de interesses regionais entre Goiás e Triângulo Mineiro. Além disso, com a primeira guerra mundial, houve contratemplos na importação de trilhos, equipamentos e materiais rodantes (Coelho, 2004, p. 85).

Como se não bastasse, a Companhia Estrada de Ferro de Goiás passou por inúmeros problemas administrativos, políticos e econômicos, que a levaram, em 1920, a uma grave crise financeira que resultou na falência da empresa.

Devido à crise, o governo federal passou a administração da Estação Ferroviária de Goiás para a União, tornando-a uma unidade autônoma dependente da Inspeção das Estradas de Ferro Federais. Entretanto, as condições econômicas da Companhia não sofreram modificações, continuando morosa a implementação das linhas.

O apoio financeiro do governo federal, neste ponto, foi indispensável na construção da estrada de ferro em Goiás, especialmente na primeira etapa. A segunda etapa da implantação da estrada de ferro em Goiás, marcada também pela lentidão e utilização da tecnologia

ultrapassada, devido à escassez de recursos, se deu no período de 1922 a 1950, compreendendo o trecho ferroviário Roncador-Anápolis-Goiânia.

Elucida Coelho (2004, p. 88) que “a precariedade técnica da via permanente fazia com que boa parte dos recursos destinados ao assentamento de novos trilhos fosse gasta em serviços de reparo e reconstrução de trechos já em tráfego”. Os trabalhos de alongamento dos trilhos em Goiás pararam, na estação ferroviária de Vianópolis (km 303), por seis anos, devido às disputas políticas com grupos mineiros. O fato é que por pressão política de grupos mineiros, “parte do equipamento e do material que estava sendo utilizado na construção do trecho ferroviário Roncador-Anápolis fora destinada a outras linhas em Minas Gerais” (Coelho, 2004, p. 88).

Em 1935, após várias alterações no projeto original, a estrada de ferro chegava a Anápolis. A crise econômica mundial e a nova política de transportes voltada para o setor rodoviário dificultaram o prolongamento dos trilhos até Goiânia, o que somente veio a ocorrer em 1950.

Um ponto importante foi à alteração do projeto original da Estação Ferroviária de Goiás que antes da transferência da capital para Goiânia, deveria passar pela Cidade de Goiás. Essa alteração ocorreu por interesses políticos e econômicos. De acordo com Coelho (2004, p. 89): “Por ordem do interventor federal do Estado, a construção da linha em direção a cidade de Goiás foi abandonada, iniciando-se a implantação de um ramal, a partir da estação de Leopoldo de Bulhões (km338), em direção à nova capital”.

Com a ligação ferroviária até Goiânia, grupos do Triângulo Mineiro sentiram-se ameaçados em perder a sua supremacia econômica. Surgiu, então, uma disputa que se agravou em 1951, fazendo com que o interventor nomeasse Mauro Borges Teixeira para dirigir a estrada. Foi quando o novo diretor não mediu esforços para transferir a sede para Goiânia, além de inserir mudanças na estrutura administrativa da empresa.

A estação ferroviária de Goiânia (Lista de fotos 1) foi inaugurada em 11 de novembro de 1952, sendo o último edifício construído com o estilo Art'déco. Trata-se de uma obra exemplar neste estilo, e esse concorreu como um dos motivos que o elevou a Patrimônio Nacional, em 2003, pelo IPHAN, consistindo em parte integrante do conjunto arquitetônico e

urbanístico Art'déco da cidade. Em seu interior encontram-se dois painéis do introdutor do modernismo nas artes plásticas, em Goiás: Frei Italiano Nazareno Giuseppe Confaloni. Os painéis representam a construção dos *caminhos de ferro* no estado de Goiás, de forma descritiva, infundindo elementos regionais. Foram executados em 1951 (Lista de Fotos 2).

Segundo Coelho (2002), no período de 1912 até 1952, quarenta e seis estações ferroviárias foram construídas no estado de Goiás, dessas, vinte e seis ainda lutam contra o tempo e o descaso, e dessas, somente nove são resguardadas por leis municipais, e apenas duas delas também por legislação estadual que são Goiânia e Pires do Rio.

A sede da estação ferroviária de Goiás dispunha, em 1955, de “51 locomotivas, 39 carros de passageiros e 360 vagões fechados para cargas”. Mas, metade das locomotivas ficava parada nas oficinas, pois as máquinas a vapor eram obsoletas. “A carência de oficinas bem aparelhadas complicava ainda mais a situação caótica da ferrovia; as existentes só podiam reparar em média, uma locomotiva por mês, quando era necessário que consertassem pelo menos três” (Coelho, 2004, p. 94).

É notório que muitos esforços foram empregados visando o melhoramento da ferrovia, porém, não foram suficientes para tirá-la da instabilidade que esteve presente em quase toda a sua história. Outrossim, as estradas de ferro, sem estímulo político e ultrapassadas, não tinham condições de concorrer com a rodovia, sendo que esta última, era enormemente incentivada pelo governo de Kubitschek.

Segundo Coelho (2004, p. 90), “A reorientação da política de transportes levou o poder público a abandonar o transporte ferroviário e a incentivar a expansão do transporte rodoviário no país”. Essa opção política do governo Kubitschek trouxe conseqüências graves para o país, que se voltou preponderantemente para o transporte rodoviário, deixando de incentivar o desenvolvimento do transporte ferroviário, o que gerou uma sobrecarga nas rodovias, as quais se encontram, atualmente, em péssimo estado de conservação. Ademais, as ferrovias, além de sua importância econômica na circulação das riquezas produzidas no país, poderiam estar sendo exploradas, presentemente, como uma opção turística nas cidades por onde passam, por meio, inclusive, de passeios onde as pessoas conheceriam novas paisagens,



agregando, assim, valor na economia local. Em Curitiba<sup>5</sup>, Paraná, esse modelo de aproveitamento turístico das ferrovias foi implantado no trecho da ferrovia imperial que liga aquela capital à cidade de Paranaguá, em cujo percurso os turistas podem entrar em contato com a história e as paisagens da região.

No governo de Kubitschek, quanto ao transporte ferroviário, destaca-se tão-somente o plano de ligação da nova capital do país ao sistema ferroviário nacional. Coelho (2004) registra que “em 2 de fevereiro de 1959, foi aprovado um projeto... para a construção da linha entre Brasília e o terminal da Estação Ferroviária de Goiás, próximo à cidade de Pires do Rio. Esse trecho só foi concluído nos anos 70”.

Após decorridas três décadas de sua inauguração, a estação ferroviária de Goiânia foi desativada em 1980. Nesse ano, houve uma campanha para remover os trilhos e o prédio da estação ferroviária do centro de Goiânia, com o argumento de que seriam incompatíveis com o modelo arquitetônico que se instalava nas modernas capitais do mundo, porém, esse argumento foi duramente contestado e deixado de lado.

Vale destacar, neste aspecto, que na década de 1970, o Brasil vive o chamado Milagre Brasileiro, quando o *slogan* era Pra Frente Brasil. O país *se dizia* em desenvolvimento e, por isso, se arvorava em *acompanhar* os países desenvolvidos. Porém, nesses países, já não se cogitava somente a importância da ferrovia, mas também da rodovia e de outros transportes tecnologicamente compatíveis com a época. Desse modo, por não se estabelecer a devida compatibilização entre a ferrovia e a rodovia, a estrada de ferro, no Brasil, e em Goiás, entra em desuso.

Permaneceu, durante todos esses anos, a imponência do prédio da estação ferroviária, no ângulo da cidade de Goiânia. Porém, o uso desse espaço físico tem sido muito diversificado. Em 1985, foi sede do restaurante do Centro de Tradições Goianas. No ano de 1987, abrigou o centro Estadual de Artesanato e Associação e Cooperativa dos Artesãos de Goiás e, em 1998, acolheu as Bandas Marcial e Municipal de Goiânia, e o Coral Municipal.

---

<sup>5</sup> Disponível em: <<http://www.serraverdeexpress.com.br/historico.php>>. Acesso em 2006.

Antes, porém, de, no âmbito desse projeto, trabalharmos novas possibilidades de uso para a estação ferroviária de Goiânia, impõe-se-nos demarcar o cenário de modificações decorridas no contexto econômico, cultural e social das cidades, com o incremento da ferrovia, a ponto de se ter arquitetado edifícios tão imponentes e ostensivos nos estilos artísticos de sedes, como é o caso do prédio em Art´déco, da estação ferroviária, em Goiânia.

#### **1.1.4 Modificações no Contexto Econômico, Cultural e Social das Cidades com o Incremento da Ferrovia**

Surge a ferrovia, e uma nova era começa. Por onde os trilhos passavam, as cidades transformavam-se econômica, social e culturalmente. Suas comunidades davam um salto em seu desenvolvimento. As estações ferroviárias eram o portal de entrada e saída das cidades: pessoas, imigrantes, assim como as novidades, o progresso, a velocidade, os produtos agrícolas, as cargas pesadas, o dinheiro, entre outros, por ali se inter-cruzavam e se interpenetravam.

As estradas de ferro no contexto nacional expressaram o símbolo da modernidade, a expansão capitalista, a grandiosidade de uma idealização que abreviavam distâncias, conectaram espaços jamais antes imaginados, e levaram consigo as notícias que corriam pelo mundo afora, ou mesmo uma simples carta de um parente próximo. A partir do surgimento das estradas de ferro, pequenas cidades se tornaram centros comerciais importantes, além de implantar em

... um tempo universal, abstrato, suprimindo as marcações locais. Trouxe a experiência do ritmo, da seqüência, elementos que seriam constitutivos do dispositivo e da linguagem cinematográficos, como o *travelling*. O trem inaugura o processo de aceleração das cidades, a rápida sucessão de estilos arquitetônicos, que caracteriza a metrópole contemporânea (Brissac apud Andrade; Ferreira, 2006, p. 02).

Em se tratando do estado de Goiás, apesar das dificuldades financeiras, os trilhos vieram a solucionar parte de seus problemas. A estrada de ferro retirou Goiás do isolamento físico, proporcionando a “inserção da economia agrária regional na dinâmica capitalista do sudeste” (Coelho, 2004, p. 85), além de estabelecer um diálogo cultural com outras regiões. Goiás estava, assim, se libertando da estagnação que ficara durante anos. Borges (2000) descreve que diversas agroindústrias alojaram-se na zona da estrada de ferro, tais como

indústrias de couro, fábrica de banha, charqueada, beneficiamento de arroz, entre outros, promovendo o desenvolvimento econômico das regiões cortadas pela estrada de ferro.

Segundo Coelho (2004, p. 86), “A via férrea tornou-se não só a principal artéria de exportação de bens primários e de importação de manufaturados como também a principal via de penetração de novas idéias e valores culturais da sociedade moderna”. As atividades sociais e culturais das comunidades sofreram modificações, como postula Borges (2000, p. 41):

... Muitos terminais ferroviários tornaram-se movimentados núcleos urbanos e centros dinâmicos da vida econômica e cultural da sociedade local. *As estações ferroviárias tornaram-se área de lazer, de encontros amorosos e de debates culturais e políticos, bem como praças de negócios que movimentavam o comércio de boa parte do Estado.* Assim, os terminais ferroviários, e os núcleos urbanos que deles se desenvolveram, pareciam, aos olhos da população sertaneja, ilhas de prosperidade em meio a um mundo rural e arcaico (grifo nosso).

Por meio da ferrovia, também foi possível ter acesso aos jornais e revistas publicados nas principais capitais litorâneas. Inovações outrora desconhecidas começaram a fazer parte da vida das pessoas, como a energia elétrica, o telefone, o telégrafo, o cinema, e as agências bancárias. Progressos que atualmente não conseguimos nos desvincular.

A convivência das pessoas também sofreu modificações com o surgimento dos trilhos. A estação foi palco de episódios marcantes para a sociedade. Era na ferrovia onde indivíduos expressavam seus sentimentos, ora de alegria quando alguém chegava, ora de tristeza, quando alguém partia. Todos queriam estar lá na hora que o trem chegava! As pessoas ficavam fascinadas com as estações. Coelho (2004) afirma que se pagava ingresso para ver a chegada do trem. Todos os olhares se dirigiam para lá. Definitivamente as estações ferroviárias eram objeto de orgulho por parte da comunidade.

Outro aspecto a ser abordado foi à adequação da vida da população aos horários. Até então, as pessoas viviam sem pressa e despreocupadas com o tempo. A modernidade transformou enormemente a vida das pessoas e das cidades. Ao observar o uso de relógios nas estações ferroviárias, Costa, citado por Coelho (2004, p. 135), expressa que:

Em muitos aspectos, a estrada de ferro mudou a face das cidades, introduziu os diferentes aspectos da vida moderna, e chegou a transformar as noções de tempo, de pressa, de pontualidade, de hora certa e valor comercial do tempo. “O horário do trem” se sobrepôs à hora local, solar e relativa, dada pela igreja. As diferenças de minutos passam a ser importantes e, nas cidades maiores, as torres das estações introduziram relógios marcando a hora exata, conceito até então injustificado (grifo do autor).

No estado de Goiás, somente nas estações de Anápolis e Goiânia implantaram-se torres com relógios. Nas outras regiões, o relógio poderia ser visto num local bem apropriado e bem visível, na plataforma de embarque.

Diante do exposto, vimos que as estações ferroviárias tornaram-se importantes referências para as comunidades. Foi um espaço que surgiu e que passou a ser objeto de orgulho para as pessoas. Atualmente, em Goiânia, infelizmente este sentimento não é vislumbrado com tanta veemência, poucas pessoas sabem da sua importância histórica e artística. É possível ser esse o motivo que tem contribuído para o descaso e o descuido do bem em questão. Esse é um problema que muitas cidades também enfrentam.<sup>6</sup>

Até que a população se conscientize de que é a melhor guardiã de seu patrimônio, é premente e imprescindível garantir sua preservação, com a intenção de manter a integridade do bem. Daí, a importância de se fazer algumas reflexões a respeito das práticas de preservação e proteção do patrimônio desenvolvidas no país.

### **1.1.5 Proteção do Patrimônio Cultural no Brasil**

Entende-se por patrimônio cultural o conjunto de bens materiais e não materiais de valor excepcional que diz respeito à identidade, à ação e à memória da nação. Legalmente (Decreto-Lei nº 25, de 1937), conceitua-se patrimônio cultural como

...o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a

---

<sup>6</sup> Nesse sentido, é pertinente lembrar que a Praça do Trabalhador, local onde está edificada a estação ferroviária de Goiânia, é cenário de uma feira tradicional que ocorre todos os domingos. O fato é que o evento reúne grande fluxo de pessoas, e o impacto negativo no local e seu entorno torna-se inevitável. Basta passar em frente a Praça, após o término da feira, para se visualizar um espaço tomado de lixo por todos os lados.

fatos memoráveis da história do Brasil, quer pelo seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico (Brasil. 1937).

Esse conceito foi ampliado com o intuito de alcançar também expressões culturais imateriais, que foram definidas, em 2003, pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - Unesco (2006), como sendo “as práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas - junto com os instrumentos, objetos, artefatos e lugares que lhes são associados - que as comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos reconhecem como parte integrante de seu Patrimônio Cultural”.

O Brasil, um território imenso, marcado pelas diferenças étnicas, econômicas, e sociais, é formado por um povo possuidor de valores, de maneiras de criar, fazer e viver, de padrões de comportamento, de crenças e de tradições distintas. Dessa miscigenação de histórias e memórias coletivas, são formadas várias culturas que, por conseguinte, necessitam ser mantidas e preservadas.

O alerta para a preservação do Patrimônio Nacional tem o seu lugar, no contexto brasileiro, em 1920, quando vários intelectuais modernistas, em viagem para Minas Gerais, descobriram uma manifestação cultural tipicamente brasileira: o barroco. Desde então, esses intelectuais temerosos em perder esse patrimônio, considerado *autêntico* e de *estilo puro*, se movimentaram, publicando inúmeros artigos em revistas e jornais, admoestando para a necessidade de se proteger uma genuína tradição nacional.

Almejando construir uma Identidade Nacional, pois que o Brasil dispõe de infinitos patrimônios culturais, um intelectual modernista e carismático, chamado Rodrigo M. F. de Andrade, elaborou um anteprojeto que criava, em 1937, um órgão denominado Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - SPHAN que, posteriormente, veio a se transformar no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, responsável por identificar, proteger, promover e difundir o patrimônio cultural brasileiro.

Segundo Santos (1996, p. 87), os membros do então SPHAN fizeram das instituições patrimoniais “*locus* de discursividade, tornando-se, assim, aglutinadoras e intérpretes de mensagens”. O discurso dos membros do SPHAN, para a realização de tombamentos, partia

do pressuposto de que o patrimônio, como indicador da identidade da nação, é pensado por meio de testemunhos. Prédios e monumentos históricos eram objetos de reflexão como verdadeiros testemunhos de memórias, de histórias e de tradições de uma nação. Preservá-los, então, significaria salvar o passado da ruína do esquecimento.

Durante as primeiras décadas de atuação do SPHAN, a proteção ao patrimônio voltou-se, quase que exclusivamente, para os monumentos arquitetônicos do período colonial. Além disso, o processo de seleção, e a valorização dos bens a serem tombados, era executado, em sua maioria, por técnicos intelectuais da área da arquitetura, que denotavam extrema importância ao caráter estético do bem.

Com esse raciocínio, Fonseca (1997, p. 125) expõe que, até o final de 1969, foram tombados, 803 bens,

... sendo 368 de arquitetura religiosa, 289 de arquitetura civil, 43 de arquitetura militar, 46 conjuntos, 36 bens imóveis, 6 bens arqueológicos e 15 bens naturais. Quanto às inscrições, predominavam claramente as inscrições no Livro de Belas Artes (LBA) (340), seguidas pelas duplas inscrições no Livro Histórico e no de Belas Artes (LH/LBA) (217).

Apesar da visão reducionista, não se pode contestar a importância desse órgão de preservação, em suas primeiras décadas de existência. Muito da memória e da história brasileira foi sedimentada, por intermédio da atuação daqueles heróicos pioneiros. Mas, com a chegada da década de 1970, inúmeras transformações se manifestaram, com o intuito de ampliar a ação cultural no país.

As mudanças implementadas, a partir desse período, tiveram como foco o redirecionamento da atuação do agora IPHAN. Buscava-se descentralizar a gestão do patrimônio cultural nacional e aproximar o órgão da população, a fim de que ela deixasse de ser uma simples expectadora para se tornar participante ativa das ações de preservação. Neste sentido, apresenta Fonseca (s./d., p.157) que o montante de

... processos abertos nas décadas de 70 e 80 indica que o sinal mais visível de uma mudança em relação às décadas anteriores, no sentido do envolvimento da sociedade brasileira com a questão do patrimônio, é um aumento considerável no número de processos abertos a pedido de pessoas, grupos ou instituições externos ao IPHAN.

A expansão do conceito de patrimônio propiciou, dessa maneira, a inclusão dos bens imateriais em sua concepção, destacando-se também a inserção da cultura popular como representativa da cultura genuína brasileira. Nesse período, uma variedade de bens foi apresentada, com o intuito de se realizar a preservação de novas formas culturais, concretizando, assim, um novo tempo, em que a população brasileira, mesmo que de um modo ainda limitado, afirmasse novas identidades coletivas. Por isso, registra Fonseca (s./d., p. 157) que, em relação ao tombamento, a diversidade aparece como um traço marcante.

Ao lado das igrejas, casas, palácios e mansões figuram construções mais recentes e ligadas à vida moderna: à industrialização (fábricas, vilas operárias,); ao comércio (mercados); aos meios de transporte (estações ferroviárias, e até ferrovias, instalações portuárias e de aviação, locomotivas, bondes, embarcações, aviões, pontes, faróis); ao abastecimento (caixas d'água, açudes, poços de petróleo); ao lazer e meios de comunicação (cinemas, estádios de futebol, estúdios de rádio, estações telegráficas); à educação, à ciência e à medicina (observatórios astronômicos, institutos de pesquisa, hospitais, farmácias, escolas e faculdades).

A autora pondera que outros pedidos de tombamentos tão significativos como representativos de correntes migratórias, de etnias indígenas e afro-brasileiras, religiões, que não sejam a católica, e bens imateriais de *saberes e fazeres* da cultura popular, foram bastante expressivos. Ora, a pluralidade cultural brasileira nos leva a refletir acerca de uma coleção de indivíduos, distintos, que, ao longo de sua vida, constroem sua história, sua identidade, sua memória, e, conseqüentemente, a sua cultura própria. Reconhecer, valorizar e preservar essas riquezas culturais é garantir o não esquecimento dessa dimensão social, representada pelo Patrimônio Cultural Nacional, que, em vista disso, responsabiliza-se pela identidade da nação.

Se o patrimônio cultural é parte da herança da nação, sua preservação deve ser de interesse geral, tanto do poder público, como dos proprietários e de toda a população. Reafirmamos que uma das principais medidas utilizadas para a proteção é o tombamento, que consiste, basicamente, no registro de um bem de valor histórico, científico ou afetivo excepcional, com o objetivo de protegê-lo, controlá-lo e resguardá-lo.

A prática do tombamento não altera o direito de propriedade. Ao contrário do que muitos pensam, o proprietário continua exercendo o domínio e a posse do bem, sendo-lhe vedada somente a intervenção, sem a autorização dos órgãos competentes, a destruição ou

descaracterização do imóvel. O tombamento deve garantir, assim, a forma original do bem, permitindo às gerações vindouras visualizar, conhecer e valorizar um testemunho autêntico da história nacional.

O tombamento pode ser realizado pela União, pelos Estados ou pelos Municípios conforme a preservação do bem seja de interesse nacional, regional ou local, respectivamente. Nesse sentido, a fim de garantir a preservação de um testemunho histórico do passado, a estação ferroviária de Goiânia foi tombada nas três esferas: federal, estadual e municipal.

Primeiramente, na década de 1991, por meio da Lei nº 6.962, o município de Goiânia, entre outras obras, considerou a estação ferroviária um bem de relevante valor histórico e cultural, vedando a alteração de sua arquitetura original, o que concretizou o seu tombamento municipal.

De igual forma, no âmbito estadual, mediante o Decreto nº 4.943, de 31 de agosto de 1998, foi realizado o tombamento do bem Estação Ferroviária, incluindo os dois murais de Frei Confaloni e a Praça do Trabalhador.

Por último, na esfera federal, no ano de 2003, foi que a estação ferroviária, juntamente com outros edifícios construídos em Goiânia, no estilo Art´déco, foi tombada, consagrando-se Patrimônio Arquitetônico Nacional.

Em se tratando da importância nacional do bem tombado, Fonseca (1997, p. 31) expõe que, referente aos

... patrimônios históricos e artísticos nacionais, o valor que permeia o conjunto de bens, independentemente do seu valor histórico, artístico, etnográfico etc., é o valor nacional, ou seja, aquele fundado em um sentimento de pertencimento a uma comunidade, no caso da nação.

O tombamento da estação ferroviária de Goiânia promove a conservação da memória do que os goianienses foram e são. Com a concretização da preservação, abre-se, também, a oportunidade desse espaço voltar a ser um ambiente de convívio social, resgatando-se, assim, um antigo costume que, hoje em dia, tem sido adormecido entre as pessoas. Além disso, a sua importância histórica e artística no contexto regional e também nacional poderá ser



transmitida de geração a geração. A integridade desse bem cultural representa a preservação de um tempo histórico do qual Goiânia poderia hoje se orgulhar.

Mas para que esse sentimento transborde na população goianiense é necessário, primeiramente, que, por meio de um processo de educação, os indivíduos passem a revisitar e reconhecer o bem patrimonial que possuem. Em outras palavras, por meio da educação, os goianienses poderão ser sensibilizados quanto ao valor histórico e artístico da estação ferroviária e da necessidade de sua preservação.

É interessante expor que depois de a estação ferroviária ter sido elevada a Patrimônio Arquitetônico Nacional, a Prefeitura de Goiânia, na busca de valorizar o prédio da estação, realizou por meio do Projeto Estação Cultura, em 2004, a restauração do edifício. Algumas de suas propostas de ação foram citadas nesse trabalho e serão objeto de discussão, posteriormente.

Entendendo que a melhor forma de se preservar um bem é perpetuar-lhe a vida, os planos de utilização da estação ferroviária, elaborados por intermédio do presente estudo, estão situados no cerne do planejamento turístico, por acreditarmos que todo plano precisa estar inserido num processo de planejamento, a fim de que seja consistente, viável e de longo prazo. Dessa forma, estudaremos, no capítulo que se segue, aspectos conceituais, referentes ao planejamento turístico, que nortearão a elaboração da proposta de utilização turística para a estação ferroviária, que deverá, também, ser percebida pela comunidade como um lugar de lazer e recreação.

Cumpramos reafirmar, porém que, se nesse momento do estudo, postulamos que o tombamento é um dos inúmeros instrumentos para a proteção do patrimônio cultural, é válido também esclarecer que a proteção de um bem é mais eficaz quando é precedida de um processo de educação que sensibilize a população para a sua necessária preservação. Igualmente no próximo capítulo, além de argumentarmos em favor do planejamento turístico, salientaremos o papel da educação patrimonial, na sensibilização da comunidade à preservação e valorização do patrimônio, em confluência com a memória, a identidade e a preservação do patrimônio.

## **CAPÍTULO 2**

### **REFERENCIAL TEÓRICO**

A relevância do planejamento para desenvolver atividades turísticas é unânime tanto para localidades que já desenvolvem o turismo, como também para localidades que têm esse potencial, mas ainda não o exploraram. Esse capítulo tem como perspectiva estudar acerca do planejamento turístico. Procuramos articular sobre ele diferenciados entendimentos de autores, que consideramos essenciais para a finalidade que aqui temos: mostrar que, em seu processo de idealização, percurso histórico e implementação, o planejamento turístico vem se construindo, sob o enfoque de interpretações que, não só enriquecem, mas complementam sua prática, em sua relevância, hoje, se se busca a sustentabilidade no turismo.

À sustentabilidade do turismo, que temos a intenção de evidenciar, conecta-se outros conteúdos, também eles essenciais, quais sejam: a memória, a identidade, e o patrimônio cultural expressos pela ótica da educação patrimonial. Com as idéias em pauta, intencionamos referendar teoricamente o planejamento turístico que objetivamos para a estação ferroviária de Goiânia.

#### **2.1 Planejamento Turístico**

O planejamento formal do turismo, segundo Bissoli (2002), se originou na França e, logo depois, chegou à Espanha. A partir da década de 1960, o planejamento ampliou-se, alcançando também a América Latina. No Brasil, o primeiro projeto de grande magnitude se deu em 1979.

Desde a década de 1950, já observava-se, no turismo nacional, a consolidação de um turismo de massas. Vários foram os fatores que concorreram para a intensificação do fluxo turístico: o aumento do tempo livre, por meio de férias institucionalizadas, da evolução técnica, do desenvolvimento das empresas, da renda familiar, da urbanização e da falta do espaço verde.

Neste período, a maioria dos especialistas acreditava que o turismo de massas era uma prática inofensiva ao meio ambiente<sup>7</sup>. Foram feitas poucas restrições quanto ao uso e à visitação dos lugares turísticos. Com o passar dos anos, o turismo de massas se mostrou arrasador, devido ao intenso volume de turistas no mesmo local e à falta de consciência da necessária preservação desses destinos.

Com a constatação de que os recursos turísticos, em seus múltiplos aspectos, não eram inesgotáveis, os especialistas reconheceram a importância do planejamento turístico como peça fundamental para se alcançar o desenvolvimento harmonioso do turismo.

Sobre o planejamento, Carvalho (1978, p. 13) postula que “a crescente complexidade das necessidades e aspirações das populações tem exigido, cada vez mais, a introdução de critérios científicos no processo de tomada de decisão”. Assim, o autor define que o planejamento é “um processo através do qual se pode dar maior eficiência à atividade humana para alcançar, em um prazo determinado, um conjunto de metas estabelecidas” (Carvalho, 1978, p. 16). Belchior (1971, p. 23) apresenta um entendimento similar de planejamento como “um processo dinâmico de racionalização coordenada das opções, isto é, nos permite prever e avaliar cursos de ação alternativos e futuros, com vistas à tomada de decisões mais adequadas e racionais”.

Desse modo, nesse estudo, enfatizamos que o planejamento é a consecução de um processo coerente de pensamento, no qual o homem observa minuciosamente a realidade a sua volta e institui os meios que irá admitir e modificar, com harmonia, de maneira a atingir determinados interesses. O planejamento tem a função, também, de aproximar a realidade existente da desejada. Por isso, é uma ferramenta utilizada em todos os lugares, garantindo a satisfação das necessidades humanas e sociais. Esse raciocínio sobre o planejamento turístico norteia toda a proposta de uso turístico e comunitário da estação ferroviária de Goiânia, em pauta.

---

<sup>7</sup> Como meio ambiente entende-se a biosfera, isto é, as rochas, as águas e o ar que envolvem a Terra, juntamente com seus ecossistemas, constituídos de comunidades, integradas por indivíduos e todos os tipos de vida animal e vegetal. Essa definição também inclui todos os tipos de construções feitas pela mão do homem: as cidades, os monumentos históricos, os sítios arqueológicos e, ainda, os padrões de comportamento das populações - o folclore, o vestuário, a gastronomia e o modo de vida das comunidades (Ruschmann, 1997, p. 10).

Com base nesse pressuposto, concordamos com Bissoli (2002), ao definir que o planejamento turístico analisa as formas de viabilização do turismo de dado espaço geográfico,

... diagnosticando o seu desenvolvimento e fixando um modelo de atuação mediante o estabelecimento de metas, objetivos, estratégias e diretrizes com os quais se pretende impulsionar, coordenar e integrar o turismo ao conjunto macroeconômico em que está inserido (Bissoli, 2002, p. 34).

Em relação ao objeto desse projeto, ao focalizar a *viabilidade* do turismo na estação ferroviária de Goiânia - e igualmente a transformação desse ambiente em um espaço comunitário de lazer, tentando considerar os indicativos enunciados por Bissoli (2002), pretendemos estabelecer programas a serem implantados na estação: Retratos da Estação e Estação em Cena, os quais serão dispostos em momento oportuno.

Nesse sentido, o plano de desenvolvimento deve ser “o instrumento fundamental na determinação e seleção das prioridades para a evolução harmoniosa da atividade, determinando suas dimensões ideais, para que, a partir daí, possa-se estimular, regular ou restringir sua evolução” (Rushmann, 1997, p. 84).

O planejamento turístico, portanto, não é estático, mas evolui devido às necessidades socioculturais e ambientais que vão surgindo com o passar dos anos. Essa evolução, contudo, não ocorre da mesma forma em todos os lugares, mas varia de sociedade para sociedade, conforme as suas respectivas necessidades. Com esse entendimento, a seguir, discutiremos sobre contextos importantes que envolvem o desenvolvimento do planejamento turístico.

Na década de 1960, o planejamento turístico mostra-se centralizador. Os planos de desenvolvimento do turismo são realizados em gabinetes e, nesse período, dá-se importância somente à abordagem econômica. O planejamento turístico é equiparado aos outros setores, sendo entendido como uma indústria capaz de gerar empregos, captar divisas e estimular o desenvolvimento na região. Hall (2004, p. 48) acentua que “as metas econômicas passam a ser prioritárias em relação aos problemas sociais e ecológicos”. Dessa forma, dá-se atenção apenas aos ganhos econômicos com o desenvolvimento do setor turístico.

Esse tipo de planejamento pode até parecer benéfico aos cofres públicos e à população a curto prazo. No entanto, o turismo, quando planejado apenas sob a visão reducionista do aspecto econômico, provoca desequilíbrios evidentes nas demais dimensões de uma sociedade e de sua cultura. Para desenvolver uma prática turística duradoura deve-se levar em conta a *saúde* do espaço físico, natural e cultural da cidade receptora, a fim de minimizar a degradação dos recursos turísticos e evitar os possíveis conflitos entre comunidade autóctone e turistas.

Ademais, a mera abordagem econômica do planejamento mostra-se arrasadora a longo prazo, pois o objetivo de atrair o maior número de turistas no destino leva à exploração desenfreada dos recursos turísticos. Rushmann (1997) fala que o ambiente é à base dos recursos naturais e culturais para se atrair os turistas, por essa razão, sua proteção, em seus múltiplos aspectos, é imprescindível para o sucesso contínuo da prática turística. Porém, vale acentuar que, até então, imperava uma abordagem centralizadora, visto que esse planejamento, além de excluir a comunidade, concentrava-se tão somente na esfera do lucro.

O autor descreve que na década de 1970, o planejamento turístico volta-se à comunidade, os impactos sociais e ambientais gerados pelo turismo começavam a ser discutidos. Por meio de uma abordagem participativa, era importante que os residentes da comunidade estivessem envolvidos nas tomadas de decisões em nível de planejamento, de desenvolvimento e de gestão do turismo. Isso porque os indivíduos viviam diariamente as causas, conseqüências e efeitos do desenvolvimento da atividade turística. Desse modo, os indivíduos contribuiriam de forma positiva, para um planejamento mais eficaz.

Rushmann (1997) diz que a abordagem físico-espacial também tem o seu lugar na década de 1970. Essa abordagem iniciou-se com os geógrafos, planejadores e conservacionistas do meio ambiente. O planejamento nesta perspectiva restringe-se a impactos, e destaca os impactos negativos do turismo no espaço físico, além de abranger a saturação física e social nos destinos. Verifica-se a obrigatoriedade de fazer relatórios<sup>8</sup> sobre esses impactos quando um empreendimento turístico for projetado.

---

<sup>8</sup> Exemplos da obrigatoriedade na elaboração desses relatórios encontram-se na Elaboração do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e no Relatório de Impacto Ambiental - RIMA.

São também levados em conta, mesmo que de forma inexpressiva, os impactos físico-ambientais, decorrentes do uso do território, durante todo o processo de planejamento. Considerar a abordagem físico-espacial na esfera do planejamento turístico, faz-se necessário porque trata-se da qualidade do espaço onde o turismo ocorre<sup>9</sup>. Entretanto, esse processo de planejamento é maximizado na década de 1980, quando a sustentabilidade entra em voga.

O conceito de desenvolvimento sustentável foi mais difundido por intermédio do Relatório de Brundtland, elaborado pela Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas, publicado em 1987 com o título *Nosso Futuro Comum*. Nesse documento, define-se o desenvolvimento sustentável como aquele que “satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades”.

A preocupação com a sustentabilidade leva-nos a recorrer a Sílvia Ayuso (2003), ao elucidar sobre os impactos de três de suas dimensões: econômica, sociocultural e ambiental. Os impactos econômicos, em geral, podem ser positivos, pois a população se beneficia com o aumento de emprego, de renda, de melhorias na infra-estrutura. Em contrapartida, o turismo numa região pode acarretar inflação (aumento de preços), dependência excessiva de capital estrangeiro e desequilíbrio em outros setores da economia, que não têm condições de competir com o setor turístico, como exemplo a agricultura.

Os impactos socioculturais, por sua vez, têm acontecido numa localidade devido às relações intensas e constantes existentes entre residentes e turistas.

Durante las primeras fases de desarrollo de una actividad turística, la población local suele acoger a los turistas con entusiasmo; sin embargo, a medida que la rivalidad por los recursos locales se agudiza, los residentes van retirando su apoyo inicial. Generalmente, se reconoce que, con respecto a los impactos socioculturales, existe un umbral de tolerancia en cuanto a la presencia de turistas por parte de los residentes, y que éste varía espacial y temporalmente (Ayuso, 2003, p. 39).

---

<sup>9</sup> Nesse sentido, nos estudos de Lopes (2002), encontramos uma proposta metodológica de planejamento turístico, imerso no território, sobre a qual trataremos posteriormente.

O turismo pode ser um fator positivo quando desperta na comunidade a valorização de sua história, suas tradições, seus costumes, e seu patrimônio cultural. A autora comenta que este despertar cultural beneficia a vivência do turista no local, além de conscientizar a comunidade sobre a importância da identidade cultural. Ademais, o turismo ajuda a aprimorar o destino, contribuindo com a preservação e a restauração de edifícios históricos, monumentos, igrejas, e outros.

Ayuso (2003) adverte quanto ao problema de aculturação que pode acontecer nos destinos turísticos. Isso decorre do contato dos residentes e turistas que trocam vivências e costumes, o que pode gerar o desaparecimento da cultura própria. Outro ponto é a comercialização exacerbada, provocadora de uma artificialidade que pode descaracterizar os produtos turísticos da região.

A autora descreve que, desde 1990, o turismo é reconhecido pela sua ambivalência. Tanto pode transformar e degradar o meio ambiente como pode preservá-lo e melhorá-lo. A partir de então, o modelo de desenvolvimento sustentável traz a tona um sistema turístico compatível com o meio ambiente, o qual minimiza os efeitos negativos e maximiza os positivos.

Decorrente dos impactos no meio ambiente, um novo modelo de turismo surgiu, designado turismo *alternativo*, ou turismo *brando* e, mais recentemente, denominado turismo *ecológico* ou *sustentável*. Nasceu contrapondo-se ao turismo de massas, a fim de conter os impactos negativos da atividade e trazer um enfoque sustentável, com limites de expansão e exploração das novas demandas turísticas. O turista aqui é considerado mais exigente, e seletivo, no que tange à escolha do seu destino. Na maioria das vezes, desenvolve atividades relacionadas à natureza. É entendido como sendo mais consciente e mais responsável, no que se refere à preservação do meio ambiente e ao respeito às populações autóctones. Neste enfoque, em diversos casos, o turista viaja de forma independente, com poucas pessoas, a lugares mais remotos, sendo que os serviços são mais personalizados.

Diante deste cenário, alguns estudiosos e pesquisadores, como Wheller, citado por Rushmann (1997), e também Lopes (2002), apresentam certo ceticismo sobre o turismo alternativo, no sentido de que para haver preservação do meio ambiente, os turistas não precisam viajar com um número reduzido de pessoas, não precisam abrir mão do conforto e

do consumo, haja vista que esses requisitos, muitas vezes, não impedem a depredação do meio ambiente em seus múltiplos aspectos.

Com esse raciocínio, Wheller, citado por Ruschmann (1997, p. 25-27), faz a seguinte observação:

Deve-se considerar e debater as formas de evitar o turismo irresponsável - que aumenta a olhos vistos - na proporção da melhoria dos rendimentos e do aumento do tempo livre das pessoas nos países desenvolvidos. Em nível mundial, o número de turistas continuará a crescer e as medidas que visam a um turismo “controlado” só poderão apresentar algum êxito em pequena escala, isto é, microsoluções para um macroproblema (grifo do autor).

Uma reflexão similar efetua Lopes (2002, p. 90), ao enfatizar que o turismo alternativo não é um modelo novo, mas um desdobramento do turismo, por ela denominado convencional

... es un turismo minoritario, poco estructurado, pero no necesariamente sin impacto y las nuevas formas de turismo sólo se diferencian básicamente de las formas ya establecidas, en la velocidad de su expansión. En verdad, puede ser considerado una avanzadilla que empieza a abrir el mercado estableciendo mini segmentos de mercado de masa y el desafío que se presenta, es compatibilizar el incremento de la demanda con la conservación.

Nesta perspectiva, Rushmann (1997) discorre que o turismo e o meio ambiente devem encontrar um ponto de equilíbrio e que, para isso, o Estado precisa exercer o seu papel, no que tange a aplicações das leis ambientais. A comunidade e os profissionais da área, por sua vez, necessitam se envolver mais com o objetivo de proteger os atrativos turísticos que incitam o fluxo dos turistas.

Isso pode ser possível se o Estado passar a planejar a longo prazo, reconhecendo que a qualidade do espaço natural e cultural é imprescindível para a prática turística duradoura. Por outro lado, entendemos que a educação é um meio pelo qual a comunidade poderá se tornar mais sensível e apta a contribuir com a proteção dos atrativos da sua cidade. E a educação a qual se refere, diz respeito à educação patrimonial sobre a qual tratar-se-á posteriormente.



Importa registrar que a sustentabilidade, um conceito trazido pela área ambiental, passou a ser cobrada também na área cultural. Sabemos que os indivíduos atualmente estão enfadados com a uniformização das paisagens e procuram espaços onde a diferença e a diversidade sejam atrativas.

O patrimônio cultural de uma cidade nos revela um universo de singularidades, peculiaridades e autenticidades que precisam ser preservadas. Essa preservação é um elemento de valor econômico e social agregado a sua promoção. Acreditamos que a estação ferroviária de Goiânia é um patrimônio *singular, peculiar e autêntico* que, ao ser preservado, agrega valores econômicos e sociais e promove a cidade.

Todavia, a comunidade, por sua vez, precisa se sensibilizar tanto sobre a necessidade de estar inserida nesse processo de desenvolvimento quanto sobre o importante papel de sua participação em seu gerenciamento. Nessa perspectiva, Hall (2004), em um estudo realizado por Cooke, enfatiza que o planejamento turístico comunitário é uma forma de minimizar os impactos sociais gerados pelo turismo em uma localidade. Nessa perspectiva, todo planejamento deve ser baseado nas metas e prioridades dos residentes.

No entanto, o autor expõe as dificuldades desse tipo de planejamento que envolve a esfera política. Em outras palavras, devido a protestos de grupos de interesse comercial no impacto econômico, decorrente da lentidão de decisões advindas de exigências legais quanto à participação, a abordagem comunitária é pouco adotada pelas autoridades governamentais. Muitos governantes também entendem que o controle da comunidade é sinônimo da perda da força do seu poder no processo de planejamento.

A comunidade que se organiza formalmente tende a ser mais ouvida, ao contrário de indivíduos que agem de modo isolado. Neste aspecto, Hall (2004) aponta uma política turística que foi desenvolvida na Austrália, por Jenkins, com o objetivo de identificar algumas dificuldades no que se refere à participação pública no planejamento, entre elas destacam-se: o embaraço frente às questões técnicas do planejamento; a ausência de ciência das tomadas de decisões; e a complicação em obter e sustentar a representatividade no processo de tomada de decisões.

Apesar de todas as dificuldades, o autor acentua, ainda, que o “enfoque comunitário é um ponto de partida que, sob determinados aspectos, causa a impressão de fornecer a base para a formulação de políticas de turismo que poderiam ajudar residentes e visitantes no longo prazo” (Hall, 2004, p. 57).

Salientamos que essa gestão participativa no processo de planejamento turístico será considerada na formulação da proposta de uso turístico para a estação ferroviária de Goiânia, ora apresentada, quando da realização de um levantamento de dados, junto a alunos e professores, sobre a expectativa de novos e atraentes usos para esse patrimônio. O destaque à participação comunitária, no planejamento turístico, é premente porque a comunidade receptora, quando é encorajada a se envolver com o processo de planejamento, torna-se mais motivada e mais responsável, evitando que o bem patrimonial padeça, a longo prazo, com possíveis impactos advindos do incremento do turismo não planejado.

Desde que a sustentabilidade foi empreendida pelos ambientalistas, inúmeros projetos e planos de várias áreas foram empreendidos para se alcançar um desenvolvimento equilibrado, levando em consideração os impactos dos aspectos econômicos, socioculturais e ambientais, referidos por Ayuso (2003). Nesse aspecto, concordamos com Hall (2004), quanto à importância da participação comunitária, como um dos projetos a serem viabilizados se se busca a sustentabilidade.

Logo, alcançar a sustentabilidade no turismo se tornou um desafio. Sabemos que os impactos negativos podem ser minimizados e os impactos positivos podem ser maximizados se, no processo de planejamento turístico, houver uma real preocupação com a participação da comunidade e, da mesma forma, com as questões econômica, sociocultural e ambiental. Contudo, é necessário que os planos saiam do papel e os discursos passem a ser concretos para assistirmos um desenvolvimento harmonioso e duradouro da prática turística no Brasil.

Outra abordagem relevante sobre planejamento turístico é trazida por Margarita Barretto (2006). A autora pondera sobre a falta de planejamento integrado e conjunto do turismo por parte das entidades que têm competência de planejar, que são o poder público, a atividade privada e a academia.

A autora descreve que o poder público tem competência de autoridade delegada, de poder político para executar o planejamento; a atividade privada, o chamado *trade* turístico, interage a todo tempo com os empresários do ramo que possuem capital para executar os projetos; e a academia possui a competência do saber teórico, porém não tem ressonância para aplicar os conhecimentos adquiridos de forma a aperfeiçoar o planejamento turístico, beneficiando os turistas, a comunidade e as empresas.

O que ocorre é a falta de diálogo desses três setores. Na maior parte dos órgãos públicos, a função do planejamento turístico é realizada por amadores, ou seja, por pessoas sem conhecimento específico do tema turismo. Na atividade privada, em algumas empresas turísticas, como por exemplo, as agências, se planeja o turismo, mas com a finalidade de atingir seus próprios interesses e não se leva em conta questões relevantes sobre a preservação do meio ambiente, em seus múltiplos aspectos. Já a academia, local onde é produzido o conhecimento, lança todos os anos ricos trabalhos de conclusão de curso, monografias de especialização, dissertações de mestrado e teses de doutorado, esses dois últimos, em menor escala, que poderiam ser postos em prática, porém, o seu destino, na maioria das vezes, tem sido as estantes de bibliotecas universitárias.

Assim, é necessário haver uma interação efetiva entre o poder político, a atividade privada e a academia, que devem trabalhar em conjunto, a fim de que todo planejamento seja realmente articulado à realidade e aos objetivos visados. Com essa preocupação, vale ressaltar a contribuição de Lopes<sup>10</sup> (2002), ao discutir elementos essenciais para a formulação de metodologia inovadora para o planejamento turístico, que foi além de uma estratégia de inserção do planejamento no território, pois, a autora tratou de todo o processo de elaboração

---

<sup>10</sup> A autora realiza uma proposta metodológica de planejamento turístico para o complexo hidrotermal da cidade de Caldas Novas, em Goiás, que consiste em cinco etapas, a saber:

- a primeira expõe a importância de conhecer previamente o destino, identificando, com detalhes, o modelo turístico local, as motivações dos turistas em viajar para a região e as possíveis alternativas de desenvolvimento, a fim de, posteriormente, propor um plano turístico de acordo com a realidade desejada;
- a segunda etapa trata do diagnóstico e da análise que visa a esclarecer os dados da oferta e da demanda, dos recursos turísticos e dos interesses da comunidade para, em seguida, sugerir produtos e serviços turísticos adequados aos turistas e à comunidade local;
- a terceira etapa dirige-se aos condicionantes territoriais que consideram a importância de conhecer as características do meio natural, a fim de demarcar o território com diferentes usos turísticos, para alcançar o uso sustentável de todos os atrativos turísticos da região. Ressalta-se que essa inserção territorial ainda não havia sido considerada em modelos precedentes;
- a quarta etapa versa sobre o plano de desenvolvimento, que formula os objetivos, as metas, as estratégias e os planos, visando a que o desenvolvimento do setor turístico seja equilibrado;
- a última etapa é o ajuste do plano, que propõe a concretização e a evolução do planejamento, com possibilidades de adequar certas incompatibilidades (Lopes, 2002).

do plano, a partir de observações realizadas acerca de lacunas encontradas em metodologias convencionais. Para tanto, foi proposto que se tivesse maior atenção com os seguintes elementos: o conhecimento prévio do destino; o modelo turístico local; as motivações dos turistas; a análise dos recursos turísticos; o interesse da comunidade local; os condicionantes territoriais; aliados à formulação do plano e os seus possíveis ajustes.

O planejamento turístico é tratado também por Bissoli (2002), que considera a importância da informática na esfera do desenvolvimento turístico. Argumenta que o avanço tecnológico não tem volta. O turismo está ligado a essa tecnologia que a autora admite aprimorar a prestação de serviços, restringir custos, aumentar a produtividade e aperfeiçoar a qualidade no atendimento. Além disso,

Todo planejamento turístico deve ser atualizado, e o sistema de informação permite que isso seja feito com maior rapidez e confiabilidade. O banco de dados elaborado permite coletar, armazenar, processar, atualizar e interpretar a informação. Essas informações podem agora ser trabalhadas por meio de *home pages*, folhetos impressos, CD-ROMs, centrais de informações turísticas, quiosques multimídia *on-line* através de um provedor e por DVD, entre outras formas (Bissoli, 2002, p. 114).

Evidencia-se, ante todo o exposto, que o planejamento é uma ferramenta indispensável na determinação e na seleção de prioridades para a evolução eficaz da atividade turística. Nesse sentido, o planejamento turístico tem evoluído com o passar dos anos, assumindo novas formas segundo os diversos contextos analisados.

No entanto, por um lado, sabemos que a maioria dos destinos turísticos não conta com um planejamento de desenvolvimento turístico, sendo que, muitas vezes em que são elaborados, mostram-se pouco eficientes. Por outro lado, os modelos de planejamento turístico que vêm sendo desenvolvidos não se preocupam com a inserção, em seu bojo, de um paradigma educacional, como forma de envolver a sociedade num processo ativo de conhecimento.

O desconhecimento da comunidade em relação ao patrimônio natural e cultural traz como consequência o seu descrédito quanto ao valor de seus bens naturais e culturais, o que conduz ao sentimento de inferioridade frente ao que é de fora. A comunidade acaba por

assimilar novos hábitos e costumes, que geram a perda de referenciais e, por conseguinte, tornam-na mais vulnerável aos impactos advindos do incremento do turismo.

A educação, nesse âmbito, mostra-se eficaz à medida que possibilita ao indivíduo aprender sobre sua história e sua cultura, levando-o a desenvolver sua auto-expressão, sua capacidade de análise, de julgamento crítico, de envolvimento afetivo, de apropriação, de participação criativa, e de valorização dos bens culturais e naturais, entre outros. Por isso, acreditamos que um destino turístico, contemplado por um modelo educacional no seu processo de planejamento, poderá se fortalecer diante de impactos advindos do contato com outras culturas.

Enfatizando os aspectos abordados, entendemos que, com a construção de um paradigma educacional como uma estratégia do planejamento turístico, poder-se-á modificar o cenário atual de forma a promover o resgate da memória, a reafirmação da identidade e o incentivo à auto-estima por parte da comunidade local. A população precisa reconhecer seu patrimônio, para, a partir daí, desenvolver um sentimento de pertença e, conseqüentemente, preservar o bem e difundi-lo. É o que acreditamos poder ocorrer com a estação ferroviária de Goiânia.

Mas como despertar a população para o valor do seu patrimônio? Julgamos que a educação patrimonial, como um segmento específico da educação, erige-se, nesse contexto, como o mais eficaz. Todavia, a educação patrimonial requer, em nossa compreensão, ser relacionada com outros requisitos de igual valor, como o resgate da memória, a construção da identidade e a preservação patrimonial, sobre os quais trataremos a seguir.

## **2.2 Resgate da Memória, Construção da Identidade e Preservação do Patrimônio Cultural por meio da Educação Patrimonial**

A preocupação com a memória como antídoto do esquecimento não é recente. Jacques Le Goff (1994, p. 429) discorre que, nas sociedades sem escrita, foi observada a presença de “*especialistas da memória, homens-memória ou memórias vivas*” (grifos do autor). Em outras palavras, havia uma memória coletiva, guardada por narradores. Eles eram reconhecidos como a *memória da sociedade*, na qual possuíam o papel de manter a coesão dos indivíduos.

A memória, mediante a oralidade, era vista e vivenciada com entusiasmo devido à liberdade e suas possibilidades criativas.

Em seguida, com a era da escrita, a memória passa, então, a possuir um suporte. Essa memória coletiva sofre inúmeras transformações nesse período. As *memórias vivas* são, primeiramente, substituídas por inscrições e epígrafias, mais tarde, por documentos escritos, arquivos, bibliotecas, museus. Atualmente, podemos vislumbrar a era da informática, em que grande parte de todas as informações são armazenadas em banco de dados. Lembramos que o aparecimento da escrita fora visto como algo que desencadearia o enfraquecimento da memória, à medida que a transferia para fora do corpo do indivíduo. No entanto, é válido afirmar que a despeito de conflituosos, por serem advindos de inovações, esses momentos, em sua distinção, foram importantes em cada época, pois retratam a inquietação de todos os povos por eternizarem suas memórias.

É certo que essa inquietação ainda permanece. Quando observamos prédios e monumentos sendo tombados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, como representativos da cultura brasileira, estamos vislumbrando um ritual de preservação que anseia o mesmo de outrora: a perpetuação da memória e da história de um povo e de um lugar.

Uma nação que não preserva o seu patrimônio cultural torna-se uma nação sem memória. Neste sentido, Octávio Paz, citado por Fernandes (1992, p. 276), alerta que “a destruição da memória afeta não apenas o passado como também o futuro. A memória é a forma mais alta da imaginação humana, não é apenas a capacidade automática de recordar. Se a memória se dissolve o homem se dissolve”.

A memória não existe em abstrato, concretiza-se em lugares de memória. É construída e está ancorada em *coisas* e objetos. Nesse sentido, a estação ferroviária de Goiânia constitui-se em um lugar de memória, pois é uma edificação que carrega, em seus espaços, momentos do passado, de contentamento com as chegadas, de tristeza com as partidas, de fascínio e de euforia. O prédio da estação é um testemunho autêntico de memórias de toda a cidade e de várias vidas, portanto, a sua integridade representa o não dissolvimento da memória das realizações dessas comunidades, no tempo e no espaço.

Sobre memória, Ecléia Bosi (1995, p. 47) argumenta que:

... o passado não só vem à tona das águas presentes, misturando-se com as percepções imediatas, como também empurra, desloca estas últimas, ocupando o espaço todo da consciência. A memória aparece como força subjetiva ao mesmo tempo profunda e ativa, latente e penetrante, oculta e invasora.

O ser humano definido como um ser social se relaciona com outros indivíduos ao longo de sua história. Dessas relações sociais são construídas memórias individuais e memórias coletivas. Halbwachs (1990) trata a memória individual como aquela essencialmente do indivíduo, sem influência de outras pessoas. Pode ser também o ponto de vista do indivíduo que se difere dos demais. Essa memória é mais difícil de ser evocada porque ela só depende do indivíduo e de mais ninguém.

Já a memória coletiva surge “quando evocamos um acontecimento que teve lugar na vida de nosso grupo e que considerávamos; e que consideramos ainda agora, no momento em que nos lembramos, do ponto de vista desse grupo” (Halbwachs, 1990, p. 36). É possível trazer à tona a memória e a lembrança porque algo nos marcou. Podemos dizer, também, que é mais fácil lembrar quando nos apoiamos na memória de outros, ou seja, acontecimentos são reconstruídos mais facilmente quando o grupo os relembra e os reconstrói.

Os estudos empreendidos por Halbwachs (1990) ainda apontam para a existência da memória histórica, que está ligada fundamentalmente aos documentos escritos, livros e vestígios, os quais permitem ao examinador a reconstrução da história a partir dos dados neles contidos. Ocorre que tais registros privilegiam normalmente os grandes acontecimentos e a versão dos dominadores, não dando muita importância aos grupos minoritários.

A função primordial da memória, então, seja ela individual, coletiva ou histórica, é a de contribuir para a construção do sentimento de pertença a um grupo, no qual pessoas se identificam, tornando-se semelhantes entre si na forma de viver, de criar, de pensar, nos padrões de comportamento, na construção de valores, entre outros aspectos, o que garante a coesão do grupo.

O prédio da estação ferroviária de Goiânia representa um testemunho histórico do passado. Entre suas paredes, nos bancos de espera, nas filas de bilheteria, quantos olhares, sorrisos, abraços, conversas, encontros, enfim histórias, perpetuaram-se na memória das pessoas? Indivíduos, provenientes de inúmeras localidades, utilizaram a Estrada de Ferro que, à época, era o que havia de mais moderno. Podemos identificar essas pessoas em uma história comum, que as unem, mesmo que seja por meio da memória coletiva. É essa identificação entre os indivíduos que possibilita a formação da identidade cultural, que tem o condão de promover a conexão entre eles, aproximando-os por laços culturais singulares.

Essa formação é, sem dúvida, um processo contínuo na vida do indivíduo. É possível afirmar que o fortalecimento da identidade cultural tem o patrimônio como uma *ponte*, à medida que fortalece o sentimento de pertencimento a uma comunidade, cultura ou tradição, que admite realizar a ligação entre o passado e o presente. Proporcionar novos usos para a estação ferroviária de Goiânia significa, nesse contexto, a transmissão de conhecimentos referentes à cultura local, que poderão contribuir para a formação e o fortalecimento da identidade cultural dos indivíduos.

Hall (2000, p. 38) acrescenta que “a identidade é realmente algo formado, ao longo do tempo, através de processos inconscientes, e não algo inato, existente na consciência no momento do nascimento”. Para o autor, modernamente, as culturas nacionais constituem uma das principais fontes de identidade cultural, haja vista que a identidade nacional não é inata, mas adquirida em meio às transformações pelas quais os indivíduos passam. Assim,

Uma nação é uma comunidade simbólica e é isso que explica seu poder para gerar um sentimento de identidade e lealdade. [...] As culturas nacionais são compostas não apenas de instituições culturais, mas também de símbolos e representações. Uma cultura nacional é um discurso - um modo de construir sentidos que influencia e organiza tanto nossas ações quanto a concepção que temos de nós mesmos. [...] As culturas nacionais, ao produzir sentidos sobre a “nação”, sentidos com os quais podemos nos identificar, constroem identidades. Esses sentidos estão contidos nas estórias que são contadas sobre a nação, memórias que conectam seu presente com seu passado e imagens que dela são construídas (grifo do autor) (Hall, 2000, p. 48-51).

Entretanto, é preciso destacar que essa identidade cultural é resultado de uma miscigenação de várias culturas, tendo em vista que dificilmente existirá uma nação composta de apenas um único povo, uma única cultura ou etnia. As nações modernas, como observa



Hall (2000) são, todas, híbridos culturais. Outro não é o caso senão o do Brasil, que se sobrepõe como um país plural, cuja identidade nacional é formada pela reunião de várias culturas.

Há que se reconhecer que, no mundo atual, as identidades culturais nacionais foram afetadas pelo processo de globalização, devido à facilidade de integração entre as diversas culturas. Esse fenômeno tem levado ao enfraquecimento das identidades culturais nacionais. Com esse raciocínio, Hall (2000, p. 75) expressa que:

Quanto mais a vida social se torna mediada pelo mercado global de estilos, lugares e imagens, pelas viagens internacionais, pelas imagens da mídia e pelos sistemas de comunicação globalmente interligados, mais as identidades se tornam desvinculadas - desalojadas - de tempos, lugares, histórias e tradições específicos e parecem “flutuar livremente”. Somos confrontados por uma gama de diferentes identidades, dentre as quais parece possível fazer uma escolha (grifo do autor).

É relevante sublinhar, neste aspecto, que a autenticidade e o caráter exclusivo da estação ferroviária de Goiânia constituem-se em um atrativo potencial para os turistas que vêm para a cidade. Sabemos que, em decorrência do efeito da globalização, houve uma homogeneização dos costumes, das posturas, dos produtos, das marcas e dos espaços, como forma de facilitar as transações econômicas, mas isso trouxe, por outro lado, uma semelhança entre os espaços, sendo que a diversidade passou a ser algo atraente e curioso, que move pessoas do mundo todo para conhecer aspectos singulares de uma cultura.

Salientamos que o processo de reconhecimento da memória e da identidade é importante também no contexto turístico. Conjecturamos que se um turista-, ao se deslocar para uma localidade que possui atrativos culturais-, puder se deparar com uma comunidade que se reconhece em sua própria cultura, vivenciará uma experiência turística com mais qualidade, porque, além de ela concorrer para a informação sobre o patrimônio, na região, simultaneamente a sua preservação, propicia que o turista se torne agente de transmissão de aspectos históricos e culturais relevantes sobre a cidade.

Ante o exposto, percebe-se que memória e identidade são conceitos interligados, sendo que ambos estão relacionados, diretamente, com a construção da história de qualquer nação. As nações são dotadas de valores, de tradições, de manifestações e de expressões que

compõem o seu universo cultural e que conferem identidade aos seus integrantes, desde que sejam resguardadas as diferenças. Há, assim, em toda nação, uma coesão social alicerçada numa unidade histórico-cultural dos seus indivíduos. A memória, neste contexto, traz a lume as informações que caracterizam a identidade de um povo, como requisito indispensável para mantê-la e preservá-la.

Esse universo cultural que representa a história e a identidade de um grupo deve, logicamente, ser preservado. Sabe-se, todavia, que para preservar é necessário, antes, conhecer. Acredita-se que o cidadão conhecedor do seu patrimônio desenvolve um sentimento de pertença e, por conseguinte, passa a valorizá-lo, preservá-lo e difundi-lo.

Com a preocupação supracitada, questionamos: por que esse ainda não é um processo comum em Goiânia? Pelo fato de que os goianos não aprenderam, desde cedo, a reconhecer seu patrimônio cultural. Como vimos anteriormente, a estação ferroviária, edificada com um estilo considerado moderno à época, nos seus anos de intenso movimento, provocava nas pessoas um sentimento de orgulho. Decorridas três décadas de sua desativação, esse sentimento foi perdendo a sua força, até que, nos dias atuais, a maioria dos goianienses não reconhece mais a estação ferroviária como um lugar de memória. Talvez a população goiana, quando se refere à Goiânia, não pensa na estação ferroviária e, sim, em outros lugares com os quais se identificam mais, como, por exemplo, o *shopping* ou o estádio Serra Dourada. O patrimônio cultural de Goiânia, especialmente a estação ferroviária, tem representado para a comunidade uma edificação antiga e distante de sua realidade.

Sabemos que esse patrimônio material, edificado em Goiânia, constitui-se em um documento que poderia vir a informar a toda a população e a todo turista os feitos artísticos e históricos de uma época. Porque diversos sujeitos utilizaram esse espaço, como palco da vida cotidiana: a estação ferroviária está impregnada de significados, de lembranças, e de histórias. Ela é um depósito de identidades.

Diante disso, é relevante que as pessoas passem a reconhecer a estação ferroviária como um lugar de memória. Trata-se de um edifício importante para a história da cidade. Acreditamos que o desconhecimento do valor desse patrimônio, assim como o seu desuso tem acarretado que a população de Goiânia se distancie gradativamente desse bem. Contudo, uma questão nos intriga: se o conhecimento e a valorização são pressupostos para que a população

goiana agregue esse patrimônio a sua vida e ao seu processo de desenvolvimento, como suscitar o despertar de sua consciência e compreensão?

Acreditamos que um dos instrumentos importantes nesse processo de aproximação da comunidade com seu patrimônio é a educação patrimonial. Sabemos que a educação é considerada um importante instrumento impulsionador da transformação social.

Segundo Horta, Grunberg e Monteiro (1999), a educação patrimonial originou-se na Inglaterra, mediante um processo pedagógico denominado *Heritage Education*. Esse processo inspirou a proposta metodológica brasileira, dessa modalidade de educação, que propunha desenvolver ações voltadas ao uso e à apropriação dos bens culturais. Foi introduzida no Brasil, em termos conceituais e práticos, a partir do 1º Seminário de Educação Patrimonial, realizado em 1983, no Museu Imperial, em Petrópolis (RJ). Daí por diante, desenvolveu-se uma metodologia específica para o trabalho educacional em museus, monumentos e sítios históricos, que se difundiu por todo o país.

Dentro dessa perspectiva, Fernandes (1992) defende que o estudo da educação patrimonial deveria ser incluído nos currículos escolares de todos os níveis de ensino, por meio de disciplinas ou conteúdos programáticos que versassem sobre o conhecimento e a conservação do patrimônio histórico e cultural, com o objetivo de desenvolver nos alunos a sensibilização para a preservação da memória histórica e artística, enquanto referencial da identidade e construção da cidadania.

O autor propõe, ainda, a participação de educadores, e comunidade em geral, em cursos de aperfeiçoamento e extensão, a fim de que lhes sejam propiciadas informações acerca do patrimônio cultural, habilitando-os a despertar nos educandos, e na sociedade, o senso de preservação da memória histórica e o conseqüente interesse pelo tema.

Dayrell (1996) expõe que a escola, local de transmissão do conhecimento, é um espaço potencial de convivência social, onde uma diversidade de culturas acaba sendo entrelaçada. Dessa forma, a instituição de ensino deve ser a principal divulgadora das contribuições das diferenciadas culturas, reconhecendo-as, cultivando-as e valorizando-as, além de propiciar um convívio social pacífico entre eles, ao trabalhar um princípio de cidadania.

Ora, a inserção do patrimônio cultural no universo escolar poderia contribuir para a formação de cidadãos que respeitam as diversidades, a multiplicidade de expressões e formas com que a cultura se manifesta, nas diferentes regiões. A percepção dessa diversidade contribui para o desenvolvimento do espírito de tolerância, de valorização e de respeito às diferenças, e da noção de que não existem povos sem cultura ou culturas melhores do que as outras. E aí radica-se a tarefa da educação patrimonial.

Observamos, nesse âmbito, a premência do incentivo a um processo de educação patrimonial. Essa modalidade de educação erige-se como uma ferramenta essencial ao resgate da memória, à construção da identidade e à sensibilização da população quanto à necessidade de preservação de seu patrimônio cultural. Instrumento de *alfabetização cultural*, a educação patrimonial assim é entendida porque possibilita ao indivíduo o conhecimento acerca do universo sociocultural em que está inserido. Dessa forma, Horta, Grunberg e Monteiro (1999, p. 06), conceituam-na como

... um processo permanente e sistemático de trabalho educacional centrado no Patrimônio Cultural como fonte primária de conhecimento e enriquecimento individual e coletivo. A partir da experiência e do contato direto com as evidências e manifestações da cultura, em todos os seus múltiplos aspectos, sentidos e significados, o trabalho da Educação Patrimonial busca levar as crianças e adultos a um processo ativo de conhecimento, apropriação e valorização de sua herança cultural, capacitando-os para um melhor usufruto destes bens, e propiciando a geração e a produção de novos conhecimentos, num processo contínuo de criação cultural.

Os objetos e expressões que fazem parte do patrimônio cultural são postos como ponto de partida para a atividade pedagógica, que deverá observá-los, questioná-los, explorá-los, em seus múltiplos aspectos, com a finalidade de maximizar o conhecimento. Dessa forma, por meio da experiência e do contato direto com os bens culturais de uma região, a partir de uma vivência *in loco*, o indivíduo pode ser estimulado a um processo ativo de aprendizado, apropriação e valorização da sua herança cultural.

Mediante a educação patrimonial, é possível implementar o respeito ao passado, e isso significa a formação de indivíduos mais conscientes, mais sensíveis, mais capazes de construir um futuro menos predatório e descartável. Uma sociedade culta é fruto de um processo de educação, em seus múltiplos aspectos: no meio familiar, na escola ou por meio de convivência social.

Fernandes (1992, p. 273) expõe que a educação patrimonial trabalha com “museus, monumentos, arquivos, bibliotecas”, o que o autor denomina de *lugares de memória*, ao se referir ao historiador francês Pierre Nora. Se bem trabalhados, esses lugares da memória podem promover um processo educativo que desenvolva a sensibilidade e a consciência de educandos e futuros cidadãos, concernente à importância da preservação destes bens culturais.

Qualquer bem cultural pode receber a aplicação da educação patrimonial. Neste contexto, a estação ferroviária de Goiânia, por ter se tornado um bem patrimonial, deve, necessariamente, estar inserida numa proposta de educação patrimonial, que resgate a relação de apreço da comunidade pelo patrimônio. Para tanto, há que se desencadear um processo de aproximação do bem cultural à população, levando-a a compreender que a estação ferroviária é algo que lhe pertence, como parte de sua memória e identidade. Essa é a intenção dos planos que aqui propomos, os quais serão trabalhados posteriormente.

Esse processo de instrução, de resgate, de aproximação do bem cultural são fatores indispensáveis para a preservação sustentável do patrimônio. O patrimônio, como o próprio nome diz, remete-nos a uma herança que é passada de geração para geração, um legado que deve permanecer para o usufruto das gerações seguintes.

A estação ferroviária de Goiânia é uma herança que constitui uma riqueza cultural, individual e coletiva, a memória, a identidade, aquilo que concorre para distinguir Goiânia de outros lugares. O estilo Art´déco, tão acentuado no edifício da estação, erige-se como uma marca. Desse modo, a população, conhecedora desses elementos, os quais compõem o seu patrimônio, a sua riqueza cultural poderá alcançar uma formação mais sólida de respeito, de apreciação, e de preservação pelos seus valores.

Em sua amplitude e dinamicidade, então, a educação patrimonial abrange contextos que vão além do conhecimento acerca do patrimônio cultural. De fato, ela deve fortalecer os sentimentos de identidade e de cidadania e relevar a memória como forma de suscitar a auto-estima dos indivíduos, ao valorizar a cultura.

Em Goiânia, a estação ferroviária, por constituir um bem patrimonial nacional, reconhecido pelo IPHAN, necessita passar por um processo de educação patrimonial que desencadeie atitudes de valorização e preservação por parte da comunidade. Entendemos que,

por meio de novos usos, a população poderá ser despertada a reutilizar esse espaço. Entretanto, para que os goianos e os turistas adquiram um outro olhar frente a esse bem cultural, é notório que, para esse fim, seja formulada uma proposta sustentável e duradoura.

Em razão disso é que, nesse projeto, arquitetamos, para a estação ferroviária, um uso turístico, e comunitário, fundamentado num contexto de planejamento, focado pelo instrumento da educação patrimonial, com o objetivo de corroborar o resgate de valores históricos e culturais, os quais, mediante o respeito à memória, colaborarão com a construção da identidade e da auto-estima na população goianiense, suscitando uma responsabilidade pelo bem que impeça a sua deteriorização.

Em outras palavras, reiteramos que a educação patrimonial adquire centralidade na iniciativa de desenvolvermos programas educativos que levem a comunidade, e também os turistas, a um processo de conhecimento, apropriação e valorização da sua herança cultural. O desafio desse estudo é, por assim dizer, devolver à comunidade esse importante bem patrimonial, por sabermos que as construções possuem vida, transmitem mensagens, narram e perpetuam histórias.

### CAPÍTULO 3

#### PROPOSTA DE UTILIZAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE GOIÂNIA

A estação ferroviária de Goiânia, atualmente, não conta com uma destinação pública que propicie sua efetiva apropriação pelos turistas e pela comunidade, apesar de ser um relevante bem patrimonial arquitetônico nacional, e ter sido revitalizada, no ano de 2005, pela prefeitura de Goiânia. Em meio a essa realidade, dispusemo-nos a formular, nesse capítulo, uma proposta de utilização desse bem, porque acreditamos que, devolvendo-lhe a vida, por meio de novos usos, a estação ferroviária de Goiânia poderá ser reconhecida e valorizada pelos indivíduos.

Dessa forma, tornou-se necessário realizar pesquisas bibliográficas, questionários e entrevistas com estudantes e professores de duas escolas, sendo uma na esfera pública e a outra no âmbito privado. Trata-se de estudantes dos anos finais do ensino fundamental, 7º ano, e professores que ministram, para esses alunos, a disciplina História. Foram também empreendidas visitas a dois órgãos públicos, sendo a primeira na Secretaria Municipal de Cultura - SMC, e, a segunda, na Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico - SEDEM. Na Secretaria Municipal de Cultura, tivemos acesso ao projeto desenvolvido para a estação ferroviária de Goiânia, denominado Estação Cultura (2004) e, na Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, nos foram disponibilizados documentos sobre o projeto intitulado Estação Digital de Goiânia (2006)<sup>11</sup>. Esses projetos consistem no cerne desse capítulo.

Os planos de ação aqui em pauta: Retratos da Estação e Estação em Cena, os quais nos arvoramos a elaborar, fundamentam-se nos indicativos do projeto Estação Cultura (2004). Desse modo, partimos de ações já estabelecidas naquele projeto, com a finalidade de que os planos por nós propostos tivessem respaldo em algo já aprovado oficialmente. Pretendemos, então, proceder a uma interconexão de Retratos da Estação e Estação em Cena com as ações do projeto Estação Cultura.

---

<sup>11</sup> A título de informação, o estado de Goiás conta, atualmente, com o Projeto de Revitalização e Preservação da Estrada de Ferro-Estação Goiás (que não está vinculado à estação ferroviária de Goiânia), planejado pela Agência Cultural Pedro Ludovico Teixeira - Agepel, tem como meta transformar as estações ferroviárias do Estado de Goiás em mini-centros culturais de lazer e cultura, incentivando seu conhecimento patrimonial e histórico, além de proporcionar o fomento ao turismo na região (O Popular, 2006).

Esse intento implicou a análise dos resultados obtidos no levantamento de dados, enunciado anteriormente, acerca da percepção e motivação dos sujeitos, em relação ao uso da estação ferroviária de Goiânia. Postulamos que a gestão participativa, em todo o processo de planejamento, referenda nossa intenção quanto ao despertar para a valorização do bem patrimonial em questão.

Ainda nesse capítulo, estabelecemos algumas recomendações que alicerçam a propositura dos Planos Retratos da Estação e Estação em Cena, que visam à utilização da estação ferroviária de Goiânia.

### **3.1 Análise de Projetos Desenvolvidos para a Estação Ferroviária de Goiânia**

Inicialmente, foi elaborado, em 2004, pela Prefeitura Municipal de Goiânia, via Secretaria Municipal de Cultura - SMC, o projeto denominado Estação Cultura (2004), com a finalidade de implantar um centro cultural na estação ferroviária de Goiânia, consistindo de um espaço articulador de formação e reflexão cultural, cuja prioridade seria contribuir com a valorização e o reconhecimento da memória e da identidade goianiense.

Com a finalidade de se atingir essa meta, foi sugerida a revitalização funcional e estética do prédio da estação e a implantação de vagões ferroviários para comporem sua estrutura externa, denominada *plataforma de eventos*, que seria apropriada à realização de shows, seminários, debates, exibição de vídeos, apresentações culturais, oficinas, pesquisa e outras atividades, cujo alvo almejava proporcionar ao cidadão a reflexão e a formação cultural.

A idéia da revitalização da estação ferroviária teve origem no Instituto dos Arquitetos do Brasil - IAB, Seção de Goiás, e no Sindicato dos Arquitetos, sendo logo abraçada pela Secretaria Municipal de Cultura - SMC, que se responsabilizou pela obtenção de recursos para a sua aplicação. Em seguida, o projeto de revitalização foi encaminhado ao Ministério da Cultura, sendo aprovado como beneficiário da Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991 (Brasil. 1991), também denominada Lei Rouanet de incentivo à cultura.



A revitalização do prédio da estação ocorreu nos anos 2004 e 2005 e contemplou a preservação do visual original externo e de dependências internas do edifício - ao conservar os materiais da época e recuperar os que foram substituídos ao longo dos anos -, bem como a restauração dos painéis internos de Frei Nazareno Confaloni e a cobertura da Maria Fumaça.

O projeto Estação Cultura abrange também programas de ação, apenas indicados para serem implantados na estação ferroviária de Goiânia. Esses programas são detalhados conforme consta do quadro 1 abaixo.

Quadro 1 - Programas Indicados Pelo Projeto Estação Cultura Para Serem Desenvolvidos na Estação Ferroviária

Projetos/Espaços	Metas
1) Sala de Exposições temáticas: espaço para acolher as diversas formas de manifestação cultural, principalmente expressões referentes à memória cultural.	Projeto de Interiores detalhado e aquisição de equipamentos de ajuste do espaço à área de exposições.
2) Ateliê: ambiente concebido para possibilitar oficinas de vivência, dando continuidade ao projeto de exposições temáticas.	Aquisição de mobiliário e material de consumo.
3) Espaço Confaloni: composto pelos painéis-murais de Confaloni. Telão com exibição permanente de vídeo sobre a vida e obra do autor, exposto no salão principal.	Restauração dos painéis. Aquisição de equipamento de vídeo e mobiliário. Realização de documentário.
4) Auditório: espaço destinado a palestras, mostras de vídeo, debates e apresentações, com capacidade para cento e vinte pessoas.	Aquisição de mobiliário no estilo Art´déco.
5) Museu da Memória e Museu Vertical: locais destinados a acolherem um acervo permanente da história da ferrovia em Goiás.	Estabelecimento de parcerias para a aquisição e formação de acervo.
6) Bureau de Informações e Turismo: espaço para a divulgação de eventos e produções culturais do turismo na região.	Aquisições de equipamento e mobiliário específico, no estilo Art´déco.
7) Área Externa: destinada a acolher as diversas formas de manifestação cultural.	Aquisição de vagões-passageiros, plataforma, carga e restaurante, arquibancadas, palco e outros.
8) Cultura Goiana: local destinado a promover a divulgação e comercialização de produtos artesanais da cultura regional, cujos projetos foram aprovados pela Lei de Incentivo à Cultura.	Projeto de interiores e aquisição de mobiliário.
9) Cyber-Café/Lanchonete: espaço de convivência.	Projeto de interiores, aquisição de equipamento e mobiliário no estilo Art´déco (licitação).
10) Biblioteca Virtual: acervo especializado à pesquisa via internet.	Aquisição de equipamentos e mobiliários.
11) Corredor Virtual: mostra com acervo especializado em Art´déco.	Elaboração do projeto gráfico detalhado.

Fonte: Adaptação do Projeto Estação Cultura. Prefeitura de Goiânia (2004).

A consecução do projeto Estação Cultura (2004) foi feita em parte, visto terem sido concretizadas apenas a revitalização funcional e estética da estação ferroviária, a restauração dos painéis internos de Frei Nazareno Confaloni e a cobertura da Maria Fumaça. Conjecturamos que os demais programas não foram executados devido a questões econômicas e de continuidade de gestão político-administrativa. Acentuamos, igualmente, que, alguns programas indicados pela Estação Cultura são ricos, no sentido de proporem a operacionalização de formas de vitalização da memória goiana, por intermédio da estação ferroviária. Mas, concomitantemente, podemos observar que a programação, como um todo é sobrecarregada, o que inviabiliza financeiramente sua execução. Outro fator digno de nota é que, ao analisar esse projeto, não encontramos nenhuma referência à participação da comunidade goiana em sua elaboração.

A Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico - SEDEN, por sua vez, desenvolveu o projeto Estação Digital de Goiânia (2006), que inclui a estação ferroviária em um de seus programas. Trata-se de um projeto de desenvolvimento econômico, cujo objetivo é inserir Goiânia em renomados centros de tecnologia de informação no país. Nesse projeto, explicitou-se a meta de ampliar a capacidade da economia local, quanto à: produção de bens e serviços; efetiva geração de empregos, rendas, receitas tributárias; e promoção do desenvolvimento econômico-social sustentável e integrado do município de Goiânia.

A Estação Digital de Goiânia (2006) registra o propósito de valorizar o patrimônio histórico, cultural e urbanístico da cidade, face à riqueza de sua arquitetura Art´déco. Para tanto, esse projeto propõe a revitalização urbana e econômica do centro da capital. Na revitalização urbana, é proibida a descaracterização de construções com estilo Art´déco. A implementação econômica intenta a introdução de empresas do ramo de tecnologia, que, por intermédio de incentivos fiscais, ocuparão edifícios e residências, revitalizados, localizados no centro.

Neste sentido, para a Estação Digital foi aprovada a Lei nº. 8.402, de 04 de janeiro de 2006 (Goiânia. 2006), do Município de Goiânia, que institui o Programa de Apoio ao Empreendimento Digital de Tecnologia de Informação e Comunicação. Esse projeto não prescinde da cooperação entre a prefeitura de Goiânia, universidades, sociedade e empresas, sendo que a participação das empresas será incentivada por meio da concessão de benefícios fiscais.

No programa destinado pelo Estação Digital à estação ferroviária, funciona uma Organização Social Civil de Interesse Público - OSIP, como um núcleo gestor da estação, responsável por todas as atividades relacionadas com esse projeto.

Importa registrar que o projeto Estação Digital de Goiânia é similar ao projeto Porto Digital, já concretizado em Recife-PE. No centro histórico daquela cidade, empresas, centro de pesquisa e órgãos governamentais reuniram-se, com a intenção de desenvolver, simultaneamente, a economia local, a revitalização e a manutenção do centro histórico, que outrora estava abandonado pela falta de uso.

O projeto Estação Cultura (2004), foi parcialmente implantado, enquanto o projeto Estação Digital de Goiânia (2006) encontra-se em execução. Em uma das salas do prédio da estação ferroviária, apenas foi instalada a OSIP. E a Lei nº 8.402/06, que dispõe sobre esse projeto, foi aprovada, mas não posta em prática.

Os projetos Estação Cultura e Estação Digital, aqui expostos, em sua parcial implantação, não conseguiram promover uma efetiva apropriação da estação ferroviária de Goiânia pela comunidade, persistindo um distanciamento entre ambas. Com essa preocupação, a proposta evidenciada por esse estudo pretende alcançar a comunidade e os turistas, visto que apresenta planos de uso turístico, elaborados de forma descentralizada, articulados à gestão participativa, como elemento balizador do processo de planejamento turístico, no qual buscou-se aplicar uma estratégia de educação patrimonial, com a finalidade de sensibilizar os indivíduos sobre a importância de reconhecer, reapropriar, valorizar e difundir um bem patrimonial que lhes pertence.

É com essa perspectiva que, após descrever e analisar os projetos Estação Cultura e Estação Digital, fazemos a análise da percepção e da motivação dos alunos e professores, concernente ao objeto de estudo, visto intencionarmos, em seguida, apresentar nossa proposta de uso turístico e de educação patrimonial para a estação ferroviária de Goiânia.

### **3.2 Análise da Percepção e Motivação dos Alunos e Professores Quanto ao Uso da Estação Ferroviária de Goiânia**

Cientes da importância da participação social e individual no processo de construção desse projeto, realizamos um levantamento de dados acerca da percepção e motivação dos sujeitos, quanto à propositura de uso para a estação ferroviária de Goiânia. Nesse momento, os resultados encontrados, nesse levantamento de dados, serão analisados.

Nas 2 (duas) escolas selecionadas: uma do âmbito público e a outra da esfera privada, aplicou-se questionários junto a 25 (vinte e cinco) alunos de cada uma delas, perfazendo um total de 50 (cinquenta) estudantes. Foram 2 (dois) os professores de História entrevistados, um de cada escola. Apesar de a amostra ter ficado reduzida, devido às dificuldades em realizar as entrevistas em outras escolas, os resultados nos revelam valores indicativos, ou melhor, referências para reflexão.

A análise da percepção de alunos de ambas as escolas, quanto ao objeto de estudo, buscou aferir: o seu grau de conhecimento sobre a estação ferroviária; o conceito de patrimônio cultural; o patrimônio cultural na estação ferroviária; o conceito de Art´déco; o reconhecimento de edifícios históricos em Goiânia; visitas à estação ferroviária; oferta de passeios culturais por parte das escolas; sua participação nesses passeios; a contribuição dos passeios culturais em sua formação; seu interesse em atividades a serem realizadas na estação ferroviária; e aspectos interessantes à participação na estação ferroviária.

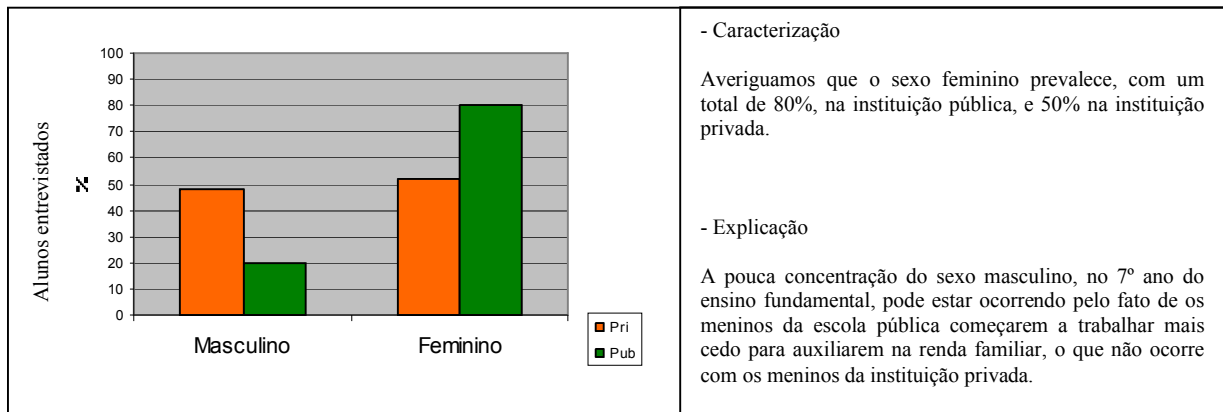
Mediante os dados coletados nas entrevistas feitas com as professoras, também das duas instituições de ensino, procuramos analisar: o seu grau de informação sobre edifícios elevados a patrimônio cultural em Goiânia; o conhecimento referente à estação ferroviária e sua transformação em patrimônio nacional; o interesse em visitar a estação ferroviária; a avaliação do grau de motivação dos alunos em visitar a estação; sugestão de atrativos para a estação ferroviária; e a importância das atividades culturais na formação dos alunos e de sua identidade.

Os resultados obtidos por meio dos depoimentos dos alunos foram tratados mediante a utilização de figuras, as quais serão expostas a seguir. Posteriormente, organizamos os depoimentos das professoras sob a forma textual.

### 3.2.1 Análise da Percepção dos Alunos

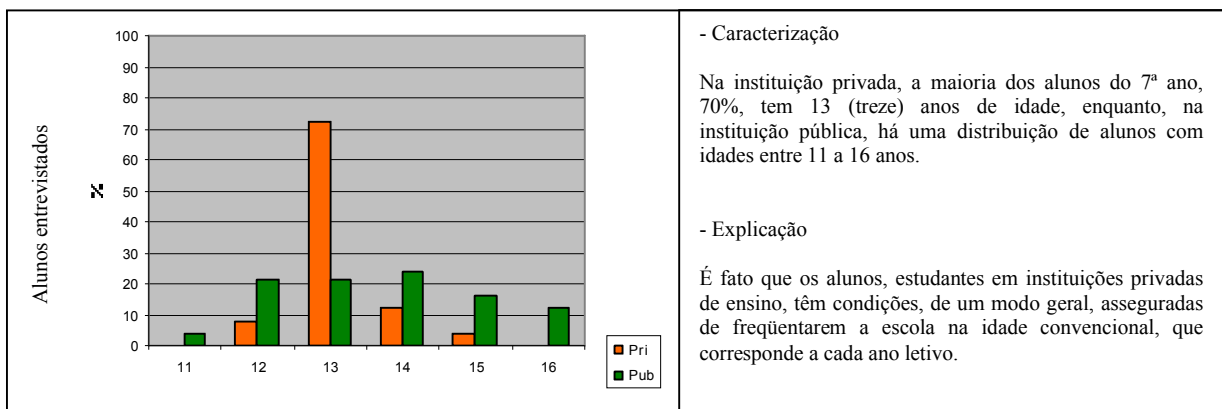
As figuras a serem apresentadas, nesse momento do estudo, tratam da análise dos resultados obtidos no levantamento de dados, de forma a relacionar os resultados de ambas as escolas: pública e privada. Desse modo, cada figura expressa os depoimentos dos 50 (cinquenta) alunos entrevistados. Para a elaboração dessas figuras, procedeu-se, além de suas titulações e fonte, sua caracterização e explicação, que constam da própria figura.

Figura 01. Sexo



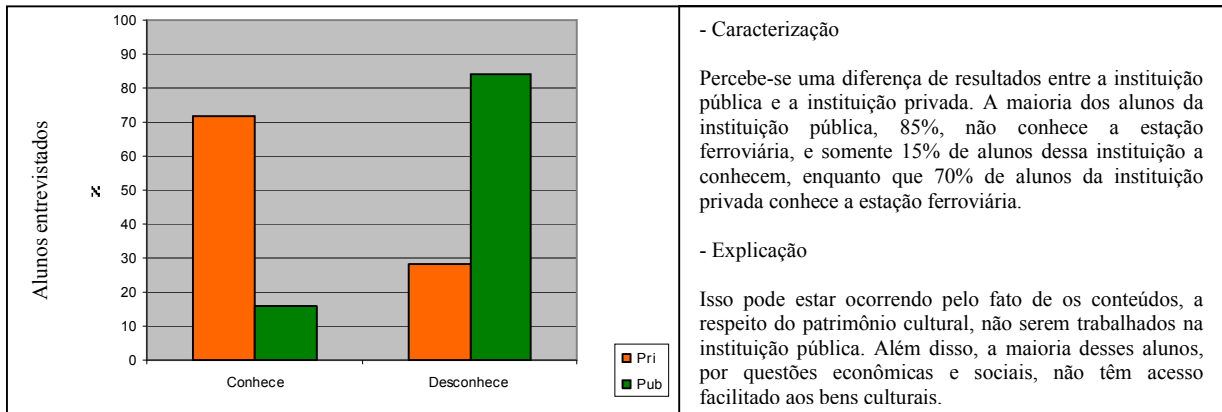
Fonte: Levantamento de Dados Realizado Para esse Projeto/2006.

Figura 02. Idade



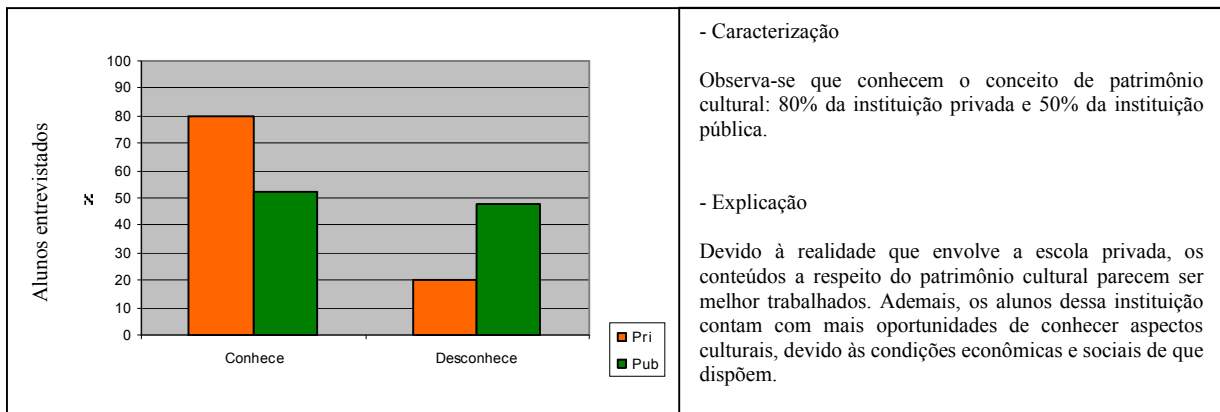
Fonte: Levantamento de Dados Realizado Para esse Projeto/2006.

Figura 03. Grau de Conhecimento da Estação Ferroviária de Goiânia



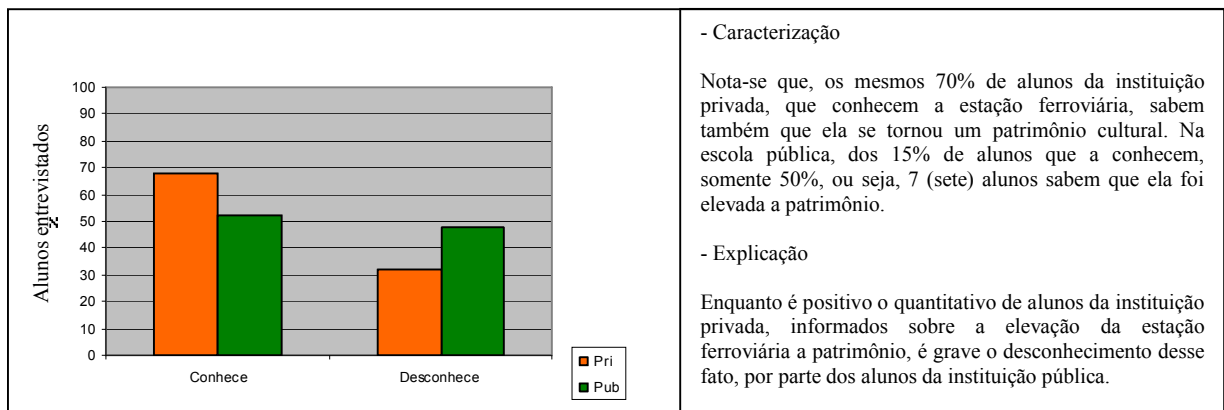
Fonte: Levantamento de Dados Realizado Para esse Projeto/2006.

Figura 04. Grau de Conhecimento sobre o Conceito de Patrimônio Cultural



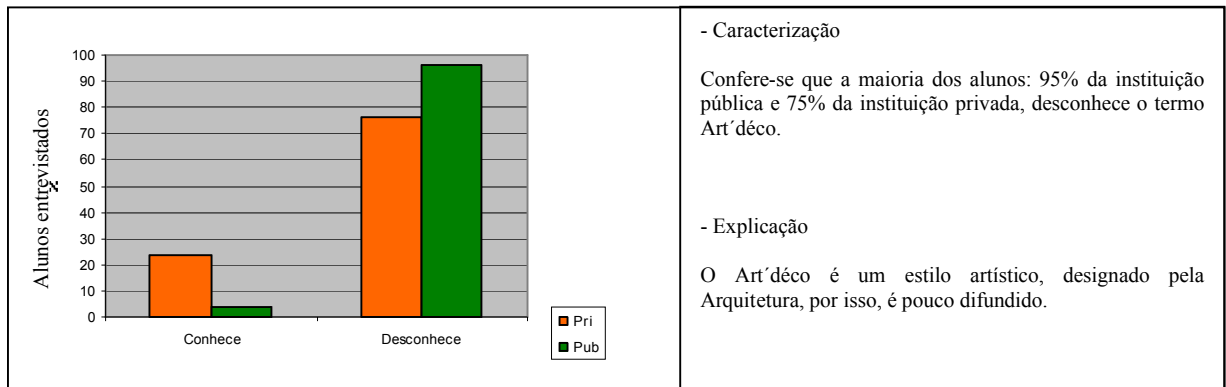
Fonte: Levantamento de Dados Realizado Para esse Projeto/2006.

Figura 05. Grau de Conhecimento sobre a Estação Ferroviária, como Elemento do Patrimônio Cultural



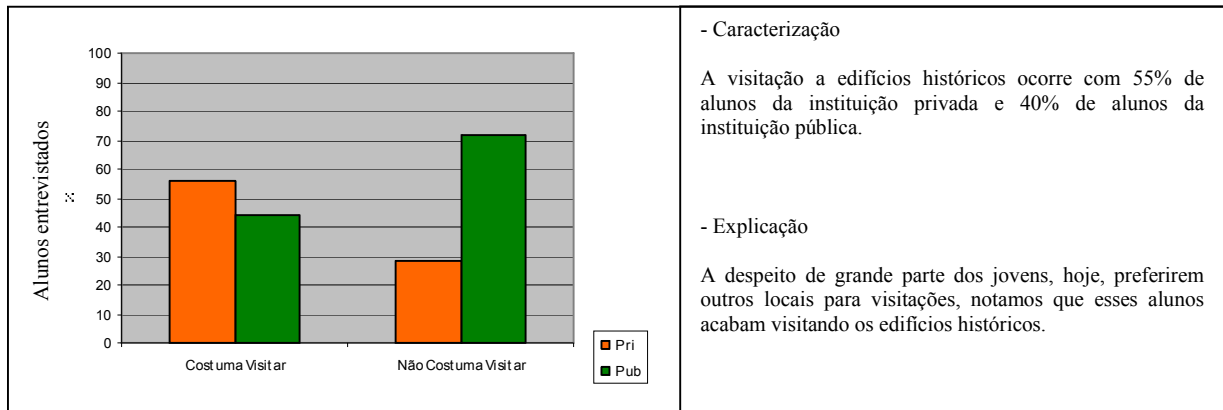
Fonte: Levantamento de Dados Realizado Para esse Projeto/2006.

Figura 06. Grau de Conhecimento sobre o Conceito de Art' déco



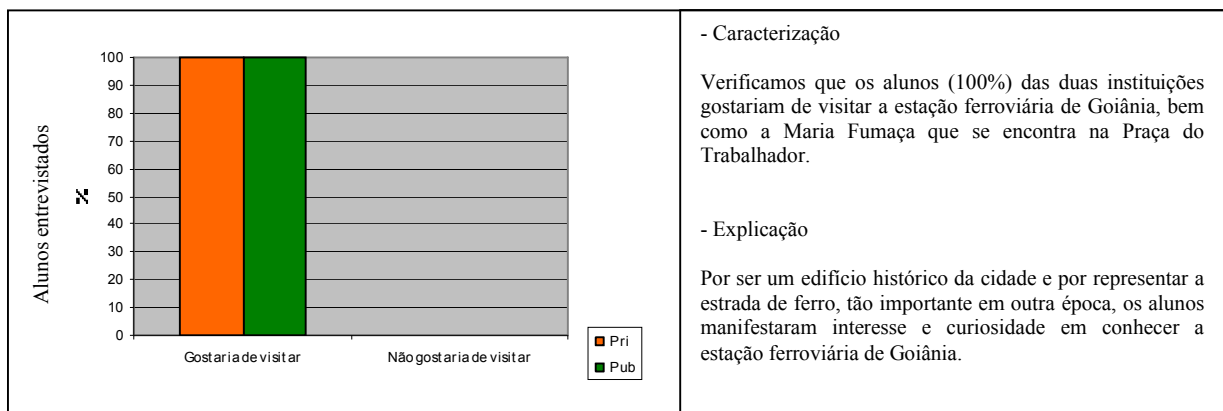
Fonte: Levantamento de Dados Realizado Para esse Projeto/2006.

Figura 07. Visita a Edifícios Históricos



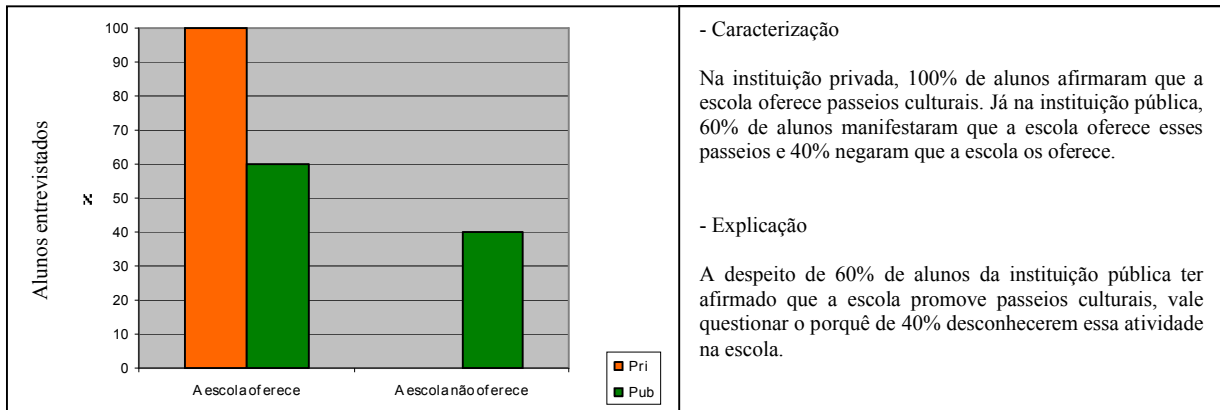
Fonte: Levantamento de Dados Realizado Para esse Projeto/2006.

Figura 08. Visita à Estação Ferroviária de Goiânia



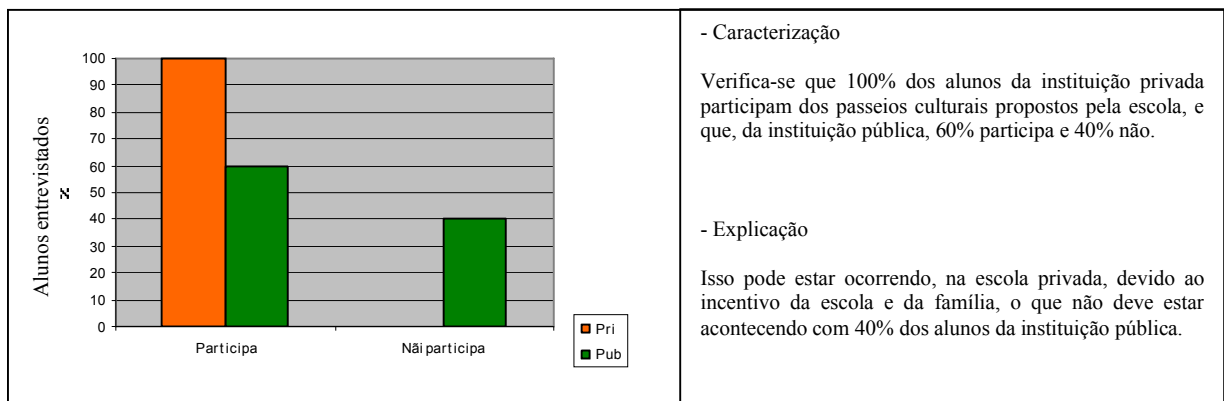
Fonte: Levantamento de Dados Realizado Para esse Projeto/2006.

Figura 09. Oferta de Passeios Culturais



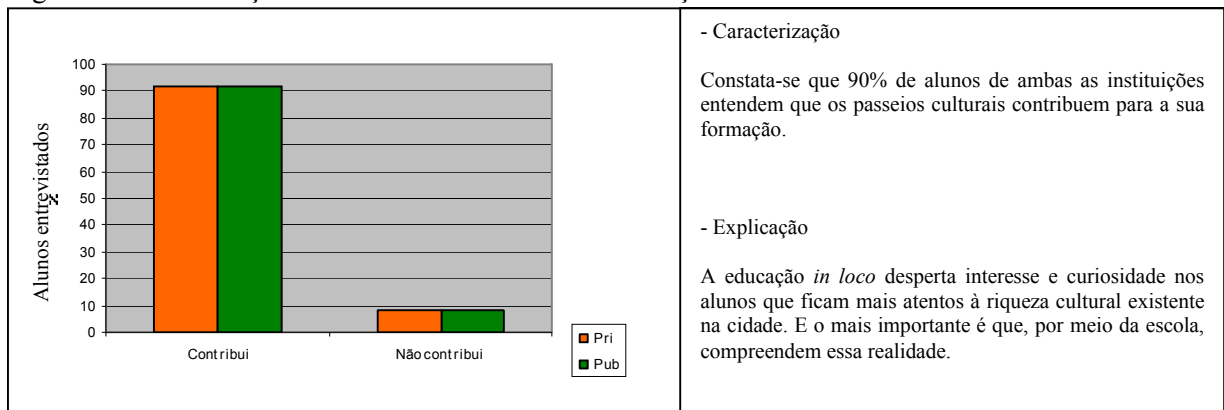
Fonte: Levantamento de Dados Realizado Para esse Projeto/2006.

Figura 10. Participação do Aluno na Oferta de Passeios Culturais Propostos pela Escola



Fonte: Levantamento de Dados Realizado Para esse Projeto/2006.

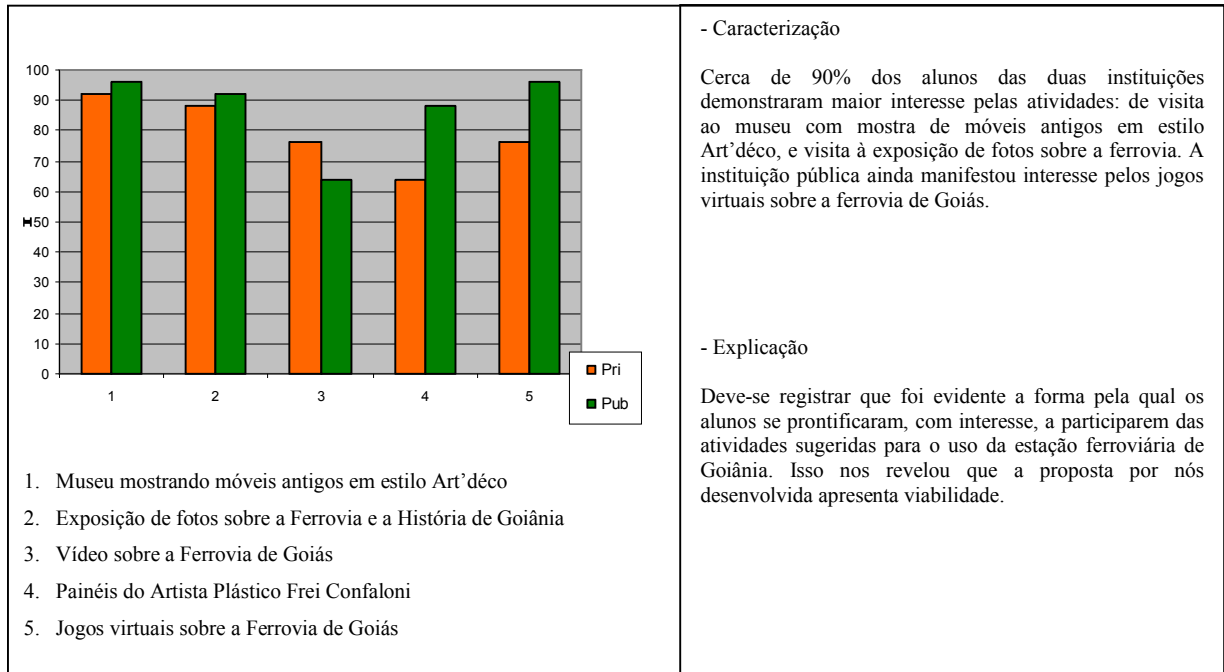
Figura 11. Contribuição dos Passeios Culturais na Formação dos Alunos



Fonte: Levantamento de Dados Realizado Para esse Projeto/2006.

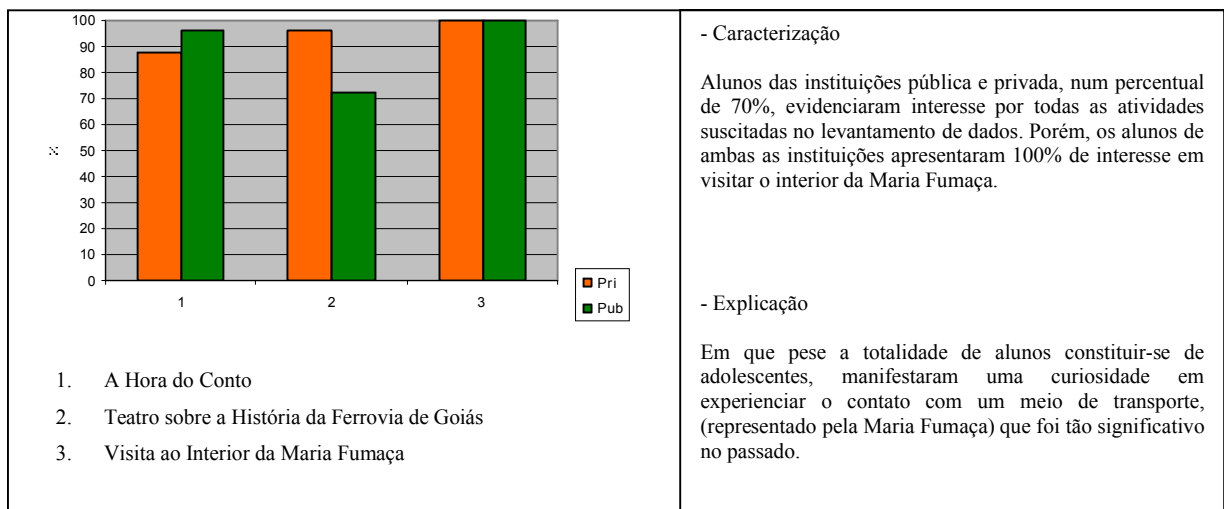


Figura 12. Grau de Interesse por Atividades Potenciais a serem Realizadas na Estação Ferroviária - Espaço Interno



Fonte: Levantamento de Dados Realizado Para esse Projeto/2006.

Figura 13. Aspectos Interessantes para se ver e Participar na Estação Ferroviária - Espaço Externo



Fonte: Levantamento de Dados Realizado Para esse Projeto/2006.

Entendemos que o depoimento dos alunos revelou a existência de grande motivação em relação ao uso da estação ferroviária no que se refere ao objetivo almejado por esse projeto, que é o de resgatar a memória e a identidade local. De outro ângulo, pudemos avaliar que o desenvolvimento de planos de ação, visando aos turistas e à comunidade goianiense, na estação ferroviária, envolvendo a educação patrimonial, apresenta condições de possibilidade

quanto a sua concretização. Dessa feita, por meio dos resultados nos foi propiciado reconhecer a viabilidade de se concretizar nosso intento de contribuir para uma experiência turística cultural de qualidade na estação ferroviária de Goiânia.

### **3.2.2 Análise da Percepção das Professoras**

Mediante a entrevista semi-estruturada, obteve-se o depoimento de duas professoras, sendo uma da instituição pública e outra da instituição privada. Ambas lecionam a disciplina História para o 7º ano em que estudam os alunos, sujeitos do levantamento de dados.

Quando indagamos a respeito de que edifícios teriam sido elevados a patrimônio cultural em Goiânia, a professora da instituição pública identificou o Lyceu de Goiânia e se equivocou ao indicar o Teatro Inacabado, que não é patrimônio cultural. Patrimônio, para ela, é a história da construção de uma sociedade e de um povo. Já a professora da instituição privada, identifica, com clareza, o Coreto da Praça Cívica e o Grande Hotel como patrimônios culturais. A importância desses bens, para ela, relaciona-se com o resgate do processo histórico na formação cultural. Conforme explicitamos nesse estudo, são em um número de 22 (vinte e dois) os edifícios que se tornaram patrimônio cultural em Goiânia, porque as professoras identificaram apenas 3 (três) e uma delas ainda se equivocou, ao indicar um prédio que não é patrimônio? Entendemos que esse é um campo que demanda a ação da educação patrimonial.

Sobre o estilo Art´déco, foi identificado pela professora da instituição pública os seguintes edifícios em Goiânia: Estação Ferroviária, Tribunal de Contas, Centro Histórico Marietta Telles e alguns prédios da Praça Cívica. A professora da instituição privada assinala a presença do estilo Art´déco no Grande Hotel, no Museu Pedro Ludovico Teixeira, dentre outros. Ambas mostraram que têm ciência desse estilo artístico na arquitetura de Goiânia.

Quanto ao seu conhecimento sobre a importância da estação ferroviária para Goiás, a professora da instituição pública relacionou o prédio da estação com a história da ferrovia, e afirmou que a ferrovia foi muito relevante para o desenvolvimento do estado de Goiás, principalmente no aspecto econômico. Essa professora declarou, também, saber que a estação

ferroviária tornou-se patrimônio nacional em 2003 e demonstrou interesse em visitá-la por ser um bem componente da história de Goiânia.

Em sua explanação, a professora da instituição pública ainda demonstrou valorizar a cultura goiana de uma forma geral. Da mesma forma, a professora da instituição privada, ao se manifestar sobre a estação ferroviária, identificou-a com a história da ferrovia e expôs que ela contribuiu para o desenvolvimento do estado de Goiás, acentuadamente no aspecto do transporte e no escoamento da produção goiana. Mostrou-se ciente da elevação da estação a patrimônio nacional, bem como interesse em visitar a estação porque é um bem que, nas suas palavras, “pontua a história da riqueza econômica em Goiânia”.

Podemos pontuar que também esse estudo vê no patrimônio cultural estação ferroviária, a memória da ferrovia no Brasil, e especialmente em Goiás, como elemento partícipe da construção da história e da identidade desse povo.

Ao ser interpelada em relação a sua percepção sobre o grau de motivação dos alunos, em visitarem a estação ferroviária, a professora da instituição pública afirmou que ele se revela por se tratar de uma oportunidade diferente de aprendizagem, e por isso mais proveitosa do que aquela que se dá em sala de aula. A professora apontou os seguintes atrativos como alternativas mais interessantes para os alunos verem e participarem na estação ferroviária: no espaço interno, a exposição de fotos sobre a estação e a história de Goiânia; o vídeo sobre a ferrovia de Goiás; a sala de leitura e os jogos virtuais sobre a ferrovia de Goiás, e, no espaço externo, a hora do conto; o teatro sobre a história da ferrovia em Goiás; e a visita ao interior da Maria Fumaça.

A professora da instituição privada expressou que seus alunos gostariam de visitar a estação ferroviária porque para eles seria uma forma de valorizar os “pontos turísticos da história goiana”. O depoimento da professora dá a entender que ela revela mais a sua própria opinião do que a possível motivação de alunos adolescentes para visitarem a estação ferroviária. A professora, do mesmo modo, assinalou os seguintes atrativos como alternativas mais significantes para os alunos verem e participarem na estação: no espaço interno, o museu, mostrando móveis antigos do estilo Art’ déco; a exposição de fotos sobre a estação e a história de Goiânia; o vídeo sobre a ferrovia de Goiás; os painéis do artista plástico Frei

Confaloni; a sala de leitura; e os jogos virtuais sobre a ferrovia de Goiás, e, no espaço externo, a professora apontou somente o teatro sobre a história da ferrovia em Goiás.

Questionamos as professoras a propósito do grau de importância dos passeios culturais na formação dos alunos, e a professora da instituição pública considerou que esses passeios concorrem no percentual de até 50% para a formação da identidade dos alunos, referente ao acesso às informações acerca da cultura local. Para essa professora, isso decorre da falta de oportunidade de os alunos conhecerem a história e o valor do patrimônio cultural de Goiânia. A professora destaca que a escola oferece os passeios a lugares culturais da cidade, com preferência para o Memorial do Cerrado, da Universidade Católica de Goiás, o Museu Antropológico e também a Agência Ambiental. Discordamos de que a Agência Ambiental seja um espaço cultural, pois refere-se a um órgão público de trabalho. Essa professora registra, ainda, a dificuldade de transporte dos alunos como um grande empecilho à realização de outros passeios culturais.

Na instituição privada, a professora reconheceu que os passeios culturais corroboram para a formação da identidade dos alunos, no aspecto da valorização e da preservação da história de Goiânia. Informou que a escola promove um *tour municipal*, mas não situou em que locais de Goiânia. Por outro lado, apenas avaliou que outros locais deveriam ser visitados pela escola, citou a exemplo: Museu Pedro Ludovico Teixeira e Centro Histórico Marietta Teles.

No que se refere à percepção de ambas as professoras em relação ao objeto de estudo em pauta, pode-se expor que elas mostram um bom nível de conhecimento, conquistado não somente pela formação acadêmica e em especializações na área de História, mas também fruto da experiência de vida e maturidade intelectual.

Com o levantamento de dados, obtivemos resultados que consideramos positivos quanto à implementação desse projeto, que intenta o uso turístico e comunitário do bem patrimonial nacional da estação ferroviária de Goiânia. Constatamos que a ação da educação patrimonial faz-se imprescindível junto à comunidade, em suas várias instâncias, haja vista que, no contato com os sujeitos da pesquisa, ao realizar o levantamento de dados, foi possível avaliar a receptividade de alunos e professores que, por intermédio da discussão sobre a estação ferroviária, despertaram o conhecimento e o interesse por esse patrimônio de Goiânia.

Essas evidências nos levam a acreditar que a valorização da memória instiga a auto-estima que, em vista disso, dá suporte à formação da identidade.

Essa contextura suscita que ponderemos a necessidade de as escolas trabalharem com a educação patrimonial, pois, como vimos, ela utiliza o patrimônio cultural como fonte primária de conhecimento, propiciando a compreensão, apreensão e valorização do universo sociocultural das diferentes comunidades. Além disso, trata-se de um instrumento que promove a sensibilização dos indivíduos para o envolvimento na gestão do patrimônio pelo qual são responsáveis, levando-os a apropriarem e a usufruírem dos bens e valores que o constituem.

Ademais, esse processo de ensino e aprendizagem se mostra amplo e dinâmico, apresentando condições de ultrapassar os muros da escola, ao envolver a população de uma forma geral. Fundada nessa idéia o instrumento educação patrimonial compõe o universo da estação ferroviária, onde por meios de programas educativos, poder-se-á colaborar para o despertar de uma consciência crítica e de responsabilidade, orientada à preservação do patrimônio e à percepção da relação entre esse bem e a identidade cultural e pessoal da comunidade.

Em síntese, os dados aqui apresentados revelam o imperativo de se desenvolver um programa de uso turístico para a estação ferroviária de Goiânia, a fim de devolver-lhe a vida. Daí lançarmos mão do planejamento turístico, focado pela educação patrimonial, que poderá promover maior visibilidade para esse importante bem cultural, de forma sustentável e duradoura, alcançando os turistas e a própria comunidade.

### **3.3 Recomendações**

As duas ações propostas para serem desenvolvidas no prédio da estação, quando de sua execução, devem considerar os indicativos dos sujeitos do levantamento de dados realizado para esse projeto. Para esse fim, dever-se-á considerar a programação indicada pelo projeto Estação Cultura (2004), elaborado pela Prefeitura de Goiânia, com o objetivo de envidar esforços no sentido de concretizar a gestão participativa, por meio de um processo de planejamento turístico, mediado pela educação patrimonial.

### **3.4 Planos de Utilização da Estação Ferroviária de Goiânia**

Esse projeto tem como propósito empreender planos que contribuam para o uso da estação ferroviária de Goiânia como um espaço turístico, de modo a propiciar a estruturação de uma oferta cultural na cidade e, paralelamente, disponibilizar para a comunidade um espaço de recreação e aprendizado, de modo a fortalecer o sentimento da identidade local.

Para tanto, formulamos dois planos de ação: um para ser desenvolvido no espaço interno e o outro no espaço externo da estação ferroviária (anexo 03). Planos esses, fundados no planejamento turístico que, por sua vez, é alicerçado na educação patrimonial, intentam resgatar valores históricos e culturais. Esses dois planos de ação encontram-se delineados a seguir, são eles: o Programa Retratos da Estação e o Programa Estação em Cena.

#### **3.4.1 Plano - Programa Retratos da Estação**

O programa Retratos da Estação tem a finalidade de dar o devido valor à memória da estação ferroviária de Goiânia, por meio de imagens. Nesse sentido, propõe-se a criação de uma exposição fotográfica, a ser instalada no interior do prédio da estação, contendo, inicialmente, um acervo de doze fotografias históricas da estação (Lista de Fotos 1) que foram produzidas pelo primeiro repórter fotográfico da capital, Hélio de Oliveira<sup>12</sup>. Essas fotografias, até então não conhecidas do público goianiense, retratam um período histórico que abrange da construção até os anos de intenso movimento da estação ferroviária (1950 - 1960). Nesse projeto o denominamos de Acervo Fotográfico Hélio de Oliveira (1950-1960) - Primeiro Repórter Fotográfico de Goiânia (Lista de Fotos 1).

Pretende-se, ainda, ampliar o acervo fotográfico, inicial. Isso poderá ser possível com o auxílio da própria população goianiense. No caso, planeja-se incentivar os visitantes e a comunidade local, por meio de informes publicitários, a disponibilizarem fotografias particulares que retratem a história da estação, para serem copiadas e incluídas no acervo original. Nessa contextura, acreditamos que ex-ferroviários e alguns pioneiros de Goiânia

---

<sup>12</sup> Helio de Oliveira trabalhou como repórter fotográfico, para o estado de Goiás, durante 49 anos, no período que vai do governo de Pedro Ludovico Teixeira até o primeiro mandato do governo de Marconi Perillo. Trabalhou, também, durante 10 anos, na Organização Jaime Câmara, além de ter realizado trabalhos autônomos.

poderão dar uma importante contribuição para a construção desse acervo, pois, certamente, possuem, em seus arquivos, fotografias singulares que enriquecerão o programa Retratos da Estação na estação ferroviária.

É verdade que a maioria das pessoas aprecia fotografias. Isso se dá porque elas ativam a memória e despertam sentimentos, trazendo, para o presente, lembranças significativas, de um modo distinto aos olhos da comunidade, como um todo, e na ótica peculiar a cada pessoa.

Do ponto de vista histórico, a fotografia é reconhecida como um documento iconográfico, o qual revela a construção social e os significados culturais do período de sua produção. A fotografia permite guardar a memória do tempo e da evolução cronológica. Revela, com riqueza de detalhes, o que a linguagem verbal não daria conta de externar. Em suma, embora seja uma interpretação do passado, carregada de subjetividade, a fotografia é um documento histórico, cujo potencial deve ser explorado mesmo porque sua aceitação é inquestionável.

O programa Retratos da Estação poderá concorrer para o resgate da história, da memória e da identidade local, por meio da reconstrução das imagens desse espaço urbano e da contextualização histórica que acontecerá por intermédio das imagens.

Sabendo que a metodologia da educação patrimonial pode ser aplicada a qualquer bem cultural, a estação ferroviária de Goiânia constitui-se em um cenário potencial a ser explorado pelos indivíduos. A partir da experiência e do contato direto com o prédio da estação, as pessoas podem ser incentivadas a estabelecerem um “processo ativo de conhecimento, apropriação e valorização de sua herança cultural, capacitando-os para um melhor usufruto desse bem” (Horta; Grunberg; e Monteiro, 1999, p. 18). O programa Retratos da Estação visa a viabilização dessa idéia. Daí sugerimos que um museólogo conte a história da estação, mediante as imagens, utilizando-se de um modelo de educação patrimonial, como o apresentado pelo Guia Básico de Educação Patrimonial (Horta; Grunberg; e Monteiro, 1999), que consta do quadro 2 que se segue.

Quadro 2 - Modelo Educacional de Acervo Fotográfico

Presente	Passado	Influência do passado no presente
Como é o lugar hoje?	Como era este lugar no passado?	Que elementos do passado podemos ver hoje?
Por que este lugar é assim, hoje, e como se diferencia ou se assemelha a outros lugares?	Por que este lugar era deste modo no passado? Como e por que ele se diferenciava ou se assemelhava a outros lugares no passado?	Que influência estes elementos tiveram sobre este lugar, e como esta influência se diferencia ou se assemelha ao que aconteceu em outros lugares?
De que maneira este lugar se relaciona com outros lugares?	De que maneira este lugar estava relacionado com outros lugares?	De que modo as relações existentes no passado influenciaram este lugar e o modo em que ele se relaciona hoje com outros lugares?
Como este lugar está mudado, e por quê?	Que mudanças aconteceram neste lugar ao longo do tempo e por quê?	Como as mudanças ocorridas estão refletidas hoje, neste lugar?
Como seria viver neste lugar, hoje?	Como seria viver neste lugar, no passado?	Como o passado influencia o modo e a experiência de viver neste lugar, hoje?

Fonte: Guia Básico de Educação Patrimonial (Horta; Grunberg; Monteiro, 1999, p, 18).

Postulamos, por fim, que o programa Retratos da Estação se disponibiliza a ser um convite aos turistas e à comunidade local, para que tenham acesso a uma nova opção de lazer, recreação e cultura, na qual poderão entrar em contato com imagens históricas, que pretendem suscitar sentimentos de identidade e de auto-estima. Assim, a estação ferroviária, por meio dessa ação, poderá passar por um processo de reutilização, de reapropriação e de preservação.

### 3.4.2 Plano - Programa Estação em Cena

O programa Estação em Cena é o segundo plano sugerido por esse projeto e objetiva historicizar a estação ferroviária de Goiânia, por intermédio do teatro. Nessa perspectiva, propõe-se o desenvolvimento de atividades teatrais, a serem realizadas no espaço externo da estação, nas proximidades da Maria Fumaça, narrando a história da ferrovia, especialmente no contexto regional.



Segundo Berthold (2004, p. XI), “embora o teatro não seja um museu, as múltiplas formas contemporâneas de teatro constituem algo como um *musée imaginaire: um musée imaginaire* capaz de ser transformado em experiência imediata”.

O teatro, assim, mostra-se relevante porque, diferentemente da televisão e do cinema, é uma arte que fala ao coletivo diretamente, tornando-se um elemento fundamental para a integração sociocultural dos indivíduos, ao despertar sentimentos e instigar a percepção e a análise do tema exposto, levando os expectadores a um processo de apropriação visual e afetivo dos espaços, objetos e imagens percebidos.

Nesse âmbito, o programa Estação em Cena possui uma intenção educativa e recreativa. Busca, por meio de um diálogo ativo e lúdico entre atores e o público, sensibilizar os indivíduos sobre o valor da estação ferroviária de Goiânia como um bem patrimonial e a importância de sua preservação. Concomitantemente, pretendemos proporcionar à comunidade local e aos turistas uma experiência cultural prazerosa.

Dessa maneira, do ponto de vista da educação patrimonial, o programa Estação em Cena poderá ser eficaz no resgate da memória da estação ferroviária de Goiânia, à medida que propicia despertar os indivíduos para a relevância histórica desse espaço urbano, por intermédio de espetáculos teatrais que mediem essa realidade.

Existem em Goiânia<sup>13</sup>, aproximadamente, seis grupos teatrais, a saber: Nu Escuro, Guará, Q Roda, Arte & Fatos, Zabrieske e Maneco Maracá. Esses grupos seriam parceiros na execução do programa Estação em Cena, contratados pelo município de Goiânia para encenarem peças teatrais no espaço externo da estação ferroviária, no entorno da Maria Fumaça, dentro de um cronograma de rotatividade.

A experiência de utilização do teatro como ferramenta da educação patrimonial foi desenvolvida com sucesso no Brasil, pioneiramente, no Museu Imperial, na cidade de Petrópolis-RJ. Foi nesse museu, que está situado no antigo Palácio de Verão do Imperador D. Pedro II, que se realizou o 1º Seminário de Educação Patrimonial no Brasil, a partir do qual elaborou-se, entre outros, o projeto D. Ratão, que utiliza o teatro de fantoche com o objetivo

---

<sup>13</sup> Por ocasião desse estudo, estivemos em contato com o Programa Cultural, da Universidade Católica de Goiás, quando nos foram cedidas essas informações.

de motivar as crianças à familiarização com o Museu, ao provocar a curiosidade e atenção, visando a incentivar-lhes a visita em estágios mais avançados de sua escolarização. (Horta; Grunberg; Monteiro, 1999).

Com o princípio metodológico da educação patrimonial, que valoriza a arte cênica como um elemento indutor ao vivenciamento de novas experiências motivadoras, tentaremos aplicar o programa Estação em Cena, na estação ferroviária de Goiânia, de modo a conduzir a comunidade local e os turistas a um processo ativo de conhecimento sobre a história da ferrovia e da estação de Goiânia, no sentido de suscitar sentimentos de identidade, de orgulho e de preservação. E, como se dá no projeto D. Ratão, por meio desse programa, a educação patrimonial pode atuar, focalizando a familiaridade da comunidade goianiense, consigo mesma, mediante a sua história cultural. Essa é a meta fundamental do programa Estação em Cena.

## **CAPÍTULO 4**

### **AVALIAÇÃO DO PLANO DE USO**

Apresentar elementos que se prestem a validar a execução do plano de uso em questão, assim como estabelecer elementos para a sua necessária avaliação, é a meta desse capítulo. Em razão disso, sua estrutura é mais técnica, sendo que o conjunto das informações que o configuram constitui-se de um estudo, via *on line* e de discussões com profissionais competentes.

#### **4.1 Resultados Esperados e Impactos com a Realização do Projeto**

##### **4.1.1 Resultados a Curto e Médio Prazo**

- Promoção de novos usos para a estação ferroviária de Goiânia, por meio de atividades de educação patrimonial que envolvam os turistas e a comunidade local;
- Sensibilização a respeito do patrimônio cultural;
- Disponibilização de uma oferta cultural na cidade;
- Incentivo ao turismo cultural;
- Disponibilização à comunidade local de um espaço de recreação, lazer, cultura e entretenimento;
- Fomento à presença de visitantes na estação ferroviária de Goiânia, desencadeando o convívio social no local.

##### **4.1.2 Resultados a Longo Prazo**

- Participação permanente da comunidade local nas atividades culturais;
- Participação ativa dos turistas nas atividades culturais;
- Motivação à comunidade local e aos turistas sobre o valor patrimonial da estação ferroviária de Goiânia, buscando instaurar, em todos, o sentimento de apropriação e auto-estima do referido patrimônio;
- Contribuição ao aprimoramento da gestão local do patrimônio cultural;

- Minimização dos impactos negativos nas áreas de visitação ao patrimônio, contribuindo para maior preservação dos bens culturais.
- Promoção da qualidade na experiência turística local.

#### **4.2 Riscos**

O projeto em questão buscará parcerias e convênios entre o município de Goiânia e os governos federal e estadual. Os riscos para o desenvolvimento desse projeto estão diretamente relacionados com uma possível descontinuidade administrativa, decorrente de mudanças na gestão do governo municipal, o que pode afetar o prosseguimento de suas atividades.

Por outro lado, não se pode deixar de vislumbrar possíveis riscos financeiros, advindos da ausência de recursos públicos para a implantação e manutenção desse projeto, tendo em vista que se a administração pública sofrer um desequilíbrio orçamentário-financeiro, os projetos culturais, em tais hipóteses, normalmente, são os primeiros a serem atingidos pelo contingenciamento de recursos.

Deve-se mencionar, inclusive, os possíveis riscos com relação às parcerias, que podem não ser firmadas, com o setor artístico, no caso desses parceiros não se interessarem pelo desenvolvimento das atividades.

Finalmente, entendemos que a gestão desse projeto deve ser coordenada por um profissional especializado em turismo, que será responsável pelo acompanhamento das atividades desenvolvidas e a avaliação dos seus resultados, permitindo, assim, a correção de falhas e o aprimoramento do projeto.

#### **4.3 Impactos com a não Realização do Projeto**

Com a não realização desse projeto persistirá o problema da ausência de uma destinação pública para a estação ferroviária de Goiânia que propicie sua efetiva apropriação e valorização pela comunidade. Outro fator originado desse é a não ocupação do espaço por parte dos turistas. Esse problema compromete a proposta que se tem de resgate da história, da memória, da identidade local e da auto-estima da população. Em consequência disso, um efeito negativo pode surgir, a saber, a deteriorização desse bem em longo prazo.

A não implantação desse projeto impede também o surgimento de uma nova opção de lazer e recreação para a comunidade local, privando-a do acesso a uma alternativa cultural rica, que ainda não é reconhecida pelos goianos. Ademais, estará sendo desperdiçada uma oferta para o turismo cultural, que poderia gerar crescimento econômico para Goiânia.

Por fim, tanto a população quanto os turistas estarão privados de realizarem nesse espaço atividades educacionais que contribuirão para o conhecimento de uma história fundamental para a cidade.

#### **4.4 Efeito Multiplicador**

A implementação desse projeto na estação ferroviária de Goiânia poderá abrir novos caminhos para outras instituições e ações ligadas, direta ou indiretamente, ao patrimônio cultural e ao turismo. As ações de educação patrimonial desenvolvidas no prédio da estação ferroviária poderão despertar as pessoas para a valorização do patrimônio edificado, incentivando doações de acervos fotográficos que retratem a história da ferrovia, bem como a vida dos ferroviários, possibilitando, assim, resgatar a memória por meio de imagens.

As atividades realizadas na estação poderão contribuir também para o deslocamento de turistas no local, a fim de conhecerem a história e a cultura goiana, o que intensificará o consumo de produtos e serviços, ao incentivar a geração de empregos diretos e indiretos, movimentando a economia local.

O projeto pode ser incorporado em outras estações ferroviárias que não possuem uma destinação pública ainda, com a finalidade de promover o incentivo e o fortalecimento do patrimônio cultural e do turismo.

#### **4.5 Sistema de Monitoramento e Avaliação do Projeto**

O projeto de uso turístico e de educação patrimonial para a estação ferroviária de Goiânia será avaliado, levando em conta a implementação das atividades pertinentes aos dois programas apresentados. Essa avaliação se dará em dois espaços: interno e externo

A avaliação interna será realizada pelas próprias pessoas responsáveis pela execução das atividades programadas, a saber: museólogo, turismólogo, grupos teatrais, monitor e cenotécnico. Esses agentes ficarão incumbidos da tarefa de monitorar e avaliar o cumprimento, ou não, das metas estabelecidas, devendo fazer, periodicamente, um levantamento das prováveis falhas, a fim de apontar as soluções necessárias para a correção e adequação de rumos. A avaliação interna deve abranger, também, a análise dos impactos a curto, médio e longo prazo das referidas atividades.

Tendo em vista que o presente projeto foi elaborado, considerando a gestão participativa, torna-se necessário que a avaliação externa contemple a participação direta dos seus destinatários, por meio de questionários dirigidos à comunidade local e aos turistas. O turismólogo ficaria responsável pela sistematização dos resultados apurados com esses questionários.

Para aferir o alcance dos objetivos propostos, definiu-se padrões quantitativos e qualitativos que contemplassem as atividades sugeridas, pois visa-se a realizar um acompanhamento adequado dos programas. Isso pode ser conferido no quadro 3 abaixo.

Quadro 3 - Objetivos e Indicadores Quantitativos e Qualitativos de Atividades

<b>Objetivos</b>	<b>Indicadores Quantitativos</b>	<b>Indicadores Qualitativos</b>
Promover o uso turístico da estação ferroviária	Número de turistas que visitam a estação ferroviária	Satisfação em vivenciar uma experiência turística cultural
Tornar a estação um espaço de lazer e recreação para a comunidade local	Número de participantes envolvidos nas atividades de lazer e recreação ofertadas	Satisfação pela opção cultural de lazer, e interesse em retornar
Resgatar a memória da estação ferroviária por meio de imagens fotográficas	Número de participantes na exposição fotográfica	Conhecimento adquirido sobre a memória local e a satisfação dos participantes nessa experiência cultural
Resgatar a história da estação ferroviária por intermédio do teatro	Número de participantes nas apresentações teatrais	Conhecimento adquirido sobre a história da ferrovia e da estação ferroviária e a satisfação dos participantes nessa experiência cultural
Promover atividades de educação patrimonial	Número de participantes nas atividades	Procura e satisfação pelas atividades

Propagar o conhecimento sobre a importância do patrimônio e a necessidade de sua preservação	Número de participantes nas atividades	Conhecimento adquirido e sensibilização para a necessidade de preservação
Ampliar o acervo fotográfico sobre a estação ferroviária	Número de fotos disponibilizadas para serem digitalizadas e incluídas no acervo	Satisfação das pessoas em contribuir com a ampliação do acervo
Promover e divulgar, pelos meios de comunicação, as atividades desenvolvidas na estação ferroviária	Número de visitantes que teve conhecimento das atividades por intermédio dos meios de comunicação	Satisfação dos visitantes com as atividades desenvolvidas

Fonte: Elaboração para esse Estudo - 2006.

#### 4.6. Orçamento Físico Financeiro

O plano de uso turístico para a estação ferroviária de Goiânia apresentou como orçamento a importância de R\$ 312.220,00, que se encontra, a seguir, devidamente discriminado<sup>14</sup>, sendo que a este montante deve ser acrescido o valor de R\$ 31.222,00, referente à manutenção anual dos dois programas.

##### 4.6.1 Material para o programa Retratos da Estação

Item	Descrição	Quantidade	Valor Unitário	Sub-total
1	Painel para fotos – 1,5 x 1,5	12	70,00	840,00
2	Impressão de fotos - 1,0 x 1,0	12	220,00	2.640,00
3	Tratamento digital das fotos	12	25,00	300,00
4	Catálogo de fotos – 0,15 x 0,15	5.000	0,026	130,00
5	Folders	10.000	0,50	5.000,00
6	Cartazes	500	3,00	1.500,00
7	Banner	10	160,00	1.600,00
8	Veiculação de mídia em rádio	60	167,00	10.020,00
9	Veiculação de mídia em jornal	5	2.028,00	10.140,00
10	Veiculação de mídia em televisão	1	-	-
11	Computador	1	1.500,00	1.500,00
12	Mesa para computador	1	300,00	300,00
13	Scanner	1	300,00	300,00
14	Programa de computador	1	1.000,00	1.000,00
15	Cadeira para computador	1	50,00	50,00
16	Manutenção anual do projeto	-	-	3.500,00
<b>TOTAL</b>				<b>38.820,00</b>

<sup>14</sup> As despesas previstas nos itens: (05) folders; (06) cartazes; (07) banner; (08) veiculação de mídia em rádio; e (09) veiculação de mídia em jornal, do Quadro 4.6.1, referem-se aos dois programas.

#### 4.6.2 Material para o programa Estação em Cena

Item	Descrição	Quantidade	Valor Unitário	Sub-total
1	Equipamento de som	1	80.000,00	80.000,00
2	Equipamento de iluminação	1	35.000,00	35.000,00
3	Palco móvel	1	24.000,00	24.000,00
4	Cadeiras	150	50,00	7.500,00
5	Manutenção anual do projeto	-	-	14.650,00
<b>TOTAL</b>				<b>161.150,00</b>

#### 4.6.3 Recursos Humanos para o programa Retratos da Estação

Item	Descrição	Quantidade	Valor Unitário	Sub-total
1	Designer gráfico	1	800,00	800,00
2	Museólogo	1	1.200,00	1.200,00
3	Turismólogo	1	1.200,00	1.200,00
4	Monitor	1	450,00	450,00
5	Recepcionista	1	350,00	350,00
6	Operador de informática	1	450,00	450,00
<b>TOTAL</b>				<b>4.450,00</b>

#### 4.6.4 Recursos Humanos para o programa Estação em Cena

Item	Descrição	Quantidade	Valor Unitário	Sub-total
1	Grupo teatral	6	20.000,00	120.000,00
2	Museólogo	1	1.200,00	1.200,00
3	Turismólogo	1	1.200,00	1.200,00
4	Operador de audiovisual	1	800,00	800,00
5	Técnico de iluminação	1	800,00	800,00
6	Técnico de áudio	1	800,00	800,00
7	Cenotécnico	1	800,00	800,00
8	Recepcionista	1	350,00	350,00
<b>TOTAL</b>				<b>125.950,00</b>



#### 4.7 Captação de Recursos e Parcerias

A execução do projeto de uso turístico para a estação ferroviária de Goiânia pretende captar recursos junto às instâncias pública e privada, além de articular parcerias com setores estratégicos.

A principal fonte de recursos para a implementação e a manutenção desse projeto será proveniente da receita do município de Goiânia, por meio de dotações orçamentárias próprias, consignadas no orçamento municipal, contemplando os programas: Retratos da Estação e Estação em Cena.

Almeja-se, em vista disso, realizar convênios com a União, via Ministérios do Turismo e Cultura, e com o estado de Goiás, via Agência Goiana de Turismo e Agência Goiana de Cultura Pedro Ludovico Teixeira, a fim de que, assim, sejam repartidos com essas esferas governamentais os encargos financeiros oriundos da implementação desse projeto.

Para a divulgação desses programas entre a população local e os turistas, será necessário realizar um trabalho de mídia que alcance esses destinatários. Neste aspecto, buscar-se-á o apoio de mídias tais como: Organização Jaime Câmara e Agência Goiana de Comunicação, via TV Brasil Central, para a veiculação na mídia regional dos respectivos informes publicitários, sem custos para o projeto.

Goiânia é reconhecida nacionalmente como uma capital que abriga vários eventos de negócios, tendo se tornado um pólo nesse setor. Assim sendo, o projeto deverá também articular o apoio com o *trade* turístico da cidade, no sentido de se tornarem parceiros, na divulgação desses programas, entre os turistas, pela mídia.

O projeto preocupa-se, ainda, em captar recursos junto às grandes empresas privadas, regionais e nacionais, por meio dos procedimentos definidos nas leis de incentivo cultural: Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991 (Brasil. 1991), Lei Roaunet, e Lei Goiana nº 13.613, de 11 de maio de 2000, Lei Goyazes (Goiás. 2000).

Por fim, o projeto buscará o apoio de entidades sem fins lucrativos que atuam no setor cultural, como fundações, associações e organizações não-governamentais, para que sejam parceiras na implementação e divulgação dos programas, podendo, inclusive, fornecer voluntários para auxiliarem no acompanhamento e execução das atividades.

#### 4.8 Cronograma de Atividades

Ações/2007	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
1) Contratação de grupos teatrais					X	X	X	X	X	X	X	X
2) Contratação de recursos humanos				X								
3) Compra de material	X	X	X									
4) Tratamento e impressão de fotos e instalação de painéis			X	X								
5) Instalação da exposição fotográfica					X	X	X	X	X	X	X	X
6) Criação e confecção de mídia			X	X								
7) Divulgação de mídia						X	X			X	X	
8) Busca de parceiros	X	X	X									
9) Busca de convênios	X	X	X									
10) Busca de patrocinadores	X	X	X									

#### 4.9 Cronograma de Desembolso

2007	1° Trimestre	2° Trimestre	3° Trimestre	4° Trimestre
Recursos Humanos para os programas	-	40.400,00	45.000,00	45.000,00
Recursos Materiais para os programas	160.520,00	6.140,00	5.020,00	10.140,00
Recursos para a manutenção anual dos programas	7.805,50	7.805,50	7.805,50	7.805,50
Total:	168.325,50	54.345,50	57.825,50	62.945,50

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE Dilma de Paula; FERREIRA Marcos Brito. **Fluidas lembranças do progresso: a retirada da estação ferroviária do centro da cidade de Uberlândia.** Disponível em: <[www.propp.ufu.br/revistaeletronica/edição2005](http://www.propp.ufu.br/revistaeletronica/edição2005)> Acesso em: 2006.

AYUSO, Sílvia Siart. **Gestión Sostenible en la industria turística: retorica y práctica en el sector hotelero español.** Doutorado em Turismo. Universitat de Autònoma de Barcelona, Setembro de 2003.

BARRETTO, Margarita. **Os universos paralelos do turismo.** Disponível em: <<http://www.unisantos.br/pos/revistapatrimonio/artigos.php?cod=22>> Acesso em 2006.

BELCHIOR, Procópio G. O. **Planejamento e elaboração de projetos.** Rio de Janeiro: Americana, 1971.

BERTHOLD, Margot. **História mundial do teatro.** São Paulo: Perspectiva, 2004.

BISSOLI, Maria Ângela Marques Ambrizi. **Planejamento turístico municipal com suporte em sistemas de informação.** São Paulo: Futura, 1999.

BORGES, Barsanufu Gomides. **Goiás nos quadros da economia nacional: 1930 - 1960.** Goiânia: UFG, 2000.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade: lembranças de velhos.** São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

BOTELHO, Tarcísio Rodrigues. **Goiânia: cidade pensada.** Goiânia: UFG, 2002.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Goiânia. Rio de Janeiro: IBGE, 1942.

BRASIL. Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991. Restabelece princípios da Lei nº 7.505, de 02 de junho de 1986, institui o Programa Nacional de Apoio à Cultura (Pronac) e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília-DF, 24 de dezembro de 1991.

BRASIL. Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. **Diário Oficial da União**, Brasília-DF, 06 de dezembro de 1937.

CARVALHO, Horácio Martins de. **Introdução à teoria do planejamento**. 2 ed. São Paulo: Brasiliense, 1978.

CHAUL, Nasr N. Fayad. **A construção de Goiânia e a transferência da capital**. Goiânia: UFG, 1988. (Coleção Documentos Goianos 17)

\_\_\_\_\_. **Caminhos de Goiás**: da construção da decadência aos limites da modernidade. Goiânia: UFG, 1997.

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

\_\_\_\_\_. **Patrimônio ferroviário tombado em Goiás**. Goiânia: Trilhas Urbanas, 2002.

DAYRELL, J. A escola como espaço sociocultural. In: Dayrell, J. **Múltiplos olhares sobre educação e cultura**. Belo Horizonte: UFMG, 1996.

FERNANDES, José Ricardo Oria. Educação patrimonial e cidadania: uma proposta alternativa para o ensino de história. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 13, nº 25/26. 1992.

FONSECA, Maria Cecília Londres. Da modernização à participação: a política federal de preservação nos anos 70 e 80. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. s./d. p. 153-163.

\_\_\_\_\_. **O patrimônio em processo**: trajetória da política federal de preservação no Brasil. Rio de Janeiro. UFRJ; IPHAN, 1997.

FREITAS, Maria Tereza de Assunção. A abordagem sócio-histórica como orientadora da pesquisa qualitativa. In: **Cadernos de Pesquisa**. N° 116, p. 21 – 39, jul., 2002.

GOIÂNIA. Lei nº 8.402, de 4 de janeiro de 2006. Institui o Programa de Apoio ao Empreendimento Digital de Tecnologia de Informação e Comunicação. **Diário Oficial do Município de Goiânia**. Goiânia, 12 de janeiro de 2006.

GOIÁS. Lei nº 13.613, de 11 de maio de 2000. Institui o Programa Estadual de Incentivo à Cultura – Goyazes, e da outras providências. **Diário Oficial do Estado de Goiás** de 16 de maio de 2000.

HALL, Colin Michael. **Planejamento turístico: políticas, processos e relacionamentos**. 2.ed. São Paulo: 2004 (Coleção Turismo Contexto).

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. 4 ed. Trad. Tomaz Tadeu da Silva; Guaracira Lopes Louro. Rio de Janeiro: DP&A, 2000.

HALBWACHS, M. A. **A memória coletiva**. São Paulo: Vértice, 1990.

HORTA, Maria de Lourdes Parreiras; GRUNBERG, Evelina; MONTEIRO, Adriane Queiroz. **Guia Básico de Educação Patrimonial**. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional; Museu Imperial, 1999.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Trad. Suzana Ferreira Borges. Campinas: Unicamp, 1994.

LIMA FILHO, Manuel Ferreira. **O (des)encanto do oeste**. Goiânia: UCG, 2001.

LOPES, Eliane. **Los conceptos de ocio y turismo y su evolución durante las últimas décadas**. Doutorado in Turismo. Universitat Autònoma de Barcelona. Espanha, 2002.

LÜDKE, Menga e André, Marli E. D. A. **Pesquisa em educação: abordagens qualitativas**. São Paulo: E.P.U., 1986.

MAHLER, Christine Ramos. **Aspectos da modernidade na cidade de Goiânia (1950-1960)**. Mestrado Profissionalizante em Gestão do Patrimônio Cultural. Universidade Católica de Goiás. Goiânia, 2004.

MANSO, Celina Fernandes Almeida. **Goiânia art déco: acervo arquitetônico e urbanístico-dossiê de tombamento**. Goiânia: Seplan, 2004. v.1 (Identificação).

MEDEIROS, Wilton. A decifração da cidade. In: **Habitus**. Goiânia, v.1, n. 2, jul./dez. 2003. p. 421-446.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. São Paulo: Hucitec; Rio de Janeiro: Abrasco, 2000.

MOLINA, Sergio; RODRÍGUEZ, Sergio. **Planejamento integral do turismo: um enfoque para a América Latina**. Bauru: EDUSC, 2001.

MOYSÉS, Aristides. **Goiânia: metrópole não planejada**. Goiânia: UCG, 2004.

O Popular *on line* - Cidades. Disponível em: <http://www.opopular.com.br>. Acesso em 24 de outubro de 2004.

Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura. UNESCO. Disponível em <<http://www.unesco.org.br>>. Acesso em 2006.

Prefeitura Municipal de Goiânia. Secretaria Municipal de Cultura. Projeto Estação Cultura. Goiânia, setembro de 2004.

RIBEIRO, Maria Eliana Jubé. **Goiânia: os planos, a cidade e o sistema de áreas verdes**. Goiânia: UCG, 2004.

RUSCHMANN, Doris Van de Meene. **Turismo e planejamento sustentável: a proteção do meio ambiente**. Campinas: Papirus, 1997 (Coleção Turismo).

SABINO, Oscar Júnior. **Goiânia Documentada**. São Paulo, s/d.

SANTOS, Mariza Veloso Motta. Nasce a Academia SPHAN. In **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, IPHAN/Ministério da Cultura/Brasil em Ação, nº 24, 1996.

SERRA Verde Express. Disponível em: <<http://serraverdeexpress.com.br/historico.php>>. Acesso em 2006.

SÓCRATES, Ofélia do Nascimento Monteiro. **Como nasceu Goiânia**. Reedição. São Paulo: Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais, 1979.

TRIVIÑOS, Augusto N.S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais**: A pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: Atlas, 1987.

## **ANEXOS**

01 - Questionário Aplicado Junto aos Alunos

02 - Entrevista Semi-Estruturada Realizada Com Professores

03 - Planta Baixa da Estação Ferroviária de Goiânia



**ANEXO 1****Questionário Aplicado Junto aos Alunos**

1) Você conhece a estação ferroviária de Goiânia?

Sim                       Não

2) Você sabe o que é patrimônio cultural?

Sim                       Não

3) Você sabe que a estação ferroviária de Goiânia é um patrimônio cultural?

Sim                       Não

4) Você sabe o que é Art´déco?

Sim                       Não

5) Você costuma visitar edifícios históricos em Goiás?

Sim                       Não

5.1) Se sim, quais?-----  
-----

6) Você gostaria de visitar a estação ferroviária de Goiânia?

Sim                       Não

7) O que seria interessante de você ver e participar na estação? Marque uma ou mais alternativas que corresponda ao seu interesse.

Interno

- Museu mostrando móveis antigos do estilo Art´déco
- Exposição de fotos sobre a Ferrovia e a História de Goiânia
- Vídeo sobre a Ferrovia de Goiás
- Painéis do artista plástico Frei Confaloni
- Jogos virtuais sobre a Ferrovia de Goiás

## Externo

- A Hora do Conto  
 Teatro sobre a História da Ferrovia de Goiás  
 Visita ao interior da Maria Fumaça

7.1) Outras-----  
 -----

8) Sua escola oferece passeios a lugares culturais em Goiânia?

- Sim                       Não

8.1) Se oferece, quais?-----  
 -----

8.2) Se não oferece, você gostaria que ela oferecesse?

- Sim                       Não

8.3) Se sim, quais?-----  
 -----

8.4) Você participa dos passeios propostos?

- Sim                       Não

8.5) Por quê?-----  
 -----

9) Você acredita que esses passeios contribuem para a sua formação?

- Sim                       Não

9.1) Se sim, você sabe explicar como?-----  
 -----

**ANEXO 2****Entrevista Semi-estruturada Realizada com Professores**

1) Quais edifícios no Estado de Goiás você identifica como patrimônio cultural?

-----

1.1) Qual a importância disso para você?-----

-----

2) Em quais edifícios em Goiânia você identifica o estilo Art déco?-----

-----

-----

3) Você sabe que a Estação Ferroviária foi importante para o desenvolvimento do estado de Goiás?

( ) Sim                      ( ) Não

3.1) Em que aspectos?-----

-----

4) Você sabe que, em 2003, a Estação Ferroviária de Goiânia tornou-se Patrimônio Nacional?

( ) Sim                      ( ) Não

5) Você gostaria de visitar a Estação Ferroviária de Goiânia?

( ) Sim                      ( ) Não

5.1) Por quê?-----

-----

6) Você acha que os seus alunos gostariam?

( ) Sim                      ( ) Não

6.1 Por quê?-----

-----

7) No seu entendimento, o que seria interessante para os alunos verem e participarem na Estação Ferroviária? Marque uma ou mais alternativas que no seu ponto de vista corresponda ao interesse dos alunos.

## Interno

- Museu mostrando móveis antigos do estilo Art déco
- Exposição de fotos sobre a Ferrovia e a História de Goiânia
- Vídeo sobre a Ferrovia de Goiás
- Painéis do artista plástico Frei Confaloni
- Sala de leitura
- Jogos virtuais sobre a Ferrovia de Goiás

## Externo

- A Hora do Conto
- Teatro sobre a História da Ferrovia de Goiás
- Visita ao interior da Maria Fumaça

7.1) Outros-----  
-----

8) Sua escola oferece passeios a lugares culturais em Goiânia?

- Sim                       Não

8.1) Se oferece, quais?-----  
-----

8.2) Se não oferece, você gostaria que ela oferecesse?

- Sim                       Não

8.3) Quais?-----  
-----

8.4) Por quê?-----  
-----

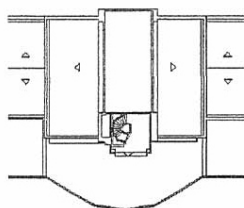
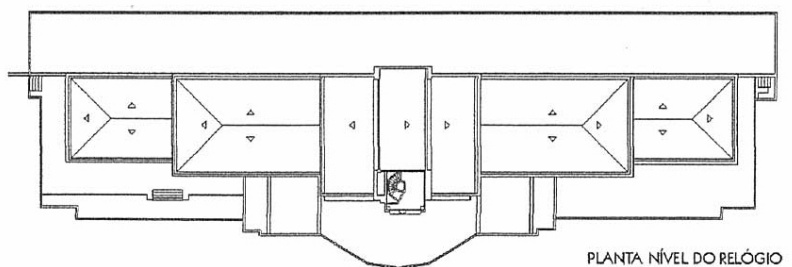
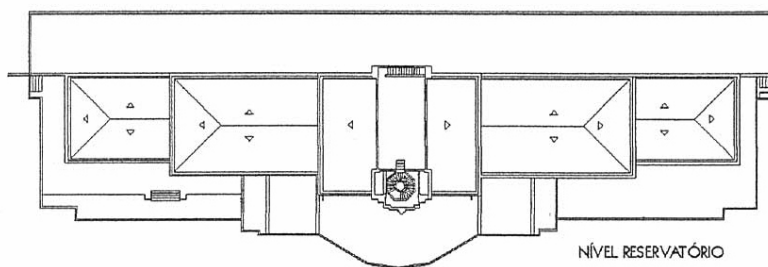
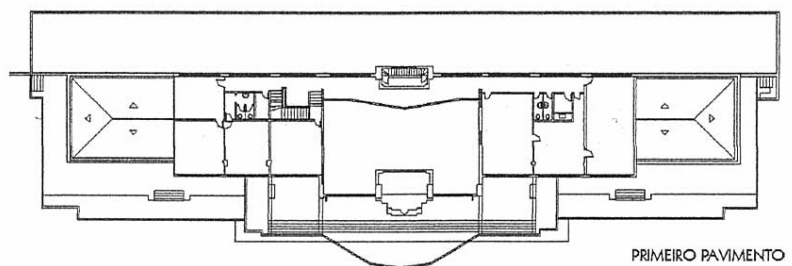
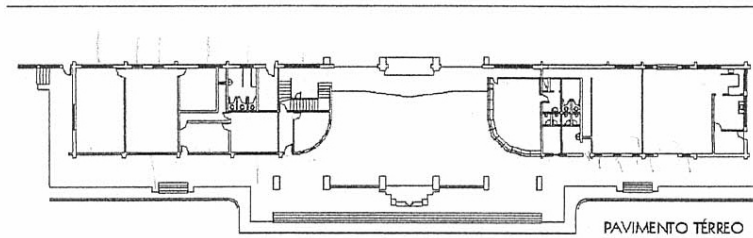
9) Você acredita que esse tipo de passeio cultural contribui para a formação da identidade dos alunos?

- Sim                       Não

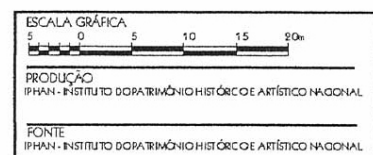
9.1) Se sim, em que aspectos?-----  
-----

## ANEXO 3

## Planta Baixa da Estação Ferroviária de Goiânia



DETALHE NÍVEL DO RELÓGIO



### **LISTA DE FOTOS**

1- Acervo Fotográfico Hélio de Oliveira (1950-1960) – Primeiro Repórter de Goiânia

2- Fotos dos Painéis de Frei Confaloni

## LISTA DE FOTOS

### 1 - Acervo Fotográfico Hélio de Oliveira (1950-1960) - Primeiro Repórter Fotográfico de Goiânia

Foto 01 - Construção da Estação Ferroviária de Goiânia

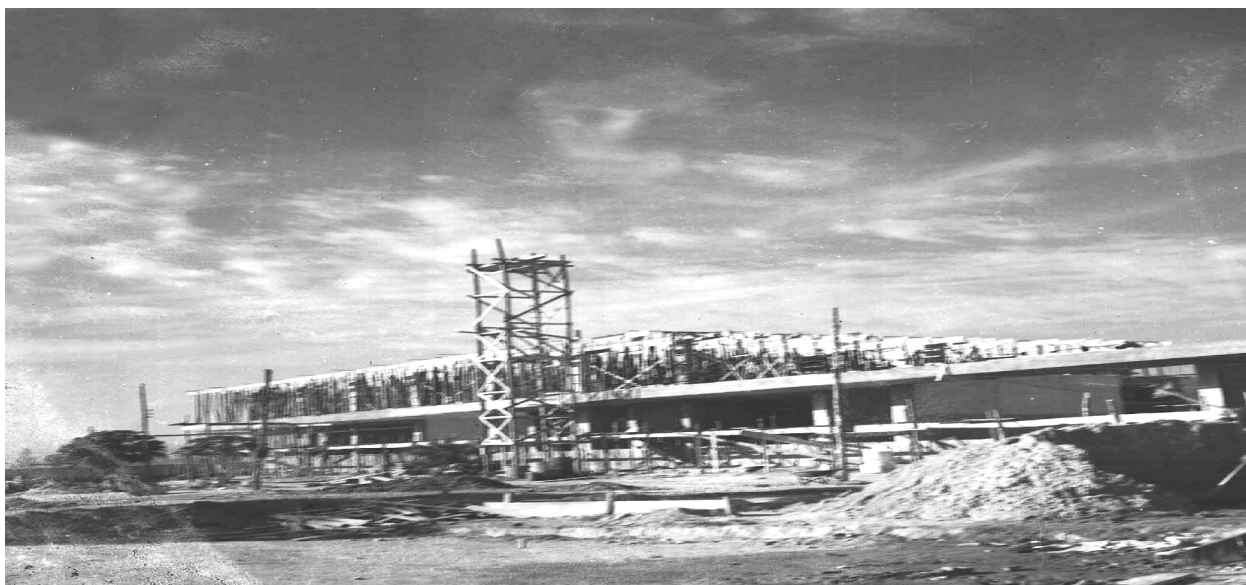


Foto: Hélio de Oliveira/1950

Foto 02 - Estação Ferroviária de Goiânia em Construção



Fonte: Hélio de Oliveira/1950

Foto 03 - Locomotivas Estacionadas na Sede da Estação Ferroviária de Goiânia



Fonte: Hélio de Oliveira/1950

Foto 04 - Estação Ferroviária de Goiânia após a Construção



Fonte: Hélio de Oliveira/1950



Foto 05 - Trilhos que Passavam pela Estação Ferroviária de Goiânia



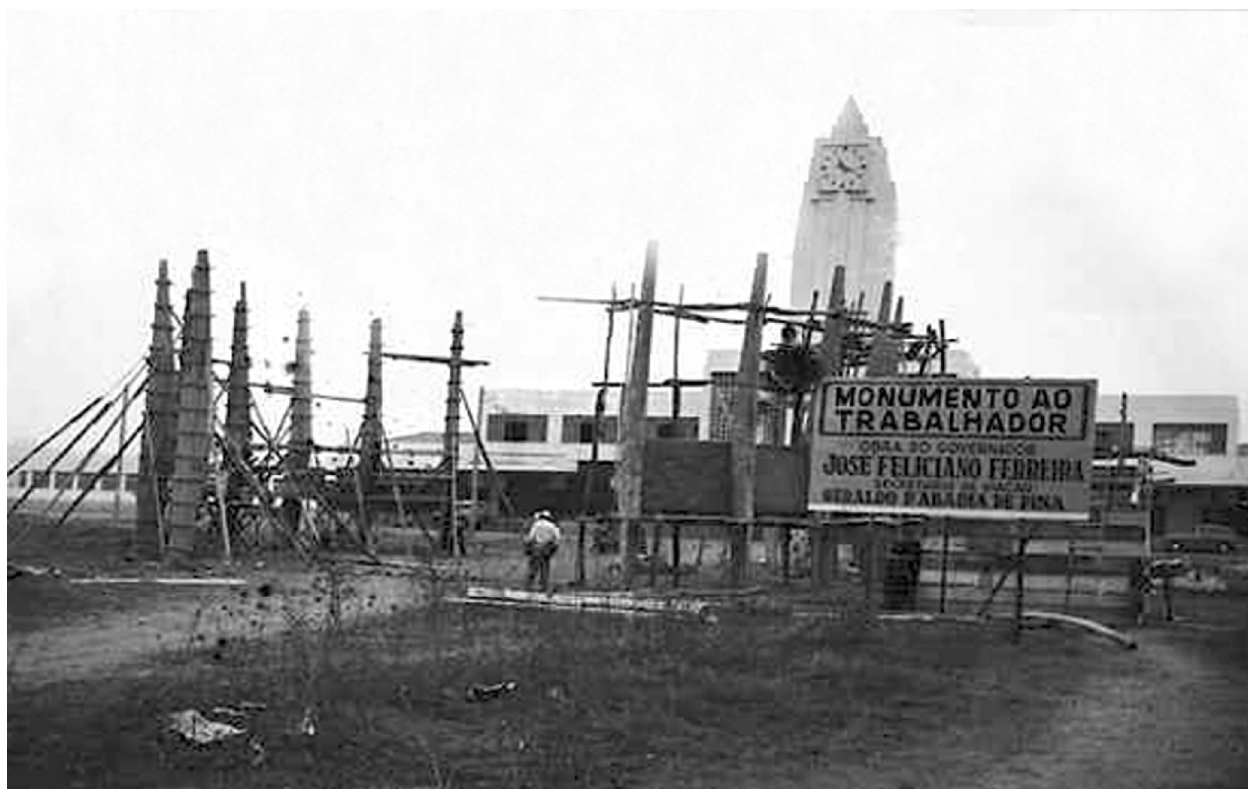
Fonte: Hélio de Oliveira/1960

Foto 06 - Galpão de Cargas da Estação Ferroviária de Goiânia



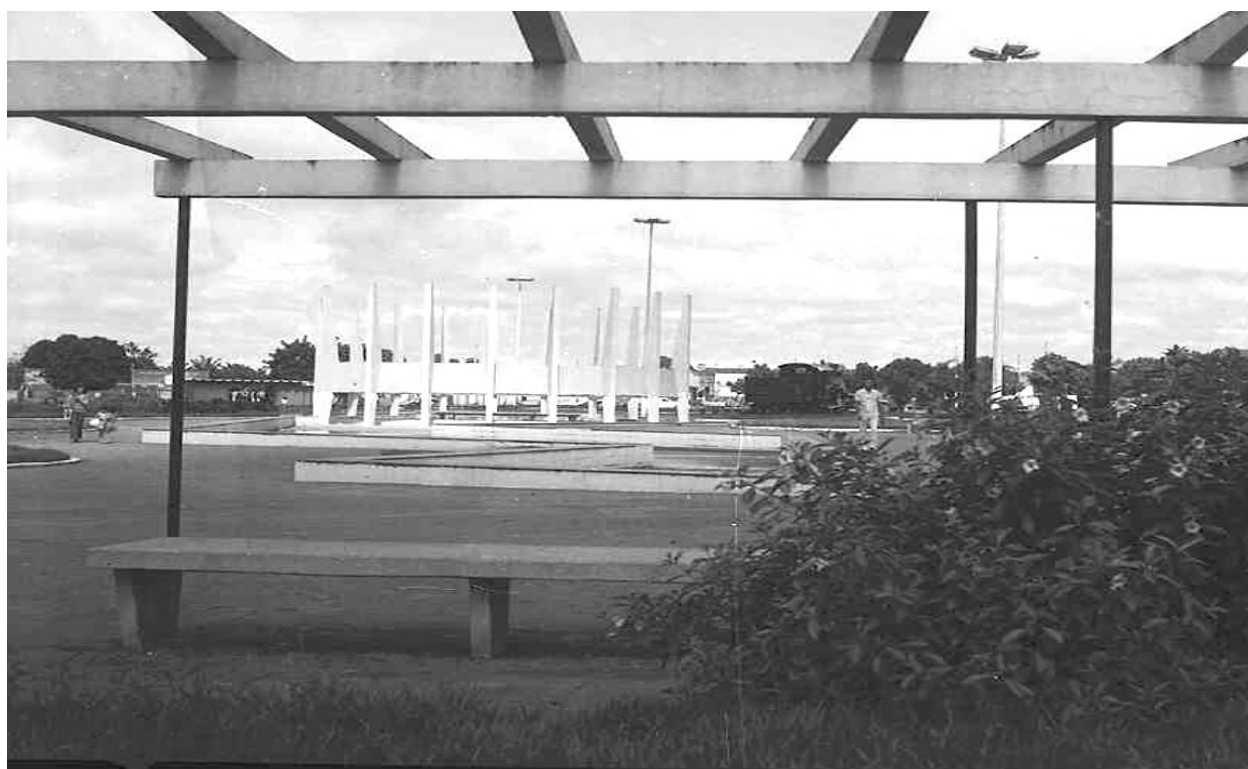
Fonte: Hélio de Oliveira/1960

Foto 07 - Construção do Monumento ao Trabalhador



Fonte: Hélio de Oliveira/1950

Foto 08 - Monumento ao Trabalhador



Fonte: Hélio de Oliveira/1950

Foto 09 - Vista Lateral da Estação Ferroviária de Goiânia e Monumento ao Trabalhador



Fonte: Hélio de Oliveira/1950

Foto 10 - Vista Frontal da Estação Ferroviária de Goiânia



Fonte: Hélio de Oliveira/1950



Foto 11 - Vista Aérea da Parte de Trás da Estação Ferroviária de Goiânia



Fonte: Hélio de Oliveira/1950

Foto 12 - Vista Aérea da Estação Ferroviária de Goiânia, Monumento ao Trabalhador e Galpão de Cargas



Fonte: Hélio de Oliveira/1950



## 2 - Fotos dos Painéis de Frei Confaloni

Foto 01 - Retratando a História da Construção da Ferrovia em Goiás



Fonte: Carolina Alvarenga Alves de Moura Costa/2006

Foto 02 - Retratando a Construção dos Caminhos de Ferro em Goiás



Fonte: Carolina Alvarenga Alves de Moura Costa/2006