

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ANÁPOLIS: 90 ANOS DE UM LUGAR DE MEMÓRIA (E ESQUECIMENTO)

ANÁPOLIS RAILWAY STATION: 90 YEARS OF A PLACE OF MEMORY (AND FORGETTING)



Lucas Gabriel Corrêa Vargas

Universidade Estadual de Goiás, Anápolis, Goiás, Brasil

lucasvargas@ueg.br



Wilton de Araujo Medeiros

Universidade Estadual de Goiás, Anápolis, Goiás, Brasil

wilton@ueg.br

1

Resumo

A Estação Ferroviária de Anápolis, inaugurada em 1935, simbolizou a consolidação da cidade como entreposto comercial e ícone da modernização urbana impulsionada pela Estrada de Ferro Goiás. Este artigo analisa criticamente sua trajetória histórica, articulando conceitos de memória coletiva, patrimônio e tempo histórico, com base em uma metodologia qualitativa fundamentada em revisão bibliográfica e análise documental. A partir das contribuições teóricas de Nora, Koselleck, Halbwachs e outros, o estudo investiga como a estação passou de símbolo de progresso a marca de obsolescência, evidenciando a inversão simbólica provocada pelas mudanças nos “horizontes de expectativa” sociais. Observa-se que, com o avanço do modelo rodoviário e a decadência da malha ferroviária, a estação foi gradualmente abandonada, descaracterizada e marginalizada, sendo posteriormente resgatada como patrimônio histórico. A análise revela que sua permanência no espaço urbano opera como um palimpsesto temporal, condensando memórias e esquecimentos, expectativas frustradas e revalorizações culturais. A estação é interpretada como um “lugar de memória”, onde se tensionam as narrativas do progresso e os silenciamentos da modernidade. Os resultados indicam que o valor patrimonial do edifício está diretamente relacionado à sua capacidade de representar tanto o auge ferroviário, quanto a transitoriedade dos ideais modernos. O artigo conclui que preservar a Estação Ferroviária de Anápolis é preservar uma arena simbólica em que se confrontam diferentes visões de futuro, evidenciando a complexidade das camadas históricas que compõem a identidade urbana da cidade.

Palavras-chave: Estação Ferroviária de Anápolis. Lugar de Memória. Esquecimento..

Abstract

The Anápolis Railway Station, inaugurated in 1935, symbolized the consolidation of the city as a commercial hub and icon of urban modernization driven by the Goiás Railway. This article critically examines its historical trajectory by articulating concepts of collective memory, heritage, and historical time, based on a qualitative methodology grounded in bibliographic review and documentary analysis. Drawing from theoretical contributions by Nora, Koselleck, Halbwachs, among others, the study explores how the station shifted from a symbol of progress to a mark of obsolescence, revealing a symbolic inversion shaped by changes in collective "horizons of expectation." With the rise of the highway model and the decline of the railway network, the station was gradually abandoned, decharacterized, and marginalized, later being rediscovered as historical heritage. The analysis reveals that its continued presence in the urban landscape functions as a temporal palimpsest, condensing memories and forgetfulness, frustrated expectations, and cultural revaluations. The station is interpreted as a "place of memory" where narratives of progress and silences of modernity are in tension. The findings indicate that the building's heritage value lies in its ability to embody both the railway peak and the transience of modern ideals. The article concludes that preserving the Anápolis Railway Station means safeguarding a symbolic arena where conflicting visions of the future confront each other, revealing the complex historical layers that shape the city's urban identity.

Keywords: Anápolis Railway Station. Place of Memory. Forgetting.

Introdução

Os processos de transformação urbana em Anápolis, especialmente no início do século XX, foram profundamente impactados pela chegada da Estrada de Ferro Goiás. Mais do que um novo meio de transporte, a ferrovia representou um verdadeiro catalisador da modernidade, promovendo uma reorganização radical do tempo e do espaço urbano. Harvey (1992) observa que a modernidade, em sua essência, promove uma compressão espaço-temporal, acelerando os fluxos de capitais, pessoas e mercadorias, ao mesmo tempo em que impõe novas lógicas de planejamento, circulação e habitação nas cidades em expansão. Nesse sentido, a integração de Anápolis ao sistema ferroviário nacional não apenas inseriu a cidade no circuito econômico moderno, mas também redefiniu suas estruturas urbanas, simbólicas e sociais.

A Estação Ferroviária de Anápolis, inaugurada em 1935, consolidou-se como emblema dessa transição. Sua presença física e simbólica materializou um novo paradigma urbano, marcando a passagem de um modelo socioespacial agrário e tradicional para uma configuração mais dinâmica e voltada ao progresso técnico e econômico. Contudo, essa materialidade não é estática: ao longo das décadas, a estação foi sendo progressivamente desativada, negligenciada e posteriormente redescoberta como bem patrimonial. Tal trajetória evidencia que o valor cultural atribuído a esse artefato urbano é instável, fluido e altamente condicionado por contextos históricos, políticos e sociais. A mesma estrutura que um dia simbolizou o progresso pode hoje representar um vestígio de um tempo superado — uma ambiguidade que torna a Estação Ferroviária simultaneamente lugar de memória e de esquecimento.

Nesse contexto, o conceito de lugares de memória desenvolvido por Nora (1984) torna-se fundamental. Para o autor, lugares de memória são espaços nos quais a memória coletiva se ancora em um esforço consciente de preservação frente à ameaça do esquecimento. Esses lugares não são definidos apenas pela sua materialidade, mas pelas práticas culturais, narrativas sociais e disputas simbólicas que os constituem. A Estação Ferroviária de Anápolis, ao evocar as transformações urbanas e sociais que moldaram a cidade, inscreve-se nesse conceito como um locus privilegiado da memória anapolina.

A esse quadro se soma a reflexão de Choay (2001) sobre o processo de patrimonialização. Para a autora, o patrimônio é uma invenção moderna que visa conservar elementos do passado em face da ruptura temporal característica da modernidade. Patrimonializar um bem não é apenas reconhecê-lo como testemunho histórico, mas integrá-lo a um sistema de valores que envolve identidade, pertencimento e memória. A Estação Ferroviária, ao ser tombada como patrimônio histórico, deixa de ser apenas uma edificação obsoleta para tornar-se um marcador simbólico da história urbana local.

Essa construção simbólica do patrimônio também é abordada por Lowenthal (1998), que enfatiza o caráter seletivo e interpretativo da memória histórica. O passado, segundo ele, não é simplesmente preservado, mas reconstruído a partir de interesses contemporâneos. Assim, a Estação Ferroviária de Anápolis torna-se um signo múltiplo: testemunha da modernização, ruína do progresso, objeto de esquecimento e, por fim, reconfigurada como bem cultural e ponto de reflexão sobre a identidade local.

Nesse processo, a memória coletiva, conforme formulada por Halbwachs (1990), adquire centralidade analítica. A estação, enquanto espaço de cruzamento de experiências, afetos e narrativas, opera como catalisador de lembranças partilhadas. A memória coletiva, dinâmica e seletiva, articula-se com os usos, os silêncios e os discursos construídos em torno do espaço ferroviário, que passou de símbolo do futuro a herança do passado.

A partir dessas reflexões, o presente artigo propõe uma análise da Estação Ferroviária de Anápolis articulando três dimensões interdependentes: a inversão simbólica do progresso – em que a ferrovia, antes signo da modernidade, é ressignificada como atraso; a concepção de patrimônio como construção social e política, sujeita a reinvestimentos de valor cultural; e a memória coletiva como processo de negociação, seleção e esquecimento. A essas, soma-se a categoria de esquecimento proposta por Koselleck (2006), que compreende o tempo histórico como uma tensão entre o “espaço de experiência” e o “horizonte de expectativa”. Para o autor, a aceleração temporal da modernidade rompe a continuidade da experiência e impõe sucessivas atualizações de sentido aos vestígios do passado. Assim, o esquecimento não é uma ausência de memória, mas uma operação estrutural da modernidade: aquilo que não mais responde às expectativas do presente tende a ser descartado, silenciado ou reinventado. A Estação Ferroviária,

nesse sentido, revela-se não apenas como memória de um progresso passado, mas como sintoma das rupturas e reinvenções que moldam a experiência histórica urbana.

Metodologia

A presente pesquisa adota uma abordagem qualitativa, fundamentada na análise interpretativa de documentos e textos que tratam da Estação Ferroviária de Anápolis como lugar de memória. A escolha metodológica se justifica pela natureza do objeto de estudo e pelos objetivos propostos, voltados à compreensão dos significados atribuídos social e culturalmente ao patrimônio ferroviário local, em sua dimensão simbólica, histórica e identitária.

Foram utilizados dois procedimentos principais: a revisão bibliográfica e a investigação documental. A revisão da literatura abrange autores clássicos e contemporâneos que discutem os conceitos de memória coletiva, patrimônio cultural, tempo histórico e processos urbanos, incluindo Halbwachs (1990), Nora (1984), Lowenthal (1998) Choay (2001), Harvey (1992) Koselleck (2006), entre outros. Essa base teórica sustenta a análise crítica do papel da Estação como elemento de ressonância simbólica na paisagem urbana e na memória anapolina.

A investigação documental compreende a análise de fontes primárias e secundárias: documentos oficiais relacionados à construção da Estação e ao seu processo de tombamento, artigos de jornais históricos que noticiam a chegada da ferrovia e seus impactos na cidade, além de estudos acadêmicos sobre o desenvolvimento urbano de Anápolis. Essas fontes permitiram reconstituir, de forma contextualizada, a trajetória da Estação Ferroviária e os discursos que, ao longo do tempo, a ressignificaram como símbolo ora de progresso, ora de esquecimento.

A metodologia qualitativa adotada orienta-se por uma perspectiva hermenêutica, centrada na interpretação de significados, representações e disputas narrativas. Não se trata apenas da descrição factual dos acontecimentos, mas da compreensão das camadas discursivas e simbólicas que estruturam o valor patrimonial atribuído à ferrovia. Ao privilegiar a dimensão subjetiva da experiência histórica, esta abordagem busca captar as formas pelas quais a memória da Estação é construída, disputada, esquecida ou reatualizada, revelando os sentidos plurais e

ambíguos que esse espaço assume na configuração da identidade urbana de Anápolis.

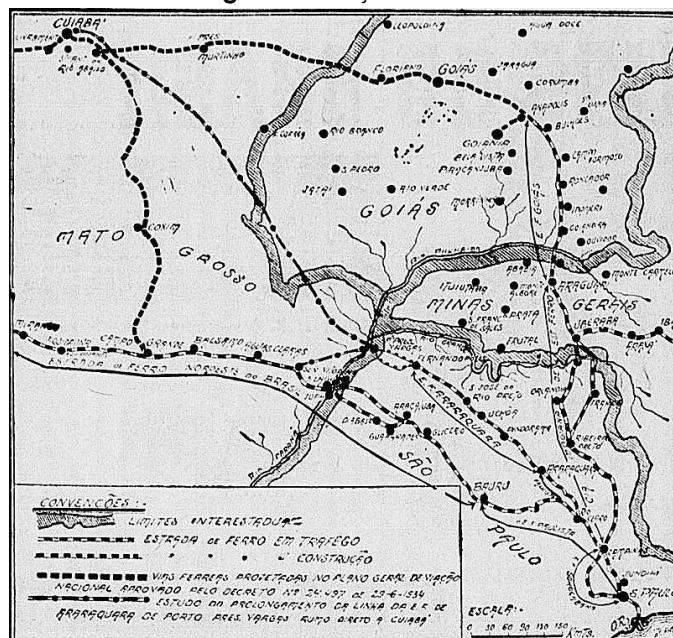
Dessa forma, ao articular análise documental e teórica, a metodologia deste estudo permite explorar os processos de constituição da Estação como lugar de memória – incluindo os mecanismos de patrimonialização, os silenciamentos históricos e as transformações de sentido atribuídas ao longo do tempo –, oferecendo uma leitura crítica sobre os modos como o passado é mobilizado na construção do presente urbano.

Discussão

A perspectiva e a expectativa do progresso (que nunca chegava)

A Estação Ferroviária de Anápolis é uma das estações previstas para serem construídas ao longo da Estrada de Ferro Goiás (EFG). Seu traçado original, (Figura 1) elaborado ao final do século XIX previa uma ferrovia que ligaria a cidade de Araguari (MG) até Cuiabá (MT), entretanto, sua construção foi marcada por uma série de atrasos e interrupções, reduzindo o seu traçado para a destinação final na Cidade de Goyaz (GO).

Figura 1 – Trajeto da EFG



Fonte: Vargas, 2015, p. 68, apud Ferreira, 1999, p. 55.

Descrição da imagem: Trajeto da Estrada de Ferro Goiáz, saindo da cidade de Araguari – MG, rumo a Goyaz (cidade de Goiás), passando por Anápolis. (sem escala)

A cada nova estação inaugurada o fenômeno de ponta de linha ocorria, e isto implicava em diversas mudanças, gerando expectativas de progresso nos locais onde eram implantadas. Sabendo disso a população da próxima cidade a receber uma estação, vivia na expectativa de que ocorresse o mesmo.

Ponta de Linha é um fenômeno que ocorria toda vez que uma nova Estação Ferroviária era inaugurada. A cidade que recebia os trilhos experimentava uma atratividade de imigrantes e novas relações comerciais surgiam à medida que se intensificava o transporte; tal momento era tão importante que as cidades que receberiam uma Estação ansiavam por sua inauguração. Segundo Ferreira (1999) nas cidades que experimentaram o fenômeno em Goiás, tal como Catalão e Pires do Rio haviam manifestações políticas contrárias à extensão do traçado, com o intuito de se manter o fenômeno ocorrendo na localidade, por mais tempo.

A implantação dos trilhos no território goiano enfrentou diversos obstáculos, como a escassez de mão de obra qualificada, dificuldades geográficas (especialmente na travessia de rios) e atrasos nos pagamentos a empreiteiros. Goiás, visto como sertão inóspito, não atraía facilmente trabalhadores, sendo necessário buscar operários em São Paulo e entre imigrantes, principalmente portugueses e espanhóis. As obras eram realizadas de forma rudimentar, com ferramentas manuais e o auxílio limitado de máquinas de tração animal. Apesar do uso pontual de explosivos, o trabalho pesado era feito majoritariamente por força humana.

O avanço da (EFG) foi lento (figura 2) e marcado por falhas técnicas, como o erro na construção da ponte sobre o Rio Corumbá, que causou uma paralisação de quase uma década entre Catalão e Pires do Rio.

Entre a cidade de Leopoldo de Bulhões e a Cidade de Goiás restariam cerca de 200 km de trilhos a serem construídos. Quando foi confirmada a transferência da capital do Estado para a nova cidade de Goiânia em 1933, os traçados foram mantidos, pois haviam sido iniciadas as obras do trecho entre Leopoldo de Bulhões e Anápolis e também a construção da estação. Dessa forma, apesar de ter sido projetado um ramal de ligação até Goiânia, a estação de Anápolis viria a ser tornar o ponto terminal da EFG, fator essencial para a consolidação da cidade como principal entreposto comercial do Estado, entre as décadas de 1930 e 1950.

(Vargas, 2015, p. 69).

Fatores como a interferência política de Minas Gerais, a escassez de recursos e os impactos da Primeira Guerra Mundial contribuíram para a falência da companhia

em 1920, transferindo sua gestão ao Governo Federal. Apesar das adversidades, a ferrovia trouxe ganhos econômicos para Goiás, com fretes mais baratos que os paulistas e melhorias nas rotas terrestres, incentivando a produção e o escoamento rural.

Figura 2 – Linha do tempo dos trechos da EFG



Fonte: Vargas, 2015, p. 69.

Descrição da imagem: Ano de chegada dos trilhos às principais cidades de Goiás. A cidade de Silvânia era denominada de Bonfim, até o ano de 1943, podendo em alguns mapas aparecerem as duas denominações.

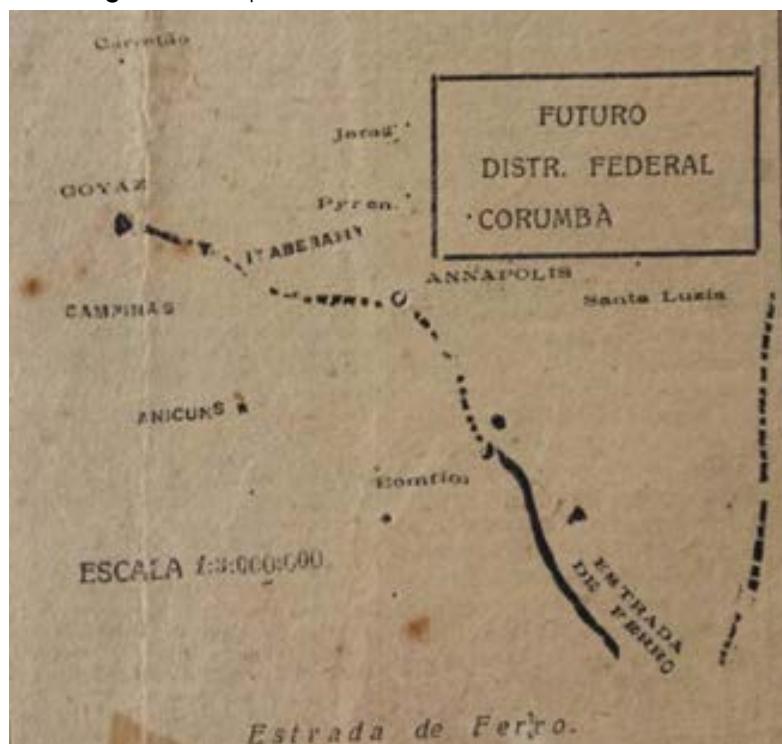
Ao observar todo esse contexto, principalmente os atrasos e a crescente expectativa da chegada dos trilhos, torna-se possível a uma interpretação sobre o que ocorria durante a construção da ferrovia. Essa interpretação possibilita bases teóricas para utilizar uma noção desenvolvida por Koselleck (2006), que analisa como a relação entre passado e futuro molda a percepção do tempo e a compreensão da história. Trata-se do que o autor denomina de “horizonte de expectativas”, um conjunto de possibilidades e previsões acerca do futuro, com base em experiências passadas ou no conhecimento acerca deste.

Sob esta ótica constrói-se a tecitura do tempo histórico, o qual resulta discursivamente da tensão entre o “espaço de experiência” e o “horizonte de expectativas”. Aplicando-se à construção da via férrea, são os eventos passados assimilados coletivamente, tensionados às projeções futuras, moldadas por essas experiências. O fenômeno de ponta de linha observado nas estações anteriores consolidava-se como um “espaço de experiência” concreto: as comunidades testemunhavam transformações materiais: crescimento urbano, fluxo comercial, dinamização social. E a partir disso, internalizavam narrativas de progresso vinculadas à chegada dos trilhos.

A expectativa da chegada dos trilhos era tema recorrente dos jornais locais, de tal forma que a quilometragem que faltava para a chegada dos trilhos em Anápolis era sempre apresentada. Em 1929 o Correio de Anapolis apresentava um noticiário das obras incluindo um mapa do traçado (figura 3); um trecho enfático aponta:

“são apenas 72 kilometros, pelo alto dum só espião, sem empecilho algum, nem um córrego sequer, ou uma elevação a atravessar.”

Figura 3 – Mapa das obras da Estrada de Ferro Goiáz



Fonte: Correiro de Anápolis, 1929, Acervo do Museu Histórico de Anápolis, 2025.

Descrição da imagem: FALTMapa publicado no Jornal Correio de Anápolis, apresentando os trechos da Estrada de Ferro Goiáz, em linha contínua, trechos em funcionamento, chegando até Bonfim e em tracejado o percurso projetado, até a Cidade de Goyaz.

A insatisfação pelo atraso das obras é expressa com constância em outros noticiários demonstrando que a expectativa pela chegada dos trilhos era uma ânsia coletiva para que em Anápolis acontecesse o mesmo progresso visto nas outras cidades.

O contato com essa experiência, além das anteriores acumuladas gerava nas cidades seguintes, um horizonte de expectativas carregado de antecipação de projetos sociais, projetos de vida, invenções de futuros. A população não apenas esperava mudanças similares, mas havia todo um repertório simbólico e imaginário de progresso, o qual servia para reinterpretações e possíveis reescritas de seus próprios futuros.

Ou seja, o campo de experiências servia como um modelo já validado empiricamente. Então, as expectativas projetadas não seria mera repetitividade do

passado, mas projeções singulares, corroboradas por vivências emocionalmente revestidas de sentidos orientados por ações coletivas e políticas. A ânsia pela estação transformava-se, assim, em uma força motriz que:

1. Referenciava identidades urbanas: a cidade que se desenvolveria a partir da “futura estação”.
2. Legitimava pressões políticas por investimentos.
3. Reordenava os poderes locais, com novos agentes econômicos rebatidos espacialmente.

Portanto, essa tecitura histórica servia como substrato para construção do imaginário local de modernidade. A repetição do fenômeno em múltiplas cidades revela o dinamismo desse modelo como imaginário de progresso e modernidade, em que o trem atuava não só como meio físico, mas como conteúdo símbolo que materializa em um “entrelugar” entre um futuro desejado e um passado experienciado.

10

O progresso chegou! (mas trouxe consigo a realidade)

Em 1933 iniciam-se as obras do trecho que ligaria Leopoldo de Bulhões a Anápolis, entretanto, políticos e comerciantes locais ao descobrirem o local previsto para a construção da Estação Ferroviária iniciam um movimento para a mudança do local da Estação. Ferreira (1979) afirma que empresários locais, incluindo a família Pina obtiveram apoio do Engenheiro Wenefredo Barcelar Portela, responsável pelas obras, para a alteração do traçado e da localização da Estação.

O receio dos empresários locais é que ocorresse a mesma situação de Silvânia, cuja Estação Caturama, foi construída a 5km da sede da cidade. A distância impactou diretamente no uso da Estação pela população, dificultando não somente o acesso à estação, mas a carga e descarga dos vagões. Sendo assim, o trecho urbano da ferrovia em Anápolis teve um prolongamento de projeto, contando com a construção de um pontilhão sobre o Córrego das Antas, com verbas arrecadadas junto à população, para viabilizar a chegada dos trens ao local indicado (figura 4), além da doação de terras para a passagem dos trilhos.

Figura 4 – Mapa de Anápolis, do final da década de 1930.

Fonte: Vargas, 2015 *apud* França, 1973, adaptado pelos autores.

O mapa apresenta em azul a localidade original da Estação e em vermelho a localização definitiva, próxima da cidade.

No dia 07 de setembro de 1935 a chegada da locomotiva e a inauguração da Estação Ferroviária (figura 5) atraíram milhares de pessoas para o local. Jayme (1979) descreve a grande festa organizada para receber a locomotiva de trem, que ocorreu durante dois dias, em vários locais da cidade, ou seja, toda a cidade foi mobilizada pelos festejos, atraindo e envolvendo todas as camadas de renda, inclusive a massa de trabalhadores.

Figura 5 – Festa de Inauguração da Estação Ferroviária de Anápolis, ocorrida em 1935.

Fonte: Museu Histórico de Anápolis, 2025.

Descrição da Imagem: No dia 07 de setembro de 1935 as locomotivas da Companhia da Estrada de Ferro Goyaz foram recebidas durante uma festividade, com fogos de artifício e uma banda de músicos local, inaugurando assim a Estação Ferroviária.

Ferreira (1979) descreve que a festa durou dois dias, que muitas ruas da cidade foram enfeitadas, pensões e hotéis com lotação esgotada. O jornal local, *O Anápolis*, destinou uma edição especial de quatro páginas sobre o evento em si. Após a inauguração, o dia a dia da estação era intenso, em grande fluxo de vagões transportavam não apenas passageiros, mas principalmente cargas. Sendo essas cargas a materialização e o simbolismo de modernidade crescimento econômico.

Mas também sobre os mesmos trilhos, durante os anos seguintes, milhares de pessoas utilizaram esse meio de transporte, sendo muitas delas migrantes de outros estados buscando a sorte em Anápolis. Entretanto, juntamente com o entusiasmo pelo novo meio de transporte, a administração da EFG constantemente recebia críticas nos jornais, além de reclamações da população sobre a higiene nos vagões, goteiras e atrasos,

Nesse caso é importante ponderar que no âmbito da interpretação historiográfica caberia indagar quais as possíveis frustrações ocorridas, para que o horizonte de expectativas se tornasse na prática ensejos críticos. Já que a chegada da Estrada de Ferro Goiás (EFG) em Anápolis, em 1935 e consequentemente a construção da Estação, segundo Polonial (1995) foram catalisadores de grandes transformações urbanas.

Uma transformação marcante é que, inicialmente, a Estação estava localizada em um ponto distante do centro da cidade. Posteriormente, deslocada em alguns quilômetros, para ser construída próxima ao núcleo urbano, aumentou o assim o traçado da ferrovia, e causou diversas interferências na malha viária existente. Por exemplo, em frente à nova localização, havia um cemitério que precisou ser removido.

O espaço do antigo cemitério foi todo urbanizado e arborizado, e deu lugar à Praça da Estação, que formaram um conjunto edificado que modificou o espaço simbólica e funcionalmente. Com uma fachada imponente, a Estação com sua arquitetura eclética, tornou-se não apenas um símbolo de todo o progresso que a ferrovia representava, ela materializou a espacialidade moderna e presentificou o tempo futuro.

Olhei para as vossas ruas. Já vão perdendo aquele aspecto triste e esburacado e breve poderemos contemplar as linhas suaves de suas sargentas; a elegância

das ruas abauladas, terraplenada – ide ao local do velho cemitério, outrora tão triste e solitário, e encontrareis os preparativos de uma formosa praça que aos futuros visitantes de Annapolis, apregoará o progresso e grandeza de nossa terra (O Annapolis, nº19, 5 ago 1935, p. 1).

Sendo assim, podemos dizer que a construção da Estação Ferroviária de Anápolis foi fundamental para a construção da memória coletiva da cidade a partir de 1935, sendo um ponto de encontro e um símbolo de progresso econômico e social. Contudo, logo após sua inauguração, surgiram críticas à qualidade dos serviços ferroviários, com jornais destacando a precariedade do transporte. “Os benefícios decorrentes da inauguração da estrada de ferro ficarão neutralizados, diante da precariedade e encarecimento dos nossos atuais transportes rodoviários” (O Annapolis, nº 32, 10 nov. 1935, p.4).

Decorridos cerca de quinze anos após a inauguração da Estação, o transporte ferroviário entrou em decadência, em decorrência de uma mudança intrínseca aos novos “horizontes de expectativas”, a partir dos quais investiu-se mais na malha rodoviária como novo modelo de progresso. A partir da década de 1950, a anterior imagem de progresso da Estação e consequentemente dos trilhos, passou a ser doravante as rodovias.

Essa antecipação não era passiva, pelo seu dinamismo estruturava e articulava ações coletivas que redefiniam temporalidades locais, convertendo a ferrovia primeiramente em um artefato simbólico de modernidade e progresso inevitável, e, posteriormente, em atraso. A chave aqui está na dialética experiência/expectativa: o mesmo mecanismo que antes elevou a ferrovia a símbolo de progresso depois a transformou em emblema de atraso.

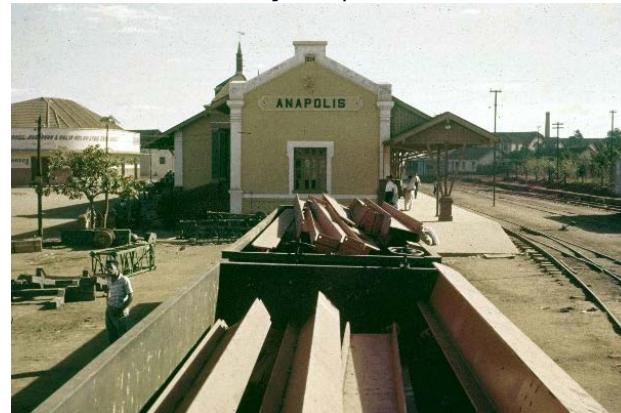
Composições partem de Araguari chegam aqui com um ou dois dias de atraso. Os carros cada vez mais sujos e mal cheirosos, obrigando, como vem acontecendo durante o período das chuvas, que se viaje com guarda chuvas abertos dentro das composições em decomposição.

(O Anápolis, 07 abr 1957, p.2)

Em 1957, no mesmo Jornal, a Estrada de Ferro Goiás foi nomeada de “filial do inferno”, pois havia um completo abandono de toda a estrutura. Relatos de pessoas que haviam sido assaltadas nos vagões e nas estações, além da depredação e da vadiagem eram constantes, dada a situação de descaso e má administração. Pode-se afirmar que apesar da construção da Brasília ter sido um agente que

impulsionou o uso da Estrada de Ferro Goiás para o transporte de mercadorias (figura 6), a construção da Nova Capital também foi decisiva para o agravamento da decadência.

Figura 6 – Estação Ferroviária de Anápolis ao final da década de 1950, nos vagões, estruturas metálicas das edificações que seriam construídas em Brasília..



Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (2025).

Apesar de projetada, a Estrada de Ferro Goiás nunca chegou à antiga capital do estado. Em 1933 quando foi definida a construção de Goiânia, ao mesmo tempo estava sendo lançada a pedra fundamental da construção da Estação Ferroviária de Anápolis. Com o passar dos anos a Goiânia foi inaugurada tornando-se um novo centro de atratividade. Por questões topográficas, a expansão da EFG para Goiânia, cuja Estação foi executada através de um ramal, manteve Anápolis como o ponto final da linha.

Observa-se que a decadência se agrava quando a NOVACAP, companhia responsável pela construção de Brasília, noticiou através do Decreto nº 41.193 de 26 de março de 1957 que a ligação ferroviária da Estrada de Ferro Goiás partiria de Pires do Rio e não de Anápolis, como se esperava, por ser a cidade mais próxima. Outra questão muito importante, além da falta de manutenção dos vagões e dos constantes atrasos era o investimento nas estradas de rodagem e o aumento do uso do transporte automotivo. As linhas de ônibus tornaram-se atrativas, relegando os trens cada vez mais à população de mais baixa renda.

Essa conversão de temporalidades explicita a força da categoria de análise da teoria da história. Ela mostra como um fenômeno de ponta de linha que transcendia o seu aspecto funcional para tornar-se um dispositivo de aceleração da história urbana, onde o futuro imaginado transformaria o presente, passou a ser o seu

inverso. Analiticamente, isso evidencia que essa inversão não foi acidental, mas estrutural.

Pois, precisamente quando as expectativas se deslocam para as rodovias, todo o significado anterior é ressignificado. A ferrovia não mudou, mas o horizonte futuro sim. Nesse sentido, destacam-se três pontos:

- O “novo horizonte” rodoviário reclassificou o passado, transmutando a ferrovia como uma “fase superada”;
- Esse ponto de mutação gerou ações concretas de desinvestimento e abandono físico;
- A análise temporal explica a mutação simbólica ocorrida.

A mutação dialética ocorrida inverte o significado da ferrovia, outrora epítome de progressismo é convertida em emblema de obsolescência e atraso. Essa inversão radical impulsionada pelo deslocamento do próprio horizonte de expectativas coletivo, mostra que o progresso, categoria central na modernidade, não é estático, e a força de sua dinâmica fica bem demonstrada na radical ressimbolização ocorrida na Estação ferroviária.

A Estação que atrapalhava o progresso...

Se por um lado o progresso produz aceleração histórica, por outro, essa aceleração não implica apenas em avanços, mas também rápidos processos de obsolescência simbólica e funcional. Em face disso, a simbologia de progresso passou a ser transmutada para a simbologia do atraso, à luz do novo horizonte rodoviário, a Estação agora passa a ser prova de uma fase ultrapassada do desenvolvimento. Houve um declínio do transporte ferroviário, devido aos investimentos em rodovias, declínio esse, que fez com que a Estação, antes símbolo de modernidade, passasse a ser associada ao atraso.

O que anteriormente fora marcado pela festividade, levou os populares no decorrer das décadas de 1960 e 1970 a exigir a remoção dos trilhos, no trecho urbano em que já não estavam mais sendo utilizados. Em 1976 um evento (figura 7) em que a população festeja a retirada dos trilhos ocorre, não com a mesma pompa da sua inauguração em 1935.

Figura 7 – Desativação da Estação, em 1976.



Fonte: Museu Histórico de Anápolis (2025).

Descrição da imagem: Em 1976, apesar de desativada há alguns anos foi realizado um evento anunciando a desativação efetiva da Estação.

16

Vista como um entrave urbano e subutilizada, durante a década de 1980 a Estação foi sede de órgãos públicos, sendo politizada a disputa pela sua demolição / preservação. Dada a manifestações de historiadores locais e políticos, inicia-se o seu processo de tombamento, que atravessa uma disputa no legislativo local, sendo finalmente aprovado no início da década de 1990. Essa mudança para um novo horizonte de expectativas centrado no rodoviárioismo foi tão forte, que mesmo após o seu tombamento em 1991, a Estação ferroviária continuou sofrendo com abandono.

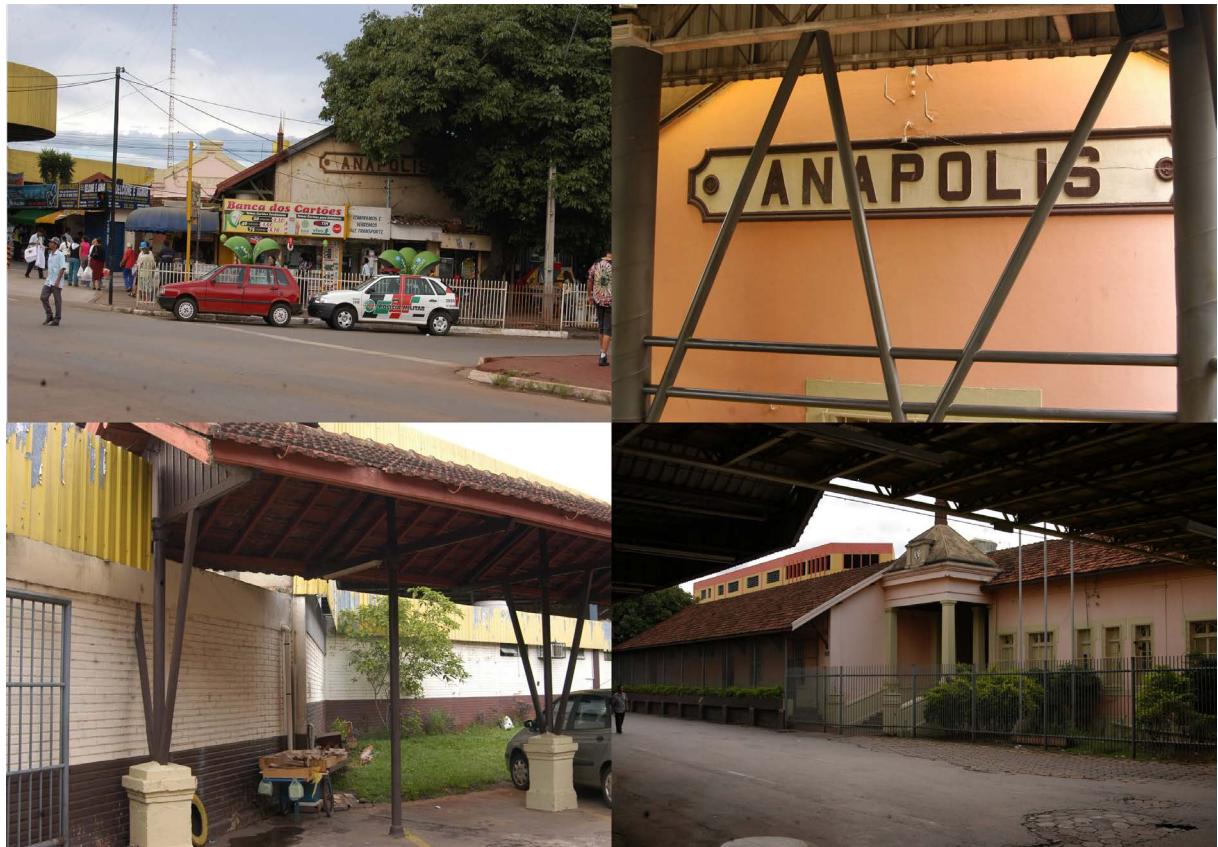
No seu entorno, na Praça Americano do Brasil, já se configurava o embarque de ônibus urbanos, havendo posteriormente na década de 1980 a construção de um Terminal ao lado da Estação, em parte de terrenos recebidos da extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA), que faziam parte do pátio de manobras e explanada da Estação.

Mesmo havendo sido tombada em 1991, a Estação foi ‘engolida’ após a ampliação do terminal de ônibus em 1998; a permissividade do poder público tornou-se evidente através das ações que cercearam o acesso visual e entrada do imóvel e permitiram ações de vandalismo, depredação, além da desconfiguração de características originais do imóvel.

A Estação volta (agora como um lugar de memória)

Em todo esse tempo, o edifício foi sofrendo descaracterizações não somente em si, mas também em seu entorno (figura 8). Vegetações de grande porte, gradis e pontos comerciais, além do próprio terminal foram impedindo o acesso à Estação, negando visualmente a importância que a edificação possuía para a cidade.

Figura 8 – Vista da Estação a partir da rua Tônico e Pina e Vista interna, a partir de uma passarela que atravessava entre os dois terminais.



Fonte: autores, 2012.

Nas imagens observa-se o gradil, a arborização excessiva e as edificações do Terminal Urbano, com destaque ao Terminal 2, impediham a visualidade do imóvel, que na data dos registros, encontrava-se sem uso específico.

Somente em 2015 é que a Estação passou a ter destaque como valor cultural a ser preservado. A retomada da valorização do imóvel ocorreu, quando uma ação do Ministério Público de Goiás, em conjunto com a licitação para a Concessionária de Transporte Público promoveu a demolição do Anexo do terminal em 2015 (figura 9).

Figura 9 – Demolição do Terminal 2.



Fonte: autores, 2012.

Descrição da imagem: Durante o ano de 2016 ocorreu a demolição do Terminal 02, havendo visitas técnicas para educação patrimonial.

Figura 10 – Estação Ferroviária em 2016.



Fonte: autores, 2012.

Um novo discurso de preservação histórica e cultural começa a ser utilizado para a execução das reformas na Estação. Gradis são removidos, o telhado e instalações

elétricas foram recuperadas, além de uma nova pintura (figura 10). Ações que foram paliativas no sentido de resguardar a integridade da edificação, sem, no entanto, realizarem obras de restauro na pintura interna, pisos e demais elementos.

A última ação realizada foi em 2023 quando foi executado o restauro apenas das esquadrias de madeira, removendo a pintura das portas e janelas e recuperando-se detalhes de entalhamento, além de dobradiças, fechaduras, etc. Entretanto, os demais detalhes continuam sem previsão de recuperação. Ao longo dessa última década foram lançadas propostas de ocupação para a edificação, como a instalação de um Museu para a Memória Ferroviária, e também sobre a imigração; apesar de o edifício estar sendo utilizado para exposições de arte e cultura, não tem ainda uma destinação definitiva.

Percebe-se que a trajetória da Estação Ferroviária de Anápolis – de ícone do progresso a símbolo de obsolescência – revela sua natureza como “lugar de memória” (Nora, 1984), onde se condensam camadas contraditórias de significação. Como observa Lowenthal (1998), o patrimônio cultural é uma construção social dinâmica, constantemente reavaliada por interpretações coletivas. O tombamento da Estação não cristalizou um significado único, mas a reinseriu no presente como palimpsesto temporal (figura 11)

Figura 11 – Cronologia da Estação Ferroviária de Anápolis.



Fonte: autores, 2012.

O seu principal valor patrimonial atualmente reside justamente na capacidade de encapsular ambos os horizontes históricos – o auge ferroviário (décadas de 1930 - 40), quando corporificava as aspirações de modernidade, e o declínio pós - 1950 – quando as rodovias relegaram ao imaginário do “atraso”. Essa dualidade reflete a dialética memória - esquecimento inerente aos lugares simbólicos: se, como argumenta Halbwachs (1990), a memória coletiva é moldada por interações sociais seletivas, a Estação tornou-se um catalisador de narrativas em disputa.

Por um lado, preserva-se a memória de seu papel estratégico no desenvolvimento econômico e identitário de Anápolis; por outro, a Estação preserva também um silenciamento parcial do trauma. Encapsula um “esquecimento retroativo” do projeto ferroviário como um modelo fracassado, um futuro deslocado. Como lugar de memória, portanto, a Estação não é mero relicário do passado, mas arena de significados onde se negociam as tensões entre passado e futuro.

Conclusão

A Estação Ferroviária de Anápolis é um marco do progresso e da modernização da cidade, sendo essencial para entender seu desenvolvimento econômico e social. Tombada como patrimônio, sua preservação garante que as futuras gerações reconheçam sua relevância histórica e cultural. Mais do que um espaço físico, a estação simboliza a memória coletiva e a identidade de Anápolis, integrando passado e presente e destacando-se como testemunha das transformações urbanas e sociais ocorridas ao longo do século XX. O processo de patrimonialização valoriza tanto a estrutura quanto as narrativas sociais associadas a esse local de memória.

Em síntese, a história da estação de Anápolis é um caso paradigmático da dialética experiência-expectativa. A ferrovia ascendeu como símbolo de um futuro desejado, mobilizando ações e moldando a cidade. No entanto, a própria dinâmica da modernidade, impulsionada por novas expectativas de progresso (agora sobre asfalto), executou uma inversão radical de seu significado temporal.

De dispositivo de aceleração, ela se converteu em vestígio de uma velocidade superada, explicitando como o “horizonte de expectativas” não apenas projeta futuros, mas também redefine – muitas vezes de forma brutal – o valor e o sentido do passado e do presente. A categoria koselleckiana ilumina essa transformação não como mero evento, mas como processo estrutural da experiência histórica moderna.

A Estação ferroviária de Anápolis sintetiza essa ambiguidade: a Estação existe porque se lembra seu apogeu, mas também porque se esquece, na prática cotidiana, o projeto civilizatório que a tornou obsoleta. Ela permanece, afinal,

menos como prova de um destino ferroviário cumprido, e mais como monumento à transitoriedade dos próprios ideais de progresso.

Portanto, a Estação Ferroviária de Anápolis, enquanto lugar de memória e esquecimento, transcendendo a sua função original, incorpora as contradições da modernidade. O tombamento do edifício, preserva não somente o marco físico, mas também reforça o caráter emblemático de uma época de desenvolvimento econômico e social. É a consagração de um artefato simbólico que carrega em sua materialidade cicatrizes da dialética dos tempos.

Como demonstra a lente de Koselleck (2006), a estação foi inicialmente uma aceleradora do futuro – a qual materializava o horizonte de expectativas de progresso da era ferroviária – para, em poucas décadas, tornar-se vestígio de um passado superado pela ascensão rodoviária. Essa inversão radical de significado, longe de ser um mero acidente, revela o caráter descontínuo e seletivo do progresso, bem como a violência simbólica que uma determinada aceleração histórica pode imbuir.

21

Como um palimpsesto de camadas temporais, testifica a materialidade simultânea do auge memorizado e do declínio esquecido. Desse modo o seu papel na cidade atua como catalisador da identidade anapolina e o abandono do projeto civilizatório que a ergueu. Preservá-la, portanto, é menos celebrar um destino cumprido do que guardar um monumento à transitoriedade dos próprios ideais que moldaram o século XX.

Sua permanência, tensionada entre lembrança e apagamento, convida à reflexão crítica sobre os custos da modernização e a fragilidade dos horizontes que, outrora, nos pareceram inevitáveis. A Estação permanece, assim, como um símbolo inquietante: sua pedra e cal são testemunhas mudas de que o futuro, por mais radiante que se apresente, carrega em si as sementes de sua própria obsolescência.

Referências

ANÁPOLIS. **Lei Ordinária n.º 1824, de 10 de outubro de 1991.** Determina o tombamento de prédios municipais pertencentes ao Município, que menciona e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/go/a/>

anapolis/lei-ordinaria/1991/183/1824/lei-ordinaria-n-1824-1991-determina-o-tombamento-de-predios-pertencentes-ao-municipio-que-menciona-e-da-outras-providencias. Acesso em set/2024.

ANNAPOLIS, Correio de. Nº 05, p. 2 mar.1929. Disponível no Acervo Iconográfico do Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”, 2024.

O ANNAPOLIS. Anápolis: Typographia Anapolina. Nº 19, p. 1, 5 ago.1935. Disponível no Acervo Iconográfico do Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”, 2024.

O ANNAPOLIS. Anápolis: Typographia Anapolina. Nº 32, p. 4, 10 nov.1935. Disponível no Acervo Iconográfico do Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”, 2024.

ARQUIVO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL. **Estação Ferroviária de Anápolis em 1957**. Brasília: Arquivo Público do Distrito Federal. Referência: D-4-4-A-3. 2024.

CHOAY, Françoise. **A Alegoria do Patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade, 2001.

CORREIO DE ANNAPOLIS. Anápolis: Nº 01, p. 1, 05 maio.1929. Disponível no Acervo Iconográfico do Museu Histórico de Anápolis “Alderico Borges de Carvalho”, 2025.

FERREIRA, Aroldo Márcio. **Urbanização e arquitetura na região da estrada de ferro Goiás. – E.F. Goiás: Cidade de Pires do Rio, um exemplar em estudo**. 1999, 278fls. Dissertação (Mestrado em História) Faculdade de História da Universidade Federal de Goiás. Goiânia.

FERREIRA, Haydeé Jaime. **Anápolis, sua vida, seu povo**. Brasília. 1979, 437p.

FRANÇA, Maria de Sousa. A formação histórica da cidade de Anápolis e a sua área de Influência regional. In **Anais do VII Simpósio Nacional** – ANPUH: Belo Horizonte, 2 a 8 de setembro de 1973.

HALBWACHS, Maurice. **A Memória Coletiva**. São Paulo: Centauro, 1990.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos**. Tradução de Wilma Maas. Rio de Janeiro: Contraponto, 2006.

LOWENTHAL, David. **The Heritage Crusade and the Spoils of History**. Cambridge: Cambridge University Press, 1998.

MUSEU HISTÓRICO DE ANAPOLIS – ALDERICO BORGES DE CARVALHO. **Acervo Iconográfico**. Museu Histórico de Anápolis: 2024.

NORA, Pierre. **Les Lieux de Mémoire**. Paris: Gallimard, 1984.

POLONIAL, Juscelino. **A Estrada de Ferro Goiás e o processo de urbanização de Anápolis (1907-1935)**. 1995. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 1995.

VARGAS, Lucas Gabriel Corrêa. **As representações sociais do progresso: uma perspectiva a partir da chegada da Estrada de Ferro em Anápolis, GO**. 2015. Dissertação (Mestrado em Projeto e Cidade) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2015. 136fls.

23

NOTA

Consentimento de uso de imagem

As imagens utilizadas históricas foram autorizadas pelo Museu Histórico de Anápolis – Alberico Borges de Carvalho para este artigo.

Publisher

Universidade Federal de Goiás. Programa de Pós-graduação em Projeto e Cidade. Publicação no Portal de Periódicos UFG.

As ideias expressadas neste artigo são de responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião dos editores ou da universidade.

RECEBIDO EM: 16/07/2025

APROVADO EM: 09/11/2025

PUBLICADO EM: 5/12/2025