



PÁTIO CAMPINAS

Uma proposta de requalificação urbana do antigo pátio ferroviário de Campinas, Goiânia, GO

Felipe Coelho de Souza Petean



◀ **01** | HÉLIO DE OLIVEIRA (1960)

Foto da estação ferroviária de Campinas, Goiânia, GO, com armazém da EFG ao fundo.



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE ARTES VISUAIS

TERMO DE CIÊNCIA E DE AUTORIZAÇÃO PARA DISPONIBILIZAR VERSÕES ELETRÔNICAS DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO DE GRADUAÇÃO NO REPOSITÓRIO INSTITUCIONAL DA UFG

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Goiás (UFG) a disponibilizar, gratuitamente, por meio do Repositório Institucional (RI/UFG), regulamentado pela Resolução CEPEC no 1240/2014, sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a Lei no 9.610/98, o documento conforme permissões assinaladas abaixo, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

O conteúdo dos Trabalhos de Conclusão dos Cursos de Graduação disponibilizado no RI/UFG é de responsabilidade exclusiva dos autores. Ao encaminhar(em) o produto final, o(s) autor(a)(es)(as) e o(a) orientador(a) firmam o compromisso de que o trabalho não contém nenhuma violação de quaisquer direitos autorais ou outro direito de terceiros.

1. Identificação do Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação (TCCG)

Nome(s) completo(s) do(a)(s) autor(a)(es)(as): Felipe Coelho de Souza Petean

Título do trabalho: Pátio Campinas: uma proposta de requalificação urbana do antigo pátio ferroviário de Campinas, Goiânia, GO

2. Informações de acesso ao documento (este campo deve ser preenchido pelo orientador) Concorda com a liberação total do documento [X] SIM [] NÃO¹

[1] Neste caso o documento será embargado por até um ano a partir da data de defesa. Após esse período, a possível disponibilização ocorrerá apenas mediante: a) consulta ao(à)(s) autor(a)(es)(as) e ao(à) orientador(a); b) novo Termo de Ciência e de Autorização (TECA) assinado e inserido no arquivo do TCCG. O documento não será disponibilizado durante o período de embargo.

Casos de embargo:

- Solicitação de registro de patente;
- Submissão de artigo em revista científica;
- Publicação como capítulo de livro.

Obs.: Este termo deve ser assinado no SEI pelo orientador e pelo autor.



Documento assinado eletronicamente por **Ana Amelia De Paula Moura Ribeiro**, Professora do **Magistério Superior**, em 12/12/2025, às 07:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Felipe Coelho De Souza Petean**, Discente, em 12/12/2025, às 08:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

FELIPE COELHO DE SOUZA PETEAN

Pátio Campinas: Uma proposta de requalificação urbana do antigo pátio ferroviário de Campinas, Goiânia, GO

Trabalho de Conclusão do Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Artes Visuais da Universidade Federal de Goiás, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Ana Amélia de Paula Moura Ribeiro

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UFG.

Petean, Felipe Coelho de Souza

Pátio Campinas: [manuscrito] : uma proposta de requalificação urbana do antigo pátio ferroviário de Campinas, Goiânia, GO / Felipe Coelho de Souza Petean. - 2025.

169 f.: il.

Orientador: Profa. Dra. Ana Amélia de Paula Moura Ribeiro.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal de Goiás, Faculdade de Artes Visuais (FAV), Arquitetura e Urbanismo, Goiânia, 2025.

Bibliografia. Anexos.

Inclui mapas, fotografias.

1. Patrimônio Industrial. 2. Patrimônio Ferroviário. 3. Requalificação Urbana. 4. Estrada de Ferro Goiás. 5. Campinas. I. Ribeiro, Ana Amélia de Paula Moura, orient. II. Título.

CDU 72



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE ARTES VISUAIS

ATA DE DEFESA DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Aos dois dias do mês de dezembro do ano de 2025 iniciou-se a sessão pública de defesa do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) intitulado “Pátio Campinas: uma proposta de requalificação urbana do antigo pátio ferroviário de Campinas, Goiânia, GO”, de autoria de Felipe Coelho de Souza Petean, do curso de Arquitetura e Urbanismo, da Faculdade de Artes Visuais da UFG. Os trabalhos foram instalados pela prof.^a Dr.^a Ana Amélia de Paula Moura Ribeiro - orientadora (FAV/UFG), com a participação dos demais membros da Banca Examinadora: prof.^a Dr.^a Adriana Mara Vaz de Oliveira (FAV/UFG); Prof.^a Dr.^a Christine Ramos Mahler (FAV/UFG); e Prof.^a Dr.^a Simone Buiate Brandão - membra externa (UNIEvangélica). Após a apresentação, a banca examinadora realizou a arguição do estudante. Posteriormente, de forma reservada, a Banca Examinadora atribuiu a nota final de 10,0, tendo sido o TCC considerado aprovado.

Proclamados os resultados, os trabalhos foram encerrados e, para constar, lavrou-se a presente ata que segue assinada pelos Membros da Banca Examinadora.



Documento assinado eletronicamente por **Ana Amélia De Paula Moura Ribeiro, Professora do Magistério Superior**, em 12/12/2025, às 07:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Adriana Mara Vaz De Oliveira, Professor do Magistério Superior**, em 12/12/2025, às 07:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Christine Ramos Mahler, Professora do Magistério Superior**, em 12/12/2025, às 19:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **SIMONE BUIATE BRANDAO, Usuário Externo**, em 15/01/2026, às 12:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **5854237** e o código CRC **A7BAEB7E**.

RESUMO

A chegada da ferrovia em Goiânia se deu em um contexto político e econômico bastante particular, que culminou na inauguração da estação ferroviária de Campinas. Esta, por sua vez, exibe características arquitetônicas únicas que merecem estudos mais aprofundados. Juntamente com o armazém da EFG, e duas casas de funcionários, as edificações remanescentes do antigo pátio de Campinas compreendem o único conjunto ferroviário de Goiânia, que corre risco de desaparecer pela falta de reconhecimento e proteção legal. Desse modo, o objetivo geral deste trabalho é propor a requalificação urbana do antigo pátio da estação ferroviária de Campinas, em Goiânia, tendo como princípio norteador o resgate do patrimônio industrial ferroviário local, por meio do restauro e reabilitação dos imóveis preexistentes, da reintegração do espaço fragmentado, e a proposição de equipamentos de cultura e lazer que promovam a melhoria da qualidade de vida dos habitantes da Vila Abajá. Para alcançar este objetivo, realizou-se um extenso levantamento histórico e visitas *in loco*. A proposta de intervenção final apresenta soluções viárias, ambientais, esportivas, culturais e uma museológica para a área. O trabalho também indica as principais diretrizes de projeto planejados para o pátio da estação. Por fim, sugere-se que ainda é preciso uma pesquisa mais aprofundado do objeto principal, a estação, para que se reúna subsídios suficientes em defesa de sua proteção, pelo menos a nível municipal.

Palavras chave: Patrimônio Industrial, Patrimônio Ferroviário, Requalificação Urbana, Estrada de Ferro Goiás, Campinas.

ABSTRACT

Railway arrival in Goiânia occurred within a particular political and economic context, culminating in the inauguration of Campinas railway station. This site exhibits unique architectural features warranting deeper study. Along with EFG warehouse and two staff houses, remaining buildings of the old Campinas yard comprise Goiânia's only railway complex, currently at risk of disappearing due to lack of recognition and legal protection. Consequently, this work aims to propose urban requalification of the old Campinas station yard. The guiding principle is recovery of local industrial railway heritage through restoration and rehabilitation of pre-existing buildings, reintegration of fragmented space, and proposal of cultural and leisure facilities to improve quality of life for Vila Abajá inhabitants. To achieve this, extensive historical research and *in loco* visits were conducted. The final intervention proposal presents road, environmental, sports, cultural, and museological solutions for the area. The study also indicates key design guidelines for the station yard. Finally, further research into the station itself is suggested to gather sufficient evidence in defense of its protection at municipal level.

Keywords: Industrial Heritage, Railroad Heritage, Urban Rehabilitation, Estrada de Ferro Goiás, Campinas.

AGRADECIMENTOS

ADRIANA MARA VAZ DE OLIVEIRA
ANA AMELIA DE PAULA MOURA RIBEIRO
CINTHIA REGINA
CHRISTIANE RAMOS MAHLER
EURÍPEDES AFONSO DA SILVA NETO
GLÁUCIO HENRIQUE CHAVES
HÉLIO DE OLIVEIRA JÚNIOR
MARIA DO CARMO SOUZA MOREIRA
SARGENTO RODRIGO MOREIRA COELHO
SIMONE BUIATE BRANDÃO
TENENTE SERAFIM SOUSA FILHO
VERA E VIVIANE LIMA
VIRGÍNIA CASTELLO BRANCO FERREIRA COSTA TORRES
...
E TODOS OS AMIGOS QUE GOIÂNIA ME DEU

PARA

VERA (IN MEMORIAM)
PAULO
MARIANA

CONTEÚDO	INTRODUÇÃO 12
	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA 26
	ARQUITETURA FERROVIÁRIA EM GOIÁS 56
	ESTUDOS DE CASO 103
	DIAGNÓSTICO 116
	PROPOSTA DE INTERVENÇÃO 120
	CONSIDERAÇÕES FINAIS 159
	REFRÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 161
	ANEXOS 168

INTRODUÇÃO

Paralelos, fixados ao dormente
Os dois trilhos ocupam leito escasso
Ora seguindo em curva, estreito passo
Ora várzea em longuíssima tangente

Mas em retas ou coleio de serpente
Na distância as duas barras de aço
Se unem, se estreitam num abraço
Correndo embora paralelamente

Também por este mundo, braços dados
seguimos dois eternos enamorados,
várzeas cheias de sol, vales de dor

Pois assim como os trilhos
Nossas vidas são duas paralelas confundidas
No infinito ideal de nosso amor.

Trilhos, Carlos W. Stevenson s.d.

As ferrovias, como veremos no decorrer destas páginas, redefiniram por décadas os padrões de eficiência e organização do trabalho nos mais diversos ramos econômicos, direta ou indiretamente envolvidos na teia logística pois, afinal de contas, a finalidade primária das estradas de ferro é o transporte. A natureza mecânica, cadenciada, fabril, cotidiana de suas atividades alterou profundamente o ritmo da vida humana, desde as metrópoles mais modernas, aos rincões mais sertanejos. As sociedades se moldaram em torno das ferrovias: os relógios eram ajustados de acordo com mostrador da estação; a lenha do fogão era acesa assim que o trem das 10h apitasse, o primeiro trabalho de muitos aprendizes era o de torneiro na escola técnica ferroviária.

Signos, códigos, hábitos, movimento. A ferrovia permeava o dia a dia das pessoas até nos mais corriqueiros afazeres domésticos, trazendo para dentro de casa a lógica fabril de divisão do tempo. A serenidade interiorana se rompia a cada chegada e partida das bestas de aço que, embaladas pela sinfonia frenética de apitos, vushs, clanques e tic-tacs, atravessavam as nuvens de vapor, devorando os trilhos curva afora.

As estradas de ferro estão, assim como os demais meios de transporte, inseridas no bojo do patrimônio industrial, cujos objetos são, naturalmente, os sítios, complexos, conjuntos¹,

¹ De acordo com o estudo de OLIVEIRA, DELVISIO e LATTANZI (2019), que realizaram o levantamento terminológico das cartas patrimoniais internacionais, os conjuntos podem ser descritos como:

Tendo sido a noção de patrimônio arquitetônico progressivamente ampliada do monumento histórico isolado aos conjuntos arquitetônicos urbanos e rurais, e também às contribuições de épocas mais recentes, constitui condição prévia para uma ação eficaz uma reforma profunda da legislação, acompanhada de um fortalecimento dos meios administrativos." (Conselho da Europa, Manifesto de Amsterdã, 1975).

Os conjuntos arquitectónicos: agrupamentos homogêneos de construções urbanas

edificações e culturas advindas da Revolução Industrial. A Revolução Industrial foi um fenômeno que englobou uma série de aperfeiçoamentos e avanços tecnológicos no modo de produção que ocorreram, em um primeiro momento, nos setores têxtil e siderúrgico ingleses entre o fim do século XVIII e início do século XIX (KÜHL, 1998; 2018). Foi neste país que as técnicas de produção do aço foram aprimoradas, possibilitando a confecção de máquinas que otimizassem a manufatura dos bens de consumo. O mundo assistiu ao nascimento, não apenas de um novo período histórico, mas também um sistema econômico pautado na acumulação de capital fomentado pela produção em escala, e formação de mercados consumidores. Nessa nova era que se descortinava, o vapor era a força motriz que movimentava rodas, roldanas, polias e engrenagens. Os responsáveis pela movimentação de matérias primas do campo para as cidades, e pelo escoamento das mercadorias para os portos eram os trens. Assim, percebemos que as ferrovias são criações diretas da Revolução Industrial e, portanto, elementos indissociáveis da cultura da industrialização.

A Revolução Industrial não foi uma só, muito menos ocorreu de forma homogênea entre os países. Cada nação teve a sua Revolução Industrial em épocas diferentes ao passo em que se industrializavam. Os países associados

ou rurais, notáveis pelo seu interesse histórico, arqueológico, artístico, científico, social ou técnico, e suficientemente coerentes para serem objecto de uma delimitação topográfica." (UNESCO, Recomendação de Paris, 1964).

[...] os conjuntos: grupos de construções isoladas ou reunidas, que, por sua arquitetura, unidade ou integração à paisagem, têm valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência". (República Italiana, Carta do Restauro, 1972).

aos primeiros reflexos da industrialização na Europa foram aqueles relacionados à exploração das reservas de carvão mineral que, até os dias de hoje compreende boa parte da matriz energética europeia. À época, o carvão se tornou a principal matéria-prima transportada pelas incipientes redes logísticas do continente, empregado na geração de vapor para a movimentação e funcionamento da mais variada gama de máquinas e implementos fabris. As diferentes “épocas industriais” implicam na existência de uma variedade maior e distinta de testemunhos abarcados pelo patrimônio industrial o que, por sua vez, enriquecem o léxico patrimonial (KÜHL, 2018). Estas particularidades cronológicas moldaram, de certa forma, como cada sociedade interpreta e reconhece “o que é” e “quais” bens são compreendidos como patrimônios industriais.

Na historiografia patrimonial mundial, a cultura industrial aparece relativamente recente quando comparamos com as culturas clássicas. Os pouco mais de 200 anos do fenômeno da industrialização são um sopro na história da humanidade. Entretanto, justamente em razão dessa proximidade temporal conosco, enquanto sociedade contemporânea, é que as relações com os bens desta época podem ser melhor discutidas e problematizadas. O que se vê, todavia, é uma dificuldade inerente à materialidade e funcionalidade dos bens industriais, em se determinar técnicas e metodologias de restauros desta classe de bens, comprometendo, muitas vezes, sua integridade e perpetuidade (KÜHL, 1998). Outro risco que se apresenta é a complexa relação entre atores e interesses que dominam o palco do planejamento urbano que ditam os valores da terra, ameaçando diversos sítios industriais mundo a fora, fundamentalmente aqueles que se veem inseridos

no tecido urbano. A especulação imobiliária se revela um dos agentes mais nocivos ao reconhecimento e preservação dos testemunhos originais dos processos industrializantes das cidades que no Brasil foram mais marcantes a partir das duas últimas décadas do século XIX.

Quando nos voltamos às ferrovias, esta dificuldade se intensifica no sentido de que a atuação das estradas de ferro foi extremamente ampla quanto ao alcance territorial, e as relações econômicas e sociais que estabeleciam com as comunidades que atendiam eram por vezes diversas e complexas. Conforme discutido por Eduardo de Oliveira (2020, p. 442), as estradas de ferro agem como um elemento estruturador do território, implementando lógicas e estruturas de trabalho inerentes à natureza do seu propósito original de meio de transporte em larga escala. Portanto, o espaço físico demandado para acomodar as operações do sistema era frequentemente extenso, onde as edificações se relacionavam entre si a partir de atribuições hierárquicas e lógicas intrínsecas à prática do transporte. Dessa maneira os pátios ferroviários apresentam-se como conjuntos e complexos, em que cada unidade desempenha sua função, sendo, muitas vezes, interdependentes uma das outras.

A extrema especificidade das atividades ferroviárias provoca outra questão que é a dificuldade de se atribuir aos edifícios, novas funções no contexto do restauro e requalificação, principalmente naquelas construções com programa fundamentalmente funcional e fabril, tais como galpões, depósitos, armazéns, oficinas etc. Estas edificações são geralmente grandes espaços cobertos, com vãos generosos, dotados de uma arquitetura funcional sem muita expressão plástica, que toma partido da materialidade dos elementos



◀ **02 | FELIPE PETEAN (2025)**

Sra. Vera e Sra. Viviane Lima, ferroviárias de Leopoldo de Bulhões. A sra. Vera, esposa do antigo chefe da estação da cidade, ainda reside no local onde fez sua vida e criou seus filhos.

estruturais. As oficinas ferroviárias construídas durante o período da industrialização brasileira, entre o final do século XIX e início dos XX, carregam, entretanto, uma linguagem arquitetônica e refinamento decorativo maior quando comparados à edifícios equivalentes construídos nos dias de hoje.

Geraldo Gomes da Silva (1987), discorre sobre a dualidade arquitetônico-mecanicista das edificações ferroviárias, mais especificamente das *gares*², onde o emprego de estruturas metálicas contrasta com o saber fazer tradicional que os arquitetos da época ainda carregavam:

Embora a cobertura da plataforma de embarque dos trens recebesse, em cada os elementos da estrutura, um tratamento também decorativo, não somente nas partes executadas em ferro fundido, com sua reconhecida função para reproduzir qualquer capricho estilístico, como também nas peças executadas em chapas aparafusadas, estas sim, portando os elementos formais de uma emergente estética mecanicista, a diferença para as massas de alvenaria dos edifícios era evidente. Tudo se passa como se a cobertura para os trens fosse um simples abrigo, ao qual se poderia e deveria incorporar todos os avanços tecnológicos contemporâneos. Contudo, o edifício em alvenaria teria de se caracterizar pelo gosto do cidadão, ainda preso aos preconceitos estabelecidos para a arquitetura (SILVA, 1987, p.35).

Silva acrescenta:

Apesar de os arquitetos do século XIX terem proclamado a escolha do estilo, a ser adotado em tal ou qual edifício, como fruto de uma decisão individual, não eram raros os teóricos se

² A *gare* é como também é conhecida a cobertura metálica das estações ferroviárias, que protege as linhas e as plataformas de embarque.

arriscavam a ditar critérios que se arriscavam a ditar critérios que orientassem a “decisão individual”.

As estações ferroviárias eram de fato templos da nova tecnologia e seus espaços se multiplicavam pela criação de serviços utilizados por indivíduos de todos os níveis sociais. Não era, pois, estranho que os arquitetos passassem a tratar as estações como o faziam com os demais edifícios públicos, tais como ministérios, palácios da justiça, onde os espaços eram dominados por arranjos decorativos quase sempre carregados de alto teor simbólico (1987 p.35).

Os arquitetos que haviam recebido influência das escolas de *Beaux-Arts* se viram compelidos a se desvencilhar dos preceitos estéticos e decorativos empregados na arquitetura eclética, e incorporar a linguagem mecanicista dos elementos metálicos, criando edificações com linguagem mista bastante interessantes. Um exemplo do emprego de estruturas metálicas com alvenaria são as oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (figura 3), projetadas pelo arquiteto-engenheiro maranhense Carlos William Stevenson (1869-1946), meu trisavô, para a sede da companhia em Campinas, SP. Stevenson se formou na Escola Politécnica do Rio de Janeiro – instituição profundamente influenciada pelos preceitos positivistas do século XIX –, em 1890. Sua primeira passagem pela Mogiana ficaria marcada pelo projeto e execução das oficinas novas da companhia, construída entre 1902 e 1905 (FRANCISCO, 2007).

O prédio principal do complexo compreendia a seção de montagem e ajustagem de locomotivas: um elegante edi-

fício de 6.568 m², composto por um corpo principal de 1.148 m², 89,40 m de comprimento e 15,60 m de altura, e dois corpos laterais menores, cuja estrutura metálica principal (figura 4), importada da Alemanha, é composta por um conjunto de tesouras, vigas e pilares metálicos, espaçados em 8,50 m longitudinalmente, por toda extensão da cobertura. O edifício é dotado de lanternim com telhas translúcidas e o fechamento lateral é realizado por imensos panos de vidro que permitem excelente uso da luz natural. A fachada principal do edifício (figuras 5, 6 e 7), desenhada em estilo neoclássico e estruturada em alvenaria portante, foi executada com tijolos prensados aparentes sobre um embasamento em cantaria, finamente decorada com padrões diversos feitos com os próprios tijolos. As estruturas dos telhados dos edifícios laterais foi toda executada com pinho de riga e peroba, enquanto que as esquadrias são todas de ferro batido, recebendo elementos decorativos na fachada principal (FRANCISCO, 2007).

A oficina da *Mogiana* nos faz lembrar que à época de sua construção não havia dissociação ente o ensino de engenharia e arquitetura, o que proporciona o emprego de certa expressão plástica em edificações programaticamente fabris, e que essa expressão, em razão das vertentes distintas de ensino, reflete, em muitos casos, estilos europeus encontrados, também, no ecletismo. Ao avançar das décadas, os edifícios ferroviários foram se adaptando tanto às inovações estruturais e materiais quanto às sucessivas tendências arquitetônicas. O ecletismo, as diversas expressões do modernismo e a atual contemporaneidade industrial, que se despe totalmente de linguagem arquitetônica e expressão plástica, assumido sua funcionalidade utilitarista, são identificados em diversas edificações ferroviárias.





- ◀ **03** | MUSEU DA CPEF (s.d.)
Vista da fachada principal das Oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em Campinas, SP, projetadas pelo arquiteto-engenheiro Carlos William Stevenson.
- ◀ **04** | MUSEU DA CPEF (s.d.)
Perspectiva interna das Oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, em Campinas, SP.
- ◀ **05** | DESCONHECIDO (2023)
Lateral das Oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em Campinas, SP, após o restauro das esquadrias e cobertura metálica. Percebe-se os elementos decorativos executados com tijolos na fachada do edifício.
- ◀ **06** | DESCONHECIDO (2023)
Frontão das Oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em Campinas, SP, após o restauro das esquadrias e cobertura metálica. Percebe-se as cornijas ricamente decoradas.
- ◀ **07** | FRANCISCO (2007)
Detalhe dos elementos decorativos sobre os acessos principais, executados com tijolos na fachada das Oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em Campinas, SP.

A partir de então, é necessário um estudo aprofundado de cada situação em particular, a fim de se identificar o modo como as edificações do complexo se relacionam, não apenas entre si, mas levando-se em consideração o contexto urbano em que se inserem, a fim de se propor usos que sejam compatíveis com suas características arquitetônicas e estruturais. Um caso brilhante do emprego de usos que alavancaram a dinâmica do bairro onde se insere é o Sesc Pompeia de Lina Bo Bardi. As edificações industriais que se resumiam a galpões da antiga fábrica de tonéis Industria Brasileira de Embalagens – IBESA, foram incorporadas ao projeto, que previu a construção de anexos que se relacionavam dialeticamente com a preexistência, agregando camadas contemporâneas sem, por sua vez, negar o edificado pretérito.

Em conjuntos menores compostos por poucos edifícios, a investigação desta articulação se mostra mais desafiadora. Pátios compostos apenas pela estação e alguns edifícios auxiliares demandam de uma reflexão mais aprofundada para se identificar as relações existentes ou preexistentes que têm potencial para serem resgatadas ou reestabelecidas. A desativação do sistema ferroviário e a perda da função original desses edifícios contribuem para o afrouxamento das relações entre a população com o conjunto, fragilizando a valoração destes edifícios enquanto patrimônio cultural industrial daquela sociedade.

A realidade brasileira nos apresenta diversos casos em que a responsabilidade pela identificação dos bens e a proposição de usos ficam incumbidos às prefeituras que por vezes não se dispõem de corpo técnico treinado para atuar com patrimônio industrial. Assim, vemos que quando há a intensão de restauro, ou reforma, não há plano de uso e, quando este

existe, não há recursos. A receita para que as duas condições sejam atendidas demandam de uma ação interdisciplinar que pense o patrimônio holisticamente enquanto conjunto.

A recuperação dos conjuntos patrimoniais pode, ainda, estar inserida em operações urbanas de maior escala como, por exemplo, iniciativas de requalificação do ambiente urbano previstas por mecanismos legais e instrumentos urbanísticos de diversas prefeituras brasileiras. Em Goiânia, a Lei Complementar nº 349 de 04 de março de 2022, que institui o Plano Diretor Municipal, trata exclusivamente, na Seção VII, das premissas para execução das Operações Urbanas Consorciadas, cujos objetivos podem atender simultaneamente demandas habitacionais, culturais e ambientais daquela comunidade.

O Plano Diretor define a operação urbana consorciada como:

“...instrumento urbanístico que consiste no conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental;” (PREFEITURA DE GOIANIA, 2022a).

Partindo destas premissas, entende-se que as operações urbanas também permitem iniciativas de recuperação e requalificação do patrimônio industrial quando estas se inserem no contexto de promoção de melhorias sociais e ambientais das quais a lei trata. Pensadores do urbanismo como Jan Ghel e Jeff Speck discorrem sobre a importância do tratamento,

em escala humana, de lotes subutilizados e vazios urbanos a fim de proporcionarem espaços de convivência e permanência que sejam seguros, socialmente justos e ambientalmente amigáveis (GHEL, 2015; SPECK, 2016). Nesse sentido, a proposição de novos usos para preexistências de origem industrial torna-se um aliado bastante conveniente à requalificação urbana pretendida, uma vez que se atende duas demandas ao mesmo tempo: a necessidade de preservação do bem histórico e o atendimento à demanda reprimida por locais de lazer, convivência ou habitação. Exemplos que aliam estas duas questões podem ser vistos nos estudos de semelhantes descritos mais adiante neste trabalho.

As operações urbanas não devem contemplar apenas as áreas diretamente atingidas pelo projeto. É fundamental que o entorno também receba atenção para que os benefícios e melhorias propostas se consolidem no tempo e no cotidiano das comunidades locais. O reordenamento viário é tido como uma ferramenta importante para o tratamento das vias lindeiras à operação. As ações devem ser direcionadas para proporcionar ao pedestre condições seguras e agradáveis para a circulação de maneira que as interações a nível do solo sejam incentivadas e valorizadas.

08 | ARQUIVO MUNICIPAL DE ARAGUARI (c.1940) ►

Coleção de fotografias das locomotivas a vapor de diversos modelos, que trafegaram pela Estrada de Ferro Goiás, no pátio de Araguari, MG, por volta dos anos 1940.



Atualmente existem cartas patrimoniais que amparam a proteção tanto do patrimônio industrial em um contexto mais amplo, quanto o ferroviário. O Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial – TICCIH em inglês, é uma entidade que se dedica ao estudo do patrimônio da industrialização, que também está presente no Brasil, sediada na Faculdade de Ciências e Letras de Assis, São Paulo, no campus de Assis da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” – UNESP. Em 2003 o TICCIH se reuniu na cidade russa de Nizhny Tagil onde foi elaborada a Carta de Nizhny Tagil para o patrimônio industrial, onde em seus seis artigos, busca definir: 1) o que é patrimônio industrial; 2) seus valores; 3) a importância da identificação, registro e pesquisa; 4) os meios de proteção legal; 5) os preceitos para a manutenção e conservação, e 6) os meios para preservação e interpretação do patrimônio (TICCIH BRASIL, 2025a). Adicionalmente aos instrumentos relacionados anteriormente, o patrimônio industrial conta com outro documento essencial para o entendimento dos princípios da preservação do patrimônio industrial: Os Princípios de Dublin, adotados na 17ª assembleia geral do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios – ICOMOS, entidade ligada à UNESCO, no ano de 2011 (TICCIH BRASIL, 2025b). Seus 14 tópicos discorrem temas que abordam a conservação de sítios, estruturas e áreas de paisagem do patrimônio industrial, fundamentando a importância da valorização e reconhecimento destes bens pelas sociedades contemporâneas. Adicionalmente, também em 2011, o ICOMOS promulgou os Princípios de La Valetta para a salvaguarda e gestão das cidades e conjuntos urbanos históricos (ICOMOS, PORTUGAL 2025). Seus quatro pontos discorrem acerca das definições, as mudanças que as cidades estão sujeitas com o passar do tempo e da relação da sociedade com

o meio, os critérios de intervenção e as propostas e estratégias a serem adotadas para que as intervenções desejadas se perpetuem, resultando na manutenção do conjunto para as gerações futuras. Os princípios trazidos neste documento também podem ser empregados para conjuntos ferroviários, conforme discutido anteriormente, reforçando, assim, o arcabouço teórico do patrimônio ferroviário.

Quando tratamos do patrimônio ferroviário, também nos dispomos de um documento que reúne princípios e orienta a preservação e restauração de bens oriundos das ferrovias que é a Carta de Riga. A carta foi elaborada pela Federação Europeia das Estradas de Ferro Históricas e Turísticas – FEDECRAIL durante reunião anual na cidade francesa de Anse, no ano de 2005 (FEDECRAIL, 2025). A declaração reúne 12 artigos que abordam princípios, técnicas e metodologias de restauro e reparos de veículos ferroviários (figura 8), que objetivam a manutenção de suas características originais e proporcionam seu funcionamento.

No Brasil, os remanescentes ferroviários que compunham o espólio da antiga RFFSA foram repassados ao IPHAN por meio da Lei nº 11.483 de 31 de maio de 2007 (BRASIL, 2007) e da Portaria nº 407 de 21 de dezembro de 2010 (IPHAN, 2025). Ambos instrumentos reconhecem o valor cultural e histórico dos bens ferroviários, criando mecanismos para a avaliação do estado de conservação do bem, a fim de subsidiar projetos de requalificação e uso dos mesmos, desde que corresponda às suas características físicas e se correlacionem com o entorno.

Em recente levantamento realizado por Oliveira (220), o país conta com 50 bens industriais tombados pelo Instituto do

Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, sendo 9 deles ferroviários. Em nível estadual, o autor levantou que, até o ano de 2017, o Brasil possuía 285 bens industriais protegidos, dos quais 100 eram ferroviários. Destes, podemos destacar 31 conjuntos de edificações ferroviárias. No levantamento realizado por Oliveira, o Estado de Goiás contava apenas com dois bens ferroviários tombados. Felizmente, entretanto, este número subiu para 9, de acordo com a lista do patrimônio cultura ferroviário disponibilizado pelo IPHAN e atualizado no mês de abril de 2025 (IPHAN. 2025). As estações ferroviárias de Urutaí (1914), Silvânia (1930), Jaime Tavares (1935), Caraíba (1923), Ponte Funda (1924) e o conjunto ferroviário de Pires do Rio, composto pela estação da cidade (1922), a caixa d'água, o prédio das oficinas da EFG e a casa do "Chamador" são os bens listados na relação consultada. Embora não conste na lista, mas apareça descrita no sítio oficial do órgão, a estação ferroviária de Goiânia (1953-1954) também está inclusa no rol de bens ferroviários protegidos em Goiás, inclusive nas três esferas de poder (PREFEITURA DE GOIANIA, 2022). Uma miríade de outras edificações ferroviárias como residências, pontilhões, estações, caixas d'água, armazéns etc. ainda aguardam reconhecimento e proteção do Estado.

Em Goiânia a situação se repete. A cidade conta com apenas um bem ferroviário tombado. Os demais testemunhos tais como as casas de turma do EMEGÊ, o conjunto ferroviário do pátio da estação de Campinas (o único conjunto ferroviário ainda existente em território goianiense), que compreende a estação, residências de turma (e possíveis residências de engenheiros, que demandam de confirmação) e o armazém da EFG, a casa da superintendência ferroviária da rua 70, e outras possíveis edificações de origem ferroviária

ainda não identificados, permanecem à margem da preservação, sujeitas à delapidações e demolições. Faz-se, portanto, necessário o estudo aprofundado destes testemunhos da era da industrialização em Goiás a fim de que seu legado se perpetue para as gerações futuras.

Desse modo, em face à importância que os remanescentes do antigo pátio da estação de Campinas apresentam enquanto último conjunto ferroviário testemunho da última fase de expansão da EFG em solo goiano, considerando-se que são pouquíssimos os bens industriais ferroviários tombados em Goiânia e, visto à escassez de áreas verdes, de lazer e esportes imediatamente ligadas à área de interesse, identifica-se que a solução ideal para mitigar estas questões seja implementar ações de requalificação urbana do antigo pátio, readequando-o às necessidades do bairro e respeitando os patrimônios potenciais ali localizados.

OBJETIVOS

O objetivo geral deste trabalho de conclusão de curso é propor a requalificação urbana do antigo pátio da estação de Campinas, tendo como princípio norteador o resgate do patrimônio industrial ferroviário local enquanto único conjunto remanescente dos pátios ferroviários de Goiânia, por meio do restauro e reabilitação dos imóveis preexistentes, da reintegração do espaço fragmentado e a proposição de equipamentos de cultura e lazer que promovam a melhoria da qualidade de vida dos habitantes da Vila Abajá.

Para atingir este objetivo, buscou-se:

- Conhecer o histórico da implementação das ferrovias no Estado de Goiás;
- Conhecer o contexto histórico da conexão de Goiânia com a malha ferroviária nacional, e como a estação de

campinas se destaca neste quadro;

- Conhecer e identificar as características de ocupação do solo e da oferta de infraestrutura urbana da Vila Abajá, com foco no entorno imediato do antigo pátio ferroviário;
- Identificar as demandas locais nas áreas de saúde, educação, cultura e lazer;
- Propor, com base na legislação vigente e nas demandas levantadas, usos compatíveis com as edificações preexistentes, considerando-se, também, a execução de anexos que complementem e possibilitem os usos no local.

METODOLOGIA

A metodologia adotada para reunir as informações necessárias para subsidiar as propostas de reutilização das preexistências classificadas como patrimônio industrial ferroviário potencial, e de requalificação urbana do antigo pátio da estação ferroviária de Campinas, em Goiânia, foram:

Fundamentação teórica: apresenta um resgate cronológico mais detalhado do surgimento das ferrovias em três recortes geográficos: no mundo, no Brasil e em Goiás. Para a pesquisa documental recorreu-se ao arquivo da Secretaria de Planejamento da prefeitura de Goiânia DVDOC-SEPLAM, Museu de Imagem e Som do Estado de Goiás, Hemeroteca do Instituto Histórico e Geográfico de Goiás, Arquivo Nacional, Acervo Digital da Biblioteca Nacional, Biblioteca Central da Universidade Federal de Goiás, acervo da professora Lena Castello Branco Ferreira de Freitas e acervo particular do fotojornalista Hélio de Oliveira. Para a geração das plantas e reconstrução digital da estação utilizou-se o material publicado pelo professor Gustavo Neiva Coelho (2004) e levantamento in loco.

Arquitetura ferroviária em Goiás: resgata brevemente as

características arquitetônicas das estações ferroviárias construídas em território goiano, ao longo das fases de expansão da Estrada de Ferro Goiás no Estado. Recorreu-se à bibliografias especializadas no assunto, bem como saídas a campo para mapear e registrar as estações.

Estudos de caso: neste capítulo reúnem-se os estudos de similares, destacando-se aqueles que mais se assemelham às dimensões e propostas pensadas para a área de estudo. Para tanto, buscou-se em sites especializados e repositórios de projetos de urbanismo.

Diagnóstico: traz o diagnóstico urbanístico da área de intervenção, reunindo os mapas de uso e ocupação do solo, pontos de interesse, hierarquia viária e arborização urbana. Utilizou-se, nesta etapa, o QGIS, Google Maps, site do Mapa Fácil da prefeitura de Goiânia e visitas in loco.

Proposta de intervenção: aqui se apresenta de fato a proposta de requalificação urbana para o antigo pátio da estação ferroviária de Campinas. Utilizou-se ferramentas de modelagem digital e tratamento de imagens como *SketchUp*, *D5*, *Illustrator* para a elaboração das plantas, renderes e maquetes digitais.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Café com pão
Café com pão
Café com pão
Virge Maria que foi isto ma-
quinista?

Agora sim
Café com pão
Agora sim
Voa, fumaça
Corre, cerca
Ai seu foguista
Bota fogo
Na fomalha
Que eu preciso
Muita força
Muita força
Muita força

Oô...
Foge, bicho
Foge, povo
Passa ponte
Passa poste
Passa pasto
Passa boi
Passa boiada
Passa galho
De ingazeira
Debruçada
No riacho
Que vontade
De cantar!

Oô...
Quando me prendero
No canaviá
Cada pé de cana
Era um oficiá

Oô...
Menina bonita
Do vestido verde
Me dá tua boca
Pra matá minha sede
Oô...
Vou mimbora vou mimbora
Não gosto daqui
Nasci no Sertão
Sou de Ouricuri
Oô...

Vou depressa
Vou correndo
Vou na toda
Que só levo
Pouca gente
Pouca gente
Pouca gente...

*Trem de Ferro,
Manuel Bandeira, 1936*

Antes de falarmos aqui sobre o papel transformador que a ferrovia desempenhou na dinâmica sócio econômica e política do Estado de Goiás nas primeiras décadas do Século XX, precisamos resgatar, mesmo que brevemente, o surgimento e o significado desse meio de transporte para a sociedade humana. Não acredito que, nem mesmo o mais imaginativo dos homens, lá nos idos dos 1800, pudesse conceber que a invenção de George Stephenson¹, a primeira locomotiva, iria impactar tão profundamente as interrelações humanas nas mais variadas escalas como a ferrovia impactou no decorrer do tempo.

O contexto em que as ferrovias surgiram também deve ser levado em consideração quando olhamos para trás na tentativa de compreender como os trilhos, por muito tempo, se mantiveram no topo do podium da inventividade humana, o ápice do engenho racional e científico. A revolução industrial havia escancarado a lógica produtiva, tecendo toda uma nova ordem econômico-financeira que ditaria os processos e relações de trabalho a partir de então. O capitalismo, nascido no berço da indústria metalúrgica inglesa, desde cedo não escondeu seu apetite por energia, exigindo cada vez mais por volume e rapidez nos carregamentos de carvão. Nesse sentido, não demorou muito para que uma coisa provocasse o surgimento da outra: as ferrovias, gestadas em escuro ventre cavernoso e aperfeiçoadas em monumentais palácios fumegantes de ferro e vapor, foram pensadas para atender os anseios do mercado de produção, função essa que não deixaram de exercer mesmo no Brasil, onde por aqui, abriram mão das sóbrias e poeirentas minas de carvão para

¹George Stephenson (1781-1848) foi um engenheiro britânico, responsável por desenvolver a primeira máquina a vapor com capacidade de tracionar vagões de carga, a Locomotion, em 1825 (CYRINO, 2004).

mergulharem determinadas sertão adentro, atrás do horizonte que não se furtava em se esconder atrás das infindáveis aleias de café.

As transformações que a humanidade testemunharia não foram provocadas pela invenção da locomotiva per se, mas decorreram muito mais da esteira de inovações e avanços tecnológicos que viriam junto com os trilhos: o telégrafo, a luz elétrica, o telefone para falar alguns. As ferrovias necessitavam de toda um universo de novas profissões e hierarquias de trabalho moldaram os centros urbanos, muitas vezes, inclusive, tornando-se a força motriz do próprio surgimento desses núcleos urbanos. O trem de ferro, a besta de aço e vapor, que se alastra atizado pelo apetite do mercado, devorando o passado e propagando o progresso por onde caminha, serpenteou pelos vales dos rios do cerrado e conquistou a sangue e fogo o planalto brasileiro, de onde jamais sairia.

Esta breve introdução busca ilustrar o fato de que a ferrovia foi, desde sempre na ótica capitalista, mero instrumento da lógica de mercado, com propósito bastante pragmático de escoar matéria prima do campo para a cidade. Essa relação binária provocou mudanças profundas na maneira como nos comportamos, relacionamos, vivemos, trabalhamos e, talvez mais intuitivamente, nos deslocamos no espaço. As ferrovias encurtaram distâncias, romperam fronteiras, redefiniram as relações inter-regionais de trabalho e dinamizaram a economia dos centros produtores.

O caso brasileiro não foi muito diferente do que acontecia com o restante do planeta em meados do século XIX. O império há muito já compreendia que era preciso aperfeiçoar seus meios de comunicação com as províncias e, sobretudo, atender os interesses das oligarquias agroexportadoras que garantiam a manutenção econômica e política do governo (BORGES, 1990). Diversas manifestações para implementar as primeiras linhas férreas ocorreram ainda na primeira metade dos anos 1800, mas não lograram êxito. A primeira iniciativa que de fato daria início à era ferroviária no país ocorreu em 1852 a partir do industriário Irineu Evangelista de Sousa² que, amparado pela Lei nº 641 de 26 de junho de 1852 (BRASIL, 1852), desejava explorar o trecho entre o Porto Mauá na praia da Estrela em Magé-RJ, a Inhomirim, a Raiz da Serra de Petrópolis, no Estado do Rio de Janeiro.

A cerimônia de inauguração das obras da ferrovia entrou para a história em razão de uma situação que o Imperador Dom Pedro II seria submetido, como destaca Caldeira:

² Irineu Evangelista de Sousa (1813-1889), também conhecido como Barão de Mauá, foi um industriário, banqueiro, comerciante e armador brasileiro, responsável, entre outros feitos, pela criação do terceiro Banco do Brasil e da instalação do cabo telegráfico submarino entre o Brasil e a Europa.

No dia 29 de agosto de 1852, [Irineu Evangelista de Souza] transformou a cerimônia de inauguração das obras da estrada de ferro numa demonstração de poder de seus princípios. Conseguiu fazer do imperador e toda sua Corte dóceis instrumentos de sua afirmação, do modo mais apreciado pelos brasileiros: uma mistura de festa, procissão, calor, parábolas e desfile de modas. [...] A uma hora da tarde, em pleno sol, todo o grupo em trajes de gala iniciou uma caminhada pelo pasto até um ponto marcado no capim, onde os esperava um vigário de paróquia local para dar a benção nos trabalhos. Concluída a oração, Irineu entregou ao imperador uma pá de prata, com a qual este cavou três vezes a terra, despejando o produto num carrinho de jacarandá incrustado de prata. [...] Rompia-se assim a aura sagrada que envolvia um poder que sempre fez questão da distância do trabalho, que nunca quis nada que sugerisse mistura com o vulgo – mas que parecia agora muito prosaico. [...] Enquanto Irineu Evangelista de Souza puxava vivas ao imperador, à imperatriz à Constituição do Império e à Nação Brasileira, dom Pedro II enxugava o proleário suor da suor da testa.

(CALDEIRA, 1995, p. 260-261)

Em 30 de abril de 1854 a locomotiva *Baroneza*³ (figura 9) inaugurava oficialmente a linha férrea, dando início à era dos trilhos no Brasil. A figura 10 resume em uma linha do tempo o surgimento das principais estradas de ferro brasileiras, relacionado as realidades do país, do Estado de Goiás e do mundo.

³ Fabricada na Inglaterra em 1852, a *Baroneza* é a locomotiva mais antiga do Brasil. Permanece guardada no museu do Trem no Rio de Janeiro.



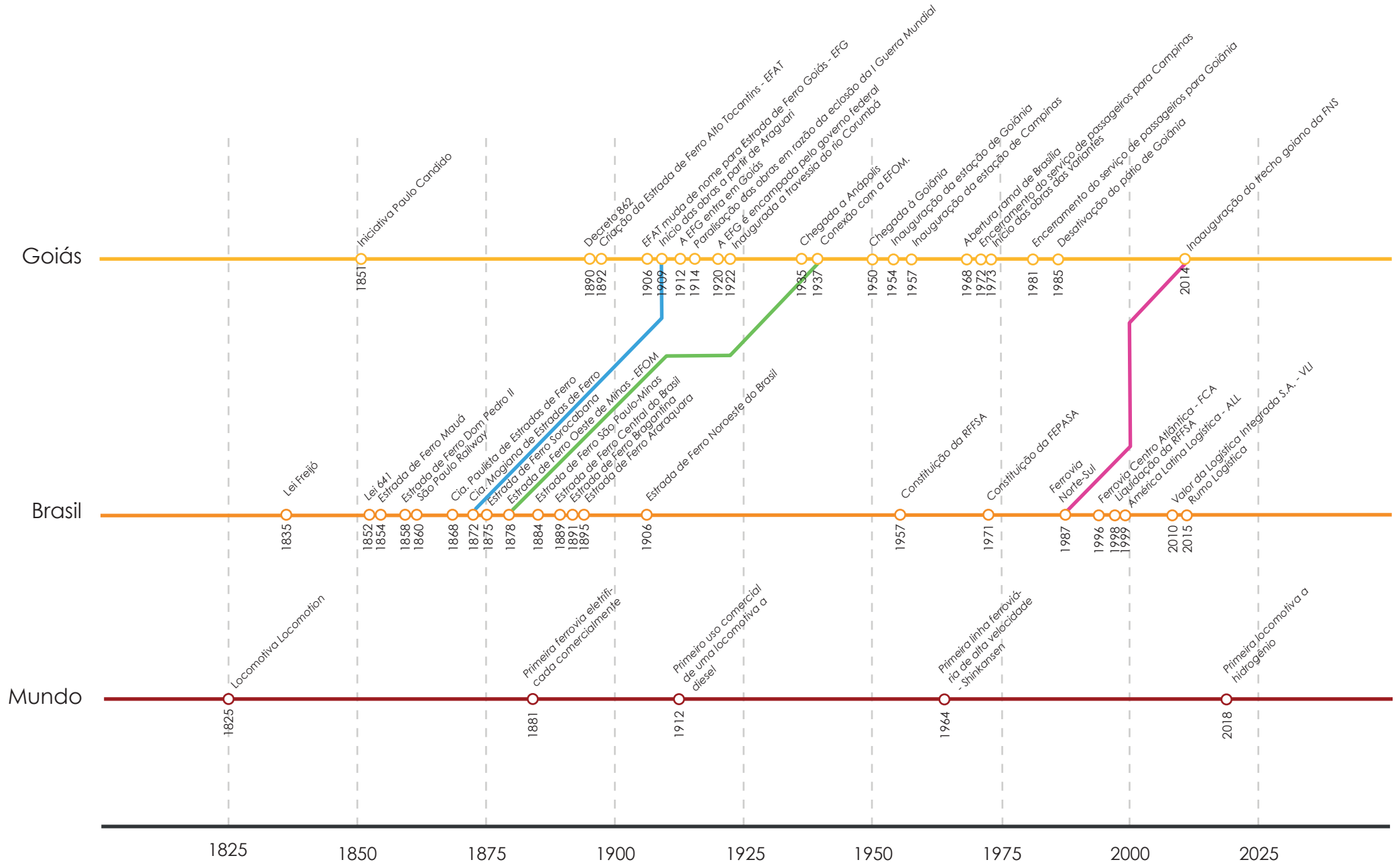
09 | ARQUIVO NACIONAL (s.d.) ▲

A Baroneza, a primeira locomotiva a tráfegar no Brasil.

10 | FELIPE PETEAN (2025) ▶

Linha do tempo dos principais marcos ferroviários do mundo, e das principais datas do modal no Brasil, e no Estado de Goiás.

Linha do tempo dos eventos ferroviários mais relevantes na história do Estado de Goiás, do Brasil e do Mundo



Com o passar das décadas as ferrovias brasileiras se embrenhavam cada vez mais sertão adentro, como formigas cortadeiras nos trilheiros atrás de café, que se afastava do litoral e das exauridas terras do interior fluminense e Vale do Paraíba. A expansão da fronteira agrícola para o oeste, sobretudo em São Paulo e Minas Gerais, figurava não apenas a oportunidade perfeita de ascensão das elites cafeicultoras que ansiavam em reverter seus débitos contraídos a partir da já decadente monocultura cafeeira do vale, mas também, uma ocasião impar do mercado financeiro lucrar com empréstimos e juros. Assim, um dos maiores investidores e incentivadores da expansão ferroviária no Brasil foi o capital inglês que, entre outras empresas, deu origem a *The San Paulo (Brazilian) Railway Company Limited* ou *São Paulo Railway* (1860-1946) (figura 11).

A SPR foi um marco na historiografia ferroviária nacional, não apenas por ter sido a primeira ferrovia em solo paulista, nem pela proeza hercúlea da engenharia inglesa de vencer os 700 metros da serra do mar que separa o planalto do porto de Santos, mas essencialmente por trazer consigo no bojo da hierarquização do trabalho, a lógica industrial de divisão de funções e, talvez mais significativamente para a história dos movimentos proletários, a organização sindical (CYRINO, 2004; LAVANDER JUNIOR, MENDES, 2005). As ferrovias trouxeram, ainda, no contexto de formação de núcleos industriais, as vilas ferroviárias e, talvez o implemento ferroviário que mais se popularizou em terras tupiniquins, o futebol. Mas dele falaremos outro dia.



11 | SHUTTERSTOCK (2014)

Vista da Estação Ferroviária da Luz da SPR, São Paulo, SP.

A SPR foi, então, a primeira ferrovia a receber concessão imperial para escoar o café paulista da região de Jundiá ao porto de Santos. Daí em diante dezenas de outras empresas ferroviárias foram formadas em São Paulo, com objetivo semelhante de atender as regiões cafeeiras e suas oligarquias locais. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1868-1971), Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (1872-1971), Estrada de Ferro Sorocabana (1875-1971), Estrada de Ferro Bragantina (1884-1967), Estrada de Ferro São Paulo-Minas (1891-1971), Estrada de Ferro Araraquara (1895-1971), Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1906-1996) surgiram em São Paulo por conta do café. Outras, ainda, seriam formadas para atender outros setores da agroindústria paulista tais como o canavieiro e o de produção de banana, no litoral sul do Estado.

São Paulo e as Ferrovias

As ferrovias já faziam parte do cotidiano político, social e econômico da província de São Paulo na segunda metade do século XIX. O sucesso da iniciativa inglesa de abrir uma via de escoamento de café por meio da transposição da escarpa da serra do mar por trilhos, estabeleceu um novo paradigma de transporte, despertando o interesse de diversos grupos de fazendeiros no interior do Estado. A efervescência econômica ao redor das ferrovias fez de Campinas – cidade e atual sede metropolitana, a 90 km de São Paulo –, um dos maiores entroncamentos ferroviários do País, de onde partiriam os trilhos que alcançariam os planaltos do cerrado mineiro, e que estariam intimamente ligados à criação da Estrada de Ferro Goiás, como veremos mais adiante.

Campinas, desde o final do século XVIII e início do XIX se

colocava em posição de importância regional por se situar na confluência dos chamados caminhos para Oeste, entre eles o caminho para Goiás, atual rodovia Anhanguera (SP-330/BR-050). Pela cidade passavam os carregamentos de açúcar das cidades como Capivari, Piracicaba, Itu e Tietê, do denominado Quadrilátero do Açúcar, bem como as sacas de café produzidas em Rio Claro, Limeira, Mogi-Mirim e Amparo, estas últimas já consolidadas como as maiores produtoras de café da região. O café havia chegado em terras campineiras em 1839, com os primeiros pés plantados no distrito de Sousas. A economia fortalecida pelo setor cafeeiro provocava mudanças no tecido urbano da cidade: pavimentação, abertura e alargamento de vias, bulevares, saneamento, água etc. já compunham parte da paisagem urbana da cidade (ANUNZIATA, 2013).

A forte influência da economia agroexportadora do café fez de Campinas um dos maiores entroncamentos ferroviários do país ainda na segunda metade do século XIX. Por iniciativa da elite cafeeira local, fundou-se, em 30 de janeiro de 1868 a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a primeira companhia ferroviária constituída em São Paulo por iniciativa e capital 100% local, ocupando a uma vasta gleba no topo de uma colina próxima ao centro da cidade.

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro - CMEF

Entusiasmados pelo êxito da *Paulista*, o grupo de fazendeiros formado por Antonio de Queiroz Telles (conde de Parnaíba), José Egydio de Sousa Aranha, Antonio Pinheiro de Ulhôa Cintra (barão de Jaguará), Joaquim Quirino dos Santos e Antonio Manoel Proença se reuniu para constituir a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, fundada a partir da

Araguari e a questão triangulina

Araguari, a época da chegada da Mogiana em 1896, já ocupava posição de destaque regional. A cidade atuava como posto aduaneiro das mercadorias que vinham de Goiás pela antiga Estrada Goiaz ou Estrada Anhanguera⁶, com destino ao Rio de Janeiro via Minas Gerais, e a São Paulo via triângulo. A cidade contava com um centro urbano consolidado, dotado de comércio e infraestrutura que atendia as demandas das vilas e arraiais do entorno (BARBOSA, 2008). Havia certa disputa entre Araguari, Uberlândia e Uberaba pela hegemonia econômica na dinâmica regional do triângulo mineiro, cuja economia girava em torno da pecuária que se fortaleceu após o declínio das atividades mineradoras em Goiás (BARBOSA, 2008). Uberaba rapidamente se destacou das demais por se consolidar como polo pecuarista e de comércio de sal, impulsionado, entre outras razões, pela proximidade com os centros consumidores de São Paulo.

A dinâmica econômica, social e política mudaria radicalmente com a chegada da Mogiana em território triangulino. Diversos autores gostam de citar esta passagem por ilustrar de maneira trivial a realidade provinciana da sociedade araguarina:

◀ 12 | IBGE(1954)

Mapa da malha ferroviária da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.

⁶ Estrada primitiva que subia pelo sudoeste goiano e se ramificava para oeste, passando por Meia Ponte (atual Pirenópolis-GO) e Vila Boa (atual Goiás-GO) e para o norte, atravessando o Tocantins rumo a Belém-PA.

Inaugurou-se a Estrada de Ferro durante a nossa estada em Araguay. Imaginem que barulhada. Veio da roça não sei quanta gente para ver o 'bicho que lança fogo e tem parte com o diabo'... Houve mesa com doces, brindes, muita cerveja. As senhoras em grande toalete, na Estação, esperando a máquina que vinha toda enfeitada com bandeirolas. Quando, porém, ela apitou, foi uma corrida por ali a fora. Mulheres tiveram ataques, homens velhos juraram que nunca se serviriam de semelhante cousa, que urra feito bicho e tem fogo no corpo. Os moleques corriam de pavor, derrubando os tabuleiros de biscoitos. E, enquanto isto, a máquina entrava triunfal na pequena estação de Araguay. Durante muitos dias só se falou na tal invenção do capeta. Passamos vinte dias em Araguari e de lá trouxemos saudades, pois Alfredo e Mariquinha não podiam ser mais amáveis e nos trataram com a maior amizade (GODOY, 1985, p.41-42).

A ferrovia desempenhou papel estruturante de reorganização do espaço urbano triangulino. Em Araguari, por exemplo, o engenheiro Achilles Wildulich, responsável pela construção da estação ferroviária de Araguari da Mogiana, também foi o responsável pelo redesenho do núcleo urbano, com traçado em tabuleiro, avenidas largas, calçadas e praças (CHAVES, 2010, p. 41). A cidade, agora ponta de linha da CMEF (figura 13), gozava de vantagem econômica sobre suas vizinhas ao se firmar como entreposto comercial de toda produção goiana. A grande abrangência da companhia em solo mineiro causaria incômodo a grupos políticos daquele estado contrários ao aumento da influência paulista nestas regiões. A temperatura política aumentaria com o movimento separatistas do triângulo, que almejava hegemonia político-econômica frente a Minas Gerais, uma vez que

se encontravam virtualmente desconectados do restante do Estado⁷ (LIMA, 2003). As tensões provocariam mudanças do mapa ferroviário no triângulo mineiro com a abertura do ramal de Ibiá da Estrada de Ferro Oeste-Minas - EFOM, ligando Araxá a Uberaba, no intuito de minar a interferência paulista da Mogiana na região, como veremos mais detalhadamente adiante.

Goiás antes da ferrovia

De acordo com Borges (1990) e Chaul (2010) a economia goiana em meados do século XIX era fundamentalmente agrária, com destaque apenas para a criação de gado. A pecuária havia se tornado força motriz (mesmo que bastante incipiente) da economia provincial após o declínio das atividades mineradoras no estado muito em decorrência de sua natureza produtiva. Os animais eram criados extensivamente nos campos naturais do cerrado e se autotransportavam para os centros consumidores. É claro que havia perdas no caminho. As longas distâncias judiavam do gado, que quase sempre chegava magro aos frigoríficos, o que derrubava seu valor de venda.

O isolamento físico e econômico, provocado em muito pela parca infraestrutura viária entre as demais províncias, e as condições edáficas do solo do cerrado, contribuía para a manutenção de uma agricultura pouco competitiva economicamente, com exceção, apenas, de culturas que se encontravam inseridas em alguma economia de mercado associada a alguma agroindústria, como o algodão (BORGES, 7 O Triângulo Mineiro, que chegou a fazer parte da província de Goiás, por muito tempo se viu isolado da política e cotidiano da Minas Gerais, em função tanto da distância da capital do estado, quanto pela carência de estradas que facilitassem essa conexão. Assim, a chegada da CMEF no triângulo reascendeu o desejo de criar um estado próprio, a parte da influência mineira e mais alinhada à política paulista.



13 | DESCONHECIDO (2014) ▲

Estação ferroviária de Araguari da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, por volta de 1940. Acervo Histórico e Museu Dr. Calil Porto, Araguari, MG.

1990; CHAUL, 2010). A falta de meios de transporte eficientes pesava nos custos do frete das mercadorias goianas, que muitas vezes não eram competitivas em comparação com demais mercados de Minas e São Paulo, colocando o estado em posição de desvantagem econômica regional.

O cenário econômico em Goiás era, portanto, pouco diverso, o que implicava em relações sociais e de trabalho ligadas às atividades agrárias. Borges (1990) destaca que 81,8% da população goiana na segunda metade dos anos 1800, se dedicava às atividades agrárias. O restante se concentrava em núcleos urbanos pouco desenvolvidos. As relações de trabalho no campo também eram precárias. O autor aponta, ainda, que após o fim do regime de escravização de pessoas negras, surgiu o sistema de “camaradagem”, onde o trabalhador era arregimentado sob a promessa de um salário mensal, o que na prática não ocorria. O peão chagava na fazenda já endividado, uma vez que as únicas vendas que havia pertenciam à fazenda. Assim, o que recebiam (quando recebiam) ia-se todo para pagar dívidas, sobrando nada para sustento próprio.

A marcha do café cada vez mais a oeste provocaria mudanças profundas nas relações de trabalho e de organização fundiária brasileira. Os pequenos e médios proprietários de terra, posseiros e pequenos produtores de subsistência se viram compelidos venderem suas terras ao passo que o café empurrava a fronteira agrícola sertão adentro. Ou o produtor se adequava a produtividade de mercado – contraindo empréstimos, contratando mão de obra especializada, comprando mudas, equipamentos, fertilizantes e tantos outros implementos que viabilizassem a produção em escala –, ou vendia suas terras e migrava mais para dentro, onde as

terras ainda eram baratas.

É nesse cenário de transformação radical da vida no campo que Goiás se vê inserido, o que não significava, porém que as classes dominantes que governavam o Estado o apoiassem por inteiro. Borges (1990) aponta que a situação era diametralmente oposta. Havia certa resistência das elites goianas ao avanço progressista que a ferrovia simbolizava pois, colocava em xeque todo o status quo de manutenção política e, fundamentalmente, das relações de trabalho tradicionais que imperavam no sertão até então. Os coronéis temiam perder seu poder de influência regional frente ao avanço da lógica capitalista de produção no campo. A situação passaria a mudar em favor das ferrovias após certo esforço de convencimento político que uma parcela da elite goiana, mais aberta às mudanças sociais da virada do século XIX, precisou desempenhar para mudar a opinião de Leopoldo de Bulhões, então Deputado Federal por Goiás. Também participou dessa empreitada o engenheiro Emílio Schnoor, que trabalharia tanto pela EFOM quanto pela Estrada de Ferro Goiás. Por fim Leopoldo de Bulhões seria um dos principais defensores da ferrovia em Goiás.

E nasce uma ferrovia goiana

A integração da então província de Goiás com o restante do país via trilhos já estava em pauta em meados dos anos 1800. Em 1851, o parlamentar goiano Paulo Candido propôs a interligação do Rio de Janeiro-RJ a Cuiabá-MT, passando por Goiás via rede ferroviária. A questão se impunha do ponto de vista econômico, político e militar, visto a dificuldade de deslocamento de tropas entre as províncias durante a Guerra do Paraguai. Borges (1990) aponta que entre os fatores políti-

cos, que privilegiavam interesses locais e de desenvolvimento regional ainda insipiente, a questão econômica ainda configurava um entrave ao avanço ferroviário no Centro-Oeste. A extrema dependência de capital corroía qualquer iniciativa de exploração das vias férreas na região.

O coro em prol de uma ligação ferroviária em Goiás partiu de uma parcela da elite mais arejada que enxergava o potencial econômico que seria alavancado pelos trilhos no Estado. Em 1881, o então presidente da província Dr. Joaquim de Almeida Leite Morais (1835-1895) manifestou perante o Governo Imperial, os benefícios que a Companhia Mogiana traria à economia goiana caso fossem aprovadas as obras de extensão da linha, que até então se encontrava a caminho de Ribeirão Preto. A conexão com Minas Gerais, por meio dos trilhos da EFOM, também foi aventada. Entretanto, nem a companhia paulista nem a mineira se interessaram em prosseguir com estudos visando alcançar Goiás.

Um dos passos mais importantes a favor das ferrovias no Centro Oeste foi o decreto nº 862 de 16 de outubro de 1890 (BRASIL, 1890), que concedia permissão à CMEF e EFOM estenderem suas linhas a Goiás, bem como a constituição de uma estrada de ferro que conectasse o sistema de transporte fluvial do Araguaia (em Leopoldina, atual Aruanã-GO como dito antes), ao norte do Goiás (atual Tocantins), via Palmas e Goiás, aos caminhos que já existiam entre Cuiabá-MT, Goiás, Minas e São Paulo, e que confluíam em Catalão-GO, transformando a cidade em um importante entroncamento, e colocando Goiás definitivamente no mapa ferroviário nacional. O efeito imediato do decreto foi a constituição da Estrada de Ferro Alto Tocantins - EFAT em 8 de novembro de 1892 (BRASIL, 1892). A *Mogiana*, todavia, tinha outros planos para a região.

A companhia encontrava-se paralisada em Araguari-MG desde 1896 e desde então havia abandonado seus planos de alcançar Catalão-GO. Contudo a empresa desejava manter sua posição estratégica de controle das mercadorias que escoavam de Goiás. Foi assim que, em 1904⁸, por influência da CMEF, que o ponto inicial do traçado da EFAT foi alterado de Catalão-GO para Araguari-MG, garantindo, em um primeiro momento, exclusividade de escoamento de mercadorias para São Paulo via *Mogiana*, e tirando da equação a influência da mineira EFOM (BORGES, 1990; LIMA, 2003).

Em 1906 a EFAT foi rebatizada para Estrada de Ferro de Goyaz - EFG (na grafia da época) que logo se viria novamente vítima de interesses políticos tão habituais durante a Primeira República. O fato é que em 1907 o ponto inicial da EFG seria novamente alterado para a cidade mineira de Formiga, onde a EFOM estava estacionada. A partir de Formiga-MG a EFG deveria seguir para Cuiabá-MT, estabelecendo ramais para os portos fluviais dos rios Araguaia e Tocantins e outro para a cidade mineira de Uberaba. De acordo com Lima (2003), a mudança se deveu por intermédio do presidente mineiro Afonso Penna que, a fim de defender o interesse do governo federal, e por tabela o mineiro, buscou instaurar soberania política e econômica mineira frente à influência paulista que a CMEF estabelecia na região. A escolha pela EFOM também se deve ao fato de a empresa ser estatal, o que colocava os interesses do Estado em primeiro lugar face aos interesses privados da CMEF (LIMA, 2003), mesmo sabendo que a distância entre o litoral e o sertão goiano era mais curta em 252 km via São Paulo (BORGES, 1990).

As elites goianas, enfurecidas pela interferência mineira

⁸ Decreto nº 5.349 de 18 de outubro de 1904 (BRASIL, 1904).

na construção da ferrovia que atenderia seus interesses econômicos, exigiram o cumprimento do decreto 6438 de 27 de março de 1907 (BRASIL, 1907) que autorizava a extensão dos trilhos da EFG à Goiandira-GO⁹ a partir de Araguari-MG. O que veremos a partir de agora é a construção da EFG a partir de duas frentes: a primeira partindo de Araguari-MG sentido Goiandira-GO, e a segunda seguindo de Formiga-MG sentido Catalão-GO.

Os estudos para a execução da primeira frente foram autorizados via decreto 7.966 de 22 de abril de 1909, derivados dos estudos originais da Mogiana para o trecho. Em 23 de dezembro as obras foram iniciadas. A linha partia da esplanada da estação de Araguari da EFG que na época era uma estação simples, diferente da suntuosa estação eclética, inaugurada em 1928, e que ainda se mantém de pé. A companhia enfrentaria dificuldades logo de cara, com o relevo difícil e serras íngremes da vertente araguarina do rio Paranaíba. Desse modo a companhia levaria três anos para vencer 53 km, atravessando o Paranaíba em 15 de agosto de 1912 (BORGES, 1990). A travessia foi possível graças a instalação de uma ponte metálica de 237,50 metros de comprimento fabricada pela companhia franco-belga Société Anonyme Nord de Li ge. Em solo goiano a companhia encontraria relevo favorável ao avanço em ritmo constante das obras até Goiandira (km 90,000, inaugurada em 24 de fevereiro de 1913), em seguida Ipameri (km 153,162, inaugurada em 10 de dezembro de 1913) e Roncador (na cidade de Urutaí, km 207,199, inaugurada em 15 de novembro de 1914), onde estacionou às margens do rio Corumbá. De acordo com Borges (1990), foi encomendada aos Estados Unidos uma ponte metálica

⁹ Goiandira, então distrito de Catalão, oferecia melhores condi es topográficas que Catalão para efetuar o entroncamento ferroviário.

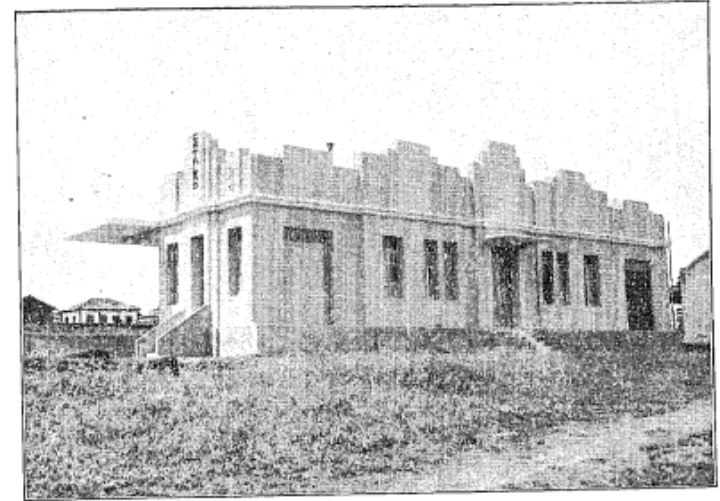
para transposi o do rio. Entretanto a mesma chegou curta demais, necessitando ajustes que, somados   eclosão da primeira guerra, possibilitaram sua inaugura o apenas em 15 de junho de 1922.

A partir de Goiandira a EFG iniciou as obras de um ramal que ligaria Catalão e Ouvidor ao tronco da companhia para, em seguida, cruzar o rio Paranaíba e adentrar terras mineiras, com o objetivo de se conectar   outra frente que vinha de Formiga. A conexão com Minas Gerais seria aberta ao tráfego apenas em 1942, quando também foi entregue a segunda esta o de Goiandira em estilo *art deco*, a segunda edifica o ferroviária a adotar este estilo arquitetônico, perdendo o posto apenas para a segunda esta o de Catalão, inaugurada em 1938 (figura 14) (DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, 1938).

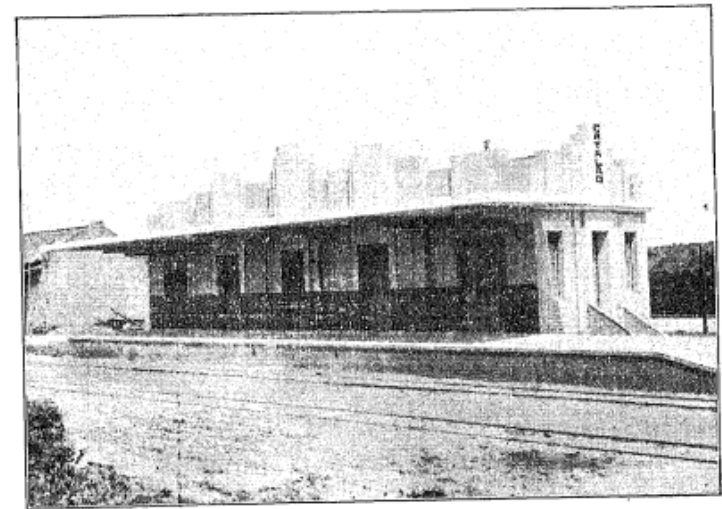
A Primeira Guerra foi um golpe fatal   cambaleante economia da já deficitária EFG. Incapaz de honrar com suas d vidas e retomar as obras paralisadas em abas frentes, o governo de Epitácio Pessoa, por meio do decreto 13.963 de 06 de janeiro de 1920 (BRASIL, 1920) declarou a caducidade do contrato de concessão da Companhia Estrada de Ferro Goyaz passando sua administra o   União (BORGES, 1990; LIMA, 2003).

A segunda fase da EFG: disputas políticas, crise econômica e decadência

A encampa o da EFG em 1920 abriria uma nova fase de expansão da malha ferroviária em dire o a cidade de Goiás que não viria, porém, sem sofrer as consequências de uma série de atribula es econ micas e políticas que sacu-



Novo prédio da estação de Catalão — Fachada



Novo prédio da estação de Catalão, concluído em 1938 — Plataforma

14 | DNEF (1938)

Fotografias da finalização das obras
estação de Catalão em 1937.



diriam Goiás. O aporte financeiro por parte da União foi fundamental para a execução das obras de prolongamento. O cenário de investimento estrangeiro (capital inglês e francês fundamentalmente) havia mudado. Mudanças no regime de juros, queda na produtividade do café, e a eclosão da Primeira Guerra Mundial acabaram por interromper o fluxo de capital estrangeiro nas ferrovias. Mutas delas ou foram encampadas por outras empresas, ou pelo estado, ou ainda, faliram.

A partir da inauguração da ponte sobre o rio Corumbá em junho de 1922, a companhia pode seguir jornada, abrindo a estação de Pires do Rio em 09 de novembro daquele ano. A estação seria o núcleo formador da cidade que tomaria de Roncador posição de importância regional. Estas disputas por influência econômica e política regionais foram frequentes por onde a ferrovia passava. Borges (2004) relata que os comerciantes de Roncador em 1922, Bonfim em 1930 e Anápolis em 1935 (figura 15) batalharam para que a ferrovia se mantivesse paralisada nestas estações a fim de assegurarem seus privilégios comerciais e políticos que invariavelmente se alteravam ao passo que a estrada de ferro empurrava a fronteira econômica.

O avanço a partir de Pires do Rio foi moroso. Faltavam materiais para as novas obras, e a cada estação aberta era necessário praticamente restaurar o restante da linha em razão das péssimas condições de trafegabilidade e conservação. Somado às questões técnicas havia o jogo de interesses políticos rolando na esfera federal. Grupos políticos mineiros pressionavam a diretoria da Inspetoria de Estradas de Ferro Federais a desviar os recursos destinados à EFG em favor das ferrovias mineiras, paralisando a ferrovia novamente, agora

em Vianópolis, aberta ao tráfego em 15 de setembro de 1924 (BORGES, 2004; GIESBRECHT, 2024).

As obras da linha seriam retomadas apenas seis anos depois de estacionarem em Vianópolis, avançando 17 km sentido Silvânia, inaugurada em 03 de maio de 1930. A chegada de Vargas ao poder não implicaria na melhora dos aportes financeiros na EFG. Pedro Ludovico Teixeira, interventor varguista em Goiás, não conquistou recursos suficientes para a companhia, que voltaria a estacionar seus trilhos, desta vez, porém, em Anápolis, aberta em 07 de setembro de 1935. De acordo com o relatório da empresa de 1937 (DEPARTAMENTO, 1937) havia planos de extensão da linha após Anápolis atingindo Nerópolis. Durante os anos de 1937 e 1941 foram executados 11 km de trilhos até a estação de Jaime Tavares, inaugurada no mesmo dia da anterior, mais 14 km de terraplanagem executada até os arredores de Campo Limpo de Goiás, sugerindo o curso da extensão nunca executada para Goiás (GIESBRECHT, 2024). O trecho seria abandonado com a retomadas dos estudos de atingir Cuiabá a partir de Goiânia, conforme indicado no relatório do ano de 1941 (DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, 1941).

Apesar da EFG, na primeira metade do século XX, ter alavancado a dinâmica socioeconômica dos municípios atendidos pela empresa, e de ter estabelecido um sistema de relações comerciais inter-regional que consolidou cidades tais quais Catalão, Ipameri, Pires do Rio e Anápolis como polos de desenvolvimento, os serviços prestados pela companhia, especialmente a partir de 1940, pouco atendiam à demanda gerada pelo Estado. As reclamações eram numerosas e constantes. De acordo com Borges (2004), durante a Segunda Guerra Mundial o transporte ferroviário brasileiro enfrentou



15 | DESCONHECIDO (2014)

Vista da estação ferroviária de Anápolis por volta da época de sua inauguração, em 1935.

16 | FOLHA DE GOIAZ (1948)

Edição de 18 de março de 1948 relatando a precariedade dos serviços prestados pela EFG.

A ESTRADA DE FERRO GOIAZ LUTA COM SEVERA CRISE

AS MEDIDAS PROPOSTAS SÃO HONESTAS, MAS PREJUDICAM O MANEIRA DESASTROSA O PROSSEGUIMENTO DOS TRABALHOS ATÉ GOIÂNIA

Múltiplas proclamações da entidade de Anápolis informam que a situação das estações ferroviárias é precaríssima, o que justifica a desaproveitamento da estrada de ferro Goiaz e sua consequente perda para o Estado de Goiás.

Resultado lamentável, já que a situação é extremamente precária, o que não permite a manutenção da estrada de ferro Goiaz e sua consequente perda para o Estado de Goiás.

Em vista da situação precária das estações ferroviárias, a entidade de Anápolis informa que a situação é extremamente precária, o que justifica a desaproveitamento da estrada de ferro Goiaz e sua consequente perda para o Estado de Goiás.

As medidas propostas são honestas, mas prejudicam o andamento dos trabalhos até Goiania de maneira desastrosa.

Uma notícia que está causando estranheza em todo o Estado

Em prol da paz e da cooperação internacional

O Congresso geral das Nações Unidas, que se realizou em São Francisco, Califórnia, em 1945, teve o objetivo de estabelecer um sistema de cooperação internacional para a manutenção da paz e da segurança.

Prêmio debate de caso - Técnico Conselho da ONU

O Conselho da ONU realizou um concurso de casos para a seleção de técnicos para o trabalho de paz e cooperação internacional.

Primeira Exposição Internacional de Arquitetura Contemporânea

A primeira exposição internacional de arquitetura contemporânea foi realizada em São Paulo, Brasil, em 1947.

PEREIRA LIRA VAI ENTRAR EM FERIAS

O Sr. Pereira Lira vai entrar em férias, deixando o cargo de diretor de ensino no Estado de Goiás.

PARA EXECUÇÃO DO PLANO SALTE

Para a execução do plano Salte, o governo federal vai enviar uma comissão de especialistas para o Estado de Goiás.

Organização do IBCC em Goiaz

O governador do Estado, Sr. Celso de Figueiredo, criou o Instituto Brasileiro de Cultura e Arte (IBCC) em Goiania, visando a promoção da cultura e da arte no Estado.

A primeira mensagem ao governo no goiano

A primeira mensagem ao governo do Estado de Goiás foi enviada pelo governador Celso de Figueiredo em 1948.

ESGOTADO O EMPRÉSTIMO INGLÊS NO CANADÁ

O empréstimo inglês no Canadá foi esgotado, o que dificulta a obtenção de recursos financeiros para o desenvolvimento do país.

Paulley exonere-se de cargo de Embaixador americano no Brasil

O Sr. Paulley, Embaixador americano no Brasil, exonere-se do cargo, deixando o país para retornar aos Estados Unidos.

Assine FOLHA DE GOIAZ

Assine a Folha de Goiaz para receber as notícias e informações mais recentes do Estado e do país.

Em Goiás o cenário não foi diferente. A EFG foi duramente afetada pela crise ferroviária que se somou a problemas de ordem produtiva no campo. Houve quebra de safra de arroz, uma das principais mercadorias transportadas pela companhia, em decorrência da seca de 1939 (DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, 1940). O mesmo período registrou queda no transporte de passageiros, partindo de 180.119 usuários transportados em 1938 para 168.354 em 1939, em função, também, da crise no campo. O transporte de gado, por outro lado, registrou aumento refletindo, talvez, necessidade de gerar liquidez para superar a crise. Houve, portanto 19.240 animais transportados em 1938, contra 24.923 em 1939, que implicou em um ganho de receita de 52 mil contos de réis.

Borges (2004) aponta, ainda, que em decorrência da precariedade dos serviços, da irregularidade dos horários e embarques, a corrupção de funcionários da EFG aumentou. Cobrava-se propinas pela preferência no embarque de mercadorias, em especial de gado, cuja movimentação ainda gerava receitas significativas para a companhia. A escassez de vagões gaiola para o transporte dos animais era motivo de constante reclamação. Jornais da época, como a *Folha de Goyaz*, na edição de 18 de março de 1948 (figura 16) relata este contexto de negligência da ferrovia para com os clientes.

A situação administrativa da EFG receberia um choque de gestão após a chegada de Mauro Borges ao comando da companhia, que a colocaria de volta aos trilhos, como veremos mais adiante.

O ramal de Goiânia

Goiás se encontrava, na época, no centro de uma série de mudanças radicais na teia de relações políticas e do jogo de influências regionais. Os planos para a mudança da capital de Goiás para Goiânia haviam sido aprovados e as obras da nova cidade se iniciaram em 1933, não muito distantes de Anápolis, que até então era a ponta de linha da EFG. Pedro Ludovico exigiu a interrupção do plano original de alcançar Goiás e em troca, ordenou a construção de um ramal que atingisse Goiânia a partir de Leopoldo de Bulhões, no km 338. Goiânia naturalmente se tornaria o novo centro de poder, alterando a polaridade que havia entre Goiás e Anápolis, cuja posição de controle do comércio que afluía pela cidade seria colocada em xeque (BORGES, 2004). A nova linha passaria a ser a extensão do tronco da EFG, o que significava que o trecho até Anápolis se transformaria em ramal, colocando a cidade em posição secundária no fluxo da ferrovia.

O cenário político e econômico de Goiás se alterou radicalmente com a construção de Goiânia. A cidade se despontou como polo político e econômico regional, mais próximo, portanto, às zonas de influência mineiras. Estes, por sua vez, fizeram de tudo para atrasar as obras do ramal de Goiânia de tal forma, que o trecho de Leopoldo de Bulhões à capital foi aberto apenas em 19 de maio de 1950, quinze anos após Anápolis. O jornal *A Folha de Goyaz* (figura 17) estampa na primeira capa o momento da chegada da primeira composição a Goiânia, onde se destaca:

Exatamente às 11 horas de ontem foram assentados os últimos metros de trilhos da Estrada de Ferro Goiaz, ligando esta cidade a Leopoldo de Bulhões.

Uma massa de mais de dez mil populares se encontrava na esplanada da futura estação, quando exatamente às 12,45 horas ouviu-se o apito da locomotiva que se aproximava rebocando quatro gôndolas repletas de operários e curiosos.

Chegando no marco zero da estrada a composição parou e o Governador Coimbra Bueno saltou da cabina da máquina, juntamente com pessoas da sua comitiva. Verdadeira ovação popular enterceitada pelo estourar de foguetes, demonstrava a satisfação popular pelo significado da realização. [...]

(FOLHA DE GOYAZ, 1950)

17 | FOLHA DE GOIAZ (1950)

Edição de 20 de maio de 1950 relatando a chegada do primeiro trem à Goiânia.

Chegou em Goiânia a primeira locomotiva

O que é o Hospital Oswaldo Cruz

No silêncio do anonimato o dr. Magalhães e seus auxiliares realizam uma gigantesca obra de assistência e solidariedade humana.

VERDADEIRA ENOÇÃO POPULAR — VANTOS ONDERS

... a chegada da primeira locomotiva foi um momento de grande importância para a cidade de Goiânia. A população se reuniu em massa para acompanhar a chegada do trem, que trouxe consigo a primeira locomotiva a vapor da rede ferroviária brasileira. O governador Coimbra Bueno, acompanhado de sua comitiva, recebeu a locomotiva na estação, onde ela foi recebida com honras e aplausos. A chegada da locomotiva representa um grande passo na história da ferrovia brasileira, pois é a primeira locomotiva a vapor a chegar a Goiânia.

Presente o Governador e altas autoridades — Verdadeira enoção popular — Vantons Onders

... a chegada da primeira locomotiva foi um momento de grande importância para a cidade de Goiânia. A população se reuniu em massa para acompanhar a chegada do trem, que trouxe consigo a primeira locomotiva a vapor da rede ferroviária brasileira. O governador Coimbra Bueno, acompanhado de sua comitiva, recebeu a locomotiva na estação, onde ela foi recebida com honras e aplausos. A chegada da locomotiva representa um grande passo na história da ferrovia brasileira, pois é a primeira locomotiva a vapor a chegar a Goiânia.

69
 BRASILIA
 ARTISTICO - PALETA PULVERIZADA
 ALICADOS PARA CRISTALIS

RESENHA POLITICA

... a chegada da primeira locomotiva foi um momento de grande importância para a cidade de Goiânia. A população se reuniu em massa para acompanhar a chegada do trem, que trouxe consigo a primeira locomotiva a vapor da rede ferroviária brasileira. O governador Coimbra Bueno, acompanhado de sua comitiva, recebeu a locomotiva na estação, onde ela foi recebida com honras e aplausos. A chegada da locomotiva representa um grande passo na história da ferrovia brasileira, pois é a primeira locomotiva a vapor a chegar a Goiânia.

180 CURSOS DE ALFABETIZAÇÃO PARA GOIÁS

... a chegada da primeira locomotiva foi um momento de grande importância para a cidade de Goiânia. A população se reuniu em massa para acompanhar a chegada do trem, que trouxe consigo a primeira locomotiva a vapor da rede ferroviária brasileira. O governador Coimbra Bueno, acompanhado de sua comitiva, recebeu a locomotiva na estação, onde ela foi recebida com honras e aplausos. A chegada da locomotiva representa um grande passo na história da ferrovia brasileira, pois é a primeira locomotiva a vapor a chegar a Goiânia.

BRIGADEIRO PERMANECE NAS NOTAS AZERAS

... a chegada da primeira locomotiva foi um momento de grande importância para a cidade de Goiânia. A população se reuniu em massa para acompanhar a chegada do trem, que trouxe consigo a primeira locomotiva a vapor da rede ferroviária brasileira. O governador Coimbra Bueno, acompanhado de sua comitiva, recebeu a locomotiva na estação, onde ela foi recebida com honras e aplausos. A chegada da locomotiva representa um grande passo na história da ferrovia brasileira, pois é a primeira locomotiva a vapor a chegar a Goiânia.

Galeria Goiana

Chapéus — Camisas — Gravatas — Calçados — Meias — Pijamas — Perfumarias — Cintos, etc.

AVENIDA ANHANGUERA 108, GOIÂNIA
 FILIAL EM CAMPINAS

Atenção!

... a chegada da primeira locomotiva foi um momento de grande importância para a cidade de Goiânia. A população se reuniu em massa para acompanhar a chegada do trem, que trouxe consigo a primeira locomotiva a vapor da rede ferroviária brasileira. O governador Coimbra Bueno, acompanhado de sua comitiva, recebeu a locomotiva na estação, onde ela foi recebida com honras e aplausos. A chegada da locomotiva representa um grande passo na história da ferrovia brasileira, pois é a primeira locomotiva a vapor a chegar a Goiânia.

Tercera Exposição de Animais e Produtos Derivados de Goiás

DE 27 A 31 DE MAIO
 A MAIOR PARADA ZEBUÍSTICA DO BRASIL CENTRAL

A construção da linha, também estava inserida em outro contexto mais amplo de planejamento regional, traçado pela primeira tentativa de planificação nacional (LONGO, 2009). Durante e após a Segunda Guerra Mundial diversas missões estadunidenses vieram ao Brasil no intuito de transmitir aos membros do governo, em especial do DASP¹⁰, noções de planejamento estratégico a fim de criarmos autonomia para organizarmos Planos de Desenvolvimento Econômicos. O primeiro plano criado nesse sentido foi o SALTE (1947-1951), executado durante o governo do presidente Eurico Gaspar Dutra, que buscava identificar e custear ações nas áreas da Saúde, Alimentação, Transporte e Energia (cuja sigla do Plano) sob a perspectiva de integração e incentivo infraestrutural do país (TEIXEIRA, 1996; LONGO, 2009). Aprovado pela lei nº 1120 de 18 de maio de 1950, o Plano SALTE, entre outras medidas, buscava destinar 53,27% do orçamento de Cr\$ 21,30 bilhões (formado em parte pela receita orçamentaria nacional, e por empréstimos) para o setor de transportes. Desse montante, 33,67% seriam destinados à construção de novas linhas ferroviárias incluindo-se, portanto, o ramal de Goiânia.

De acordo com Freitas (2006), um dos pontos do plano visava incentivar o desenvolvimento de regiões mais carentes. Assim sendo, o antigo objetivo da EFG de atingir as margens do rio Araguaia em Aruanã foi retomado pela União, desta vez, contudo, partindo-se de Leopoldo de Bulhões e passando por Goiânia. Para tanto, criou-se em 23 de maio de 1949 a Comissão de Estudos e Construção nº 7 (CC-7) do De-

¹⁰ Sigla para Departamento Administrativo do Serviço Público que assessorava a presidência da república na elaboração das propostas orçamentárias anuais.

partamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF¹¹, sediada em Goiânia, cuja função era subsidiar os estudos e execução das obras de prolongamento da linha à capital do Estado (FREITAS, 2006). Para a empreitada foi nomeado o engenheiro chefe Cyridião Ferreira da Silva, e escolhida, via licitação pública, para execução das obras, a empresa Servienge – Companhia Serviços de Engenharia. O diretor da EFG a época era o Engenheiro José Gayoso Neves. As obras seguiram e ritmo acelerado, vencendo por volta de 90 km em aproximadamente um ano.

Construtivamente as obras adotavam soluções contemporâneas mais eficientes que os métodos empregados até então. As obras de arte, como pontilhões, por exemplo, eram fabricadas em concreto armado ao invés das tradicionais estruturas metálicas, agilizando a conclusão das obras e a liberação do trecho para o tráfego.

Como mencionado anteriormente, os trilhos chegariam na esplanada da futura estação de Goiânia em 19 de maio de 1950, às 11h, e logo em seguida, às 12h45, chegaria a primeira composição ferroviária à cidade: uma “locomotiva rebocando quatro gondolas repletas de operários e curiosos” (FOLHA DE GOYAZ, 1950). A estação de Goiânia, como aponta Freitas (2006) seria entregue entre 1953 e 1954 (figura 18), sem muita festividade. Abordarei a estação de Goiânia com mais profundidade mais adiante, quando entrarmos na questão dos pátios ferroviários da cidade.

A companhia não ficaria estacionada em Goiânia por

¹¹ Sigla para Departamento Nacional de Estradas de Ferro, órgão estatal responsável pela gestão das ferrovias brasileiras até a criação da Rede Ferroviária Nacional S.A., em 1957.

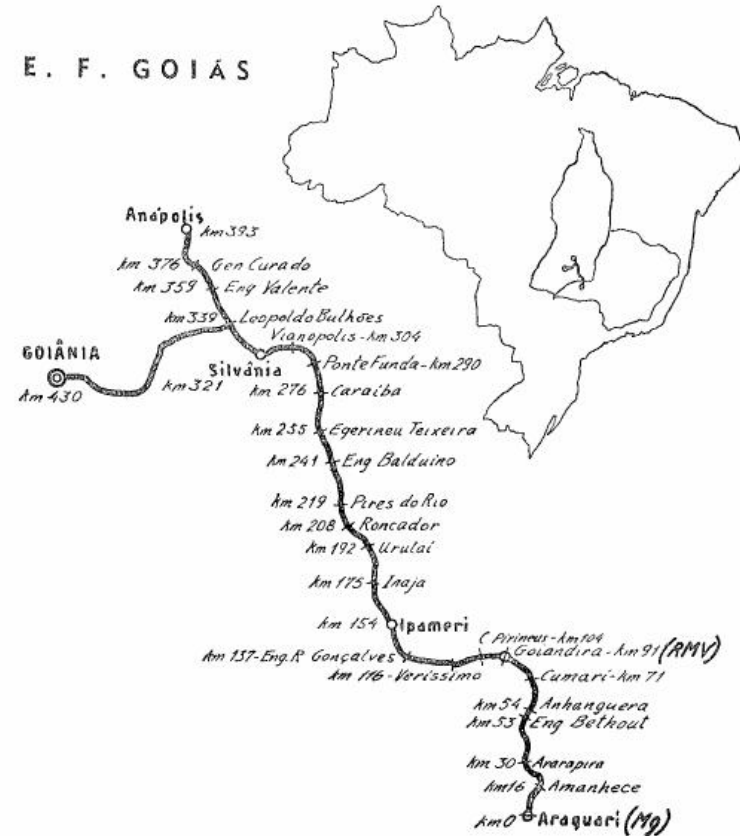
(V) – Estudos de Ferro na Região Centro-Oeste

1) – *E. F. de Goiás*, com sede em Araguari. Tem 479 quilômetros. Linha principal Araguari-Anápolis (392,4 quilômetros), ramal de Goiânia, partindo de Leopoldo Bulhões (91 quilômetros).



18 | HÉLIO DE OLIVEIRA (?) (c.1950) ▲
Vista da estação ferroviária de Goiânia em construção, por volta dos anos 1950.

19 | IBGE (1954) ►
Mapa da malha ferroviária da Estrada de Ferro Goiás no ano de 1954.



2) – *F. F. Noroeste do Brasil*, sede em Bauru, estado de São Paulo. Tem 1.603 quilômetros. Linha principal: Bauru-Ponto Esperança (1.279 quilômetros) já prolongada a Corumbá, onde tem início a E. F. Brasil.

muito tempo. Seguindo as diretrizes do plano SALTE, foram iniciados os estudos para a execução do leito ferroviário sentido oeste, ligando, em um primeiro momento, a capital a Trindade. Os trabalhos de movimentação de terra foram executados até as cercanias desta cidade. Os estudos por onde a ferrovia deveria passar foram traçados até Santa Bárbara de Goiás, parando pouco antes da Serra da Jiboia (GIESBRECHT, 2024). Os trilhos, por sua vez, foram assentados até a Vila Abajá¹², distante 2,8 km da estação central de Goiânia, sendo erguida, em 1957¹³, uma estação para atender a população local (figuras 20 e 21) (FREITAS, 2006). A estação, como veremos mais detalhadamente a frente, seria construída com características modernas bastante particulares, diferenciando-se das demais abertas pela EFG até então. Com a abertura da estação de Campinas, a malha da EFG atingiria seu ápice (figura 19), com aproximadamente 479 km de extensão.

O início dos anos 1950 foram agrídoces para a EFG. Os ânimos entre goianos e mineiros voltariam a se exaltar após a eleição de Vargas em 1951. Com um segundo governo com claros ensejos nacionalistas e focado na industrialização e na autonomia nacional, Vargas buscaria provocar o desenvolvimento aos moldes estadunidenses. Estes, por meio da Comissão Mista Brasil Estados Unidos, vieram conduzir uma série de estudos para subsidiar projetos que viabilizassem a industrialização de diversos setores da economia brasileira, estimulando o surgimento de outro tipo de elite: a industriária (CAMPOS

12 Como veremos masi adiante, a Vila Abajá não está inserida nas delimitações atuais de Campinas, compreendendo um bairro da "grande Campinas".

13 Algumas fontes indicam a data de 16 de junho de 1959 como a data de inauguração da estação. Para efeitos práticos, utilizaremos a data de 1957, conforme indicado por Freitas (2006) para nos referirmos à inauguração da estação de Campinas.

JUNIOR, 1998). Em vista disso, o reaparelhamento de setores estratégicos na perspectiva da logística e de integração nacional estava no topo da pirâmide de prioridades, e nele assentava-se a EFG (DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, 1951).

Em março de 1951, o presidente Dutra nomeou o então major do Exército Mauro Borges Teixeira, por intermédio de seu pai Pedro Ludovico Teixeira, o novo diretor da EFG, substituindo o major Antônio Carlos Zamith. A gestão de Mauro Borges foi marcada pela reorganização administrativa e gerencial da empresa. Formado pela Escola de Estado-Maior do Exército, Borges fez da companhia seu laboratório, aplicando o que aprendera na caserna. A experiência com a EFG seria vista, também, como um laboratório político de Borges, que futuramente lançaria sua candidatura ao governo de Goiás.

Goiânia estava comemorando seus 20 anos de fundação. A sociedade goiana estava empolgada com as novas perspectivas políticas e econômicas que despontavam prometendo romper com as velhas tradições que atrasavam o Estado. Crescia o desejo de colocar a nova capital em posição de centralidade, de onde se irradiaria os eixos de desenvolvimento serão adentro. Goiânia precisava ser protagonista de seu próprio caminho, e a mudança da sede da estrada de ferro que carrega o nome do estado tornou-se prioridade. Um dos principais articuladores em prol da mudança foi o jornalista, historiador e professor Zoroastro Artiaga. A mudança devia ser não apenas física, mas, sobretudo, simbólica. Era preciso se desvencilhar do controle e dos interesses mineiros na EFG. Assim, buscando se alinhar às demandas das camadas dominantes da sociedade goiana, Mauro Borges começa a estudar a mudança da sede da EFG de Araguari para

20 | FREITAS (2006)

Comemoração em função da chegada do primeiro trem à estação ferroviária de Campinas em 24/11/1957. Acervo de Lena de Freitas.



21 | HÉLIO DE OLIVEIRA (?) (c. 1960)

Chegada de trem comemorativo na estação ferroviária de Campinas, por volta dos anos 1960. Nota-se a locomotiva diesel-elétrica ALCO RSD8 1003 da EFG e a Automotriz IRFA estacionadas na plataforma.





23 | DESCONHECIDO (1972)

Vista do pátio da estação de Araguari da EFG, com trens de passageiros estacionados na plataforma.



O trecho até Goiânia, porém, começou a perder relevância com o movimento de construção de Brasília. Dividida em Superintendências Regionais, a malha da rede que compreendia o estado de Goiás seria gerida pela SR-2, com sede em Belo Horizonte, removendo de Goiânia a gestão do trecho. Acreditava-se ainda, que Goiânia desempenharia o papel de “base avançada” para o recebimento e distribuição de mercadorias e matérias primas para a construção da nova capital do país, mas que de fato não se efetivou. A cidade ficava geograficamente mais distante de Brasília do que Anápolis, por exemplo. Não fazia sentido convergir as cargas para Goiânia, que acabaram transportadas para os canteiros por via rodoviária e aeroviária. Os trabalhadores que se estabeleciam na cidade e em Anápolis seguiam para Brasília por ônibus.

O período da ditadura militar foi marcado pelos investimentos em infraestrutura no rol de ações de integração nacional. Neste período foi planejada a conexão ferroviária de Brasília a partir de Pires do Rio, permitindo que tanto cargas quanto passageiros pudessem alcançar a capital de maneira mais eficiente. As obras foram executadas pelo 2º Batalhão Ferroviário (Batalhão Mauá), transferido em 1965 de Rio Negro, PR, para Araguari (CHAVES, 2010). O 2º Batalhão seria responsável pela construção de variantes ferroviárias* no Triângulo Mineiro, e de novas linhas tanto em Minas quanto em Goiás. Estas novas linhas, inauguradas em 31 de março de 1973, possibilitaram a melhoria no escoamento de cargas e no transporte de passageiros. Todo o movimento ferroviário foi realocado para fora do núcleo urbano, onde poderia acontecer sem interferências. Em empreitadas dessa natureza, onde a racionalidade e a eficiência militares eram postas

em prática, demandava-se soluções que agilizassem a execução das obras. As novas estações construídas abusaram, portanto, da modularidade, funcionalidade e tudo que permitisse a replicabilidade do programa. Construídas em estrutura de concreto armado e cobertas com laje única nua ou com telhas de fibrocimento. Fechamentos internos e externos em tijolo cerâmico maciço. Esquadrias em ferro e plataforma de placas cimentícias (figura 24).

Enquanto que as novas linhas melhoraram a eficiência do transporte ferroviário, os antigos traçados e pátios inseridos no tecido urbano foram abandonados. O histórico complexo ferroviário da Mogiana de Araguari foi demolido em meados dos anos 1970, reflexo da expulsão dos trilhos do centro da cidade e da retórica vazia do “bem do progresso” do desenvolvimento e melhor articulação urbana sem os obstáculos ferroviários no caminho (CHAVES, 2010). O pátio da EFG na cidade só sobreviveu por estar servindo às operações da RF-FSA na época.

O trecho goiano da EFG foi sendo modernizado aos poucos. A variante Araguari nova-Roncador nova (no município de Pires do Rio) foi sendo entregue entre 1973 e 1978 (figuras 25 e 26) (GIESBRECHT, 2024). Entretanto, as obras do ramal de Brasília começariam dez anos antes.



24 | IBGE(1984)

▲
Vista da terceira estação ferroviária de Goiandira (1978), construída pelo 2º Batalhão Ferroviário



A ideia de se conectar a nova capital ao sistema ferroviário nacional começou a ser esboçada ainda nos anos 1950 (RIBEIRO, MEDEIROS, 2018). Diversos estudos e propostas de traçado foram levantados até se determinar que o novo ramal partiria de Pires do Rio. Assim, partir de um platô nos arredores da cidade goiana, a linha começava a serpentear o cerrado sentido nordeste, seguindo os leitos dos rios Corumbá e São Bartolomeu até Luziânia, onde entrava no DF. A partir daí a linha seguia, em um primeiro momento, apenas até a estação de Bernardo Sayão, no Núcleo Bandeirante, a uns 17 km do Eixo Monumental. Foi nessa estação que o ramal foi oficialmente inaugurado em 14 de março de 1967 (figura 27) (CÉSAR, 2017) com a presença das locomotivas a vapor *Rio Negro* e *Mafra* do Batalhão Mauá, e autoridades. Mas foi preciso um ano para que os serviços fossem regularizados no



◀ **25** | ARQUIVO PÚBLICO DE ARAGUARI (1971)

Acima, o viaduto sobre o rio Araguari em construção. Obra executada pelo 2º Batalhão Ferroviário. Acervo de Johannes Smit.

◀ **26** | REVISTA "REFESA", MAR-ABR (1968, P. 4 A 7)

Abaixo, o Viaduto nº 1 em construção nas proximidades de Araguari, MG. Nota-se carro do DNEF estacionado próximo à cabeceira do viaduto. Obra executada pelo 2º Batalhão Ferroviário.

trecho.

Abril de 1968 marcaria o início dos serviços regulares de passageiros para Brasília (entende-se parando em Bernardo Sayão) com a operação do Trem Bandeirante (figura 28). O serviço era operado pela Mogiana até Araguari, e pela RFFSA até o DF. O trajeto de 1059 km era percorrido em 24 horas, partindo de Campinas e passando por Ribeirão, Uberaba, Uberlândia, Araguari, Goiandira e Pires do Rio. Também era possível partir de São Paulo, baldeando em Campinas, ou do Rio, passando por Barra Mansa e Belo Horizonte, chegando em Goiandira, onde os carros se juntariam à composição originária de São Paulo.

Os trens alcançariam a esplanada da estação de Brasília apenas em 1981, com a inauguração da estação creditada a Oscar Niemeyer (figura 29). O sucateamento da RFFSA



27 | REVISTA "REFESA", MAR-ABR (1968, P. 4 A 7) ►

Acima: Panorâmica dos festejos em comemoração à chegada do primeiro trem à estação de Bernardo Sayão. Acervo de José Emílio Buzelin.

Abaixo: Autoridades e populares reunidos para saudar a chegada do trem.

a partir dos anos 1980 foi reduzindo a qualidade dos serviços prestados. A longa jornada e a redução na demanda (associada a concorrência com os setores rodoviário e aeroviário) acabaram por provocar a cessão dos serviços de passageiros do trem Bandeirante em 1992.

A partir dos anos 1970 a participação das ferrovias na grade logística do país começou a cair em razão da concorrência galopante com o transporte rodoviário. A redução nos investimentos estatais nas ferrovias implicou na gradativa perda de qualidade dos serviços prestados pela RFFSA, e na deterioração dos trilhos e dormentes. A cada dia que passava os principais produtos transportados na malha goiana até então, tais como combustíveis, grãos e cereais, passaram a ser transportados por caminhões, renegando as ferrovias cada vez mais à obsolescência (figura 30). Na linha tronco até Goiânia, encerramento dos trens de passageiros para a capital foi o primeiro sinal de que os tempos da ferrovia haviam mudado. O plano da prefeitura de remover o pátio do centro da cidade motivou a mudança do pool de combustíveis do setor Norte Ferroviário para o Parque Novo Mundo. Um novo pátio de manobras e manutenção foi construído em Senador Canedo nos anos 1980, mas nunca foi efetivamente utilizado.

28 | CMEF (1968)

Propaganda do Trem Bandeirante, que fazia a ligação de São Paulo com Brasília.

TRENS DE LUXO PARA BRASILIA
COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO



"TREM BANDEIRANTE"

Você que aprecia viajar confortavelmente e com segurança, e que quer conhecer BRASILIA, a mais moderna e bela capital do mundo. Viaje pelos modernos trens "BANDEIRANTE" da MOGIANA, que parte de Campinas duas vezes por semana, completando o percurso em 14 horas.

Carros de aço inoxidável, pullman, poltronas reclináveis, ar condicionado, leitos e restaurante.

PARTIDAS DE SÃO PAULO: 8,25 HORAS
DE CAMPINAS: 10,30 HORAS AS SEGUNDAS E QUINTAS
CHEGADAS À BRASILIA: 11,30 HORAS AS TERÇAS E SEXTAS
PARTIDAS DE BRASILIA: 18,50 HORAS AS TERÇAS E SEXTAS
CHEGADAS A SÃO PAULO: 22,40 HORAS AS QUARTAS-FEIRAS E SÁBADOS

Atualmente na malha goiana circulam apenas trens graneleiros e de combustíveis sendo, estes últimos, os únicos produtos transportados sobre trilhos para a capital.

Nos anos 1990 a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização do governo FHC. Por meio de leilões, suas superintendências regionais foram distribuídas a empresas concessionárias, e a antiga SR-2 passou a ser gerida pela Ferrovia Centro Atlântica – FCA. Em 2010 a FCA seria incorporada à subsidiária de logística da Vale, a VLI Multimodal S.A., que também administra o trecho de Açailândia-MA a Porto Nacional -TO da Ferrovia Norte Sul – FNS. A FNS, por sua vez, representa um novo capítulo da ferrovia em Goiás, consolidando os commodities (grãos, açúcar e derivados) como principal mercadoria movimentada no Estado.



29 | CENTRO OESTE BRASIL (2003) ▶

*Vista da estação de Brasília (1981).
Projeto creditado a Oscar Niemeyer.*

30 | Ed Alves/CB/DA.Press (2025) ▶

Aspecto atual da estação de Bernardo Sayão (1968), em abandono.



ARQUITETURA FERROVIÁRIA EM GOIÁS

[...]

Na praça vazia
Um grito, um ai
Casas esquecidas
Viúvas nos portais

Maria Fumaça
Não canta mais
Para moças, flores
Janelas e quintais

Ponta de Areia, Fernando Brant e Milton Nascimento, 1975

Falar de arquitetura é, sobretudo, falar de signos. A arquitetura, desde o início da jornada humana, cumpre o papel de concretizar os desejos e intenções dos povos; é a expressão edificada do espírito do momento econômico, político e social ao longo dos séculos. A manifestação da materialidade dos edifícios está intimamente associada ao programa da qual a edificação deveria abrigar, e às técnicas construtivas predominantes. O fruto desta relação binária entre propósito e matéria é a criação de uma linguagem reconhecível capaz de, por si só, transmitir a essência da construção.

A ordem cível e a fé foram por muito tempo os motores da arquitetura. É impossível não se pensar em templos gregos e edifícios públicos romanos ao tratarmos do classicismo pois, o domínio das técnicas e materiais condicionavam a linguagem formal e estética final destas edificações.

A lógica da construção de edifícios dotados de linguagem específica em razão de sua função se propagou ao longo das eras, metamorfoseando-se em estilos providos de materialidade e linguagens próprias de seus tempos. Nestas circunstâncias, a idade moderna também soube expressar seus “templos” e “palácios” a sua maneira.

A Revolução Industrial instituiu novas formas de produção e de trabalho, que transformaram os métodos de fabricação dos materiais em larga escala. A standardização refletiu-se na materialidade, dando origem a novas linguagens arquitetônicas que expressavam a era da inovação que rompeu a tradição construtiva que vigorava até então.

As ferrovias, surgidas neste contexto de consolidação de novas relações de trabalho, produção e consumo, condi-

cionaram a conformação de novas classes e categorias de edifícios específicos pensados para dar suporte às operações das companhias. A fisionomia destes edifícios deveria estar intrinsecamente ligada à função que exercia no rol de operações da empresa, a fim de que houvesse imediato reconhecimento das atividades realizadas no espaço. Então os escritórios deveriam refletir as atividades administrativas e gerências da empresa; as oficinas deveriam exprimir a rotina de trabalho minucioso e qualificado de manutenção dos veículos; as estações deveriam externar os valores da empresa, a qualidade, pontualidade, assiduidade de seus serviços prestados à sociedade; elas tornar-se-iam a tradução edificada do progresso social e econômico que as estradas de ferro simbolizavam na época.

Estes imóveis, portanto, deveriam ser padronizados de tal maneira que seu projeto pudesse ser replicado da forma mais rápida e menos custosa possível. Assim, a uniformização, padronização, replicabilidade e modularidade tornaram-se palavras-chave da arquitetura industrial ferroviária a partir do século XIX.

Com as novas técnicas de produção do aço, vidro e aperfeiçoamento da fabricação de materiais cerâmicos como tijolos, telhas e revestimentos e a popularização do concreto armado, foi possível dinamizar as construções ferroviárias no mesmo ritmo frenético em que as empresas avançavam no território brasileiro. Foi a partir dos edifícios ferroviários que muitas localidades entraram em contato pela primeira vez com estes materiais industrializados. O processo construtivo, principalmente no interior do país, ainda estava profundamente enraizado nas técnicas tradicionais construtivas do adobe, da taipa e da telha capa-canal.

O que vemos, a partir do avanço das ferrovias sertão adentro, é a transformação das edificações das companhias em verdadeiras vitrines da modernidade corrente, provocando a eclosão de mercados consumidores ao longo das linhas. Paulatinamente a linguagem construtiva ferroviária foi sendo copiada e aplicada em comércios, edifícios públicos e residências, fazendo das estradas de ferro propagadoras naturais da arquitetura pelo Estado.

31 | FELIPE PETEAN (2025)
Porta da estação ferroviária de Silvânia (1930)





Ao estudarmos a história da arquitetura ferroviária em Goiás, percebemos a conformação de um padrão faseado de sucessões linguísticas ou estéticas correlacionadas aos estágios de expansão e retração da EFG em solo goiano. Programaticamente, as estações da EFG conservam entre si um conjunto de funções que se apresentam de maneira diferente no espaço ao passo em que as edificações se adaptam às diferentes demandas ao longo da história da companhia. Estas funções elementares derivam de um “núcleo funcional mínimo” necessário para uma estação cumprir seu papel.


Este chamado núcleo funcional consiste em um módulo composto por dois cômodos com uso predefinido: um primeiro dedicado às atividades administrativas, tais como venda de bilhetes, recebimento de cartas e encomendas, envio de telegramas, controle dos trens etc., também conhecido como a agência da estação, e um segundo cômodo dedicado ao armazenamento de mercadorias e cargas, conhecido como o armazém da estação. O módulo é acompanhado de espaços acessórios, ou complementares, que ora se apresentam inseridos no corpo da edificação, ora anexos, como é o caso dos saguões e sanitários, que se distribuem espacialmente em uma rica variedade de conformações nas estações da EFG.

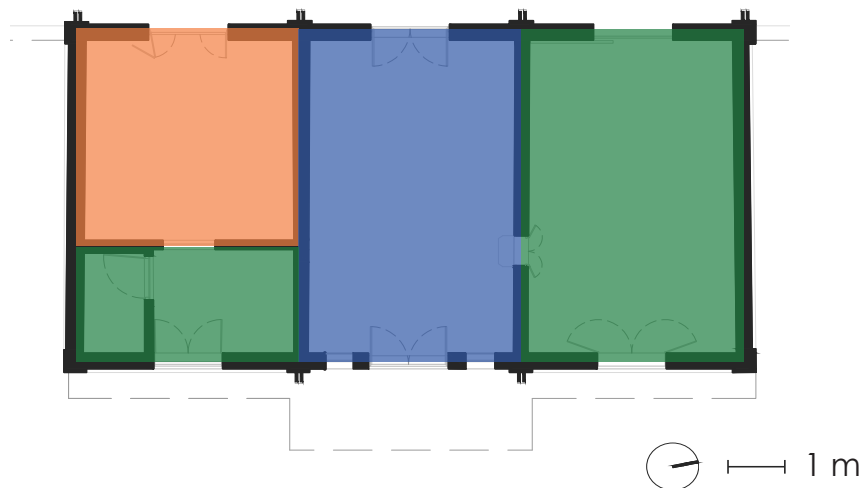
A sequência a seguir exemplifica como os projetos das estações derivam de um módulo único replicado de formas diferentes ao decorrer das fases de expansão da Estrada de Ferro Goiás no Estado, a fim de atenderem as diferentes necessidades funcionais daquela edificação em particular. Exceções a esta lógica podem ser vistas nas estações monumentais como Araguari (1928) e Goiânia (1953-1954) – cujo porte e importância demandaram conformações espaciais mais complexas –, e Campinas (1957), em decorrência de suas características modernistas, como abordarei com mais detalhes adiante.

◀ 32 | FELIPE PETEAN (2025)
Fachada sul da estação de Vianópolis (1924)

- Fase 1 – De 1906 a 1914. Momento de constituição da EFG e efetiva conquista do território goiano. Há o predomínio de um ecletismo simplificado no geral, com exceção de um maior cuidado estético em estações de cidades regionalmente importantes, como a estação ferroviária de Cumari (1913).



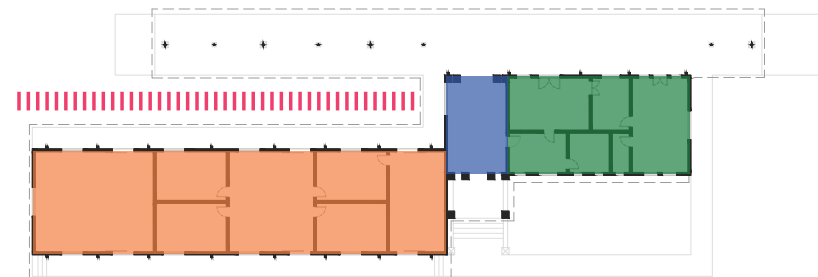
33 | JORGE ABRÃO (2008) 
Estação ferroviária de Cumari (1913)



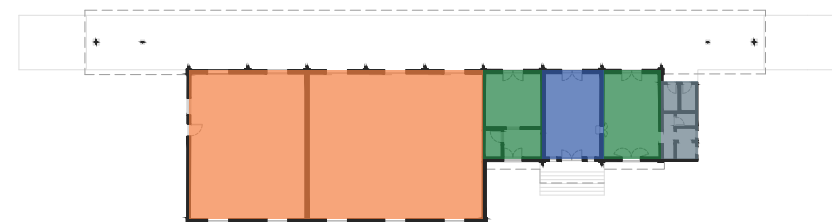
Exemplo desta primeira fase de expansão, a estação de Cumari (1913) deriva diretamente do módulo funcional ao adicionar um cômodo a mais, o saguão, ao volume da edificação. As funções administrativas e de armazenamento se conservam, bem como o sanitário, que também se organiza sob o mesmo volume principal.

As estações de Anápolis (1935) e Leopoldo de Bulhões (1931) são, por sua vez, variações diretas da espacialização empregada em Cumari. Na primeira o armazém, fica destacado do corpo do prédio para que trens acessem diretamente o espaço de forma independente por um acesso próprio sem saída (gaveta). Em Leopoldo de Bulhões o armazém, também ampliado, fica contíguo à estação, formando um jogo de volumes.

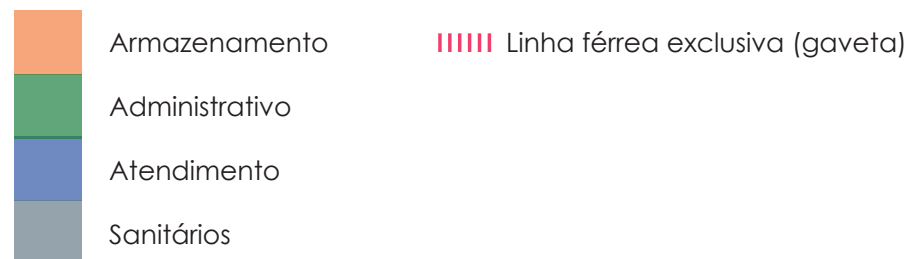
▲ 34 | FELIPE PETEAN (2025)
Planta da estação de Cumari (1913)



ANÁPOLIS
1935 | TÉRREO



LEOPOLDO
DE BULHÕES
1931 | TÉRREO

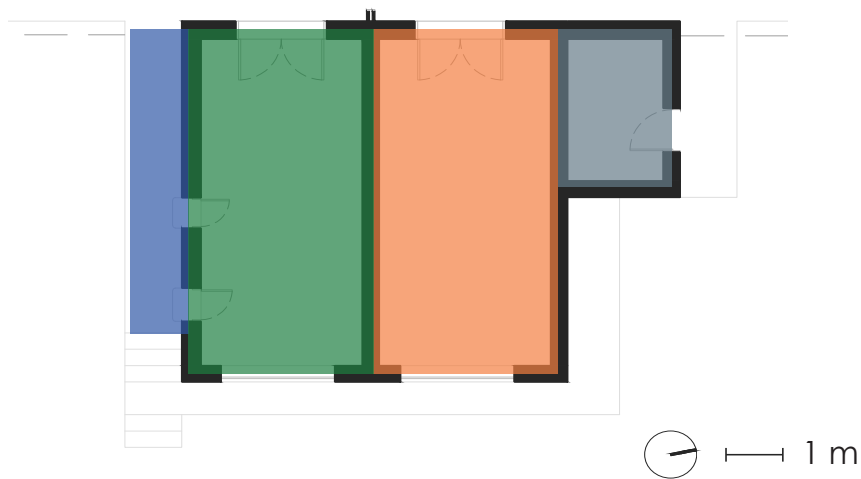


- Fase 2 – de 1920 a 1938. Período de encampação da empresa pela União. O aporte de recursos federais, associado à conexão de cidades de importância regional, culminou em linguagens arquitetônicas mais diversificadas e expressivas, que coexistiram por quase 20 anos. A segunda estação de Araguari EFG (1928) e Vianópolis (1924) expressam um ecletismo mais trabalhado, enquanto que as casas de Chefe de Estação exprimiam traços pitorescos e europeus, como visto na figura XX. Nesta época também foi inaugurada a primeira expressão do Art Déco ferroviário em Goiás, a segunda estação de Catalão (1938).

35 | CARLOS LATUFF (2011)

Estação ferroviária de Araguari EFG
(1928)

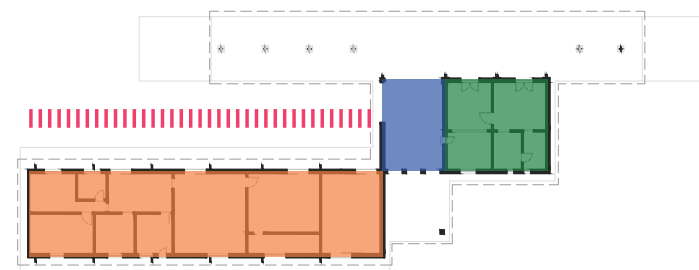




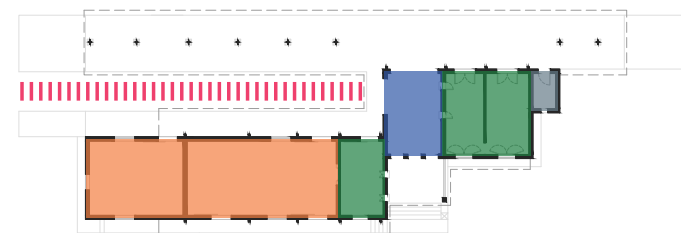
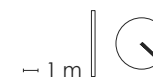
Representante desta segunda fase de expansão, a estação de Caraíba (1923) exprime o emprego do módulo funcional mínimo: dois cômodos com função nitidamente distinta agrupados em um único volume, enquanto que uma espécie de saguão de atendimento aos passageiros se organiza do lado de fora do prédio. Notamos os sanitários também inseridos lateralmente à edificação.

As estações de Silvânia (1930) e Pires do Rio (1922) são derivações diretas deste formato onde o armazém, ampliado para receber maior volume de carga, fica destacado do corpo do prédio, para que trens acessem diretamente o espaço de forma independente por meio de um acesso próprio sem saída (gaveta).

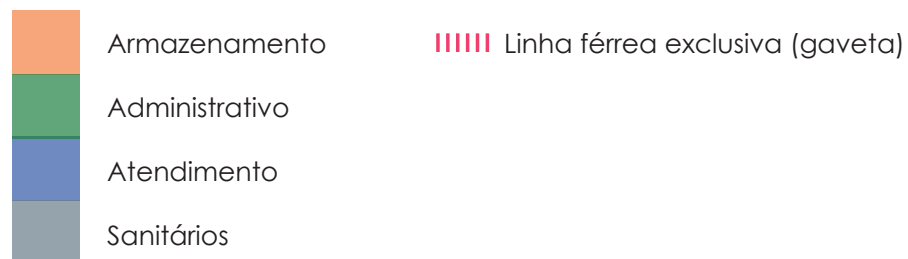
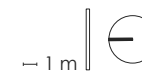
▲ 36 | FELIPE PETEAN (2025)
Planta da estação de Caraíba (1923)

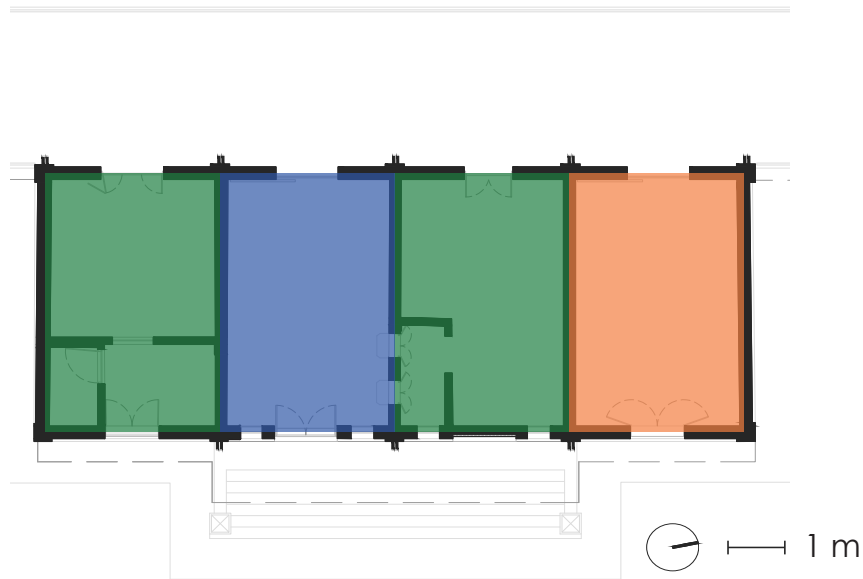


SILVÂNIA
1930 | TÉRREO



PIRES DO RIO
1922 | TÉRREO

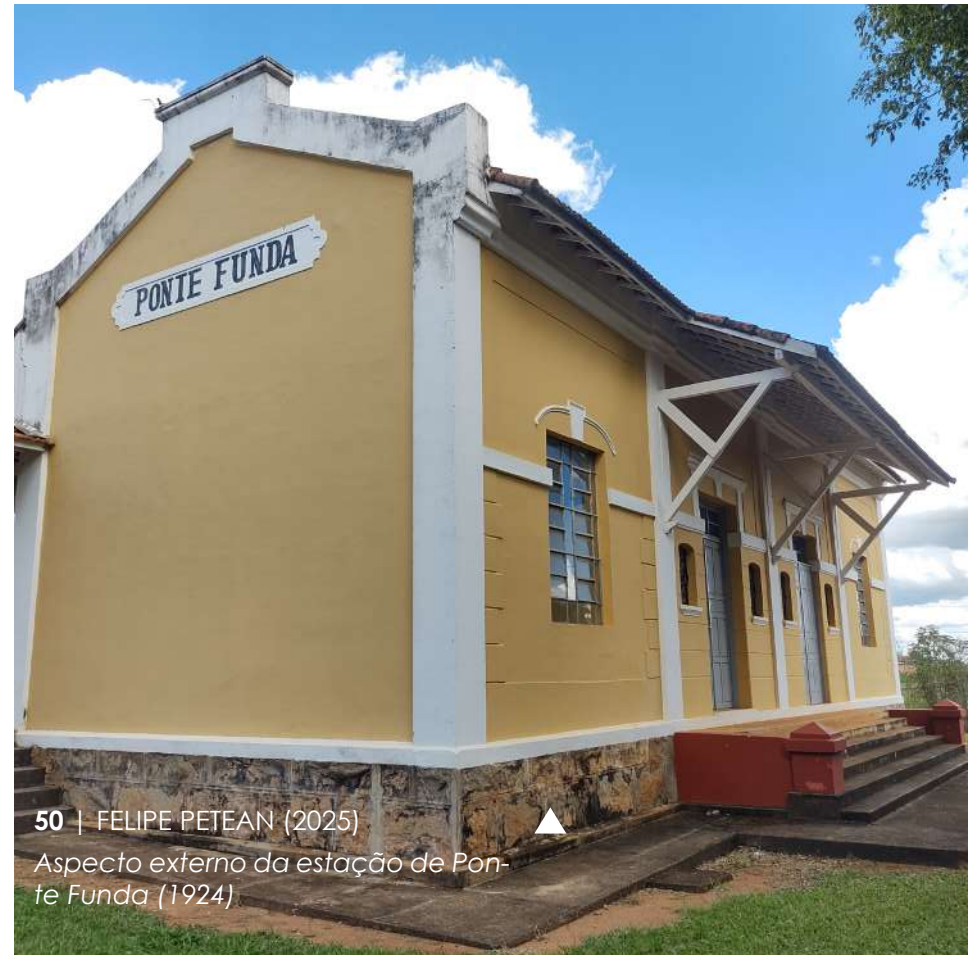




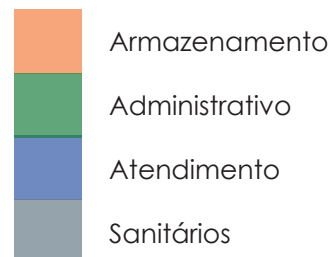
A estação de Vianópolis (1924) acrescenta mais um cômodo ao corpo da edificação, provavelmente em decorrência da relevância econômica ou do maior volume de passageiros projetado para a parada, quando comparada às estações vistas anteriormente. Não foi possível identificar nesta estação onde os sanitários ficavam originalmente. Pela planta é possível que ficassem à esquerda.

Outra estação que compartilha a mesma divisão de espaços é a de Ponte Funda (1924), cuja planta é idêntica à de Vianópolis.

▲ 37 | FELIPE PETEAN (2025)
Planta da estação de Vianópolis (1924)



50 | FELIPE PETEAN (2025)
Aspecto externo da estação de Ponte Funda (1924)



- Fase 3 – anos 1940. Período de estagnação na expansão dos trilhos em decorrência de sucessivas crises financeiras. As poucas estações abertas nesta década já haviam abandonado o ecletismo, apresentando traçados mais austeros. A única exceção desta fase é a segunda estação de Goiandira (1942) que carregava traços claramente déco.



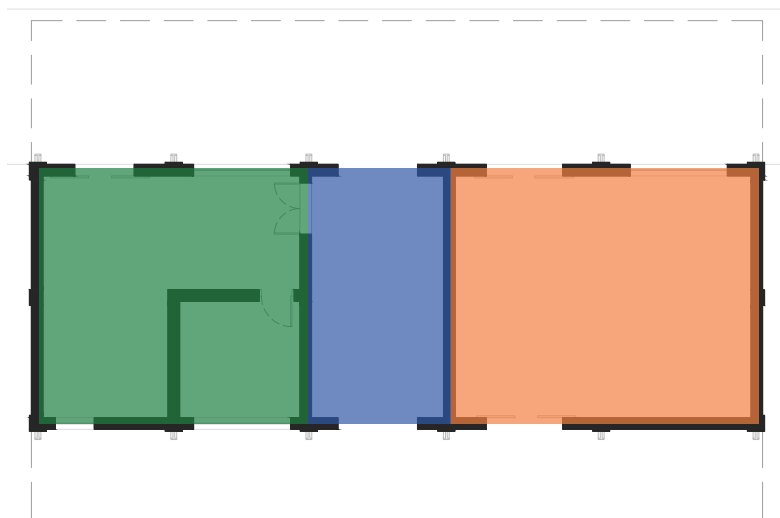
38 | DESCONHECIDO (c.1940)

▲
Ferroviários na plataforma da segunda estação ferroviária de Goiandira (1942) por volta dos anos 1950.

- Fase 4 – De 1950 a 1957. Foi a fase de reestruturação administrativa e econômica da EFG. No período também houve a conexão da capital do Estado com a malha ferroviária nacional. As estações do ramal para Goiânia apresentavam uma tipologia ferroviária simples e padrão, mas que ainda se utilizavam de métodos construtivos tradicionais como alvenaria portante, telhado com estrutura convencional de madeira, telhas cerâmicas, e mãos francesas da plataforma e

acesso posterior em madeira. As exceções desta fase são a estação de Goiânia (1953-1954) que, em razão de sua importância, recebeu tratamento estético diferenciado, representando a última expressão *déco* institucional da capital, e a estação de Campinas (1957), cuja linguagem e programa exprimem princípios modernistas bastante interessantes para uma estação de pequeno porte.





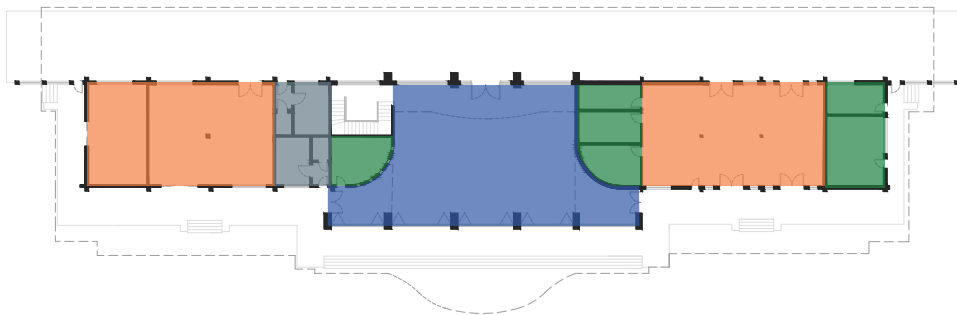
Bonfinópolis (1950) faz parte do conjunto de oito estações idênticas construídas no ramal (futuro tronco) de Goiânia. Por meio das aberturas principais é possível dividir a edificação em cinco cômodos: dois à esquerda dedicados às funções administrativas (agência), um saguão central e dois à direita dedicado ao armazém. O espaço adicionado ao armazém, quando comparado com estações com quatro divisões como Vianópolis, sugere a adaptação espacial à uma demanda crescente por transporte de carga. O saguão centralizado no corpo do edifício reforça os eixos de simetria.

▲ 40 | FELIPE PETEAN (2025)
Planta da estação de Bonfinópolis (1950)



▲ 41 | FELIPE PETEAN (2025)
Vista da plataforma da estação de Bonfinópolis (1950)

- Armazenamento
- Administrativo
- Atendimento
- Sanitários



A estação de Goiânia (1953-1954), em razão de sua importância e monumentalidade, assim como a estação de Anápolis (1928) e Brasília (1980), apresenta um número maior de repartições e usos. No nível térreo é possível identificarmos as mesmas funções elementares compartilhadas com suas análogas. O saguão é colocado em posição de destaque como ponto principal de recebimento dos passageiros. As atividades administrativas ficam tanto ao redor do saguão quanto no pavimento superior. No térreo também ficam reunidas as atividades de armazenagem de mercadorias. A simetria se destaca neste arranjo.

O arranjo espacial diferenciado também pode ser observado em estações como Goiandira segunda (1942), Goiandira nova (1978), Senador Canedo nova (1980), Bernardo Sayão (1968) e Ipameri nova (1976) que apresentam linguagens plásticas particulares. Estas, porém, não foram mapeadas neste trabalho.

▲ **42** | FELIPE PETEAN (2025)
Planta da estação de Goiânia (1953/1954). Adaptado de Silva Neto (2022)

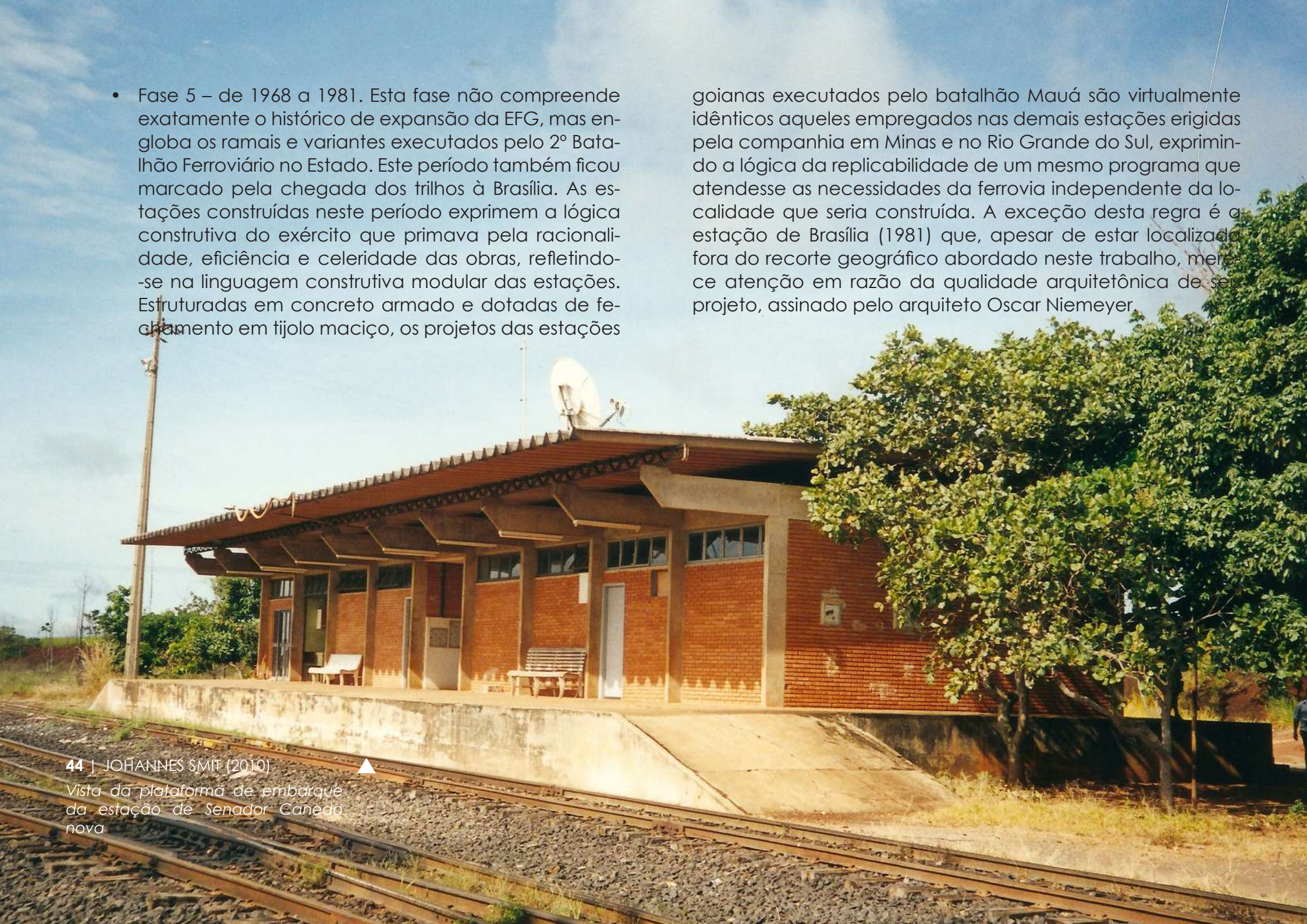


- Armazenamento
- Administrativo
- Atendimento
- Sanitários

▲ **43** | HÉLIO DE OLIVEIRA (?) (circa 1950)
Vista da estação de Goiânia (1953/1954) por volta dos anos 1950

- Fase 5 – de 1968 a 1981. Esta fase não compreende exatamente o histórico de expansão da EFG, mas engloba os ramais e variantes executados pelo 2º Batalhão Ferroviário no Estado. Este período também ficou marcado pela chegada dos trilhos à Brasília. As estações construídas neste período exprimem a lógica construtiva do exército que primava pela racionalidade, eficiência e celeridade das obras, refletindo-se na linguagem construtiva modular das estações. Estruturadas em concreto armado e dotadas de fechamento em tijolo maciço, os projetos das estações

goianas executados pelo batalhão Mauá são virtualmente idênticos aqueles empregados nas demais estações erigidas pela companhia em Minas e no Rio Grande do Sul, exprimindo a lógica da replicabilidade de um mesmo programa que atendesse as necessidades da ferrovia independente da localidade que seria construída. A exceção desta regra é a estação de Brasília (1981) que, apesar de estar localizada fora do recorte geográfico abordado neste trabalho, merece atenção em razão da qualidade arquitetônica de seu projeto, assinado pelo arquiteto Oscar Niemeyer.



44 | JOHANNES SMIT (2010)

▲
Vista da plataforma de embarque da estação de Senador Canedo nova

- Fase 6 – a partir de 1996. Compreende o período atual das concessionárias FCA/VLi e a Ferrovia Norte Sul – FNS, onde não há uma arquitetura típica porque não houve necessidade de construção de estações. A FCA/VLi se utiliza da infraestrutura oferecida pelas estações e pátios existentes ao longo das linhas, enquanto que a FNS, em razão do seu caráter exclusivamente dedicado ao escoamento de commodities, dispensou a construção de estações, implementando, apenas, terminais de carrega-

mento, descarregamento e abastecimento das composições.



45 | JOHANNES SMIT (2009)



*Estação de Roncador nova (1980)
com as cores da FCA, ainda utilizada
como estação pela concessionária.*

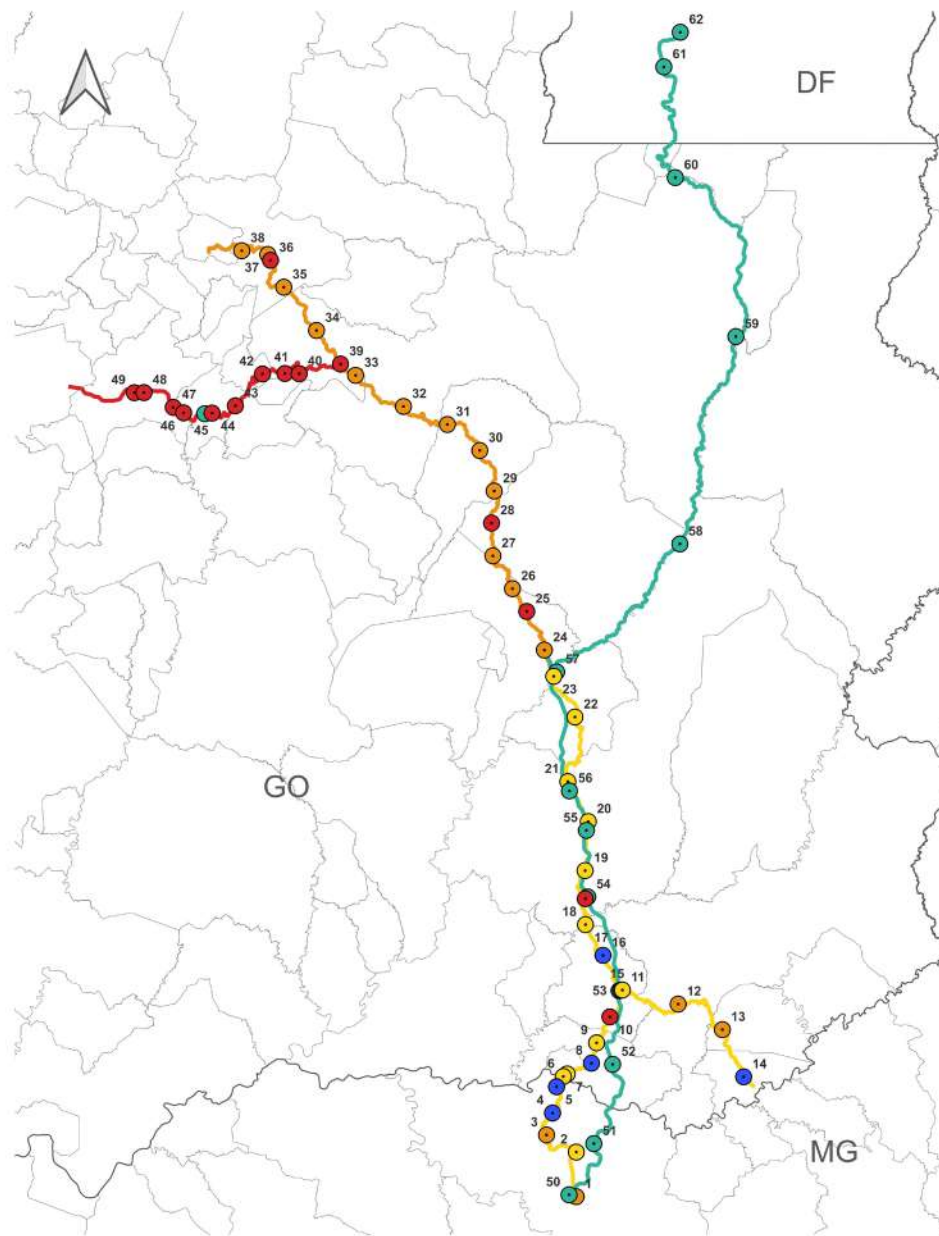
A fim de espacializar e sintetizar a execução destas fases de expansão da EFG no território goiano, elaborou-se um mapa que destaca por meio de cores os trechos construídos por período. A localização das estações também está relacionada com a época de sua inauguração.

O mapa traz a lista das 62 estações catalogadas da rede ferroviária que atendia o Estado de Goiás, englobando as partes da antiga EFG em Minas Gerais, e a linha férrea construída pelo 2º Batalhão Ferroviário no Distrito Federal.

46 | FELIPE PETEAN (2025)

Mapa de fases de expansão da malha ferroviária no Estado de Goiás. Inclui o DF e o trecho mineiro da EFG

Mapa de expansão da malha ferroviária no Estado de Goiás, incluindo o Distrito Federal e o trecho mineiro da EFG



ID	Estação	Inauguração
1	Araguari EFG	1928
2	Amanhece	1911
3	Ararapina	1924
4	Km. 38	1946
5	Horto Florestal	1944
6	Eng. Berthout	1911
7	Anhanguera	1913
8	Soldado Mendanha	1945
9	Cumari	1913
10	Soldado Ferrugem	1951
11	Goandira primeira	1913
12	Catalão	1938
13	Ouvidor	1922
14	Três Ranchos	1942
15	Goandira segunda	1942
16	Coronel Pirineus	1945
17	Verissimo	1913
18	Soldado José Francisco	1950
19	Eng. Raul Gonçalves	1913
20	Ipameri	1913

ID	Estação	Inauguração
21	Inajá	1914
22	Urutai	1914
23	Roncador	1914
24	Pires do Rio	1922
25	Soldado Esteves	1953
26	Eng. Balduino	1922
27	Egerineu Teixeira	1923
28	Km. 265	1953
29	Caraíba	1923
30	Ponte Funda	1924
31	Vianópolis	1924
32	Silvânia	1930
33	Leopoldo de Bulhões	1935
34	Eng. Valente	1935
35	General Curado	1935
36	Eng. Castilho	1951
37	Anápolis	1935
38	Jaime Tavares	1935
39	Jarina	1950
40	Mestre Nogueira	1950
41	Senador Paranhos	1950
42	Bonfinópolis	1950
43	Honestino Guimarães	1950
44	Senador Canedo	1950
45	Senador Canedo nova	1980
46	Eng. Nunes Galvão	1950
47	Santa Marta	1950
48	Goânia	1954
49	Campinas	1957
50	Araguari nova	1973
51	Bocaina	1980
52	Pirapitinga	1978
53	Goandira nova	1978
54	Eng. Raul Gonçalves nova (Vai e Vem)	1976
55	Ipameri nova	1976
56	Inajá nova	1976
57	Roncador nova (Posto Zero)	1980
58	Eng. Amorim	1968
59	Calambau	1968
60	Posto Ipê	1968
61	Bernardo Sayão	1968
62	Brasília	1981

Legenda

Fases de Expansão da Malha Ferroviária

- Primeira | 1906-1914
- Segunda | 1922-1938
- Quarta | 1950-1957
- Quinta | 1968 - 1981

Fases de inauguração das estações

- Primeira | 1906-1914
- Segunda | 1922 - 1938
- Terceira | 1939-1949
- Quarta | 1950 - 1957
- Quinta | 1968 - 1981



Projeção UTM - Fuso 22 Sul
 Datum horizontal: SIRGAS2000
 Base de dados: ESRI Satellite (2025)
 Elaborado por: Felipe Coelho de Souza Peteian

A estação cujo arranjo espacial mais se diferencia do padrão estudado até agora é a de Campinas, que nos aprofundaremos com mais detalhes a partir de agora.

CAMPINAS



A estação de Campinas, como vimos anteriormente, foi inaugurada em condições políticas e econômicas únicas ao analisamos o retrospecto da expansão ferroviária no Estado. A capital, agora conectada via trilhos ao restante do país, gozava de uma alternativa muito mais competitiva e barata para a importação e exportação de bens e mercadorias.

O deslocamento intermunicipal também sofreu significativo avanço na qualidade e tempo das viagens com a implementação das linhas férreas. O fato de haver, agora, três estações dentro do território goianiense, também facilitou os trajetos dentro do município.

A chegada da ferrovia em Campinas inaugurou um novo capítulo do transporte sobre trilhos na cidade. Havia uma alternativa de transporte para quem desejasse ir ao centro da cidade. A estação recebeu o nome do antigo município de Campinas que, por muitos anos, se manteve como o setor mais populoso da capital goiana. Esta condição, aliada à questão geográfica e topográfica do traçado de expansão ferroviário para oeste (que deveria necessariamente passar pelas regiões já loteadas e ocupadas de Campinas), devem ter contribuído para a decisão de construção de uma estação ferroviária no setor. A rigor, entretanto, o edifício não se localiza em Campinas, mas na Vila Abajá, fora dos limites oficiais do antigo município, como pode-se observar na figura X. De acordo com Godinho (2018), nos primeiros anos de Goi-

ânia, Campinas funcionava como um setor semiautônomo, com dinâmicas próprias. A partir dos anos 1940, os loteamentos que surgiam no entorno do Setor iam sendo incorporados a ele. A Vila Abajá foi um deles que, mesmo não inserida no limite oficial de Campinas, é considerada pertencente a ele pela população. Virtualmente, portanto, a abrangência do Setor Campinas se expande além de suas fronteiras oficiais em função do modo com que os habitantes daquela região se identificam e se relacionam com os outros setores da capital goiana.

Melo (2016) também discutiu sobre esta “Grande Campinas”, indicando que os habitantes do núcleo formador do antigo município de Campinas e vilas adjacentes, buscaram estabelecer uma identidade própria, a parte do ar metropolitano da capital, remetendo ao sentimento bucólico e saudosista de cidade do interior que o setor possuía antes de ter sido incorporado à Goiânia.

Seguindo o que foi discutido na seção anterior, a estação de Campinas, aberta ao tráfego em 24 de novembro de 1957, apresenta um arranjo espacial completamente diferente do empregado nas estações da EFG até então. Embora o programa essencial de uma estação ferroviária tenha se mantido, a distribuição dos ambientes segue uma lógica distinta e bastante particular, como podemos ver na planta da edificação.

◀ 47 | HÉLIO DE OLIVEIRA (1960)

Foto da estação de Campinas com arazém ao fundo.



48 | FELIPE PETAN (2025) ▶



Mapa do Setor Campinas com seu limite atual, comparado com a abrangência da Vila Abajá e o núcleo formador de Campinas. Adaptado de Mapa Fácil de Goiânia (2025) e Godinho (2018).

Mapa da abrangência do Setor Campinas e da Vila Abajá



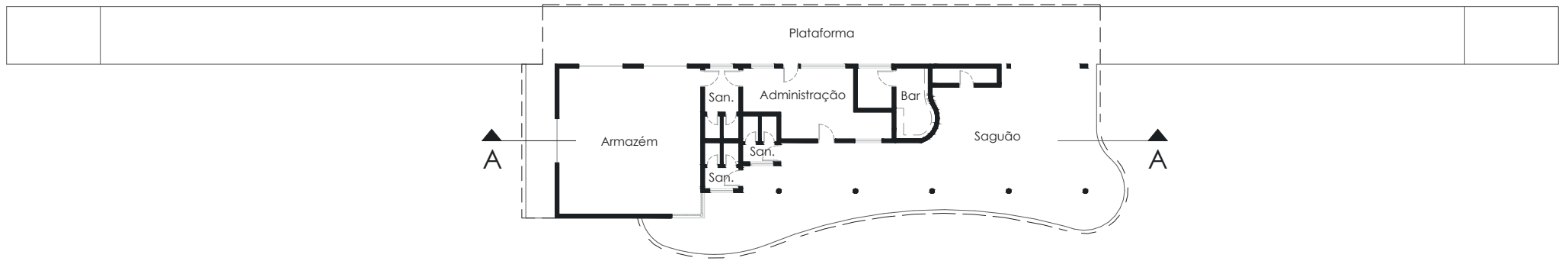
-  Abrangência atual do Setor Campinas
-  Vila Abajá

-  Limite do núcleo formador de Campinas
-  Localização da estação ferroviária de Campinas

-  Localização da estação ferroviária de Goiânia
-  Praça Cívica

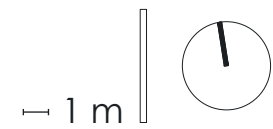


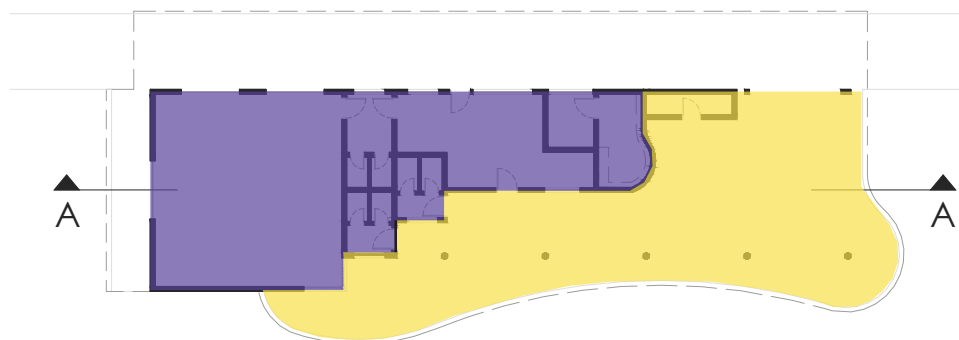
 Goiânia



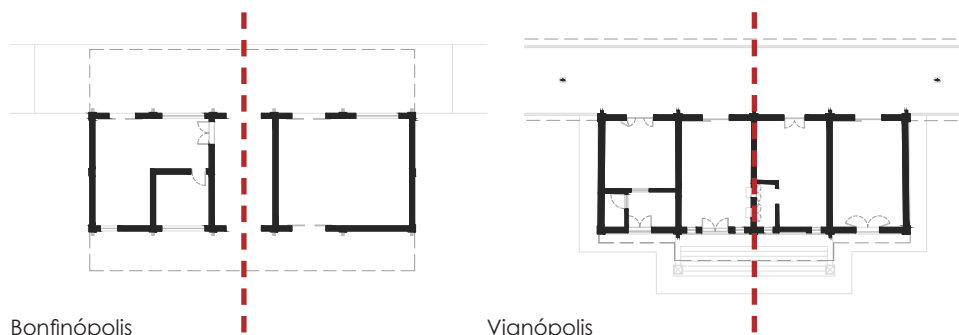
CAMPINAS

1957 | TÉRREO





Campinas



Bonfinópolis

Vianópolis



◀ 49 | FELIPE PETEAN

Planta da estação ferroviária de Campinas, Goiânia, GO. Adaptado de Coelho (2004)

O primeiro detalhe que percebemos na estação de Campinas é a execução de uma cobertura em laje de concreto armado em um formato orgânico presente em nenhuma outra estação da rede ferroviária goiana. A cobertura envolve quase completamente a edificação. O trecho que protege a plataforma de embarque (fachada norte) possui linhas retas, enquanto que o trecho que abriga o acesso principal (fachada sul) leva um discreto desenho orgânico. Este singelo gesto de capricho do autor por si só diferencia a edificação em relação aos seus pares ferroviários, indicando o desejo de personalizar, individualizar o prédio entre as demais estações.

A segunda questão que notamos ao examinarmos a planta da estação é a ausência de eixos de simetria. Nesse sentido o projeto rompe completamente com a linguagem estética de desenho encontrado tanto nas estações construídas na primeira fase de expansão da EFG, que carregavam traços ecléticos, quanto nas demais estações intermediárias construídas no trecho de Goiânia durante a quarta fase de expansão da companhia, que derivavam formalmente das estações tipos das fases anteriores, porém mais limpas de ornamentos.

Uma terceira questão, por sua vez relacionada à organização espacial dos ambientes em planta é um nítido jogo de cheios e vazios distribuídos ao longo da malha estrutural do prédio. Toda a circulação direita da estação, onde identificamos que funcionava ao mesmo tempo um saguão de espera dos passageiros e uma espécie de área de convivência do bar da estação, está acontecendo entre *pilotis*, elemento igualmente inédito na arquitetura ferroviária goiana.

Quando analisamos o porte da estação de Campinas, vemos que sua área construída se assemelha a outras estações menores como Vianópolis (1924) e Bonfinópolis (1950), conforme podemos observar no comparativo ao lado. Entretanto, o corpo da edificação é sensivelmente mais longilíneo longitudinalmente que os exemplos trazidos.

O volume do prédio é outro ponto de discussão. Conforme dito anteriormente, a planta apresenta uma distribuição nitidamente assimétrica, que implica em um prédio composto por volumes diferentes. Esta variação volumétrica também é percebida pelo exterior do prédio. O armazém de bagagens e encomendas é mais alto que o restante da construção, que mantém uma altura uniforme.

O jogo de alturas da edificação provocou a adoção de um estilo de cobertura semelhante ao empregado em residências contemporâneas a estação que, por sua vez, estavam associadas à linguagem moderna no emprego de formas e materiais. A cobertura original da estação era composta por duas grandes águas: uma sobre o corpo da edificação que concentrava as atividades administrativas e de recepção do público, enquanto que a outra protegia o armazém de bagagens.

Nele, a cobertura se dividia em dois trechos em uma espécie de meio lanternim, permitindo a troca do ar interno por meio de circulação cruzada. As janelas altas permitiam a entrada de luz natural, solução bastante incomum para o armazém de uma estação pequena.

50 | FELIPE PETEAN (2025)

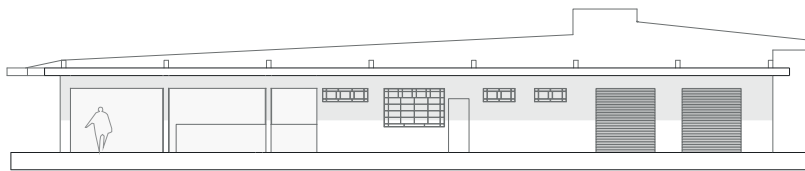
Elevações da estação ferroviária de Campinas, Goiânia, GO.



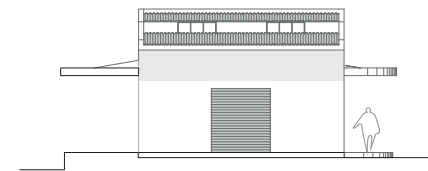
51 | FELIPE PETEAN (2025)

Corte da estação ferroviária de Campinas, Goiânia, GO.

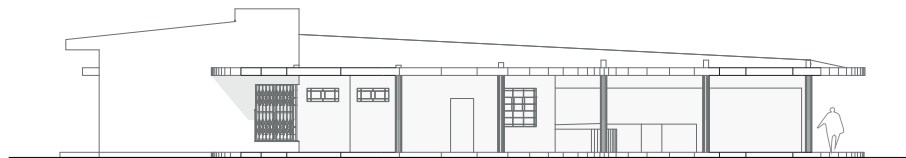




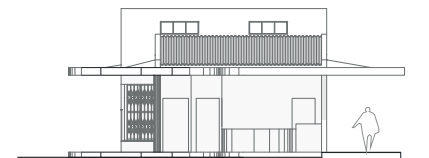
Norte



Oeste

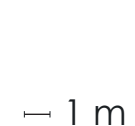


Sul

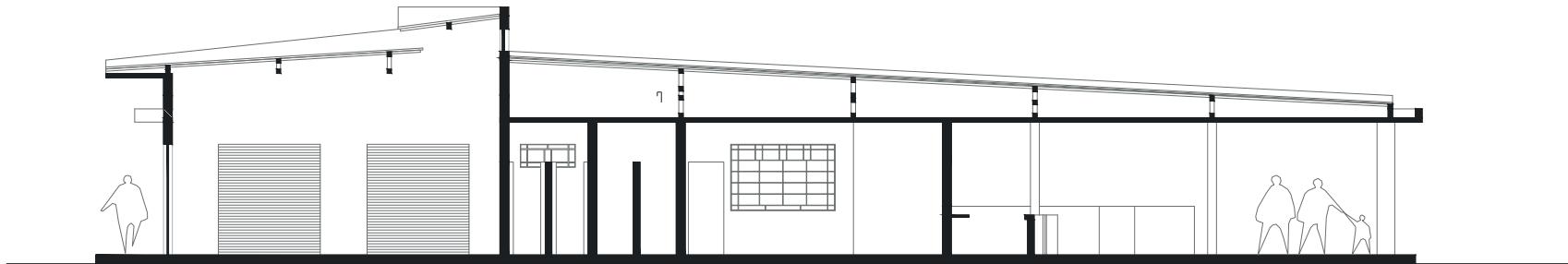


Leste

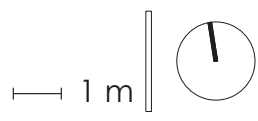
CAMPINAS
1957 | Fachadas



1 m



CAMPINAS |
1957 | CORTE A-A

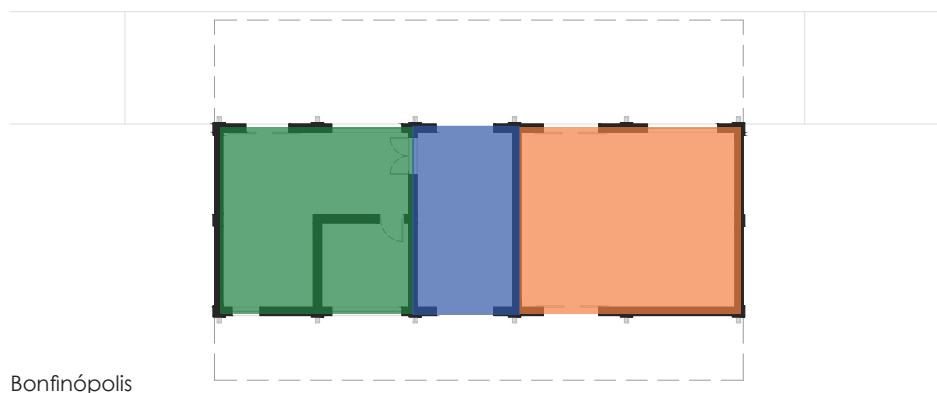
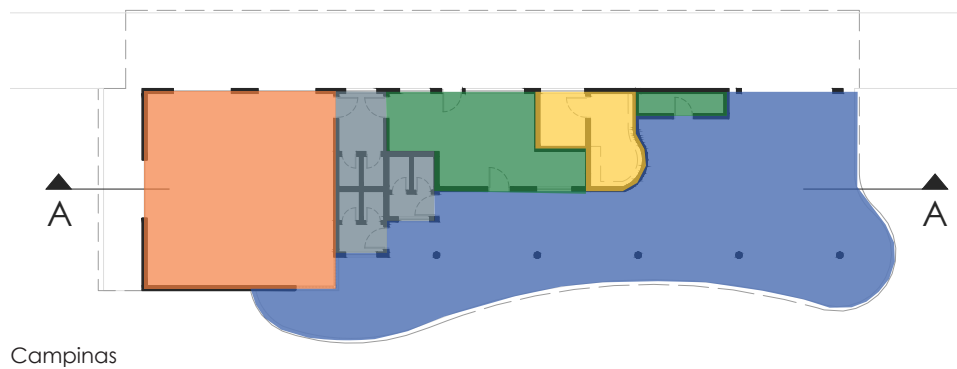




52 | ACERVO DE LENA DE FREITAS
(circa 1957)



Estação ferroviária de Campinas em
construção



Do ponto de vista programático, a estação de Campinas conserva as mesmas atribuições das demais estações da companhia. Comparando-a com a planta da estação de Vianópolis (acima) e Bonfinópolis (abaixo), notamos a manutenção de ambientes como o armazém, a agência, o saguão e sanitários. O prédio conta, ainda, com um ambiente de serviços onde provavelmente funcionava um bar (sugestão do autor). No início dos anos 1970 a RFFSA suprimiu o tráfego de trens no trecho de 2,8 km entre Campinas e Goiânia. O mesmo aconteceria com o trecho entre Goiânia e o pátio de combustíveis do Parque Novo Mundo pouco tempo depois, já nos anos 1980. Foi provavelmente nesta década que a estação de Campinas sofreu suas primeiras alterações. O prédio que já não operava mais como estação passou por uma série de reformas para poder acomodar outras funções. Aliás, Campinas teve uma vida relativamente breve enquanto estação. O prédio esteve ativo de 1957 até 1972, 15 anos portanto, de acordo com os registros do site Estações Ferroviárias (GIESBRECHT, 2024). A breve carreira ferroviária da estação pode ter contribuído para que as alterações mapeadas tenham ocorrido há tanto tempo.

- Armazenamento
- Administrativo
- Atendimento
- Sanitários
- Bar

Para ilustrar as alterações que a estação sofreu nestes pouco mais de 40 anos desativada, foi elaborado uma planta histórica onde a situação original da edificação sobrepõe a situação atual do prédio. Não foi possível encontrar os usos que o prédio recebeu ao longo dos anos. Houve, porém, a tentativa de restauro e requalificação do entorno da estação no início dos anos 2000, conforme noticiado pelo jornal O Popular em matéria divulgada no dia 31 de julho de 2005.

Em 2002 a prefeitura de Goiânia, por meio da Secretaria Municipal de Cultura, apresentou um projeto para instalação da Estação dos Sentidos, "um grande complexo cultural que contaria com ambientes aromatizados, áreas de convivência e espelhos d'água", que não saiu do papel. Em 2005, em razão dos 195 anos de Campinas, a prefeitura resgatou o projeto, enviando-o à Companhia Municipal de Obras (COMOB) mas, como sabemos, também foi engavetado.

Já nos anos 2010 a Polícia Militar do Estado de Goiás ocupou a antiga estação, em um primeiro momento para abrigar a Base Operacional da 1ª Companhia Independente da PMGO até cerca de 2020, quando o prédio passou a abrigar o Centro de Comando e Controle Rural. Mais recentemente, provavelmente a partir de 2022 a antiga estação passou a abrigar o Batalhão de Terminal da PMGO, função que cumpre até o momento.'



53 | DESCONHECIDO (circa 2000) ▲

Estado de conservação da estação ferroviária de Campinas, por volta dos início dos anos 2000.

54 | O POPULAR (2005) ►

Notícia veiculada em 31/07/2005 relatando o projeto de revitalização da estação de Campinas.

55 | FELIPE PETEAN (2025) ►

Plantas históricas de cobertura e piso da estação ferroviária de Campinas, Goiânia, GO.

56 | FELIPE PETEAN (2025) ►

Elevações históricas da estação ferroviária de Campinas, Goiânia, GO.

Cara renovada para a estação

PROJETO DE REVITALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAMPINAS COMEÇA A SAIR DO PAPEL. OBRA DEVE TER INÍCIO EM TRÊS MESES

ROSANE RODRIGUES DA CUNHA

Há cerca de dois meses, desde que os últimos invasores foram retirados do prédio da antiga Estação Ferroviária de Campinas e o local foi cercado pela Prefeitura de Goiânia com tapumes de madeira, os moradores das imediações do terminal, que, no passado, foi um símbolo do progresso na região, estão respirando mais aliviados e cheios de esperança de que finalmente o projeto de revitalização do terreno saia do papel. "Minha expectativa é que agora a estação seja revitalizada e Campinas ganhe uma obra que beneficie todo o setor e áreas vizinhas", diz o comerciante Luiz Antônio, morador há 35 anos de Campinas e já cansado de conviver com os transtornos causados pelo abandono da estação.

É que, desde que foi desativada pela Rede Ferroviária Federal S.A., em outubro de 1972, a estação, que durante anos serviu de ponto de embarque e desembarque dos passageiros e depósito de cargas dos trens que circulavam por Goiânia, só trouxe problemas à vizinhança. A estrutura física da velha estação foi pouco a pouco se deteriorando. A área em volta do prédio foi vendida e ocupada por ferros-velhos. As plataformas foram invadidas por moradores de rua. O mato e o lixo tomaram conta do terreno público, que, segundo os vizinhos, transformou-se em reduto de marginais e usuários de drogas.

Em 2002, a Prefeitura apresentou à comunidade um projeto de

MEMÓRIA URBANA

Veja alguns dados sobre a Estação em Campinas:



A antiga Estação Ferroviária de Campinas localiza-se na Avenida Leste-Oeste, na Vila Abajá, próximo ao Cepal



PROJETO EM ESBOÇO

■ A área mede 4 mil metros quadrados

■ O projeto de revitalização, ainda em fase de elaboração, prevê:

Restauração da estação

Instalação no local do Museu Histórico de Campinas

Implantação de parque infantil

Construção de pista de caminhada e de teatro de arena

■ O custo da obra só será conhecido após a conclusão do projeto

■ A obra deve ter início em 90 dias e ser concluída ainda em 2005

revitalização do local, que previa a construção da Estação dos Sentidos, um grande complexo cultural que contaria com ambientes aromatizados, áreas de convivência e espelhos d'água. Tudo isso seria construído sem alterar as características originais da antiga estação, situada na Avenida Leste-Oeste, na Vila Abajá, região de Campinas. Os vizinhos aplaudiram o projeto, que, no ano seguinte, teve

de ser reformulado, pois, sem recursos para adquirir a parte do terreno em poder de particulares, a Prefeitura foi obrigada a refazer a proposta de revitalização, contando apenas com os 4 mil metros quadrados da área da estação que pertencem ao Município.

As mudanças foram discutidas, o projeto reelaborado, mas a revitalização não saiu do papel. Zélia Maria da Silva, que se mudou



Diomício Gomes

Antiga Estação Ferroviária, na Avenida Leste-Oeste: local deve abrigar museu histórico

para a Vila Abajá seis anos após a desativação da estação, já estava se cansando de reivindicar a revitalização da área, quando foi surpreendida pela retirada dos últimos invasores que ocupavam o local. "Parece que agora a obra sai", diz Zélia, que já teve sua casa e comércio assaltados e atribui a falta de segurança no local ao abandono da velha estação.

Morador há quatro anos na Vila Abajá, bem em frente à estação, o comerciante Leonardo Camargo também já foi vítima de assalto e roubo. "Agora, com a retirada dos invasores e a instalação de tapumes na estação estamos mais tranquilos", observa Camargo, que torce para que o trabalho de recuperação do terreno vá além e que a

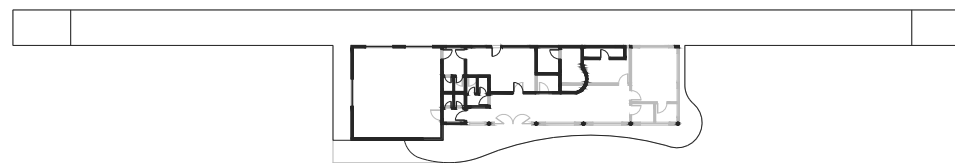
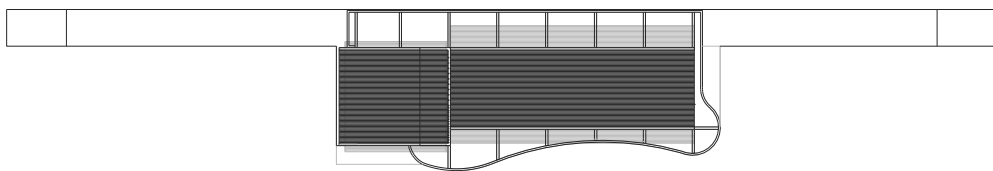
antiga estação seja logo revitalizada. A ordem para a revitalização, segundo o chefe de Gabinete da Secretaria Municipal da Cultura, Jorge Leal, já foi dada pelo prefeito Íris Rezende durante as comemorações do 195 anos de Campinas, no início do mês.

Reformulação

O trabalho foi entregue à Companhia Municipal de Obras (Comob), que está reformulando o projeto de revitalização. De acordo com o presidente do órgão, Geraldo Almeida, três pontos já foram definidos: o prédio da estação será restaurado, o projeto de instalação da Estação dos Sentidos será deixado de lado e o local deverá abrigar um museu histórico de Cam-

pinas. "Não deve ser um museu muito grande, pois o espaço é reduzido, mas deverá contar um pouco da história do bairro", adianta Almeida.

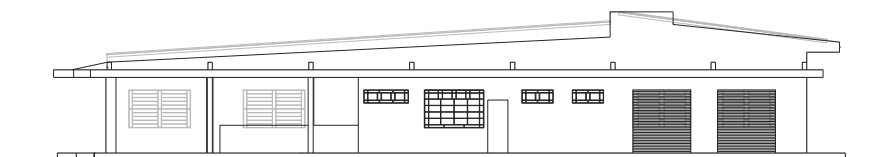
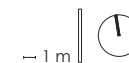
No dia 4, ele vai se reunir com técnicos do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) para avaliar o projeto de restauração. Parte da estrutura do prédio, atingida por um incêndio há alguns anos, deverá ser reconstruída. O custo da obra só será conhecido após a conclusão do projeto de revitalização, que deve incluir também a construção de um teatro de arena, parque infantil e pista de caminhada. A expectativa do presidente da Comob é iniciar as obras no máximo, em 90 dias e concluir os trabalhos ainda este ano.



CAMPINAS |
1957 | PLANTA HISTÓRICA DE COBERTURA



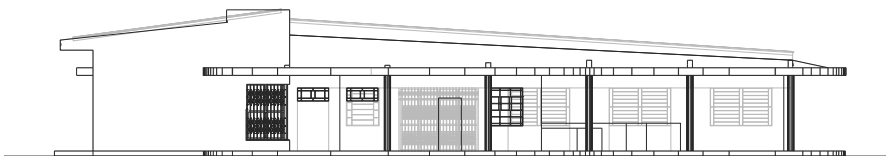
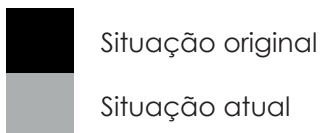
CAMPINAS |
1957 | PLANTA HISTÓRICA



Norte



Oeste

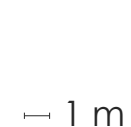


Sul



Leste

CAMPINAS |
1957 | FACHADAS HISTÓRICAS



As principais alterações empregadas na planta do prédio foram a ampliação dos ambientes internos por meio do fechamento dos pilotis com alvenaria. Foram instaladas janelas basculantes tipo vitrô entre os pilares de seção circular, que foram masseados para ficarem alinhados com a parede. Alguns banheiros internos foram suprimidos, transformando-se em dois banheiros maiores. Foram instalados novos banheiros onde havia o saguão de passageiros. Novas salas foram criadas. As portas de enrolar do armazém foram substituídas por vitrôs com o restante do vão vedados com alvenaria. O meio lanternim foi fechado, alterando-se a geometria do telhado, agora com uma seção só de água. A porta que dava acesso à plataforma foi fechada. O balcão e toda a infraestrutura do bar foi suprimido.

Mais recentemente, por volta de 2023, a estação sofreu uma nova reforma que alterou novamente a geometria do telhado. Foram adicionadas estruturas metálicas sobre as águas existentes, e para isso demoliu-se parte do coroamento da estação. O novo telhado também conta com telhas em fibrocimento que agora se estendem por volta de um metro para além do corpo da edificação.

Em visita realizada dia 1º de maio de 2025 sob autorização da PMGO, foi possível registrar o estado atual da edificação. Não foi possível fazer registros fotográficos no interior do prédio, mas assim mesmo foi possível fazer um mapeamento da distribuição dos ambientes com base em registros visuais comparados com a planta original a posteriori.

Na visita também foi possível registrar traços das antigas tonalidades utilizadas no barramento da parede externa do armazém. Foi possível, ainda, identificar o desenho do piso

do saguão, que seguia a forma da cobertura, bem como identificar o antigo piso de ladrilho hidráulico quadriculado empregado, possivelmente, por toda a estação a exceção, talvez, dos ambientes internos.











◀ **57** | FELIPE PETEAN (2025)
Vista da fachada sul da estação ferroviária de Campinas

◀ **58** | FELIPE PETEAN (2025)
Trecho do piso original do saguão da estação ferroviária de Campinas

◀ **59** | FELIPE PETEAN (2025)
Amostra da cor original do barramento externo da estação ferroviária de Campinas

◀ **60** | FELIPE PETEAN (2025)
Fachada sul do armazém da estação ferroviária de Campinas

◀ **61** | FELIPE PETEAN (2025)
Perspectiva da cobertura sul da estação ferroviária de Campinas

◀ **62** | FELIPE PETEAN (2025)
Perspectiva da cobertura sul da estação ferroviária de Campinas

◀ **63** | FELIPE PETEAN (2025)
Detalhe da cobertura sul da estação ferroviária de Campinas

◀ **64** | FELIPE PETEAN (2025)
Perspectiva da cobertura norte da estação ferroviária de Campinas

◀ **65** | FELIPE PETEAN (2025)
Perspectiva da fachada norte da estação ferroviária de Campinas

◀ **66** | FELIPE PETEAN (2025)
Perspectiva da fachada norte da estação ferroviária de Campinas

◀ **67** | FELIPE PETEAN (2025)
Janela pantográfica da estação ferroviária de Campinas

◀ **68** | FELIPE PETEAN (2025)
Janela basculante tipo vitrô cobertura da estação ferroviária de Campinas

◀ **69** | FELIPE PETEAN (2025)
Janela basculante tipo vitrô cobertura da estação ferroviária de Campinas

Apesar de todas as transformações que a estação ferroviária sofreu ao passar das décadas, ela não é a única edificação remanescente do antigo pátio na Vila Abajá. O pátio de Campinas, assim como os demais pátios ferroviários das estações intermediárias da EFG, contava com uma infraestrutura mínima para dar apoio às operações dos trens que circulavam pela rede.

Em Campinas havia, portanto, além da estação, a caixa d'água - estrutura já virtualmente obsoleta para as operações ferroviárias em 1957, pois o parque de tração da EFG pré RFFSA já estava em plena transição para o diesel, contando com poucas locomotivas a vapor em atividade -, o armazém de uso geral e nove residências de funcionários. Há uma dúvida quanto a localização da casa do Chefe da Estação. Não foi possível identificar se uma das casas de turma do pátio desempenhava esse papel ou se uma das três casas construídas próximas a estação teve algum significado na infraestrutura ferroviária.

Com o encerramento da circulação trens para Campinas por volta de 1972, o pátio ficou vago. Paulatinamente os trilhos e dormentes foram sendo removidos e os aterros do leito foram sendo desmobilizados. O imenso aterro sobre o córrego Capim Puba foi removido nos anos 1990 para a extensão da avenida Leste-Oeste. A área do pátio foi sendo loteada e ocupada por ferro-velhos. A continuação da avenida Leste-Oeste foi executada na região no começo dos anos 2000, seccionando o espaço e desagrupando o conjunto.

A estação permaneceu desocupada. As casas de turma continuaram a servir como residências dos antigos funcionários da companhia. O armazém foi ocupado e sofreu a

adição de um anexo que estendeu o corpo do prédio. Atualmente uma empresa de reciclagem ocupa o local. A caixa d'água foi demolida provavelmente no anos 1990. Na fotografia aérea de Goiânia de 1988 ela ainda aparece próxima à estação.

Analisando-se a relação de imóveis não operacionais oriundos da inventariança da antiga RFFSA, repassados para a Superintendência do Patrimônio da União - SPU, não foi possível localizar os Números de Boletim de Protocolo - NBPs (códigos de registro dos bens da estatal) das edificações do pátio de Campinas, indicando provável alienação seja para a prefeitura de Goiânia, seja para o Estado de Goiás. É necessário uma pesquisa mais aprofundada nesta questão.

70 | SEPLAM (1961)

Fotografia aérea (nº 234) de Goiânia, com foco para o pátio ferroviário de Campinas. Sem escala.



Conjunto de casas de funcionários

Armazém

Possível conjunto de casas dos engenheiros

Estação ferroviária

Caixa d'água



O conjunto arquitetônico ferroviário que compreendia o pátio de Campinas foi severamente desarticulado em razão das sucessivas invasões, parcelamentos e operações urbanas promovidas pela prefeitura ao passar das décadas. Dos imóveis originais que compunham o pátio, apenas quatro permanecem: duas casas de funcionários, a estação e o armazém.

Os imóveis, embora descaracterizados e desarticulados enquanto conjunto, são os últimos testemunhos de um arranjo típico de um pátio ferroviário na cidade de Goiânia capazes de narrar o cotidiano da estrada de ferro na cidade, pois os outros dois pátios foram demolidos.

O pátio da estação de Goiânia, naturalmente o maior entre os três, abrigava boa parte da infraestrutura de manutenção e apoio às operações da EFG no Estado. As oficinas de locomotivas ficavam na esplanada onde hoje encontra-se a Praça do Trabalhador. Dezenas de casas de funcionários formavam o perímetro do terreno que abrigava, ainda, armazéns gerais, pólo de combustíveis, ferramentaria, edifícios administrativos, posto médico, entre outros.

De acordo com Brandão (2017) o processo de desativação do pátio de Goiânia se iniciou em 1981, com a transferência do terminal de combustíveis para o Jardim Novo Mundo, em um novo espaço aberto pela RFFSA dedicado à manobra dos trens tanqueiros. Os edifícios administrativos foram os

próximos a serem desativados logo no ano seguinte. Havia um projeto de transferência de todo o conjunto de operações e manobras para o pátio da estação de Senador Canedo nova, inaugurada em 1980, projeto não concretizado. O destino do pátio de Goiânia foi selado com a desapropriação do terreno aprovada em 1985, que culminaria na construção do novo terminal rodoviário concluído em 1986.

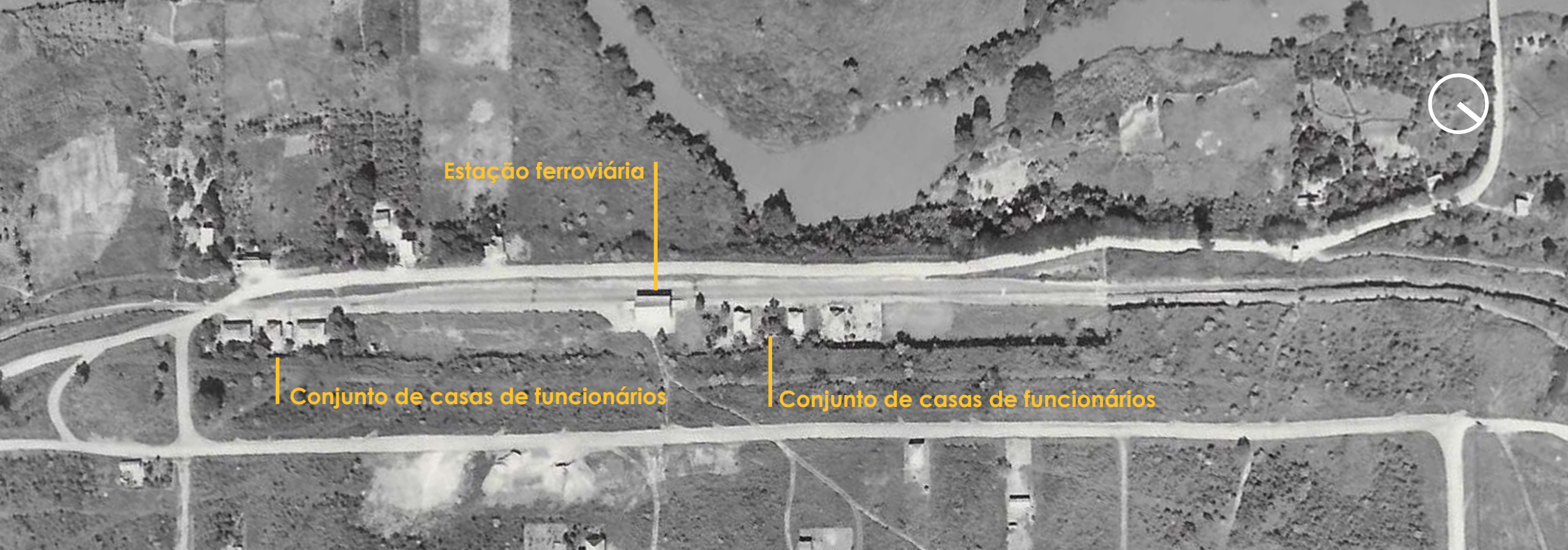
As edificações do pátio da estação de Santa Marta, por sua vez, foram completamente removidas em meados de 2017. A estação já estava em ruínas enquanto que parte das casas de turma já haviam sido demolidas, provavelmente nos anos 1990. A casa do Chefe da Estação foi uma das últimas residências ferroviárias que compunham o conjunto a ficar de pé, até ser demolida para o alargamento da avenida Progresso, na Vila Galvão.



- ◀ **72** | SEPLAM (1977)
Fotografia aérea (nº 8508) de Goiânia com foco no pátio ferroviário de Campinas. Sem escala.
- ◀ **73** | SEPLAM (1988)
Fotografia aérea (nº 517) de Goiânia com foco no pátio ferroviário de Campinas. Sem escala.
- ◀ **74** | GOOGLE EARTH (2005)
Fotografia aérea de Goiânia com foco no pátio ferroviário de Campinas. Sem escala.
- ◀ **75** | GOOGLE EARTH (2025)
Fotografia aérea de Goiânia com foco no pátio ferroviário de Campinas. Sem escala.

- 76** | SEPLAM (1961) ▶
Fotografia aérea (nº 240) de Goiânia com foco no pátio ferroviário de Goiânia. Sem escala.
- 77** | GOOGLE EARTH (2025) ▶
Fotografia aérea de Goiânia com foco no pátio ferroviário de Goiânia. Sem escala.
- 78** | SEPLAM (1977) ▶
Fotografia aérea (nº 8240) de Goiânia com foco no pátio ferroviário de Santa Marta. Sem escala.
- 79** | GOOGLE EARTH (2025) ▶
Fotografia aérea de Goiânia com foco no pátio ferroviário de Santa Marta. Sem escala.





ESTUDOS DE CASO

Levando-se em consideração todo o exposto até o momento, fica nítido que as edificações remanescentes do antigo pátio de Campinas possuem potencial para compor o único conjunto ferroviário em Goiânia que ainda reúne parte da infraestrutura original de apoio às operações da antiga Estrada de Ferro Goiás na cidade.

Nesse sentido, foram levantados cinco estudos de caso que abordam a temática ferroviária e de requalificação urbana, para utilizarmos como referencial projetual. Em cada exemplo apresentado é feita uma breve reflexão comparando-se com a realidade atual do pátio ferroviário de Campinas, discutindo-se as possíveis aplicações retratadas no objeto de estudo.

Estação das Artes / Carvalho Araújo

Fortaleza, CE

Arquitetos: Carvalho Araújo

Área: 17510 m²

Ano: 2022

Categoria: Centro Cultural

Arquiteto Líder: José Manuel Carvalho Araújo

Restauro: Simone Delanoy

Status: Executado

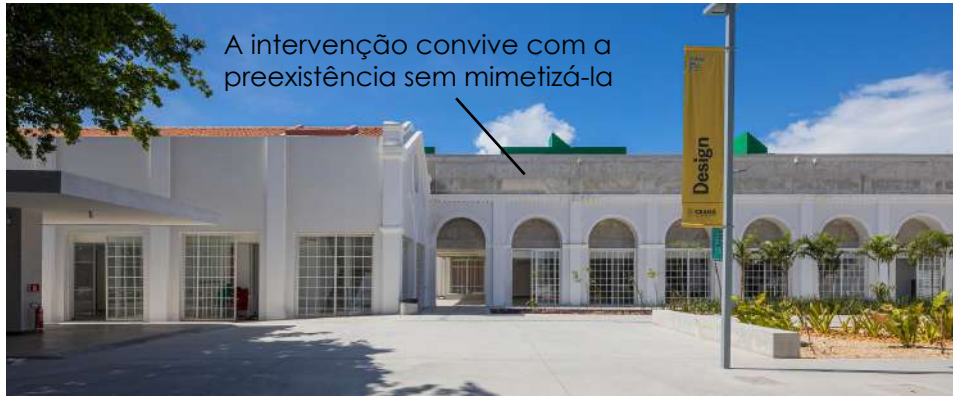
Fotos: Felipe Petrovsky

O conjunto da antiga estação ferroviária “Dr. João Felipe” da antiga RFFSA, a principal de Fortaleza, sofreu uma intervenção recente como parte de um projeto de requalificação da zona portuária da capital do Estado do Ceará (ARCHDAILY, 2023). A proposta buscou aliar a restauração das edificações preexistentes com a implantação de um programa diversificado, oferecendo opções culturais e de lazer para a região. Todo o conjunto foi ocupado por equipamentos como o “Museu Ferroviário, a Pinacoteca do Estado do Ceará, a Kuya – Centro de Design do Ceará, o Mercado AlimentarCE e a Estação das Artes, formando o Complexo Cultural Estação das Artes, gerido em parceria com o Instituto Mirante de Cultura e Arte” (SECULT, 2024).

O projeto apresenta-se como um interessante exemplo da aplicação de uma boa arquitetura na requalificação do

espaço urbano ocioso, e a aplicação de usos compatíveis com o espaço disponível. Tanto a estação quanto os galpões foram restaurados para abrigarem os programas culturais. O espaço das edificações mais desafiadoras para a receberem novos usos, como os armazéns, foram inteligentemente rearranjados, criando ambiências e experiências únicas. Nestes edifícios foram propostos mezaninos que amparam os ambientes e as possibilidades de uso, artifício que pode ser aplicado no armazém da EFG no pátio de Campinas.





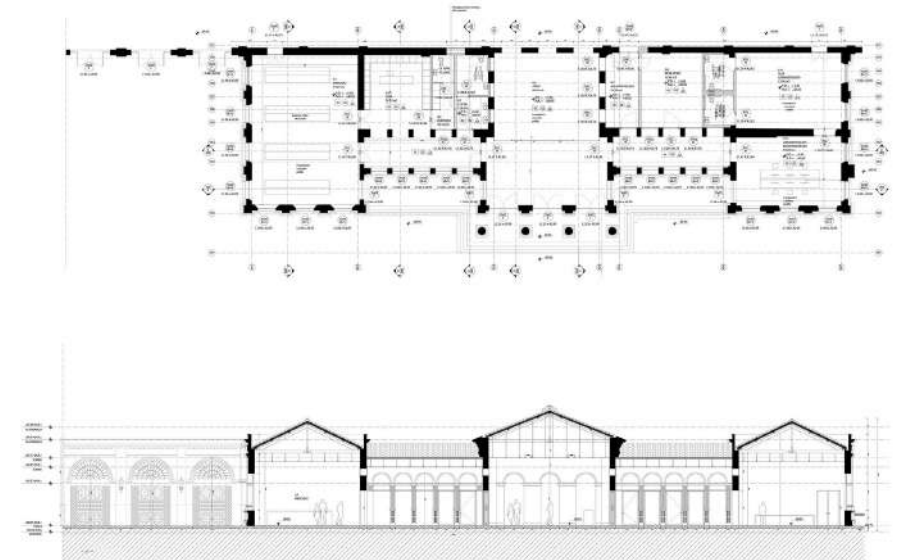
A intervenção convive com a preexistência sem mimetizá-la



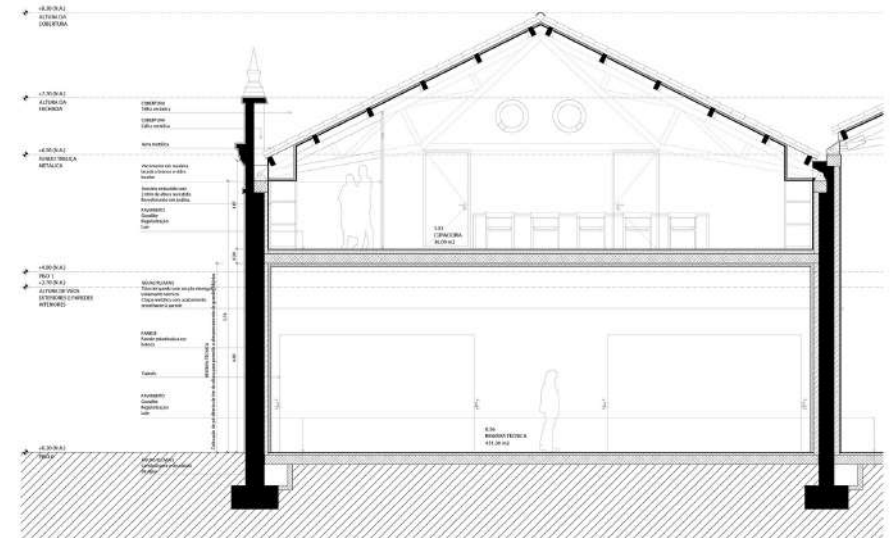
Preservação dos trilhos: "testemunhos"



Tesouras aparentes; valorização da materialidade preexistente



Exemplo de aplicação de um programa diverso e compatível com as dimensões da estação ferroviária.



Para aproveitamento do pé direito alto do armazém, os arquitetos projetaram um mezanino. Situação semelhante pode ser aplicada em Campinas.

Praça Mauá

Rio de Janeiro, RJ

Responsáveis: Consórcio Porto Novo; Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP); prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

Área: 25.000 m²

Ano: 2015

Categoria: Praça

No contexto da requalificação urbana por meio da “recostura” dos espaços urbanos, isto é, a promoção da reconexão de espaços limitrofes ou lindeiros cortados por vias expressas, avenidas, ou ferrovias, removendo-se a via, seja por enterrá-la ou removê-la completamente, encontramos projetos exitosos, como o caso da restauração do córrego Cheonggyecheonem Seul na Coréia do Sul, transformando-o em um parque linear de 11 km, e a remoção da autoestrada M-30 em Madrid na Espanha, para, também, transformar o local em um espaço verde de convivência e lazer público (CUTIERU, 2022).

Recentemente presenciamos a demolição da avenida perimetral no Rio de Janeiro, a fim de possibilitar a execução do projeto de requalificação da zona portuária “Rio Maravilha”, em virtude dos jogos Olímpicos do Rio 2016. A Praça Mauá, antes despedaçada pelos viadutos, foi totalmente reintegrada ao tecido urbano por meio do enterramento da via (em túneis), o controle do acesso local de veículos, a construção de uma linha de bonde (*tram*) e a abertura de equipamentos culturais no entorno, que atuam como polos

geradores de fluxo, como é o caso do Museu do Amanhã, de Santiago Calatrava, e o Museu de Arte do Rio - MAR, do Jacobsen Arquitetura.

O local, agora acessível via transporte público seguro e eficiente, tornou-se um ponto turístico popular, mostrando que a remoção das vias promove o reestabelecimento das conexões e dos trajetos a nível do solo, trazendo protagonismo ao pedestre e as experiências e laços que criam com o espaço reconquistado.

O pátio de Campinas deve se beneficiar da remoção do trecho da Avenida Leste Oeste que corta a área, permitindo, assim, a criação de novos acessos e eixos de conexão entre as vias circundantes, proporcionando a criação de novos espaços de convivência e lazer. A avenida pode ser aterrada, possibilitando a reintegração da superfície com seu entorno.

FOTO: TÂNIA REGO (AGÊNCIA BRASIL) 2013



FOTO: DIVULGAÇÃO, 2015



FOTO: MASAO KAMITA, 2015



Novos eixos de circulação



Proposição de novos equipamentos geradores de fluxo

FOTO: MASAO KAMITA, 2015



Criação de espaços de convivência e permanência

FOTO: MASAO KAMITA, 2015



Paisagem urbana: valorização do skyline do entorno

FOTO: MASAO KAMITA, 2015

Hub de Inovação de Campinas / PUCCAMP

Campinas, SP

Arquitetos: Curso de Arquitetura e Urbanismo da PUC Campinas

Área: 41.134m²

Total a construir: 38.599 m²

Ano: Projeto preliminar 2025

Categoria: Uso misto, Requalificação Urbana, Patrimônio Histórico

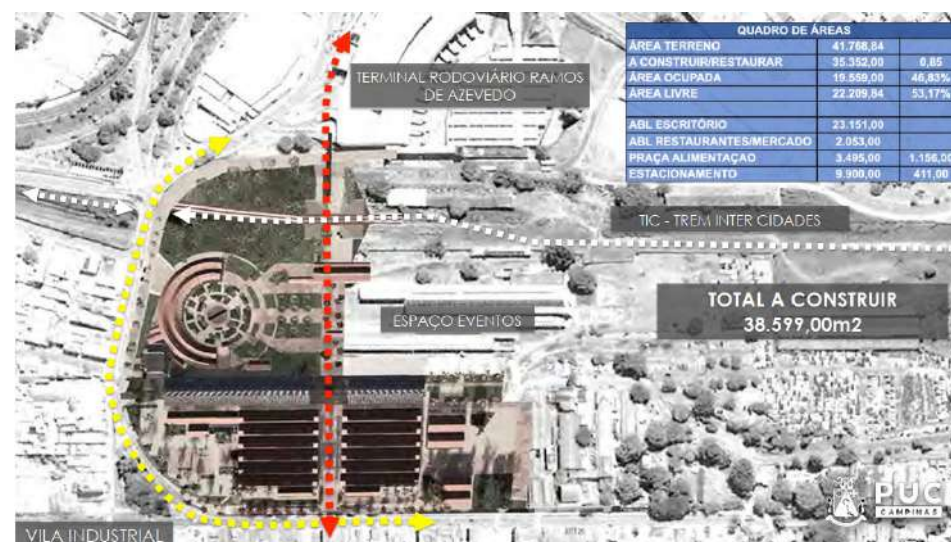
Buscando aliar a requalificação urbana e o restauro de edificações ferroviárias tombadas do “Complexo FEPASA” das antigas oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em Campinas, SP, o corpo de arquitetos do curso de Arquitetura e Urbanismo da PUC Campinas, liderado pelos professores Ms. Fábio de Almeida Muzetti e Ms. Leandro Rodolfo Schenk, propuseram uma série de intervenções e usos que fossem compatíveis com a topografia e a dimensão das edificações preexistentes. O resultado dos estudos foi a implementação de um *HUB* de inovação que concentra ambientes dedicados para abrigar empresas de tecnologia e inovação, pequenas empresas e empreendedores, salas de coworking etc., centros de convivência, lazer, apresentações culturais, anfiteatro, mercado e pólo gastronômico, criando uma reigão de diversidade de usos no centro da cidade.

O projeto contempla, ainda, a conexão das ruas do

entorno por meio de caminhos que cruzam o complexo, integrando-se, também, ao terminal rodoviário Ramos de Azevedo vizinho ao conjunto.

Embora a área do HUB de Inovação de Campinas, SP, seja muito maior que a do pátio de Campinas, GO, ele nos mostra as possibilidades e soluções para promover a conexão entre os ambientes do entorno com as edificações do complexo das oficinas. Além disso, o projeto indica usos que são compatíveis com as dimensões das edificações, principalmente os prédios das oficinas, que são grandes galpões, readequando-os para receberem salas, centros de convivência, entre outros.

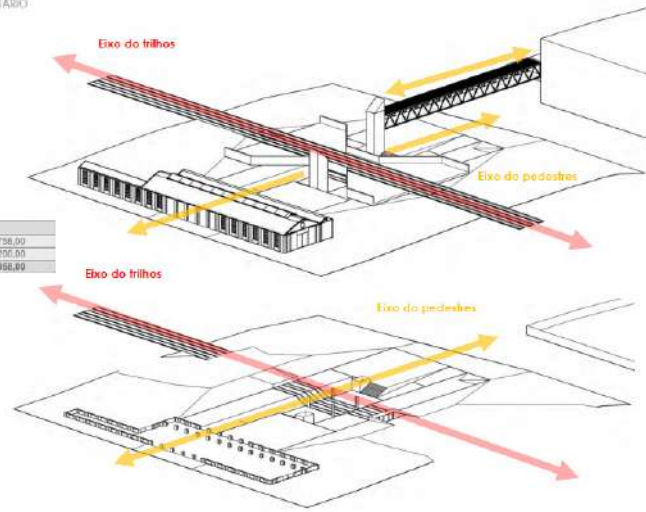
De maneira semelhante pode-se pensar em usos que sejam compatíveis ao armazém da EFG no pátio de Campinas GO desde que, também, atendam as demandas da comunidade.





HUB DE INOVAÇÃO COMPLEXO FERROVIÁRIO

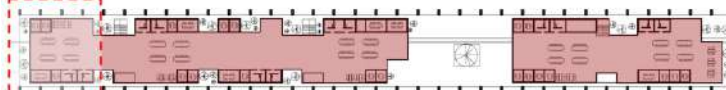
MODULO PASSAGEM	
TÉRCIO	738,00
PASSARELA	250,00
TOTAL	988,00



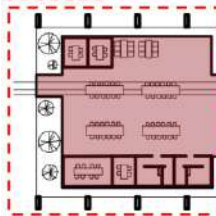
Criação de eixos de circulação tomando partido da topografia e das vias férreas existentes.

HUB DE INOVAÇÃO COMPLEXO FERROVIÁRIO

OFICINA DE LOCOMOTIVA DA CIA. MOGIANA

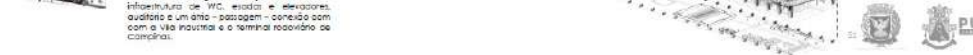
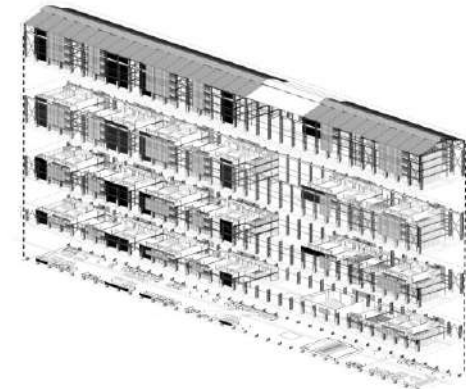


SALÃO OFICINA	
TÉRCIO	9.817,00
PROTEÇÃO PAVIMENTO	2.880,00
RECEÇÃO PAVIMENTO	2.880,00
TUB. SUCO FUMOS	2.880,00
TOTAL	18.857,00



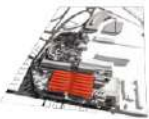
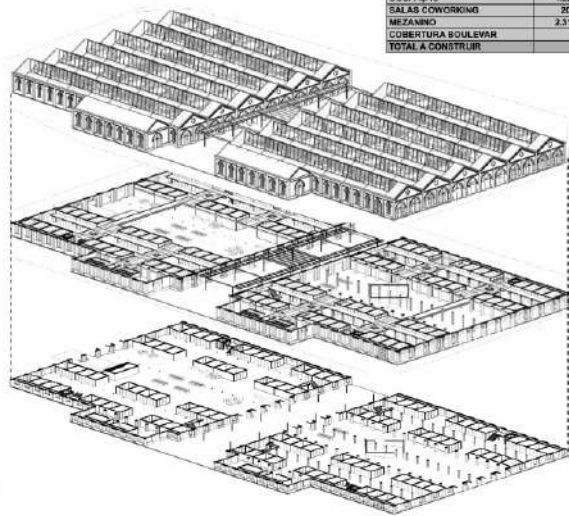
PERSPECTIVA EXPLODIDA

Edifício existente internamente dividido em dois blocos com grandes lajes modulares, infraestrutura de HVAC, elétrica e elevadores, auditório e um salão - passagem - conexão com a Vila Industrial e o terminal ferroviário de cargas.



HUB DE INOVAÇÃO COMPLEXO FERROVIÁRIO

GÊMEOS	ÁREA	QUANT.	SUBTOTAL
OCUPAÇÃO	4.229,00	2,00	8.440,00
SALAS COWORKING	20,00	182,00	3.840,00
MEZANINOS	2.312,00	2,00	4.624,00
COBERTURA BOULEVARD			1.290,00
TOTAL A CONSTRUIR			18.194,00



PERSPECTIVA EXPLODIDA

Os "gêmeos", entre eles, a cobertura parcial do Boulevard da Inovação, as salas tanto no térreo como o sistema de mezaninos para as Start-ups.



Exemplo de restauração do patrimônio e aplicação de um programa diversificado e compatível com o local.

Aplicação de usos diversificados aproveitando o imenso pé direito das oficinas.

Pátio Ordener-Poissonniers / SLA e BIECHER ARCHITECTES

Paris, França

Arquitetos: SLA e BIECHER ARCHITECTES

Área: 37.000 m²

Ano: 2024

Categoria: Uso misto, requalificação urbana

Tratando de maneira semelhante o espaço ferroviário degradado do norte de Paris, França, comparado-se à proposta anterior, os escritórios SLA e BIECHER ARCHITECTES buscam designar usos mistos ao conjunto de armazéns e edificações ferroviárias do pátio de Ordener-Poissonniers, além de separar espaços para a construção de habitações para 1.000 pessoas, atendendo as demandas da prefeitura pela ocupação diversificada da área.

O projeto segue, também, as premissas de desenvolvimento sustentável exigidas pela capital francesa, propondo a criação de usinas fotovoltaicas na cobertura das edificações, além da criação de áreas verdes, hortas comunitárias e espaço para feiras orgânicas. A proposta também contempla uma escola pública, um teatro, edificações comerciais, uma incubadora de empresas e uma escola de Design.

O pátio de Campinas pode ser repensado para receber, assim como a proposta parisiense, edificações dedicadas à habitação de interesse social, uma vez que a requalificação da área prevê a remoção de ocupações instaladas dentro

do perímetro do antigo pátio. É preciso um estudo mais aprofundado do entorno e das demandas da comunidade local para que os usos propostos atendam os habitantes vizinhos, assegurando-se a perpetuidade das intervenções e promovendo a apropriação do espaço pela sociedade.



Exemplo de ocupação sustentável do sítio, respeitando as preexistências, distribuindo os usos mistos pelo espaço e criando grandes áreas de convivência e desconpressão



Espaços de permanência que tomam partido da topografia.



Estação e galpão ferroviário de Pires do Rio / IPHAN

Pires do Rio, GO

Arquitetos: Carvalho Araújo

Área: 17510 m²

Ano: 2022

Categoria: Centro Cultural

Arquiteto Líder: José Manuel Carvalho Araújo

Restauração: Simone Delanoy

A antiga estação ferroviária de Pires do Rio teve sua guarda transferida do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre - DNIT e do IPHAN para a prefeitura municipal por meio do Termo de Guarda Provisória 001/2010, dando o primeiro passo para sua proteção e restauração. O termo ainda exige que a prefeitura dê um uso compatível à sua estrutura e que resgate seu valor cultural.

A restauração da estação ocorreu em 2010. Atualmente o prédio abriga a Casa de Cultura de Pires do Rio. O galpão das locomotivas vizinho à estação foi transformado em Museu Ferroviário em 1989, gerido pela Superintendência de Patrimônio Histórico Cultural e Artístico da Secretaria de Estado da Cultura - Secult Goiás. O espaço abriga um acervo bastante relevante de objetos e documentos da antiga EFG. As locomotivas nº 246 e a nº 2 *Mafra* (que esteve presente na inauguração da linha férrea em Brasília), também estão estacionadas no museu, perfazendo atrações populares. A estação e o Museu Ferroviário de Pires do Rio são exemplos de

intervenções pontuais em edificações relativamente pequenas, fruto da parceria dos órgãos de preservação federais e a prefeitura local. Este é o cenário da maioria das edificações ferroviárias espalhadas pelo país: edifícios isolados ou reunidos em pequenos conjuntos, ainda sob jurisdição do IPHAN ou SPU, que, para seu restauro e uso, demandam o estabelecimento de parcerias entre os órgãos municipais e federais.

Aparentemente (informação que necessita de maior pesquisa), as edificações do conjunto do pátio de Campinas foram alienadas há muito tempo, agora pertencendo à prefeitura de Goiânia. A requalificação da área depende de um projeto holístico por parte da gestão local, cujos recursos podem partir de linhas de incentivo federais e estaduais.





Criação de espaços que se conectam com a comunidade e valorizam a memória local.



Glauco Henrique Chaves



Restauração e reutilização do patrimônio ferroviário

Glauco Henrique Chaves

A partir do apresentado nos estudos de caso, e no sentido de resgatar o aspecto de unidade operacional que representava o pátio, o presente trabalho propõe a requalificação da quadra delimitada pelas ruas Benjamin Constant, Rua 6, Rua Senador Jaime e Rua 5, na Vila Abajá do Setor Campinas, por meio da remoção das ocupações e comércios de baixo valor agregado e redesenho urbano, com o aterramento do trecho da avenida Leste -Oeste que corta a quadra.

Pretende-se a recostura da área por meio da criação de eixos de circulação de pedestres entre as vias circundantes, de espaços de convivência, esportes e lazer promovendo, assim, usos e permanências. O projeto propõe o restauro das edificações remanescentes para que possam receber atividades relacionadas às demandas a serem identificadas no bairro.

Em sua essência, o projeto pretende aliar a preservação do patrimônio ferroviário local com a promoção da qualidade de vida dos moradores de Campinas, estabelecendo uma relação de pertencimento por meio da apropriação do espaço público.

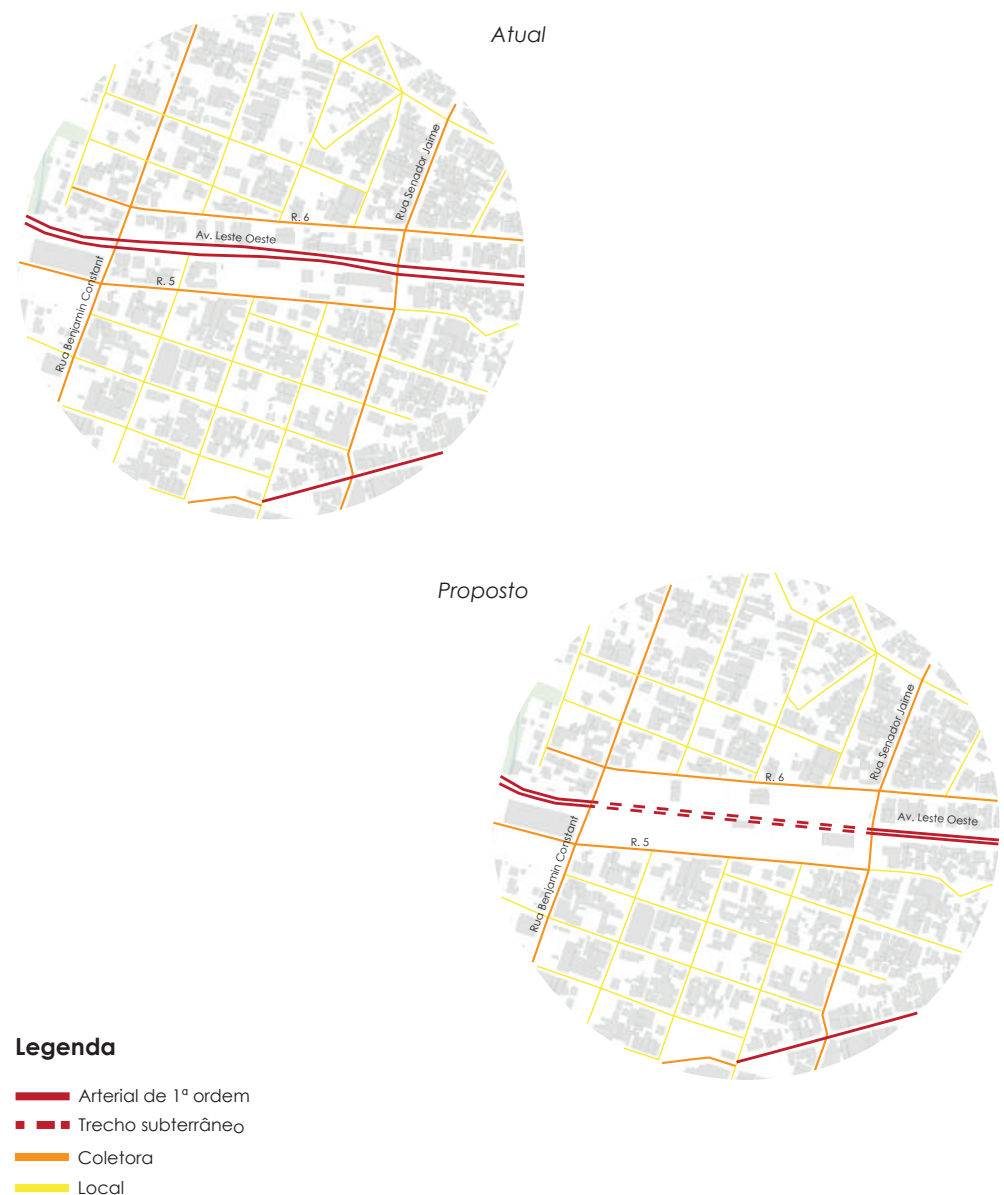
DIAGNÓSTICO

A partir do apresentado nos estudos de caso, e no sentido de resgatar o aspecto de unidade operacional que representava o pátio, o presente trabalho propõe a requalificação da quadra delimitada pelas ruas Benjamin Constant, Rua 6, Rua Senador Jaime e Rua 5, na Vila Abajá do Setor Campinas, por meio da remoção das ocupações e comércios de baixo valor agregado e redesenho urbano, com o aterramento do trecho da avenida Leste -Oeste que corta a quadra.

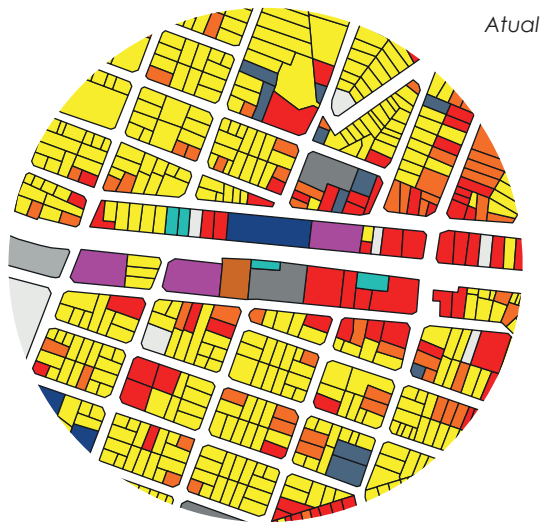
Pretende-se a recostura da área por meio da criação de eixos de circulação de pedestres entre as vias circundantes, de espaços de convivência, esportes e lazer promovendo, assim, usos e permanências. O projeto propõe o restauro das edificações remanescentes para que possam receber atividades relacionadas às demandas a serem identificadas no bairro.

Em sua essência, o projeto pretende aliar a preservação do patrimônio ferroviário local com a promoção da qualidade de vida dos moradores de Campinas, estabelecendo uma relação de pertencimento por meio da apropriação do espaço público.

Mapa de hierarquia viária

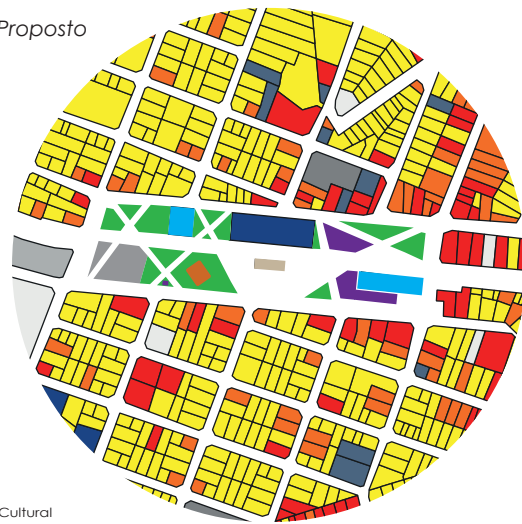


Mapa de uso e ocupação



Atual

Proposto



Legenda



Pontos de Interesse



Atual

Proposto



Legenda

Educativo

- E.E. Profª Marinete Silva
- CEPI Prof. Pedro Gomes
- Colégio Anglo de Campinas

Institucional

- Batalhão de Terminal PMGO
- CEPAL Campinas
- Feira Coberta (proposta)

Esportivo

- Quadra aberta (proposta)

Lazer

- Playground (proposta)

Religioso

- Centro Espírita Irmã Scheilla
- Assembleia de Deus Itiel
- A.D. Catedral da Palavra
- Igreja São Clemente
- Igreja Petencostal O Senhor que te Cura
- 7ª Igreja Presbiteriana Renovada

Cultural

- Museu ferroviário de Campinas (proposta)
- Biblioteca e midiateca regional de Campinas (proposta)
- Centro de exposições e performances artísticas (proposta)

Transporte Público

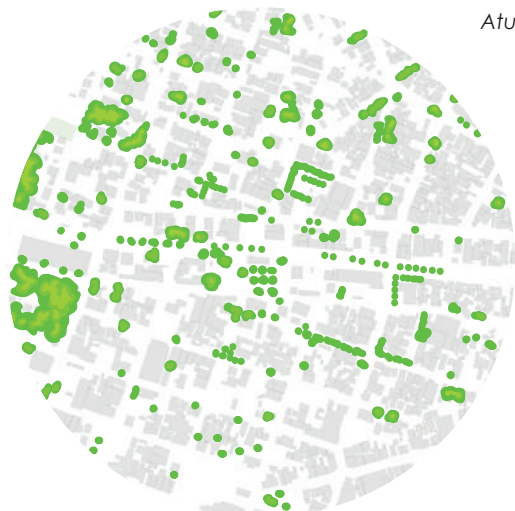
- Pontos de ônibus

Áreas verdes

- Praças

Mapa de Arborização

Atual



Proposto



Legenda

 Maciço arbóreo

PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

O princípio norteador do partido arquitetônico da intervenção no antigo pátio da estação foi “recosturar” o espaço segregado pelas sucessivas intervenções viárias, e ocupações irregulares dos vazios que se criaram com a cessão do tráfego ferroviário e erradicação dos trilhos do local. Era preciso devolver unidade não apenas ao espaço, à quadra em si, mas ao conjunto ferroviário remanescente que se encontrava desarticulado.

O primeiro exercício que fiz foi identificar as edificações e estabelecer entre elas eixos de articulação ou relação em função do papel que exerciam na hierarquia ferroviária (figura 80).

O segundo exercício buscou aprofundar a análise da área, com base no diagnóstico realizado, e envolveu recuperar o antigo perímetro do pátio, localizando nele as edificações de interesse. Foram identificados, também, pontos de interesse dentro e ao redor da área, tais como a Escola Estadual Professora Marinete Silva, o Cepal do Setor Campinas e uma área verde particular próxima ao Cepal, que tem potencial de ser transformada em praça ou outro equipamento público (figura 80). As ruas e a avenida Leste-Oeste também

80 | FELIPE PETEAN (2025)

Exercício 01 (acima) e exercício 02 (abaixo) desenvolvidos no processo de elaboração do partido arquitetônico.



foram identificadas. A intervenção viária fundamental para viabilizar a proposta de requalificação do pátio foi o enterramento da seção da Av. Leste-Oeste que cortava a quadra. Assim, neste segundo exercício, a avenida já não foi considerada na região da proposta.

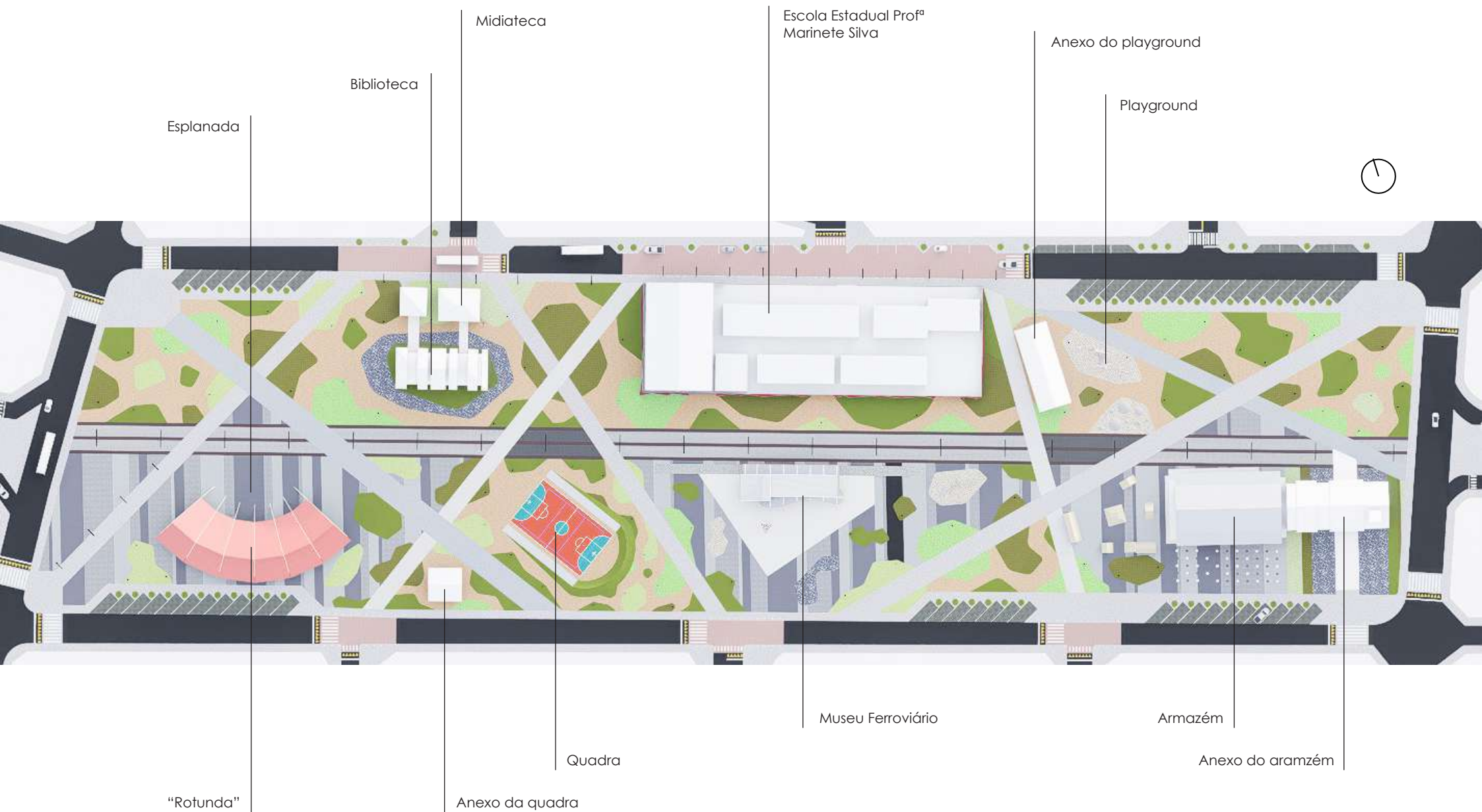
O terceiro exercício buscou imaginar eixos de circulação pedonal que atuassem como vias de conexão entre as ruas do entorno e os pontos de interesse levantados no exercício anterior, e que ao mesmo tempo possibilitassem a articulação dos espaços dentro da quadra (figura 81). Foram propostos, também, os usos e ocupações principais do solo, designando trechos dedicados ao lazer, esporte e cultura. Adicionalmente foram imaginadas maciços verdes e áreas priorizando a arborização a fim de criar ambiências e proporcionar conforto térmico para os usuários.

A proposta de intervenção do antigo pátio da estação ferroviária de Campinas buscou propor mudanças em diversos aspectos urbanos da área, bem como recuperar as preexistências e reintegrá-las à comunidade local, transformando a quadra em uma grande praça de cultura, lazer e esportes. A figura 82 indica os diversos espaços propostos para a intervenção, enquanto que a figura 83 exemplifica as “camadas” abordadas neste trabalho.

81 | FELIPE PETEAN (2025)

Exercício 03 (acima) e o partido arquitetônico final modelado no Sketchup (abaixo) desenvolvidos no processo de elaboração do partido arquitetônico.





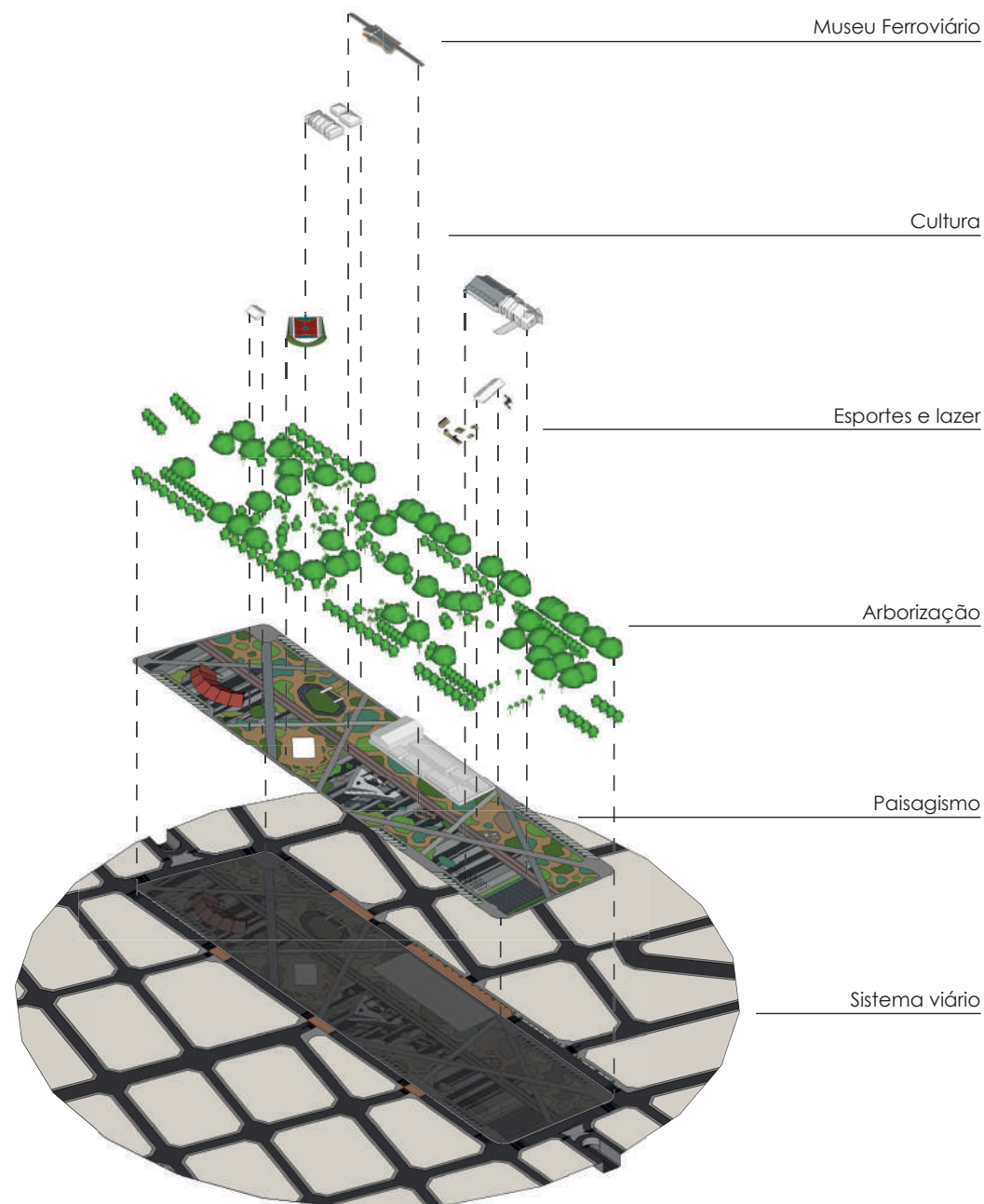
O sistema viário da região foi reorganizado para permitir a integração e segurança da área; foram repensados e priorizados os acessos de pedestres; os caminhos foram desenhados para criar conexões entre as ruas do entorno, garantindo segurança e conforto para os pedestres; o paisagismo sugere lembranças do passado ferroviário da esplanada criando, ao mesmo tempo, ambiências diferentes por meio das texturas dos pisos, paredes e espaços integrados com o meio; a arborização entra como ferramenta natural de climatização e conforto térmico que, aliada ao paisagismo, amplia as sensações e condiciona experiências, permitindo a permanência e a convivência; os novos espaços de esportes e lazer oferecem à população a oportunidade de usufruir o melhor da esplanada a qualquer hora do dia; os novos equipamentos culturais entregam espaços que aliam a preservação do patrimônio ferroviário preexistente, com usos compatíveis que disponibilizam ambientes para a expressão artística e desenvolvimento pessoal; por fim, o museu se apresenta como registro edificado da vocação ferroviária do local, evocando e preservando a memória da EFG na Vila Abajá.

◀ **82** | FELIPE PETEAN (2025)

Aspecto geral da intervenção proposta no pátio da estação, com a indicação dos espaços.

83 | FELIPE PETEAN (2025)

Diagrama explodido do pátio, destacando as várias "camadas" de intervenção.



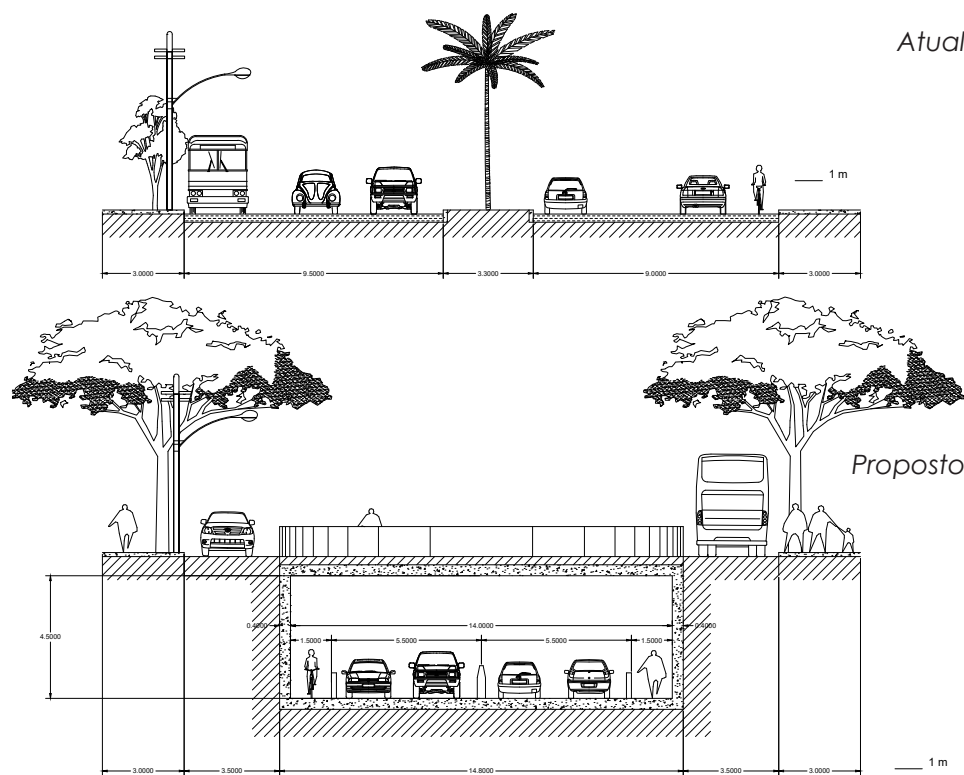
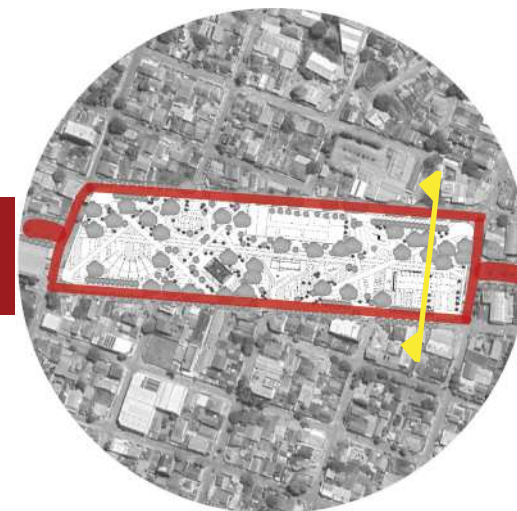
SISTEMA VIÁRIO

Como mencionado anteriormente, um dos principais fatores que provoca a desarticulação das edificações é a avenida Leste-Oeste. Ela atua como elemento de segregação do espaço, criando zonas lindeiras de baixa permanência e insegurança para os pedestres.

O cruzamento em nível da Leste-Oeste com as ruas Benjamin Constant e Senador Jaime é semaforizado o que, nos horários de pico, causam congestionamentos que complicam o trânsito na região. Os pontos de ônibus que atendem a região estão localizados na avenida.

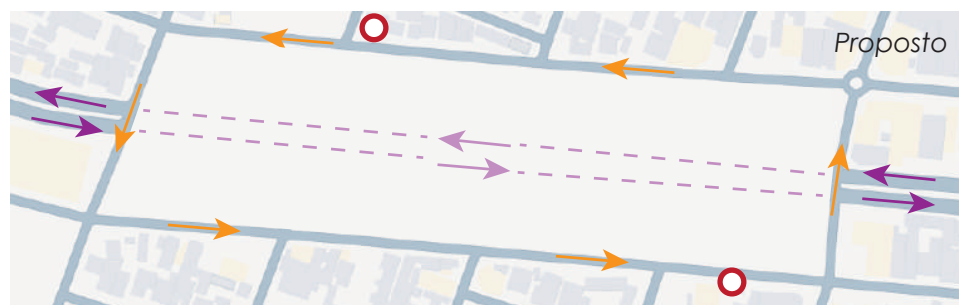
A fim de solucionar o principal entrave para a “recostura” urbana da quadra propôs-se o enterramento do trecho da avenida entre as ruas Senador Jaime e Benjamin Constant, seguindo em ambas direções por meio de um túnel. Foi mantido o mesmo número de faixas. Entretanto, para permitir acesso ao bairro, criou-se faixas laterais que conectam a via às ruas na superfície, não se alterando, porém, a caixa da via.

O trecho em túnel conta, além das faixas de rolagem, passagens laterais para pedestres. A proposta também abordou a ambiência dos acessos na superfície, sugerindo trechos de arborização onde hoje não há vegetação.



Corte genérico da Av. Leste-Oeste, mostrando a situação atual e a proposta, com o túnel passando sob a área de intervenção.

Outra sugestão para o sistema viário envolve a mudança do sentido de fluxo do trânsito nas vias do entorno. Atualmente as ruas Senador Jaime, 6 e Benjamin Constant são de mão dupla. Com a intervenção, propõe-se criar um fluxo anti-horário a fim de que as ruas 5 e 6 atuem como paralelas a nível do solo do fluxo da Av. Leste-Oeste, permitindo assim, que o transporte público atenda os pontos do bairro sem se desviar do sentido do fluxo. Nesse sentido, os pontos de ônibus que ficavam na avenida foram transferidos para as ruas 5 e 6 da quadra.



 Sentido único
  Sentido duplo
  Pontos de ônibus



Aspecto das entradas do túnel, com as as vias paralelas de acesso ao bairro.

Com o túnel da avenida Leste-Oeste, os cruzamentos semaforizados foram eliminados e, para moderar o tráfego de veículos, foram propostas travessias elevadas para pedestres ao longo de todo o entorno da quadra. Especialmente nos entroncamentos das ruas Ipameri, Santa Luzia e Pouso Alto com a rua 5, e São Miguel e Santa Luzia com a rua 6, foram criados trechos de vias compartilhadas (como veremos mais adiante na seção de paisagismo) para garantir maior segurança aos pedestres e fundamentalmente às crianças que frequentam a EE Profª. Marinete Silva.



84 | FELIPE PETEAN (2025)

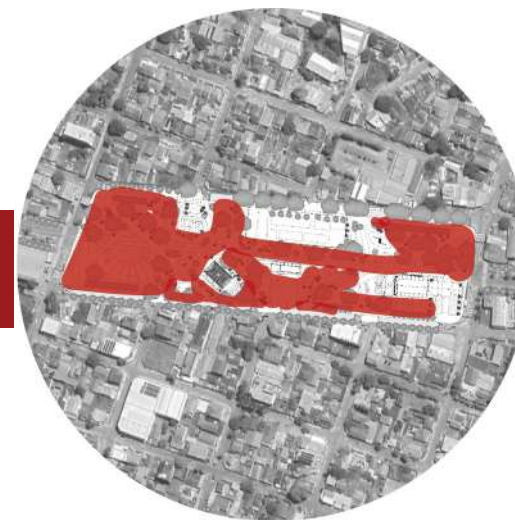
Soluções de moderação do tráfego ao redor do pátio: acima, lombofaixas nos cruzamentos; abaixo, trecho da rua 6 transformado em rua compartilhada.

PAISAGISMO

O paisagismo da área da intervenção foi pensado para integrar todos os ambientes e edificações da quadra, buscando aliar a fruição segura e confortável dos usuários com ambiências e experiências causados pelos trechos arborizados, diferentes texturas, materiais e espaços interativos.

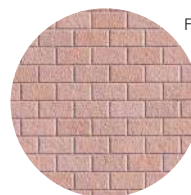
O primeiro aspecto que podemos destacar é o desenho dos caminhos e do piso das áreas impermeáveis da quadra, pensados para conectar os nós do entorno e suscitar referências ao passado ferroviário do local. Os caminhos principais traçados em grandes diagonais atuam como agentes estruturadores da “recostura” do espaço, ligando pontos diversos das ruas 5 e 6, estimulando a livre circulação de pedestres e ciclistas, em uma proposta de uso compartilhado dos espaço de circulação.

Transversalmente foi proposto um grande eixo pedonal sobre a projeção do túnel da avenida Leste-Oeste pensado tanto para servir como ligação dos extremos da quadra quanto para sugerir o antigo leito dos trilhos do pátio que outrora ocupava o local, desenhado em grandes faixas de larguras distintas que remetem à bitola e a quantidade de vias do pátio. Os diferentes materiais empregados no revestimento dos pisos da quadra foram imaginados para guiar o pedestre e trazer riqueza sensorial durante a caminhada.



Materiais dos revestimentos de piso

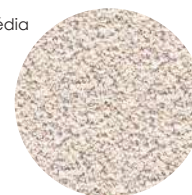
Tijolo maciço



Fulget branco



Areia média



Placa cimentícia cinza escuro



Placa cimentícia clara drenante



Concreto desempenado



Brita nº 2



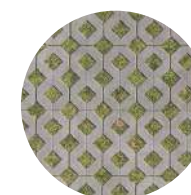
Tijolo maciço queimado em espinha de peixe



Pedra portuguesa branca



Concregrama



Areia grossa / pedrisco



Outro aspecto ligado ao piso e à questão de permeabilidade do solo são as vagas de estacionamento distribuídas ao entorno do pátio. Para estes espaços foi previsto a execução do piso drenante tipo concregrama (figura 85), que atua ativamente na redução dos problemas de acumulação de água ocasionados pelas chuvas de verão. Além do mais, o concregrama permite a chegada de nutrientes às raízes das árvores e às trocas gasosas do solo, beneficiando o desenvolvimento das árvores plantadas ao longo do perímetro da área. Em trechos sombreados onde não há crescimento de vegetação nas quadriculas do piso, pode-se preencher com areia grossa sem comprometer a função drenante do piso.

Ainda tratando-se da aplicação de pisos drenantes, foi previsto a aplicação de areia grossa batida nos caminhos secundários que ligam as áreas verdes da quadra a fim de reduzir a impermeabilidade e o empoçamento durante as chuvas. A areia também é um elemento amortecedor que foi utilizado nos tanques dos brinquedos interativos espalhados pela quadra, permitindo que os usuários de qualquer faixa etária, em especial as crianças, possam se relacionar com o meio, criando experiências e sensações positivas.



85 | FELIPE PETEAN (2025)

Aspecto do piso drenante tipo concregrama das vagas de estacionamento do entorno do pátio (acima), e dos tanques de areia média dos brinquedos interativos (abaixo).

Outra questão abordada pelo paisagismo do pátio foi a integração do muro da escola estadual com o entorno requalificado. O principal quesito trabalhado foi o tratamento estético do muro, sem comprometer a segurança e privacidade dos alunos e funcionários. Assim, a solução empregada foi o emprego de placas cerâmicas em uma paginação vertical que criam uma riqueza de textura interessante, remetendo aos antigos muros de adobe encontrados nas cidades históricas goianas (figura 86).

Quanto à permeabilidade visual, optou-se pela substituição de um pequeno trecho de alvenaria do acesso principal pela rua 5, por gradil, a fim de que as árvores plantadas dentro da escola possam ser vistas pelos pedestres, aumentando a sensação de abertura espacial e segurança.

Na parte posterior da escola voltada para o eixo longitudinal do pátio, o muro recebeu angulações, ou “dobras”, remetendo às clássicas coberturas de duas águas das edificações ferroviárias (figura 87). Nos pontos de intersecção do piso drenante com o muro, foi prevista a aplicação de outra textura mais rústica, em blocos de adobe ou terra pialda, para a criação de pontos de destaque, enriquecendo o paisagismo do local.



86 | FELIPE PETEAN (2025)

Aspecto do trecho compartilhado da rua 5, mostrando as diferentes texturas dos pisos e dos fechamentos da Escola Estadual Profª Marinete Silva.



O paisagismo também abordou a criação de um espaço de uso comunitário e coletivo. A estrutura de 1171 m² em madeira laminada colada em 1/4 de círculo remete às rotundas (estruturas circulares ou semicirculares que atuam como abrigo de veículos ferroviários), proporcionando um espaço coberto para a realização de feiras, eventos, encontros, apresentações musicais, além da prática de esportes como skate, patins, patinete etc (figura 88). A proposta do espaço é de também complementar as atividades do Cepal localizado ao lado do pátio, promovendo a integração dos equipamentos.

Na esplanada onde a “rotunda” se localiza é possível, ainda, praticar atividades a céu aberto, como empinar pipa, muito comum nos setores residenciais da cidade. Localizada em frente à “rotunda”, uma fonte interativa permite que crianças e adultos brinquem e interajam com o pátio, criando laços e estimulando o lazer e as atividades ao ar livre.



88 | FELIPE PETEAN (2025)

Aspecto da “rotunda” e da esplanada para eventos e atividades comunitárias, e da fonte interativa instalada próxima ao eixo principal do pátio.

87 | FELIPE PETEAN (2025)

Vista da parte posterior do muro da Escola Estadual Profª Marinete Silva, exibindo as diferentes texturas e espaços de permanência, ao lado do eixo principal do pátio.





ARBORIZAÇÃO



O aspecto arbóreo da intervenção proposta atua como elemento primordial para alavancar a qualidade ambiental do local. Como visto anteriormente, a situação atual da cobertura vegetal da quadra é bastante precária, carecendo fundamentalmente de sombreamento e áreas verdes que proporcionem a manutenção da biodiversidade da cidade e locais de permanência e contemplação.

Nesse sentido, foi priorizado o plantio de espécies nativas do cerrado do entorno de Goiânia para a composição paisagística das áreas verdes do pátio. Alguns benefícios que podemos citar do uso de plantas nativas no paisagismo são: a manutenção da biodiversidade local - onde as plantas atuam como fonte de alimento e abrigo para a fauna -, a perpetuidade do conhecimento e saberes populares acerca da flora do cerrado, e a economia na manutenção dos jardins em função da adaptação natural das plantas ao clima e condições de solo locais.

Foram escolhidas espécies sombreadoras, como Angico, Timboril, Sete-cascas e Canafístula; espécies atrativas de fauna como Gueroba, Buriti, Copaíba, Ipê, Jenipapo e Manduvi; espécies ornamentais como Garapeira, Farinha-seca, Amargoso, Sucupira-preta, Paineira, Cega-machado, Caroba; e espécies frutíferas como Mangaba, Mama-cadela, Cajá, Pitomba, Pequi, Cajuzinho, Jatobá, Ingá, Bacuri, Bacupari e



Canafístula
Peltophorum dubium



Ipê-roxo
Handroanthus impetiginosus



Caroba
Jacaranda macrantha



Gueroba
Syagrus oleracea



Pequi
Caryocar brasiliense



Cajuzinho
Anacardium humile

Goiaba. A lista das espécies nativas propostas neste trabalho está nos anexos.

Pensando na redução do efeito de ilhas de calor e na melhoria do microclima local, um das principais ações acerca da arborização no pátio foi o plantio ao longo das ruas do entorno. Todas as vagas de estacionamento possuem canteiros arborizados. As calçadas, tanto as do pátio quanto as calçadas das quadras lindeiras receberam árvores, criando corredores verdes (figura XX). Para alcançar a função ambiental plena, optou-se por enterrar a fiação na área da intervenção e nas ruas 5 e 6. Nas demais ruas próximas sugere-se a troca da fiação convencional por um sistema adensado que reduz a área dos cabos e, conseqüentemente, as podas, auxiliando o desenvolvimento das copas e da árvore em um todo.

O aspecto geral desejado para a arborização do pátio é o fechamento do dossel, onde as copas das árvores se tocam, formando uma cobertura natural, maximizando o sombreamento. Os efeitos destas verdadeiras florestas de bolso na saúde humana são diversas, podendo-se citar a redução da pressão sanguínea, a amenização dos sintomas da ansiedade, redução de problemas respiratórios entre outros fatores que estimulam a qualidade de vida.

89 | FELIPE PETEAN (2025)

Acima: aspecto da rua 6 totalmente arborizada, promovendo o sombreamento das áreas impermeabilizadas; abaixo: panorâmica geral destacando as copas das árvores.





90 | FELIPE PETEAN (2025)



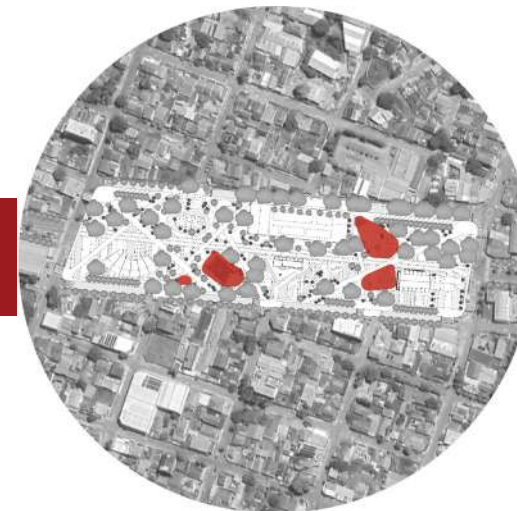
Aspecto geral da proposta de arborização para a intervenção do pátio da estação ferroviária de Campinas.

ESPORTE E LAZER

Os espaços destinados ao esporte e lazer foram pensados para proporcionarem condições seguras e saudáveis para os usuários praticarem atividades ao ar livre, assim como se integraram completamente com o entorno. O primeiro equipamento que destaco é o playground infantil. Ele conta com um brinquedo em madeira e tecido reforçado e um tanque de areia com hemisférios de concreto em diferentes tamanhos pensando para estimular a interação das crianças (figura 91). O ambiente é envolto por vegetação que oferece proteção solar, além de uma ambiência agradável para a permanência.

O espaço conta, ainda, com um anexo de 179,20 m² (7 m x 25,60 m x 5,50 m) pensado para abrigar sanitários, fraldários e um salão de jogos comunitário que oferece alternativas de uso em dias de chuva. As diretrizes para o anexo são: cobertura em duas águas, com shed para permitir a iluminação e ventilação naturais, estruturado em madeira laminada colada (MLC), fechado em painéis de madeira laminada cruzada colada (CLT) e *drywall*, cobertos com telhas termoacústicas, que otimizam o canteiro de obras, reduzindo o tempo de execução e os resíduos gerados.

O segundo ambiente que destaco é a pista de skate localizada ao lado do antigo armazém da EFG (figura 92). O dispositivo conta com os principais obstáculos (*quarters*,



Materiais empregados no anexo

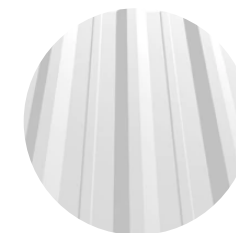
Drywall



Madeira laminada colada (MLC)



Telha termoacústica



spine, corrimão) para a prática do esporte, executados em concreto armado e dotados de guarda-corpos e cantos arredondados que oferecem maior segurança aos esportistas. Os skatistas também podem se utilizar da escadaria de acesso ao armazém para suas manobras. Parte do equipamento é sombreado por árvores, garantindo conforto aos usuários mas sem interferir na prática esportiva.

As condições topográficas absolutamente planas do pátio proporcionam, além do skate, a prática de outros esportes sobre rodas, como o patins e patinete. A proposta de uso compartilhado dos espaços impermeáveis também possibilita que os ciclistas circulem sem problemas pelo pátio.



91 | FELIPE PETEAN (2025)

Acima, o tanque de areia com os hemisférios de concreto interativos localizado no playground infantil. Ao fundo o anexo que dá suporte às atividades do playground.

92 | FELIPE PETEAN (2025)

Abaixo, aspecto geral da pista de skate localizada ao lado do armazém da EFG. Destaque para os obstáculos e para a arborização que protege os usuários.



EFG ARMAZEM



Outro espaço importantíssimo para a prática de esporte ao ar livre é a quadra poliesportiva (figura 93). Localizada entre a esplanada da rotunda e a estação ferroviária, a quadra possui a infraestrutura necessária para oferecer aos usuários as condições de uso completas. As arquibancadas em concreto contam com rampas se adequando à norma de acessibilidade. Orientada no sentido norte-sul e rodeada de vegetação, a quadra também oferece conforto e proteção para os jogadores e espectadores.

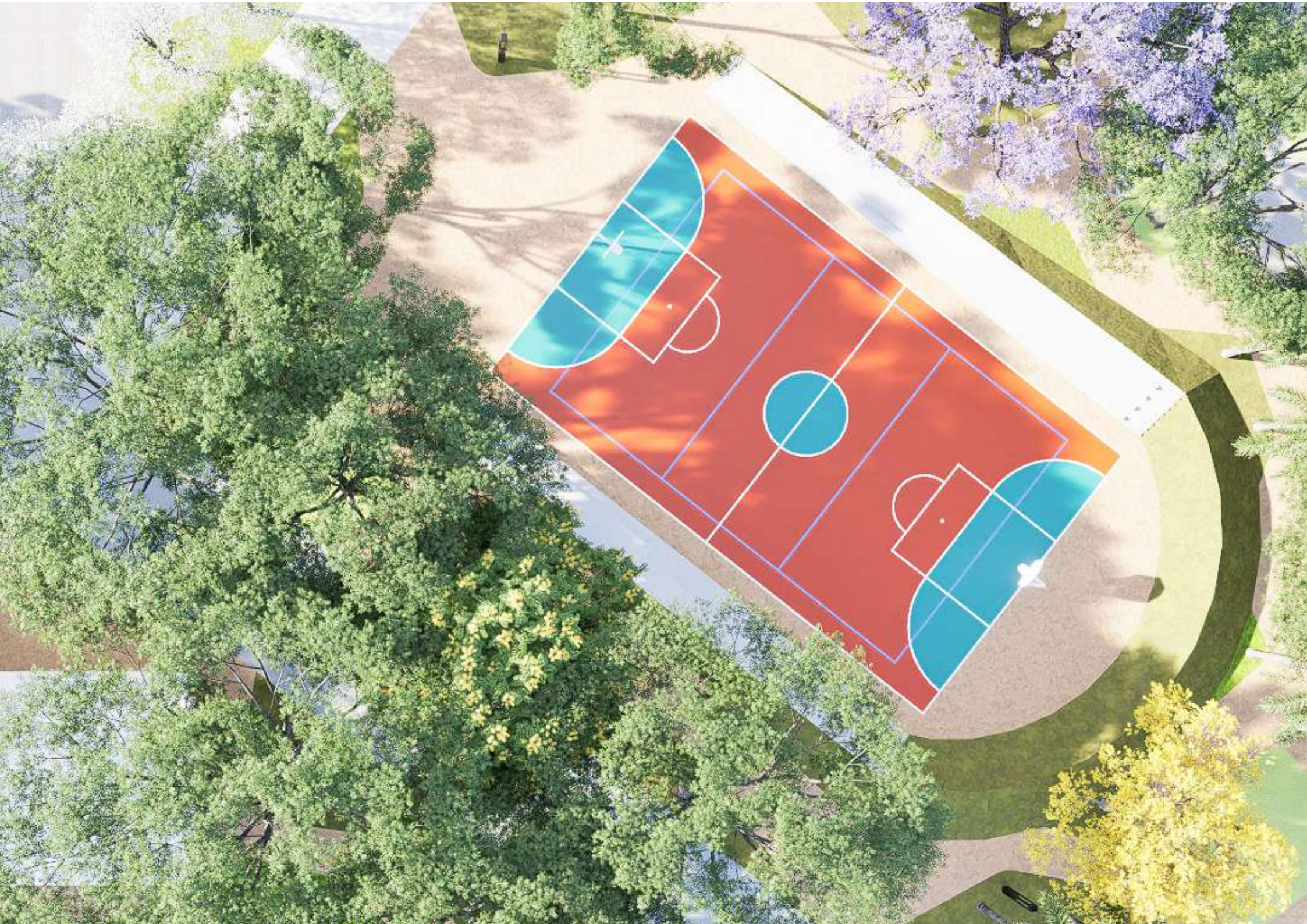
As arquibancadas formam um arco de aproximadamente 2 m de terra vegetada, que encerra a fachada sul da quadra. A ideia é que a topografia criada atue como defletora do som, reduzindo os ruídos que chegam às casas da rua 6, localizada ao sul da quadra.

Também foi pensado um anexo de 70 m² (10 m x 7 m 5,50 m), nos mesmos moldes do anexo do playground infantil, para acomodar os vestiários e sanitários públicos, servindo de apoio tanto aos esportistas quanto à comunidade em geral.



93 | FELIPE PETEAN (2025)

Perspectivas da quadra poliesportiva do Pátio Campinas. Nota-se a vegetação circundante e a topografia criada para atenuar o ruído gerado no local.



CULTURA E EDUCAÇÃO

Equipamentos que estimulam o parendizado também estão presentes na proposta de requalificação urbana do pátio da estação de Campinas, ocupando de dando sentido novo às preexistências que formam o conjunto ferroviário. O primeiro equipamento que trago é o espaço de estudos e leitura implementado em um anexo das casas de funcionários da EFG ao norte do pátio (figura 94).

Pensado para remeter às construções ferroviárias, o anexo de 338,25 m² (12,3 m x 27,50 m x 8,25 m) é desenhado em dois módulos que se circunscrevem: um externo que atua como fechamento e proteção, composto de tijolos cerâmicos maciços aparentes, enquanto que o módulo interna, projetado e estruturado em MLC e CLT, abriga uma biblioteca preparada para atender, tanto os alunos da Escola Estadual Prof^a Marinete Silva, quanto a comunidade em geral (figura 95). Para efeito deste trabalho, a biblioteca não foi detalhada, ficando indicadas as diretrizes materiais para sua construção.

A envoltória seccionada remete aos cortes que as ferrovias executavam na paisagem, exibindo um interior precioso. Envolta por vegetação nativa e um espelho d'água, a biblioteca oferece um ambiente aconchegante e confortável para os usuários.



Materiais empregados na biblioteca

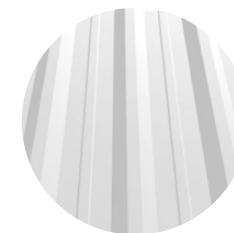
Tijolo maciço



Madeira laminada colada (MLC)



Telha termoacústica





As casas dos funcionários, por sua vez, desempenham um papel complementar à biblioteca, ao oferecerem espaços multiúso, salas de estudo, midiateca e salas de informática com acesso à internet.

As residências terão suas características originais restauradas, tais como a cobertura em telhas cerâmicas tipo francesa, esquadrias e estrutura do telhado em madeira, enquanto que seu interior será remodelado para poder comportar os usos novos. O paisagismo do entorno também foi pensado para compor um conjunto que estimula novas descobertas (figura 96).



95 | FELIPE PETEAN (2025)

Perspectivas da lateral da biblioteca (acima) e do acesso principal (abaixo), destacando o jogo de volumes da edificação.

94 | FELIPE PETEAN (2025)

Vista da fachada principal das casas de funcionários, voltadas para a rua 6. As edificações restauradas servirão como midiateca e centro de estudos para as crianças e jovens do bairro.

96 | FELIPE PETEAN (2025)

Na página seguinte, vista aérea da biblioteca e as casas de turma, destacando o paisagismo, com as áreas verdes e o espelho d'água.







Outro espaço criado para promover atividades culturais e conciliar a preservação do patrimônio industrial ferroviário de Campinas é o anexo do armazém da EFG. Posicionado logo atrás do armazém, o anexo de 427 m² (14 m x 30,50 m x 9,10 m) atua como principal acesso ao armazém, também oferecendo um espaço coberto para performances artísticas, apresentações musicais ou recitais de poemas (slams, saraus) entre outras manifestações culturais.

Desenhado para se estruturar majoritariamente em aço, o prédio possui traços que remetem a volumetria do armazém sem, por sua vez, mimetizá-lo. A cobertura que se une aos fechamentos laterais, performando um elemento só, é dividida em faixas que, em razão da diferença de escala, se sobrepõem, criando um interessante jogo de volumes e ambiências provocadas pela entrada da iluminação natural pelos vãos entre elas. Os grandes recortes laterais recordam as portas do armazém.

O anexo possui três eixos claros de circulação: um longitudinal que faz a conexão da preexistência com o novo, que se divide em dois níveis: um no mesmo nível da plataforma do armazém, e outro superior no mezanino; um transversal ligando o ambiente externo com o interno; e um eixo de circulação vertical que faz a ligação do nível térreo com o mezanino (figuras ao lado).

O piso da edificação foi pensado para dar a ilusão de estar suspenso, de não tocar o chão, permitindo que fosse implementado um espelho d'água ao redor e embaixo do prédio, auxiliando na regulação do conforto térmico e emoldurando o paisagismo do lugar (figura 97). Assim como a bicicletoteca, indico apenas as diretrizes formais de sua composição.





Já a proposta para o armazém da EFG foi o da restauração completa, resgatando volumetria original e os elementos estruturais em madeira. O que mais chama a atenção no armazém são as mãos fancesas em madeira que sustentam as coberturas das plataformas em abas laterais do edifício, a estrutura em madeira da cobertura principal do prédio e o volume prismático de 31 m por 14 m por 9,40 m (cumeeira) (figura 98).

O armazém foi pensado para abrigar exposições temporárias, feiras, eventos e, também, servir como auditório para a comunidade realizar assembléias ou reuniões diversas.

Como o piso do edifício está a aproximadamente um metro do piso externo, foi preciso prever escadas e acessos rampados voltados tanto para o eixo principal do pátio, quando para o lado oposto, voltado para a rua 5. No espaço entre a edificação e a rua foi desenhado uma instalação artística interativa, com cilindros de concreto em materiais e a luras diferentes, que formam como se fosse um tabuleiro de damas, com peças espalhadas e empilhadas, inspirado na instalação *Les Deux Plateaux* do artista plástico francês Daniel Buren, localizado na capital francesa.

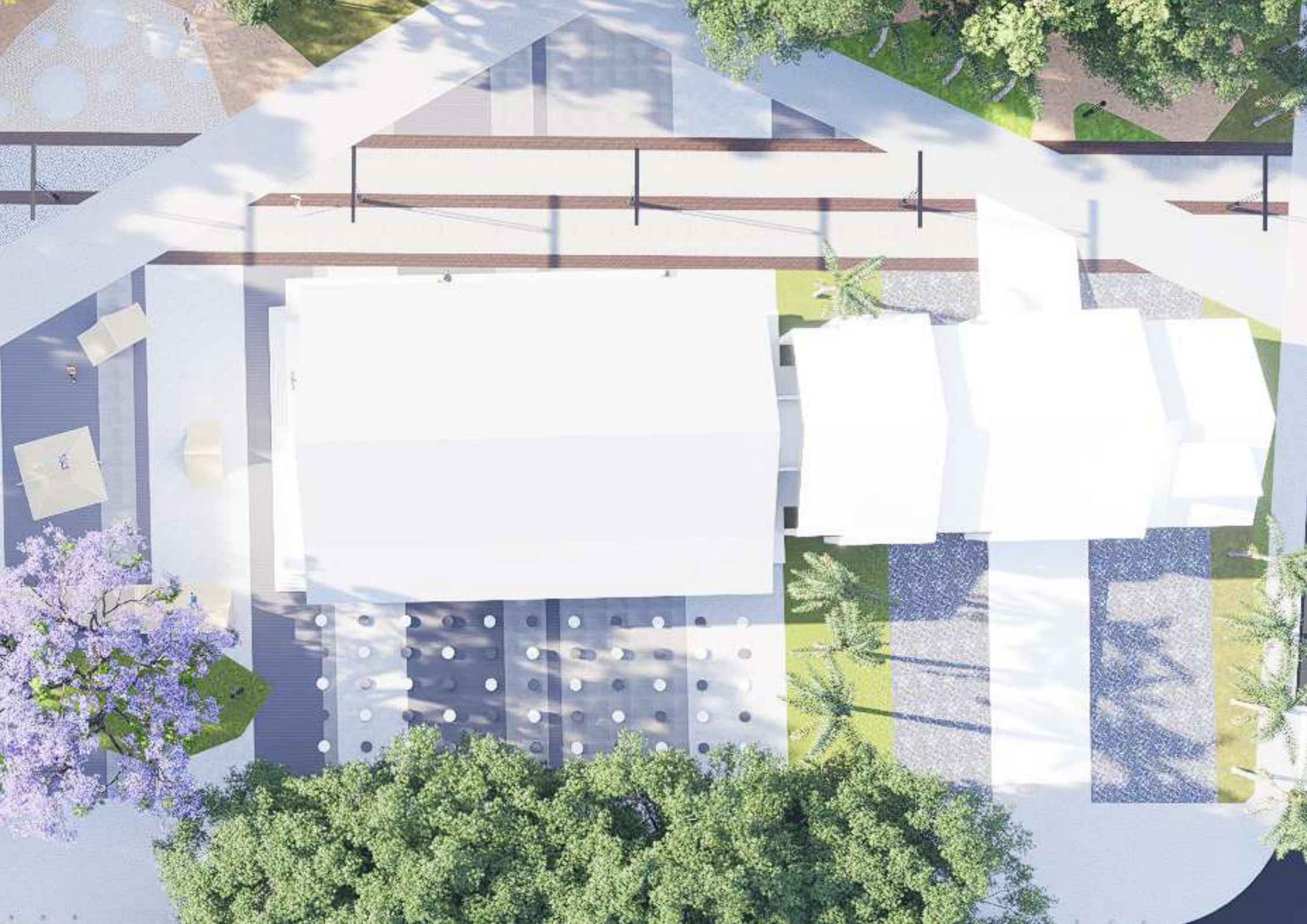
◀ **97** | FELIPE PETEAN (2025)

Páginas anteriores: perspectivas do anexo do armazém, com ênfase no jogo de volumes e ambiências que proporciona.

98 | FELIPE PETEAN (2025) ▶

Vistas das duas laterais do armazém da EFG, destacando o resgate de suas características originais e a implantação de uma instalação artística interativa voltada à rua 5.





MUSEU FERROVIÁRIO

O museu ferroviário de Campinas, pensando para ser implementado na antiga estação, vêm para resgatar e perpetuar o histórico industrial ferroviário do setor. Nesse sentido, a estação de Campinas deverá ser completamente restaurada, eliminando-se todos os acréscimos e recuperando a volumetria, cores e aspectos originais à época do seu funcionamento.

A planta de demolir/construir da figura 100 indica quais alterações volumétricas a edificação deverá sofrer. Felizmente, as principais modificações que o edifício sofreu ao longo do tempo não descaracterizaram profundamente o prédio. As esquadrias metálicas originais ainda estão presentes, com exceção apenas das portas metálicas de enrolar do armazém, que foram suprimidas durante a reforma dos anos 2000.

Os fechamentos de esquadrias e do pilotis são fácilmen-

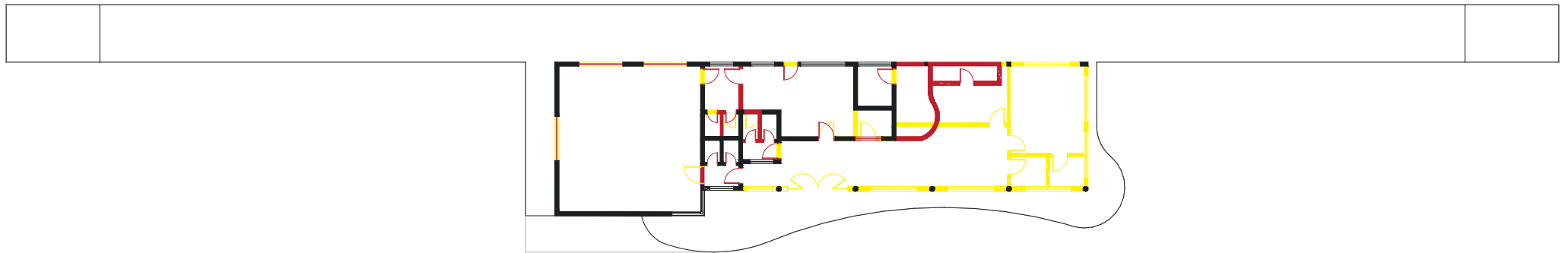


◀ 99 | FELIPE PETEAN (2025)

Páginas anteriores: perspectivas do anexo do armazém, com ênfase no jogo de volumes e ambiências que proporciona.

100 | FELIPE PETEAN (2025) ▶

Planta de demolir/construir da estação ferroviária de Campinas, indicando a remoção das alvenarias acrescidas e a reconstrução de trechos a fim de recuperar a volumetria e disposição espacial originais do prédio.

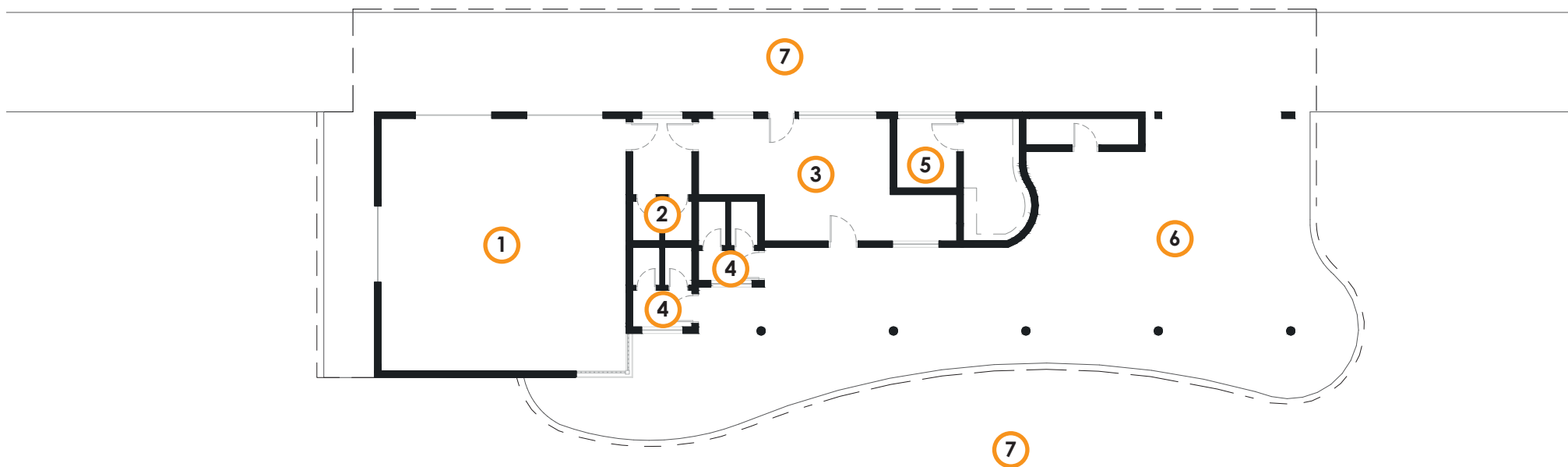


Demolir Construir Estrutura que permanece

CAMPINAS

1957 | PLANTA DEMOLIR / CONSTRUIR



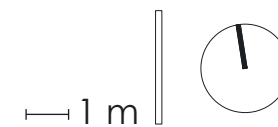


Legenda

- | | | |
|----------------------|----------------------------------|----------------------|
| ① Área de exposição | ④ Sanitários | ⑦ Circulação externa |
| ② Almoarifado ou DML | ⑤ Comércio | |
| ③ Recepção | ⑥ Circulação/permanência coberta | |

CAMPINAS

1957 | Ambientes do museu



te reversíveis. Os pilares em seção circular do saguão não foram alterados. A ação mais significativa deverá ocorrer na cobertura que, de acordo com as elevações históricas, teve sua geometria alterada no intuito de se instalar uma cobertura metálica sobre o telhado antigo, o que eliminou o coroa-mento da estação.

O arranjo interno dos ambientes também deverá ser recuperado, com destaque para o ambiente do armazém, que deverá receber o espaço museológico, com iluminação e infraestrutura específicas para dar apoio ao material em exibição (figura 101). Os sanitários darão apoio tanto aos visitantes do museu quanto aos usuários do pátio. A sala da antiga agência da estação também será designada para abrigar acervos ferroviários. O antigo sanitário interno poderá ser transformado em amoxarifado, DML ou sala de apoio. O antigo bar poderá abrigar algum comércio que não demande de grande infraestrutura de preparo de alimentos, tais como uma sorveteria ou açaiteria. O objetivo é que o saguão da

◀ **101** | FELIPE PETEAN (2025)

Planta da estação ferroviária transformada em museu, com a indicação dos possíveis usos dos ambientes.

102 | FELIPE PETEAN (2025) ▶

Aspectos da fachada principal mdas estação ferroviária de Campinas após o restauro de sua volumetria e cores originais, com destaque para o pilotis do saguão.





estação volte a ser utilizado como ponto de encontro e permanência.

As áreas externas da estação também serão tratadas para compor com a estação um conjunto arquitetônico preparado para recepcionar as pessoas (figuras 102 e 103). Logo em frente à estação, a praça acessada pelas escadarias ou pela rampa, permite a observação mais detalhada da estação em todos os ângulos. O espaço também permite a realização de performances ou expressões culturais, além de também poder acomodar esculturas a céu aberto. Sugeri a colocação da obra *Três Pontos* do escultor brasileiro Franz Weissmann em razão de sua materialidade em aço corten que dialoga com o contexto industrial do pátio (figuras 104 e 105).

Na praça principal da estação também foi prevista uma fonte interativa para compor o paisagismo. A ideia é criar atrativos para que as crianças possam curtir livremente as tardes quentes no pátio, brincando, se molhando e correndo sem incômodo.

103 | FELIPE PETEAN (2025)

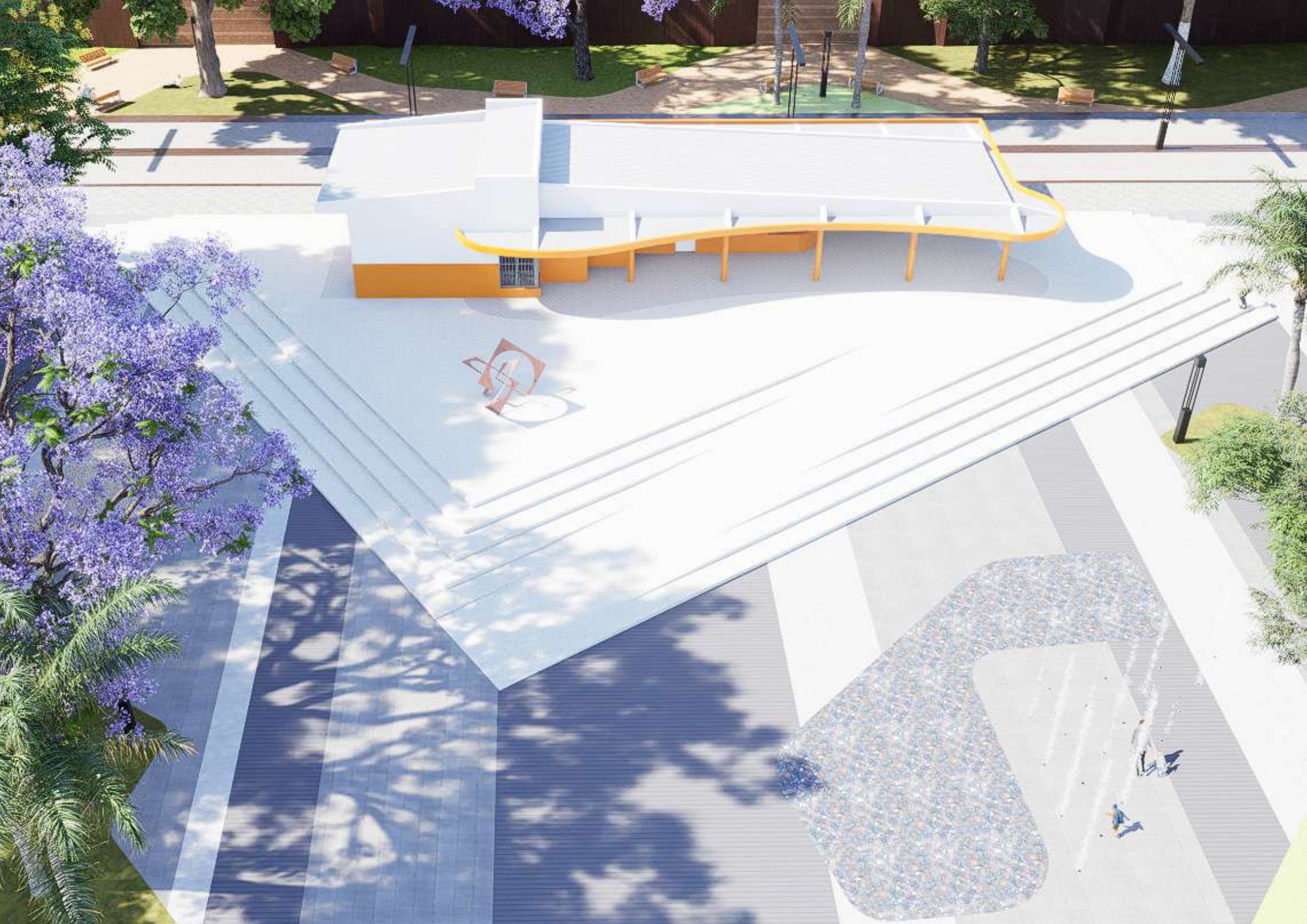
Vistas da estação a partir do eixo principal do pátio, com destaque para a plataforma de embarque. Páginas seguintes: vistas gerais da estação e da praça frontal.

104 e 105 | FELIPE PETEAN (2025)

Próximas páginas: vistas gerais exteriores da estação ferroviária de Campinas.







CONSIDERAÇÕES FINAIS

A preservação de qualquer patrimônio, seja ele edificado ou não, começa necessariamente pela investigação intensiva do seu histórico e do seu estado atual, para que sejam mapeadas suas características originais, identificadas suas patologias e, posteriormente, reunidos os argumentos necessários para seu reconhecimento e proteção. Sobre a estação de Campinas, entretanto, ainda é preciso uma investigação mais aprofundada de suas características construtivas, do estado de conservação atual de sua estrutura, e de documentos que indiquem sua autoria ainda desconhecida. Porque o arquiteto anônimo desenhou uma estação modernista na periferia de Goiânia? Qual foi a razão da escolha de seus materiais?, da sua espacialização em planta tão singular?, das lajes curvas e regulares?, dos pilotis? Será que teremos estas respostas?

Este trabalho buscou trazer um pouco de luz à pequena estação modernista de Goiânia para que, quem sabe um dia, ela seja (re)descoberta pela prefeitura, e uma iniciativa concreta para sua preservação possa ser implementada. A área onde ela está situada tem um potencial enorme para se transformar na esplanada verde de cultura e lazer que aqui chamo de *Patio Campinas*. É verdade que, para que a iniciativa se torne plena, é preciso esforço da gestão municipal em encarar os desafios técnicos, legais e urbanísticos do lugar, principalmente em relação à avenida Leste-Oeste. Mas acredito que qualquer iniciativa que já elimine os ferro-velhos e ocupações ilegais contribuirão imensamente para o ganho de qualidade urbana da área.

A estação ferroviária de Campinas configura um patrimônio industrial ferroviário de Goiânia ainda a se descobrir, aguardando sua vez de ser explorada, catalogada e prote-

gida legalmente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANUNZIATA, Antonio Henrique Felice. **O patrimônio ferroviário e a cidade:** a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Campinas (1872-1971). Dissertação, 903 p. Dissertação (Mestre em História) – Programa de Pós-graduação em História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

BAESSA, Cristina. **Estação Ferroviária de Araguari:** Um Ícone de Transformação do Modus Vivendis de um Povo Através dos Tempos. In: COELHO, Gustavo Neiva (Org.). *Ferrovia: 150 anos de arquitetura e história*. Goiânia: Trilhas Urbanas, 2004. 103-125 p.

BARBOSA, Fabio de Macedo Tristão. **Ferrovia e organização do espaço urbano em Araguari-MG (1896-1978)**. Dissertação, 179 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Curso de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.

BELÉM, Euler de França. **Entrevista histórica de Mauro Borges, o governador que garantiu a posse de Jango em 1961**. Bastidores, *Jornal Opção*, 28 de fev. de 2020. Disponível em: <<https://www.jornalopcao.com.br/bastidores/entrevista-historica-de-mauro-borges-o-governador-que-garantiu-a-posse-de-jango-em-1961-238322/>>. Acesso em: 13 abr. 2025.

BORGES, Barsanufio Gomides. **O despertar dos dormentes;** estudo sobre a Estrada de Ferro de Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais: 1909-1922. Goiânia: Cegraf, 1990. 130 p. (Coleção Documentos Goianos, 19).

_____. **A Estrada de Ferro Goiás:** uma análise histórica. In: COELHO, Gustavo Neiva (Org.). *Ferrovia: 150 anos de arquitetura*

e história. Goiânia: Trilhas Urbanas, 2004. 81-101 p.

BRANDÃO, Simone Buiate. **A antiga linha férrea de Goiânia.** De símbolo da modernidade à obsolescência. 2017. 187 p. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós Graduação em Arquitetura – Projeto e Cidade, Faculdade de Artes Visuais – FAV, Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2017.

BRASIL. Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835. Autorisa o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Imperio para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de generos e passageiros, sob as condições que se estabelecem. **Coleção de Leis do Império do Brasil**, Parte 1, v. 1, p. 118, 1835. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal-86906-pl.html>>. Acesso em: 19 abr. 2025.

_____. Decreto nº 862, de 16 de outubro de 1890. Concede privilegio, garantia de juros e mais favores para o estabelecimento de um systema de viação geral ligando diversos Estados da União á Capital Federal. **Coleção de Leis do Brasil**, v. Fasc. X, p. 2855, 1890. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-862-16-outubro-1890-523759-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 19 abr. 2025.

_____. Decreto nº 1.127, de 8 de novembro de 1892. Autorisa a transferência da concessão constante do decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, para a construcção, uso e goso da Estrada de Ferro de Catalão a Palmas. **Coleção de Leis do**

Brasil, v.1, pt. II, p. 901, 1892. Disponível em: < <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1127-8-novembro-1892-524231-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 19 abr. 2025.

____ Decreto nº 5.349, de 18 de outubro de 1904. Autoriza a revisão das concessões das Estradas de Ferro de Uberaba a Coxim e de Catalão a Palmas. **Diário Oficial da União**, Seção 1, p. 3738, 01 de dezembro de 1904. Disponível em: < <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-5349-18-outubro-1904-527501-republicacao-106693-pe.html>>. Acesso em: 19 abr. 2025.

____ Decreto nº 6.438, de 27 de março de 1907. Approva as cláusulas para a revisão do contracto da Companhia Estrada de Ferro de Goyaz, e modificação do respectivo traçado. **Diário Oficial**, p. 2701, 18 de abril de 1907. Disponível em: < <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-6438-27-marco-1907-527630-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 19 abr. 2025.

____ Decreto 7.562, de 30 de setembro de 1909. Approva as cláusulas para a revisão do contracto celebrado com a Companhia Estrada de Ferro de Goyaz. **Diário Oficial**, p. 7401, 15 de outubro de 1909. Disponível em: < <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7562-30-setembro-1909-527787-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 19 abr. 2025.

____ Decreto nº 13.963, de 06 de janeiro de 1920. Declara a caducidade do contracto celebrado com a Companhia Estrada e Ferro de Goyaz ex-vi dos decretos ns. 12.183, de 30 de agosto de 1916, e 12.530, de 28 de junho de 1917. **Di-**

ário Oficial da União, Seção 1, p. 447, 8 de janeiro de 1920. Disponível em: < <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-13963-6-janeiro-1920-529126-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 19 abr. 2025.

____ Lei 11.483, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial**, p. 07, 31 de maio de 2007. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111483.htm>. Acesso em: 04 jun. 2025.

CALDEIRA, Jorge. **Mauá**: empresário do império. São Paulo : Companhia das Letras, p. 260-261, 1995.

CAMPOS JÚNIOR, Paulo Borges. **A transferência da sede da “Goiás” para Goiânia**: 1954. Dissertação. 156 p. Mestrado (Mestrado em História das Sociedades Agrárias). Departamento de História, Faculdade de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 1998.

CENTRO-OESTE BRASIL. **Ferrovias para Brasília – 1968**. Um trem para Brasília. S.d. Disponível em: < <http://doc.brazilia.jor.br/Ferrovia-Historia-Brasilia/1968-09-Brasilia-ainda-sem-Trem-regular.shtml>>. Acesso em: 18 abr. 2025

CHAUL, Nasr Nagib Fayad. **Caminhos de Goiás**: da construção da decadência aos limites da modernidade. Goiânia: Editora UFG, 2010. 288p. ISBN: 978-85-7274-318-1

CHAVES, Glaucio Henrique. **Leito ferroviário erradicado**: proposta de um parque linear num território livre. Monografia, 173 p. Monografia (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo) –

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2010.

CYRINO, Fábio R. Pedro. **Café, ferro e argila:** A história da implantação e consolidação da the San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd. Através da análise de sua Arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004. 256 p.

CUTIERU, Andrea. **Remoção das vias expressas: restaurando o tecido urbano e abrindo novas oportunidades de desenvolvimento.** ArchDaily, 19 abr. 2022. Traduzido por: Rafaella Bisineli Disponível em: < <https://www.archdaily.com.br/br/980134/remocao-das-vias-expressas-restaurando-o-tecido-urbano-e-abrindo-novas-oportunidades-de-desenvolvimento>>. Acesso em: 08 jun. 2025.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO. **Relatório.** Araguari: Serviço Gráfico da E. F. G., 1938. (Digitalizado).

_____. **Relatório.** Araguari: Serviço Gráfico da E. F. G., 1939. (Digitalizado).

_____. **Relatório.** Araguari: Serviço Gráfico da E. F. G., 1940. (Digitalizado).

_____. **Relatório.** Araguari: Serviço Gráfico da E. F. G., 1941. (Digitalizado).

_____. **Relatório.** Araguari: Serviço Gráfico da E. F. G., 1951. (Digitalizado).

CÉSAR, Edmar. **Batalhão Mauá comemora 50 anos da chegada do primeiro trem a Brasília.** Gazeta do Triângulo, 14 de março de 2017. Disponível em: < <https://gazetadotriangulo.com.br/batalhao-maua-comemora-50-anos-da-chegada-do-primeiro-trem-a-brasilia/>>. Acesso em: 18 abr. 2025.

com.br/batalhao-maua-comemora-50-anos-da-chegada-do-primeiro-trem-a-brasilia/>. Acesso em: 18 abr. 2025.

FEDECRAIL. **Carta de Riga.** Fedecrail, 2025. Disponível em: <http://www.museumbahnen.eu/common%20download/riga_charter-multiling/carta_de_riga_v10pt.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2025.

FRANCISCO, Rita de Cássia. **As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro:** arquitetura de um complexo produtivo. 2007. 147 p. Dissertação (Mestrado – Área de concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - FAU, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

FREITAS, Lena Castello Branco Ferreira de. **Chegam os trilhos a Goiânia:** a construção da Estação Ferroviária. Rev. Goiás Cult., ano 3, n. 7, p. 27-41, 2006.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas.** 3. Ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GIESBRECHT, Ralph Menuucci. **A fazenda Guatapará.** Blog do Ralph Giesbrecht, 6 de agosto de 2010. Disponível em: < <https://blogdogiesbrecht.blogspot.com/2010/08/fazenda-guatapara.html>>. Acesso em 16 abr. 2025.

_____. **Estações Ferroviárias do Brasil.** 2024. Disponível em: < <http://www.estacoesferroviarias.com.br/index.html>>. Acesso em: 16 abr. 2025.

GODINHO, Daniele Severino de Souza. **Comércio e memória urbana:** Um estudo do bairro de Campinas em Goiânia. 2018. 203 p. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós Graduação

em Arquitetura – Projeto e Cidade, Faculdade de Artes Visuais – FAV, Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2018.

GODOY, Maria Paula Fleury de. **Do Rio de Janeiro a Goiás – 1896 (a viagem era assim)**. 2. Ed. Goiânia: Edição da Autora, 1985. 41-42 p.

ICOMOS PORTUGAL. **Princípios de La Valeta sobre a salvaguarda e gestão das cidades e dos conjuntos urbanos históricos**. ICOMOS, La Valetta (Malta), 28 de nov. de 2011. Disponível em: < <https://www.icomos.pt/images/pdfs/2021/53%20Princípios%20La%20Valetta%20conjuntos%20urbanos%20-%20ICOMOS%202011.pdf>>. Acesso em: 06 jun. 2025.

IPHAN. **Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010**. IPHAN, Legislação, 2025. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria4072010alteradaportaria_1722016.pdf>. Acesso em: 06 jun. 2025

_____. **Patrimônio Ferroviário**. IPHAN, 2025. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>>. Acesso em: 01 jun. 2025

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e a arquitetura ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998. ISBN 85-85851-65-1

_____. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização**: problemas teóricos de restauro. 2. Ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2018. ISBN 987-85-7480-814-7

LAVANDER JUNIOR, Moysés; MENDES, Paulo Augusto. **SPR – Memórias de uma inglesa**. São Paulo: Editora Clanel, 2005.

360 p. ISBN-13: 9788590529118

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **A máquina, tração do progresso. Memórias da ferrovia no oeste de Minas**: entre o sertão e a civilização. 1880-1930. Dissertação, 202 p. Mestrado (Mestre em História). Programa de Pós graduação em História, Departamento de História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2003.

LONGO, Riolando. **Avaliação da política energética e da política industrial no Brasil**: do plano SALTE ao plano Brasil para Todos. Tese, 285 p. Doutorado (Programa de Pós Graduação em energia) – EP / FEA / IEE / IF da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2009.

MELO, Jhersyka Cardoso. **Plano de desenvolvimento do bairro de Campinas**. 2016. 57 p. Monografia (Seminário de Projeto) – Faculdade de Artes Visuais – FAV, Universidade Federal de Goiás – UFG. Goiânia, 2016.

MORAES, Ewerton Henrique de; OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Patrimônio e planejamento do turismo: estudo sobre as práticas de identificação e avaliação do potencial do patrimônio ferroviário no Estado de São Paulo. In: OLIVEIRA, Eduardo Romero de. (Org.). **Memória ferroviária e cultura do trabalho**: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019. p. 367-395. (Série TICCIIH - Brasil Novas Perspectivas; V.1).

OLIVEIRA, Eduardo Romero de.; DELVISIO, Ivanir Azevedo; LATTANZI, Jéssica Suellen Caetano. Levantamento da terminolo-

gia de cartas patrimoniais In: OLIVEIRA, Eduardo Romero de. (Org.). **Memória ferroviária e cultura do trabalho**: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019. p.184. (Série TICCIH - Brasil Novas Perspectivas; V.1).

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. O patrimônio do transporte ferroviário no Brasil: contribuições da arqueologia industrial ao registro e preservação do sistema ferroviário. In: OLIVEIRA, Eduardo Romero de. (Org.). **Memória ferroviária e cultura do trabalho**: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2020. (Série TICCIH - Brasil Novas Perspectivas; V.2).

PINTO, Adolpho Augusto. **História da Viação Pública de S. Paulo (Brasil)**. São Paulo: Typographia e Papelaria de Vanorden & Cia., 1903. 322 p. (Digitalizado)

PREFEITURA DE GOIANIA. **Anexo XX**. Lista de bens tombados no município de Goiânia. Prefeitura de Goiânia, 2022. Disponível em: < https://www.goiania.go.gov.br/html/gabinete_civil/sileg/dados/legis/2022/lc_20220304_000000349_ane_000000020.pdf>. Acesso em: 01 jun. 2025.

_____. **Lei Complementar Nº 349, de 04 de Março de 2022**. Prefeitura de Goiânia, 2022a.

RAMOS, Cornélio. **Catalão**: poesias, lendas e histórias. 2. Ed. Catalão: Gráfica e Editora Santa Luzia LTDA., 1982. 36-37 p.

RIBEIRO, Fernanda Reis; MEDEIROS, Ana Elisabete de Almeida. Memórias Ferroviárias de Brasília. **Urbana: Rev. Eletrônica**

Cent. Interdiscip. Estud. Cid., v. 10, n. 3 [19], p. 498-526, set./dez. 2018.

RONCO, Sergio. **Uma viagem no tempo**: Fazenda Guataparará. A falta de sensibilidade dos governantes, apagou uma história cultural, arquitetônica e ambiental para a população. Blog do Ronco, 18 de dezembro de 2017. Disponível em: < <https://blogdoronco.blogspot.com/2017/12/uma-viagem-no-tempo-fazenda-guatapara.html>>. Acesso em: 16 abr. 2025

SECULT. **Museu Ferroviário Estação João Felipe é destino obrigatório para conhecer a formação do Ceará**. Especiais, Secretaria de Cultura do Estado do Ceará, 2024. Disponível em: <<https://www.secult.ce.gov.br/2024/01/05/museu-ferroviario-estacao-joao-felipe/>>. Acesso em: 08 jun. 2025.

SILVA, Geraldo Gomes da. **Arquitetura do ferro no Brasil**. São Paulo: Nobel, 1987.

SILVA NETO, Eurípedes Afonso da. **Panorama da Arquitetura em Goiás**: Séculos XVIII, XIX e XX. Tese, 1447 p. Tese (Doutorado - Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília 2022. 1071-1081 p.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. 1. Ed. São Paulo: Perspectiva, 2016. 272 p.

TEIXEIRA, Ib. O Plano Salte. **Conjuntura Econômica**, p. 60, maio, 1996. Disponível em: <<https://periodicos.fgv.br/rce/article/view/49674/48496>>. Acesso em: 13 de abril de 2025.

TICCIH BRASIL. **Cartas Patrimoniais**. Carta de Nizhny Tagil (2003). Comitê Brasileiro para Conservação do Patrimônio Industrial - TICCIH -Brasil, 2025a. Disponível em: < <https://ticcih.org.br/>>

cihbrasil.org.br/?page_id=675>. Acesso em: 01 jun. 2025.

_____ **Princípios comuns ICOMOS – TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens do Patrimônio Industrial.** Os princípios de Dublin. TICCIH -Brasil, 2025b. Disponível em: <<https://ticcihbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/11/PrincipiosdeDublinpt-BR.pdf>>. Acesso em: 01 jun. 2025.

ANEXOS

Anexo 01

Lista de espécies sugeridas para a arborização e paisagismo

NOME	ESPÉCIE	FAMÍLIA	TIPO	PORTE	PRINCIPAL CARACTERÍSTICA
Lantana	<i>Lantana sp.</i>	Verbenaceae	Árvore	-	Flores ornamentais; atrativa de fauna
Cajuzinho	<i>Anacardium humile</i>	Anacardiaceae	Árvore	Pequeno	Frutífera; atrativa de fauna
Cajá	<i>Spondias mombin</i> L.	Anacardiaceae	Árvore	Médio	Frutífera; atrativa de fauna
Goiaba	<i>Psidium guajava</i> L.	Myrtaceae	Árvore	Pequeno	Frutífera; atrativa de fauna
Pitanga	<i>Eugenia uniflora</i> L.	Myrtaceae	Árvore	Pequeno	Frutífera; atrativa de fauna
Mama-cadela	<i>Brosimum gaudichaudii</i> Trécul	Moraceae	Árvore	Médio	Frutífera; atrativa de fauna
Mangaba	<i>Hancornia speciosa</i> Gomes	Apocynaceae	Árvore	Médio	Frutífera; atrativa de fauna
Pitomba	<i>Talisia esculenta</i> (A.St.-Hil.) Radlk.	Sapindaceae	Árvore	Médio	Frutífera; atrativa de fauna
Jatobá	<i>Hymenaea sp.</i>	Fabaceae	Árvore	Grande	Sombreadora; frutífera; atrativa de fauna
Manduvi	<i>Sterculia striata</i> A.St.-Hil. & Naudin	Malvaceae	Árvore	Grande	Sombreadora; frutífera; atrativa de fauna
Ingá	<i>Inga sp.</i>	Fabaceae	Árvore	Médio	Frutífera; atrativa de fauna
Pequi	<i>Caryocar brasiliense</i> Cambess.	Caryocaraceae	Árvore	Médio	Frutífera; atrativa de fauna
Timbáril	<i>Enterolobium confortisiliquum</i> (Vell.) Morong	Fabaceae	Árvore	Grande	Sombreadora; atrativa de fauna
Canafístula	<i>Peltophorum dubium</i> (Spreng.) Taub.	Fabaceae	Árvore	Grande	Flores ornamentais; sombreadora
Saboneiteiro	<i>Sapindus saponaria</i> L.	Sapindaceae	Árvore	Médio	Sombreadora; atrativa de fauna
Olho de cabra	<i>Ormosia arborea</i> (Vell.) Harms	Fabaceae	Árvore	Médio	Flores ornamentais; sombreadora
Farinha seca	<i>Albizia niapoides</i> (Benth.) Burkart	Fabaceae	Árvore	Grande	Tronco ornamental; sombreadora
Garapeira	<i>Apuleia leiocarpa</i> (Vogel) J.F.Macbr.	Fabaceae	Árvore	Grande	Tronco ornamental; sombreadora
Paineira	<i>Ceiba speciosa</i> (A. St.-Hil.) Ravenna	Malvaceae	Árvore	Grande	Flores ornamentais; sombreadora
Cedro	<i>Cedrela fissilis</i> Vell.	Meliaceae	Árvore	Grande	Frutos ornamentais; sombreadora
Cega machado	<i>Physocalymma scaberrimum</i> Poh	Lythraceae	Árvore	Médio	Flores ornamentais; atrativa de fauna
Mulungu	<i>Erythrina mulungu</i> Mart. ex Benth.	Fabaceae	Árvore	Médio	Flores ornamentais; atrativa de fauna; sombreadora
Faveiro	<i>Dimorphandra mollis</i>	Fabaceae	Árvore	Médio	Flores ornamentais; atrativa de fauna
Barbatimão	<i>Stryphnodendron adstringens</i> Mart.	Fabaceae	Árvore	Médio	Flores ornamentais; atrativa de fauna
Copaíba	<i>Copaifera langsdorffii</i> Desf.	Fabaceae	Árvore	Grande	Sombreadora; atrativa de fauna
Cabreúva	<i>Myroxylon periferum</i> L.f.	Fabaceae	Árvore	Médio	Sombreadora; atrativa de fauna
Aroeira verdadeira	<i>Myracrodruon urundeuva</i> (Allemão) Engl.	Anacardiaceae	Árvore	Grande	Ornamental
Aralicum do cerrado	<i>Annona crassiflora</i>	Annonaceae	Árvore	Médio	Frutífera; atrativa de fauna
Ipê amarelo	<i>Tabebuia aurea</i> (Silva Manso) Benth. & Hook. f ex S. Moore	Bignoniaceae	Árvore	Médio	Flores ornamentais; atrativa de fauna
Ipê branco	<i>Tabebuia roseoalba</i> (Ridl.) Sandwith	Bignoniaceae	Árvore	Pequeno	Flores ornamentais; atrativa de fauna
Ipê roxo	<i>Handraanthus impetiginosus</i> (Mart. ex DC.) Mattos	Bignoniaceae	Árvore	Grande	Flores ornamentais; atrativa de fauna; sombreadora
Ipê tabaco	<i>Zeyheria tuberculosa</i> (Vell.) Bureau	Bignoniaceae	Árvore	Médio	Frutos e folhas ornamentais; atrativa de fauna
Ipê verde	<i>Cyrtostachya antisyphilitica</i> (Mart.) Mart	Bignoniaceae	Árvore	Médio	Frutos e folhas ornamentais; atrativa de fauna
Canela	<i>Nectandra megapotamica</i> (Spreng.) Mcz	Lauraceae	Árvore	Grande	Sombreadora; atrativa de fauna
Caroba	<i>Jacaranda caroba</i> (Vell.) DC.	Bignoniaceae	Árvore	Médio	Flores ornamentais; atrativa de fauna
Tingui	<i>Magonia pubescens</i> A.St.-Hil.	Sapindaceae	Árvore	Médio	Ornamental
Amendoim do campo	<i>Platygodium elegans</i> Vogel	Fabaceae	Árvore	Médio	Flores ornamentais; atrativa de fauna; sombreadora
Amendoim bravo	<i>Pterogyne nitens</i> Tul.	Fabaceae	Árvore	Médio	Frutos ornamentais; sombreadora
Baru	<i>Dipteryx alata</i> Vogel	Fabaceae	Árvore	Médio	Flores ornamentais; atrativa de fauna
Peroba do cerrado	<i>Aspidosperma tomentosum</i> Mart.	Apocynaceae	Árvore	Grande	Frutos ornamentais; sombreadora
Guarantã	<i>Esenbeckia leiocarpa</i> Engl.	Rutaceae	Árvore	Grande	Tronco ornamental; sombreadora
Cagaíta	<i>Eugenia dysenterica</i> (Mart) DC.	Fabaceae	Árvore	Médio	Flores ornamentais; frutífera; atrativa de fauna
Sucupira preta	<i>Bowdichia virgilioides</i> Kunth	Fabaceae	Árvore	Médio	Flores ornamentais; atrativa de fauna; sombreadora
Amargoso	<i>Vatairea macrocarpa</i> (Benth.) Duckc	Fabaceae	Árvore	Médio	Flores ornamentais; atrativa de fauna; sombreadora
Vinhático	<i>Plathyminia foliolosa</i>	Fabaceae	Árvore	Médio	Ornamental
Louro branco	<i>Cordia glabrata</i> (Mart.) A.DC.	Boraginaceae	Árvore	Médio	Flores ornamentais; atrativa de fauna; sombreadora
Tarumã	<i>Vitex megapotamica</i> (Spreng.) Moldenke	Vochysiaceae	Árvore	Médio	Flores ornamentais; atrativa de fauna
Pau terra	<i>Qualea parviflora</i> Mart.	Vochysiaceae	Árvore	Médio	Ornamental
Açoita cavalo	<i>Luehea divaricata</i> Mart.	Malvaceae	Árvore	Médio	Ornamental
Gonçalo alves	<i>Astronium fraxinifolium</i> Schott cx Spreng.	Anacardiaceae	Árvore	Médio	Ornamental
Embiruçu	<i>Pseudobombax tomentosum</i> (Mart. & Zucc.) A.Robyns	Malvaceae	Árvore	Médio	Flores, tronco e frutos ornamentais; atrativa de fauna
Araçá	<i>Psidium sp.</i>	Myrtaceae	Árvore	Pequeno	Frutos ornamentais; atrativa de fauna
Gameleira	<i>Ficus gameleira</i> Kunth	Moraceae	Árvore	Grande	Sombreadora; atrativa de fauna
Jenipapo	<i>Genipa americana</i> L.	Rubiaceae	Árvore	Médio	Frutos ornamentais; atrativa de fauna; sombreadora
Sele-cascas	<i>Samanea lubulosa</i>	Fabaceae	Árvore	Grande	Flores ornamentais; sombreadora
Angico vermelho	<i>Anadenanthera colubrina</i> var. <i>cebil</i> (Griseb.) Allschul	Fabaceae	Árvore	Grande	Sombreadora; atrativa de fauna
Angico-do-cerrado	<i>Anadenanthera falcata</i> (Benth.) Speg.	Fabaceae	Árvore	Médio	Sombreadora; atrativa de fauna
Calliandra	<i>Calliandra dyantha</i> Benth.	Fabaceae	Árvoreta	Pequeno	Frutífera; atrativa de fauna
Filodendro guaiabê	<i>Thaumatococcus bipinnatifidum</i> Schott ex Endl.	Araceae	Folhagem	-	Ornamental
Gramma batatais	<i>Paspalum notatum</i>	Poaceae	Farrageira	-	Ornamental
Gramma amendoim	<i>Arachis repens</i> Handro	Fabaceae	Farrageira	-	Flores ornamentais; atrativa de fauna
Cipó de São-João	<i>Pyrostegia venusta</i> (Ker Gawl.) Miers	Bignoniaceae	Liana	-	Flores ornamentais; atrativa de fauna
Cipó-rosa	<i>Cuspidaria convoluta</i>	Bignoniaceae	Liana	-	Flores ornamentais; atrativa de fauna
Flor de São-Miguel	<i>Petrea volubilis</i> L.	Verbenaceae	Liana	-	Flores ornamentais; atrativa de fauna
Guariroba	<i>Syagrus oleracea</i> (Mart.) Becc.	Arecaceae	Palmeira	Médio	Frutífera; atrativa de fauna
Buriti	<i>Mauritia flexuosa</i> Mart.	Arecaceae	Palmeira	Médio	Frutífera; atrativa de fauna
Indaí	<i>Attalea compta</i>	Arecaceae	Palmeira	Médio	Atrativa de fauna
Macaúba	<i>Acrocomia aculeata</i>	Arecaceae	Palmeira	Médio	Tronco ornamental; atrativa de fauna
Catolé	<i>Syagrus comosa</i>	Arecaceae	Palmeira	Médio	Atrativa de fauna
Juçara	<i>Euterpe edulis</i>	Arecaceae	Palmeira	Médio	Atrativa de fauna

