

PATRIMÔNIO IGUAÇUANO: PROJETO DE INTERVENÇÃO NA ESTAÇÃO DE VILA DE CAVA.



UFRJ
UNIVERSIDADE FEDERAL
DO RIO DE JANEIRO

2025



PROGRAMA DE
PÓS-GRADUAÇÃO
**PROJETO E
PATRIMÔNIO**
FAU / UFRJ

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
FAU – FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PGPP – PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PROJETO E PATRIMÔNIO

PATRIMÔNIO IGUAÇUANO:
PROJETO DE INTERVENÇÃO NA ESTAÇÃO DE VILA DE CAVA.

Matheus Meirelles de Souza

Dissertação de Mestrado Profissional
apresentada ao Programa de Pós-
graduação em Projeto e Patrimônio,
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da
Universidade Federal do Rio de Janeiro,
como parte dos requisitos necessários à
obtenção do título de Mestre em Projeto e
Patrimônio.

Orientadora: Prof.^a Dra. Juliana Silva Pavan

Rio de Janeiro

2025

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
FAU – FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PGPP – PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PROJETO E PATRIMÔNIO

PATRIMÔNIO IGUAÇUANO:
PROJETO DE INTERVENÇÃO NA ESTAÇÃO DE VILA DE CAVA.

Matheus Meirelles de Souza

Orientadora: Prof. Dra. Juliana Silva Pavan

Dissertação de Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio submetida ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Projeto e Patrimônio.

Aprovada por:

Presidente, Prof. Dra. Juliana Silva Pavan

Prof. Dra. Claudia Carvalho Leme Nóbrega

Prof. Dra. Mariana Vaz de Souza

Rio de Janeiro

2025

Mp Meirelles de Souza, Matheus
 PATRIMÔNIO IGUAÇUANO: PROJETO DE INTERVENÇÃO NA
 ESTAÇÃO DE VILA DE CAVA. / Matheus Meirelles de
 Souza. -- Rio de Janeiro, 2024.
 175 f.

 Orientadora: Juliana Silva Pavan.
 Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do
 Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e
 Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura,
 2024.

 1. Patrimônio Cultural. 2. Nova Iguaçu. 3.
 Intervenção. 4. Memória. 5. Vila de Cava. I. Silva
 Pavan, Juliana , orient. II. Título.

RESUMO

PATRIMÔNIO IGUAÇUANO:

PROJETO DE INTERVENÇÃO NA ESTAÇÃO DE VILA DE CAVA.

Esta dissertação apresenta um projeto de intervenção para a Antiga Estação de Vila de Cava. Este bem cultural está localizado à Rua Alvares Gonçalves, número 44, no bairro de mesmo nome, na cidade de Nova Iguaçu, no estado do Rio de Janeiro. Inaugurada no final do século XIX, a Estação Vila de Cava foi uma estação ferroviária histórica da antiga Estrada de Ferro Rio D'Ouro. Essa estrada era uma importante ligação entre o Rio de Janeiro e a Baixada Fluminense, visando captar águas dos mananciais da região para a capital federal. A estação, tombada provisoriamente pelo INEPAC (Instituto Estadual do Patrimônio Cultural – Número do processo: E-12/0.117/89 – 12/06/1989), possui características neocoloniais hispânicas, influenciadas pelo “estilo Missões” ou “estilo californiano”. Isso a diferencia das outras estações classicizantes do antigo ramal. A edificação está desativada desde a década de 1970 e sua integridade encontra-se precária, com riscos à sua existência como patrimônio cultural. Por isso, são necessárias obras emergenciais para conter os danos acumulados ao longo dos anos e uma restauração da edificação, visando um novo uso. A estação desempenhou um papel importante no cenário ferroviário da Baixada Fluminense e foi escolhida para se tornar um ponto de referência turístico e cultural. O objetivo é resgatar sua relevância como patrimônio cultural local. Localizada em uma região com potencial para o desenvolvimento de atividades turísticas em Nova Iguaçu, propõe-se um projeto de intervenção na estação. Esse projeto visa promover o turismo integrado a métodos de educação patrimonial e à promoção do patrimônio cultural existente na cidade. Para alcançar esse objetivo, este trabalho envolveu uma análise detalhada dos patrimônios culturais de Nova Iguaçu e da potencialidade turística da região de Vila de Cava. Foram realizadas visitas *in loco* à estação ferroviária e suas redondezas. Além disso, foram discutidos teorias e princípios do Patrimônio Cultural, essenciais para compreender os valores materiais e imateriais da edificação e seu entorno. Isso permitirá propor um novo uso compatível com esses valores e contribuir para as diretrizes de intervenção no projeto de restauro.

ABSTRACT

NOVA IGUAÇU HERITAGE INTERVENTION PROJECT AT VILA DE CAVA STATION.

This dissertation presents an intervention project for the Old Vila de Cava Station. This cultural asset is located at Rua Alvares Gonçalves, number 44, in the neighborhood of the same name, in the city of Nova Iguaçu, in the state of Rio de Janeiro. Inaugurated at the end of the 19th century, the Vila de Cava Station was a historical railway station of the former Rio D'Ouro Railway. This railway served as an important connection between Rio de Janeiro and Baixada Fluminense, aiming to capture water from the region's springs for the federal capital. The station is provisionally listed by INEPAC (State Institute of Cultural Heritage – Process Number: E-12/0.117/89 – 12/06/1989) and features neocolonial Hispanic characteristics, influenced by the "Missões style" or "California style." This distinguishes it from other classicizing stations of the former branch line. The building has been inactive since the 1970s, and its integrity is currently precarious, with risks to its existence as a cultural heritage site. Therefore, emergency work is needed to address the damage accumulated over the years and to restore the building for a new use. The station played an important role in the railway landscape of Baixada Fluminense and has been chosen to become a tourist and cultural reference point. The goal is to restore its significance as a local cultural heritage site. Located in an area with potential for the development of tourism activities in Nova Iguaçu, an intervention project for the station is proposed. This project aims to promote tourism integrated with methods of heritage education and the promotion of the cultural heritage existing in the city. To achieve this goal, this work involved a detailed analysis of the cultural heritage of Nova Iguaçu and the tourist potential of the Vila de Cava region. On-site visits were made to the railway station and its surroundings. Additionally, theories and principles of Cultural Heritage were discussed, which are essential for understanding the material and immaterial values of the building and its surroundings. This will allow for the proposal of a new use compatible with these values and contribute to the intervention guidelines for the restoration project.

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS	8
LISTA DE TABELA	14
LISTA DE SIGLAS E ABREVIACÕES	15
INTRODUÇÃO	16
CAPÍTULO 1 – CAVA: DO HISTÓRICO AO SEU ESTADO ATUAL	18
1.1 Nova Iguaçu: “cidade-mãe”	20
1.1.1 O Patrimônio Natural e Cultural de Nova Iguaçu	30
1.1.2 Ação do INEPAC na cidade de Nova Iguaçu	40
1.1.3 Potencialidades e desafios da prática de turismo em Nova Iguaçu	42
1.2 A Estrada de Ferro Rio D’Ouro	43
1.2.1 Valores do Patrimônio Industrial ferroviário	53
1.2.2 Os remanescentes da Estrada de Ferro Rio D’Ouro	56
1.3 A Estação Ferroviária de Vila de Cava	64
1.3.1 A estação atualmente	69
1.3.2 Valores ligados à estação Vila de Cava	70
1.4 Legislação	75
CAPÍTULO 2 – DIAGNÓSTICO DA ESTAÇÃO E SEU ENTORNO	77
2.1 Análise do Bairro de Vila de Cava	77
2.2 Aspectos do entorno imediato e da estação Vila de Cava	79
2.2.1 Elementos de Vegetação	82
2.2.2 – Relevo	83
2.2.3 – Mapa de Usos	84
2.2.4 – Mapa de Fluxos	85
2.2.5 – Distribuição dos Espaços Livres	87
2.3 Condições ambientais	88
2.4 Levantamento arquitetônico atual da estação Vila de Cava	89
2.5 Análise do estado de Conservação	91
2.5.1 Estado de conservação da área interna da estação	102
2.6 Considerações parciais referentes ao diagnóstico físico da edificação	105
CAPÍTULO 3 – PROPOSTA DE INTERVENÇÃO	106
3.1 proposta de uso e justificativa	106
3.2 Diretrizes de intervenção referentes à estação	111
3.3 Diretrizes de intervenção referentes ao circuito patrimonial	115
3.4 Referências projetuais	118
3.5 Projeto de Intervenção	127
3.5.1 – Novo Uso para a Estação de Vila de Cava	130

3.5.2 Diretrizes de Conservação e Restauro da estação.....	140
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	156
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	158
APÊNDICES	164
Apêndice 1 – levantamento arquitetônico	165
Apêndice 2 – mapeamento de danos	166
Apêndice 3 – projeto de intervenção	167
ANEXOS	168
Anexo 1 – documentação referente ao tombamento – 1989.....	169

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa de localização.	18
Figura 2: Mapa do município de Nova Iguaçu com marcação de distância entre o Bairro de Vila de Cava e o centro da cidade.	18
Figura 3: Mapa de localização com informações referentes à estação de Vila de Cava.	19
Figura 4: Fachada da estação de Vila de Cava atualmente	20
Figura 5: Panorama do centro do município de Nova Iguaçu.	20
Figura 6: Antigo mapa da Vila de Iguassú em 1837.....	21
Figura 7: Encarte da Estrada de Ferro Rio D'ouro.	22
Figura 8: Maxabomba e Vila de Iguassú em destaque com traçado das Estradas de Ferro.	23
Figura 9: Mapa de emancipações de Nova Iguaçu.	25
Figura 10: Mapa das unidades de conservação do município de Nova Iguaçu.	26
Figura 11: Parque Natural de Nova Iguaçu e Cachoeira em Tinguá.....	26
Figura 12: Caminho de trilha presente na Serra do Vulcão.	27
Figura 13: Plataforma de voo livre a partir da Serra do Vulcão.	27
Figura 14: Uma das cachoeiras existentes no Parque Municipal Natural de Nova Iguaçu.	28
Figura 15: Paisagem a partir de cachoeira localizada no Parque Municipal de Nova Iguaçu.	28
Figura 16: Ciclismo na região de Tinguá.	29
Figura 17: Mapa com localização do patrimônio cultural de Nova Iguaçu.....	30
Figura 18: (a) A fazenda São Bernardino na década de 50. (b) A fazenda em ruínas atualmente.	31
Figura 19: Diferentes atividades na Fazenda São Bernardino.....	32
Figura 20: Ruínas do conjunto da antiga Vila de Iguassú. Torre sineira, cemitério dos escravizados e o antigo porto.	32
Figura 21: O reservatório Rio D'Ouro	33
Figura 22: Elementos que fazem parte do Reservatório Rio D'Ouro.....	33
Figura 23: A serra do Mar.	34

Figura 24: A capela da Fazenda da Posse.	35
Figura 25: Vista frontal da Igreja da Prata.	36
Figura 26: Imagem da fachada do Lar de Joaquina.	37
Figura 27: A fachada em estilo neocolonial do Instituto de Educação Rangel Pestana.	38
Figura 28: Vista frontal e lateral da Capela.....	39
Figura 29: Partes frontal e lateral da igreja.....	40
Figura 30: Encarte da Estrada de Ferro Rio D'ouro.	44
Figura 31: Locomotiva nº 16 da Estrada de Ferro Rio d'Ouro.	44
Figura 32: Inauguração das estações E.F. Rio D'Ouro para serviço de passageiros. .	45
Figura 33: Mapa das estações iniciais com serviço misto de passageiros.....	45
Figura 34: Mapa com marcação das linhas tronco e ramal Tinguá da Estrada de Ferro Rio D'Ouro.	46
Figura 35: Desembarque na estação Francisco Sá em 1934.	47
Figura 36: Mapa com marcação do tronco original e todos os ramais da Estrada de Ferro Rio D'ouro.....	48
Figura 37: Trem a vapor considerado obsoleto partindo da estação Belford Roxo em 1960.	48
Figura 38: Mapa da estrada de Ferro Rio D'Ouro em 1940 com marcação das estações pertencentes à Baixada Fluminense.....	49
Figura 39: Mapa contemporâneo da Estrada de Ferro Rio D'Ouro.	50
Figura 40: Linha do tempo da Estrada de Ferro Rio D'Ouro.....	50
Figura 41: Mapa das estações pertencentes ao atual município de Nova Iguaçu.	51
Figura 42: Catálogo e estado atual das estações pertencentes ao atual município de Nova Iguaçu.....	52
Figura 43: Mapa com antiga e atual área de terreno da estação Vila de Cava.....	54
Figura 44: Mapa de ligação entre as estações ainda existentes da Estrada de Ferro Rio Douro.	57
Figura 45: A estação parada Adrianópolis altamente descaracterizada.	57
Figura 46: Detalhes da estação Adrianópolis.	58

Figura 47: (a) A estação Rio D'ouro atualmente. (b) A estação Rio D'Ouro em 1988 já em estado de abandono.....	59
Figura 48: (a) A plataforma da estação Represa durante exposição no local. (b) Área da antiga estação Represa já sem os trilhos.	60
Figura 49: (a) A estação Jaceruba com uso residencial. (b) Locomotiva passando pela estação Jaceruba.....	61
Figura 50: (a) A estação de Tinguá restaurada. (b) Locomotiva chegando à estação Tinguá durante anos 50.....	62
Figura 51: Trecho retirado da revista Última Hora com chamada para o fim do serviço de trens na região de Tinguá.....	62
Figura 52: A estação de Tinguá completamente restaurada.	63
Figura 53: A estação Vila de Cava na década de 1990.....	64
Figura 54: Localização da estação Vila de Cava em zona urbanizada.	65
Figura 55: (a) Antiga bilheteria da estação no fim dos anos 1980. (b): Local da antiga bilheteria.	65
Figura 56: (a) Construção do antigo entroncamento da CEDAE nos anos 1980.	65
Figura 57: (a) Edificação administrativa da CEDAE nos anos 1980.....	66
Figura 58: A estação no fim dos anos 1980 já sem os trilhos.	66
Figura 59: A fachada da estação atualmente.	67
Figura 60: A estação Vila de Cava nos anos 1960, ainda em funcionamento.....	68
Figura 61: Imagens do estado atual da estação Vila de Cava.....	69
Figura 62: A estação interditada pela Prefeitura de Nova Iguaçu.	70
Figura 63: O povoado de Cava em 1932, com marcação da estação de Vila de Cava em vermelho.	77
Figura 64: região de Vila de Cava em 2004 ainda sem o Arco Metropolitano com localização da estação e traçado da antiga linha férrea no bairro.....	78
Figura 65: A região de Vila de Cava em 2022 e o Arco Metropolitano.....	79
Figura 66: Mapa de figura e fundo mostrando a densidade da região central de Vila de Cava.....	80
Figura 67: Mapa de análise de gabaritos da região de Vila de Cava	81
Figura 68 a e b: Entorno da estação.....	81

Figura 69: Mapa de vegetação da área de poligonal de entorno de Vila de Cava.....	82
Figura 70: Mapa de relevo da área de poligonal de entorno de Vila de Cava com vistas das configurações dos morros existentes.....	83
Figura 71: Mapa do uso de solo observado em Vila de Cava.....	84
Figura 72: Mapa de fluxo de veículos.	85
Figura 73: Mapa de fluxo de pedestres.	86
Figura 74: Mapa de distribuição de espaços livres e privados.....	88
Figura 75: Insolação e relação de ventos na área da estação.....	89
Figura 76: Planta Baixa atual da Estação.....	90
Figura 77: Levantamento Arquitetônico da estação Vila de Cava.....	90
Figura 78: Família usando a Estação de Vila de Cava como moradia.	91
Figura 79: exemplo de parte da parede de tijolos maciços em face externa da estação.	93
Figura 80: Tijolos maciços com a escrita “Rio de Janeiro”.....	94
Figura 81: Parte frontal da estação com pequena parte de cobertura original.....	95
Figura 82: Vista Lateral da estação com paredes e coberturas bastante danificadas.	96
Figura 83: Varanda da estação com piso original.....	97
Figura 84: Parte frontal da estação com parte do piso original.....	98
Figura 85: Esquadrias originais altamente degradadas.	99
Figura 86: Janelas aparentemente não originais.....	99
Figura 87: Pedras decorativas e banco de concreto.	100
Figura 88: Bens integrados da fachada da estação.	101
Figura 89: Parede interna original com abertura de vão.	103
Figura 90: Piso totalmente descaracterizado.	104
Figura 91: (a) Ruínas da Antiga Vila de Iguassú. (b) Fazenda São Bernardino.....	107
Figura 92: (a) Ciclistas em frente a Fazenda São Bernardino. (b) Passeio ciclístico na Rodovia RJ-111	107
Figura 93: Mapa com indicação dos patrimônios culturais localizados na estrada RJ - 111.....	108

Figura 94: Mapa com indicação da localização das estações ferroviárias existentes da Estrada de Ferro Rio D'Ouro.....	109
Figura 95: Mapa com indicação de proposta de circuito patrimonial a partir da estação Vila de Cava.	110
Figura 96: (a) A estação em 1989. (b) A estação no ano de 2007. (c) A estação no ano de 2021.....	111
Figura 97: (a) Representação gráfica da estação de Vila de Cava. (b) A estação atualmente sem grande parte de sua cobertura.....	114
Figura 98: (a e b) A estação antes degradada e completamente restaurada.....	119
Figura 99: (a) A estação antes degradada e completamente restaurada.	119
Figura 100: A estação de Campo Grande restaurada.	120
Figura 101: (a) A estação em funcionamento. (b): A estação atualmente.	121
Figura 102: Planta de Implantação da Estação Carlos Barbosa.	121
Figura 103: O parque da estação Carlos Barbosa.	122
Figura 104: Rota de trem turístico entre as cidades de Bento Gonçalves e Carlos Barbosa.....	123
Figura 105: A estação Nogueira em 1950.....	124
Figura 106: Vista da estação Nogueira com pequeno leito em sua parte externa.	125
Figura 107: (a) Interior da estação com exposição. (b): Biblioteca da estação Nogueira..	125
Figura 108: Fachada do Centro de Informação turística.	126
Figura 109: Parte interna do CIT de Foz Côa.....	127
Figura 110: Delimitação da área de intervenção.	128
Figura 111: Levantamento da área da estação.	129
Figura 112: Setorização de intervenção feita na estação de Vila de Cava.....	133
Figura 113: Perspectiva e vista frontal de intervenção proposta.....	134
Figura 114: Croqui de estudo de arquitetura complementar para projeto de intervenção na estação de Vila de Cava.	135
Figura 115: Esquema de implantação.....	136
Figura 116: Setorização proposta pavimento térreo da estação de Vila de Cava.	138
Figura 117: Setorização proposta pavimento térreo da estação de Vila de Cava.	139

Figura 118: Bens integrados presentes na fachada da estação de Vila de Cava.	142
Figura 119: Estudo de projeção de trilhos na fachada da estação durante noite.	143
Figura 120: Projeto de implantação proposto	144
Figura 121: primeira estratégia de projeto para a estação de Vila de Cava	145
Figura 122: Vista da fachada principal da estação requalificada	147
Figura 123: Vista da fachada posterior da estação com nova esquadria em parte arruinada.....	147
Figura 124: Imagem da área frontal da estação com inserção de elevador e rampas de acessibilidade.	149
Figura 125: Vista interna do mezanino proposto para o projeto da estação de Vila de Cava.....	150
Figura 126: Vista interna do mezanino proposto para o projeto da estação de Vila de Cava.....	150
Figura 127: Esquema isométrico do projeto da estação.	151
Figura 128: Visada da fachada principal da estação.....	152
Figura 129: Visada da fachada principal da estação.....	152
Figura 130: Visada do espaço infantil e área de convivência.	153
Figura 131: Visada da construção complementar com possibilidades de uso variado.	153
Figura 132: Visada da parte posterior da estação.....	154
Figura 133: Visada do interior da estação (mezanino).....	155
Figura 134: Visada do interior da estação (mezanino).....	155

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Lista de patrimônio de Nova Iguaçu.....	30
Tabela 2: Áreas dos espaços de intervenção de projeto.....	129
Tabela 3: Programa de necessidades de novo uso da estação de Vila de Cava.....	136

LISTA DE SIGLAS E ABREVIACÕES

CEDAE - Companhia Estadual de Águas e Esgotos

CIT - Centro de Informação Turística

DPHA - Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Guanabara

EFCB – Estrada de Ferro Central do Brasil

EFRD – Estrada de Ferro Rio D’ouro

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICMBIO - Instituto Chico Mendes de Biodiversidade

ICOMOS - *International Council on Monuments and Sites* – Conselho Internacional de Monumentos e Sítios.

INEPAC - Instituto Estadual do Patrimônio Cultural

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MRS – Malha Regional Sudeste

REBIO – Reserva Biológica

INTRODUÇÃO

A preservação do patrimônio ferroviário desempenha um papel vital na conservação da história e na identidade de uma nação. No contexto urbano, as antigas ferrovias muitas vezes representam marcos importantes de uma cidade. Podem ser responsáveis pelo início de povoados, sendo sinônimo de progresso de uma determinada região, carregando consigo diversas memórias passadas importantes para a história do país. No entanto, ao longo das últimas décadas, tem havido uma tendência preocupante de desvalorização desse importante legado. É nesse cenário que se insere o presente estudo, que se propõe a investigar e propor um projeto de intervenção na Estação de Vila de Cava, situada no município de Nova Iguaçu, no estado do Rio de Janeiro.

A Estação de Vila de Cava é parte pertencente à Estrada de Ferro Rio D'ouro. Linha Férrea inaugurada no final do século XIX, que desempenhou um papel crucial na história ferroviária do Brasil, conectando a cidade do Rio de Janeiro com a Baixada Fluminense, possuindo um importante propósito inicial, sendo sua construção idealizada para a instalação de dutos em nascentes de água localizadas no atual município de Nova Iguaçu, responsáveis pela captação e abastecimento hídrico da então capital federal e posteriormente no transporte de pessoas e mercadorias. No entanto, com o passar dos anos, a estação de Cava, assim como diversas outras estações pertencentes e a própria estrada férrea, entraram em desuso. No que corresponde a estação de Vila de Cava, sua forma foi sendo gradativamente deteriorada, perdendo por completo sua função original, pondo em risco sua existência como patrimônio cultural.

Diante dessa situação, o objetivo deste trabalho propõe um projeto de intervenção abrangente na Estação de Vila de Cava, com o objetivo de revitalizar esse patrimônio com importante valor histórico e cultural para Nova Iguaçu e a Baixada Fluminense. O projeto apresentado neste trabalho visa não apenas restaurar a forma física da estação, mas também imaginar seu papel no cotidiano do bairro de Vila de Cava e região, muito diferente atualmente a época dos trilhos e marias-fumaças da extinta estrada férrea que cortavam a paisagem, promovendo sua integração com a comunidade local e estimulando a apropriação de seu espaço através de novas formas de uso.

Para alcançar esse objetivo, o estudo adotará uma abordagem que combinará análises históricas da estação, viabilidade técnica, mapeamento de danos feitos através de visitas ao local da estação, discussão de teorias do Patrimônio Cultural e principalmente estudos em relação ao seu entorno.

Além de Nova Iguaçu possuir um rico e diversificado patrimônio cultural, a cidade também é conhecida pelo desenvolvimento de atividades de ecoturismo devido à sua rica biodiversidade e à presença de áreas naturais protegidas. Um dos principais

atrativos para o ecoturismo na região inclui a Reserva Biológica do Tinguá, região próxima a estação de Vila de Cava. Essa região também é conhecida por concentrar vastos exemplares de bens culturais tombados do município. A partir disso, será proposto a integração de todo esses exemplares através da criação de circuitos patrimoniais que podem ser visitados por turistas que chegam à cidade. Esses circuitos serão abordados ao longo deste trabalho.

Espera-se que este estudo contribua para a valorização da Estação de Vila de Cava como um importante patrimônio cultural e um espaço vivo e dinâmico na cidade de Nova Iguaçu. Mais do que uma simples restauração física, o projeto de intervenção busca reativar a memória coletiva e promover novas vivências através de um novo uso proposto, além de evidenciar o rico patrimônio cultural presente na Baixada Fluminense, muitas vezes negligenciado e pouco conhecido.

O capítulo inicial deste trabalho faz uma introdução da Estação de Vila de Cava, apresentando sua espacialidade seguido de seu histórico que compreende desde a criação do município de Nova Iguaçu e sua importância na formação da Baixada Fluminense, a criação da Estrada de Ferro Rio D'Ouro desde seu início até sua desativação, além de relacionar todos os bens culturais existentes na atual região de Nova Iguaçu. Também são apresentados os valores patrimoniais ligados à estrada de Ferro e a própria estação de Cava, importantes para a reflexão e aspectos ligados a intervenção proposta para a estação.

Em sequência, o capítulo dois apresenta o diagnóstico feito da localidade em que está inserida a estação de Vila de Cava. Neste capítulo são analisadas as transformações ocorridas na paisagem durante o período de inauguração da estação e atualmente, além de dados importantes como os aspectos funcionais do bairro de Vila de Cava como os usos predominantes, vegetação presente e sistemas de espaços livres. Essas análises são importantes de serem apresentadas devido à grande transformação ocorrida na paisagem e que impactarão para o projeto de restauração da estação. Além disso, foi feito um diagnóstico do estado atual da estação. Essa análise permitirá que o projeto de intervenção proposto esteja bem embasado e de acordo com o real estado do edifício da estação.

Por fim, o capítulo três se inicia apresentando as propostas e justificativas para o novo uso da estação, as fundamentações teóricas do patrimônio cultural para o projeto de restauro, referências projetuais condizentes com a proposta de projeto apresentada, além do projeto completo proposto para a Estação de Vila de Cava.

CAPÍTULO 1 – CAVA: DO HISTÓRICO AO SEU ESTADO ATUAL

Inaugurada no final do século XIX, a Estação de Vila de Cava foi uma estação ferroviária histórica que serviu à antiga Estrada de Ferro Rio D'Ouro, importante ligação entre a cidade do Rio de Janeiro com a Baixada Fluminense. Esta estrada de ferro foi criada tendo como objetivo a captação de águas dos mananciais do interior dos municípios da região da Baixada Fluminense para a então capital federal. A antiga estação ferroviária Vila de Cava encontra-se situada em um terreno de 680m² na Rua Álvares Gonçalves, número 44, em localização central no bairro de Vila de Cava, aproximadamente 11 quilômetros do centro do município de Nova Iguaçu, pertencente à região da Baixada Fluminense, estado do Rio de Janeiro (Figuras 1, 2 e 3).

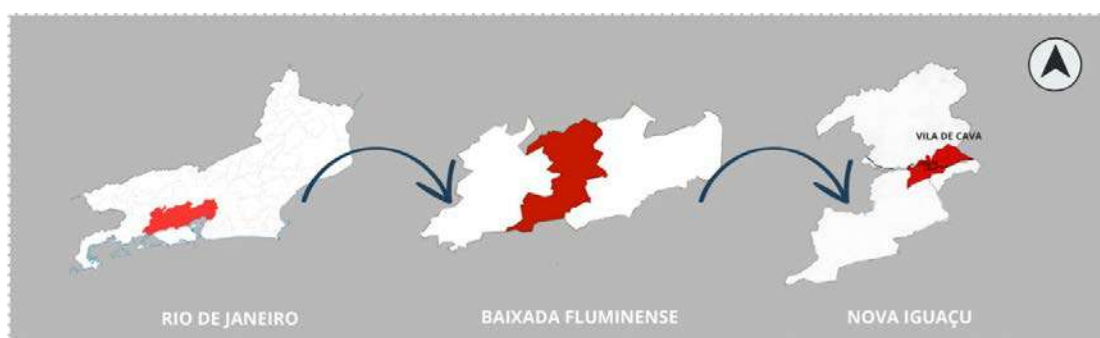


Figura 1: Mapa de localização.
Fonte: Imagem elaborada pelo autor. 2021.



Figura 2: Mapa do município de Nova Iguaçu com marcação de distância entre o Bairro de Vila de Cava e o centro da cidade.

Fonte: NIMA LabGis - PUC-RIO 2010 com intervenção do autor.
Disponível em: <https://www.yumpu.com/pt/document/read/30453820/nova-iguaau-nima-puc-rio>. Acesso em maio 2023.



— ATUAL ÁREA DE TERRENO DA ESTAÇÃO
 TRAÇADO ANTIGA ESTRADA FÉRREA
 TERRENO ESTAÇÃO:
 ÁREA TOTAL: 680M² / ÁREA ESTAÇÃO: 170M²

Figura 3: Mapa de localização com informações referentes à estação de Vila de Cava.

Fonte: Google Earth com intervenção do autor. 2023.

A estação, tombada provisoriamente na esfera estadual pelo INEPAC (Instituto Estadual do Patrimônio Cultural – Número do processo: E-12/0.117/89 – 12/06/1989), é composta por uma construção neocolonial hispânico (influenciada pelo “estilo Missões”¹ ou “estilo californiano”²), características artísticas que difere da maioria das estações classicizantes do antigo ramal. A edificação está desativada desde a década de 1970 e sua integridade encontra-se atualmente em estado precário com riscos à sua existência como patrimônio cultural (Figura 4).

Pelo avançado estado de degradação da estação percebe-se que são necessárias obras de caráter emergencial para conter os danos ocorridos ao longo dos anos nos quais a estação está desativada e uma restauração na edificação, propondo um novo uso para o edifício. O projeto de intervenção/reutilização e a escolha do novo uso devem ser compatíveis com o edifício e valorizar a sua história, memória e relevância no que diz respeito ao cenário ferroviário da Baixada Fluminense e ao bairro de Vila de Cava em Nova Iguaçu. Neste capítulo abordaremos o contexto histórico que a estação Vila de Cava está inserida, compreendendo a formação da cidade de Nova Iguaçu e suas principais características, além de identificar alguns dos principais patrimônios existentes no município e suas potencialidades.

¹ O estilo Missões ou Estilo Missionês é um movimento arquitetônico que começou nos Estados Unidos, no final do século XIX, inspirado nas missões espanholas.

² O Estilo Californiano, também conhecido como estilo neocolonial hispano-americano, teve sua origem no início do século XX.



Figura 4: Fachada da estação de Vila de Cava atualmente
Fonte: Fotos tiradas pelo autor. Outubro de 2021

1.1 Nova Iguaçu: “cidade-mãe”

Maior cidade da região metropolitana do Estado do Rio de Janeiro em área, Nova Iguaçu (Figura 5) é também cidade de formação da região da Baixada Fluminense. Município mais antigo da localidade, é considerada “cidade-mãe” de outros municípios da região. Dela se originou outras cidades como: Queimados, Mesquita, Nilópolis, Duque de Caxias e Belford Roxo. Sua população estimada em 2021 é de 825 mil habitantes (IBGE, 2021). Nova Iguaçu possui um notável Patrimônio Natural e Cultural por abrigar grandes áreas de preservação ambiental e diversos bens históricos e culturais.



Figura 5: Panorama do centro do município de Nova Iguaçu.
Fonte: Foto de Alziro Xavier. Disponível em: <https://jcconcursos.uol.com.br/noticia/concursos/concurso-da-prefeitura-de-nova-iguacu-rj-anuncia-105-vagas-85705>. Acesso em: maio 2023

Como ressaltado no livro de Gênesis Torres (2004), “Baixada Fluminense: a construção de uma história”, a região que hoje constitui o município de Nova Iguaçu começou a se formar a partir de sua colonização em 1566. Com o passar do tempo, principalmente em torno do Rio Iguassú, antes navegável e um dos principais meios de relações

comerciais, a região foi se modificando, tendo um expressivo aumento da população, dando surgimentos as antigas freguesias, destacando-se a de Nossa Senhora da Piedade de Iguassú, com sua fundação datada do século XVIII, em 1719. A proximidade com cursos fluviais tornava possível a fertilização das terras e o transporte de mercadorias para a cidade do Rio de Janeiro. Por conta dessa relação, a freguesia de Nossa Senhora da Piedade de Iguassú começa a prosperar, passando a se chamar Vila de Iguassú, devido a sua autonomia conquistada no ano de 1833.

A região da Freguesia de Nossa Senhora da Piedade de Iguassú teve como importante fato fazer parte dos caminhos do ouro, com suas estradas vindo de Minas Gerais no século XVII. Além disso, segundo Torres (2004), estudos apontam que as estradas abriram portas para a circulação de outra atividade econômica: a comercialização do café. E, apesar de não ter sido produtora, a freguesia de Iguassú transportava, comprava e revendia o produto através do fluxo da Estrada Real do Comércio³ (Figura 6).



Figura 6: Antigo mapa da Vila de Iguassú em 1837. Desenho de Conrado Niemeyer elaborado em 1837 com intervenção do autor.

Fonte: Imagem disponível em: https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Novaiguacu_mapaantigo.jpg.

Acesso em: maio 2023.

A região que hoje vem a ser o Bairro de Vila de Cava, antes denominada José Bulhões, era um local de aspecto simplório e de povoado pequeno, parte pertencente da então

³ A antiga Estrada Real do Comércio foi uma importante rota histórica que conectava a região de Nova Iguaçu ao estado do Rio de Janeiro na época colonial e imperial do Brasil. construída entre os anos de 1813 e 1817 pela Real Junta de Comércio, Agricultura, Fábrica e Navegação do Estado do Brasil, a estrada partia do antigo porto de Iguassú, no rio de mesmo nome e tomava a direção para o sul, subindo a Serra do Mar (NOVAES, 2016).

Vila de Iguassú. A região viu surgir uma nova transformação a partir da segunda metade do século XIX, após o desuso da Estrada Real do Comércio (até então responsável pela atividade comercial da região – Figura 6) devido a chegada dos trilhos ferroviários e seus imponentes trens a vapor. Foram os primeiros sinais profundos de mudança para os moradores da região, que passaram a experimentar o progresso e a modernidade trazidos pela implantação da Estrada de Ferro do Rio D'ouro (VIANA, 2007).

A Estrada de Ferro Rio D'Ouro⁴ (Figura 7) foi implantada no final do século XIX, em 1875, com o intuito de auxiliar nas obras de adutoras que tinham como finalidade a captação de água dos mananciais da serra da região de Tinguá, antiga região da Freguesia de Nossa Senhora da Piedade de Iguassú, para abastecimento da cidade do Rio de Janeiro, capital do Império. A estação Vila de Cava foi inaugurada como uma das primeiras estações pertencentes à estrada de ferro e, posteriormente, em 1883, foi aberta para o transporte de passageiros junto a algumas poucas estações. Funcionou com essa finalidade até a sua desativação por completo junto à Estrada de Ferro, em 1970.



Figura 7: Encarte da Estrada de Ferro Rio D'ouro.

Fonte: Acervo de fotografias de Marc Ferrez. Disponível em:
<https://www.facebook.com/groups/34461547905308>. Acesso em: maio 2023.

O período de prosperidade da região de Vila de Iguassú, onde localiza-se a estação de Vila de Cava, esbarrou-se com o forte crescimento da região do Arraial de

⁴ O histórico da Estrada de Ferro Rio D'Ouro será abordado com maior profundidade no próximo item deste capítulo (1.2).

Maxambomba, onde hoje vem a ser a atual região central do município de Nova Iguaçu (Figura 8). Paralelamente à Estrada de Ferro Rio D'Ouro, a Estrada de Ferro D. Pedro II, inaugurada também no século XIX, em 1858, fez com que as atividades da Região da Vila de Iguassú declinassem por completo, fazendo com que a sede do município passasse para a região de Maxambomba, que estava dispendo de grande crescimento populacional, margeado em seus trilhos (VIANA, 2007). A figura 8 abaixo ilustra o traçado da Estrada de Ferro Rio D'Ouro, que cortava o território da antiga Vila de Iguassú e da Estrada de Ferro D. Pedro II passando pelo crescente Arraial de Maxambomba.

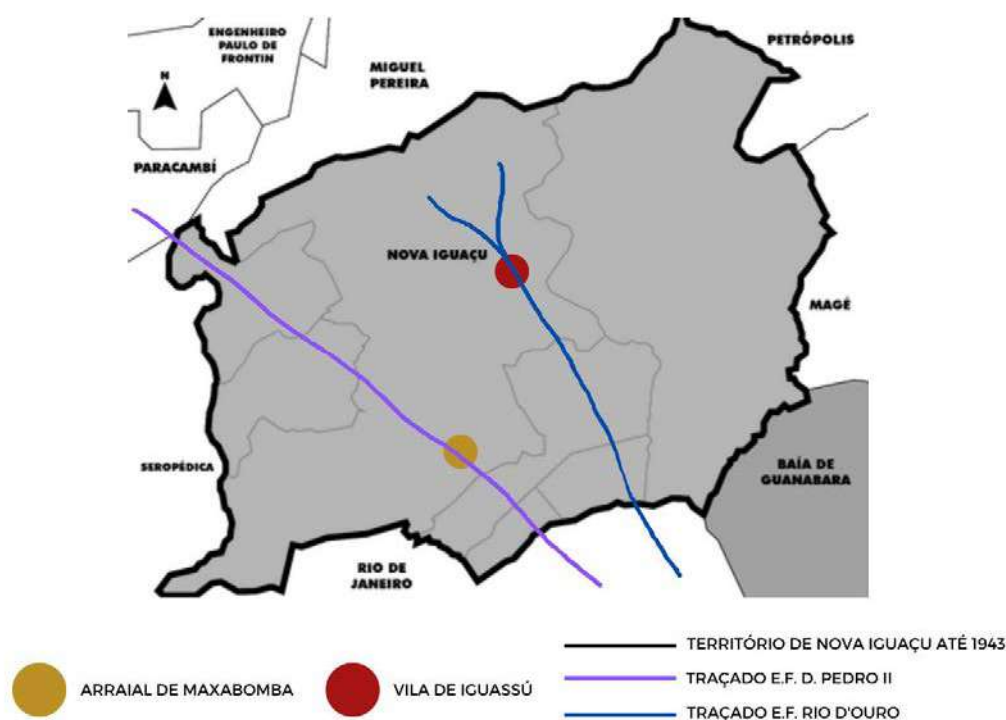


Figura 8: Maxambomba e Vila de Iguassú em destaque com traçado das Estradas de Ferro.

Fonte: Divulgação/Prefeitura de Nova Iguaçu com intervenção do autor. Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/eu-sou-nova-iguacu/nova-iguacu-conheca-historia-da-origem-da-baixada-22537836.html>. Acesso em: maio 2023.

A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II ligava a capital do país aos subúrbios e regiões mais afastadas, tendo paradas estratégicas para abastecimento em diversos pontos do trajeto. Foi neste momento que a Vila de Iguassú, criada em 1833, às margens do Rio que leva o seu nome, perdeu o posto de centro econômico da região. Em 1891, com as atividades econômicas se concentrando na nova localidade e criando uma centralidade, a sede da região da Vila de Iguassú é transferida para o arraial de Maxambomba, que em 1916 viria a ter seu nome trocado para "Nova Iguaçu".

(RODRIGUES, 2006). A grafia do nome da cidade só mudou para "Nova Iguaçu" com o acordo ortográfico de 1945⁵, que propôs reformas ortográficas da língua portuguesa.

O cultivo de laranjas se tornou a principal atividade econômica da nova sede do município. Vinda da cidade de São Gonçalo, as condições ideais do solo permitiram o cultivo da fruta em Nova Iguaçu. As grandes produções eram em quase sua totalidade exportadas, trazendo para o município um grande desenvolvimento econômico. A exportação começou a ocorrer no ano de 1891, mesmo ano de transferência da sede do município de Vila de Iguassú para Maxambomba. (SOUZA, 2006)

A citricultura teve seu auge em Nova Iguaçu dos anos de 1930 até início dos anos 1950. A cidade de Nova Iguaçu chegou a ser conhecida como "Cidade Perfume", devido as laranjeiras, em floração, que perfumavam grande parte da cidade (CARVALHO, 1999).

A cidade, que passou por vários ciclos, hoje tem como atividades econômicas principalmente o comércio, os serviços e a indústria, sua agricultura atualmente é incipiente (NASCIMENTO, 2011). A explosão demográfica da Baixada Fluminense, a partir dos anos 1950, ocorreu devido à chegada de diversos trabalhadores de diferentes setores, que encontraram nessa região uma farta disponibilidade de terras, em oposição a grande valorização dos terrenos na cidade do Rio de Janeiro. O crescimento populacional em conjunto com disputas entre forças políticas locais, levou ao fracionamento do território no decorrer das décadas (Figura 9). Nova Iguaçu se tornou um gerador de novos municípios com a emancipação de Duque de Caxias (que englobava São João de Meriti) em 1943; Nilópolis (1947); Belford Roxo e Queimados (1990), Japeri (1991) e Mesquita (1999) (NASCIMENTO, 2011).

⁵ O Acordo Ortográfico de 1945 é uma convenção ortográfica assinada em Lisboa em 6 de outubro de 1945 entre a Academia das Ciências de Lisboa e a Academia Brasileira de Letras.



Figura 9: Mapa de emancipações de Nova Iguaçu.

Fonte: Divulgação/Prefeitura de Nova Iguaçu. Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/eu-sou-nova-iguacu/nova-iguacu-conheca-historia-da-origem-da-baixada-22537836.html>. Acesso em: maio 2023.

O município de Nova Iguaçu possui hoje um significativo acervo patrimonial relacionado a sua história de criação, possuindo edificações tombadas sob instrumento de proteção de órgãos federais e estaduais, sendo onze bens arquitetônicos, um patrimônio arqueológico (do perímetro da antiga Vila do Iguassú), além de grande área de mata atlântica, considerada patrimônio natural. Forte atividade na cidade, o ecoturismo⁶ tem grande potencial para abraçar também o turismo do patrimônio cultural, devido ao fato do município possuir grande parte de seu território favorecido para esse tipo de atividade. Segundo a Secretaria Municipal de Meio Ambiente, Agricultura, Desenvolvimento Econômico e Turismo de Nova Iguaçu, 67% da área total da cidade reúne unidades de conservação, como áreas de proteção ambiental, reservas e parques (Figura 10). Entre elas, está o Parque Natural Municipal de Nova Iguaçu e a Reserva Biológica do Tinguá (Figura 11), localidade de origem da ocupação do território de Nova Iguaçu. Essas atividades desde que sejam bem regulamentadas e atreladas ao patrimônio da cidade, possuem intensa relevância para aumentar a visitação e difusão dos bens arquitetônicos da cidade, fazendo com que se possa ter um maior conhecimento da história de Nova Iguaçu e da Baixada Fluminense, reconhecendo sua importância e promovendo uma noção de identidade também aos cidadãos iguaçuanos.

⁶ O ecoturismo desponta diante da oferta de serviços onde predominam os recursos turísticos naturais que fomentam o deslocamento dos turistas e que estão localizados em áreas geográficas especiais e que servem de modelo para o desenvolvimento sustentável (PAGANI, 1999).

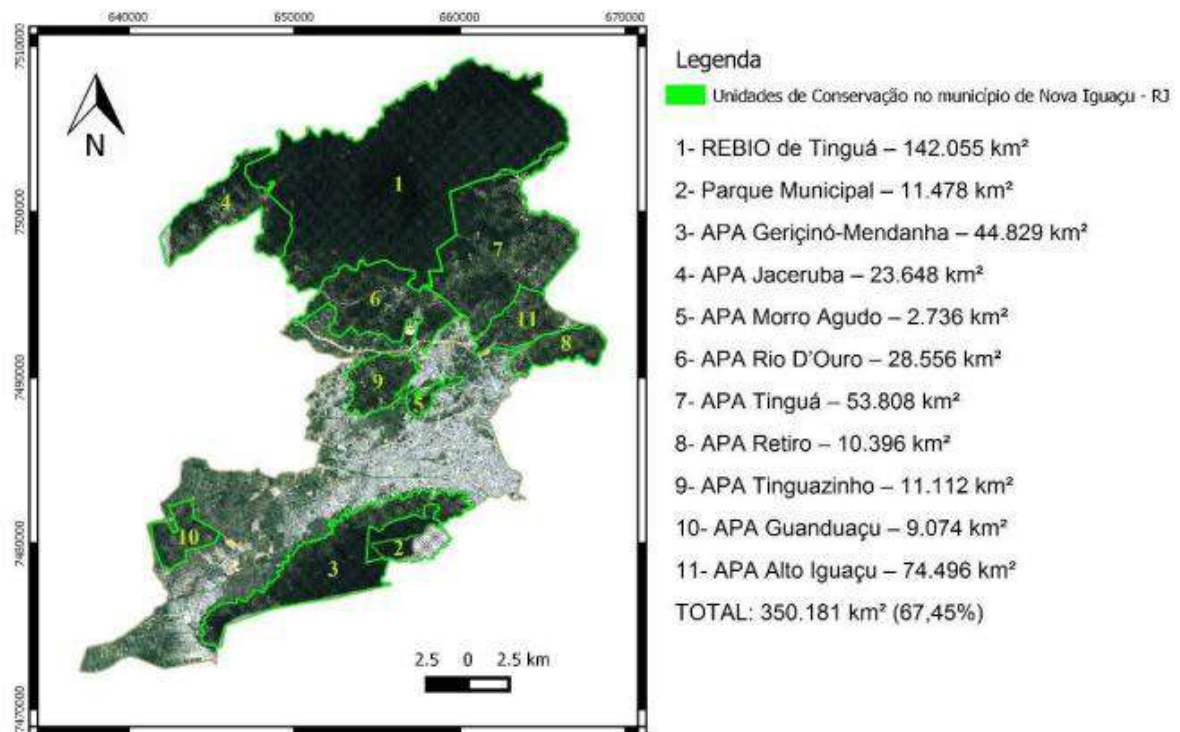


Figura 10: Mapa das unidades de conservação do município de Nova Iguaçu.

Fonte: Imagem extraída do site: <https://www.wikiparques.org/noticias/programe-se-mutirao-voluntariado-no-parque-natural-municipal-de-nova-iguacu>. Acesso em: maio 2023.



Figura 11: Parque Natural de Nova Iguaçu e Cachoeira em Tinguá.

Fonte: Imagem esquerda extraída do site: <https://www.wikiparques.org/noticias/programe-se-mutirao-voluntariado-no-parque-natural-municipal-de-nova-iguacu>. Imagem direita extraída do site: <https://oeco.org.br/>. Acesso em: maio 2023.

Nova Iguaçu destaca-se como um dos municípios do estado do Rio de Janeiro com maior potencial no âmbito do ecoturismo. Um dos principais atrativos naturais do município, encontra-se a região da “Serra do Vulcão”, localizada na área de proteção ambiental 3 (ver figura 10), abrangendo a maior parte da área central do município, um destino altamente recomendado para praticantes de trilhas e caminhadas, sendo uma prática muito difundida por adeptos do ecoturismo em Nova Iguaçu, além da prática de voos livres (Figuras 12 e 13). A região faz complemento com outros pontos de interesse, como a área pertencente ao Parque Natural Municipal de Nova Iguaçu, que proporciona experiências de contato direto com a natureza.



Figura 12: Caminho de trilha presente na Serra do Vulcão.
Fonte: Foto de Darwin Campos. 2017.



Figura 13: Plataforma de voo livre a partir da Serra do Vulcão.
Fonte: Foto de Gustavo Azeredo para Jornal Extra. Disponível em:
<https://extra.globo.com/noticias/rio/baixada-fluminense/serra-do-vulcao-pioneirismo-em-voos-livres-na-baixada-4735536.html>. Acesso em: abril 2024.

O Parque Natural Municipal de Nova Iguaçu é composto por 1.100 hectares de área protegida da Mata Atlântica que rodeiam inúmeras cachoeiras e poços. A unidade também guarda flora e fauna da região, bem como, um patrimônio científico que expõe as estruturas subterrâneas abaixo de vulcão tal como condutos subvulcânicos. Cerca de 8km de trilhas sinalizadas levam os frequentadores à diversas cachoeiras e poços d'água, sendo 11 liberadas ao banho (Figuras 14 e 15). O Parque Natural Municipal se

caracteriza como um espaço de grande importância ecológica e de lazer para a população do município de Nova Iguaçu (NOVA IGUAÇU, 2024).



Figura 14: Uma das cachoeiras existentes no Parque Municipal Natural de Nova Iguaçu.
Fonte: Imagem extraída do site: <https://www.novaiguacu.rj.gov.br/semam/parquenatural>. Acesso em: abril 2024.



Figura 15: Paisagem a partir de cachoeira localizada no Parque Municipal de Nova Iguaçu.
Fonte: Imagem extraída do site: <https://www.turismo.rj.gov.br/cidades/nova-iguacu/>. Acesso em: abril 2024.

Localizada no extremo norte do município de Nova Iguaçu (ver figura 10), outro importante destaque relacionado ao ecoturismo de Nova Iguaçu é a Reserva Biológica do Tinguá. Uma área de proteção ambiental que desempenha um papel crucial na conservação da flora e fauna da Mata Atlântica. A reserva, além de suas funções ecológicas, também oferece oportunidades de ecoturismo, com as principais atividades sendo o turismo através da bicicleta, ou cicloturismo (Figura 16). Prática comum da região, onde frequentemente ocorrem eventos relacionados a atividades nas trilhas e estradas que circundam toda a área da REBIO. Tinguá.

A Reserva Biológica do Tinguá integra-se às propostas de ecoturismo estabelecidas para o projeto de requalificação da estação de Vila de Cava, que será aprofundado ao longo desse trabalho. Com o objetivo de criar um elo entre diversas áreas de práticas do ecoturismo em Nova Iguaçu, o projeto visa estimular o turismo ecológico, podendo conectá-lo as outras áreas de conservação citadas, como o Parque Natural Municipal de Nova Iguaçu e as trilhas e atividades existentes na Serra do Vulcão. Essa integração fortalece ainda mais o potencial ecoturístico de Nova Iguaçu, proporcionando aos visitantes uma experiência de contato com a natureza, onde atividades como cicloturismo, caminhadas e observação de fauna e flora se complementam.



Figura 16: Ciclismo na região de Tinguá.

Fonte: Foto extraída em página de Facebook. Disponível em:

<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=766219592353852&set=pb.100068974547142.-2207520000&type=3>. Acesso em: abril 2024.

Além das áreas de Ecoturismo, existe diferentes tipos de bens patrimoniais espalhados pelo território de Nova Iguaçu, sendo eles sítios arqueológicos, fazendas, estações ferroviárias, igrejas e construções importantes para a história do município. A Tabela 1 e a Figura 17 a seguir visam catalogar esses bens históricos e sua localidade dentro da cidade, informando o tipo de tombamento e data do processo dados a cada um deles.

BENS TOMBADOS	TIPO DE TOMBAMENTO E DATA
1 – ANTIGA ESTAÇÃO DE VILA DE CAVA	TOMBAMENTO ESTADUAL - 12/06/1989
2 – FAZENDA SÃO BERNARDINO	TOMBAMENTO FEDERAL – FEV. 1951
3 – CONJUNTO URBANO DA ANTIGA VILA DE IGUAÇU	TOMBAMENTO ESTADUAL - 08/04/1983
4 – ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE TINGUÁ	TOMBAMENTO ESTADUAL - 12/06/1989
5 – ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA RIO D'OURO	TOMBAMENTO ESTADUAL – 12/06/1989
6 – RESERVATÓRIO RIO D'OURO	TOMBAMENTO ESTADUAL - 12/06/1989
7 – ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA JACERUBA	TOMBAMENTO ESTADUAL – 12/06/1989
8 – RESERVA BIOLÓGICA DE TINGUÁ / SERRA DO MAR	TOMBAMENTO ESTADUAL - 06/03/1991
9 – CAPELA DA FAZENDA DA POSSE	TOMBAMENTO ESTADUAL – 12/06/1989
10 – IGREJA DA PRATA	TOMBAMENTO ESTADUAL - 12/06/1989
11 – LAR DE JOAQUINA	TOMBAMENTO ESTADUAL - 12/06/1989
12 – INSTITUTO DE EDUCAÇÃO RANGEL PESTANA	TOMBAMENTO ESTADUAL - 12/06/1989
13 – CAPELA NOSSA SENHORA DE GUADALUPE	TOMBAMENTO ESTADUAL - 12/06/1989
14 – IGREJA NOSSA SENHORA CONCEIÇÃO DE MARAPICÚ	TOMBAMENTO ESTADUAL - 12/06/1989

Tabela 1: Lista de patrimônio de Nova Iguaçu.

Fonte: Tabela elaborada pelo autor. 2023.

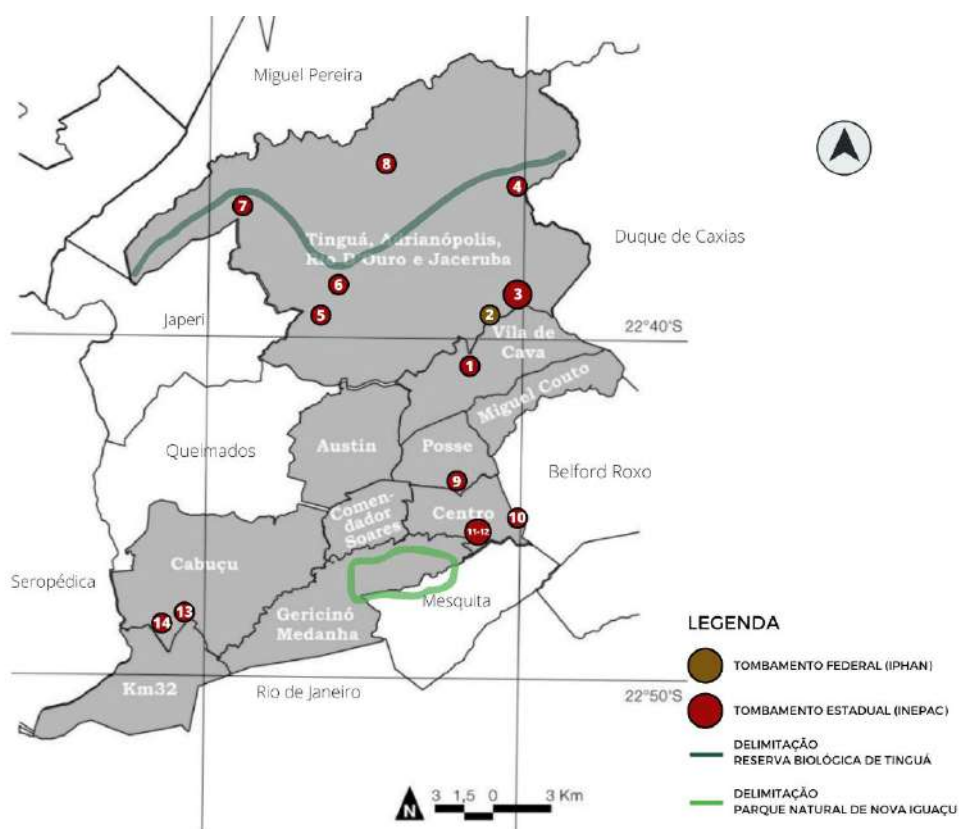


Figura 17: Mapa com localização do patrimônio cultural de Nova Iguaçu.

Fonte: Mapa elaborado pelo autor. 2023.

1.1.1 O Patrimônio Natural e Cultural de Nova Iguaçu

São diversos os tipos de patrimônios existentes em Nova Iguaçu. Com um acervo bem diversificado, a cidade possui extenso potencial para ser um destino referência na questão patrimonial. Como citado anteriormente, as belas paisagens que compõem o território do município possuem procura para aqueles que buscam por atividades ecológicas, muito comum na cidade. Junto a isso, soma-se também os diversos patrimônios culturais existentes. Porém, em relação a esses bens o que se encontra

atualmente, são uma subvalorização desse acervo, com esse rico patrimônio cultural desvalorizado e desconhecido pela maioria da população.

Com exemplares vinculados ao ciclo do ouro, do período colonial, até bens ligados às atividades essenciais para o desenvolvimento do município, como o cultivo de laranjas do século XX, Nova Iguaçu tem muito a oferecer para questões referentes tanto em relação ao turismo ecológico quanto patrimonial, com notoriedade de virar referência quanto a preservação do patrimônio cultural e natural na região da Baixada Fluminense.

A seguir, a partir da tabela 1 apresentada neste trabalho, estão listados e descritos os bens culturais e naturais tombados existentes na cidade, com exceção das estações ferroviárias existentes, que serão apresentadas posteriormente.

Nº 2 - FAZENDA SÃO BERNARDINO

Construção do ano de 1875 e de estilo neoclássico, a Fazenda São Bernardino (Figura 18 a e b) tornou-se um importante patrimônio para a cidade de Nova Iguaçu. Maior representante desse patrimônio, a Fazenda é o único bem atualmente a possuir tombamento em nível federal, título dado pelo IPHAN⁷.



Figura 18: (a) A fazenda São Bernardino na década de 50. (b) A fazenda em ruínas atualmente.

Fonte: (a e b) Fazenda São Bernardino – Página do Facebook. Disponível em: <https://www.facebook.com/FazendaSaoBernardino/photo>. Acesso em: agosto de 2023.

O complexo da fazenda possuía: garagem para carruagens, estábulos, senzalas e engenhos. Atualmente, há apenas ruínas de todos os elementos que compuseram a fazenda, restando poucos vestígios da senzala e do engenho, onde chegou a ser produzido açúcar, tapioca, café e carvão, além da própria casa-grande (ANGELO, 2015).

O local é aberto à visitação e constantemente recebe diversas atividades de visitantes que se apropriam do estado de ruínas para ensaios fotográficos, encontros de grupos

⁷ IPHAN - O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional é uma autarquia federal do Governo do Brasil, criada em 1937, vinculada ao Ministério da Cultura, responsável pela preservação e divulgação do patrimônio nacional.

relacionados ao ciclismo e diversas outras atividades, ressignificando e se apropriando dos espaços da antiga fazenda, tornando-a um importante atrativo da região (figura 19).



Figura 19: Diferentes atividades na Fazenda São Bernardino.

Fonte: Fazenda São Bernardino – Página do Facebook. Disponível em: <https://www.facebook.com/FazendaSaoBernardino/photo>. Acesso em: agosto de 2023.

Nº 3 - CONJUNTO URBANO DA ANTIGA VILA DE IGUASSÚ

Marco de fundação da cidade de Nova Iguaçu, a antiga Vila de Iguassú se originou no século XVII. A área era um centro regional que ligava Minas Gerais ao porto da cidade do Rio de Janeiro. Essa ligação era feita através de estradas, elevando os pequenos povoados próximos a ela ao título de Freguesia. Vinda de Minas Gerais até as margens do Rio Iguassú, a produção ligada ao ouro era escoada até a Baía de Guanabara. Esse novo caminho era uma alternativa ao antigo caminho da baía de Ilha Grande, onde a produção do ouro vinda de Minas Gerais até a cidade do Rio de Janeiro se dava pelos portos da cidade de Paraty. (ANGELO, 2015).

A paisagem atual é composta pelas ruínas da torre sineira da Igreja de Nossa Senhora da Piedade, de fim do século XVII, de um antigo cemitério dedicado aos escravizados, pelos alicerces de antigas construções e vestígios do antigo porto de Iguassú (Figura 20).



Figura 20: Ruínas do conjunto da antiga Vila de Iguassú. Torre sineira, cemitério dos escravizados e o antigo porto.

Fonte: Fotos do autor. Maio de 2023.

Nº 6 - RESERVATÓRIO RIO D'OURO

Preservado e atualmente em funcionamento, o Reservatório Rio D'Ouro (figura 21), datado ainda do fim do século XIX, está localizado em área de mata dos mananciais da serra de Tinguá. Os elementos que fazem parte de seu sistema são: a antiga parada de trens (Estação Represa), o pavilhão de manobras, as casas de administração, os aquedutos e o reservatório, (figura 22) que estão implantados de maneira espaçada pelo terreno do sítio, ligados entre si por caminhos feitos de pedra.

Estátuas que representam ninfas esculpidas na França estão localizadas guardando a fonte, que possui ornamentos de ramos e um brasão do Brasil. Com uma engenharia hidráulica considerada a frente do tempo de sua implantação, o reservatório Rio D'Ouro é abastecido por seis captações de água da antiga Companhia Estadual de Águas e Esgotos (CEDAE). A visita ao local se dá através de agendamento, por estar situada em área de proteção ambiental.

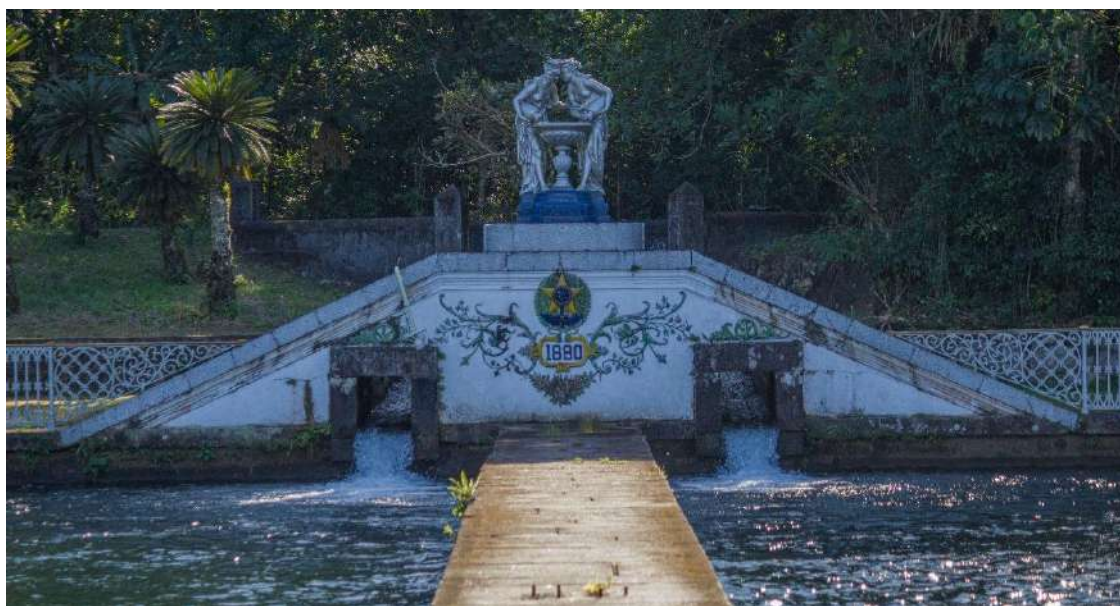


Figura 21: O reservatório Rio D'Ouro
Fonte: Foto de Gabriel Moreira. Agosto de 2023.

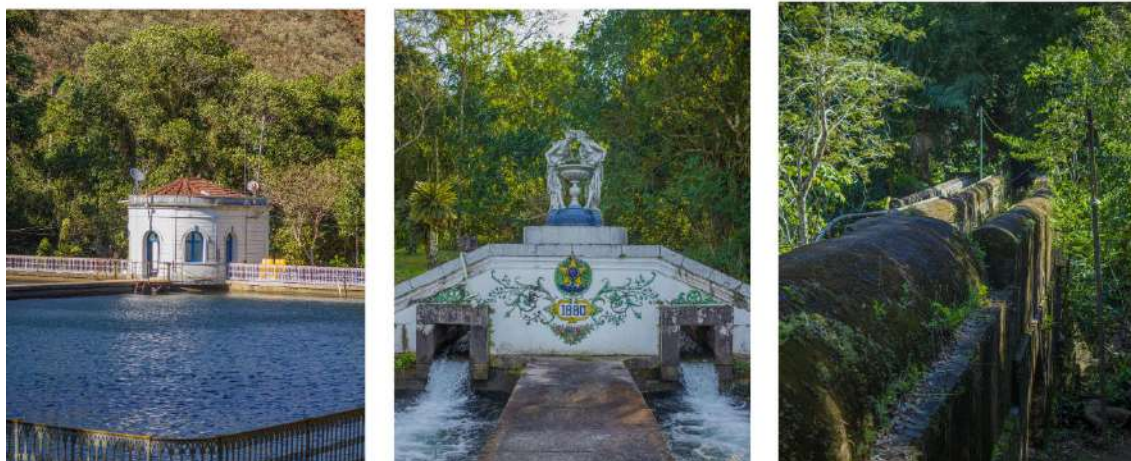


Figura 22: Elementos que fazem parte do Reservatório Rio D'Ouro.
Fonte: Foto de Gabriel Moreira. Agosto de 2023.

Nº 8 - RESERVA BIOLÓGICA DE TINGUÁ – MATA ATLÂNTICA

A Reserva Biológica de Tinguá (Figura 23) está localizada na Serra do Mar, abrangendo diferentes cidades do estado do Rio de Janeiro. Criada em maio de 1989, seu território inclui 26.000 hectares de Mata Atlântica, tendo 55,14% do seu território pertencente ao município de Nova Iguaçu; 37,44% em Duque de Caxias, 4,16% em Petrópolis e 3,16% em Miguel Pereira. Desde a época do Brasil Império, a região tem sido identificada como uma importante bacia de produção de água potável. No final do século XIX, O imperador D. Pedro II ativou a rede de captação de água e, em poucas semanas, a água escoou das nascentes da região de Xerém, Rio D'Ouro e Tinguá para a capital, Rio de Janeiro, que sofria com problemas de secas causadas pelo desmatamento da Floresta da Tijuca. Hoje, sua área tombada constitui-se como patrimônio natural de Nova Iguaçu.



Figura 23: A serra do Mar.

Fonte: Imagem extraída do site Wikimapia.org. Disponível em: <http://wikimapia.org/30070698/pt/Serra-do-Tinguá>. Acesso em: agosto de 2023.

Nº 9 - CAPELA DA FAZENDA DA POSSE

Durante o século XVIII, a Fazenda da Posse foi uma importante produtora de açúcar e aguardente, escoando a produção através do Rio Iguassú, chegando até o Porto do Rio de Janeiro. No início do século XX, quando a cidade de Nova Iguaçu se tornou a maior exportadora mundial de laranja, a fazenda tornou-se um grande laranjal. (ANGELO, 2015).

Com a demolição do casarão no terreno em 1971, apenas a capela foi preservada, permanecendo como patrimônio cultural tombado. A nave da capela se estende para o exterior em um alpendre com seis colunas de estilo toscano apoiadas em um nível levemente elevado do terreno (Figura 24). (ANGELO, 2015).



Figura 24: A capela da Fazenda da Posse.
Fonte: Foto do autor. Outubro de 2022.

Nº 10 - IGREJA DA PRATA

A atual igreja da Prata foi construída em um nível elevado, dominando a paisagem, às margens da antiga estrada que ligava o Engenho de Maxambomba (hoje Nova Iguaçu) à Fazenda do Brejo (atual município de Belfort Roxo). A igreja foi construída no século XVIII, em 1773 e em 1860 já se encontrava em estado de ruínas. Após a sua reabertura no século XX, a igreja foi renovada várias vezes. O altar-mor e o púlpito foram alterados e o cruzeiro frontal foi removido. A igreja possui como características um aspecto simples e decoração clássica, possuindo uma pequena torre lateral. (ANGELO, 2015).



Figura 25: Vista frontal da Igreja da Prata.
Fonte: Foto de Thales Brandi. Março de 2021.

Nº 11 - LAR DE JOAQUINA

O Lar de Joaquina (Figura 26) foi construído no início do século XX, em 1930, por Antônio Vaz Teixeira, um imigrante português que nomeou o casarão em homenagem a sua esposa. A construção do lar teve como objetivo a recepção e o escoamento da produção de laranjas, atividade praticada pelo casal, que aproveitara do crescimento econômico vindo desta prática. Esse período deixou um legado histórico marcado em luxuosos casarões espalhados por Nova Iguaçu, a exemplo do próprio Lar de Joaquina. (ANGELO, 2015).

A propriedade era composta por 13 cômodos e um galpão de beneficiamento da laranja localizado aos fundos do casarão. No galpão, as frutas eram selecionadas, lavadas, secadas, escovadas e por último, embaladas em caixas para serem exportadas. (ANGELO, 2015).



Figura 26: Imagem da fachada do Lar de Joaquina.

Fonte: História de Nova Iguaçu – Twitter. Disponível em:

<https://twitter.com/Historialguacu/status/1255534075538006016>. Acesso em: agosto de 2023.

Nº 12 - INSTITUTO DE EDUCAÇÃO RANGEL PESTANA

O edifício do antigo Grupo Escolar Rangel Pestana foi construído em 1944. O colégio foi construído localizado no centro de um grande terreno com uma ampla área vazia de frente. Em 1964, a construção de uma nova edificação de ensino, o Instituto Iguaçu de Educação, na mesma área de terreno, interrompeu a visão de quem passava pela rua. Além disso, um ginásio construído entre os dois edifícios ocultou metade da fachada do instituto. O edifício possui características que seguem o estilo neocolonial. Em 1972 formou-se a fusão das duas instituições de ensino, atualmente chamado de Instituto de Educação Rangel Pestana. (ANGELO, 2015).



Figura 27: A fachada em estilo neocolonial do Instituto de Educação Rangel Pestana.

Fonte: Imagem extraída do site [ledovaccaro.com.br](https://www.ledovaccaro.com.br). Disponível em: <https://www.ledovaccaro.com.br/onde-tudo-comecou/> Acesso em: agosto de 2023.

Nº 13 - CAPELA NOSSA SENHORA DE GUADALUPE

De construção do século XVIII, ano de 1750, situada no meio de uma área de pequena elevação, a Capela Nossa Senhora de Guadalupe foi construída por um capitão chamado Manuel Pereira Ramos. De estilo que reúne diferentes épocas, pode-se perceber elementos da arquitetura barroca, com influência jesuítica. Acoplado a sua nave, há uma pequena sineira. Destaca-se também sua portada em pedra lioz. Atualmente não há vestígios do altar-mor devido a ações de vandalismo e sucessivos roubos de materiais e objetos que fizeram parte da parte interior da capela. (ANGELO, 2015).



Figura 28: Vista frontal e lateral da Capela.

Fonte: História de Nova Iguaçu – Facebook. Disponível em: https://scontent-gig4-1.xx.fbcdn.net/v/t1.6435-9/81934200_2552712348331890_8818046429713924096_n.jpg?_nc_cat=105&ccb=1-7&_nc_sid=730e14&_nc_eui2=AeE2e8YyhGJVegqVJAGdZ6_RTnnX7v1f_EpOedfu_V_8SlsmTstiLbsVxl0UVctMls6_DYuZCqA8tRQHfBr-IRnR&_nc_ohc=BR-AeBQVOREAX_TTV3J&_nc_ht=scontent-gig4-1.xx&oh=00_AfDjJHcayr3Z5chmLQW7Au-tRqHSNeebun5M_DEJA6TI_w&oe=650B0ACA. Acesso em: agosto de 2023.

Nº 14 - IGREJA NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO DE MARAPICU

A Igreja de Nossa Senhora da Conceição do Marapicu possui registro de construção do final do ano de 1736. Está situada na parte alta de uma colina próxima a estrada RJ-105, via que faz a ligação entre os municípios de Nova Iguaçu e Rio de Janeiro, sendo um marco da paisagem local.

De fachada relativamente simples, com frontão triangular com torre acoplada ao corpo principal, arrematada por uma pirâmide que abriga o sino do ano de 1850, tem como destaque em seu interior, uma pia batismal feita de pedra de lioz. (ANGELO, 2015).



Figura 29: Partes frontal e lateral da igreja.

Fonte: Imagem extraída do site: parquesestaduais.inea.rj.gov.br. Disponível em: http://parquesestaduais.inea.rj.gov.br/pem_ae1.php?id=Nova%20Igua%C3%A7u. Acesso em: agosto de 2023.

1.1.2 Ação do INEPAC na cidade de Nova Iguaçu

Em 1989, dezenove anos após a extinção da Estrada de Ferro Rio D'Ouro, através de iniciativa do INEPAC (Instituto Estadual de Patrimônio Cultural), durante o processo de tombamento da estação, o grupo responsável pela análise da estação produziu um inventário que reuniu doze bens considerados de importância histórica para a cidade de Nova Iguaçu. Dentre eles integravam-se também diferentes tipos de patrimônios culturais, como: a Igreja Santo Antônio da Prata, Capela da Fazenda da Posse, Igreja da Nossa Senhora da Conceição de Queimados, Igreja da Nossa Senhora da Conceição de Marapicu, Capela da Nossa Senhora de Guadalupe, Lar de Joaquina e o Entrepósito de Laranjas, Instituto de Educação Rangel Pestana, Reservatório de água Rio D'Ouro

e as antigas estações ferroviárias cidades de Tinguá, Antiga Estação Ferroviária de Jaceruba, Antiga Estação Ferroviária de Vila de cava, Antiga Estação Ferroviária de Rio D'Ouro. O texto completo foi encaminhado à Subsecretaria do Município de Nova Iguaçu, em 05 de janeiro de 1989, e posteriormente encaminhado para despacho aos demais órgãos institucionais responsáveis por esta esfera legal. Após esta empreitada, em 12 de junho de 1989, sob o Decreto-Lei 5.808 de 13 de julho de 1982, foi concedido aos doze bens Culturais de Nova Iguaçu o tombamento provisório. Dentre eles, como se salientou, estava a estação ferroviária de Vila de Cava (VIANA, 2007).

A ação do INEPAC dentro da cidade de Nova Iguaçu teve papel fundamental no reconhecimento dos bens patrimoniais na cidade. Herdeiro direto da Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Guanabara - DPHA, criada por decreto em 1963, o INEPAC foi o primeiro órgão de preservação do patrimônio cultural em nível estadual no Brasil, se preocupando em preservar bens arquitetônicos fora das diretrizes limitantes de tombamento vigentes na época pelo IPHAN (Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), que preferencialmente valorizava o tombamento de arquiteturas do período colonial e imperial do Brasil (ROCHA-PEIXOTO, 1990).

(...)Assegurando a preservação de patrimônios vistos como menos valorizados, ou "rejeitados", a ação de preservação do INEPAC foi definida em diversas naturezas de bens culturais, englobando não só arquiteturas de valores históricos e artísticos como também os bens naturais, praças, parques, árvores, praias a serem preservadas ora pelo seu valor ecológico-ambiental ora pela sua importância como referência cultural; os bens excepcionais cuja necessidade de preservação repousa exatamente sobre o seu caráter extraordinário ou artístico ou histórico e, finalmente, aqueles bens mais propriamente culturais que se caracterizam pelo fato de possuírem um valor estocástico-cumulativo de representatividade da superposição de camadas culturais. São bens de natureza contextual cujo acúmulo determina a textura cultural de uma região. (ROCHA-PEIXOTO, 1990, Pág. 03).

Essa visão mais sensível em relação ao patrimônio cultural e suas significâncias mais abrangentes foram determinantes para o tombamento, no fim da década de 1980, das estações pertencentes à antiga Estrada Férrea Rio D'Ouro e de bens de diferentes tipos considerados importantes para a história de Nova Iguaçu. Porém, apesar de ter sido reconhecido o tombamento desses bens culturais, o que é presenciado no cenário atual são constantes violações e riscos de diversos tipos a integridade e existência desses bens, que foram cruciais na ocupação urbana e na valorização da história do município.

1.1.3 Potencialidades e desafios da prática de turismo em Nova Iguaçu

A cidade de Nova Iguaçu enfrenta inúmeras dificuldades que comprometem não só a existência dos bens tombados citados acima, como vem desperdiçando potenciais em relação do uso desses bens como atrações que gerem interesse e impulsionem o conhecimento e uso desses bens históricos para o município. Pode-se citar primeiramente, o estigma existente acerca da Região da Baixada Fluminense.

Região frequentemente destacada nos noticiários por seus elevados índices de criminalidade e violência, a Baixada Fluminense possui visibilidade no cenário nacional como uma área de criminalidade elevada. Essa cobertura midiática demasiada reforça uma imagem negativa da localidade, retratando-a como uma área de territórios violentos e de aspecto abandonado, composta por segmentos de baixa renda, de infraestrutura precária (SANTOS, 2013).

No entanto, essa visão unidimensional deixa de lado outras potencialidades históricas, culturais e naturais da região que poderiam ser desenvolvidas. Entre essas potencialidades, destaca-se o turismo. Os municípios que compõem a Baixada Fluminense possuem uma grande diversidade com potencial a ser explorado principalmente para o desenvolvimento de modalidades e segmentos turísticos, como ecológico, rural, esportivo e principalmente patrimonial (SANTOS, 2013).

Em relação ao município de Nova Iguaçu, a falta de investimentos visíveis em relação a manutenção e possíveis restaurações de edifícios históricos presentes na região vem resultando em um estado avançado de degradação de muitos desses locais. Sem recursos adequados, os bens se deterioram cada vez mais, pondo em risco seu valor histórico e artístico, o que anula a atratividade da cidade para os turistas interessados em patrimônio cultural. Além disso, a ausência de políticas públicas efetivas voltadas para a preservação do patrimônio impede a implementação de medidas preventivas necessárias para a conservação desses bens.

É citado também, a carência de uma estratégia de divulgação forte e eficiente dentro do município, resultando em uma divulgação fragmentada, incapaz de alcançar um público mais amplo e diversificado. Essa situação se dá pela limitada infraestrutura turística, que inclui uma pequena oferta de serviços turísticos, concentrados nos bairros mais centrais da cidade, restringindo a capacidade de Nova Iguaçu de receber um número maior de visitantes.

A cidade de Nova Iguaçu possui fortes atrativos, tendo como foco o turismo ecológico, que contempla reservas da cidade como a Reserva Biológica de Tinguá e o Parque Municipal Natural de Nova Iguaçu, além dos bens históricos citados que foram marcos

iniciais da formação do município e de pequenos eventos culturais locais, que são pouco explorados e divulgados.

A reversibilidade dessas dificuldades requer um esforço conjunto para desenvolver um planejamento estratégico abrangente, que contemple investimentos em infraestrutura, formação profissional e ações de divulgação de diversas áreas do município, principalmente as áreas mais periféricas, onde encontra-se grande parte do acervo citado neste trabalho, visando não apenas a conservação do patrimônio histórico e cultural, mas também a exploração sustentável do potencial turístico-ecológico de Nova Iguaçu.

1.2 A Estrada de Ferro Rio D'Ouro

Segundo Hélio Rodriguez (2004), no livro “A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro”, no final do século XIX o Decreto nº 2.639, de 22 de setembro de 1875, autorizava o início da construção de uma estrada de ferro para formar uma rede de abastecimento de água para a cidade do Rio de Janeiro (Figura 30). A Estrada de Ferro Rio D'Ouro foi construída com o objetivo de transportar os materiais e os operários que auxiliaram nas obras para construção dessa rede visando captar as águas vindas dos mananciais da Serra do Tinguá, na região de Iguassú (atual Nova Iguaçu), para abastecimento da capital federal. Assim, a construção da Linha Tronco da E.F. Rio D'Ouro (também chamada de Ramal de São Pedro ou ainda de Ramal de Jaceruba) se iniciou em 6 de agosto de 1876, conectando a Quinta do Caju (Atual Bairro do Caju, na cidade do Rio de Janeiro) e a represa do Rio D' Ouro, nas localidades de Iguassú. De propriedade do empreiteiro da obra Antonio Gabrielli, a Linha Tronco foi concluída em novembro de 1876, com 52,85 km, entrando em operação para o transporte de materiais para a construção da adutora. Os primeiros trens usados na estrada eram compostos por cinco locomotivas, de fabricação *Hunslet Engine Company*, 11 carros de passageiros e 41 vagões (Figura 31) (RODRIGUEZ, 2004).



Figura 30: Encarte da Estrada de Ferro Rio D'ouro.
 Fonte: Acervo de fotografias de Marc Ferrez. Disponível em:
<https://www.facebook.com/groups/34461547905308>. Acesso em: maio 2023.

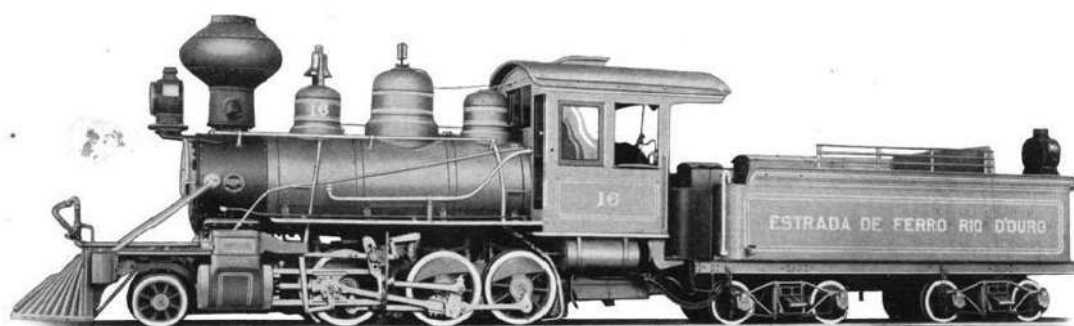


Figura 31: Locomotiva nº 16 da Estrada de Ferro Rio d'Ouro.
 Fonte: Imagem retirada de livro. (BALDWIN NO BRASIL, 1922, Pág.36).

Segundo informações encontradas no jornal “A Província de São Paulo”, em 25 de outubro de 1880 foram aprovadas medidas propostas para o estabelecimento de um serviço misto de passageiros, encomendas e bagagens, sendo esse serviço inaugurado em 15 de janeiro de 1883. Nesse mesmo ano foi registrado o transporte de 29.300 passageiros. Os trens com finalidade de transportar passageiros partiam da Quinta do Caju (Atual bairro do Caju, na cidade do Rio de Janeiro) em direção à represa Rio D'Ouro, sendo contempladas inicialmente as estações: Quinta do Caju, Rua Bella, Benfica, Praia Pequena, Pilares, Irajá, Pavuna, Brejo, Cava e Rio D'Ouro. (Figuras 32 e 33).

Rio do Ouro.—No Rio foi aberta ao tráfego a estrada de ferro do Rio do Ouro, ficando provisoriamente estabelecidas as estações seguintes: Cajú, Rua Bella, Bemfica, Praia Pequena, Pilares, Irajá, Pavuna, Bréjo, Cava e Rio do Ouro.

No *Diário Oficial* vem o horário dos trens ordinários e de passagem, preço das passagens e a tarifa das cargas e bagagens.

Figura 32: Inauguração das estações E.F. Rio D'Ouro para serviço de passageiros.
Fonte: Jornal A Província de S. Paulo. Disponível em: www.estacoesferroviarias.com.br. 1883.

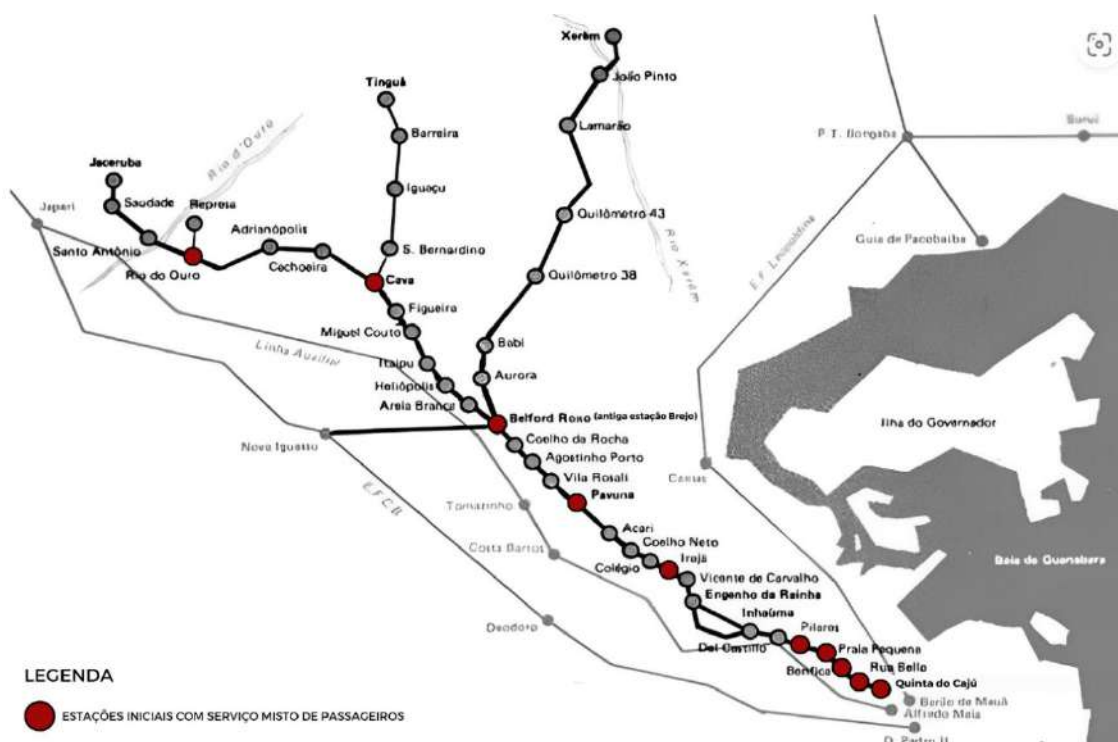


Figura 33: Mapa das estações iniciais com serviço misto de passageiros.
Fonte: Imagem extraída do site: <https://www.mobflu.com/> com intervenção do autor (2023).

Com o aumento do fluxo de pessoas as regiões que os trilhos passavam começam a se desenvolver, promovendo uma grande transformação na paisagem dessas localidades e, com isso, mudando completamente o cotidiano dos moradores que residiam no entorno das estações. Conforme a população da cidade do Rio de Janeiro crescia, a necessidade cada vez maior de abastecimento de água foi necessária. Com isso, novos mananciais foram necessários para maior captação de água para servir essa população. Assim, a estrada foi se estendendo a partir da linha tronco e, em 1885, foi iniciada a construção do Ramal Tinguá (Figura 34), a partir da estação de Cava, que foi entregue ao tráfego em 3 de outubro de 1886 (RODRIGUEZ, 2004).

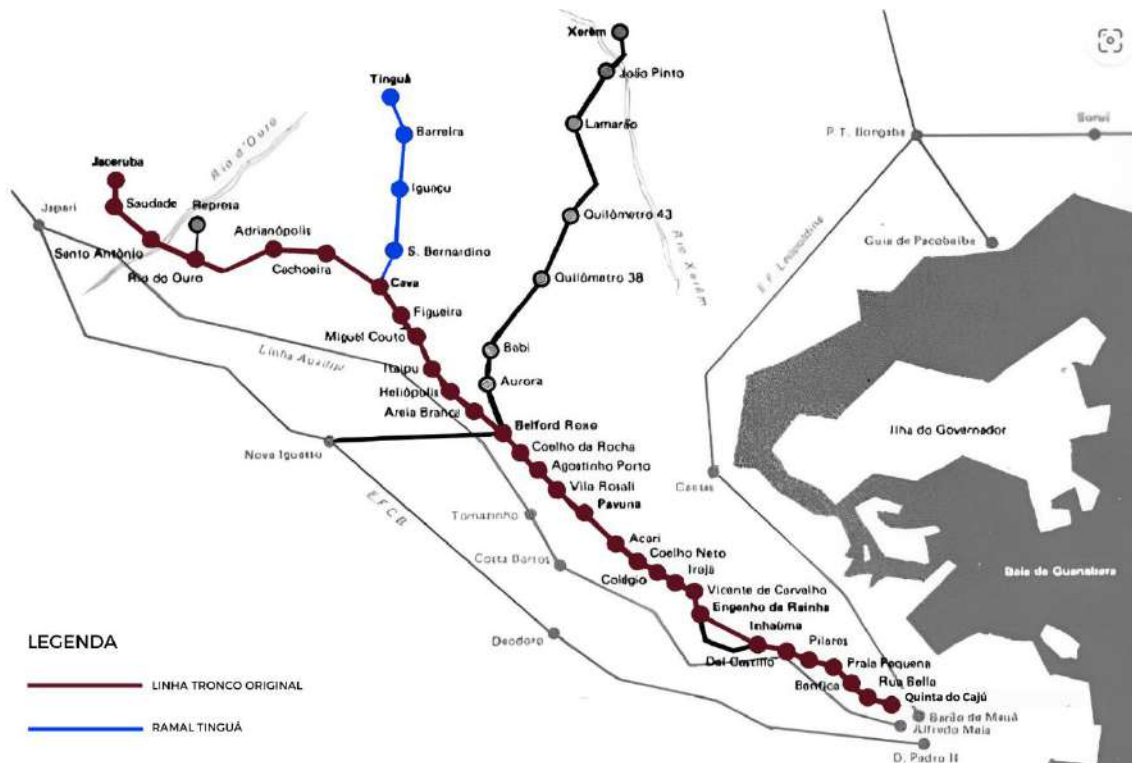


Figura 34: Mapa com marcação das linhas tronco e ramal Tinguá da Estrada de Ferro Rio D'Ouro.
Fonte: Imagem extraída do site: <https://www.mobflu.com/> com intervenção do autor (2023).

Devido as insistentes reclamações da população em relação à localidade inicial da Estrada de Ferro Rio D'Ouro, por decisão do Governo do Estado do Rio de Janeiro na época, foi decidido que a estação inicial da Estrada seria transferida para um local que servisse melhor a comunidade, visto que a estação da Quinta do Caju era considerada distante e de difícil acesso para a maioria dos usuários. O novo local escolhido deveria ser próximo ao centro da cidade do Rio de Janeiro, local onde a demanda por meios de transporte coletivos era alta, integrando-se as outras ferrovias de serviços de passageiros, como a Estrada Férrea do Norte (posteriormente denominada Leopoldina), além das linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil, maior e mais importante ferrovia do estado (RODRIGUEZ, 2004).

Segundo Rodrigues (2004), através da Lei de 6 de janeiro de 1918, o Congresso Nacional votou a autorização pela mudança da estação inicial da Quinta do Caju para as proximidades da Praça da Bandeira, consumado pelo Decreto nº. 14.116, de 26 de março de 1919, que estabeleceu o nome da nova estação como Francisco Sá, na antiga rua de São Cristóvão, atual rua Ceará. Após às obras necessárias, a estação Francisco Sá é inaugurada 1º de junho de 1922 (RODRIGUEZ, 2004).

Com a transferência da estação da Quinta do Caju para a estação Francisco Sá, apesar de algumas dificuldades devido à falta de materiais adequados para as linhas e operação dos trens, o resultado da transferência da estação fez com que os núcleos de

população que margeavam a linha aumentassem rapidamente e o movimento de passageiros (Figura 35) teve um crescimento de cerca de 500%. O que fez-se perceber que a estação Francisco Sá era pequena para comportar o movimento de cargas e pessoas, que dia após dia vinha aumentando. (RODRIGUEZ, 2004).

O resultado da transferência da estação não se fez esperar: O movimento de passageiros passou de 306.300 em 1921 para 1.602.500 em 1926, crescendo cerca de 500%, sendo a maior parte dos passageiros oriundos de estações situadas antes de Belford Roxo (RODRIGUEZ, 2004, p. 84).



Figura 35: Desembarque na estação Francisco Sá em 1934.

Fonte: Jornal Folha Ilustrada (1934). Imagem disponível em:

http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_riodeouro/francisco.html. Acesso em: maio de 2023.

No ano de 1925, após a construção de diversos ramais, a Estrada de Ferro do Rio D'Ouro contava com uma extensão aproximada de 150 km, partindo agora da Estação Francisco Sá, em área central da cidade do Rio de Janeiro, com destinos para os ramais Jaceruba (antes Rio D'Ouro) e Tinguá, que se dividiam a partir da estação de Vila de Cava, em Nova Iguaçu, e em Xerém, a partir da estação Belford Roxo, no atual município de Duque de Caxias (Figura 36) (RODRIGUEZ, 2004).

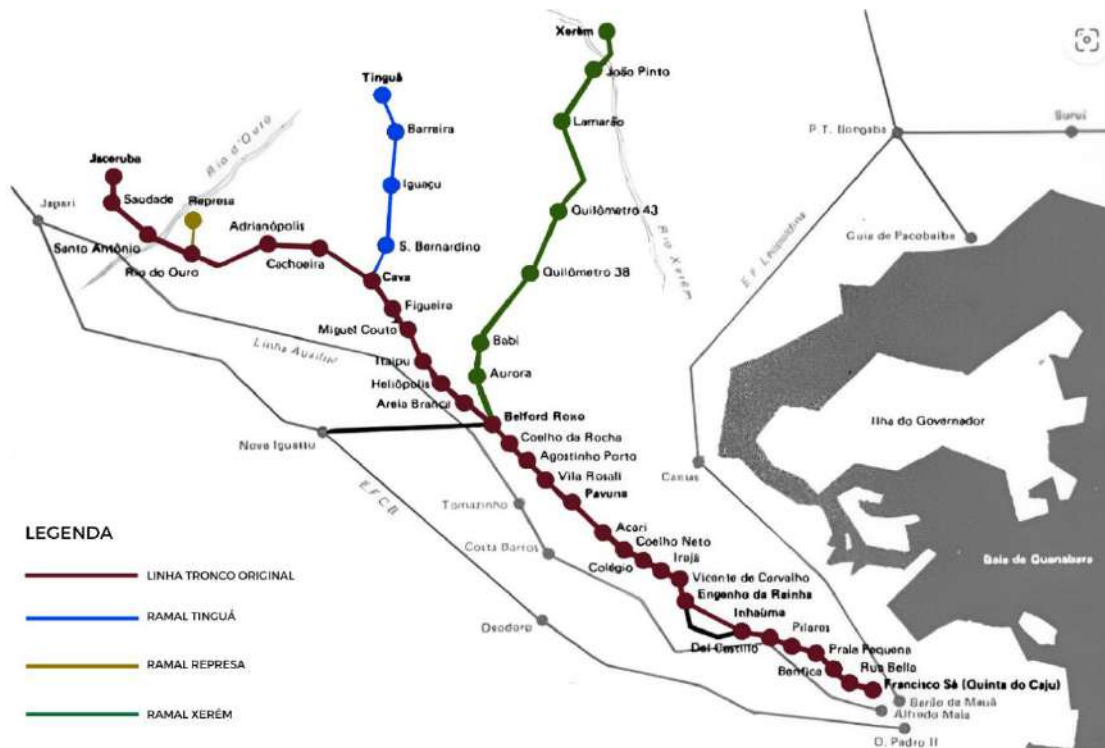


Figura 36: Mapa com marcação do tronco original e todos os ramais da Estrada de Ferro Rio D'ouro.
 Fonte: Imagem extraída do site: <https://www.mobflu.com/> com intervenção do autor (2023).

Segundo Rodrigues (2004), no ano de 1928, pelo Ato nº. 437, de 27 de dezembro de 1928, através do Poder Executivo, a Estrada de Ferro Rio D'Ouro tem sua administração transferida definitivamente do quadro da Inspetoria de Água e Esgoto, sua primeira administradora. A linha passa, então, a ser administrada pela Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). Apesar de ter sido incorporada a EFCB, principal estrada férrea do estado do Rio de Janeiro, ao contrário dos ramais e linhas de subúrbio desta, que dispunham de maior modernidade com seus trens em eletrificação, a Estrada de Ferro Rio D'Ouro continuou utilizando locomotivas à vapor, popularmente conhecidas como marias-fumaças (Figura 37), que começaram a ser consideradas obsoletas para uso em ferrovia urbana frente aos trens que funcionavam por eletricidade (RODRIGUEZ, 2004).



Figura 37: Trem a vapor considerado obsoleto partindo da estação Belford Roxo em 1960.
 Fonte: Foto de Guido Motta. Memórias do trem. 1960.

A Figura 38 a seguir mostra um mapa da Estrada de Ferro Rio D'Ouro já incorporada à Estrada de Ferro Central do Brasil com todos os seus ramais e estações em 1940.

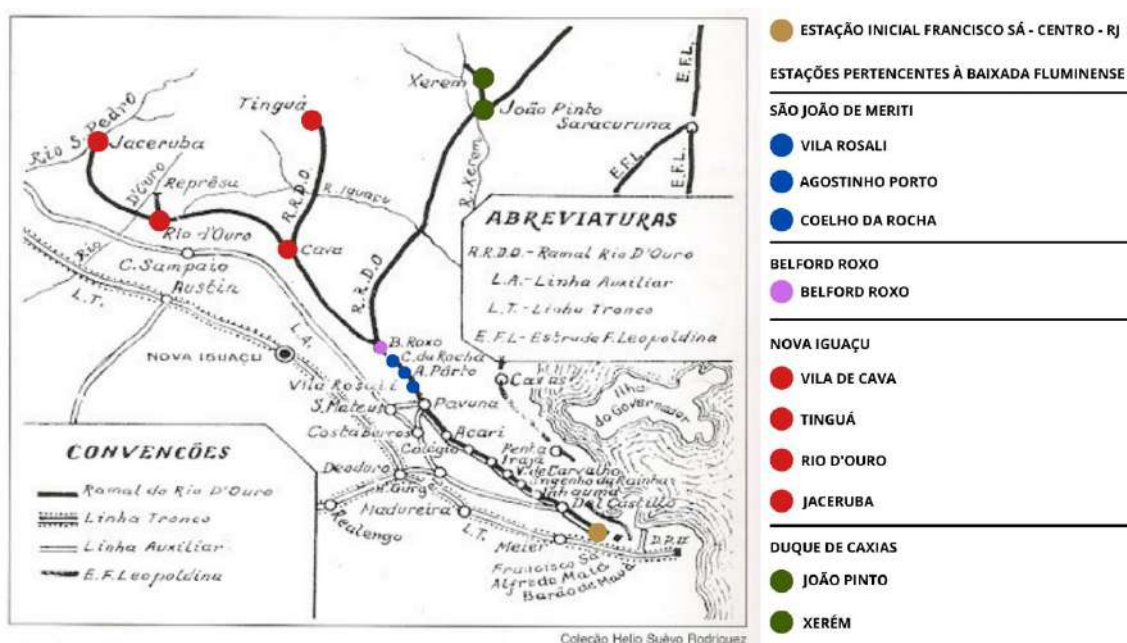


Figura 38: Mapa da estrada de Ferro Rio D'Ouro em 1940 com marcação das estações pertencentes à Baixada Fluminense. Fonte: Acervo de Hélio Rodriguez com intervenção do autor (RODRIGUEZ, 2004, pág. 82).

Com a obsolescência cada vez mais evidente e viagens cada vez mais sucateadas e em menor frequência, devido à maior adoção da população pelas centralidades proporcionadas pela E.F. Central do Brasil, entre o final da década de 1960 e início da década de 1970, iniciou-se a desativação e erradicação das linhas da estrada férrea Rio D'ouro. Devido a justificativa de déficit operacional e inviabilidade econômica, pouco a pouco os ramais pertencentes à estrada foram sendo extintos: em 1964 o Sub-ramal de Tinguá (Trecho entre a estação de Vila de Cava e Tinguá) foi suspenso; em 1º de Maio de 1969 o sub-ramal de Xerém (trecho entre as estações Belford Roxo e Xerém) foi erradicado; em 1970 foi erradicado o último trecho pertencente a Baixada Fluminense, a operação do ramal Jaceruba, parte da linha tronco da Rio D'Ouro. (RODRIGUEZ, 2004)

De acordo com Rodrigues (2004), uma grande parte do seu leito foi reaproveitado para implantação da atual Linha 2 do Metrô da cidade do Rio de Janeiro, que foi se expandindo gradativamente até ser completada em 1998, fazendo parte do trajeto, estações como as de Del Castilho, Inhaúma, Engenho da Rainha, Vicente de Carvalho, Irajá, Colégio, Coelho Neto e, como destino final, Pavuna. Um pequeno trecho entre o bairro Pavuna e as cidades de São João de Meriti e Belford Roxo, (cidades antes pertencentes à Nova Iguaçu), na Baixada Fluminense, permanece sendo utilizado por trens urbanos como parte do atual Ramal de Belford Roxo, administrados pela

concessionária privada SuperVia, e sendo esse o único trecho mantido além do utilizado para implantação do Metrô Rio e em atividade da antiga Rio D'Ouro (Figura 39).

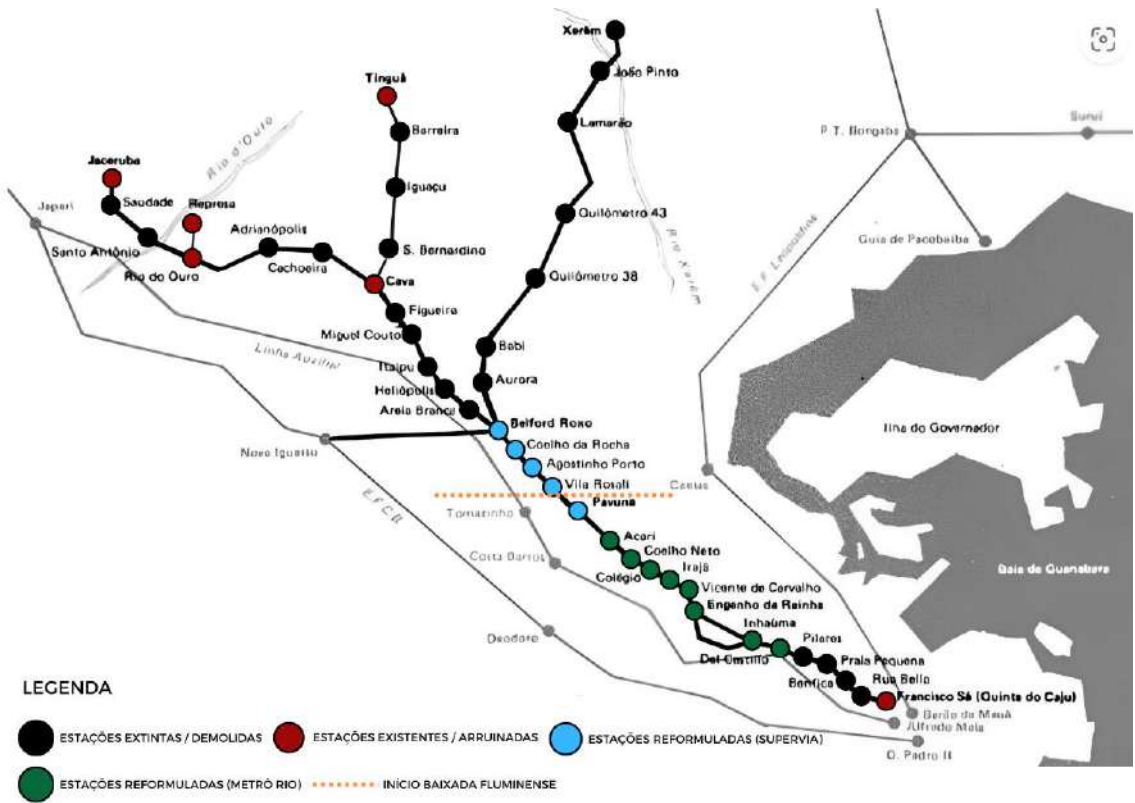


Figura 39: Mapa contemporâneo da Estrada de Ferro Rio D'Ouro.
Fonte: Imagem extraída do site: <https://www.mobflu.com/> com intervenção do autor (2023).

A linha do tempo abaixo visa resumir para melhor compreensão os fatos importantes ocorridos durante a história da Estrada de Ferro Rio D'Ouro.



Figura 40: Linha do tempo da Estrada de Ferro Rio D'Ouro.
Fonte: Imagem do autor. 2024.

Nova Iguaçu chegou a possuir um total de quatorze estações de trem pertencentes ao território do município. Atualmente, sendo o único município da Baixada Fluminense que possui estações da antiga estrada férrea Rio D'Ouro que resistem até os dias atuais, diferente dos outros municípios que extinguiram por completo suas edificações que serviram de estações da estrada férrea. Por mais que as antigas edificações das estações sobreviventes estejam longe de possuírem um estado de conservação

adequado, necessitando de obras de caráter urgente para se manterem íntegras, são marcas do legado e da transformação que ocorrera nessas localidades, proporcionado pela chegada da linha férrea. Das quatorze estações pertencentes à Nova Iguaçu, seis ainda resistem, ainda que em estado de arruinamento ou descaracterizadas, sendo elas: Cava (tema dessa dissertação), Adrianópolis, Rio D'Ouro, Jaceruba (Linha Tronco), Tinguá (Ramal Tinguá), e Represa (Ramal Represa) (Figura 41).

As outras oito estações pertencentes tiveram suas edificações extinguidas, sobrando nenhum vestígio dos locais onde existiram, sendo elas: Itaipu, Miguel Couto, Cachoeira, Santo Antônio e Saudades (Linha tronco) e São Bernardino, Iguaçu e Barreira (Ramal Tinguá) (Figura 41).

As Figuras 41 e 42 visam catalogar e mostrar todas as estações pertencentes ao território do atual município de Nova Iguaçu e o estado atual que elas se encontram:

ESTAÇÕES PERTENCENTES À NOVA IGUAÇU

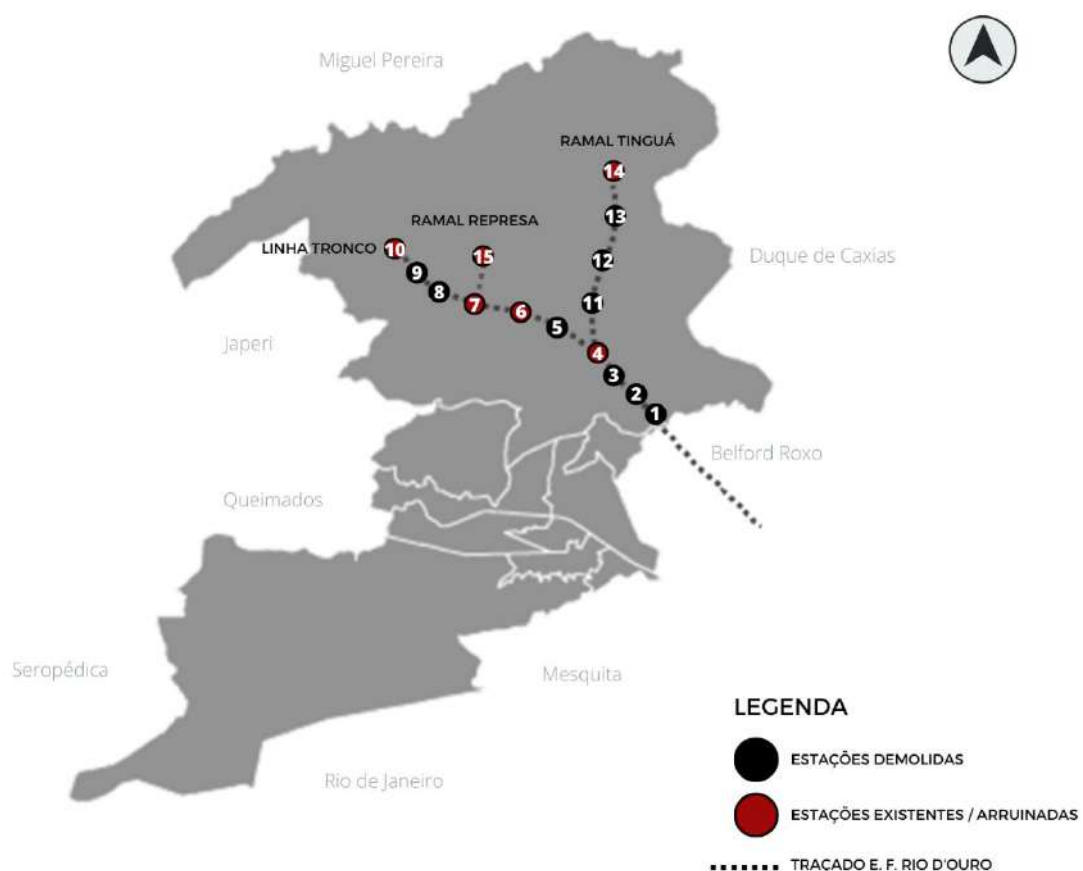


Figura 41: Mapa das estações pertencentes ao atual município de Nova Iguaçu.
Fonte: Mapa elaborado pelo autor.



Figura 42: Catálogo e estado atual das estações pertencentes ao atual município de Nova Iguaçu.
Fonte: Catálogo elaborado pelo autor com imagens extraídas de Google Maps e acervo próprio. Acesso em: maio 2023.

Em relação aos trilhos da antiga ferrovia, não há mais vestígios visíveis da estrada de Ferro do Rio D'Ouro na região de Nova Iguaçu, estando todas as estações pertencentes em cenário completamente diferente daqueles de suas inaugurações, com os trilhos dando lugar agora a estradas servidas por automóveis. As estradas de ferro e suas estações foram cruciais na ocupação urbana de diferentes cidades na Baixada Fluminense, dando novo perfil à ocupação da região, modificando por completo as relações comerciais e a ocupação do solo. Foi um período marcado pelo surgimento de vilas e povoados que se organizaram ao redor das estações ferroviárias, origem de muitos bairros e de cidades, como o bairro de Vila de Cava, sendo a Estrada de Ferro Rio D'ouro um marco de prosperidade e desenvolvimento dessas regiões.

1.2.1 Valores do Patrimônio Industrial ferroviário

De acordo com Kühl (2006), durante a década de 1970 encontros internacionais incorporaram discussões sobre o valor cultural e documental do Patrimônio Industrial. Desde 1972 ocorreram conferências específicas sobre o tema. No III Congresso Internacional sobre Patrimônio Industrial, ocorrido na Suécia em 1978, foi criado o TICCIIH (*The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*), organização mundial voltada à proteção, investigação e documentação do patrimônio industrial. A mina de Sal Wieliczka, localizada na Polônia, foi o primeiro exemplar industrial inscrito na lista de Patrimônio Mundial da UNESCO em 1978. Foi a partir desse momento que outros sítios foram sendo incluídos na lista de patrimônio Mundial “demonstrando uma evolução na percepção ao valor cultural desses remanescentes”.

Após crescente interesse em relação ao Patrimônio Industrial no mundo, a formulação da Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial (TICCIIH ICOMOS, 2003) visa contribuir na identificação dos vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico:

Estes englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação (TICCIIH ICOMOS, 2003, p. 01).

A Carta de Nizhny Tagil é importante para o reconhecimento dos valores empregados no patrimônio industrial e ela é imprescindível para o estudo de futuro projeto de restauração/reutilização da estação de Vila de Cava, por enfatizar a importância dos estudos arqueológicos voltados para o patrimônio industrial.

A arqueologia industrial é um método interdisciplinar que estuda todos os vestígios, materiais e imateriais, os documentos, os artefatos, a estratigrafia e as estruturas, **as implantações humanas e as paisagens naturais e urbanas, criadas para ou por processos**

industriais. A arqueologia industrial utiliza os métodos de investigação mais adequados para aumentar a compreensão do passado e do presente industrial (TICCIH ICOMOS, 2003, p. 01, grifo nosso).

No caso da estação de Vila de Cava, um estudo arqueológico aprofundado sobre a Estrada de Ferro Rio D'Ouro é importante, visto que há uma brusca mudança na paisagem existente, podendo ser encontrado vestígios do passado ferroviário que mudou completamente o cenário do bairro de Vila de Cava, todos os valores e potencialidades que podem ser adquiridos com seus achados.

Outro documento importante de ser analisado para a compreensão de valores da paisagem e do entorno desse patrimônio industrial ferroviário é a Declaração de Xi'an (ICOMOS, 2005) que aborda a importância de se preservar e reconhecer os valores do entorno imediato que contemplam o bem cultural. No caso da estação de Vila de Cava, o entorno passou por mudanças profundas durante anos, tanto nas imediações da própria estação, como no bairro de Vila de Cava e nos bairros por onde passava a estrada de ferro como um todo. A estação encontra-se atualmente 'presa' entre construções residenciais e comerciais de aspectos arquitetônicos completamente distintos, situada em um terreno estrangulado, com parte de suas visadas perdida (Figura 43).



- POSSÍVEL ANTIGA ÁREA DE TERRENO DA ESTAÇÃO
- ATUAL ÁREA DE TERRENO DA ESTAÇÃO
- TRAÇADO ANTIGA ESTRADA FÉRREA

Figura 43: Mapa com antiga e atual área de terreno da estação Vila de Cava.
Fonte: Mapa elaborado pelo autor com intervenção em Google Earth. 2023.

Local de predominância campestre e de passagem da estrada férrea, a Estrada Férrea Rio D'ouro, que contemplava não só a estação de Cava, como também outras estações ferroviárias próximas, hoje guarda poucas lembranças desses aspectos. Uma paisagem que se transformou drasticamente, dando lugar a ruas e construções densas. É de suma importância reconhecer e preservar os poucos vestígios que compuseram o cenário ferroviário da localidade, por exemplo as poucas edificações da antiga Linha Férrea que sobreviveram e seus percursos de ligação.

A leitura do artigo 4º da Declaração de Xi'an foi fundamental para entender como determinar os pontos importantes a serem analisados: "Compreender o contexto de um monumento, sítio ou área de interesse cultural exige uma abordagem multidisciplinar e a utilização de fontes de informação diversificadas" (ICOMOS, 2005, pág. 02). Essas fontes de informação devem incluir fontes documentais e arquivos, descrições artísticas e científicas, além de histórias orais e conhecimentos tradicionais, as perspectivas das comunidades locais e daquelas relacionadas com o bem patrimonial, bem como a análise visual e panorâmica. Com isso, deve-se trazer a comunidade local para a participação do processo de restauro, pois para traçar e delimitar as zonas que compuseram a paisagem da estação, as histórias orais, por exemplo, são imprescindíveis. O reconhecimento do entorno contribui para o significado e o caráter peculiar das áreas de interesse, e, com base nos princípios estabelecidos na Declaração de Xi'an (ICOMOS, 2005), o que pode ser extraído para o processo de restauração de Vila de Cava são delimitações de zonas de proteção ao redor da estação buscando preservar as perspectivas, os seus valores e seus significados como bem cultural e a relação que se estabeleceu com seu entorno que hoje encontra-se bastante modificado.

Para compreender ainda mais a noção de valorização do Patrimônio Industrial Ferroviário, a Carta de Princípios de Dublin (ICOMOS, 2011) é um dos principais documentos que dizem respeito ao reconhecimento dele. O processo de industrialização ocorrido nos últimos dois séculos é uma importante fase da história humana, o que torna este patrimônio importante e digno de ser preservado. Sua seleção se dá justamente para que se tenha uma maior noção e conhecimento da definição desse tipo de patrimônio, que de certa forma é negligenciado carecendo de documentação, reconhecimento e proteção.

O documento evidencia a necessidade de documentar e compreender os valores específicos do patrimônio industrial, e do bem em si que se analisa, incluindo os valores imateriais (como o conhecimento técnico, a organização do trabalho e dos trabalhadores, e o complexo legado social e cultural) e materiais (como os equipamentos relacionados a uma construção, a um sítio, a uma área ou a uma paisagem do patrimônio industrial). Como medidas adotadas para o projeto de restauro

da estação de Vila de Cava estão iniciativas ligadas ao reconhecimento dos valores do patrimônio industrial com a investigação e documentação de toda a dimensão histórica, tecnológica e socioeconômica da estação, a realização de medidas de proteção para a integridade e autenticidade do bem como patrimônio industrial e por fim, a comunicação as dimensões e valores da estação Vila de Cava com o conjunto que conformava a Estrada de Ferro do Rio D'ouro.

É de notória importância que se tenha a noção e a valorização dos processos ocorridos no decorrer do tempo em Vila de Cava e nas demais localidades da Estrada de Ferro Rio D'Ouro. Como atos que colaboram para essa valorização, pode-se citar o reconhecimento da paisagem e do conjunto que conformava a antiga linha férrea, que passou por diversas mudanças, mas ainda possui vestígios, e a memória coletiva de pessoas que vivenciaram e podem agregar com seus testemunhos orais, pontos-chaves para considerar em uma possível proposta de intervenção na antiga Vila de Cava, que esteja de acordo com os valores ainda existentes no conjunto que conforma a antiga estrada de Ferro Rio D'ouro.

1.2.2 Os remanescentes da Estrada de Ferro Rio D'Ouro

Como comentado e apresentado no item 1.2 desse trabalho, não há mais vestígios visíveis dos trilhos que compuseram a Estrada de Ferro Rio D'Ouro, sendo esses substituídos por ruas e vias destinadas ao uso de automóveis. O que se pode encontrar referente ao período da ferrovia são seis estações localizadas hoje dentro do território do município de Nova Iguaçu, relativamente próximas uma da outra, sendo a estação de Vila de Cava o ponto de ligação entre os do antigo Ramal Jaceruba e Tinguá, hoje, rodovias RJ-113 e rua Barão de Tinguá respectivamente (Figura 44). Essas estações, atualmente, em sua maioria de arquitetura com aspectos de estilo classicizante, em exceção a estação de Vila de Cava, possuem estado de conservação altamente crítico, além de sofrerem com intempéries, com descaracterizações e invasões consequentes de abandono.

Apesar de todas essas questões que põem em risco a existência e a conservação desses bens, pode ser observado alguns esforços visíveis já iniciados pelo poder público local para recuperação de algumas das estações.



***** TRAÇADO ANTIGA ESTRADA FÉRREA
 — ARCO METROPOLITANO

Figura 44: Mapa de ligação entre as estações ainda existentes da Estrada de Ferro Rio Douro.

Fonte: Mapa elaborado pelo autor com intervenção em Google Earth. 2023.

Abaixo, será listado as estações além de Cava ainda existentes e seu estado de conservação:

ESTAÇÃO ADRIANÓPOLIS



Figura 45: A estação parada Adrianópolis altamente descaracterizada.

Fonte: Foto do autor. Maio de 2023.

Seguindo pela estrada RJ-113 a partir de Cava, a primeira estação a se encontrar ainda existente é a estação de Adrianópolis. De antigo nome Paineiras e por volta dos anos 1940, com seu nome modificado para Adrianópolis, a estação, devido as suas proporções pequenas, linhas retas e simples, era considerada pela população local mais uma parada do que uma estação propriamente dita. A antiga estação de Adrianópolis ainda se mantém de pé, porém encontra-se em um estado completamente modificado. O que pode ser observado hoje e que remonta à estação original são elementos muito sutis que se escondem por trás dos acréscimos e modificações feitos ao longo do tempo. Acredita-se que a laje espessa que ainda pode ser observada na atual construção seja sua cobertura original, assim como os pilares de madeira que fazem a sustentação do atual telhado (Figura 46). O que se observa além disso são acréscimos. Atualmente a estação funciona como um bar local.



Figura 46: Detalhes da estação Adrianópolis.
Fonte: Foto do autor com intervenção. Maio 2023.

ESTAÇÃO RIO D'OURO



Figura 47: (a) A estação Rio D'ouro atualmente. (Fonte: Foto do autor. Setembro de 2023) (b) A estação Rio D'Ouro em 1988 já em estado de abandono. (Fonte: Acervo INEPAC)

Alguns quilômetros após a estação Adrianópolis, localizada em um recuo nas margens da estrada RJ-113, a Estação de Rio D'Ouro encontra-se com sua arquitetura original de traços classicizantes bem preservada, apesar de ser visível os efeitos do tempo na construção. Segundo o relevo presente na fachada da estação, a construção do prédio atual data do ano de 1916. Como visto também em identificação no prédio da estação através de pintura, seu espaço serviu de associação de moradores da região do bairro de Rio D'Ouro e redondezas por algum tempo, mas atualmente aparenta estar desativada, com seus portões trancados.

Durante visita do autor nos arredores da estação, em maio de 2023, foi observado em sua fachada um cartaz indicando informações referentes a recuperação da estação pela Prefeitura Municipal de Nova Iguaçu, através da criação de um centro cultural denominado “Estação da Cultura”, onde toda a estação será restaurada para abrigar esse novo uso.

Da estação Rio D'Ouro saía um ramal de serviço de aproximadamente 2,5 quilômetros para os mananciais da serra de Tinguá, razão de toda a construção e propósito da estrada de ferro, para abastecimento hídrico da capital imperial.

ESTAÇÃO REPRESA



Figura 48: (a) A plataforma da estação Represa durante exposição no local. (Fonte: Foto do autor. Setembro de 2023). (b) Área da antiga estação Represa já sem os trilhos. (Fonte: Acervo INEPAC)

A partir da estação Rio D'Ouro, em um desvio de aproximadamente 2,5 quilômetros de estrada, adentrando as serras da reserva biológica de Tinguá, encontra-se um grande terreno. O reservatório Rio D'Ouro é o local de onde são captadas as águas até hoje para abastecimento de diversas regiões. Dentro desse imenso terreno, encontra-se a parada Represa, de onde chegavam os trens que auxiliaram nas obras de dutos para captação dessas águas.

De aspecto simplista, a parada da estação Represa é composta por uma pequena plataforma e cobertura, sustentada por estruturas de ferro em formato de "Y". Apesar de não conter muitos elementos arquitetônicos que compõem a estação, ela se mantém conservada, mesmo podendo ser observado também marcas referentes do tempo e de falta de manutenção permanente. A área que compõe o terreno onde está localizada a estação conta também com um reservatório de período imperial, além de sistemas que fazem toda a captação da água no local (Ver item 1.1.1). Todos esses bens possuem um bom estado de conservação.

O local onde encontra-se o conjunto pode ser visitado através de agendamento realizado pelo ICMBIO (Instituto Chico Mendes de Biodiversidade) do Rio de Janeiro.

ESTAÇÃO JACERUBA

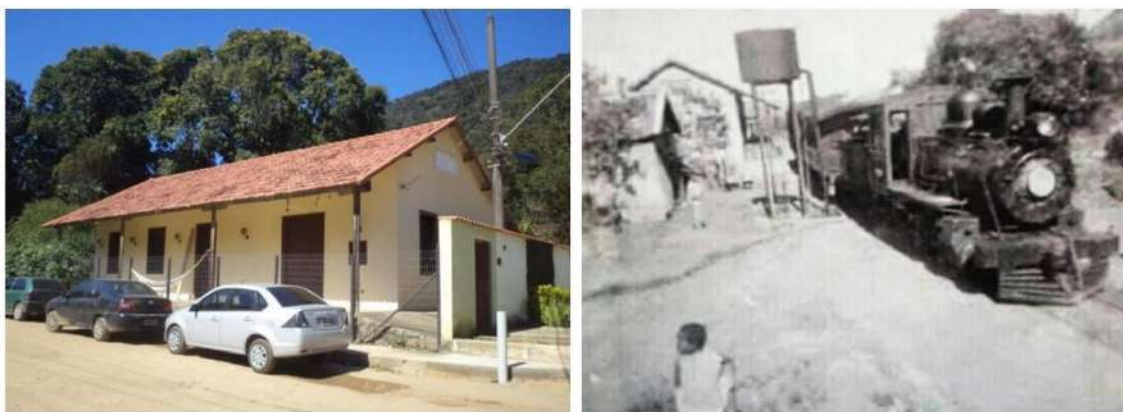


Figura 49: (a) A estação Jaceruba com uso residencial. Fonte: Foto de Denis Gahyva. Disponível em: <https://wikimapia.org/31417290/pt/Antiga-Esta%C3%A7%C3%A3o-Ferrov%C3%A1ria-de-Jaceruba#/photo/4355381>. Acesso em: outubro de 2023. (b) Locomotiva passando pela estação Jaceruba. Data desconhecida. Fonte: Imagem extraída de grupo do Facebook. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=632527714283479&set=pcb.632532560949661>. Acesso em: janeiro de 2024.

Ao fim da estrada RJ-113 encontra-se a última estação existente do Ramal Jaceruba. De acordo página elaborada por Ralph Mennucci Giesbrecht para o site informações “Estações Ferroviárias”, antes de nome inaugural São Pedro, a estação Jaceruba só viera receber esse nome nos anos 1940. Situada na praça principal do bairro de mesmo nome, sua arquitetura segue o mesmo estilo da maioria das outras estações ainda existentes. Seu prédio possui traços muito parecidos com os das estações de Rio D’Ouro e Tinguá, com portas e janelas grandes que possuem mesma formas e ritmos, além de uma extensa cobertura em telhas de material cerâmico. Atualmente, apesar de aparentar um bom estado de conservação, é possível notar sinais de descaracterização em relação as outras estações. O que pode ser observado é que apesar da estação aparentar ter passado por um processo de requalificação, seu uso atual é predominantemente residencial. Não há conhecimento de quanto tempo seu prédio esteja sendo destinado a este tipo de uso. Reforçam o uso residencial a presença de muros feitos de alvenaria que cercam a estação atualmente.

A estação não possui previsão de recuperação por parte da Prefeitura Municipal de Nova Iguaçu.

ESTAÇÃO TINGUÁ



Figura 50: (a) A estação de Tinguá restaurada Fonte: Foto do Autor. Maio de 2023. (b) Locomotiva chegando à estação Tinguá durante anos 50. Fonte: Foto de Carl Heinz Hahmann. Extraída do site: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_riodeouro/tingua.html Acesso em: fev. 2024.

Seguindo pelo caminho oposto a rodovia RJ-113, a partir da estação de Vila de Cava, pela Rua Barão de Tinguá, única estação remanescente de seu ramal de mesmo nome, a estação Tinguá, localizada em bairro também de mesmo nome, possui linhas classicizantes marcadas. Seu prédio tem data de construção em 1917, sendo completamente desativada no ano de 1964, possuindo grande impacto no pequeno bairro com o fim do serviço dos trens na região. (Figura 51). A estação era localizada próxima a outra região estratégica para captação de águas, além da captação que ocorre nos mananciais próximos da estação represa, ampliando essa captação para abastecimento da cidade do Rio de Janeiro na época.



Figura 51: Trecho retirado da revista Última Hora com chamada para o fim do serviço de trens na região de Tinguá. Fonte: Revista Última Hora. 1964.

A estação Tinguá é a única estação existente da Estrada de Ferro Rio D'Ouro a passar por um processo de restauração completo. Recém-inaugurada e devolvida a população, a estação Tinguá, que antes encontrava-se em péssimo estado de conservação, hoje é a primeira das estações a ser entregue com o uso de centro cultural, iniciativa da Prefeitura Municipal de Nova Iguaçu e que também há planos de ser adotado para a estação Rio D'ouro (essa ainda sem previsão de início da restauração).

Sendo a primeira estação totalmente restaurada (Figura 52), os processos aplicados na intervenção do edifício podem servir de estudos para as futuras intervenções das estações restantes, firmando assim a importância de se manter viva a história e a relevância do que foi a Estrada de Ferro Rio D'Ouro para a população de Nova Iguaçu e para a Baixada Fluminense.

Atualmente, a Estação de Tinguá está operando com novos recursos após o processo de restauração, possibilitando o agendamento de visitas monitoradas para turismo educacional e ambiental. A infraestrutura da estação foi aprimorada, com foco na proteção ambiental e na valorização da Mata Atlântica. As atividades incluem visitas guiadas e projetos de preservação que enfatizam a biodiversidade e cultura da região.

Esse modelo de gestão, baseado em práticas de turismo sustentável e preservação da biodiversidade local, pode servir como referência para a restauração da Estação de Vila de Cava. Replicar esse modelo traria benefícios similares, integrando a estação em uma rede de ecoturismo de Nova Iguaçu.



Figura 52: A estação de Tinguá completamente restaurada.
Fonte: Foto de Rafael Souza. 2024.

1.3 A Estação Ferroviária de Vila de Cava

Situada na rua Álvares Gonçalves número 44, no bairro de Vila de Cava, encontra-se uma pequena construção muito singular em relação a todas as outras construções na mesma rua. A Estação Ferroviária de Vila de Cava (Figura 52), objeto de estudo desta pesquisa de dissertação, possui atualmente uma área de terreno de aproximadamente 700 metros quadrados, cercada por diversas casas e lojas, em localidade central do bairro (Figura 53). A estação possui arquitetura relativamente modesta, mas de características próprias que a difere totalmente das outras antigas estações que integravam a Estrada de Ferro Rio D'Ouro, com aspectos arquitetônicos majoritariamente classicizantes (abordado no item 1.2.2). A antiga estação de Vila de Cava encontra-se integrada a uma rua de centro de bairro e de maioria das edificações da vizinhança sendo de casario baixo. De acordo com o inventário realizado pelo INEPAC (1989), fizeram parte do conjunto da estação uma edícula, que serviu de bilheteria (Figuras 55 a e b), de linhas retas e simples ao tratamento em estilo *Art Déco* e que hoje encontra-se demolida. A edificação da estação propriamente dita, e, vizinha a ela, uma construção hexagonal, localizada no antigo entroncamento entre os ramais Jaceruba e Tinguá, hoje ocupada e servindo de moradia (Figuras 56 a e b). Acredita-se também que um antigo prédio, localizado atrás do prédio da estação, que serviu de uso administrativo da CEDAE (Figuras 57 a e b), também fez parte do conjunto. Hoje esse prédio encontra-se também servindo como habitação.



Figura 53: A estação Vila de Cava na década de 1990.

Fonte: INEPAC. Disponível em: http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens_tombados/detalhar/170. Acesso em maio de 2023.



Figura 54: Localização da estação Vila de Cava em zona urbanizada.
Fonte: Foto do autor. Maio de 2023.



Figura 55: (a) Antiga bilheteria da estação no fim dos anos 1980. Fonte: Inventário do INEPAC. 1988. (b):
Local da antiga bilheteria. Fonte: Google Maps. Maio de 2023.



Figura 56: (a) Construção do antigo entroncamento da CEDAE nos anos 1980.
Fonte: Inventário do INEPAC. 1988. (b) Construção do antigo entroncamento da CEDAE atualmente.
Fonte: Foto de Thales Brandi. Maio de 2023.



Figura 57: (a) Edificação administrativa da CEDAE nos anos 1980.
 Fonte: Inventário do INEPAC. 1988. (b) Edificação administrativa da CEDAE atualmente, cercado de moradias. Fonte: Foto do autor. Maio de 2023.

A estação é constituída por uma construção de aspectos simples, de aproximadamente 8 metros de altura, com características do estilo neocolonial hispânico (influenciada pelo “estilo Missões” ou “estilo californiano”) (Figura 58).



Figura 58: A estação no fim dos anos 1980 já sem os trilhos.
 Fonte: Inventário INEPAC. 1988.

A inauguração da Estação Férrea de Vila de Cava é datada do final do século XIX, em data próxima do início do funcionamento da Estrada de Ferro Rio D’Ouro (1876). Possivelmente a estação tenha funcionado inicialmente como uma estação-parada, pois percebemos que o atual prédio não foi construído no mesmo período, já que o edifício possui características do estilo arquitetônico Neocolonial, movimento que ganhou

notoriedade nas Américas durante as décadas de 1910 e 1920, muito presente em arquiteturas domésticas da época, mas não somente.

A entrada da estação é composta por uma área coberta protegida por duas grandes arcadas. Sua cobertura é composta por telhados de duas águas em diferentes planos. Compõem a fachada elementos decorativos em pedra alinhadas de forma irregular, um banco em concreto e um letreiro com o nome “CAVA” na parte superior (Figura 59).



Figura 59: A fachada da estação atualmente.
Fonte: Foto do autor. Outubro de 2021.

A estação ferroviária de Vila de Cava foi agregando, ao longo da sua existência, usos diferentes em diversos períodos. Primeiro, no período do regime imperial, com a construção da Estrada de Ferro Rio D'ouro, depois passando por posse do Estado do Rio de Janeiro e posteriormente pelos próprios moradores de Vila de Cava, que viram na estação uma perspectiva de necessidade.

Seu primeiro uso, como razão de sua construção, foi o de estação ferroviária da Estrada de Ferro Rio D'Ouro. No ano de 1875 a estação foi inaugurada junto à linha férrea, servindo primeiramente de meio de deslocamento de operários que trabalhavam na instalação das tubulações de água retiradas dos mananciais da serra de Tinguá para abastecimento da capital imperial, a cidade do Rio de Janeiro. Em 1883 é inaugurada a operação de transporte de passageiros junto às outras estações da região, se estendendo até segunda metade do século XX (Figura 60), quando foi completamente desativada no ano de 1970, junto com a extinção da Estrada de Ferro Rio D'Ouro.



Figura 60: A estação Vila de Cava nos anos 1960, ainda em funcionamento.

Fonte: Acervo de Orlando Barbosa. Disponível em: <https://www.mobflu.com/2019/12/rotas-fluminenses-rj-113-estrada-de.html>. Acesso em: maio de 2023.

Segundo Viana (2007), através de pesquisa oral com os moradores da região, o prédio da estação de Vila de Cava além de funcionar com embarque e desembarque de passageiros, também funcionou simultaneamente como escola MOBRAL (Movimento Brasileiro de Alfabetização) no final da década de 1960, próximo aos seus últimos anos de operação. Muitos dos estudantes que frequentavam a escola eram moradores de Vila de Cava e dos bairros de entorno, que desembarcavam na estação. Esse período fez da estação um local de tráfego entre regiões e um local de estudos, encontros e de importante valor para os moradores de Vila de Cava (VIANA, 2007).

O antigo conjunto da estação sugere que ela tenha sido agregada ao uso administrativo da antiga Companhia de Estadual de Água e Esgoto (CEDAE) alguns anos após sua desativação, tendo essa função iniciada em 1979. (VIANA, 2007; INEPAC, 1989).

Em 1989, dezenove anos após a extinção da Estrada de Ferro Rio D'Ouro, através de iniciativa do INEPAC (Instituto Estadual de Patrimônio Cultural), foi produzido um inventário que reuniu doze bens considerados de importância histórica para a cidade de Nova Iguaçu. Dentre eles, a antiga estação ferroviária cidades de Vila de cava que foi tombada em 12 de junho de 1989, com número do processo E-12/0.117/89.

1.3.1 A estação atualmente

Desde sua desativação por completo e encerramento do seu uso como estação, o prédio vem sendo alvo de diversas invasões, servindo de moradias e atividades comerciais para diversos grupos de famílias que utilizam seu espaço de forma irregular, ocasionando em diferentes fatores de risco à sua integridade física como patrimônio cultural. O que pode ser observado atualmente, por quem se depara com a estação, é um espaço completamente abandonado, onde vê-se que muitos elementos da construção vêm se perdendo com ações tanto referentes ao tempo, quanto ações humanas consequentes das invasões. Parte do terreno original ocupado pela estação também já foi perdido, encontrando-se “estrangulada” pelas construções oriundas dessas partes invadidas de seu terreno, além do visível risco de desabamento de seu prédio. São necessárias iniciativas de recuperação e reintegração do bem que vê sua integridade ameaçada.

As imagens da Figura 61 fornecem um panorama geral da estação Vila de Cava e de sua implantação atualmente: (A) localização da estação e seu entorno; (B) fachada norte; (C) fachada sul; (D e E) fachada oeste.

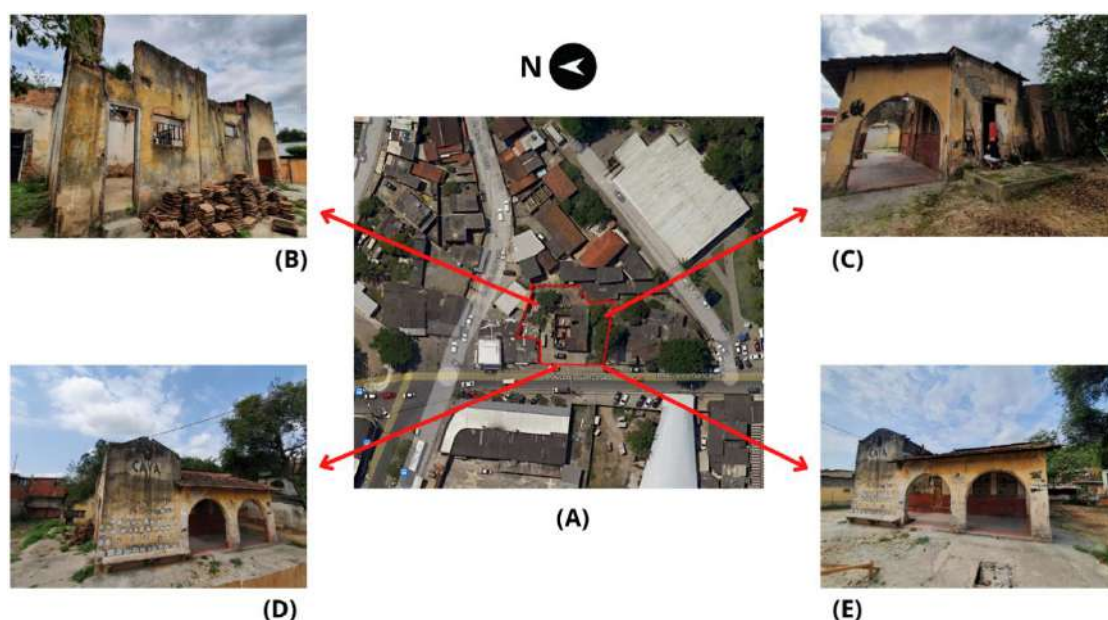


Figura 61: Imagens do estado atual da estação Vila de Cava.
Fonte: Foto do autor com intervenção em Google Maps (2021).

Conforme informações constadas em matéria do site do INEPAC, agentes do órgão estadual estiveram presentes em uma ação conjunta à Prefeitura da Cidade de Nova Iguaçu, que realizou uma ação de remoção dos moradores e notificação de ocupantes da Estação de Vila de Cava no dia 15 de julho 2021 (Figura 62). A iniciativa contou com a participação das Secretarias Municipais de Cultura, Turismo, Ordem Pública, Meio Ambiente e Segurança Pública, e faz parte de um futuro projeto da Prefeitura de assumir

definitivamente as antigas estações ferroviárias tombadas dos ramais de Tinguá e Rio D'ouro com o intuito de ocupar estes bens culturais e transformá-los em centro cultural. A ação foi coordenada pelo Secretário Municipal de Cultura de Nova Iguaçu, Marcus Monteiro (ex-diretor do INEPAC), estando presente na ação o diretor-presidente do Instituto Estadual de Patrimônio Cultural - INEPAC, Professor Cláudio Elias e equipe.

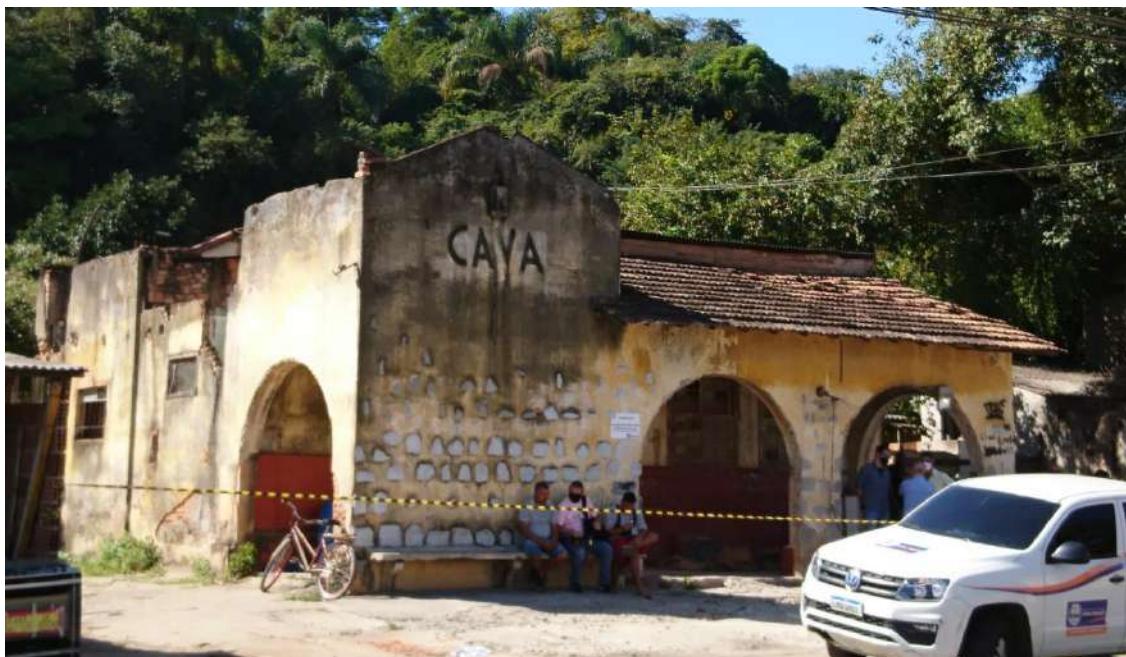


Figura 62: A estação interditada pela Prefeitura de Nova Iguaçu.

Fonte: site INEPAC. Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/publicacao/leiaMais/206/0/3>.

Acesso em: maio de 2023.

1.3.2 Valores ligados à estação Vila de Cava.

A preservação do patrimônio cultural abrange diversos aspectos daquilo que é considerado monumento histórico. No caso dos bens arquitetônicos essa discussão relaciona-se intimamente com uma de suas características intrínsecas, o uso: “A arquitetura é a única, entre as artes maiores, cujo uso faz parte de sua essência e mantém uma relação complexa com suas finalidades estética e simbólica” (CHOAY, 2001, p. 230).

As teorias de preservação que emergiram a partir do século XIX foram profundamente influenciadas pela Revolução Industrial, um período de intensas transformações sociais, econômicas e tecnológicas que impactou drasticamente a forma como a sociedade via o patrimônio cultural. John Ruskin (1819-1900), crítico de arte e escritor britânico do século XIX, desempenhou um papel crucial ao valorizar a preservação da arquitetura e dos objetos como testemunhos da história e cultura de uma sociedade. Para Ruskin, o valor de um edifício histórico reside em sua autenticidade e na conexão com o passado que ele representa. Em sua obra “A Lâmpada da Memória”, Ruskin argumenta contra a restauração que altera a essência original da construção, defendendo a conservação

dos edifícios em seu estado original, com todas as marcas do tempo, pois estas conferem caráter e significado à obra (RUSKIN, 2008).

A Revolução Industrial era vista por Ruskin como uma força que desumanizava o trabalho e degradava a qualidade estética e moral da produção arquitetônica. Ele defendia que os edifícios históricos deveriam ser preservados em seu estado original, sem intervenções que apagassem as marcas do tempo. Para Ruskin, essas marcas eram a verdadeira expressão da história e da cultura, e qualquer tentativa de restauração que alterasse a integridade original do edifício era vista como uma forma de falsificação. (RUSKIN, 2008).

Enquanto Ruskin se concentrava na importância da preservação da autenticidade, Camillo Boito (1836-1914), arquiteto e teórico italiano, ofereceu uma perspectiva que buscava equilibrar a preservação com as necessidades contemporâneas. Boito desenvolveu trabalhos teóricos relevantes ao restauro sintetizando de forma crítica a polarização das posturas não intervencionista e intervencionista. A reformulação de Boito estabeleceu o denominado “restauro científico” ou “filológico” caracterizado pela abordagem estritamente documental do monumento e por certa repercussão das ideias positivistas, evidenciadas pela forma classificatória com a qual apresenta distinções e sistematizações. Boito delineou importantes princípios que embasam a teoria contemporânea, dentre eles, a importância da “distingibilidade e mínima intervenção” (KÜHL, 2002, p. 27).

Atuando no final do século XIX, Boito reconhecia a necessidade de adaptações nos edifícios históricos para que pudessem continuar a ser utilizados, defendendo que as intervenções deveriam ser feitas com respeito aos materiais e técnicas originais, mas de maneira que pudessem ser facilmente identificadas e revertidas, evitando, assim, a criação de falsos históricos. Boito viu na Revolução Industrial não apenas uma ameaça, mas também uma oportunidade para desenvolver novas abordagens que permitissem a coexistência da modernidade com o passado. (KÜHL, 2002, p. 27).

Gustavo Giovannoni (1873-1947), também italiano e atuante no início do século XX, ampliou as ideias de Boito ao considerar a preservação no contexto urbano. Giovannoni entendeu que, para garantir a sobrevivência do patrimônio em um mundo cada vez mais industrializado e urbanizado, era essencial que os edifícios e os conjuntos urbanos fossem adaptáveis ao uso moderno. Ele introduziu a “restauração estilística,” que permitia a modernização dos interiores dos edifícios históricos, desde que suas fachadas e o caráter geral fossem preservados. Além disso, Giovannoni foi um dos primeiros a advogar pela criação de legislação específica para proteger o patrimônio, refletindo a necessidade de uma abordagem sistêmica em um ambiente em rápida mudança. (GIOVANNONI, 1936).

Esses princípios teóricos serão utilizados na análise do projeto de restauração da Estação de Vila de Cava, com o objetivo de equilibrar a preservação e integridade do monumento histórico com as exigências do uso contemporâneo. A estação, que faz parte do patrimônio ferroviário de Nova Iguaçu e do Brasil, apresenta desafios típicos do contexto atual (pós-industrial). Após análise dos teóricos e a aplicação de seus princípios, a restauração deve priorizar a preservação das características originais da estação, valorizando sua temporalidade como parte de sua identidade histórica. Simultaneamente, conforme as abordagens vistas na leitura acerca de Boito e Giovannoni, intervenções cuidadosamente planejadas podem ser realizadas para modernização da estação, assegurando que o edifício continue a servir à comunidade de maneira funcional e relevante. A elaboração de um projeto de restauração bem-sucedido se dará através da conservação do antigo e a adaptação do novo, refletindo as resoluções propostas por esses teóricos no campo da preservação.

A Carta de Veneza de 1964 (ICOMOS) é o documento-base do ICOMOS, onde ocorreu a ampliação da noção de definição de monumento histórico. Entender o conceito de monumento histórico é elemento fundamental no processo de restauração e, para isso, reconhecer a importância não só da edificação histórica isolada, mas também o sítio urbano ou rural, que são testemunhos históricos de épocas passadas. De acordo com a Carta de Veneza, a finalidade da restauração e conservação do monumento histórico, explícito no Artigo 3º, é: “A conservação e a restauração dos monumentos visam salvaguardar tanto a obra de arte quanto o testemunho histórico.” (ICOMOS, 1964, pág. 02). Levando em consideração o estado de integridade altamente degradado em que a estação de Vila de Cava se encontra, é de forma urgente que se deve ter uma obra de restauração no bem e, com isso, os princípios baseados na mínima intervenção e distinguibilidade são importantes para os estudos acerca da proposta de restauro na estação. Parte do pensamento sobre distinguibilidade em relação ao tratamento dado para o preenchimento de lacunas, prática que será necessária para a restauração do objeto de estudo, está citado no Artigo 12º da Carta: “Os elementos destinados a substituir as partes faltantes devem integrar-se harmoniosamente ao conjunto, distinguindo-se, todavia das partes originais a fim de que a restauração não falsifique o documento de arte e de história” (ICOMOS, 1964, pág. 03). Conversando com teorias de Cesari Brandi (2004) e do restauro crítico, a Carta de Veneza é criteriosa no que diz respeito aos acréscimos, como dito no Artigo 13º: “Os acréscimos só poderão ser tolerados na medida em que respeitem todas as partes interessantes do edifício, seu esquema tradicional, o equilíbrio de sua composição e suas relações com o meio ambiente” (ICOMOS, 1964, pág. 03). Com isso, visa-se seguir esses conceitos estabelecidos pela Carta de Veneza no restauro da estação de Vila de Cava, analisando o monumento em si (levando em consideração todas as intervenções que devem ser

feitas no bem com muito cuidado), mas também sua relação com o entorno imediato, visando obter um restauro que respeite a integridade e autenticidade do monumento histórico arquitetônico e o sítio urbano em que se insere. Como princípios a serem seguidos com a leitura da Carta Veneza para a restauração da estação de Vila de Cava, entende-se que o restauro atribuído para a estação deve valorizar os princípios de mínima intervenção, além de levar em consideração os princípios de distinguibilidade e a autenticidade do bem e, com isso, atribuí-lo um uso que seja compatível com os valores do mesmo como monumento e o testemunho histórico ao qual a estação pertenceu, visando atribuir ao bem cultural a possibilidade, através do uso, de uma manutenção permanente. Essa questão do uso atrelado ao patrimônio cultural está explícita no Artigo 5º da Carta de Veneza que diz: “A conservação dos monumentos é sempre favorecida por sua destinação a uma função útil à sociedade; tal destinação é desejável, mas não pode nem deve alterar a disposição dos edifícios[...]” (ICOMOS, 1964, pág. 03).

Pode ser citado também outro documento do ICOMOS referente a noção de valores ligados a estação, como a Declaração de Quebec por abordar a preservação do *Spiritu Loci* ou a preservação do espírito do lugar. A Declaração define como espírito do lugar os elementos intangíveis – memórias, narrativas, valores, cores, texturas, odores etc. - e os tangíveis - os edifícios, os objetos, as paisagens -, afirmando que são estes elementos, tanto físicos quanto espirituais, “que dão sentido, emoção e mistério ao lugar” (ICOMOS, 2008a, p.2). Em relação ao espírito do lugar, quando se trata da localidade de Vila de Cava, e da própria estação ferroviária em si, o que se tem hoje são poucos vestígios do cenário ferroviário que existiu na região, quando o bairro era completamente denominado pela vivência ao redor dos trilhos e dos trens que cortavam a paisagem. Observando essa problemática, os princípios da Declaração de Quebec são essenciais para que se possa integrar os valores e vivências presente dessa época ferroviária vivida pelo bairro de Vila de Cava, presentes na memória dos moradores junto às novas vivências que serão atribuídas a partir de uma nova perspectiva, com um projeto de restauro para a antiga a estação. Sobre esse processo de construção e reconstrução da memória que formam o espírito do lugar, o artigo 3º da declaração diz que:

O espírito do lugar é um processo em permanente reconstrução, que corresponde à necessidade por mudança e continuidade das comunidades, que pode variar ao longo do tempo e de uma cultura para outra, em conformidade com suas práticas de memória, e que um lugar pode ter vários espíritos e pode ser compartilhado por grupos diferentes (ICOMOS, 2008a, pág. 3).

Como medidas baseadas nos princípios apresentados na leitura da Declaração, a principal medida seria reconhecer os valores imateriais e materiais ligados ao bem e, a

partir disso, propor um novo uso que mantenha esses valores vivos, de modo que não rompa com a importância e vivência da antiga estação naquela comunidade, criando conexão com a memória vivida por antigos moradores e permita que gerações mais novas possam conhecer e se conectar com essas memórias, mesmo que vivenciando o bem de forma diferente, visto que é impossível retornar ao antigo cenário ferroviário do bairro. Além disso, devem ser reconhecidas as ameaças ao espírito desse lugar, que no caso do bairro de Vila de Cava já sofrera bastante modificações em seus costumes e paisagens, sobrando poucos vestígios do cenário ferroviário antigo. Desta forma, o futuro projeto de restauro para a estação deve ter como um dos objetivos que a intervenção não modifique ainda mais os valores existentes, não descaracterizando os poucos elementos que restaram do bem cultural. A proposta deve compreender e evidenciar que a estação foi peça-chave para a fundação do povoado e que mantém uma grande importância também para o cenário ferroviário da Baixada Fluminense.

A Carta para Interpretação e Apresentação de Sítios Culturais Patrimoniais, de 2008 (ICOMOS), tem como significado de “interpretação”:

Conjunto das atividades destinadas a aumentar a sensibilização do público e a melhorar a sua compreensão do sítio cultural. Pode incluir publicações impressas e eletrônicas, conferências, instalações in situ, programas educativos, atividades comunitárias, de investigação e formação, bem como sistemas e métodos de avaliação contínua do próprio processo de interpretação (ICOMOS, 2008b, pág. 01).

A “apresentação” de sítios é definida como:

“[...] a comunicação dos conteúdos interpretativos de um sítio cultural através de métodos de comunicação expressamente concebidos para esse efeito e do acesso físico ao bem cultural. Pode ser conseguida através de vários meios técnicos, incluindo painéis informativos, exposições de tipo museológico, passeios a pé, palestras, visitas guiadas e aplicações multimédia” (ICOMOS, 2008b, pág. 01).

Com isso, a Carta foi escolhida para aprofundamento dos estudos com o objetivo de ampliar a “interpretação” e a “apresentação” do patrimônio industrial ferroviário não só de Nova Iguaçu, mas também da Baixada Fluminense, através do projeto de restauração da estação de Vila de Cava, objetivando um uso que possibilite essa aproximação do público com a antiga linha Férrea. Fundados nesses estudos, a estação agiria como um divulgador do patrimônio ferroviário da Baixada Fluminense, não se limitando apenas a própria estação, mas também todo o patrimônio ferroviário ainda presente no município de Nova Iguaçu que compuseram a Estrada de Ferro Rio D’Ouro. Essa iniciativa de divulgação do patrimônio cultural da cidade se daria através de atividades destinadas a difundir a existência desses patrimônios, até então pouco conhecidos pela população em geral e que possuem uma importante história para o Estado do Rio de Janeiro. A partir dessas definições apresentadas pela Carta, algumas das medidas para a divulgação e conhecimento da estação Vila de Cava podem se dar

através de cartilhas informativas para distribuição para a população, além de propostas de espaços destinados ao conhecimento do patrimônio na edificação para difusão e conhecimento do patrimônio cultural da Baixada Fluminense.

1.4 Legislação

Sobre a legislação do município de Nova Iguaçu, foram selecionados e analisados o Código de Obras (NOVA IGUAÇU, 2015a), o Plano Diretor (NOVA IGUAÇU, 2012) e a Lei de Uso e Ocupação do Solo (NOVA IGUAÇU, 2015b). Como resultado de pesquisa, foi constatado que, em relação a legislação do município, o artigo 3º do Código de Obras (NOVA IGUAÇU, 2015a) menciona que: “as obras a serem realizadas em construções integrantes ao patrimônio histórico estadual ou federal, deverão atender às normas estabelecidas pelo órgão de proteção competente.” Com isso, constata-se que não há legislação específica do município referente a atuação sobre o patrimônio edificado.

No Plano Diretor de 2012, do Município de Nova Iguaçu, em relação ao patrimônio cultural da cidade, há menção a um programa criado pela prefeitura nomeado “Pertencer à Nova Iguaçu”, onde na Seção I do documento, a partir do artigo 67º é explicado sua proposta, sendo ela um conjunto de ações do poder público necessárias para que seja reforçado o sentimento de pertencimento do cidadão iguaçuano a sua cidade.

Como medidas para esse programa, o artigo 68º do documento lista as seguintes ações estratégicas sendo:

- I. preservação e valorização dos eixos históricos da cidade;
- II. identificação e qualificação dos marcos de referência da cidade, tanto do ponto de vista histórico quanto cultural e ambiental;
- III. identificação, valorização e qualificação das entradas da cidade;
- IV. levantamento, identificação e preservação de bens do patrimônio histórico e cultural da cidade;
- V. resgate da memória da cidade;
- VI. promoção de atividades culturais. (NOVA IGUAÇU, 2012, p.9)

O artigo 69º do documento traz a valorização dos eixos históricos de Nova Iguaçu especificando a Estrada de Ferro Rio D'Ouro junto com outros eixos importantes da cidade como uma de suas prioridades no que diz respeito a essa valorização.

Como ações a serem tomadas para a valorização do Eixo histórico da Estrada de Ferro do Rio D'Ouro, o plano diretor do município lista as seguintes medidas a serem adotadas:

- I. restauração e preservação das Estações: a) Tinguá, b) Vila de Cava; c) Rio D Ouro; d) Jaceruba;

II. implementar a ciclovia Rio D Ouro, Vila de Cava e Tinguá; Restauração dos reservatórios e equipamentos do sistema de adutoras do século XIX;

III. elaboração de estudo de viabilidade para a reativação da linha férrea do eixo histórico da Ferrovia Rio D Ouro, para instalação de trem de passeio ecológico.

IV – Transformar a Rodovia RJ 111, no trecho de Vila de Cava à Estância Ecológica do Tinguá, em uma Estrada Parque. (NOVA IGUAÇU, 2012, p.9-10)

Segundo Legislação de Uso e Ocupação de solo de 2015 do município de Nova Iguaçu, a área onde encontra-se o bairro de Vila de Cava é denominada Área Especial -2 (AE-2). Essa área, estabelecida em conformidade com a Lei Municipal nº 2.882 de 30 de dezembro de 1997 – Lei de Uso e Ocupação do Solo, compreende à valorização e constituição do patrimônio paisagístico da cidade, ou onde presença de marcos históricos, culturais ou simbólicos sejam objeto de preservação da memória da cidade, devendo sua exploração para elaboração de estudos, lazer e turismo ser específicos a cada área assim classificada.

A partir das leituras dos documentos referentes a valores ligados a estação e das leis e propostas no Plano Diretor de Nova Iguaçu, fica evidente que um plano de revitalização da região que abrange os bens culturais pertencentes a Estrada de Ferro Rio D'Ouro e com isso, um novo uso para a estação Vila de Cava ressignificaria não só a própria estação em si como um bem cultural a ser preservado, mas também pode ampliar consideravelmente a noção e a relação do cidadão iguaçuano com o patrimônio cultural da cidade. Através de uma nova proposta de uso e um plano conjunto aos outros patrimônios culturais próximos, a estação ferroviária pode voltar a se tornar referência no contexto do bairro, assim como reaver sua importância histórica e como patrimônio cultural para a população de Nova Iguaçu. Com visto nos documentos do Plano Diretor, há a intenção de se promover um resgate do patrimônio de Nova Iguaçu que há anos tem sido negligenciado e com cada vez mais com riscos ligados à integridade física desses bens. A leitura da Carta de Veneza contribuirá para as diretrizes relacionadas a questão do próprio projeto de restauro e ao seu novo uso, promovendo assim, uma manutenção permanente do local. Em relação à Carta para Interpretação e Apresentação de Sítios Culturais Patrimoniais, sua importância está juntamente ligada as medidas apresentadas do Plano Diretor, que ajudarão a indicar propostas de conhecimento e promoção da estação Vila de Cava, juntamente a sua preservação, firmando-a como um polo de turismo e de divulgação patrimonial de Nova Iguaçu, justificativa para o projeto de intervenção deste trabalho.

CAPÍTULO 2 – DIAGNÓSTICO DA ESTAÇÃO E SEU ENTORNO

2.1 Análise do Bairro de Vila de Cava

O bairro de Vila de Cava (Figura 63), onde a estação ferroviária está implantada, possui aspecto de relevo montanhoso e apresenta superfície significativamente edificada, principalmente em seu centro de bairro, com uma população estimada de aproximadamente 16 mil habitantes (IBGE 2010), sendo em maior extensão, preenchida por edificações de 1 a 2 pavimentos, com áreas de vegetação mais amplas nos limites do bairro.

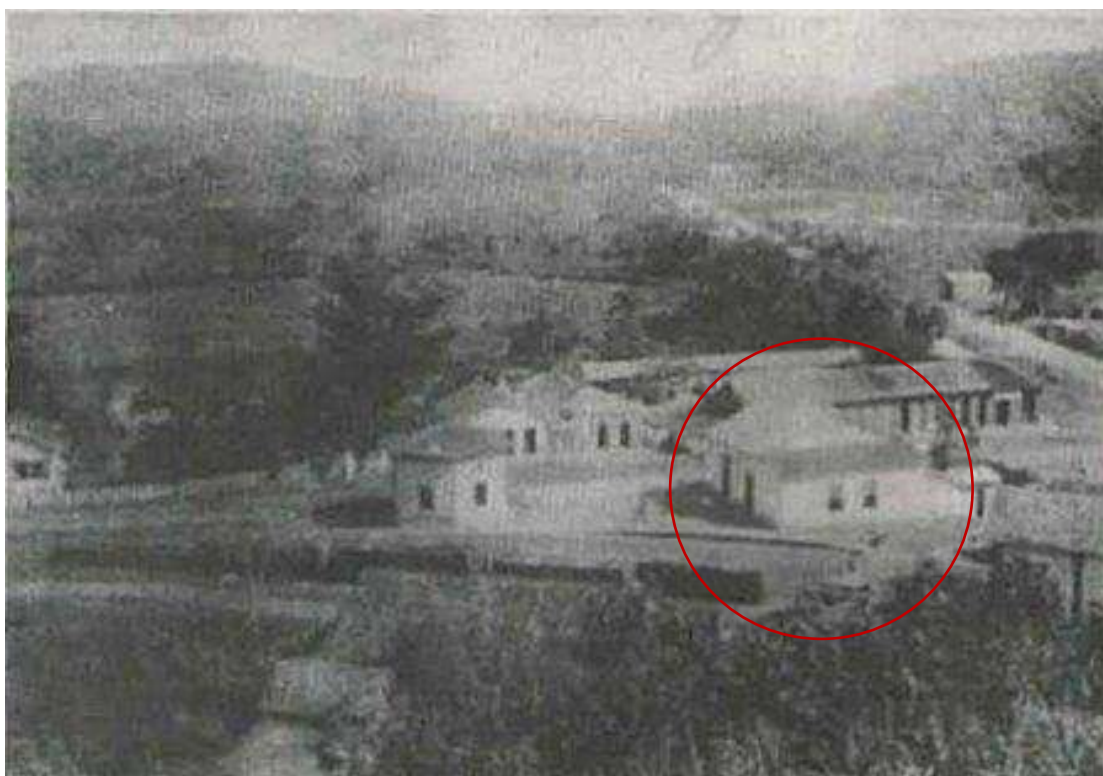


Figura 63: O povoado de Cava em 1932, com marcação da estação de Vila de Cava em vermelho.
Fonte: Foto de Sebastião de Arruda Negreiros com intervenção do autor. Disponível em http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_riodeouro/cava.htm. Acesso em novembro de 2022.

A nova estrada ferroviária mudaria completamente o aspecto paisagístico e comportamental daquela região. Primeiramente conhecida como José Bulhões, passando a se chamar Vila De Cava, integrando seu nome ao nome da estação, que servia como ponto de parada de trabalhadores que atuaram na construção da estrada. Com o passar do tempo e com o desenvolvimento do bairro, Vila de Cava se tornou distrito da atual cidade de Nova Iguaçu, hoje com cerca de 16 mil habitantes (Censo 2010). Com a Estrada de Ferro sendo desativada por completo, seus trilhos foram substituídos por ruas asfaltadas para automóveis. Até início do século XXI, após declínio do aspecto ferroviário do bairro, Vila de Cava manteve seu aspecto de bairro de densidade populacional relativamente baixa e com diversas áreas de campo ainda

visíveis, tendo se tornado um bairro com pouca evidência em relação a bairros mais destacados dentro do município de Nova Iguaçu (Figura 64).



Figura 64: região de Vila de Cava em 2004 ainda sem o Arco Metropolitano com localização da estação e traçado da antiga linha férrea no bairro.
Fonte: Google Earth com intervenção do autor. 2004.

O segundo ponto crucial no desenvolvimento e mudança drástica na paisagem do bairro veio com a chegada do Arco Metropolitano. Uma grande obra de implantação de rodovia que liga a Cidade de Duque de Caxias ao Porto da cidade de Itaguaí, cortando parte da cidade de Nova Iguaçu pelo seu interior, passando diretamente pelo bairro de Vila de Cava. Sua implantação se deu no ano de 2014, fazendo com que milhares de veículos cruzassem o bairro (Figura 65).



Figura 65: A região de Vila de Cava em 2022 e o Arco Metropolitano.
 Fonte: Google Earth com intervenção do autor, 20022 e Foto de Érica Ramalho, 2010.

2.2 Aspectos do entorno imediato e da estação Vila de Cava

A partir de escolha de uma área de poligonal de entorno no Bairro de Vila de Cava para construção e análise de mapas, foi possível constatar a alta densidade no centro do bairro de Cava, com quarteirões totalmente adensados, compreendendo atividades comerciais e de prestação de serviços de pequeno e médio porte, compatíveis com a escala de vizinhança.

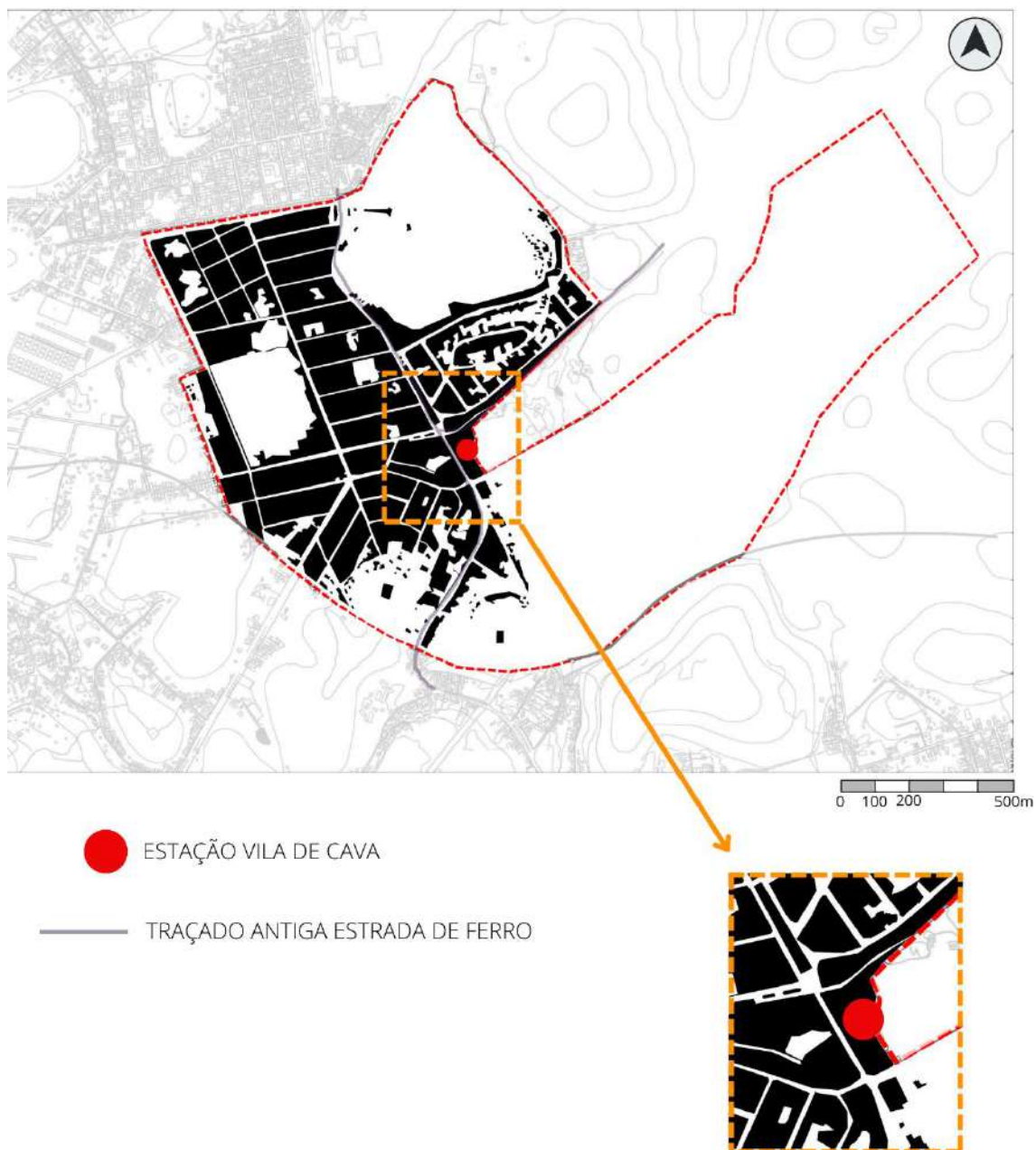


Figura 66: Mapa de figura e fundo mostrando a densidade da região central de Vila de Cava.
 Fonte: Mapa elaborado pelo autor. 2022.

O bairro possui predominância relevante de edificações de até dois pavimentos, com algumas poucas edificações possuindo três ou mais pavimentos, configurando-se como um bairro de alta densidade em sua região central, porém mantendo características de horizontalidade nas áreas mais periféricas do bairro (Figura 67).

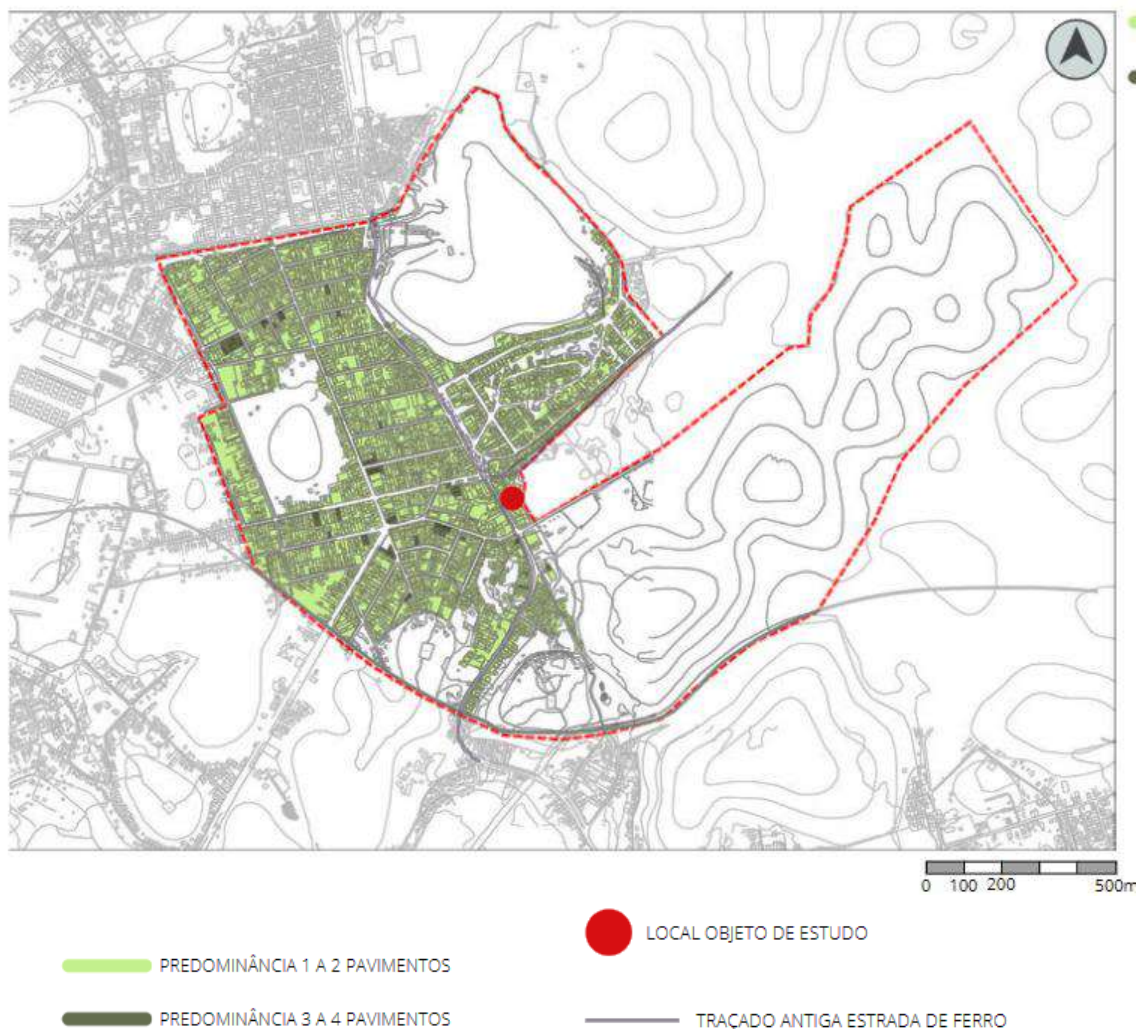


Figura 67: Mapa de análise de gabaritos da região de Vila de Cava
Fonte: Mapa elaborado pelo autor.

Na área do entorno da estação ferroviária, mantêm-se predominante construções de gabarito baixo, de escala compatível entre os edifícios, afirmando o caráter horizontal da região (figura 68).



Figura 68 a e b: Entorno da estação
Fonte: Google Maps. 2022.

2.2.1 Elementos de Vegetação

Feita análise através do mapa abaixo, observa-se que grande parte do território de Vila de Cava é preenchido por área de vegetação. Por haver grandes áreas descampadas e de relevo, a vegetação se faz presente em grande relevância, diferenciando-se nas áreas mais urbanizadas do bairro, onde as áreas verdes são consideravelmente menores, estando espalhadas por alguns pontos de quarteirões da área central do bairro, onde o adensamento de construções e vias possuem predominância.

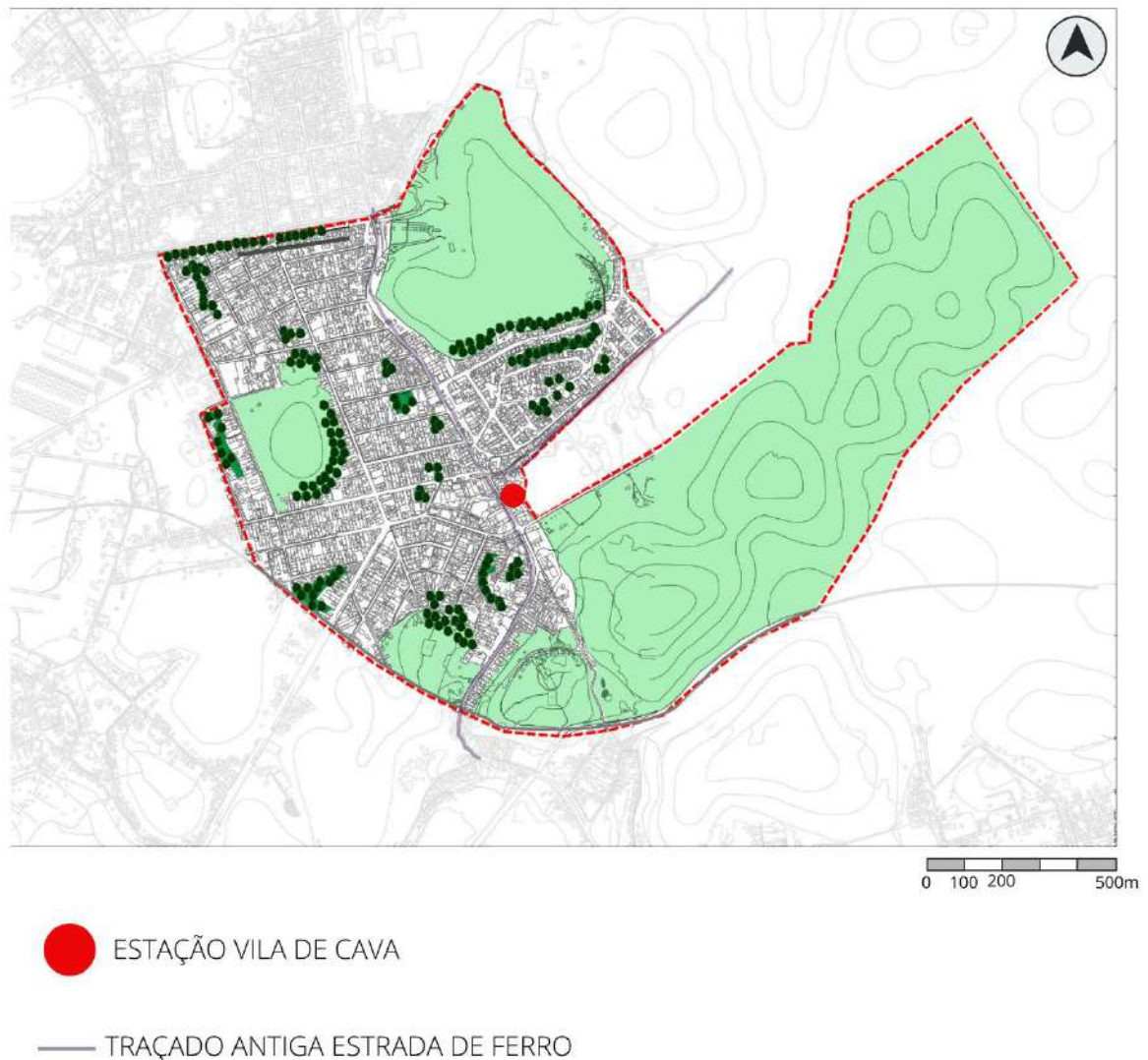
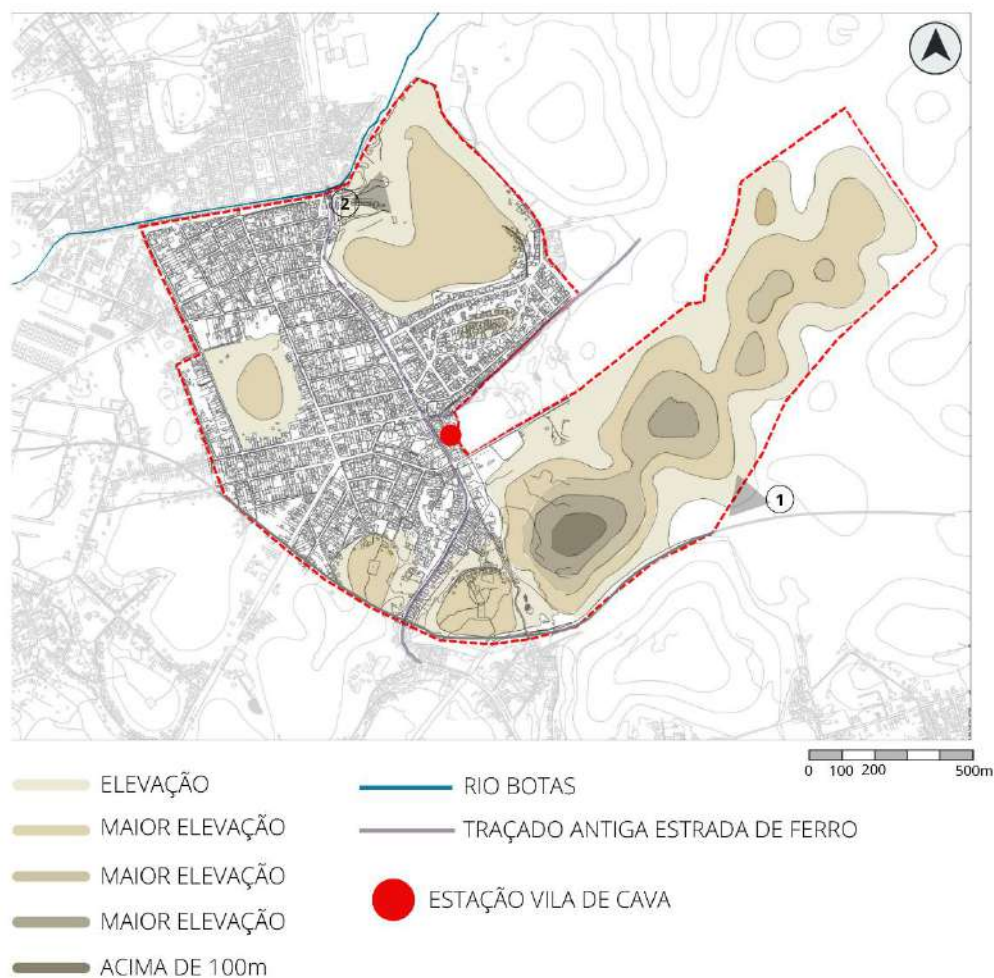


Figura 69: Mapa de vegetação da área de poligonal de entorno de Vila de Cava.
Fonte: Mapa elaborado pelo autor.

2.2.2 – Relevo

Em relação ao relevo, é observado que grande parte da área do bairro de Vila de Cava compreende áreas de pequenos morros e colinas. De elevação baixa e média, essas elevações apresentam pouco ou nenhum tipo de construção, funcionando como áreas de espaço livre público e privado no ambiente.



VISTA 1 - VISTA DOS MORROS
Fonte: Google Earth. 2022.



VISTA 2 - VISTA DOS MORROS
Fonte: Google Earth. 2022.

Figura 70: Mapa de relevo da área de poligonal de entorno de Vila de Cava com vistas das configurações dos morros existentes.

Fonte: Mapa elaborado pelo autor. 2022.

2.2.3 – Mapa de Usos

Pode-se notar através do mapa elaborado que o uso do solo de Vila de Cava é predominantemente residencial (indicado em roxo). Observa-se também o uso comercial (indicados em vermelho no mapa), traçando a centralidade do bairro, onde localiza-se a estação de Cava, determinando uma área de maior movimentação da região. Completam o mapa os usos educacionais, serviço e equipamentos de saúde.

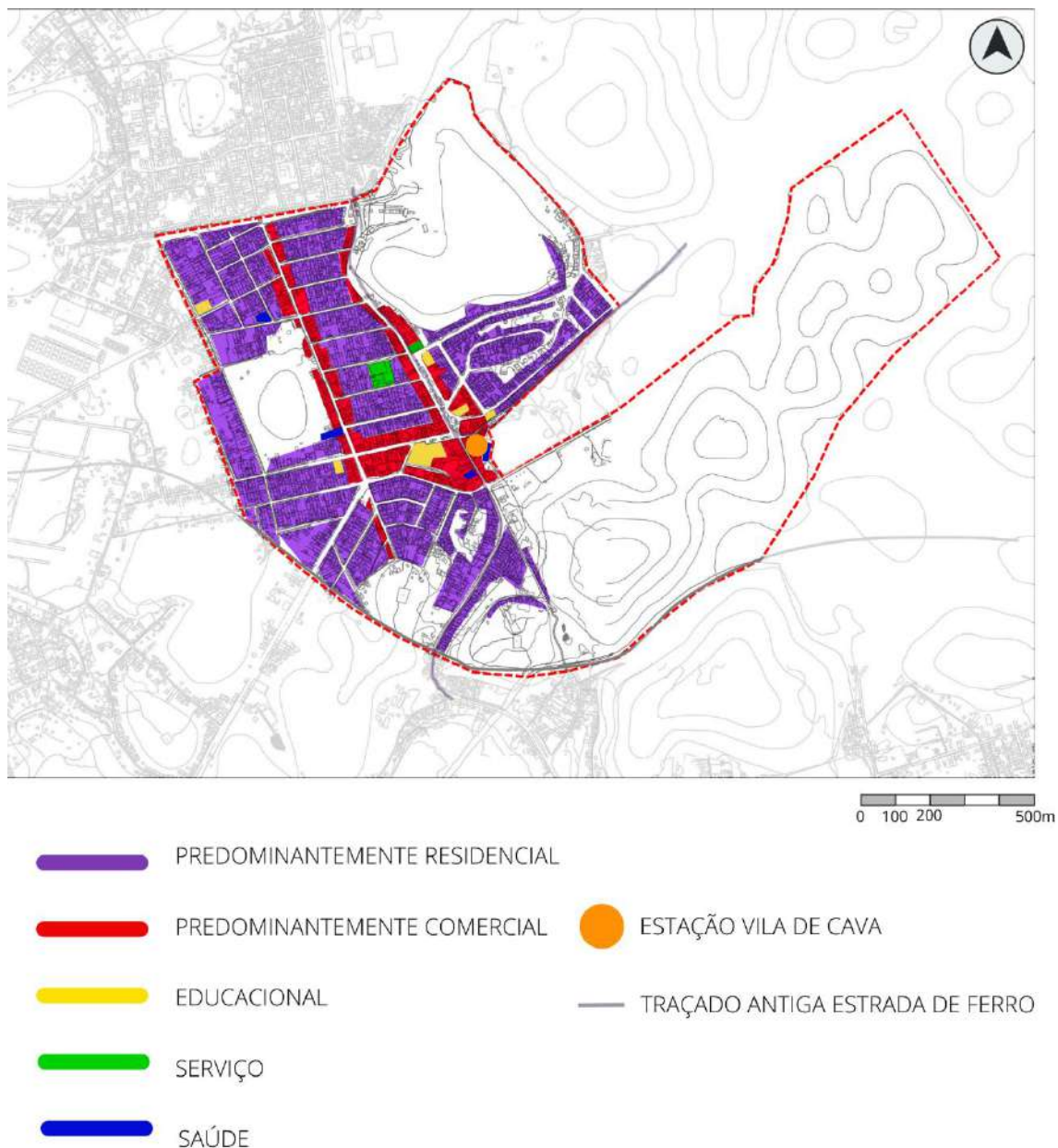


Figura 71: Mapa do uso de solo observado em Vila de Cava.
Fonte: Mapa elaborado pelo autor. 2022.

2.2.4 – Mapa de Fluxos

O maior fluxo de veículos na região ocorre pelo Arco Metropolitano, uma via arterial por onde passam milhares de veículos e que corta o bairro de Vila de Cava. As ruas principais do bairro apresentam tráfego moderado e concentram o comércio e os serviços locais, com um fluxo intenso de transporte coletivo que compartilha o espaço com automóveis particulares. Já as vias de tráfego mais leve são as ruas locais, predominantemente residenciais, sendo a maioria das ruas da área de estudo desse tipo.

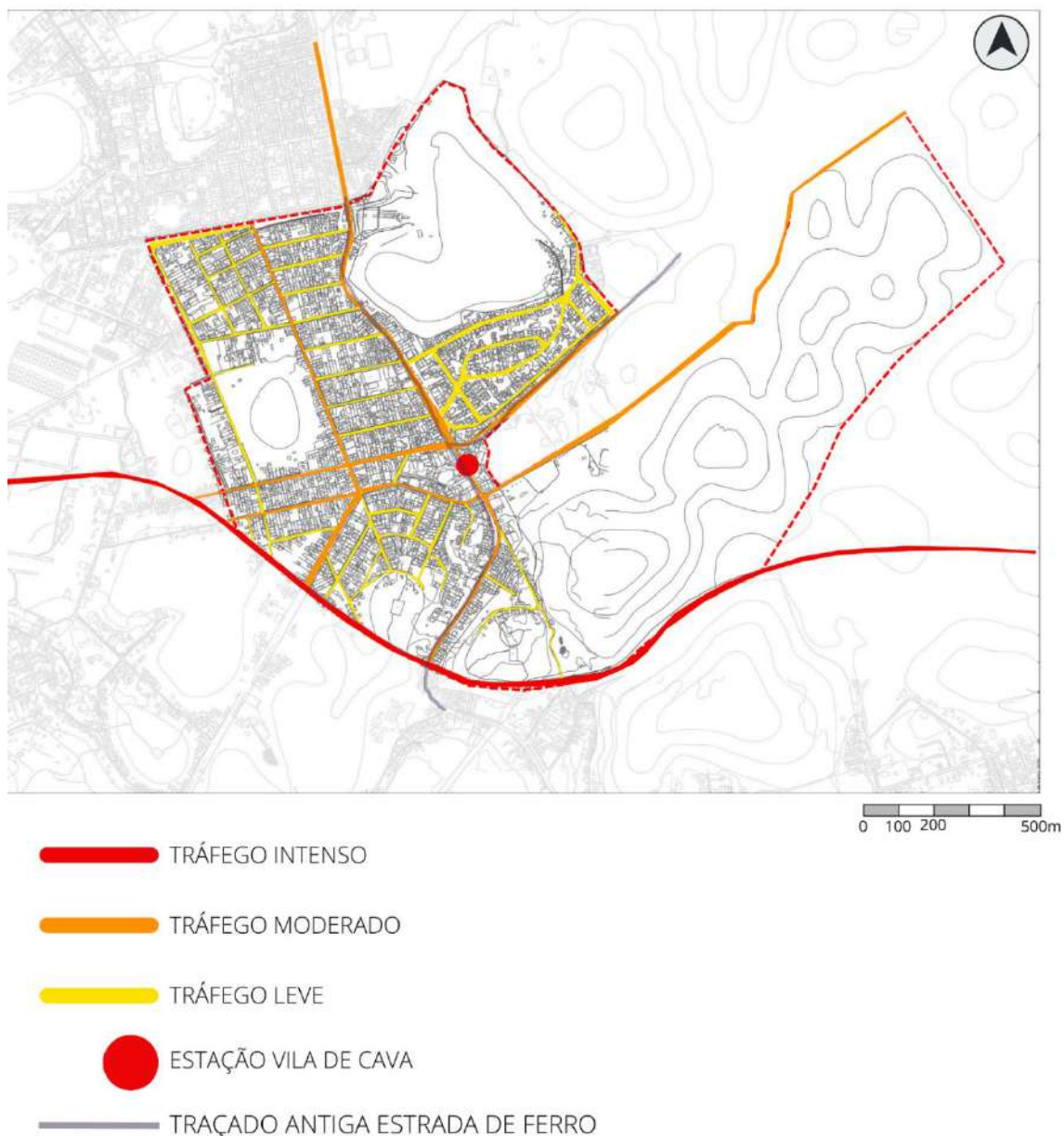


Figura 72: Mapa de fluxo de veículos.
Fonte: Mapa elaborado pelo autor. 2022.

Em relação ao fluxo de pedestres (Figura 73), nota-se uma maior concentração de pessoas na região central do bairro (destacado em verde escuro no mapa), justamente por abrigar toda a área de comércio e serviços como escolas e clínicas presentes em Vila de Cava, com as ruas predominantemente residenciais de menor movimento de pessoas.

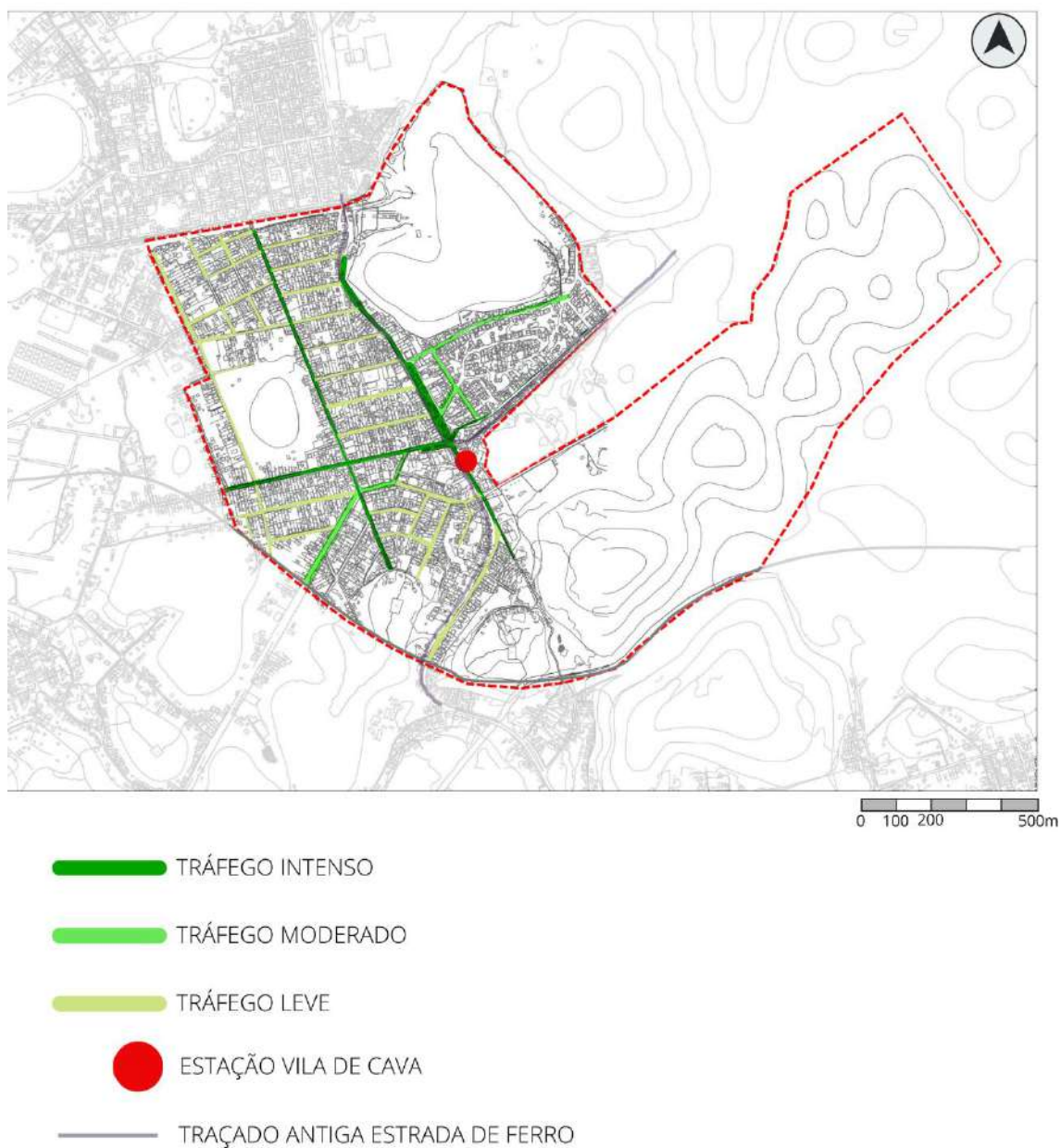


Figura 73: Mapa de fluxo de pedestres.
Fonte: Mapa elaborado pelo autor. 2022.

2.2.5 – Distribuição dos Espaços Livres

Os espaços Livres de Vila de Cava foram classificados da seguinte forma neste trabalho:

- **Espaços livres público de vias:** Espaços destinados a circulação de veículos e pedestres de caráter público e não edificado.
- **Espaço livre privado:** Compreende as áreas não edificadas de propriedade privada, como espaço entre lotes.
- **Espaço livre de vegetação:** Espaços não edificados preenchidos de vegetação de uso público ou privado.
- **Espaço privado muito edificado:** compreende os lotes totalmente edificados existente formando quadras muito edificadas.
- **Espaço privado pouco edificado:** compreende os lotes parcialmente edificados existentes formando quadras médio ou pouco edificadas.

Como analisado no mapa (Figura 74), os espaços livres de vegetação compreendem uma boa parte da região de Vila de Cava, sendo esses espaços áreas de relevo elevado como morros e colinas que não foram edificados. Em contrapartida, há também uma grande área privada muito edificada, caracterizando a grande densidade de lotes privados em Vila de Cava.

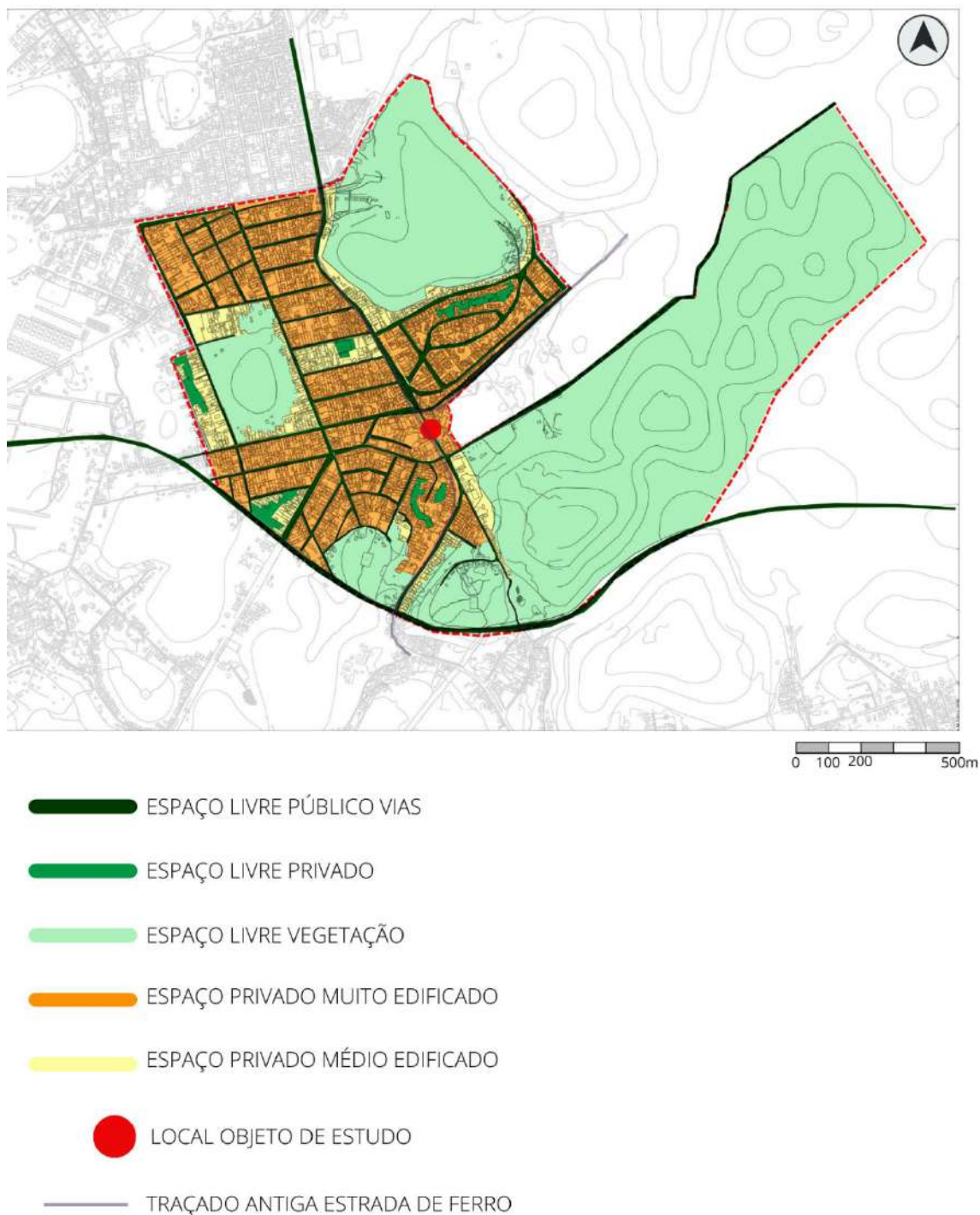


Figura 74: Mapa de distribuição de espaços livres e privados.
Fonte: Mapa elaborado pelo autor. 2022.

2.3 Condições ambientais

Na região de Vila de Cava, são diversos os elementos que podem causar algum tipo de dano a edificação. Calor, frio, chuvas, ventos fortes e poluição contribuem para esses danos. Por estar situada em um bairro de baixa densidade populacional e próxima a áreas de aspectos rurais como encontrado na região de Tinguá, as interferências de

danos relacionados as condições climáticas são amenizadas, apesar da região de Nova Iguaçu e do Estado do Rio de Janeiro possuírem como característica grandes variações de temperatura. Durante visita ao local da estação, foi possível analisar a relação do sol com a edificação e a ação dos ventos na estação. Foi elaborado uma representação de como esses agentes climáticos atuam na edificação (Figura 75).

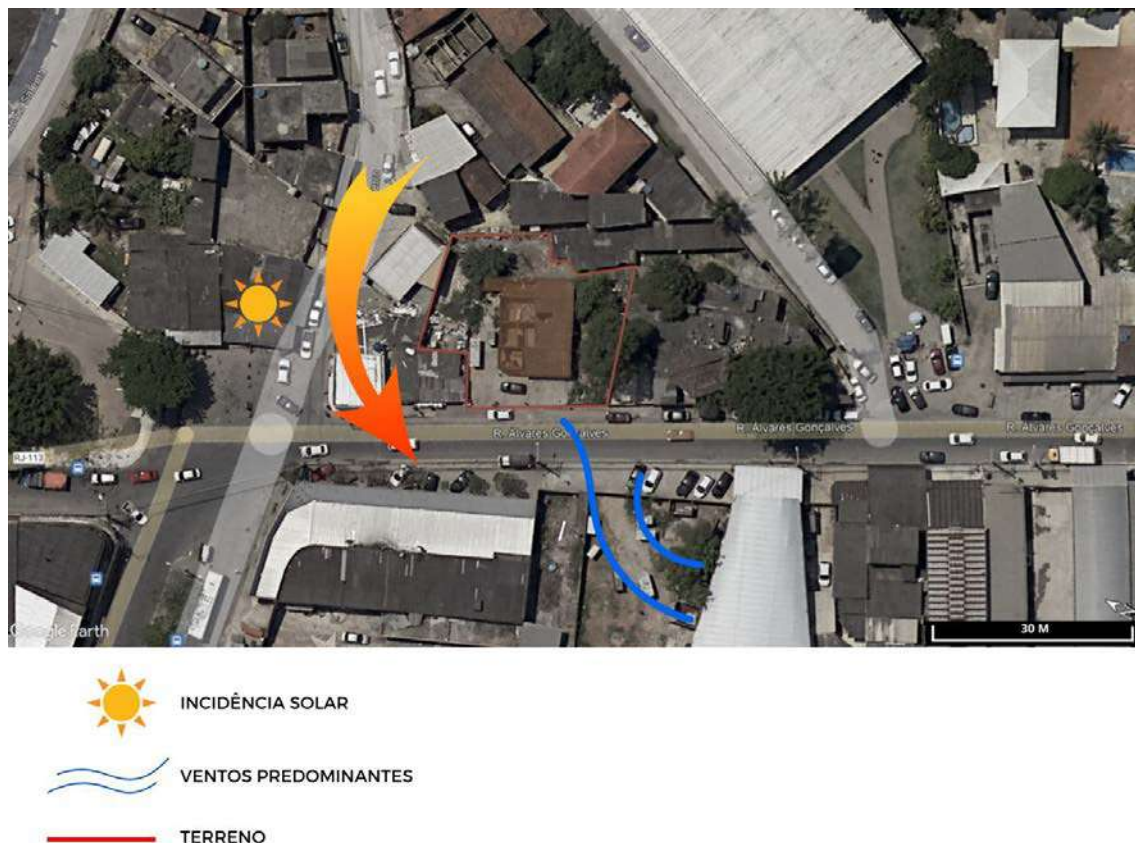


Figura 75: Insolação e relação de ventos na área da estação.
Fonte: Google Earth com intervenção do autor. 2023.

2.4 Levantamento arquitetônico atual da estação Vila de Cava

O levantamento arquitetônico da estação de Vila de Cava (Figuras 76 e 77) foi realizado durante visita do autor ao local em outubro do ano de 2021. Foi considerado no levantamento, os limites atuais do ano de levantamento, onde encontra-se a edificação da estação ferroviária, objeto de estudo desta dissertação.

Apesar de esforços junto à Secretaria de Cultura da cidade de Nova Iguaçu e ao Instituto Estadual de Patrimônio Cultural de Patrimônio Estadual (INEPAC), Não foram possíveis a localização e a disponibilidade de levantamentos arquitetônicos originais da época de inauguração da estação e anos posteriores.

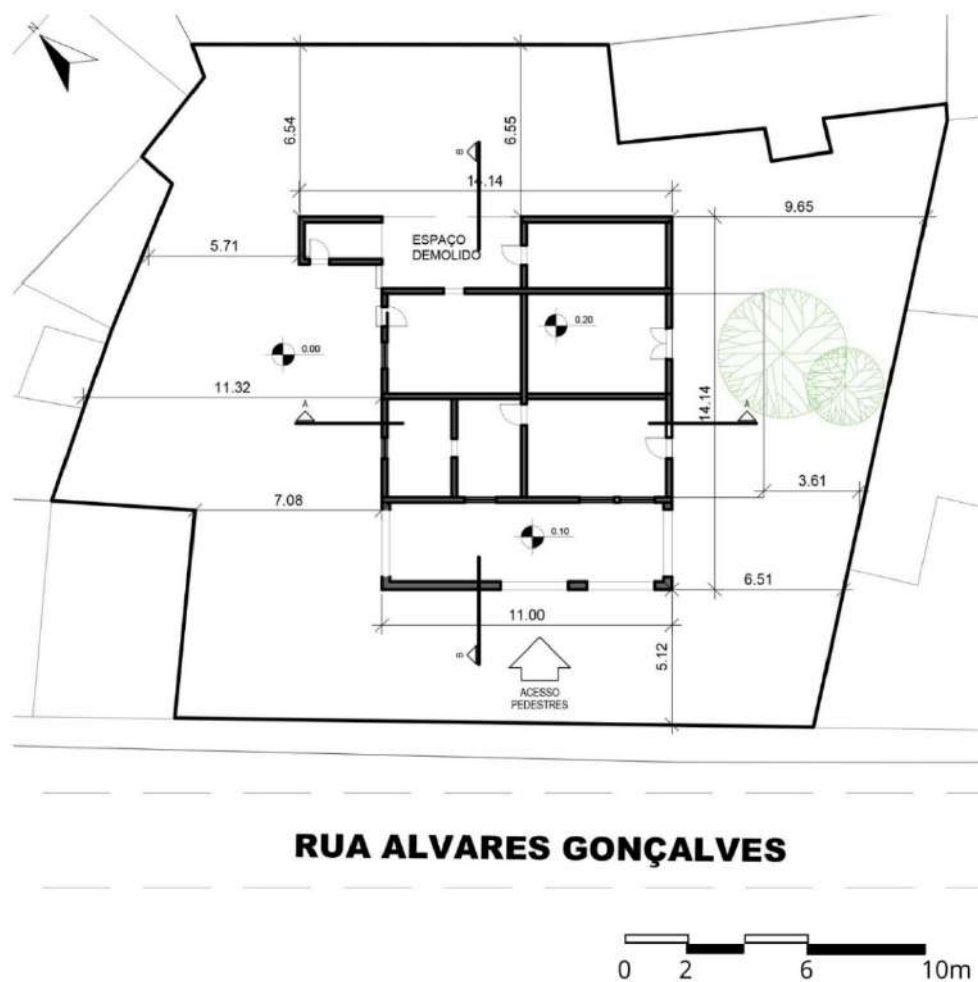


Figura 76: Planta Baixa atual da Estação.
Fonte: Planta elaborada pelo autor. 2021.

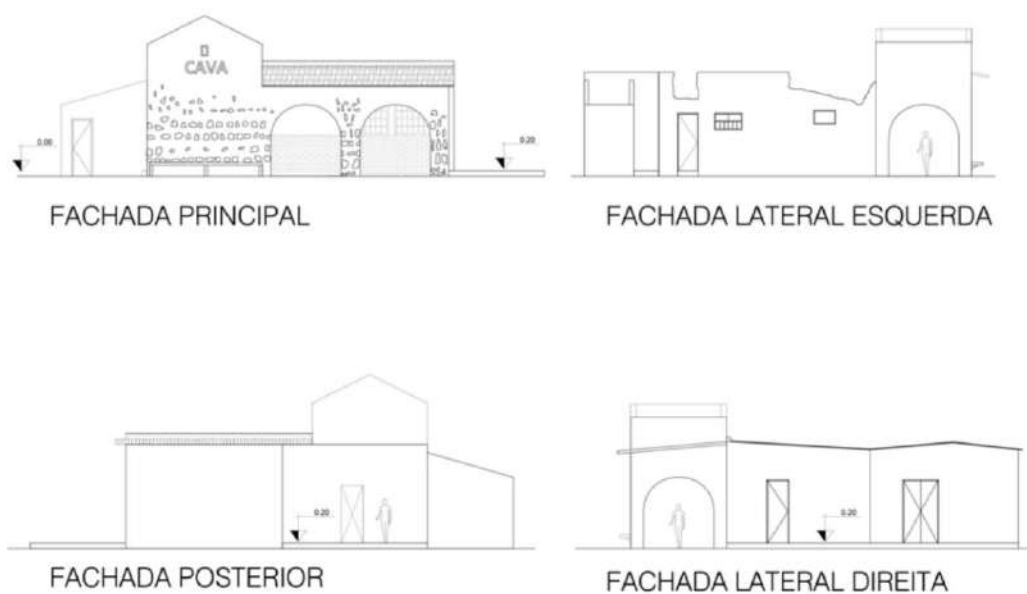


Figura 77: Levantamento Arquitetônico da estação Vila de Cava.
Fonte: Levantamento elaborado pelo autor. 2021.

2.5 Análise do estado de Conservação

A Estação de Vila de Cava encontra-se atualmente em um crítico estado de conservação, em um processo de degradação que dura em torno de 40 anos, enfrentado um histórico de invasões e degradações ao longo dos anos. Desde o encerramento das operações ferroviárias, a estação tem sido alvo de ocupações irregulares (Figura 78) e abandono, resultando em danos estruturais ao patrimônio histórico. A falta de manutenção e vigilância propiciou a degradação do espaço, com suas coberturas e paredes se deteriorando, algumas esquadrias ainda originais bem degradadas e em grande parte perdidas, além de ações do tempo, onde os moradores que ali se instalaram, acabaram interferindo de alguma forma no formato original da estação, descaracterizando pisos, paredes, além do vandalismo proposital. Há problemas graves de conservação tanto na parte externa quanto interna da estação, que impactam diretamente na resistência e durabilidade desse bem cultural tombado, colocando em risco sua integridade.



Figura 78: Família usando a Estação de Vila de Cava como moradia.

Fonte: Imagem extraída do site: Notícia de Nova Iguaçu. Disponível em:

<https://www.noticiasdenovaiguacu.com/2013/07/a-necessidade-que-preserva-morador-preserva-estacao-de-trem-em-vila-de-cava.html>. Acesso em: setembro 2024.

A análise do estado de conservação da estação se deu por visitas *in loco*, onde através da visita, foi feito levantamento de toda área do atual terreno da estação, além do estudo de características de cada elemento e método construtivo da estação. Em complemento, foi fotografado toda sua parte interna e externa para apresentação dos elementos apresentados a seguir. Soma-se também, o mapeamento de danos completo das fachadas, que pode ser encontrado no apêndice 2 deste trabalho.

Cabe salientar que a obtenção de documentos de órgãos oficiais referentes a diversos aspectos da estação de Vila de Cava revelou-se uma tarefa dificultosa. A escassez de registros disponíveis nos arquivos públicos, impede o acesso a informações cruciais

para uma análise abrangente do local. Essa dificuldade limita a compreensão do desenvolvimento e das transformações sofridas pela estação ao longo do tempo, comprometendo a realização de estudos mais aprofundados sobre seu estado de conservação.

SISTEMA ESTRUTURAL

No que pode ser observado, a estação apresenta um sistema construtivo composto por paredes em alvenaria de tijolos maciços visíveis e, em alguns pontos, intercalados com outros tipos de tijolos cerâmicos, como os tijolos furados (figura 79). Porém, o que é observado de forma geral é que, apesar do estado crítico em que a estrutura construtiva da estação se encontra, grande parte das suas visadas ainda se apresentam erguidas, mesmo com danos significativos abrangentes. Em complemento, nota-se uma curiosidade nesses tijolos maciços. Um símbolo de Cruz de Malta com a escrita “Rio de Janeiro”, no que parece indicar os tijolos originais à época da construção da estação ferroviária (Figura 80).

Além disso, a análise do estado de conservação revela que as áreas de maior comprometimento estrutural estão relacionadas à ação do tempo e à ausência de manutenção, o que contribuiu para a infiltração de água e o consequente enfraquecimento das argamassas. Mesmo assim, o uso de tijolos maciços, característico de construções antigas, parece ter conferido à edificação uma certa resistência, preservando parte de sua integridade ao longo das décadas. O símbolo da Cruz de Malta⁸ nos tijolos é um indício não apenas da origem do material, mas também de técnicas construtivas tradicionais e da possível relação entre a estação e fornecedores locais, o que reforça a importância histórica desse patrimônio. Este detalhe, ainda que simples, contribui para a compreensão da trajetória da construção e a influência do contexto regional na escolha dos materiais utilizados.

⁸ A Cruz de Malta é o símbolo da Ordem de Malta, uma organização de cavaleiros cristãos que surgiu durante a expedição das Cruzadas, durante o século XI. Também é chamada de Cruz de Amalfi ou Cruz de São João e está na categoria das cruzes páteas.



Figura 79: exemplo de parte da parede de tijolos maciços em face externa da estação.
Fonte: Foto do autor. setembro de 2021.



Figura 80: Tijolos maciços com a escrita "Rio de Janeiro".
Fonte: Foto do autor. setembro de 2021.

COBERTURAS

Em relação ao que foi observado, há diversas partes em que a estação não possui mais sua cobertura original ou mesmo cobertura existente, estando totalmente exposta a intempéries, sendo alvo dos efeitos das condições climáticas. Grande parte da construção da estação está coberta por telhas de fibrocimento, possivelmente instaladas por pessoas que se apropriaram do espaço da estação posteriormente, estando apenas uma pequena parte da sua cobertura original em telhas cerâmicas visíveis na parte frontal da estação (Figura 81).



Figura 81: Parte frontal da estação com pequena parte de cobertura original
Fonte: Foto do autor. Setembro de 2021.

FUNDAÇÕES

As pesquisas acerca de dados sobre o método de fundação não puderam ser completadas devido à ausência de estudos específicos sobre este item no prédio da estação de Vila de Cava. Foi realizado a solicitação do material de pesquisa à Prefeitura Municipal de Nova Iguaçu, porém não há material disponível acerca das fundações da estação ferroviária. A escassez de documentação técnica e de registros históricos detalhados dificulta a análise precisa e a compreensão dos métodos e materiais utilizados na construção da fundação deste edifício. A falta de dados oficiais e de informações limita a capacidade de avaliar adequadamente as condições estruturais atuais e de planejar intervenções de conservação ou restauração fundamentadas em dados históricos e técnicos sólidos. A falta de dados impede uma avaliação completa e

destaca a necessidade de um levantamento mais detalhado e sistemático sobre as fundações e estruturas das edificações históricas na região.

PAREDES E REVESTIMENTOS EXTERNOS

Grande parte das paredes e revestimentos externos possuem algum tipo de dano significativo visível, como lacunas possivelmente resultantes de ações de vandalismo e pela falta de proteção de cobertura, comprometendo a vida útil dos materiais. Paredes com revestimentos comprometidos e alvenaria aparente são bastante comuns de serem observadas. Diversos tipos de rachaduras em diferentes níveis de profundidade também são vistos. Essas condições podem ser observadas em todas as faces da estação ferroviária.



Figura 82: Vista Lateral da estação com paredes e coberturas bastante danificadas.
Fonte: Foto do autor. Setembro de 2021.

PISOS

Único revestimento reconhecível à época de funcionamento da estação está presente em sua fachada principal, localizado em uma espécie de varanda de forma retangular, onde elementos em formato hexagonal de cores vermelha nas extremidades e cinza em sua área central compõem uma pequena parte do ambiente em questão (Figuras 83 e 84). O uso do piso hexagonal pode estar relacionado tanto à funcionalidade quanto à estética arquitetônica da época. O formato hexagonal oferece maior durabilidade e resistência ao desgaste, características essenciais em um ambiente de grande circulação, como uma estação ferroviária. Ainda assim é possível observar em alguns pontos desse espaço, pisos e azulejos faltantes ou danificados, além de marcas de vandalismo. Ao longo de toda área externa da estação, observa-se um piso revestido apenas de concreto aparente, possivelmente aplicado posteriormente a desativação da estação ferroviária.



Figura 83: Varanda da estação com piso original.
Fonte: Foto do autor. setembro de 2021.



Figura 84: Parte frontal da estação com parte do piso original.
Fonte: Foto do autor. setembro de 2021.

ESQUADRIAS

Observa-se na fachada principal do edifício, a presença de esquadrias de madeira que possivelmente são originais à época da estação. (figura 85). Partes dessa madeira presente nas esquadrias apresentam perda de pigmentação e aspecto demasiadamente degradado. Os vidros que compõem as janelas em pequenos blocos

quadrados estão em sua maioria quebrados ou com partes inexistentes, com sujeiras e poeiras acumuladas.

Em alguns pontos da estação, observa-se que as esquadrias não estão mais presentes, substituídas por esquadrias mais simples, ou não mais existentes. Possivelmente resultado de sucessivas invasões sofridas na estação (Figura 86).



Figura 85: Esquadrias originais altamente degradadas.
Fonte: Foto do autor. setembro de 2021.



Figura 86: Janelas aparentemente não originais.
Fonte: Foto do autor. setembro de 2021.

BENS INTEGRADOS

Alguns bens integrados seguem presentes na estação. Pode-se citar o banco de espera feito de cimento usado por passageiros na antiga plataforma. As pedras decorativas, símbolo pitoresco que decora a fachada, também estão presentes (Figura 87). É possível observar também as letras elaboradas em cimento e cobertas por tinta de cor preta enfatizando o nome da estação “CAVA” (Figura 88).

O que se nota é como o efeito de diversos fatores climáticos, durante anos de abandono nesses elementos, fizeram com que esses itens citados obtivessem um aspecto opaco e envelhecido. Soma-se a isso, ações de vandalismo que podem ser observadas como: pixações e subtração de partes de pedras existentes, além do fator de poluição causado pelo fluxo intenso de veículos que transitam próximo à estação, fazendo com que contribua ainda mais para deterioração desses ornamentos.



Figura 87: Pedras decorativas e banco de concreto.
Fonte: Foto do autor, setembro de 2021.



Figura 88: Bens integrados da fachada da estação.
Fonte: Foto do autor, setembro de 2021.

2.5.1 Estado de conservação da área interna da estação.

A área interna da estação é onde a descaracterização se torna mais evidente. Desde sua desativação nos anos 70, o local passou por diversas invasões, com muitas pessoas utilizando o espaço como abrigo. Como resultado, grande parte de sua configuração original foi alterada, à medida que os ocupantes adaptaram à estação para moradia e, em alguns momentos, para atividades comerciais.

PAREDES E REVESTIMENTOS INTERNOS

As paredes e revestimentos internos sofreram diversas modificações ao longo do tempo. Foram identificadas aberturas em vãos entre paredes divisórias (Figura 89), enquanto outras foram completamente fechadas com tijolos. Algumas paredes internas foram demolidas à medida que a estação foi sendo utilizada como moradia. O espaço também apresenta diferentes tipos de pintura, refletindo as transformações que ocorreram. Além disso, são visíveis diversos agentes de degradação, como fungos, manchas negras e marcas causadas pelo fogo.



Figura 89: Parede interna original com abertura de vão.
Fonte: Foto do autor. setembro de 2021.

PISOS

Grande parte do piso original da estação foi perdida no interior da construção. Entre os danos, destaca-se o crescimento de vegetação devido à falta de cobertura, permitindo que a água da chuva invada o espaço. Além disso, a presença frequente de invasores na edificação, fez com que fosse instalados diferentes tipos de piso, contribuindo para a descaracterização do ambiente.



Figura 90: Piso totalmente descaracterizado.
Fonte: Foto do autor. setembro de 2021.

2.6 Considerações parciais referentes ao diagnóstico físico da edificação.

Após análise presente nos itens anteriores, a partir de visitas à estação e levantamento fotográfico de seu estado de conservação, nota-se que os danos visíveis que a estação sofre são causados pelo seu estado de abandono. Devido à falta de manutenção e planos de conservação que assegurassem a integridade do bem, o que se observa é uma degradação avançada, com diversas partes faltantes do conjunto original da estação completamente ruídos. Tudo isso contribui para que a estação fique completamente exposta a ações do tempo, sua descaracterização e outros fatores que contribuem para esse processo de degradação.

No seu entorno imediato, o que é observado são edificações que fizeram uso do terreno original da estação, fazendo com que parte do seu terreno fosse perdido, estando numa posição de “estrangulamento” em volta dessas edificações.

No exterior da estação é observado diversas patologias causadas por poluição e atritos referentes ao tráfego de carros e veículos pesados em frente à estação, assim como ações de vandalismo e invasões ao longo do tempo que a estação está desativada. Marcas como pixações, perda de materiais da construção, uso desproporcional e indevido de seus espaços para outras atividades, assim como também ações referentes ao clima como presença de infiltrações e umidades referentes a chuva e insolação constante devido à falta de cobertura, vegetação abundante e presença de manchas e sujidades por toda a estação, que comprometem de forma alta a integridade da construção.

O mesmo aspecto de degradação é percebido na parte interna da estação, onde o que se é notado é também um conjunto de patologias que afetam de forma considerável a o bem. Paredes completamente degradadas, com sinais de manchas engrandecidas, consequência de má conservação, junto às invasões que o bem vem sofrendo, rachaduras visíveis, além de algumas partes terem desabado denunciam o estado altamente crítico que essas paredes e sua estrutura se encontram. Junta-se ao estado, a descaracterização dos pisos originais, devido a implantação de pisos feitos pelos invasores que usam o prédio da estação como moradia.

Percebendo o estado altamente crítico em que a estação se encontra, as análises feitas em visita à estação nortearão o projeto de intervenção proposto nesse trabalho, com medidas a serem aplicadas ao tratamento das patologias apresentadas no mapa de danos (Ver apêndice 2) e assim, propor uma reestruturação completa do bem, que se encontra em estado altamente vulnerável em relação à sua integridade.

CAPÍTULO 3 – PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

3.1 proposta de uso e justificativa

A proposta de um novo uso para a estação de Vila de Cava se deu após analisar o a capacidade da estação em relação a sua localização e a partir disso, é proposto um espaço que possa servir como uma porta de entrada para conhecimento e divulgação do patrimônio de Nova Iguaçu. A escolha de projeto de intervenção na estação foi pensada por estar localizada em uma área onde encontra-se vários bens culturais importantes para a história de Nova Iguaçu e Baixada Fluminense, por possuir fácil acesso pelo Arco Metropolitano, rodovia que liga diversos municípios a Nova Iguaçu, situada poucos metros da estação, além da possibilidade de promover não só o patrimônio cultural da cidade como também o turismo ecológico, forte na cidade, por estar localizada também próxima a área turística da região dos mananciais de Tinguá, conhecida por atrair pessoas para passeios e atividades em locais de natureza como trilhas e cachoeiras.

Transformar a antiga estação em um **Centro de Informação de Patrimônio Iguaçuano** tem como objetivo valorizar os eixos históricos responsáveis por parte importante da história e fundação da cidade de Nova Iguaçu e com isso, propor estratégias de divulgação desse patrimônio através de circuitos turísticos contemplando todo o patrimônio cultural existente nas localidades de Vila de Cava, Tinguá, Rio D'Ouro e Jaceruba, onde a partir de um polo central, a própria estação de Vila de Cava, o frequentador poderá ser direcionado a conhecer e frequentar outros bens importantes do município.

A proposta deste trabalho visa também contemplar, através de decisões de projeto, espaços para ações de educação referentes a preservação do patrimônio cultural, transformando-a não só em um atrativo com objetivos turísticos para o município, mas também contribuindo para a população local com questões referentes ao cuidado e preservação do patrimônio, possuindo o intuito de desenvolver o sentimento de pertencimento do cidadão iguaçuano.

Como citado anteriormente, a cidade de Nova Iguaçu possui possibilidades relativamente altas para atividades ligadas ao ecoturismo. O bairro de Vila de Cava possui localidade próxima ao bairro de Tinguá, onde esse tipo de atividade possui expressiva procura por conta de áreas com presença abundante de natureza e realização de atividades recreativas ligadas a ela, além de contemplar vários patrimônios culturais importantes para a fundação da cidade, sendo considerado localidade de nascimento não só de Nova Iguaçu, mas da região que hoje integra a

Baixada Fluminense. Fazem parte deste conjunto bens culturais como a Fazenda de São Bernardino e as ruínas de Iguaçu Velho (Figura 91 a e b).



Figura 91: (a) Ruínas da Antiga Vila de Iguassú. Fonte: Fotos do autor. Maio de 2023. (b) Fazenda São Bernardino. Fonte: Fotos do autor. Maio de 2023.

A Rodovia RJ 111, que faz a ligação entre o Bairro de Vila de Cava e Tinguá é a via que margeia a história de Nova Iguaçu. Essa rodovia, através dos seus 12,7 quilômetros de extensão, faz ligação entre diversos bens históricos tombados no município, tendo seu início próximo à estação de Vila de Cava, passando pela Fazenda São Bernardino, as ruínas de Iguaçu Velho e tendo em sua parte final, a antiga estação ferroviária de Tinguá. Por ser um ponto importante da região, a proposta desse trabalho, assim como visto nas intenções da prefeitura municipal através do Plano Diretor de 2012 do Município de Nova Iguaçu (NOVA IGUAÇU, 2012, p.9-10), é a criação de circuitos para divulgação patrimonial/ecológica. O primeiro circuito proposto tem como objetivo transformar a Rodovia RJ 111, desde o seu trecho inicial a partir da estação de Vila de Cava até a Estância Ecológica do Tinguá, em uma Estrada Parque, incentivando ainda mais atividades como trilhas e ciclismo, muito presentes na região (Figura 92 a e b), junto ao conhecimento dos bens patrimoniais.



Figura 92: (a) Ciclistas em frente a Fazenda São Bernardino. Fonte: Imagem extraída de grupo em Facebook. Acesso em: junho 2023. (b) Passeio ciclístico na Rodovia RJ-111. Fonte: Imagem extraída do site: <https://www.noticiasdenovaiguacu.com/2013/07/passeio-ciclistico-de-tingua-vai-reunir-cerca-de-cem-atletas-amadores-em-um-percurso-historico-por-nova-iguacu.html>. Acesso em: junho 2023.

A rodovia RJ-111 (Figura 93) margeia-se paralelamente ao antigo percurso da estrada férrea pertencente ao Ramal Tinguá, encontrando-se em um trecho próximo ao final da via, já na localidade da antiga estação ferroviária de Tinguá. O mapa abaixo ilustra o circuito da Rodovia RJ 111 como primeira proposta de estrada parque deste trabalho:



Figura 93: Mapa com indicação dos patrimônios culturais localizados na estrada RJ -111.
Fonte: Mapa elaborado pelo autor com intervenção em Google Maps. Maio de 2023.

O segundo circuito patrimonial/ecológico, proposto a partir da estação Vila de Cava, visará promover as antigas estações ferroviárias pertencentes à Estrada de Ferro Rio D'ouro. Com a definição desse circuito ligado às estações ferroviárias, o projeto possui a intenção de estimular a preservação e incentivar propostas de restauração das estações além de Vila de Cava, que ainda resistem. Essa segunda proposta de circuito possui uma extensão total de 34 quilômetros, que podem ser feitos através de atividades como o ciclismo ou por automóvel. O ponto de partida se dá pela estação de Cava podendo o frequentador seguir pelas estações Rio D'ouro e Jaceruba e Represa, através da Estrada RJ – 113 e a estação Tinguá através da Rua Barão de Tinguá (Figura 94).

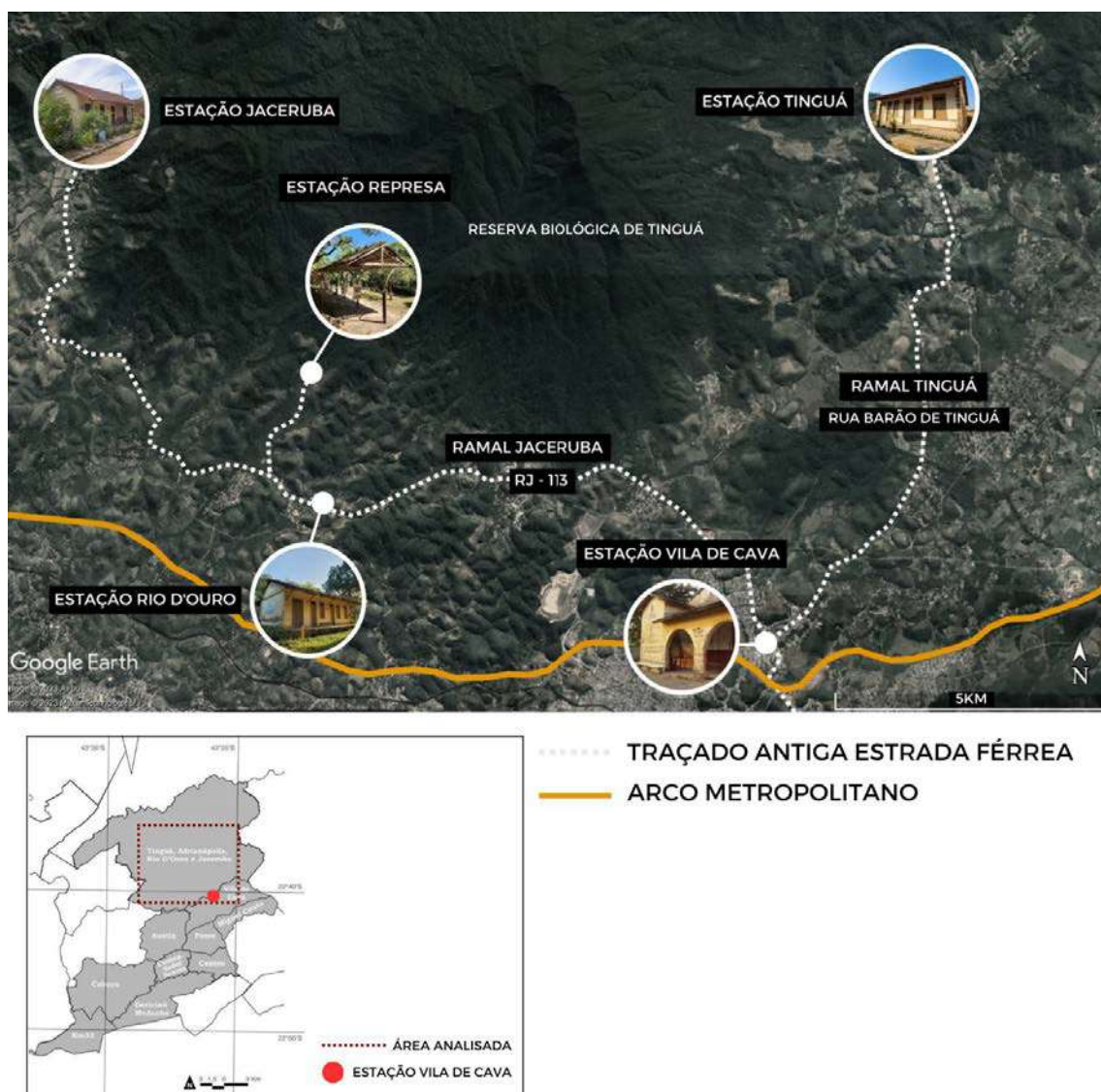


Figura 94: Mapa com indicação da localização das estações ferroviárias existentes da Estrada de Ferro Rio D'Ouro.

Fonte: Mapa elaborado pelo autor com intervenção em Google Maps. Maio de 2023.

O terceiro e mais completo circuito patrimonial/ecológico contempla todos os bens patrimoniais presentes da região. A partir da estação Vila de Cava, o frequentador poderá conhecer, passando pelos bairros de Vila de Cava, Rio D'Ouro, Jaceruba e Tinguá, não só as estações integrantes da Estrada de Ferro Rio D'Ouro, como a própria Reserva do Rio D'Ouro, bem tombado em esfera estadual (ver tabela 1) a partir da Rodovia RJ – 113 como também todos os bens integrantes da Rodovia RJ-111, conhecendo todos os patrimônios culturais existentes na área contemplada.

Possuindo uma extensão total de 46,7 quilômetros, o percurso pode ser feito assim como os outros percursos anteriores apresentados, através de ciclismo e de automóvel, por toda a sua extensão. Além dessas alternativas de locomoção, a região conta com transporte público, feitas por linhas de ônibus e vans que abrangem todas as principais

rodovias (RJ – 113 e RJ – 111), o que garante facilidade por diversos meios de se chegar aos locais selecionados pelo circuito patrimonial proposto neste trabalho.

A figura 95 abaixo apresenta o circuito completo a ser feito a partir da estação Vila de Cava.

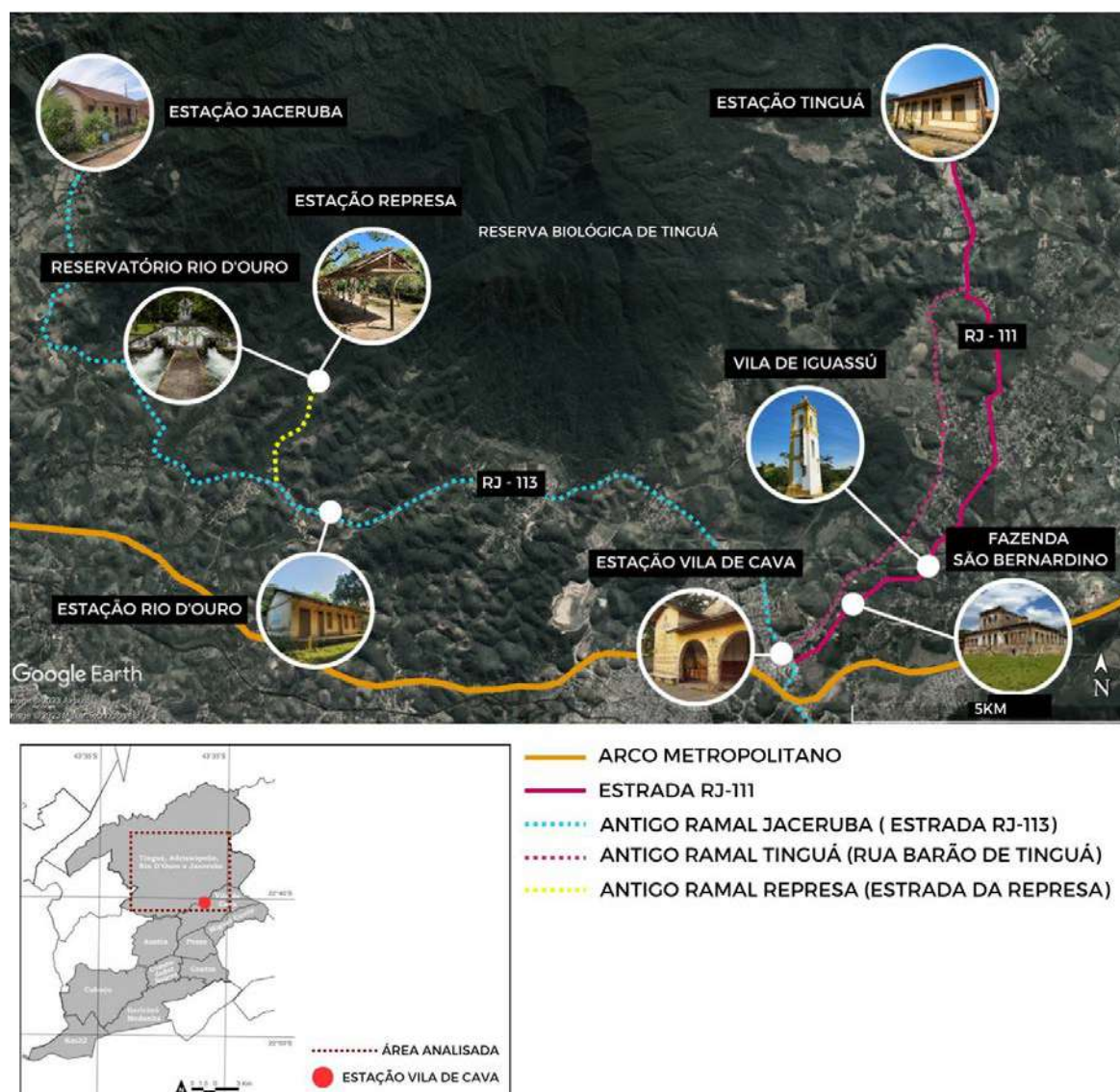


Figura 95: Mapa com indicação de proposta de circuito patrimonial a partir da estação Vila de Cava.
Fonte: Mapa elaborado pelo autor com intervenção em Google Maps. Maio de 2023.

Com os circuitos patrimoniais definidos, a transformação da estação de Vila de Cava em um polo de divulgação e preservação do patrimônio marcará a virada da relação do cidadão iguaçuano com o patrimônio cultural do município. Apesar de esforços vindos da prefeitura municipal, o que se vê na realidade da cidade de Nova Iguaçu é a subvalorização do seu acervo patrimonial, que há anos vê grande parte desse acervo sem ações de preservação e com alto risco a sua integridade.

As propostas apresentadas neste projeto para a estação Vila de Cava têm atributos para se tornar referência em preservação na Baixada Fluminense. Reverenciar a história e

ao mesmo tempo pensar um espaço de educação e valorização do patrimônio, além de reconquistar os bens existente responsáveis pela construção da história da Baixada Fluminense, como também todo o legado gerado pela Estrada de Ferro Rio D'Ouro que durante anos se manteve e se mantém presente na memória de pessoas que usufruíram de suas estações.

3.2 Diretrizes de intervenção referentes à estação

A estação de Vila de Cava encontra-se em estado de degradação avançado, ocasionando risco a sua integridade e existência. Com sua desativação no final da década de oitenta e a falta de um plano de preservação e conservação permanente, sua arquitetura vem cada dia a mais perdendo aspectos importantes que fazem parte de sua forma. O que se presencia hoje é uma construção com diversas marcas de e destruição e abandono visíveis (Figura 96 a, b e c)



Figura 96: (a) A estação em 1989. Fonte: Acervo INEPAC. 1989. (b) A estação no ano de 2007. Fonte: Foto de Juliana Pavan. 2007. (c) A estação no ano de 2021. Fonte: Foto do autor. 2021.

Com base no atual aspecto de abandono e a impossibilidade de voltar ao seu uso original de estação ferroviária, é necessário um uso que busque requalificar e preservar todo o espaço da estação e seu legado. A escolha de um novo uso permitirá sua manutenção permanente, fazendo com que a estação seja reintroduzida a comunidade local, retornando a ser um ponto de referência no bairro de Vila de Cava.

Na abordagem sobre um novo uso para a Estação de Vila de Cava, é pertinente considerar a teoria de Alois Riegl, que analisa os conflitos entre o valor de antiguidade e o valor de uso dos monumentos. Em seu livro “O Culto Moderno dos Monumentos: A sua essência e origem”, Riegl argumenta que tanto o valor de uso, que se relaciona com a função ou propósito de um objeto, quanto o valor de antiguidade, que remete à sua historicidade, são fundamentais para a compreensão e preservação dos monumentos (RIEGL, 1904).

No contexto da Estação de Vila de Cava, os conceitos propostos por Riegl são cruciais para a elaboração de estratégias que possibilitem a intervenção na estação sem comprometer sua autenticidade. O valor de uso pode orientar a forma como a estação será adaptada para abrigar um novo uso, levando em conta as necessidades da

comunidade local e buscando transformá-la em um espaço funcional. Essa abordagem permite que o patrimônio não apenas seja preservado, mas também se torne relevante para as futuras gerações, alinhada as demandas atuais.

Por outro lado, é importante destacar o valor de antiguidade da estação. Embora a proposta de um novo uso implique modificações, a preservação do valor histórico é essencial. Isso pode ser determinado através das soluções de projeto proposta que mantenham os aspectos e elementos arquitetônicos típicos e originais da estação, garantindo que sua história e a memória associada ao período em que ela cumpriu sua função original sejam respeitadas.

Riegl também enfatiza que as intervenções não devem ser somente utilitárias, mas devem considerar a valorização da história que o monumento representa. Assim, mesmo com a introdução de novos usos, deve haver um esforço para conservar a integridade estética e histórica do edifício. No caso da Estação de Vila de Cava, a decisão de reconstituir suas partes faltantes deve ser feita de forma a sutilmente diferenciá-las dos elementos pré-existentes, garantindo que a nova construção seja reconhecida, mas não se confunda com o original.

Nesse sentido, a escolha de materiais distintos dos originais para a reconstituição é uma aplicação prática da teoria de Riegl, permitindo que as novas adições sejam percebidas como intervenções contemporâneas. Essa distinção é essencial para a manutenção da autenticidade do monumento, já que assegura que as transformações realizadas não sejam vistas como uma falsificação, mas sim como uma continuidade da história da estação, respeitando seu legado histórico enquanto atende às novas demandas.

Em relação ao valor de uso, o projeto prevê a adaptação da estação para funcionamento como centro cultural e de memória, equipado com infraestrutura flexível e mobiliário de fácil remoção, possibilitando múltiplos usos sem comprometer os espaços originais. A instalação de rampas de acessibilidade, sanitários adaptados e iluminação contemporânea é feita de modo reversível, priorizando a leitura clara das intervenções. Dessa forma, as decisões projetuais respeitam os princípios de Riegl, sobre compatibilização entre a preservação da estação e sua funcionalidade atual, permitindo à estação continuar viva e inserida no cotidiano da comunidade.

Assim, a aplicação das teorias de Riegl no processo de intervenção da Estação de Vila de Cava não só reforça a importância de equilibrar o valor de uso e o valor de antiguidade, mas também serve como um guia para a elaboração de um projeto que harmonize a preservação da memória histórica com a adaptação às necessidades atuais.

O preenchimento das partes faltantes da Estação de Vila de Cava deverá ser realizado com rigor técnico, acompanhando os elementos preexistentes da estrutura. Essa abordagem está alinhada com os preceitos de distinguibilidade propostos por Cesare Brandi em sua teoria de restauro (BRANDI, 2004). Para Brandi, o ato de restaurar um monumento histórico não se resume à simples recuperação física de suas partes, mas envolve um profundo respeito pela integridade da obra original. Embora muitas vezes partes da estrutura possam ter sido perdidas devido a fatores como danos, desgaste ou destruição, é essencial que o processo de restauração considere essas ausências como um aspecto da história do monumento.

Brandi argumenta que o preenchimento de lacunas deve ser visto como uma oportunidade para destacar a natureza histórica e evolutiva do monumento. Ele enfatiza que essa intervenção não deve buscar recriar exatamente o que foi perdido, mas sim proporcionar uma leitura clara da história da edificação. Assim, o uso de materiais e técnicas contemporâneas é fundamental, permitindo que as novas adições se destaquem em relação à obra original, sem comprometer sua autenticidade (BRANDI, 2004).

A partir das teorias de Brandi, pode-se ainda dialogar com a Carta de Veneza, um documento fundamental que estabelece diretrizes para a intervenção em monumentos históricos. O Artigo 12º da Carta ressalta que os elementos destinados a substituir as partes faltantes devem se integrar harmoniosamente ao conjunto da edificação, mas com a clareza de que são adições modernas, evitando assim a falsificação do documento de arte e de história (ICOMOS, 1964, p. 03). Esse princípio reforça a ideia de que a intervenção deve ser sensível ao contexto histórico e estético do monumento, garantindo que o resultado não se confunda com o original.

Além disso, o Artigo 13º da Carta de Veneza enfatiza o conceito de mínima intervenção, estabelecendo que quaisquer acréscimos só são aceitáveis se respeitarem as partes significativas do edifício, seu esquema tradicional, o equilíbrio de sua composição e suas relações com o ambiente circundante (ICOMOS, 1964, p. 03). Essa diretriz é particularmente relevante no contexto da Estação de Vila de Cava, onde o respeito pelas características originais é essencial para a preservação do seu valor histórico.

Um dos aspectos mais delicados do processo de restauração se refere à grande cobertura de forma triangular da estação, que sofreu um colapso significativo (Figuras 97 a e b). A intervenção nessa cobertura e em outras partes faltantes da edificação será conduzida com base nas diretrizes apresentadas tanto por Brandi quanto pela Carta de Veneza. Isso assegurará que o projeto de restauração respeite a integridade e autenticidade da Estação de Vila de Cava, promovendo uma abordagem criteriosa que leve em conta a evolução histórica da estrutura. Essa combinação de teorias

proporciona uma base sólida para a elaboração de um projeto que não apenas restaura fisicamente a estação, mas também enriquece a compreensão de sua importância cultural e patrimonial, assegurando que futuras gerações possam apreciar e aprender com sua história.



Figura 97: (a) Representação gráfica da estação de Vila de Cava. Fonte: Desenho de Orlando Barbosa, sem data. Imagem extraída do site: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_riodeouro/cava.htm. Acesso em: junho de 2023. (b) A estação atualmente sem grande parte de sua cobertura. Fonte: Foto do autor. 2023.

Com a proposta de um centro de divulgação patrimonial e a impossibilidade de voltar ao seu uso inicial, o de estação ferroviária, a estação Vila de Cava manterá o espaço existente, com a nova proposta de uso adaptando-se a esse espaço. Baseado no artigo 5º da Carta de Veneza que diz: “A conservação dos monumentos é sempre favorecida por sua destinação a uma função útil à sociedade; tal destinação é desejável, mas não pode nem deve alterar a disposição dos edifícios[...]” (ICOMOS, 1964, pág. 03), a estação Vila de Cava manterá suas características, adaptando o novo uso aos limites da construção, de modo a manter sua disposição original.

A Conferência de Nara (UNESCO, ICCROM E ICOMOS, 1994) destaca a importância da autenticidade no contexto da conservação do patrimônio cultural, um princípio essencial para a preservação da Estação de Vila de Cava. Ao abordar a autenticidade, a conferência enfatiza uma visão abrangente que vai além da autenticidade física, incorporando aspectos históricos, sociais, espirituais e culturais das obras e dos lugares. (UNESCO, ICCROM E ICOMOS, 1994, pág. 03) Nesse sentido, a autenticidade da Estação de Vila de Cava não se limita apenas à sua estrutura arquitetônica, mas também abrange sua importância histórica para a comunidade local, suas conexões culturais e seu significado simbólico na memória coletiva ao longo do tempo de sua existência.

Além disso, a Conferência de Nara destaca a necessidade de uma abordagem flexível e participativa na conservação do patrimônio cultural, envolvendo as comunidades locais no processo de tomada de decisão. Isso implica reconhecer a evolução e as

mudanças ocorridas ao longo do tempo, bem como entender e respeitar os valores culturais da comunidade local envolvida, assim como promover a educação e a sensibilização sobre a importância da preservação desse patrimônio. Portanto, ao propor um projeto de restauração para a Estação de Vila de Cava, é fundamental envolver os moradores locais e suas histórias e experiências com o bem, garantindo que o processo adote uma abordagem adaptativa que possa refletir a diversidade cultural e se ajuste às circunstâncias específicas daquele local, visando que o projeto de restauração tenha como objetivo preservar a autenticidade da estação.

A Declaração de Quebec (ICOMOS, 2008a) aborda a preservação do *Spiritu Loci* ou a preservação do espírito do lugar. Em relação a isso, quando se trata da localidade de Vila de Cava, e da própria estação ferroviária em si, não há vestígios da ferrovia que existiu na região, quando o bairro era completamente denominado pela vivência ao redor dos trilhos e dos trens que cortavam a paisagem. Observando essa problemática, com a leitura dos princípios apresentados na Declaração, a principal medida adotada será reconhecer os valores imateriais e materiais ligados ao bem de forma que a proposta da estação como centro de divulgação patrimonial não rompa com a importância e vivência da antiga estação naquela comunidade, criando uma conexão com a memória vivida por antigos moradores e permita que gerações mais novas possam conhecer e se conectar com essas memórias através da ênfase e da importância que a estação possui na localidade, mesmo que as vivências construídas hoje sejam de forma diferente, visto que é impossível retornar ao antigo cenário ferroviário do bairro. O projeto de restauro para a estação tem como objetivo não modificar ainda mais os valores existentes, visando não descaracterizar o aspecto da estação, valorizando-a e compreendendo que o novo uso proposto para a estação seja compatível com seu legado e valores como peça-chave para a fundação do povoado de Cava e para a cidade de Nova Iguaçu.

3.3 Diretrizes de intervenção referentes ao circuito patrimonial

O novo uso dado a estação tem como objetivo que o usuário que chegue à região, seja introduzido a partir da estação de Vila de Cava a conhecer além do bem, todo o patrimônio cultural pertencente à cidade de Nova Iguaçu. A definição de um centro de divulgação patrimonial está embasada na Carta para Interpretação e Apresentação de Sítios Culturais Patrimoniais (2008b, ICOMOS). A carta tem como significado de “interpretação”:

Conjunto das atividades destinadas a aumentar a sensibilização do público e a melhorar a sua compreensão do sítio cultural". Pode incluir publicações impressas e eletrônicas, conferências, instalações in situ, programas educativos, atividades comunitárias, de investigação e formação, bem como sistemas e métodos de avaliação contínua do próprio processo de interpretação (ICOMOS, 2008b, pág. 01).

A “apresentação” de sítios é definida como:

“[...] a comunicação dos conteúdos interpretativos de um sítio cultural através de métodos de comunicação expressamente concebidos para esse efeito e do acesso físico ao bem cultural. Pode ser conseguida através de vários meios técnicos, incluindo painéis informativos, exposições de tipo museológico, passeios a pé, palestras, visitas guiadas e aplicações multimédia” (ICOMOS, 2008b, pág. 01).

Esta Carta ampliará a noção de “interpretação” e a “apresentação” do patrimônio industrial ferroviário de Nova Iguaçu e consequentemente, da Baixada Fluminense, através do projeto de restauração da estação de Vila de Cava. A definição de um espaço de conhecimento da estação ferroviária aproximará o público frequentador da história e legado da antiga linha férrea. A estação Vila de Cava agirá como um divulgador do patrimônio ferroviário da Baixada Fluminense, não se limitando apenas a própria estação, mas também todo o patrimônio ferroviário ainda presente no município de Nova Iguaçu que compuseram a Estrada de Ferro Rio D’Ouro. As iniciativas de divulgação do patrimônio cultural da cidade se darão através da criação dos circuitos patrimoniais/ecológicos apresentados neste trabalho e de atividades no espaço da estação destinadas a difundir a existência desses patrimônios, até então pouco conhecidos pela população em geral e que possuem uma importante história para o Estado do Rio de Janeiro.

A criação do circuito patrimonial e a utilização dos bens patrimoniais voltado para o turismo na região devem seguir de forma a não possuir nenhum efeito negativo tanto para o bem em si, quanto para a população daquela localidade. Vários são os exemplos do chamado “turismo exploratório” pelo mundo, onde, apesar de haver algum tipo de uso e manutenção do patrimônio cultural, ao mesmo tempo, as atividades turísticas exploratórias são consideradas um risco ao local onde o bem está inserido, seja por um processo de gentrificação, ou perda dos costumes de um determinado local, trazendo mais efeitos negativos que positivos.

O turismo é uma das principais atividades exercidas nos monumentos e sítios pelo mundo. Para se ampliar a noção de como agir de forma benéfica no projeto de intervenção da estação Vila de Cava, a Carta de Turismo Cultural (ICOMOS, 2022) tem com intuito estabelecer posturas e medidas de garantir o exercício das ações voltadas ao turismo e ao mesmo tempo garantir a proteção do patrimônio cultural. A Carta define o chamado turismo cultural como: “todas as atividades turísticas em lugares e destinos de patrimônio, incluindo a diversidade e interdependência de suas dimensões tangíveis, intangíveis, culturais, naturais, passadas e contemporâneas”. (ICOMOS, 2022, pág. 1, tradução nossa).

O documento salienta que a prática do turismo cultural pode trazer benefícios para o monumento cultural desde que seja bem implementado. É o que diz no trecho a seguir:

O turismo do patrimônio cultural, devidamente planejado e gerenciado de forma responsável, envolvendo governança participativa com diversas culturas, titulares de direitos e partes interessadas, pode ser um veículo poderoso para a preservação do patrimônio cultural e o desenvolvimento sustentável. O turismo responsável promove e cria consciência sobre o patrimônio cultural, oferece oportunidades para o bem-estar pessoal e comunitário e resiliência, e constrói respeito pela diversidade de outras culturas. Portanto, pode contribuir para o diálogo intercultural e cooperação, entendimento mútuo e construção da paz (ICOMOS, 2022, pág. 2, tradução nossa).

A carta ainda reforça que o acesso ao patrimônio cultural na vida cultural do cidadão é um direito a ser usufruído.” A participação na vida cultural com acesso ao patrimônio cultural é um direito humano.” (ICOMOS, 2022, pág. 1, tradução nossa).

Os princípios encontrados no documento ressaltam os riscos associados à prática do turismo em patrimônios culturais, evidenciando a importância de abordar esses desafios de maneira responsável e sustentável. Como destacado no documento:

Quando planejado, desenvolvido e gerenciado de forma responsável através da governança participativa, o turismo pode fornecer benefícios diretos, indiretos e induzidos em todas as dimensões da sustentabilidade. No entanto, o crescimento não gerenciado do turismo tem transformado muitos lugares ao redor do mundo, deixando comunidades dependentes do turismo significativamente alteradas e menos resilientes. (ICOMOS, 2022, pág. 4, tradução nossa.)

Esses riscos exigem uma abordagem cuidadosa na gestão do turismo cultural, visando garantir a preservação do patrimônio, além do bem-estar de determinada localidade e questões de sustentabilidade. Portanto, a carta destaca a necessidade de implementar políticas e práticas que minimizem esses impactos negativos e promovam uma abordagem responsável para o turismo em patrimônios culturais.

Com a Carta de Turismo Cultural como apoio de como intervir com a prática do turismo nos monumentos históricos existentes na estação de Vila de Cava e nas estações remanescentes, deve-se pensar maneiras de como resguardar o patrimônio cultural material tanto quanto o natural, que se faz presente de forma abrangente na região. Deve-se propor medidas junto às autoridades locais de como preservar as áreas de proteção ambiental, junto a ações que não tornem o bairro de Vila de Cava um local de gentrificação, sem afetar a vivência e os valores de forma negativa aos moradores.

Os planos de implantação dos circuitos patrimoniais foram cuidadosamente embasados nos princípios presentes na Carta de Turismo Cultural. O processo de desenvolvimento dos circuitos levou em consideração a proteção e conservação do patrimônio cultural iguaçuano como principal prioridade. Suas diretrizes influenciam positivamente as propostas para a criação de circuitos patrimoniais, visando promover a conservação do patrimônio cultural local, promovendo um espaço de acolhimento e principalmente de noção de pertencimento aos moradores dos bairros contemplados, a modo que

paralelamente, a estação de Vila de Cava e os circuitos patrimoniais apresentados se beneficiem da prática do turismo cultural de forma sustentável.

Foram selecionadas como diretrizes projetuais Cartas e Documentos Patrimoniais que pudessem enfatizar, identificar e discutir os valores e as potencialidades existentes no patrimônio cultural apresentado, a estação de Vila de Cava, e com isso, poder extrair meios de comunicar e enfatizar a importância de se preservar os monumentos da cidade de Nova Iguaçu e da Baixada Fluminense, bens esses que são desconhecidos ou negligenciados por faltas de planos de conservação competentes.

A análise desses textos para o processo de restauração da estação Vila de Cava é uma ferramenta de auxílio crucial para um embasamento teórico e diretrizes de projeto bem elaborados para a estação de Vila de Cava, como também possibilitar a divulgação de outros patrimônios culturais da região da Baixada Fluminense. Compreendemos que o projeto de restauração da Vila de Cava e a escolha do novo uso devem ser compatíveis com o edifício e valorizar a sua história, memória e relevância no que diz respeito ao cenário ferroviário da Baixada Fluminense e ao bairro de Vila de Cava em Nova Iguaçu.

3.4 Referências projetuais

Para servir de material para embasamento, junto ao referencial teórico na intervenção proposta para a estação de Vila de Cava, foram selecionados projetos que seguissem duas linhas de intervenção. Esses projetos foram escolhidos para que as diretrizes propostas neles pudessem influenciar no processo de intervenção tanto em relação à restauração propriamente dita da estação de Vila de Cava, visando uma referência que estivesse em mesma situação de estado crítico de integridade, como é o caso da Estação Ferroviária de Campo Grande, no município de Paranapiacaba, como também extintas estações que tiveram um novo uso proposto, sendo o caso da estação de Carlos Barbosa, no município de mesmo nome, localizado no estado do Rio Grande do Sul e a estação Nogueira, localizado no município de Petrópolis, no estado do Rio de Janeiro. Faz parte também das referências projetuais, o Centro de Informação turística de Vila Nova de Foz Côa, em Portugal, com o intuito de estudar as estratégias referentes a promoção do patrimônio e turismo, estratégias pretendidas também para a estação de Vila de Cava.

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA CAMPO GRANDE – Paranapiacaba, SP.

Com risco de desabamento depois de um incêndio e de 20 anos de abandono, a Estação foi totalmente restaurada e reutilizada. (Figura 98 a e b) Inaugurada há mais de 130 anos, em 1º de agosto de 1889, este edifício histórico, construído pela empresa inglesa *São Paulo Railway*, integrava o contexto de crescimento do estado de São Paulo na segunda metade do século XIX.



Figura 98: (a e b) A estação antes degradada e completamente restaurada.

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/953934/restauro-da-estacao-ferroviaria-de-campo-grande-na-vila-de-paranapiacaba-contemporanea-paulista>. Acesso em: junho 2023.

O projeto cultural da Estação Ferroviária de Campo Grande contemplou o restauro e a reconstrução total da área interna - telhas, tijolos, madeiramento estrutural, argamassa de revestimento, piso, portas e janelas (Figuras 99 a e b). Na área externa, foi recuperada com novo piso, cercamento com alambrado, preparação do solo para o estacionamento, nova área de dejetos, postes de luz e uma iluminação monumental. Em 2021, a estação se tornou centro de controle operacional das composições MRS (Malha Regional Sudeste) que trafegam pela região em direção ao Porto de Santos ou retornando no sentido do interior de São Paulo, entre outros destinos (Figura 100).



Figura 99: (a) A estação antes degradada e completamente restaurada.

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/953934/restauro-da-estacao-ferroviaria-de-campo-grande-na-vila-de-paranapiacaba-contemporanea-paulista>. Acesso em: junho 2023.



Figura 100: A estação de Campo Grande restaurada.

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/953934/restauro-da-estacao-ferroviaria-de-campo-grande-na-vila-de-paranapiacaba-contemporanea-paulista>. Acesso em: junho 2023.

A análise da restauração da estação de Campo Grande foi escolhida para compreender como foi executado o seu projeto de requalificação, visto que a estação apresentava um grau de deterioração alto, semelhante ao que é observado na estação de Vila de Cava. Com sua escolha, pretende-se analisar e estudar primeiramente o restauro de sua parte interna, que foi completamente recuperado. Em relação a sua parte externa, pretende-se analisar principalmente como o processo de preenchimento de lacunas foi concebido e como os materiais novos se integram aos materiais antigos existentes, visto que há uma diferenciação sutil do que é original à época e a adição de novos elementos. Estilo de restauro semelhante ao que se pretende seguir na estação de Vila de Cava.

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA CARLOS BARBOSA – Carlos Barbosa, RS.

A Estação Carlos Barbosa (Figura 101 a e b) foi inaugurada pela *Cie. Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, em 1909 e desde o seu início já era o ponto de bifurcação para o ramal de Bento Gonçalves. A estação foi projetada para receber o tráfego e as mercadorias dos municípios de Garibaldi e de Bento Gonçalves, para onde já havia sido projetado um ramal ferroviário. Em 1920, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul passou a administrar a linha. A estação foi desativada para trens de passageiros regulares em meados da década de 1970.



Figura 101: (a) A estação em funcionamento. Fonte: Fotos extraída do site: <http://www.carlosbarbosa.rs.gov.br/paginas/atrativos-turisticos/32>. Acesso em: junho 2023. Data desconhecida. (b): A estação atualmente. <http://www.carlosbarbosa.rs.gov.br/paginas/atrativos-turisticos/32>. Acesso em: junho 2023.

O prédio da estação, que já chegou a abrigar a secretaria de turismo do município de Carlos Barbosa, hoje abriga a Secretaria Municipal da Indústria, Comércio e Serviços e um cinema de rua. O processo de restauração da estação se deu em 2000, transformando seu antigo espaço em um grande parque com uma extensa área verde, além da implantação de equipamentos de lazer para a população de Carlos Barbosa, ressignificando seu espaço para atender um novo uso (Figura 102).

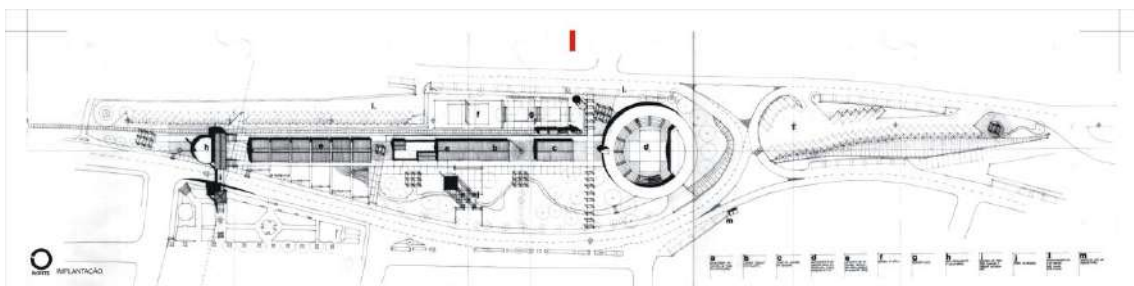


Figura 102: Planta de Implantação da Estação Carlos Barbosa.
Fonte: Mooma Arquitetos. Disponível em: <https://www.moomaa.net/>. Acesso em: dezembro de 2023.

A figura 103 abaixo mostra uma visão do prédio da estação atualmente.

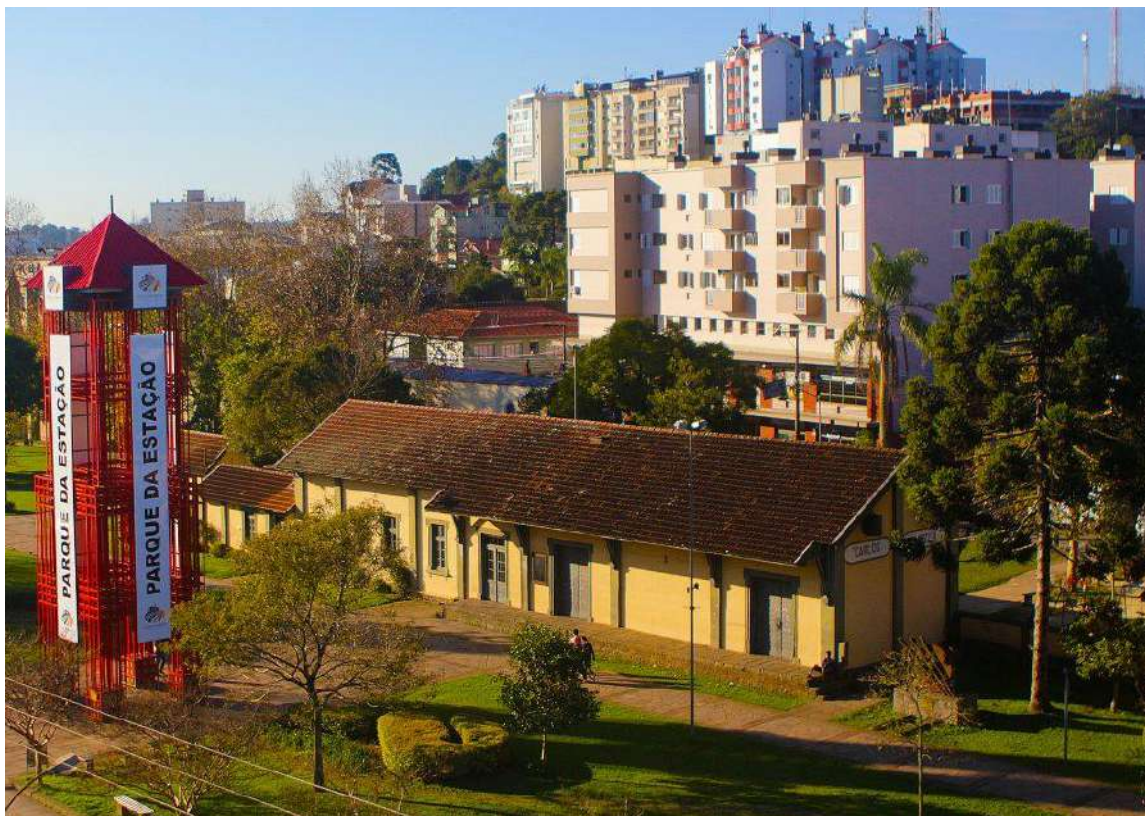


Figura 103: O parque da estação Carlos Barbosa.

Fonte: Foto de Leandro Facchini. Disponível em:

<http://www.turismocarlosbarbosa.com.br/atrativos/parque-da-estacao/#jp-carousel-11420>. Acesso em: junho 2023.

Apesar do município possuir em funcionamento um passeio feito em trem turístico com locomotivas a vapor que seguem por cidades das redondezas, esse serviço segue em outro local próximo, com a estação de Carlos Barbosa não possuindo mais trilhos. O passeio de Maria Fumaça é uma grande atração na Serra Gaúcha devido a rota conhecida como "Trem do Vinho", em referência ao Vale dos Vinhedos, onde se encontra essa região (Figura 104).

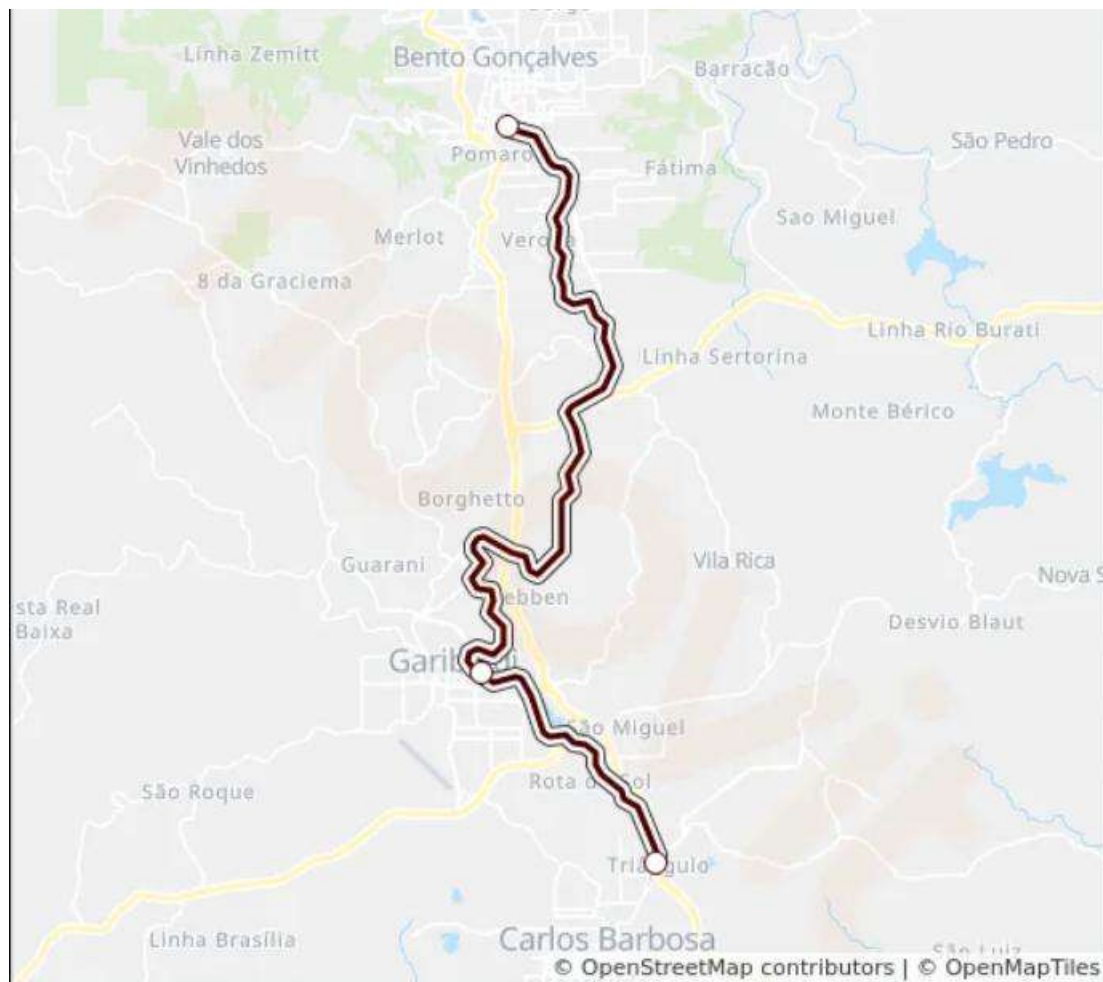


Figura 104: Rota de trem turístico entre as cidades de Bento Gonçalves e Carlos Barbosa.
 Fonte: Moovit. Disponível em: https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BABlico-line-TREM-Caxias_do_Sul_e_Serra_Gaucha-3728-1236137-770592-1. Acesso em: dezembro de 2023.

A estação Carlos Barbosa foi escolhida como referência projetual para analisar como foi feito a transição de estação ferroviária para um novo uso e como os seus espaços livres são utilizados, visto que é um grande atrativo da cidade, com diversos equipamentos destinados ao uso da população. A referência servirá também para analisar como os circuitos existentes na região de Carlos Barbosa e do Vale dos Vinhedos são feitos, servindo de material para uma possível estudo de implantação de circuito ferroviário turístico das estações remanescentes da Estrada de Ferro Rio D'Ouro, plano esse presente nas intenções de estudo de viabilidade da Prefeitura de Nova Iguaçu, citado no artigo 68º do plano diretor de 2012 da cidade (NOVA IGUAÇU, 2012, p.9-10).

ESTAÇÃO NOGUEIRA – Petrópolis, RJ.

A estação de Nogueira (Figura 105) foi inaugurada em 1908. Foi construída para atender aos interesses do Sr. Domingos de Souza Nogueira, português, industrial e empreendedor, antigo proprietário da Fazenda Nogueira onde hoje é o bairro de mesmo nome. É a única estação do município de Petrópolis que restou, em bom estado de conservação, da primeira estrada de ferro do Brasil, a Estrada de Ferro Mauá, inaugurada em 1854. Foi desativada em 1964, com a supressão do trecho da ferrovia entre Vila Inhomirim, na cidade de Magé e o município de Três Rios.



Figura 105: A estação Nogueira em 1950.

Fonte: Foto de Vicentina Nogueira. Disponível em:

http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_petropolis/nogueira.html. Acesso em: junho 2023.

A estação atualmente encontra-se em bom estado de conservação após um processo de restauro que foi realizado no ano de 2004 através de iniciativa privada, ao lado de um pequeno pedaço do antigo leito da ferrovia, onde se encontra também, uma pequena locomotiva original dos tempos em que os trilhos se faziam presentes e o prédio possuía a finalidade de ser uma estação propriamente dita (Figura 106).

Seu uso atual é de Centro Cultural inaugurado em 2009, possuindo uma sala com finalidade de contar a história do bairro, biblioteca e espaço para palestras, exposições temporárias de pinturas e artesanato regionais. Por estar localizada em centralidade de

bairro, a Estação Nogueira é um ponto importante no bairro onde está inserida, onde a população local desfruta também dos seus espaços livres internos (Figura 107 a e b).



Figura 106: Vista da estação Nogueira com pequeno leito em sua parte externa.
Fonte: Arquivo Sou Petrópolis. Disponível em: <https://soupetropolis.com/2022/04/30/dia-do-ferroviario-5-curiosidades-sobre-a-estacao-de-nogueira-que-voce-talvez-nao-saiba>. Acesso em: junho 2023.



Figura 107: (a) Interior da estação com exposição. Fonte: Projeto Lago Nogueira - Facebook. Disponível em: <https://www.facebook.com/comiteproJBNOgueira/photos/pb.100072390161617.-2207520000/246080412539140/?type=3> Acesso em: novembro de 2023. (b): Biblioteca da estação Nogueira. Fonte: Fotos Amarildo Mayrink. Disponível em: <https://otremexpresso.blogspot.com/2017/01/estacao-nogueira-hoje-um-maravilhoso.html>. Acesso em: novembro de 2023.

A escolha da estação Nogueira como referência projetual se deu primeiramente pelas dimensões semelhantes entre ela e a estação de Vila de Cava, permitindo que se tenha uma leitura melhor do que pode ser aplicado à estação de Cava em relação a espaços

educacionais e de exposições. Além disso, por estar inserida em centro de bairro e ser um potencial local de referência no bairro, a análise de utilização dos espaços externos da estação Nogueira servirá de estudo para aplicar-se de mesmo modo a estação Vila de Cava, visto que essa também possui uma localidade central no bairro em que se insere, além de também possuir espaços externos livres para uso da população.

CENTRO DE INFORMAÇÃO TURÍSTICA DE VILA NOVA DE FOZ CÔA - PORTUGAL



Figura 108: Fachada do Centro de Informação turística.

Fonte: Imagem extraída do site: Radial Redonda. Disponível em:

<https://www.radialredonda.com/projectos/centro-de-informacao-turistica-vila-nova-de-foz-coa/> Acesso em: fevereiro 2024.

O Centro de Informação Turística (CIT) de Vila Nova de Foz Côa foi aberto ao público no ano de 2013. Localizado em um antigo conjunto de edifícios que abriga uma escola, o novo CIT foi concebido de maneira com que o turista que visite o espaço seja colocado em local de destaque, visto que o local possui um espaço atrativo que utiliza uma linguagem moderna em seu interior, com soluções tecnológicas em ambiente multimídia. O espaço conta com paredes repletas de painéis digitais expostos por todo o interior do centro onde pode-se ter um panorama turístico da cidade, além de contar com anfiteatro e mesas interativas (Figura 109).

Escolher o Centro de Informações Turísticas de Vila Nova de Foz Côa, em Portugal, como referência projetual pode proporcionar ideias importantes em termos de educação patrimonial para a estação de Vila de Cava. O CIT de Foz Côa é notável por integrar de forma eficaz o patrimônio cultural da região, oferecendo plataformas tecnológicas e ao mesmo tempo acessíveis para o público conhecer sobre a história local. Esse modelo

de integração pode servir de inspiração para Vila de Cava, onde a criação de um espaço semelhante poderia destacar a importância do patrimônio local. O uso de exposições interativas e atividades educacionais no Centro de Informações Turísticas de Foz Côa demonstra como é possível engajar diversos públicos, desde estudantes até turistas, de forma dinâmica. Esta estratégia de educação patrimonial pode ser adaptada para a estação de Vila de Cava, proporcionando uma experiência educativa que pode incluir oficinas, visitas guiadas e eventos culturais. Assim, ao adotar práticas semelhantes, a estação de Vila de Cava funcionaria como um catalisador para o desenvolvimento sustentável do turismo cultural na região através de medidas relacionadas a educação patrimonial.



Figura 109: Parte interna do CIT de Foz Côa. Fonte: Imagem extraída do site: <https://www.cm-fozcoa.pt/index.php/turismo/posto-de-informacao-turistica>. Acesso em: fev. 2024.

3.5 Projeto de Intervenção

A área de intervenção na Estação Vila de Cava contempla o terreno onde encontra-se o prédio da estação unicamente e seus espaços livres. Após perdas de parte do conjunto que compôs a área da estação ferroviária, sua área delimitada corresponde a um terreno de aproximadamente 700m², com o prédio da estação em uma posição central do terreno como única construção, de vegetação baixa e cercado por residências e alguns prédios de uso comercial. O acesso à estação se dá em toda a área frontal de fachada (Figuras 110 e 111).



Figura 110: Delimitação da área de intervenção.
 Fonte: Google Earth com intervenção do autor. 2023.

A imagem a seguir mostra através do levantamento da estação suas áreas de espaços livres e construídos.

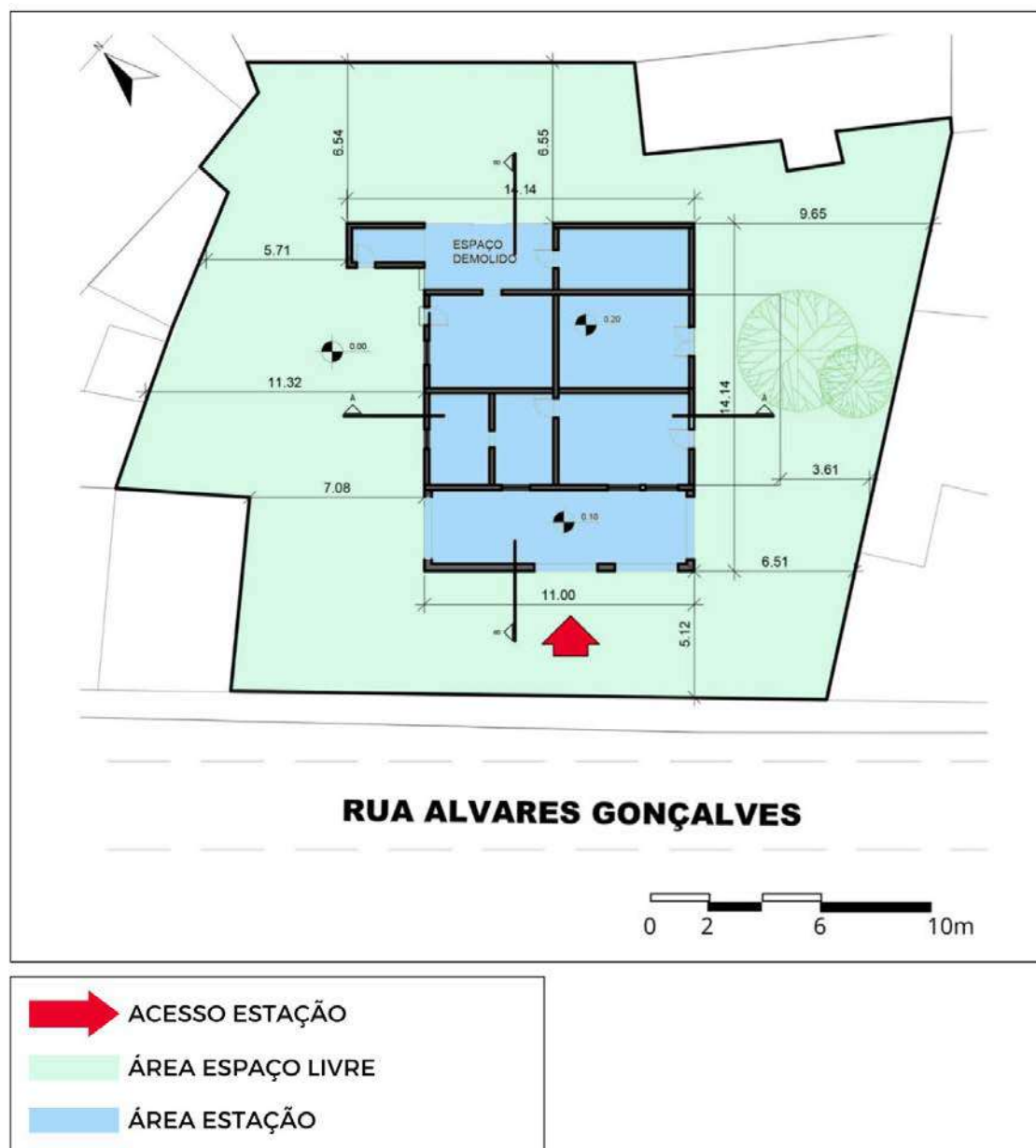


Figura 111: Levantamento da área da estação.
Fonte: Levantamento elaborado pelo autor. 2021.

ÁREA TERRENO ESTAÇÃO	676,86m ²
ÁREA ESTAÇÃO	162,37m ²
ÁREA ESPAÇO LIVRE	513,99m ²

Tabela 2: Áreas dos espaços de intervenção de projeto.
Fonte: Tabela elaborada pelo autor. 2023.

3.5.1 – Novo Uso para a Estação de Vila de Cava

Como abordado anteriormente, a Estrada de Ferro Rio D'Ouro foi extinta e as estações que faziam parte da estrada, foram todas desativadas e há décadas sofrem com arruinamento recorrente do abandono. A estação de Vila de Cava atualmente se limita apenas a uma pequena construção que a cada dia, se encontra em estado completamente crítico.

É importante reconhecer que não há como a estação de Vila de Cava voltar a ter seu uso original como estação ferroviária, visto a completa extinção da estrada férrea ao longo do tempo. Analisando o papel importante que a estação possuiu para os moradores da localidade e da importância no contexto histórico da cidade de Nova Iguaçu, fica evidente o cuidado de explorar uma nova possibilidade de uso que respeite e celebre a história e a arquitetura da estação, tão peculiar, e ao mesmo tempo em que atenda às necessidades contemporâneas da comunidade, possuindo uma abordagem mais realista e promissora para garantir a revitalização da estação.

Reinserir a estação no cotidiano da população como um Centro de Informação do Patrimônio Iguaçuano é destacar os aspectos históricos que desempenharam um papel significativo na formação da cidade de Nova Iguaçu e da Baixada Fluminense. O projeto visa promover o patrimônio cultural existente e subvalorizado da região através dos mencionados circuitos turísticos que serão oferecidos para os visitantes do espaço. A estação de Vila de Cava, além de já ser um ponto central do bairro, se tornará também a localidade central para os visitantes que queiram conhecer o patrimônio histórico da cidade.

Além disso, o novo uso proposto para a estação está pautado a inserir atividades referentes a educação patrimonial. Será programado espaços destinados para uma variedade recursos que visam fornecer uma experiência educativa e informativa. A implantação da educação patrimonial no projeto de restauração da estação de Vila de Cava representa um aspecto fundamental para promover a participação da comunidade, com o intuito de reaproximar e criar uma noção de identidade ao cidadão iguaçuano. Essas ações serão feitas através de programas educativos e atividades interativas projetados no espaço da estação. Como proposta de uso relacionada à educação patrimonial, estão englobadas as seguintes atividades:

- (1) Oficinas de arte e artesanato: Possui como intuito organizar oficinas onde os usuários possam aprender técnicas tradicionais de artesanato, como cerâmica, tecelagem ou escultura.
- (2) Visitas guiadas temáticas: Possui como objetivo proporcionar visitas guiadas por especialistas em história e arqueologia que possam transmitir a importância dos locais

históricos da cidade de Nova Iguaçu, incentivando uma compreensão mais profunda do patrimônio da região.

(3) Programas educativos para escolas: Propostas de desenvolvimento de atividades educativas para estudantes, como excursões escolares a sítios arqueológicos existentes ou locais de relevância histórica e cultural locais, acompanhadas de atividades práticas, como escavações simuladas ou reconstituições históricas.

(4) Projetos de conservação comunitária: Envolvimento da comunidade em projetos de conservação, como a restauração de locais históricos ou a manutenção de parques e jardins patrimoniais, promovendo um sentimento de pertencimento e responsabilidade ao usuário.

(5) Exposições interativas: Criação de exposições que utilizem tecnologia interativa, como realidade aumentada, mesas interativas e aplicativos de smartphones que tem como objetivo contar a história dos patrimônios culturais locais de forma dinâmica.

(6) Eventos culturais e festivais: Organização de eventos que celebrem a cultura local, como festivais de música, dança, teatro e gastronomia tradicional nas áreas internas e externas da estação de Cava promovendo a identidade cultural e atraindo visitantes.

(7) Palestras e seminários: Realização de palestras e seminários com historiadores, arqueólogos e outros especialistas, abordando diversos aspectos do patrimônio cultural e natural da região de Nova Iguaçu.

(8) Publicações e materiais educativos: Produção de livros, guias, folhetos, cartazes e materiais online que informem sobre a história e o valor do patrimônio local, acessíveis tanto para moradores quanto para turistas.

(9) Atividades ao ar livre: Promoção de caminhadas, trilhas, ciclismo e outras atividades ao ar livre que levem os participantes a explorarem e descobrirem o patrimônio cultural presente na região.

(10) Projetos de memória oral: Recolher e documentar histórias e tradições locais através de entrevistas com os habitantes mais antigos da região de Vila de Cava, preservando a memória coletiva e promovendo a valorização do patrimônio cultural material e imaterial.

A destinação do novo uso foi pensando levando em consideração não só necessidade de valorização do turismo, educação e patrimônio de Nova Iguaçu, como levou em consideração também a utilização do usuário e a integração com o entorno. Essas ações visam estar em consonância com as críticas de Françoise Choay à instrumentalização do patrimônio e sua defesa de uma abordagem que valorize o bem cultural em seu contexto simbólico e social, prevendo o fortalecimento da relação da

estação com a comunidade local. Isso se manifesta, como exemplo, na criação desses espaços para uso da população e na organização de atividades educativas que incentivem a apropriação cultural do patrimônio pela população. Tais estratégias visam ir além do uso turístico funcionalista, promovendo a vivência do lugar como espaço de memória, de educação patrimonial e de integração social — pilares centrais da abordagem crítica e humanista defendida por Choay.

O projeto para estação de Vila de Cava considerou as seguintes demandas:

- (1) A estação de Vila de Cava está localizada a 11km do centro da cidade de Nova Iguaçu, em uma localização central de bairro, o que lhe permite acesso à meios de transporte de forma fácil, além de estar próxima a rodovia Arco Metropolitano e próxima as estações remanescentes da EFRD. e dos locais que costumam possuir atividades relacionadas ao ecoturismo. Essa proximidade visa funcionar como atrativo para visitação ao local;
- (2) o município de Nova Iguaçu apresenta enorme potencial turístico, abrangendo os patrimônios culturais e naturais existentes. Apesar de haver atividades relacionadas aos parques naturais da cidade, seu patrimônio é pouco difundido, sendo desconhecido por grande parte da população. O projeto para estação de Vila de Cava visa impulsionar e integrar de forma consciente o turismo e o patrimônio cultural da cidade.
- (3) Opções de lazer e de educação são bem-vindas na localidade, visto que há poucas opções disponíveis.
- (4) Oferecer apoio e incentivar a economia local com espaços destinados a apropriação da comunidade através de exposições de produtos de pequenos produtores que queiram usar o espaço externo da estação.

O entorno da estação abrigará um anexo destinado a fazer complemento ao novo programa da estação e que possa ser utilizado como espaço polivalente, sendo concebido para o uso de atividades referentes a comunidade, além de espaços de permanência com mobiliário urbano adequado, área externa para lanchonete e um espaço projetado de uso infantil (Figura 112).

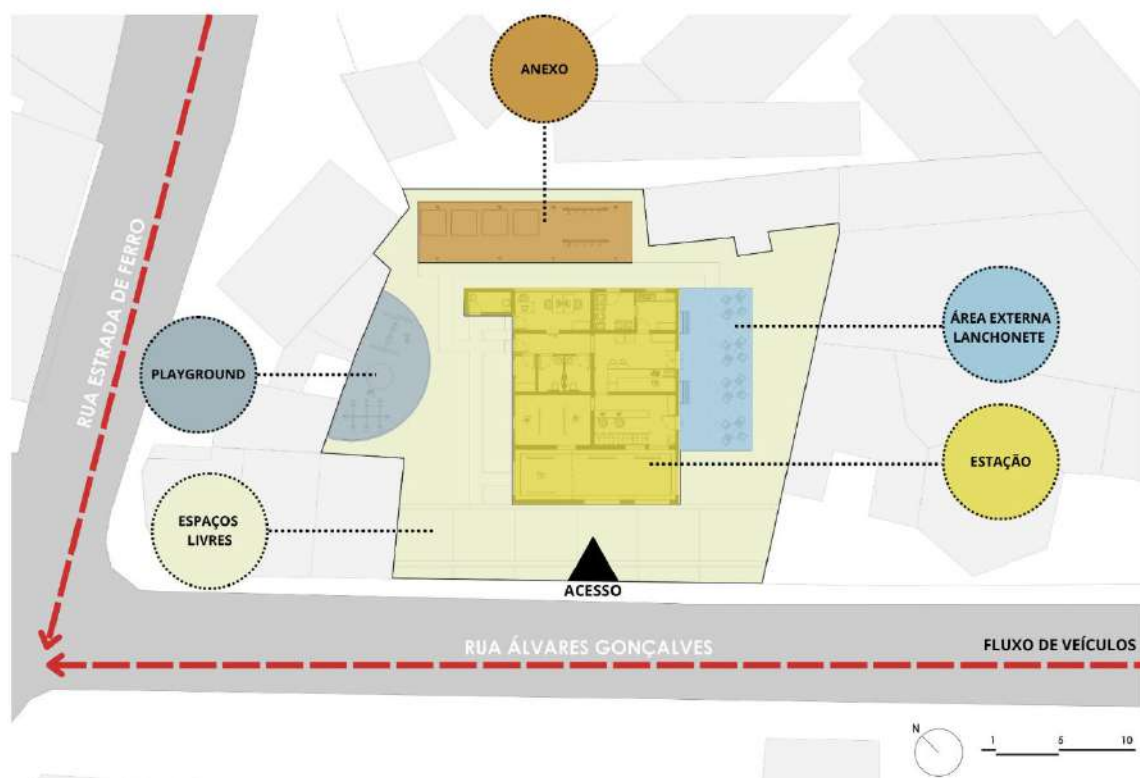


Figura 112: Setorização de intervenção feita na estação de Vila de Cava.
 Fonte: desenho elaborado pelo autor. 2024.

Pretendendo dar suporte aos usuários e as futuras atividades a ocorrer no espaço externo da estação de Vila de Cava, uma proposta de intervenção de caráter reversível aos fundos do terreno da estação oferece oportunidade de expandir e diversificar as atividades e serviços oferecidos no local, sendo concebido como um espaço complementar ao prédio principal, destinado a abrigar exposições temporárias, reuniões, espaços para venda de pequenos produtores e bicicletário, além de outras atividades culturais e educativas. De aproximadamente 60m² de área total edificada, a intervenção consiste em uma arquitetura que remeta a uma plataforma ferroviária, concebida seguindo diretrizes onde o contraste e suas proporções não interferissem na relação de escala com o entorno e estação. Foi seguido uma proposta de arquitetura de baixo custo, com influências de arquitetura industrial ferroviária, de proporções menores. Assim, foi criado uma edificação térrea, de linhas retas, fazendo complemento de forma harmoniosa com a estação (Figura 113). A criação dessa estrutura contribuirá para maximizar o potencial da Estação de Vila de Cava, capaz de atender às necessidades e interesses variados da comunidade local e dos turistas.



Figura 113: Perspectiva e vista frontal de intervenção proposta.
Fonte: Desenho do autor. 2023.

As decisões em relação a concepção da arquitetura complementar são embasadas através das resoluções do simpósio sobre a Introdução da Arquitetura Contemporânea em Grupos Antigos de Edifícios. As resoluções destacaram a necessidade de considerar cuidadosamente o impacto da introdução de novas construções ou alterações em áreas históricas, a fim de garantir a harmonia e a integridade do ambiente construído (ICOMOS, 1972).

Considerando que os grupos de edifícios com interesse histórico formam uma parte fundamental do ambiente humano, que a arquitetura é necessariamente a expressão da sua época, que o seu desenvolvimento é contínuo, que as suas expressões no passado, no presente e no futuro devem ser tratados como um conjunto cuja harmonia deve ser constantemente preservada, e que qualquer monumento histórico ou qualquer complexo de edifícios possui um valor intrínseco, independentemente do seu papel e do seu significado iniciais, que lhe permite adaptar-se a um contexto cultural, social, económico e político que se pode modificar ao mesmo tempo que retém totalmente a sua estrutura e o seu carácter. (ICOMOS, 1972, pág. 2)

As resoluções apresentadas no documento foram imprescindíveis para o seguimento de diretrizes destinadas a razão e justificativa da criação do anexo. Sobre elas, destaca-se as resoluções 1 e 2 do documento, que enfatizam a importância da avaliação criteriosa dos projetos de arquitetura contemporânea tanto em relação a materialidade empregada, que deve ser atual, quanto em enfatizar que uma proposta de anexo deve ser concebida como suporte para o desenvolvimento de edifícios antigos.

1. É possível a introdução da arquitetura contemporânea em grupos antigos de edifícios desde que o esquema de planeamento urbano de que faz parte envolva a aceitação da fábrica existente como uma estrutura de suporte para o seu futuro desenvolvimento. (ICOMOS, 1972, pág.2)
2. Tal arquitetura contemporânea, usando deliberadamente as técnicas e os materiais da atualidade, tem que se adaptar ao enquadramento antigo sem afetar as qualidades estéticas e estruturais do antigo dentro dos limites permitidos pelo apropriado

uso da massa, da escala, do ritmo e da aparência. (ICOMOS, 1972, pág. 2)

Por fim, o documento legitima a concepção de uma nova arquitetura referente a dar suporte a um novo uso proposto, com a condição que não afete a autenticidade e a notoriedade da edificação principal.

4. É legítima e recomendável a revitalização dos monumentos e dos grupos de edifícios pela descoberta de novos usos, desde que tais usos não afetem, externa ou internamente, a sua estrutura ou o seu carácter como entidades completas (ICOMOS, 1972, pág. 2).

A composição da intervenção se deu através de estudos de possibilidades, com a condição que a nova construção não devesse se sobressair em relação a estação. O primeiro esboço de concepção consistiu na nova edificação ao lado da estrutura principal, onde o usuário que chegasse ao espaço, tivesse uma comparação visual forte entre o antigo prédio da estação e o novo anexo contemporâneo. Esse estudo pode ser visto na imagem abaixo (Figura 114).



Figura 114: Croqui de estudo de arquitetura complementar para projeto de intervenção na estação de Vila de Cava.

Fonte: Desenho do autor. 2022.

Porém, ficou constatado que o tipo de disposição sugerido poderia conflitar com o prédio principal. Levando em consideração as dimensões reduzidas da estação, o tipo de intervenção proposto levantaria questões sobre a integração do novo espaço com a estrutura existente. Embora seja natural que o anexo busque oferecer funcionalidades adicionais e modernas, é crucial que o design e a escala sejam cuidadosamente considerados para não comprometer os valores da construção principal. A fim de evitar que a arquitetura se sobressaísse em relação à estação, foi pensado em adotar uma abordagem de design que respeite a tipologia e a história característica da estação, mantendo uma proporção equilibrada e materiais que se integrem harmoniosamente ao contexto existente. Dessa forma, essa primeira proposta foi descartada para a criação da plataforma aos fundos da estação (Figura 115).



Figura 115: Esquema de implantação.
Fonte: desenho elaborado pelo autor. 2024.

O programa de necessidades visa dar suporte ao novo uso proposto para a estação. O programa foi constituído em sua maioria dentro dos espaços da estação, suportado por uma edificação complementar de pequeno porte aos fundos do terreno. A setorização dos ambientes estabelece um uso voltado para apoio ao turismo local e o uso educacional. Espaços multifuncionais que possam ser adaptados para diferentes atividades, como exposições culturais, eventos comunitários, workshops educativos e apresentações artísticas. Além disso, o programa de necessidades proposto prevê a instalação de infraestrutura de apoio para melhorar a acessibilidade e o conforto dos usuários, incluindo banheiros acessíveis, áreas de descanso e lanchonete.

O programa completo proposto é apresentado na tabela abaixo:

PROGRAMA DE NECESSIDADES		
	TÉRREO	PAV. SUPERIOR
ESTAÇÃO	Área expositiva – 18,98m ²	Auditório / Uso educacional – 86,61m ²
	Apoio / Informação turística – 18,98m ²	
	Lanchonete – 20,17 m ²	
	Cozinha - 6,50 m ²	
	Descarte – 6,50m ²	

	Administração – 12,50m ²	
	Sanitários – 12,07m ²	
	Circulação – 6,79m ²	
	Depósito – 3,27m ²	
	Varanda / Área expositiva – 31,35m ²	
EDIFICAÇÃO COMPLEMENTAR	Espaço Polivalente – 56m ²	

Tabela 3: Programa de necessidades de novo uso da estação de Vila de Cava.
Fonte: Tabela elaborada pelo autor. Fevereiro 2024.



Figura 116: Setorização proposta pavimento térreo da estação de Vila de Cava.
 Fonte: Tabela elaborada pelo autor. Fevereiro 2024.

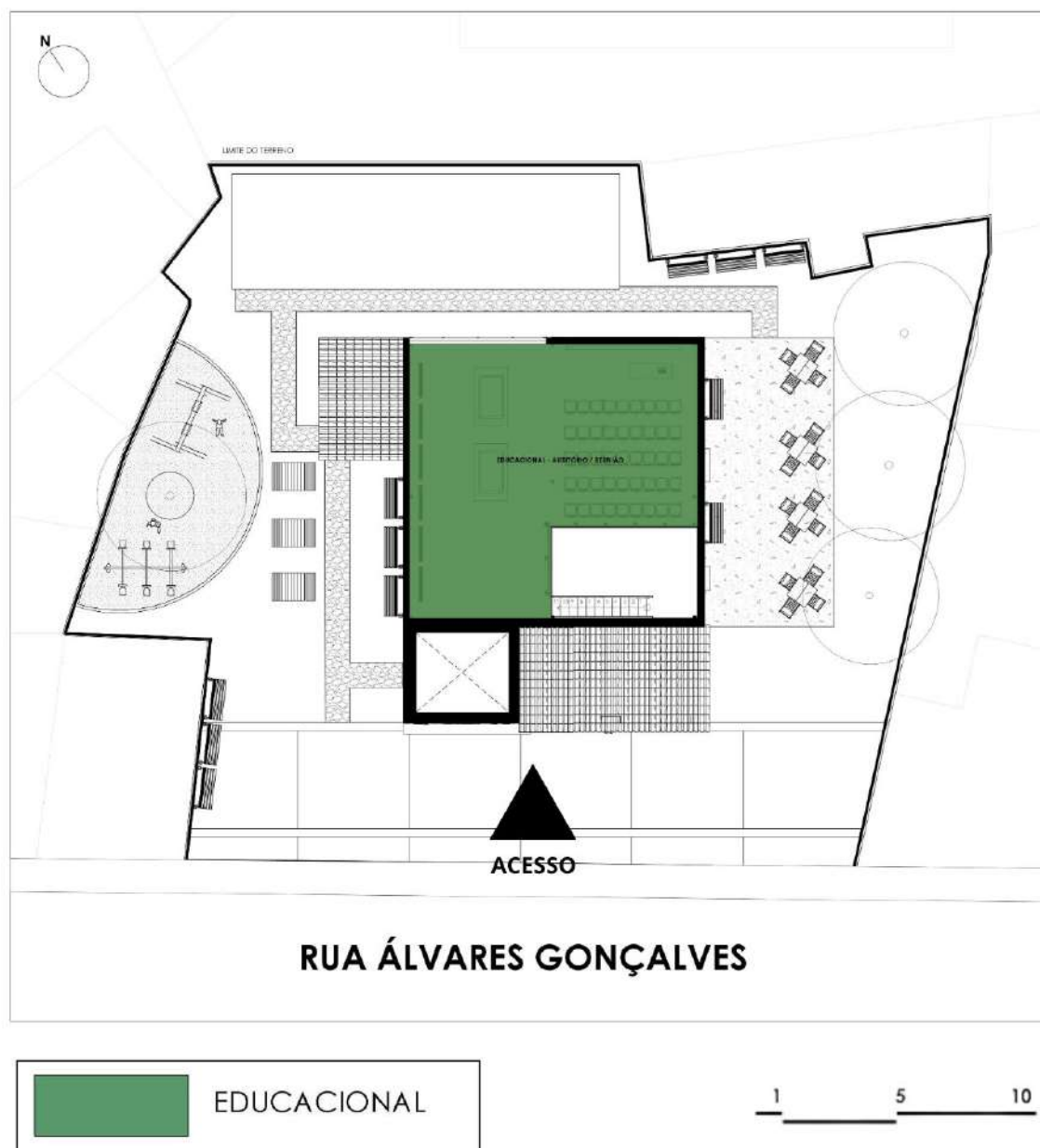


Figura 117: Setorização proposta pavimento térreo da estação de Vila de Cava.
 Fonte: Tabela elaborada pelo autor. Fevereiro 2024.

3.5.2 Diretrizes de Conservação e Restauro da estação

As ações a seguir foram desenvolvidas através de preceitos definidos de conservação e restauro. Foram desenvolvidos itens de ação de acordo com os elementos presentes da edificação que necessitam de medidas abrangentes. As propostas apresentadas a seguir para o projeto de restauração da estação foram desenvolvidas através de análises *in loco*, fotografias do autor, base de estudos acerca da própria estação e das estações remanescentes da Estrada de Ferro Rio D'ouro.

AÇÕES GERAIS

(1) - Higienização

Todos os elementos presentes no edifício que não apresentarem condições de reuso, devem apropriadamente serem descartados. Os elementos que ainda apresentarem condições de reuso como peças ornamentais e telhas devem ser mantidos e devidamente recuperados. Todas as paredes que ainda resistem tanto no interior quanto no exterior da estação devem passar por avaliação estrutural e, possuindo condições de serem reutilizadas, devem ser apropriadamente higienizadas e recuperadas de danos causados por fatores referentes a manchas, microrganismos, presença de vegetação e fungos.

(2) – Pintura

Deve-se fazer a limpeza de toda a superfície que receberá pintura, para se certificar que os locais que receberão a nova pintura estarão livres de qualquer tipo de impurezas e sujidade. Para a parte externa da estação, será considerado a colorização amarela, referente a época do processo de tombamento da estação.

(3) - Fundação

Devem ser feitas análises e estudos por profissional qualificado (engenheiro estrutural) para informações referentes ao estado da fundação do edifício e assim, se assegurar que as condições de estabilização da estação estejam adequadas.

(4) - Fissuras

Uma análise aprofundada das fissuras deve ser feita a fim de entender quais fissuras são superficiais e se há fissuras que possam comprometer a estrutura do prédio da estação. Feito a análise, deve-se aplicar a selagem apropriada para recuperação.

(5) - Perda de emboço e reboco

Em toda estação é visível diversas as partes faltantes em quase todas as suas visadas. Visto esta problemática, deverá primeiramente ser reparado todas as causas que posam ter levado a existência das lacunas como infiltrações e queimaduras. As lacunas da

parte externa da estação devem ser preenchidas de maneira similar ao existente, com marcação sutil do que é preexistente e o que foi recuperado.

(6) – Esquadrias

As esquadrias que ainda estão presentes na estação serão recuperadas conforme estado original. As portas e janelas faltantes serão substituídas por novas, de forma a se diferenciar ainda que de forma sutil das remanescentes.

(7) – Alvenaria

A forma estrutural de alvenaria autoportante composta de blocos de tijolos maciços será mantida em sua parte externa, com ações de recuperação das paredes danificadas. Em relação a parte interna, será reaproveitado o layout existente e sua materialidade original nas paredes remanescentes, com adaptações de alguns pontos para implantação do novo uso proposto. Os pontos que precisarem de reestruturação serão feitos com material “*dry-wall*” por permitir ser um sistema construtivo reversível e de fácil execução.

(8) - Pisos

Considerando a descaracterização dos pisos existentes no interior da estação, será proposto um novo tipo de revestimento uniforme, fazendo a substituição dos pisos encontrados atualmente.

(9) – Cobertura

Devido ao atual estado que se encontra a estação, será proposto a reconstituição da maior parte da cobertura da edificação, com materiais distinguíveis de forma sutil ao original. Salvo uma pequena parte do telhado da fachada frontal de telhas cerâmicas que ainda resistem, sendo feita sua análise de conservação. Sendo comprovado sua viabilidade, a parte remanescente será higienizada e recuperada. Além disso, será aplicado um isolamento térmico junto a cobertura de telhas cerâmicas visando proteger a edificação de temperaturas elevadas, garantindo um bom conforto térmico.

(10) – (Bens integrados)

Todos os elementos que fazem ou fizeram parte da ornamentação da estação serão analisados e devidamente recuperados. Fazem parte: as pedras presentes em toda a fachada da edificação, o antigo mastro para bandeiras existente e as arandelas. Esses elementos fazem parte da representação do estilo arquitetônico neocolonial hispânico presente na Estação de Vila de Cava.

A preservação dos elementos do estilo neocolonial hispânico é fundamental para manter a integridade histórica e arquitetônica do edifício. Esse estilo, caracterizado por sua simplicidade formal, valoriza o uso de materiais locais e ornamentações sutis que

realçam a construção. Nesse sentido, a preservação das pedras ornamentais que compõem a fachada da estação, assim como dos elementos integrados como o mastro de bandeira e as arandelas (Figura 118), é uma ação essencial para garantir que a edificação mantenha sua autenticidade. Esses elementos desempenham um papel importante na preservação do sentido de lugar e da memória associada à estação.

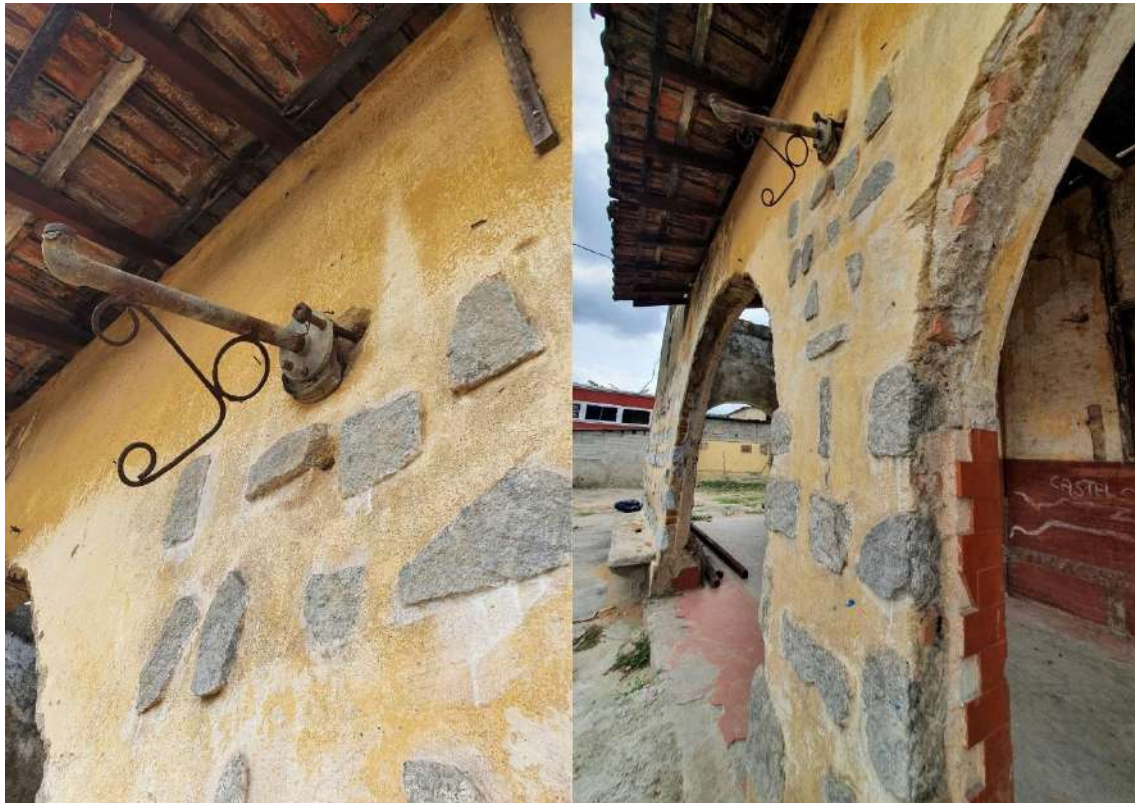


Figura 118: Bens integrados presentes na fachada da estação de Vila de Cava.
Fonte: Foto do autor. 2021.

A proposta de projeto para os espaços livres da estação de Vila de Cava busca transformar essas áreas em locais dinâmicos e convidativos, que promovam a interação social, o lazer e apreciação da estação ferroviária. Uma das iniciativas previstas é a criação de um jardim comunitário, que proporcione um local de troca e usabilidade para os visitantes. Além disso, está previsto a instalação de áreas de convivência com mobiliário adequando para este fim, mesas e espaços para atividades ao ar livre, além da adição de uma área de “*playground*”, destinado ao uso infantil. Em complemento, é destinado no espaço frontal da estação, um local para imagens de trilhos ferroviários em forma de projeção, (Figura 119). A estratégia de incluir a projeção de trilhos ferroviários na área frontal da Estação de Vila de Cava tem como objetivo reconhecer o passado histórico do edifício como patrimônio ferroviário, ainda que a edificação não tenha mais esse propósito. Essa iniciativa permite aos visitantes uma compreensão mais profunda da sua função e importância no contexto ferroviário da localidade.

Complementam as indicações de projeto, a edificação complementar proposta, que abre possibilidade para diversas atividades, incentivando o uso dos espaços livres da estação como ponto de encontro e lazer para a comunidade local e os turistas.

Algumas das atividades previstas para o espaço externo da estação Vila de Cava incluem:

- (1) Organização de visitas guiadas ao redor da estação;
- (2) Exposições ao ar livre;
- (3) Feiras e mercados de produtores locais;
- (4) Eventos culturais de promoção do patrimônio;

Todas as atividades listadas são baseadas seguindo os princípios presentes na Carta para Interpretação e Apresentação de Sítios Culturais Patrimoniais (2008b, ICOMOS) visando facilitar a compreensão e a valorização da estação como patrimônio histórico-cultural.



Figura 119: Estudo de projeção de trilhos na fachada da estação durante noite.
Fonte: Desenho do autor. 2024.

A imagem a seguir ilustra o projeto de área externa da estação de Vila de Cava.

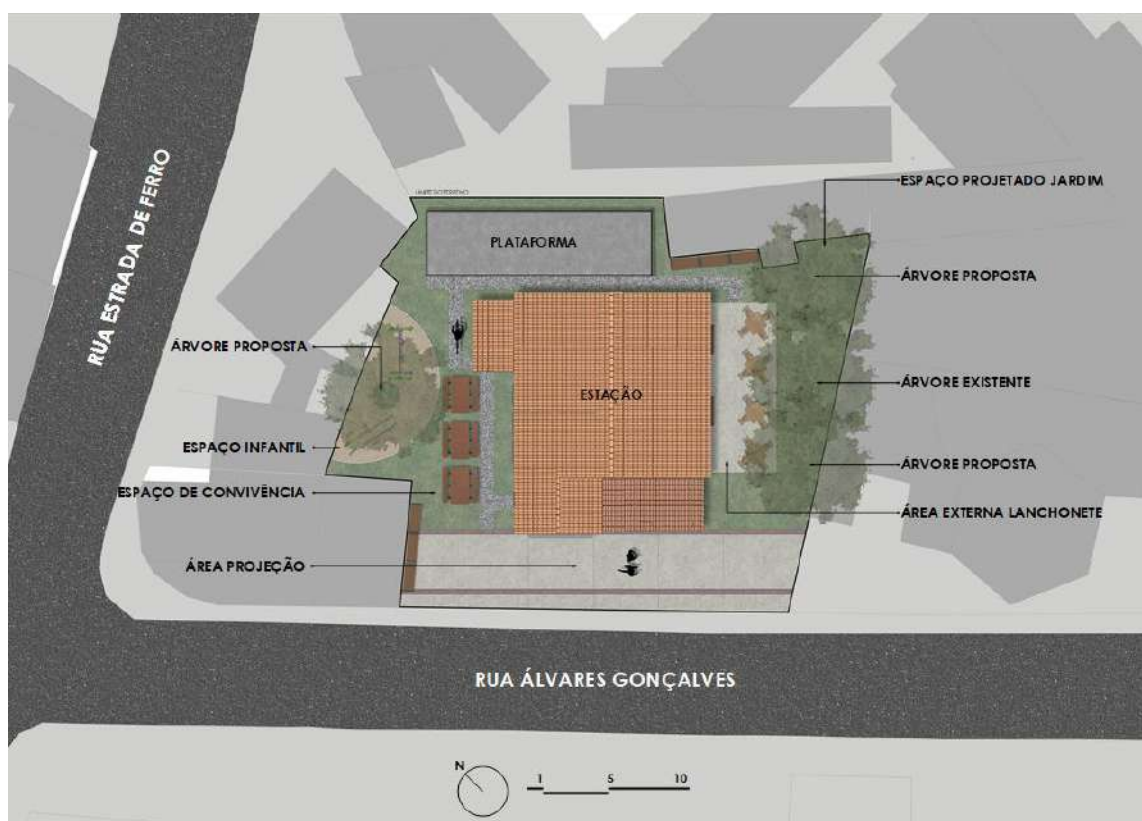


Figura 120: Projeto de implantação proposto
Fonte: desenho do autor. 2024.

O projeto irá requalificar de forma completa a Estação Ferroviária de Vila de Cava, acrescentando elementos que possibilitarão a introdução do novo uso para a edificação. A intervenção mais considerável do processo será a reconstituição da grande cobertura triangular, revestida com telhas cerâmicas, que fazia parte do formato da estação e que atualmente encontra-se completamente ruída.

Pensou-se em um primeiro momento, reconstituí-la de modo a fazer uma diferenciação de contraste bem acentuado e disruptivo em sua aparência, fazendo complemento a primeira ideia apresentada para a construção anexa à estação. A cobertura manteria o formato triangular original, porém utilizando o vidro como material predominante, criando um efeito de transparência. Além do uso de telhas em madeira, diferenciando-se das telhas de cerâmicas originais, reforçando o contraste com a materialidade remanescente da edificação (Figura 121).



Figura 121: primeira estratégia de projeto para a estação de Vila de Cava
Fonte: desenho do autor. 2022.

Conforme os estudos do projeto foram se aprofundando, percebeu-se que por conta das dimensões reduzidas da estação, qualquer intervenção marcante em sua forma poderia gerar uma reação negativa, rompendo com a sutileza e peculiaridade da edificação, podendo acarretar impactos negativos para o valor histórico e artístico da estação. A introdução de elementos arquitetônicos ou materiais que contrastam abruptamente com a estrutura original poderia comprometer a harmonia visual da edificação, resultando em uma experiência desconexa principalmente para os moradores de Vila de Cava. Além disso, uma reconstituição de contrastes poderia diminuir a autenticidade da estação, tornando-a mais suscetível a interpretações errôneas sobre sua história como uma edificação de uso ferroviário e sua importância cultural.

No processo de requalificação da Estação de Vila de Cava, a adição de materiais construtivos foi cuidadosamente planejada para respeitar os princípios proposto pelas teorias de Camillo Boito, Gustavo Giovannoni e Cesare Brandi, buscando restaurar o que é essencial, preservando todo o valor documental e histórico da estação. Isso implicou em escolher materiais que possam ser instalados e removidos sem causar danos permanentes à estrutura original do edifício, ainda que grandes áreas do edifício precisassem ser recuperadas. Como exemplos, nas partes ruídas e de lacunas da estação, foi feita a utilização de argamassas modernas que não penetrem profundamente nas superfícies históricas e a aplicação de revestimentos temporários que protejam os elementos originais sem alterá-los de forma irreversível. Essas

abordagens garantem que possíveis intervenções possam ser revertidas ou atualizadas conforme necessário, preservando a autenticidade do edifício.

Além disso, a introdução de novos materiais será feita de maneira que eles sejam distinguíveis dos elementos históricos, ainda que de forma sutil. Isso não apenas evita a falsificação da história do edifício, como também facilita a compreensão das diversas fases de intervenção ao longo do tempo.

Essas estratégias de restauro são baseadas nas propostas de Boito, o qual defendia que a distinguibilidade era essencial para manter a integridade da obra original e que as intervenções modernas, quando necessárias, devem ser claramente reconhecíveis, uma prática aplicada na estação de Vila de Cava com a introdução de novos materiais que se diferenciam visualmente das partes preexistentes do edifício, prevenindo a criação de falsificações e assegurando a clareza das mudanças ocorridas ao longo do tempo.

Os princípios da distinguibilidade e reversibilidade também são temas centrais nas teorias de Cesare Brandi, especialmente em sua defesa de que as intervenções no patrimônio devem preservar a “unidade potencial” da obra. Para Brandi, a unidade potencial refere-se à ideia de que a obra de arte ou patrimônio histórico possui um valor intrínseco, estético e histórico, que deve ser preservado de forma a permitir sua plena compreensão e apreciação (BRANDI, 2004). No contexto da Estação de Vila de Cava, isso significa que o restauro deve garantir que as diversas camadas históricas do edifício, bem como seu valor cultural, sejam preservadas e interpretadas corretamente.

A aplicação de revestimentos temporários que protejam, mas não modifiquem permanentemente os elementos históricos e o cuidado com reconstituição ruída da cobertura da estação de Cava, utilizando materiais diferentes de originais e fazendo as diferenciações adequadas, exemplificam as medidas adotadas para evitar alterações irreversíveis que possam comprometer a integridade estética e histórica do edifício com o mínimo de impacto visual sobre os elementos históricos da estação (Figura 122).

Além disso, a escolha de intervenções reversíveis permite que futuras gerações possam atualizar ou reverter as técnicas de restauro de acordo com novas tecnologias ou abordagens, sem comprometer o valor original da estação. Isso garante que o edifício mantenha sua unidade potencial, conforme Brandi priorizava, ao evitar que adições posteriores dominem ou desfigurem o caráter histórico da estação. Cada ação de restauro foi pensada para ser diferenciada de forma sutil do original, como o objetivo de não criar um contraste acentuado que rompa a harmonia visual da estação, preservando, assim, sua continuidade estética e funcional.

Todas as abordagens teóricas refletidas nas práticas de restauração da Estação de Vila de Cava visam uma preservação responsável e sensível ao valor histórico e cultural do patrimônio cultural, sem comprometer sua essência e história.



Figura 122: Vista da fachada principal da estação requalificada.
Fonte: desenho do autor. 2024.

Além da cobertura, parte da fachada posterior da estação também se arruinou. Nesse ponto, é proposto esquadria com moldura em madeira e vidro com abertura em mecanismo basculante de estilo contemporâneo no lugar do arruinamento. Único ponto na fachada externa da estação em que se faz uma diferenciação notória com o existente. Esse tipo de esquadria de maior proporção foi pensado através da necessidade de oferecer conforto térmico e iluminação natural para o ambiente interno (Figura 123).



Figura 123: Vista da fachada posterior da estação com nova esquadria em parte arruinada.
Fonte: Desenho do autor.

A necessidade de adaptar o edifício a questões de acessibilidade, previu rampas de acesso e a instalação de um elevador seguindo as diretrizes estabelecidas pela Norma Brasileira (NBR) 9050:2020, que regulamenta a acessibilidade em edificações, especialmente para atender às necessidades de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. A aplicação dessa norma na estação de Vila de Cava requer um cuidado para assegurar que as intervenções preservem a integridade do patrimônio histórico, ao mesmo tempo em que garantam acessibilidade aos usuários (Figura 124).

Conforme a NBR 9050, os elevadores acessíveis devem possuir cabines com dimensões mínimas de 1,20 metro de largura por 1,40 metro de profundidade, permitindo a circulação de cadeiras de rodas e outros dispositivos de mobilidade. A largura mínima da porta deve ser de 80 centímetros, assegurando uma passagem confortável para os usuários.

A instalação do elevador foi projetada para harmonizar com a arquitetura histórica da estação, utilizando vidro como material principal, com o objetivo de conferir leveza e transparência à estrutura. Essa escolha permitiu uma integração sutil ao ambiente, evitando contrastes visuais fortes. Além disso, o elevador foi posicionado em uma área de menor visibilidade, em parte da varanda frontal, minimizando a interferência na composição arquitetônica e respeitando o valor histórico e estético do edifício.

A escolha de implantar um elevador de vidro no projeto de restauração da Estação de Vila de Cava pode ser justificada com base nos princípios teóricos de Gustavo Giovannoni, que defendeu a ideia de que intervenções em edifícios históricos devem equilibrar a preservação do patrimônio com as necessidades funcionais da modernidade. Giovannoni introduziu o conceito de “cidade histórica moderna,” que reconhece a importância de adaptar edificações históricas para atender às demandas contemporâneas, sem comprometer seu valor histórico ou estético (KUHL,2011).

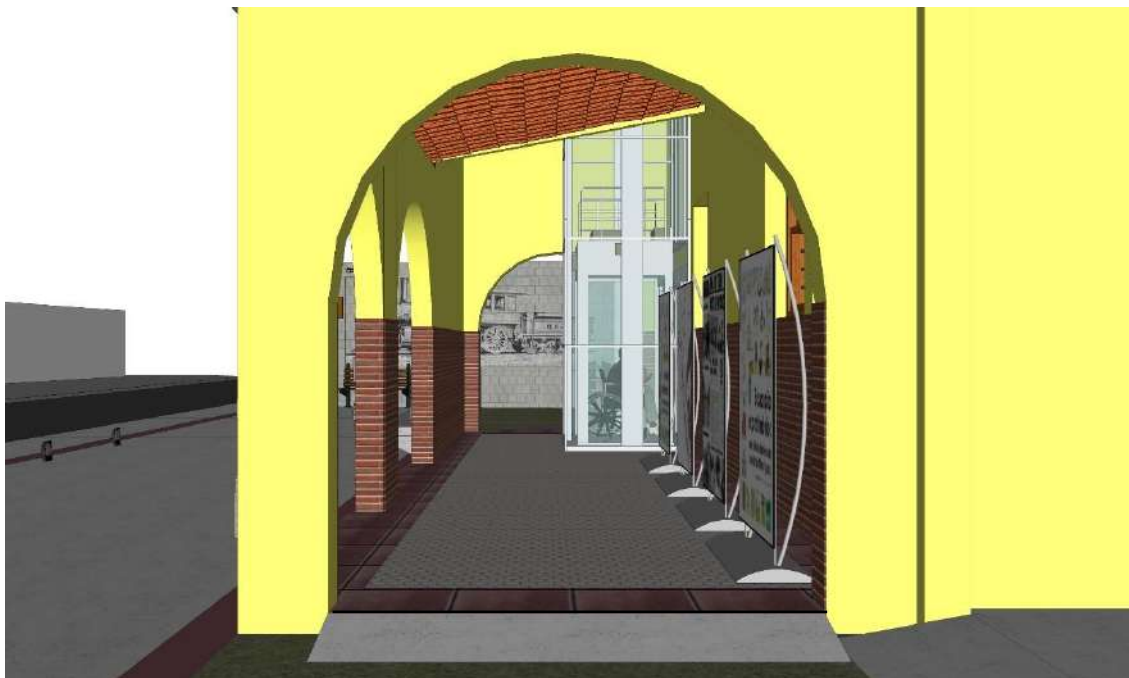


Figura 124: Imagem da área frontal da estação com inserção de elevador e rampas de acessibilidade.
Fonte: Desenho do autor.

A escolha de um mezanino temporário e materiais reversíveis no projeto também está alinhada com as diretrizes de Gustavo Giovannoni, que defendia a reversibilidade das intervenções alinhada a autenticidade do edifício, mesmo com a possibilidade de futuras atualizações que esse bem venha sofrer. O uso de argamassas que não penetram profundamente nas superfícies exemplifica essa abordagem, garantindo que mudanças possam ser desfeitas sem comprometer a estrutura original.

A utilização de técnicas modernas de construção, como o *steel frame*⁹ para novas lajes e estruturas internas, visa garantir uma solução eficiente e reversível, desde que documentadas rigorosamente. Essa abordagem assegura a preservação da integridade do patrimônio e possibilita uma manutenção contínua da estação. A ambientação interna será pintada de branco, com tijolos aparentes em algumas áreas, além da implantação do mezanino em *steel frame* que proporcionará suporte para atividades educativas, otimizando o espaço disponível para workshops, palestras, exposições e outras iniciativas educacionais.

Para viabilizar a implantação desse mezanino como suporte ao programa de educação patrimonial, foi necessário realizar o rebaixamento das paredes internas do edifício. Esse processo permitiu a criação de um espaço adicional no interior da estação, proporcionando área suficiente para a instalação do mezanino, sem comprometer a

⁹ A estrutura em aço leve ou construção com aço galvanizado, também conhecido pela terminologia em inglês *light steel framing* (sigla LSF) é uma designação utilizada internacionalmente para descrever um sistema construtivo que utiliza o aço galvanizado como principal elemento estrutural. São estruturas que não utilizam tijolo ou cimento.

altura total do ambiente, garantindo que o mezanino fosse adequadamente dimensionado para acomodar as atividades educativas planejadas (Figuras 125 e 126).

Na cobertura do edifício, o uso de manta térmica aluminizada compreendida entre as telhas de material cerâmico e um forro de lâminas de madeira, apresenta uma solução eficaz para a proteção da edificação contra variações de temperatura, umidade e infiltrações, reduzindo o calor interno e garantindo um bom isolamento térmico. As mantas térmicas são compostas por duas camadas de alumínio que envolvem telas de metal, formando um material de alta resistência e durabilidade (Figura 127).



Figura 125: Vista interna do mezanino proposto para o projeto da estação de Vila de Cava.
Fonte: Desenho do autor. 2024.



Figura 126: Vista interna do mezanino proposto para o projeto da estação de Vila de Cava.
Fonte: Desenho do autor. 2024.

O esquema isométrico a seguir faz compreensão de toda a disposição interna proposta para a estação.

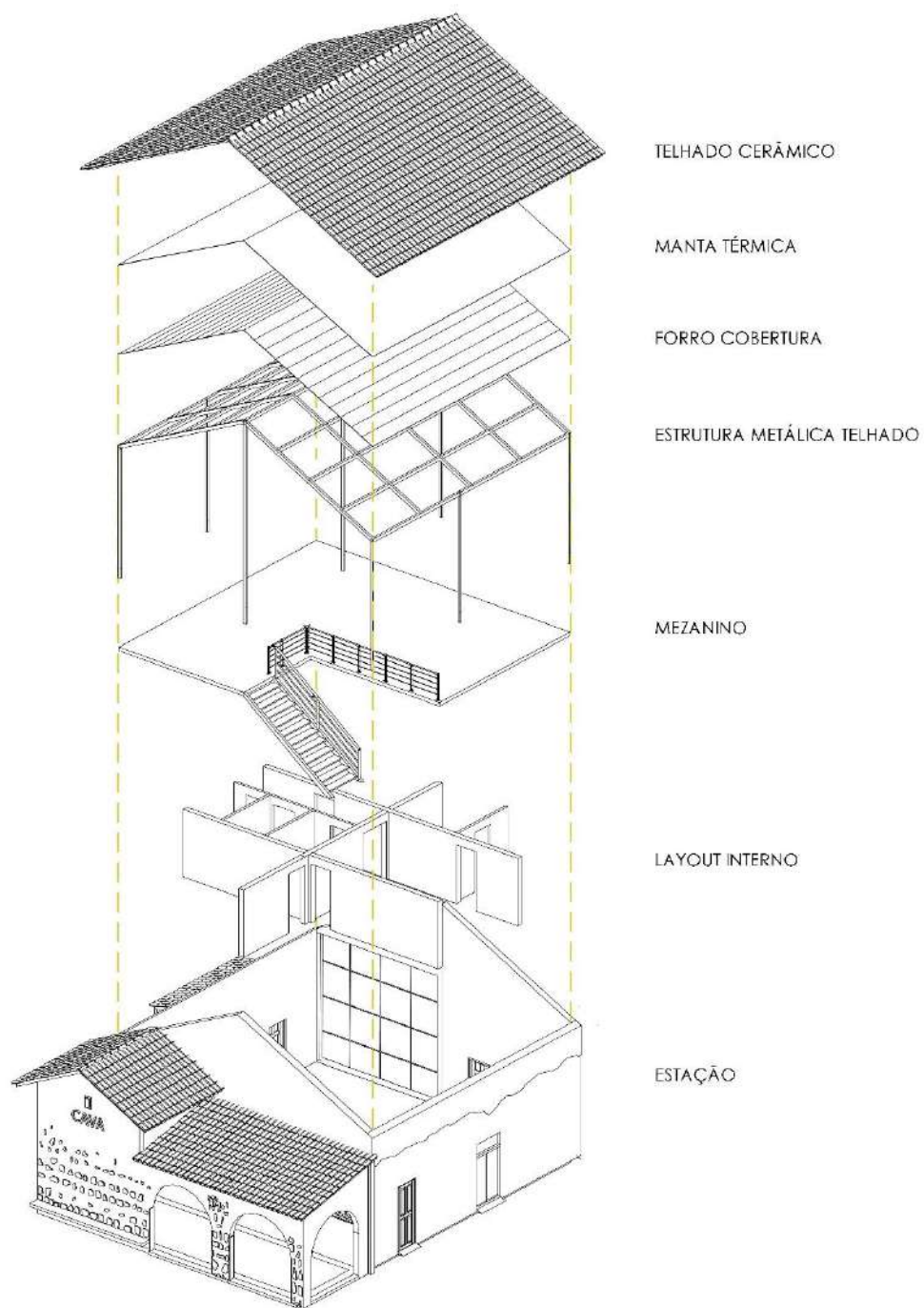


Figura 127: Esquema isométrico do projeto da estação.
Fonte: Desenho elaborado pelo autor. 2024.



Figura 128: Visada da fachada principal da estação.
Fonte: Imagem do autor. 2024.



Figura 129: Visada da fachada principal da estação.
Fonte: Imagem do autor. 2024.



Figura 130: Visada do espaço infantil e área de convivência.
Fonte: Imagem do autor. 2024.



Figura 131: Visada da construção complementar com possibilidades de uso variado.
Fonte: Imagem do autor. 2024.



Figura 132: Visada da parte posterior da estação.
Fonte: Imagem do autor. 2024.



Figura 133: Visada do interior da estação (mezanino).
Fonte: Imagem do autor. 2024.



Figura 134: Visada do interior da estação (mezanino).
Fonte: Imagem do autor. 2024.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo buscou investigar e propor um projeto de intervenção para a Estação de Vila de Cava, com o objetivo de revitalizar esse importante patrimônio histórico e cultural de Nova Iguaçu. Ao longo das últimas décadas, tem sido observada uma tendência preocupante de desvalorização do patrimônio ferroviário, podendo ser citado o caso da própria estação Cava, que gradualmente perdeu sua função original e se deteriorou, colocando em risco sua existência como patrimônio cultural.

Através de uma abordagem que combinou análises históricas, visitas ao local, mapeamento de danos e discussões teóricas acerca do patrimônio cultural, foi possível compreender a importância da Estação de Vila de Cava não apenas como um edifício histórico, mas como um espaço vivo que fez parte da memória coletiva da comunidade onde está inserida, além de sua importância também na história do município de Nova Iguaçu e da Baixada Fluminense.

O diagnóstico realizado da estação e seu entorno proporcionou uma compreensão abrangente das transformações ocorridas na paisagem ao longo do tempo, bem como do estado atual da estação. Essa análise foi fundamental para embasar o projeto de intervenção proposto, garantindo que este projeto esteja alinhado com as necessidades e realidades do contexto urbano e cultural em que a estação se encontra.

As propostas apresentadas para o novo uso da estação foram embasadas em fundamentações teóricas do patrimônio cultural, buscando não apenas restaurar sua forma física, mas também a reinterpretar no cotidiano da comunidade local. Em complemento, o projeto propôs a integração da Estação de Vila de Cava com outros bens culturais e de possíveis atrativos turísticos da região, tanto natural quanto cultural, através da criação de circuitos patrimoniais que promovam a valorização do notório patrimônio existente em Nova Iguaçu.

O projeto de intervenção busca propor um novo uso compatível com seus valores históricos e culturais. Ao promover a integração do turismo com a valorização do patrimônio cultural, espera-se não apenas revitalizar a Estação de Vila de Cava, mas também contribuir para o desenvolvimento de forma equilibrada entre esses itens, alinhado com o reforço da identidade local.

Em última análise, um projeto de restauração para a Estação de Vila de Cava pode desempenhar um papel significativo na recuperação de outros patrimônios culturais existentes na cidade de Nova Iguaçu. Ao revitalizar e promover a preservação desse importante bem, a restauração da estação também serve como um catalisador para a conscientização e valorização do patrimônio histórico local. A restauração da estação pode inspirar iniciativas semelhantes em relação a outros edifícios e locais históricos de

Nova Iguaçu, estimulando o envolvimento da comunidade, autoridades locais e instituições culturais na preservação e requalificação desses bens. Ao tornar-se um ponto focal de turismo e cultura, a Estação de Vila de Cava pode atrair investimentos e recursos para a conservação de outros patrimônios culturais negligenciados, contribuindo assim para a revitalização e requalificação do patrimônio cultural iguaçuano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANGELO, Elis Regina Barbosa; FOGAÇA, Isabela de Fátima. **Memória e cidade: patrimônio, cultura e história de Nova Iguaçu/RJ**. Cadernos CERU, São Paulo, [S. l.], Série 2, Vol. 31, n. 2, p. 197-212, dezembro 2020. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/ceru/article/view/182170>. Acesso em: 05 dez. 2022.

ANGELO, Elis Regina Barbosa; **Educação e patrimônio: uma leitura histórica da cidade de Nova Iguaçu**. 2015. Cartilha do Patrimônio Histórico e Cultural de Nova Iguaçu. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro e Educandário Nova Grécia, 2015.

ARCHDAILY. **Restauo da Estação Ferroviária de Campo Grande na Vila de Paranapiacaba / Contemporânea Paulista**. ArchDaily Brasil (Website), 2023. ISSN 0719-8906. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/953934/restauo-da-estacao-ferroviaria-de-campo-grande-na-vila-de-paranapiacaba-contemporanea-paulista>. Acesso em: 20 jun. 2023.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050:2020: acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.

BRANDI, Cesare. **Teoria da Restauração**. Trad. Beatriz Mugayar Kühl. Cotia: Ateliê Editorial, 2004.

BNDIGITAL, Biblioteca Nacional Digital. Hemeroteca Digital. In: **Biblioteca Nacional Digital** (Website), 2022. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/Digital>. Acesso em: 05 dez. 2022.

BOITO, Camillo. **Os Restauradores**. Trad. Beatriz Mugayar Kühl e Paulo Mugayar Kühl. Edição 3. São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. Edição 1. São Paulo: UNESP, 2001.

DE OLIVEIRA, Paulo Roberto Novaes. **Linha 21 Rio do Ouro**. In: Agências Postais (Website), 2020. Disponível em: http://agenciaspostais.com.br/?page_id=22743 Acesso em: 05 dez. 2022.

FOZ CÔA VILA NOVA. **Site Foz Côa Vila Nova**. Município de vila Nova de Foz Côa. 2024. Disponível em: <https://www.cm-fozcoa.pt/index.php/turismo/posto-de-informacao-turistica>. Acesso em: 27 fev. 2024.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Estado do Rio de Janeiro**. In: Estações Ferroviárias do Brasil (Website), 2022. Disponível em: <https://estacoesferroviarias.com.br>. Acesso em: 05 dez. 2022.

GIOVANNONI, Gustavo. **Restauro dei Monumenti**. In: Enciclopedia Italiana di Scienze, Lettere ed Arti. Roma: Istituto della Enciclopedia Italiana (Treccani), 1936. p. 127-130.

GOMES, Lucas. **5 curiosidades sobre a Estação Nogueira que você não sabia**. In: Sou Petrópolis (website), 2022. Disponível em: <https://soupetropolis.com/2022/04/30/dia-do-ferroviario-5-curiosidades-sobre-a-estacao-de-nogueira-que-voce-talvez-nao-saiba>. Acesso em: 20 de jun. 2023.

HEMEROTECA DIGITAL. **Acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional**. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/Digital>. Acesso em: 08 jun. 2022.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. CENSO, 2010. In: **Informações do Brasil** (Website), 2010. Disponível em: <https://informacoesdobrasil.com.br/dados/rio-dejaneiro/nova-iguacu>. Acesso em: 05 dez. 2022.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. CENSO, 2021. In: **IBGE** (Website), 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/rj/nova-iguacu.html?> Acesso em: 05 dez. 2022.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Biblioteca Digital. In: **IBGE** (Website), 2024. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1941_v3_n2.pdf. Acesso em: 27 fev. 2024.

ICOMOS, International Council on Monuments and Sites. **Carta de Veneza**, 1964. Tradução IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>. Acesso em: 05 dez. 2022.

ICOMOS, International Council on Monuments and Sites. **Resoluções do simpósio sobre a introdução da arquitetura contemporânea em grupos antigos de edifícios**, 1972. Tradução por António de Borja Araújo. Disponível em: <https://5cidade.files.wordpress.com/2008/03/introducao-da-arquitectura-contemporanea-em-grupos-antigos-de-edificios.pdf>. Acesso em: 29 fev. 2024.

ICOMOS, International Council on Monuments and Sites. **Conferência de Nara**, 1994. Tradução IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Conferencia%20de%20Nara%201994.pdf>. Acesso em: 09 jan. 2024.

ICOMOS, International Council on Monuments and Sites. **Declaração de Xi'An**, 2005. Tradução ICOMOS. Disponível em: <https://www.icomos.org/charters/xian-declarationpor.pdf>. Acesso em: 05 dez. 2022.

ICOMOS, International Council on Monuments and Sites. **Declaração de Québec**, 2008a. Tradução ICOMOS. Disponível em: https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/GA16_Quebec_Declaration_Final_PT.pdf. Acesso em: 05 dez. 2022.

ICOMOS, International Council on Monuments and Sites. **Charter on the Interpretation and Presentation of Cultural Heritage Sites**, 2008b. Disponível em: https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/interpretation_e.pdf. Acesso em: 05 dez. 2022.

ICOMOS, International Council on Monuments and Sites. **Carta Princípios de Dublin**, 2011. Tradução TICCIB Brasil. Disponível em https://ticcihbrasil.org.br/?page_id=686. Acesso em 05 dez. 2022.

ICOMOS, International Council on Monuments and Sites. **Charter for Cultural Heritage Tourism: Reinforcing cultural heritage protection and community resilience through responsible and sustainable tourism management**. 2022. Disponível em: https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Secretariat/2023/CSI/eng-spa_ICHT_Charter.pdf. Acesso em: 05 mar. 2024.

INEPAC, Instituto Estadual do Patrimônio Cultural. **Patrimônio Cultural: Bens Tombados** (website de busca). Portal INEPAC, 2022. Disponível em: www.inepac.rj.gov.br/index.php/bem_procurado. Acesso em: 05 dez. 2022.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Os restauradores e o pensamento de Camillo Boito**. Os restauradores. In: BOITO, Camillo. Tradução. Cotia, Ateliê Editorial, 2002. P. 9-28. Disponível em: <https://repositorio.usp.br/item/001254195>. Acesso em: 28 julho 2024.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **História e ética na conservação e na restauração de monumentos históricos**. Revista CPC (eletrônica), São Paulo, v.1, n. 1, p. 16-40, nov. 2005/abr. 2006a. Disponível em: https://cpc.webhostusp.sti.usp.br/?id_revista=2 Acesso em: 23 abril 2023.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação**. Patrimônio. Revista Eletrônica do IPHAN, n. 4, 2006b. Tradução. Disponível em: <http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=165>. Acesso em: 27 abr. 2023.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Gustavo Giovannoni: Textos Escolhidos**. Edição 1. São Paulo: Ateliê Editorial, 2017.

NASCIMENTO, Júlio Cesar Dias. **Nova Iguaçu: de freguesia à cidade dormitório**. Web Artigos (website), 2023. Disponível em: https://www.webartigos.com/artigos/nova-iguacu-de-freguesia-a-cidade-dormitorio/71672/?utm_content=bd-true. Acesso em 20 jun. 2023.

NIMA. Educação Ambiental. **Formação de valores ético-ambientais para o exercício da cidadania no município de Nova Iguaçu**. PUC-Rio, Petrobrás e Prefeitura Municipal de Nova Iguaçu. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <https://www.yumpu.com/pt/document/read/30453820/nova-iguau-nima-puc-rio>. Acesso em: 20 jun. 2023.

NOVA IGUAÇU. **Código de Obras**. 2015a. Disponível em: <http://www.cmni.rj.gov.br/site/legislacao-municipal/leis-complementares/2015/lei-complementar-049-2015.pdf/>. Acesso em: 23 abril 2023.

NOVA IGUAÇU. **Plano Diretor do Município de Nova Iguaçu**. 2012. Disponível em: <http://www.cmni.rj.gov.br/site/legislacaomunicipal/plano-diretor/plano-diretor-republicacao-em-06-06-12-2-31.pdf/>. Acesso em: 23 abril 2023.

NOVA IGUAÇU. **Lei de Uso e Ocupação do Solo**. 2015b. Disponível em: <https://www.pgmni.com.br/pgmni/Documentos/LeisOrdinarias/Leis-Ordinarias-2010-2021.pdf/>. Acesso em: 23 abril 2023.

NOVAES, Adriano. **Os Caminhos antigos do Território Fluminense** (PDF). Acesso em: 28 fevereiro 2024.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVA IGUAÇU. **História de Nova Iguaçu**. Nova Iguaçu, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <http://www.novaiguacu.rj.gov.br/>. Acesso em: 20 abril 2023.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVA IGUAÇU. **Parque Natural Municipal**. Secretaria Municipal de Agricultura e Meio Ambiente. Disponível em: <https://www.novaiguacu.rj.gov.br/semam/parquenatural/>. Acesso em: 20 outubro 2024.

ROCHA-PEIXOTO, Gustavo. **INEPAC: Um perfil dos 25 anos de Preservação do Patrimônio Cultural no Estado do Rio de Janeiro**. Revista Arquitetura, Rio de Janeiro, 1990. Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=2>.

RODRIGUES, A. R., & CAMARGO, M. J. de. (2010). **O uso na preservação arquitetônica do patrimônio industrial da cidade de São Paulo**. Revista CPC, (10), 140-165. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v0i10p140-165>. Acesso em: 23 abril 2023.

RODRIGUES, Adrianno Oliveira. **De Maxambomba a Nova Iguaçu (1833-90's): economia e território em processo**. 2006. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. 2006.

RODRIGUEZ, Hélio Suevo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória**. Rio de Janeiro: Editora Open Plus, 2004. TICCIIH ICOMOS, The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage - International Council on Monuments and Sites. Carta de Nizhny Tagil, 2003. Tradução TICCIIH Brasil. Disponível em: https://ticcihbrasil.org.br/?page_id=675. Acesso em 05 dez. 2022.

RIEGL, Aloïs. **O culto moderno dos monumentos: a sua essência e a sua origem**. Tradução de Werner Rotschild Davidsohn & Anat Falbel. São Paulo: Perspectiva, 2014 [1903].

RUSKIN, John. **A lâmpada da memória**. Artes & Ofícios, São Paulo, Ateliê Editorial, 2008 [1885].

SANTOS, Everaldo Lisboa. **Explorando a atividade turística no município de Nova Iguaçu**. 2013. Recôncavo: Revista de História da UNIABEU, ano 3, volume 4, 2013. Disponível em: https://revista.uniabeu.edu.br/index.php/reconcavo/article/view/1092/pdf_4. Acesso em: 12 maio 2024.

SANTOS, Leandro Cesar dos. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Cava. [S.I.] 2022. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_riodeouro/cava.htm. Acesso em: 23 abril 2023.

SOUZA, Marlúcia Santos de. **Escavando o passado da cidade. A construção do poder político local em Duque de Caxias**. 2006. Dissertação de mestrado – Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2006. Disponível em: https://www.google.com/url?sa=i&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=0CAIQw7AJahcKEwigtrF0OH_AhUAAAAAHQAAAAAQAw&url=https%3A%2F%2Fwww.e-publicacoes.uerj.br%2Findex.php%2Fperiferia%2Farticle%2Fdownload%2F13490%2F25566&psig=AOvVaw2kBwZcAfZA_zLa2GFPswls&ust=1687892704823954&opi=89978449. Acesso em: 20 jun. 2023.

TEIXEIRA, Natalia Maldonato Alves. **Projeto de Intervenção em um Patrimônio Cultural em Ruínas: Fazenda São Bernardino, Nova Iguaçu, RJ**. 2019. Dissertação de Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio - Programa de Pós-graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017.

TORRES, Gêneses (Org.). **Baixada Fluminense: a construção de uma história**. Sociedade, economia, política, Rio de Janeiro: IPAHB, 2004.

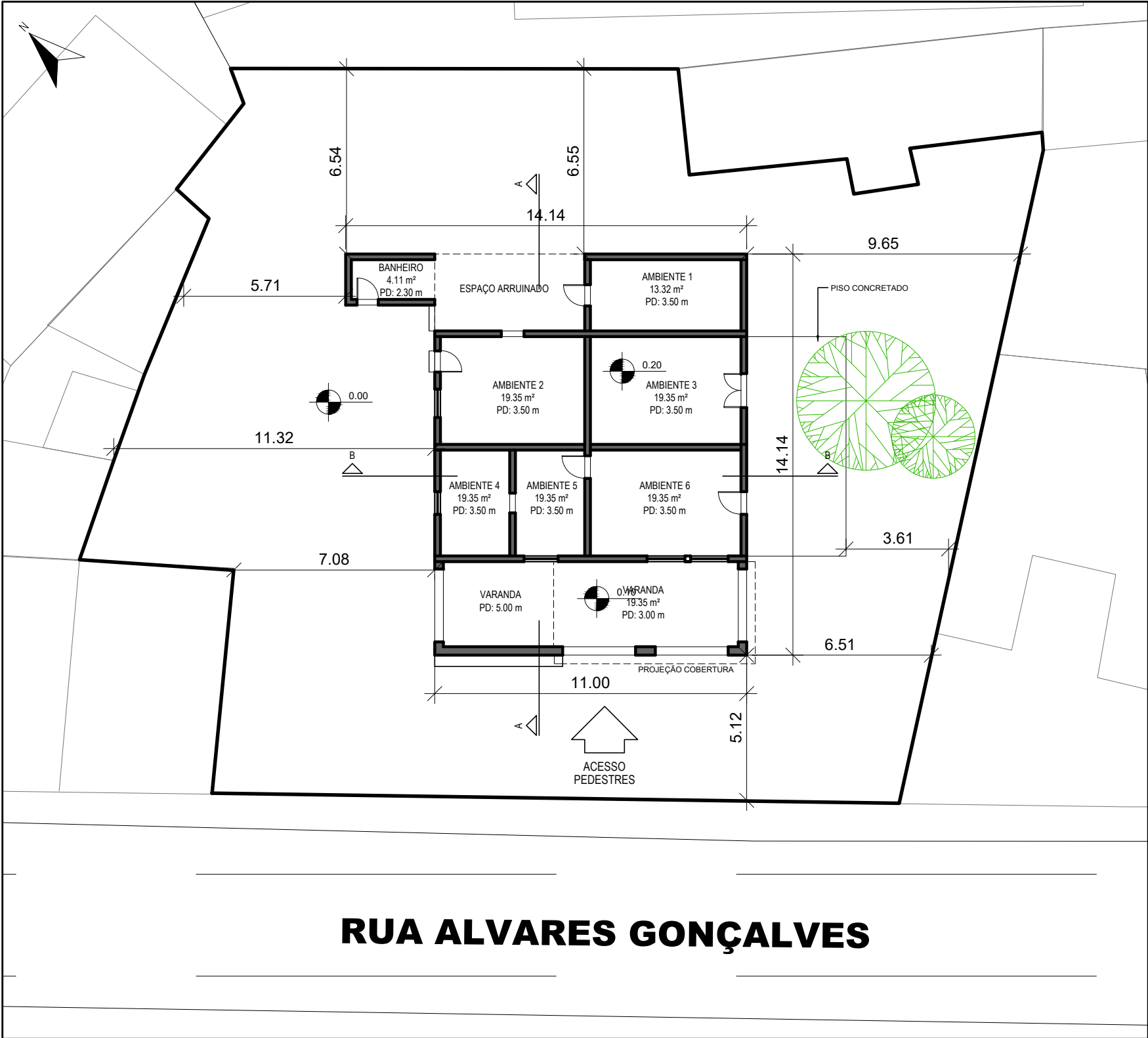
VIANA, Joana D'Arc Cesar. **Estação De Vila De Cava Como “Lugar De Memória”**: (re)significações e sentidos em torno de um patrimônio cultural. 2017. Trabalho de conclusão de curso (monografia do Curso de Licenciatura em História) - Instituto Multidisciplinar da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <http://rima.im.ufrjr.br:8080/jspui/bitstream/1235813/4842/1/VIANA%20c%20Joana%20D%27arc%20Cesar.%20Esta%C3%A7%C3%A3o%20de%20Vila%20de%20Cava.pdf>. Acesso em: 05 dez. 2022.

WEATHERSPARK. **Site WartherSpark**. *Cedar Lake Ventures, Inc*. Disponível em: <https://pt.weatherspark.com>. Acesso em: 20 de jun. 2023.

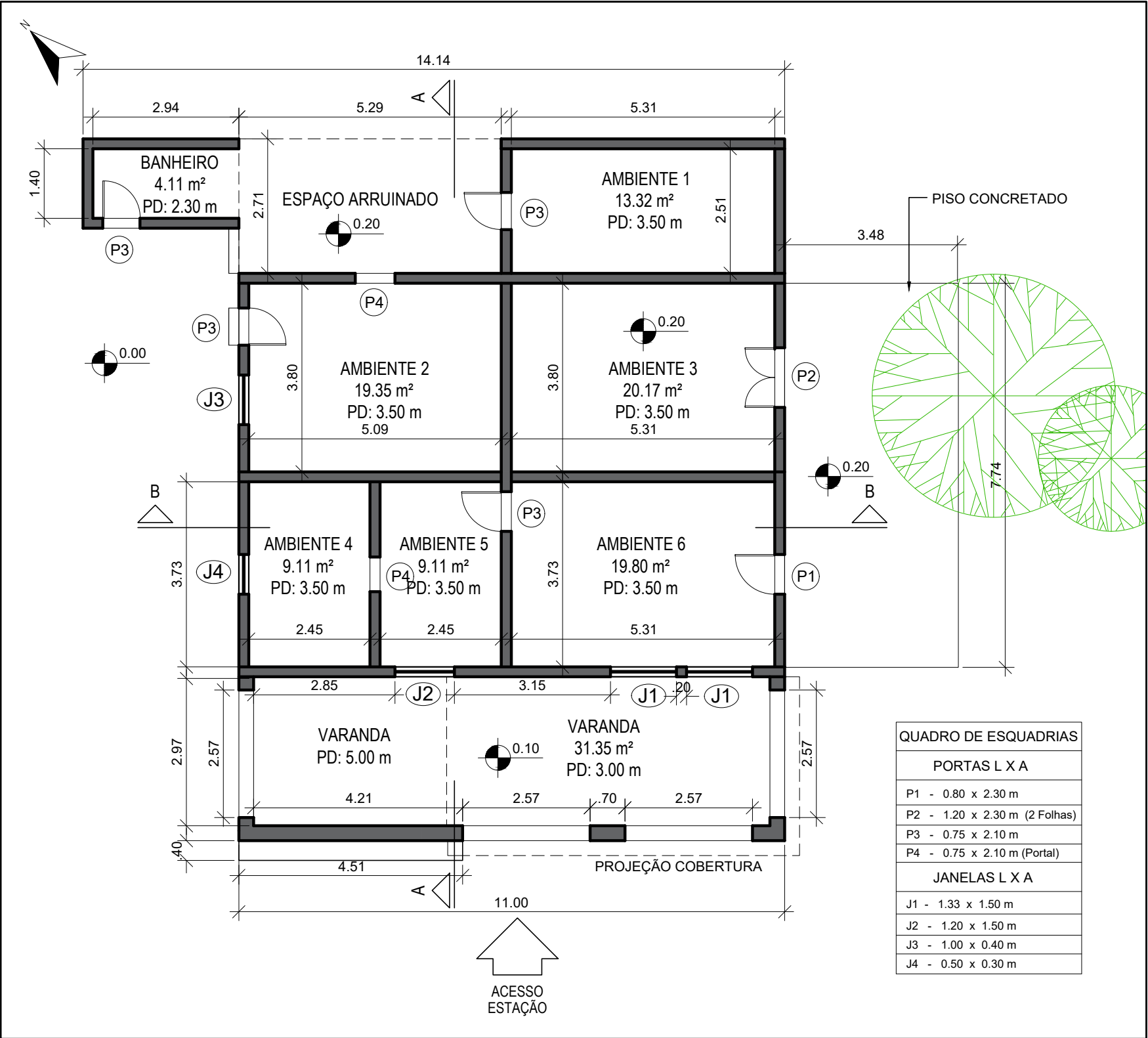
APÊNDICES

Apêndice 1 – levantamento arquitetônico

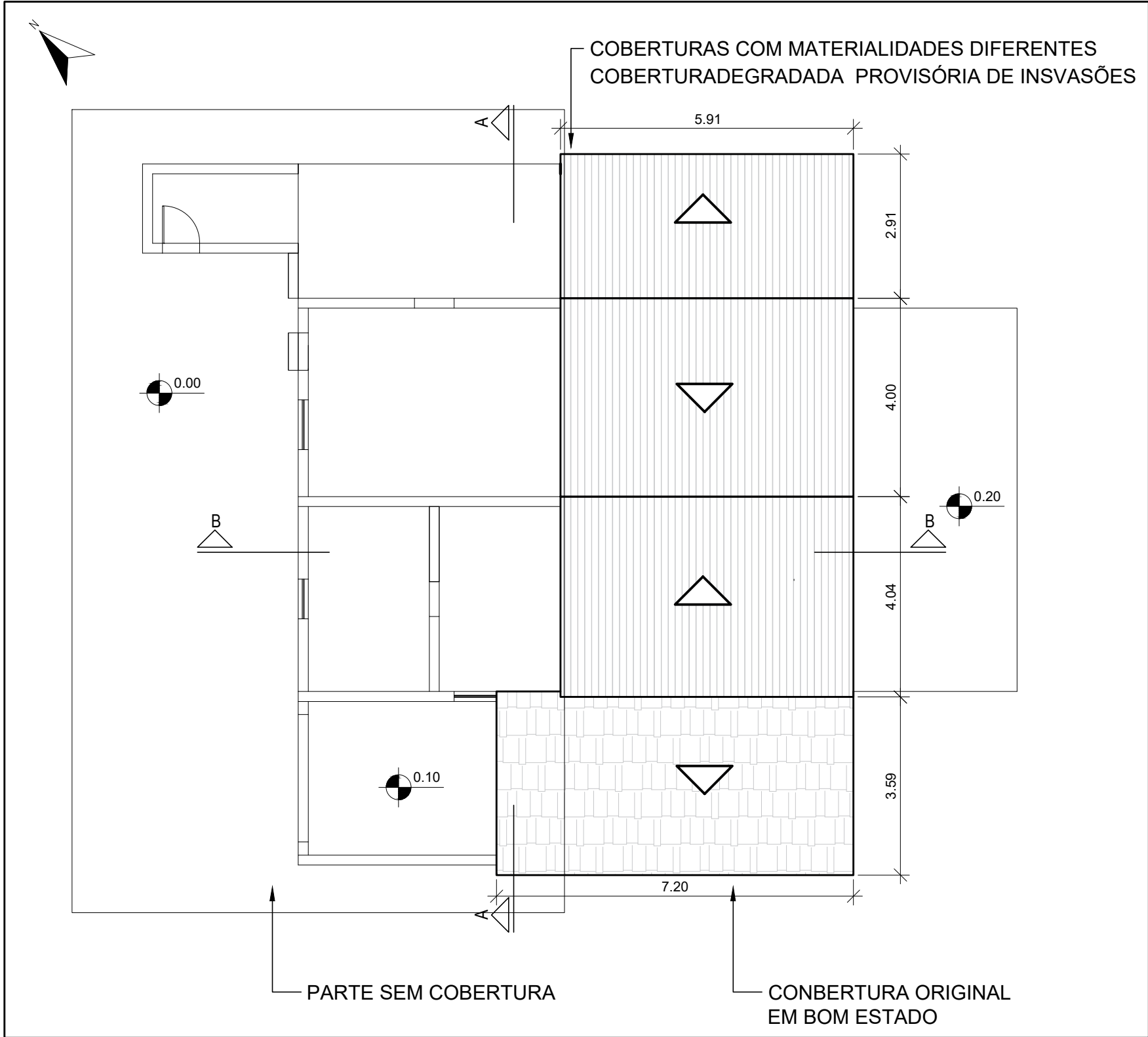
LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO



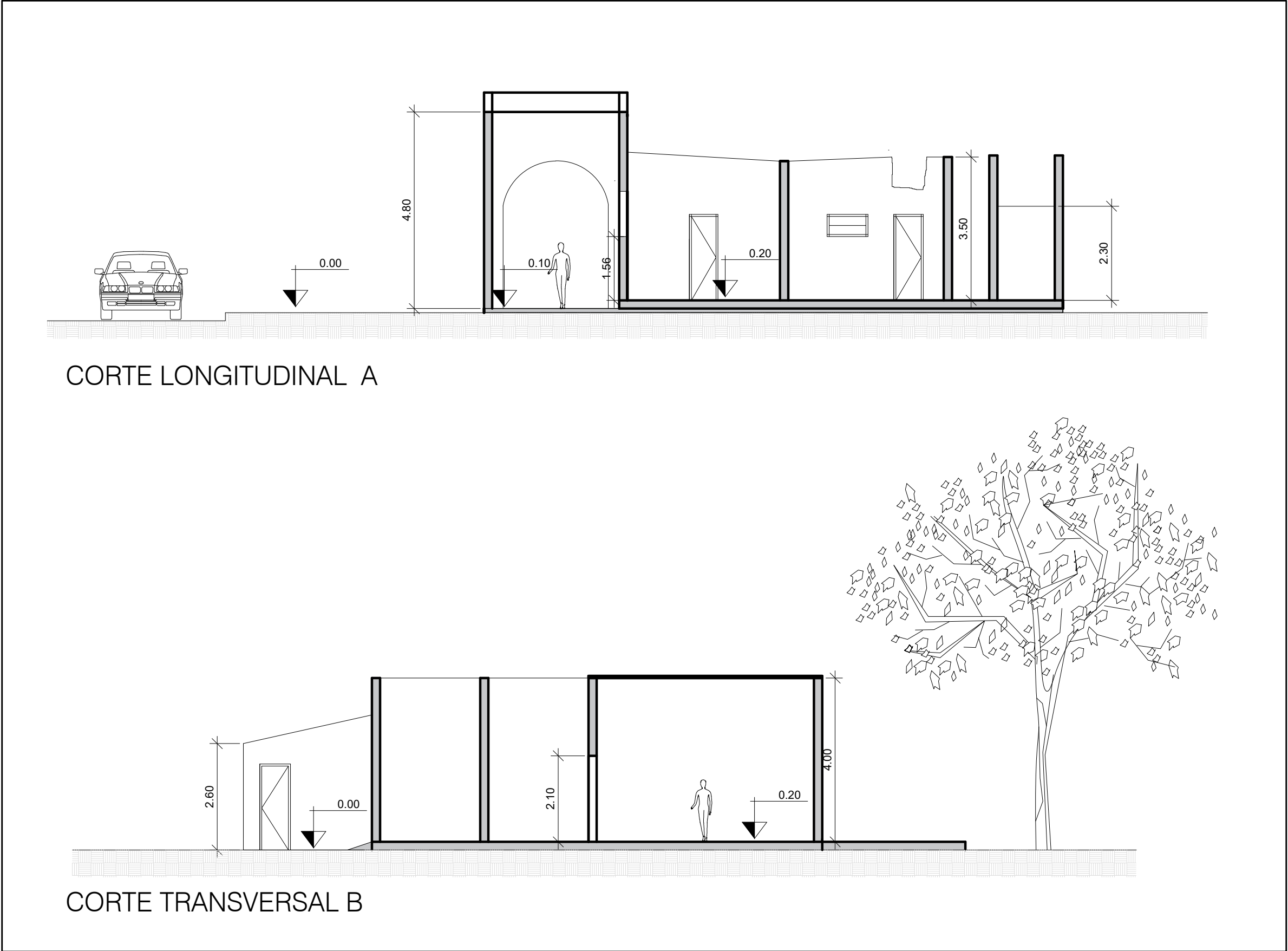
PLANTA BAIXA EXISTENTE COM TERRENO / ESC: 1:175



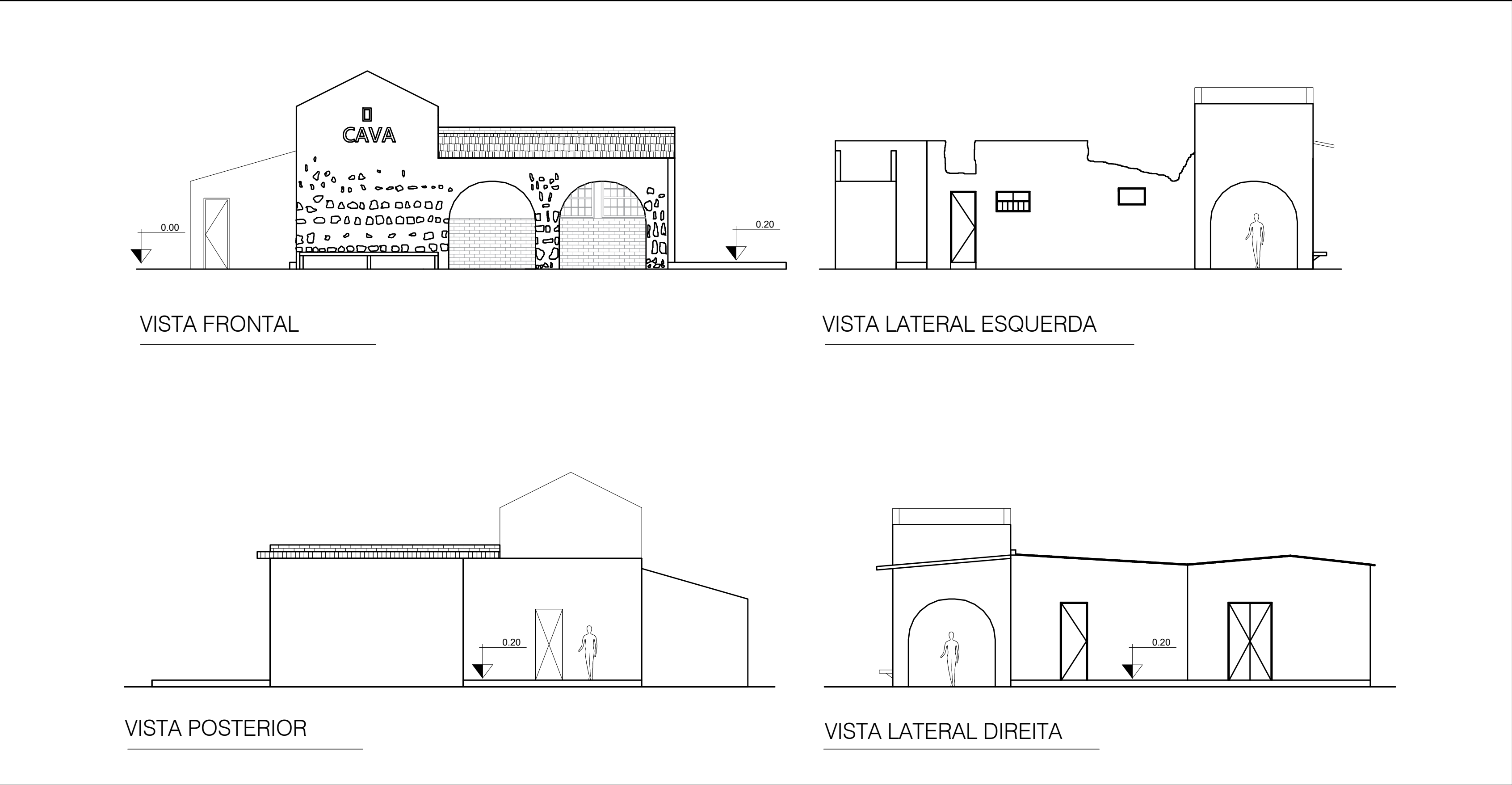
PLANTA BAIXA EXISTENTE / ESC: 1:100



PLANTA BAIXA COBERTURA EXISTENTE / ESC: 1:100



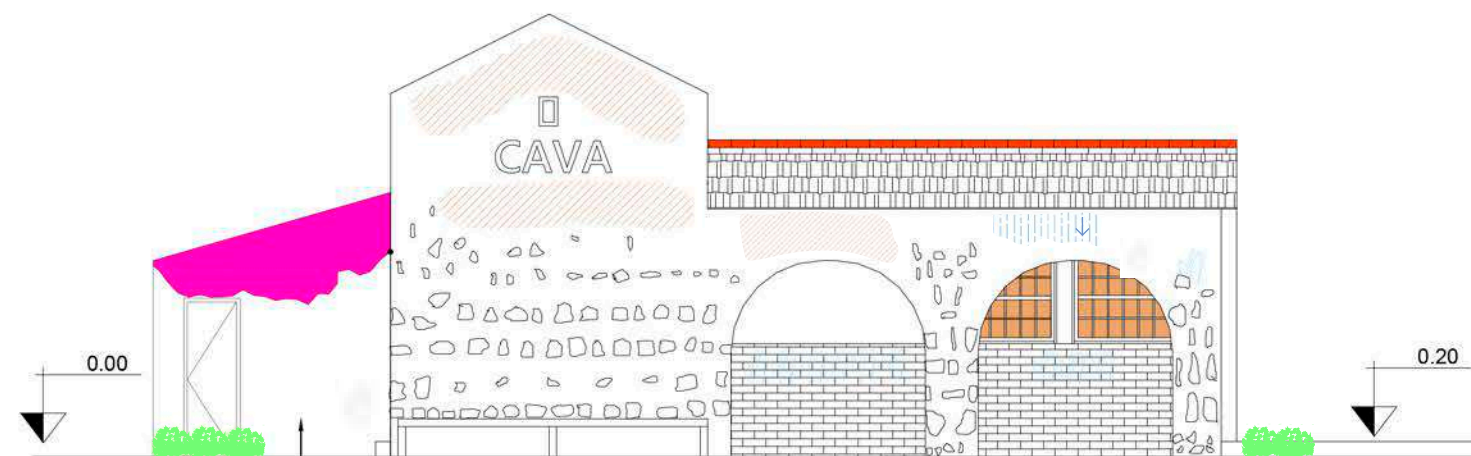
CORTES TRANSVERSAL A E LONGITUDINAL B / ESC: 1:100



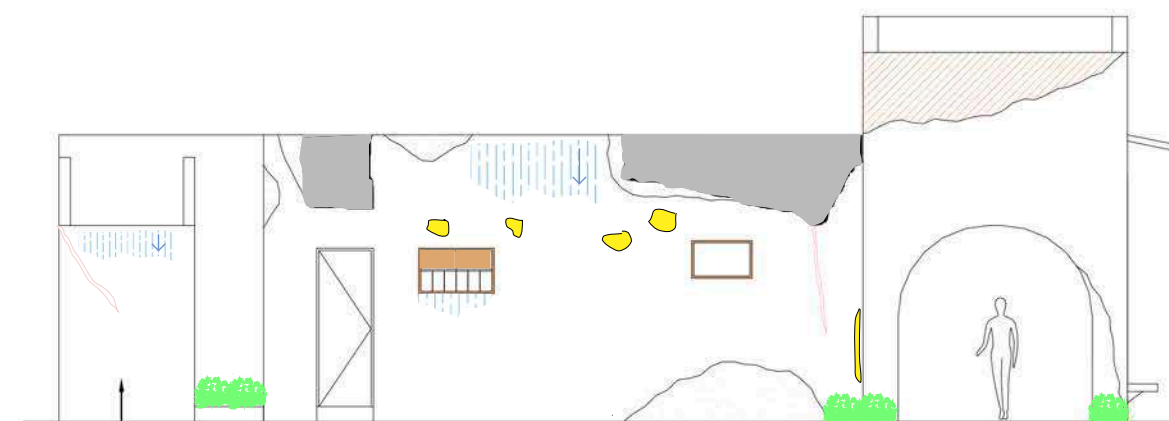
VISTAS / ESC: 1/100



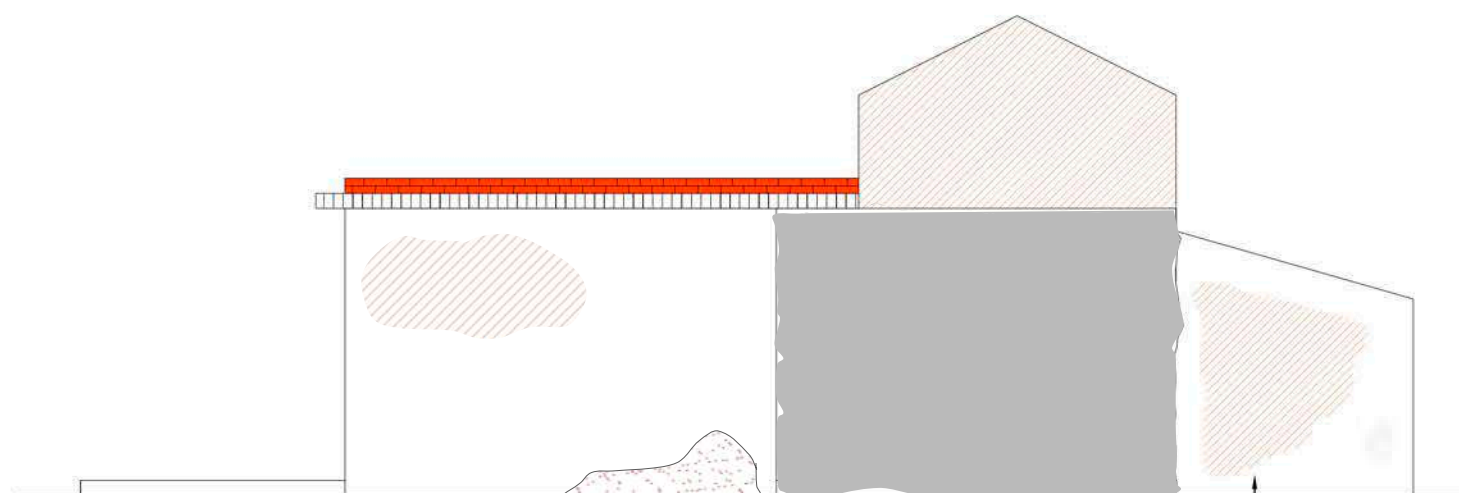
Apêndice 2 – mapeamento de danos



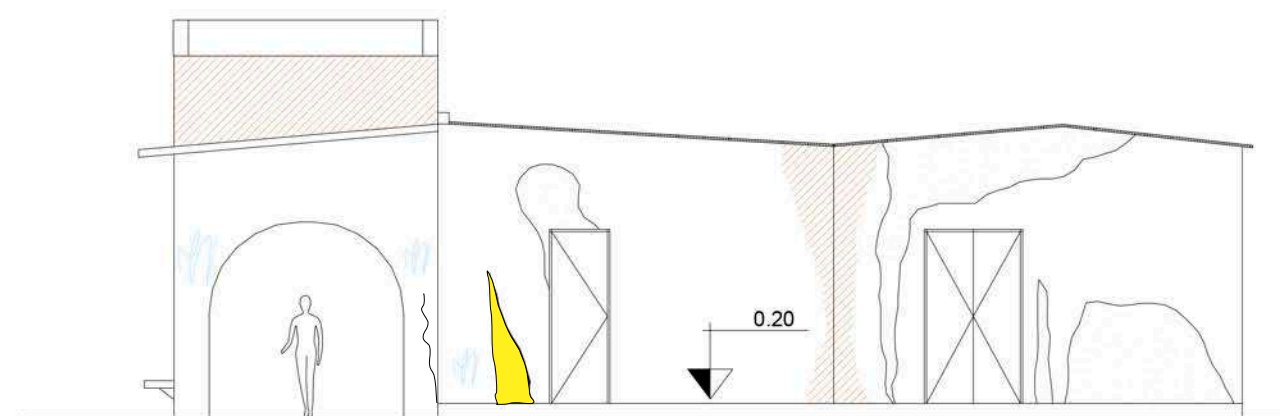
BANHEIRO EXTERNO
VISTA FRONTAL ESTAÇÃO



BANHEIRO EXTERNO
VISTA LATERAL ESQUERDA ESTAÇÃO



VISTA POSTERIOR ESTAÇÃO



VISTA LATERAL DIREITA ESTAÇÃO

PATOLOGIAS

	FISSURAS - PEQUENAS ABERTURAS NOS MATERIAIS (REVESTIMENTOS E ARGAMASSAS)		ESQUADRIA DANIFICADA - QUEBRADA, COM TRECHOS FALTANTES OU PARCIALMENTE DANIFICADAS		MANCHA DE FULIGEM - EM ARGAMASSAS E/OU CANTARIAS
	RACHADURA - ABERTURA MAIS PROFUNDA NOS MATERIAIS OU SISTEMAS CONSTRUTIVOS		ARGAMASSA DEGRADADA - DESAGREGADA, DESPRENDIDA, DESCAMADA, DESPLACADA		ELEMENTO ARQUITETÔNICO FALTANTE - INTEIROS OU TRECHOS DE ESCULTURAS, ORNATOS, GUARDACORPOS
	ARGAMASSA DIFERENCIADA - DE DIFERENTE GRANULOMETRIA OU COM SOBRESSALTOS		LACUNAS - PARTES FALTANTES EM ELEMENTOS CONSTRUTIVOS, ALVENARIAS, ETC.		PRESENÇA DE VEGETAÇÃO
	MARCA DE VANDALISMO - PICHÇÃO		MANCHA NEGRA - CROSTA DURA E IMPERMEÁVEL S/ SUPERFÍCIE DOS MATERIAIS		
	PERDA DE REVESTIMENTO A NÍVEL DE ALVENARIA		MANCHA DE UMIDADE - ASCENDENTE OU DESCENDENTE EM ARGAMASSAS		



MESTRADO PROFISSIONAL
EM PROJETO E PATRIMÔNIO



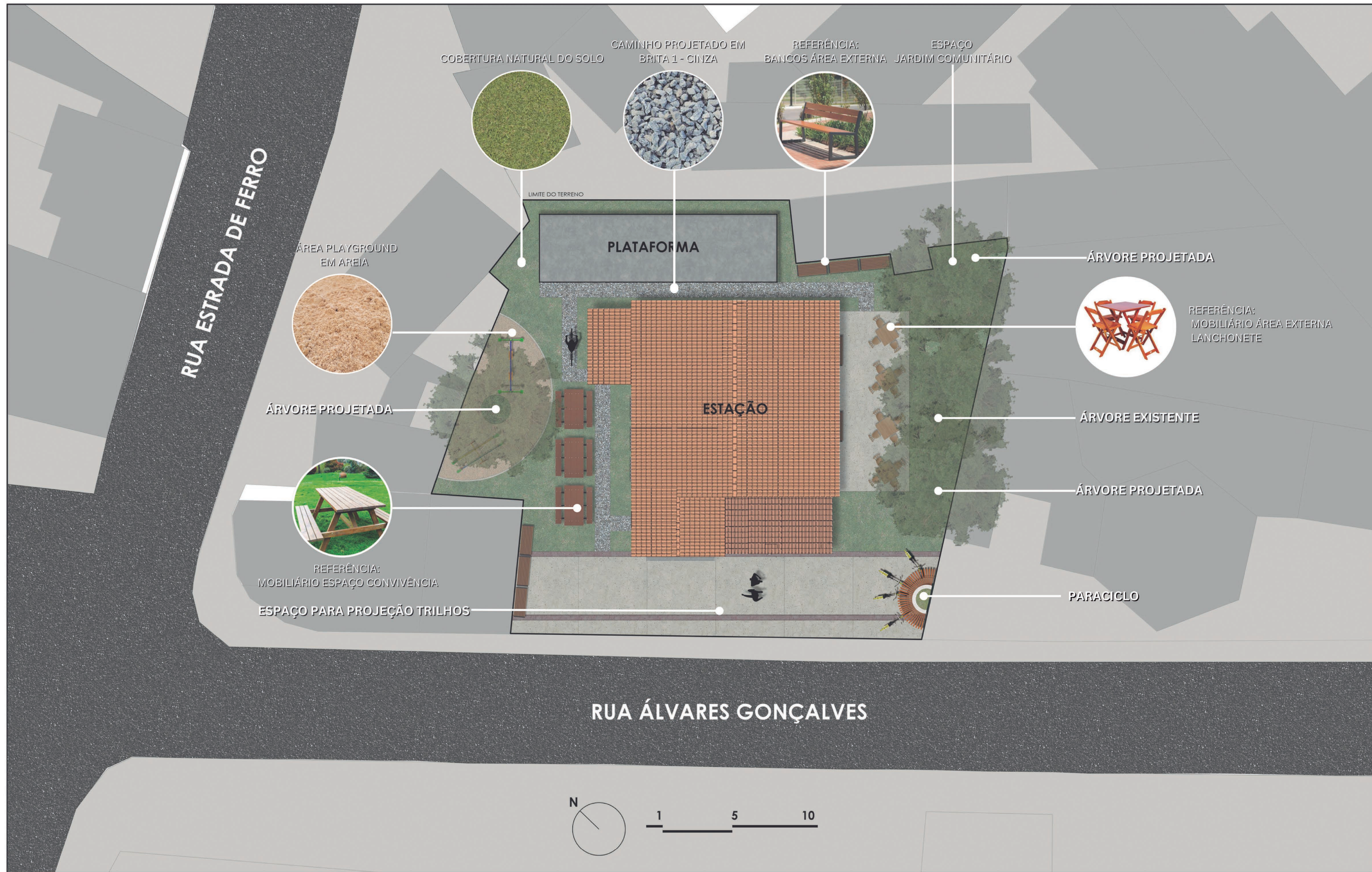
MAPA DE DANOS

ESCALA: 1/100

MATHEUS MEIRELLES DE SOUZA

PRANCHA: 01/01

Apêndice 3 – projeto de intervenção



PLANTA BAIXA COM LAYOUT



PLANTA BAIXA TÉRREO - ESTAÇÃO E PLATAFORMA
ESC. 1:100



PLANTA BAIXA MEZANINO - ESTAÇÃO E PLATAFORMA
ESC. 1:100



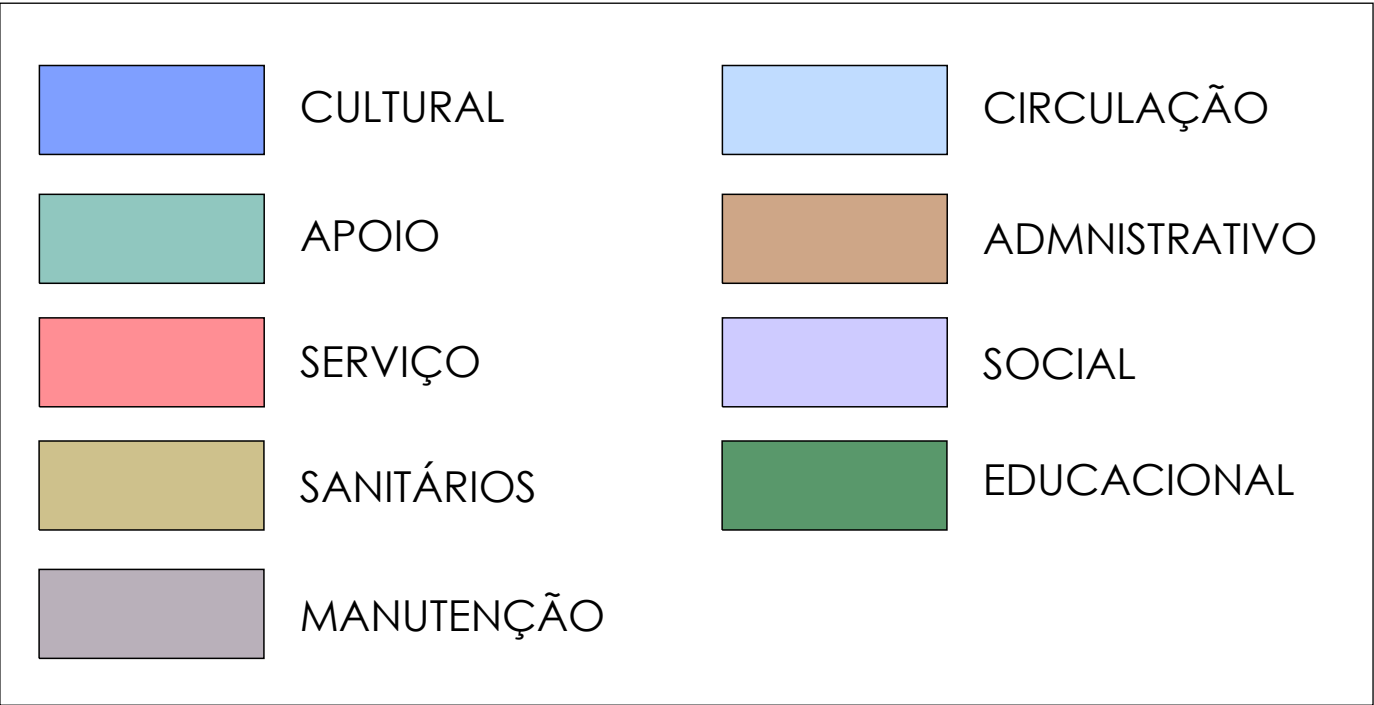
PROGRAMA



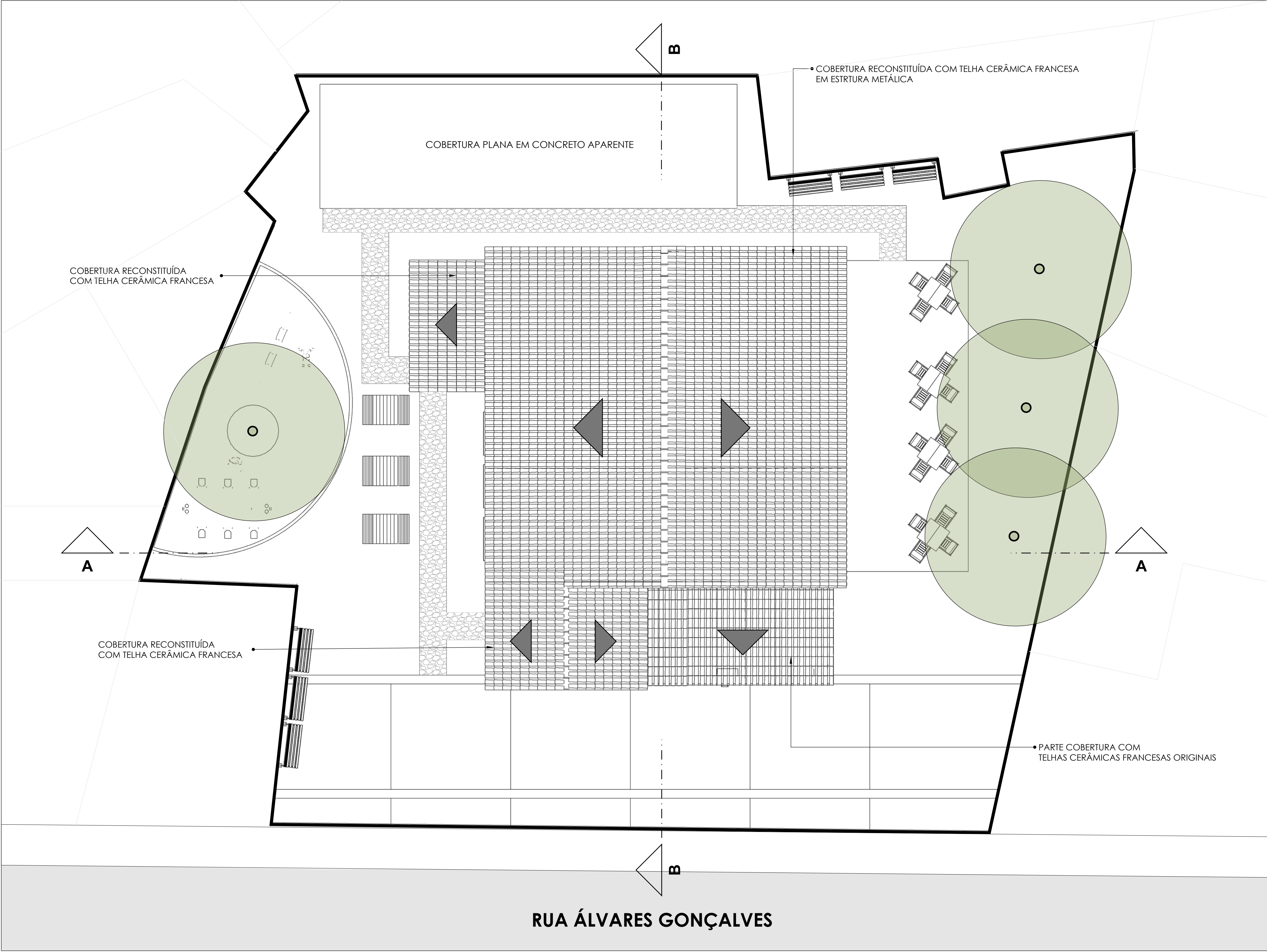
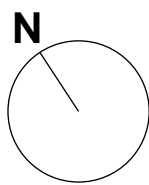
TÉRREO - ESC: 1/100



MEZANINO ESC: 1/100



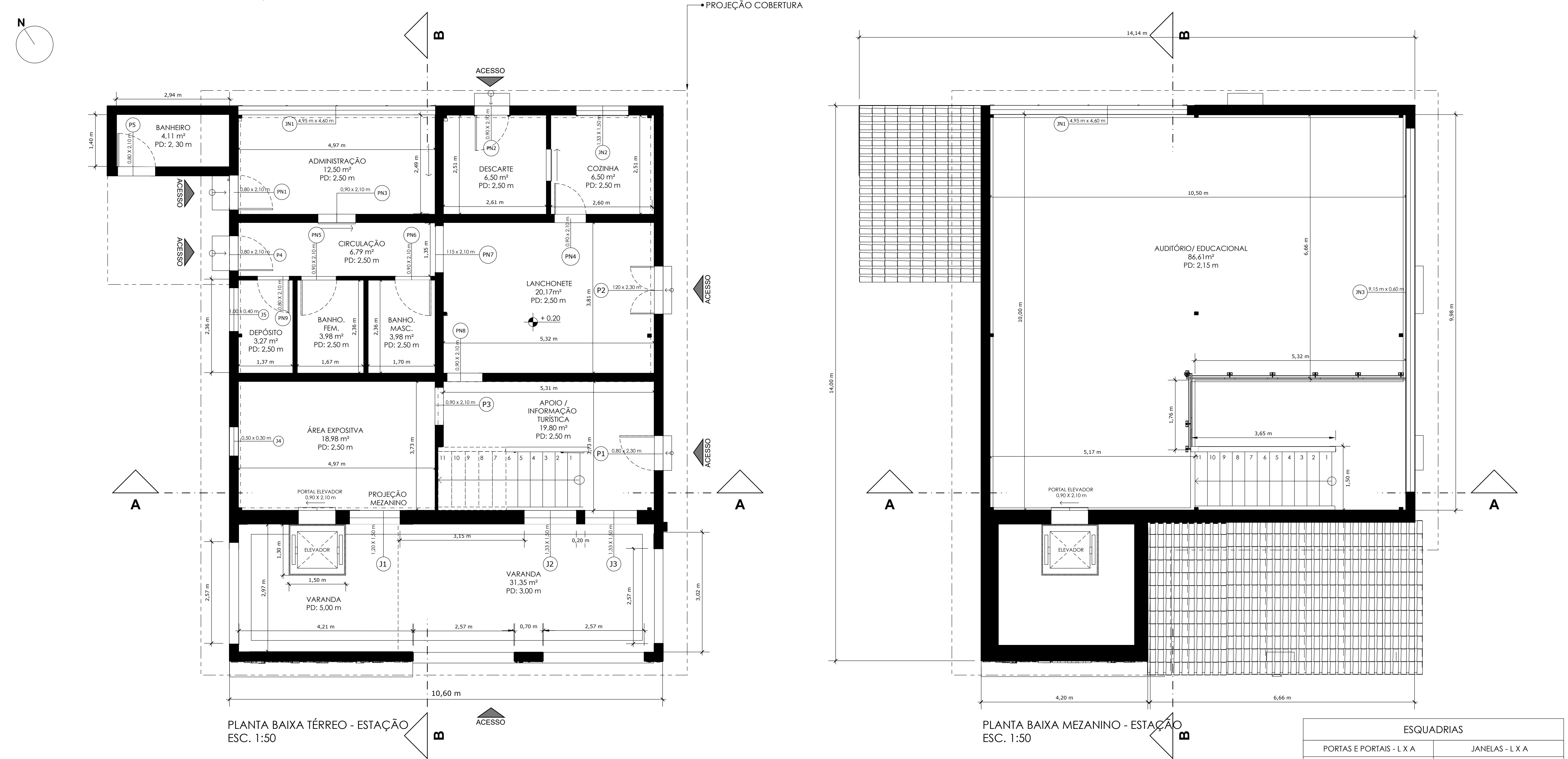
COBERTURA



PLANTA DE COBERTURA
ESC. 1:75



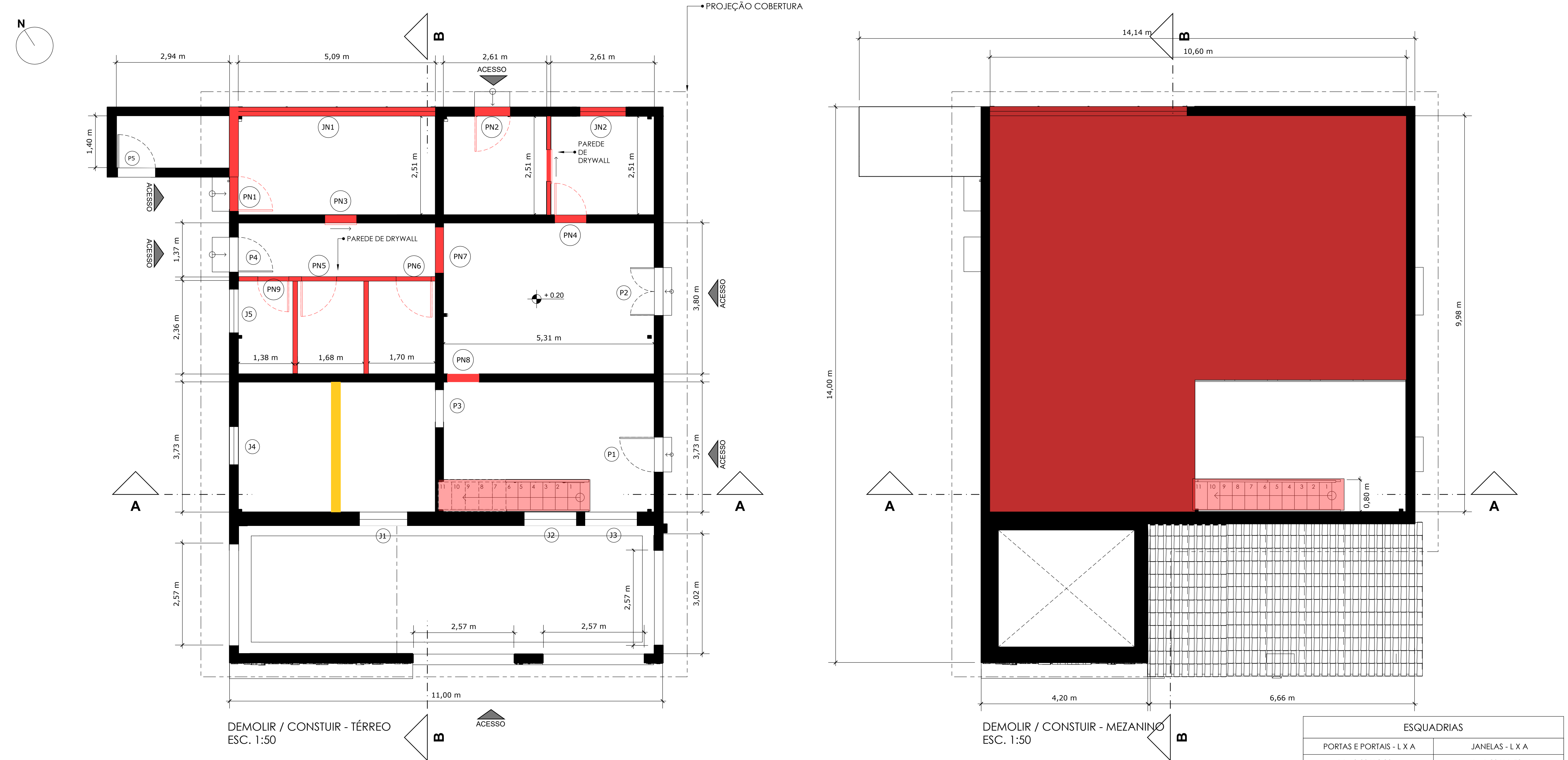
PLANTA BAIXA ESTAÇÃO



ESQUADRIAS	
PORTAS E PORTAIS - L X A	JANELAS - L X A
P1 - 0,80 X 2,30 m	J1 - 1,20 X 1,50 m
P2 - 1,20 X 2,30 m (2 FOLHAS)	J2 - 1,33 X 1,50 m
P3 - 0,90 X 2,10 m (PORTAL)	J3 - 1,33 X 1,50 m
P4 - 0,80 X 2,10 m	J4 - 0,50 X 0,30 m
P5 - 0,80 X 2,10 m	J5 - 1,00 X 0, 40 m
PN1 - 0,80 X 2,10 m (PORTA NOVA)	JN1 - 4,95 X 4,60 m (JANELA NOVA)
PN2 - 0,90 X 2,10 m (PORTA NOVA)	JN2 - 1,33 X 1,50 m (JANELA NOVA)
PN3 - 0,90 X 2,10 m (PORTA NOVA)	JN3 - 9,35 X 0M60 m (JANELA NOVA)
PN4 - 0,90 X 2,10 m (PORTA NOVA)	
PN5 - 0,90 X 2,10 m (PORTA NOVA)	
PN6 - 0,90 X 2,10 m (PORTA NOVA)	
PN7 - 1,15 X 2,10 m (PORTAL NOVO)	
PN8 - 0,90 X 2,10 m (PORTAL NOVO)	
PN9 - 0,80 X 2,10 m (PORTA NOVA)	



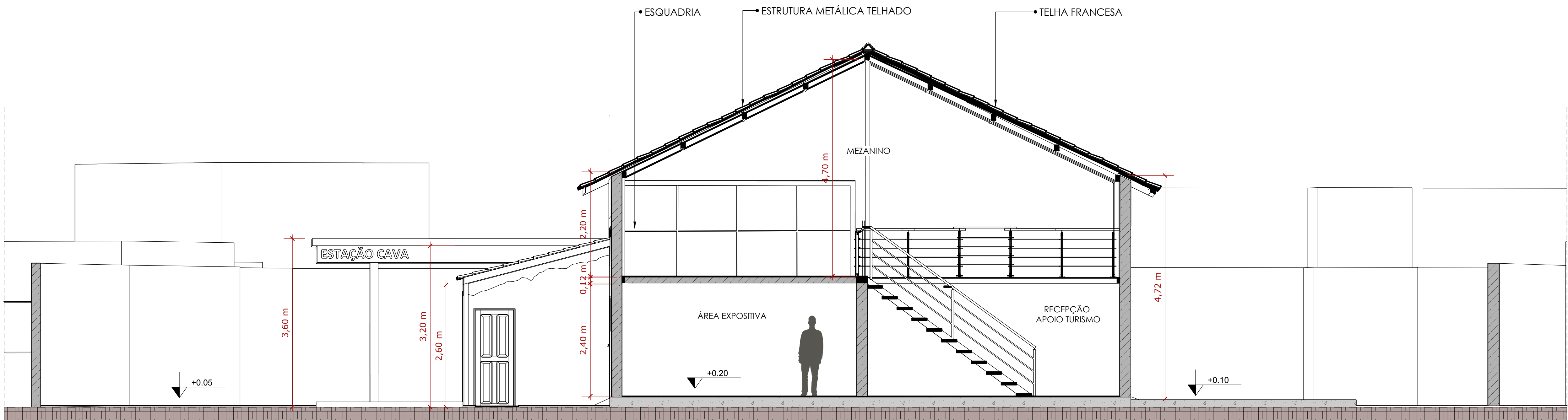
DEMOLIR / CONSTRUIR - ESTAÇÃO



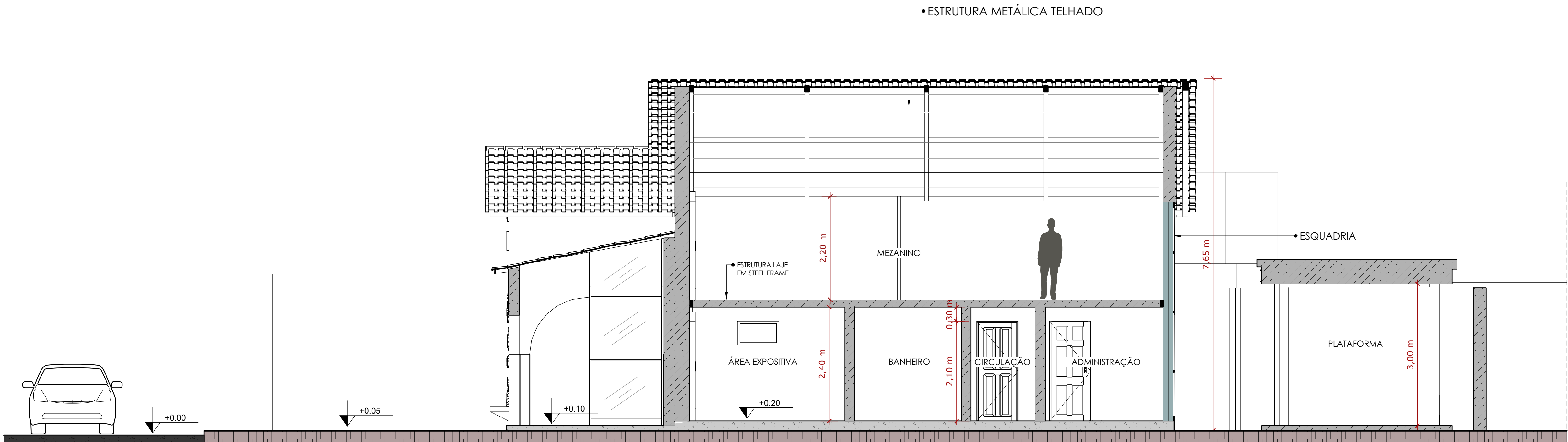
ESQUADRIAS	
PORTAS E PORTAIS - L X A	JANELAS - L X A
P1 - 0,80 X 2,30 m	J1 - 1,20 X 1,50 m
P2 - 1,20 X 2,30 m (2 FOLHAS)	J2 - 1,33 X 1,50 m
P3 - 0,80 x 2,10 m (PORTAL)	J3 - 1,33 X 1,50 m
P4 - 0,80 X 2,10 m	J4 - 0,50 X 0,30 m
P5 - 0,80 X 2,10 m	J5 - 1,00 X 0,40 m
PN1 - 0,80 X 2,10 m (PORTA NOVA)	JN1 - 4,95 X 4,60 m (JANELA NOVA)
PN2 - 0,80 X 2,10 m (PORTA NOVA)	JN2 - 1,33 X 1,50 m (JANELA NOVA)
PN3 - 0,80 X 2,10 m (PORTA NOVA)	
PN4 - 0,80 X 2,10 m (PORTA NOVA)	
PN5 - 0,90 X 2,10 m (PORTA NOVA)	
PN6 - 0,90 X 2,10 m (PORTA NOVA)	
PN7 - 1,15 X 2,10 m (PORTAL NOVO)	
PN8 - 0,80 X 2,10 m (PORTAL NOVO)	
PN9 - 0,80 X 2,10 m (PORTA NOVA)	



CORTES



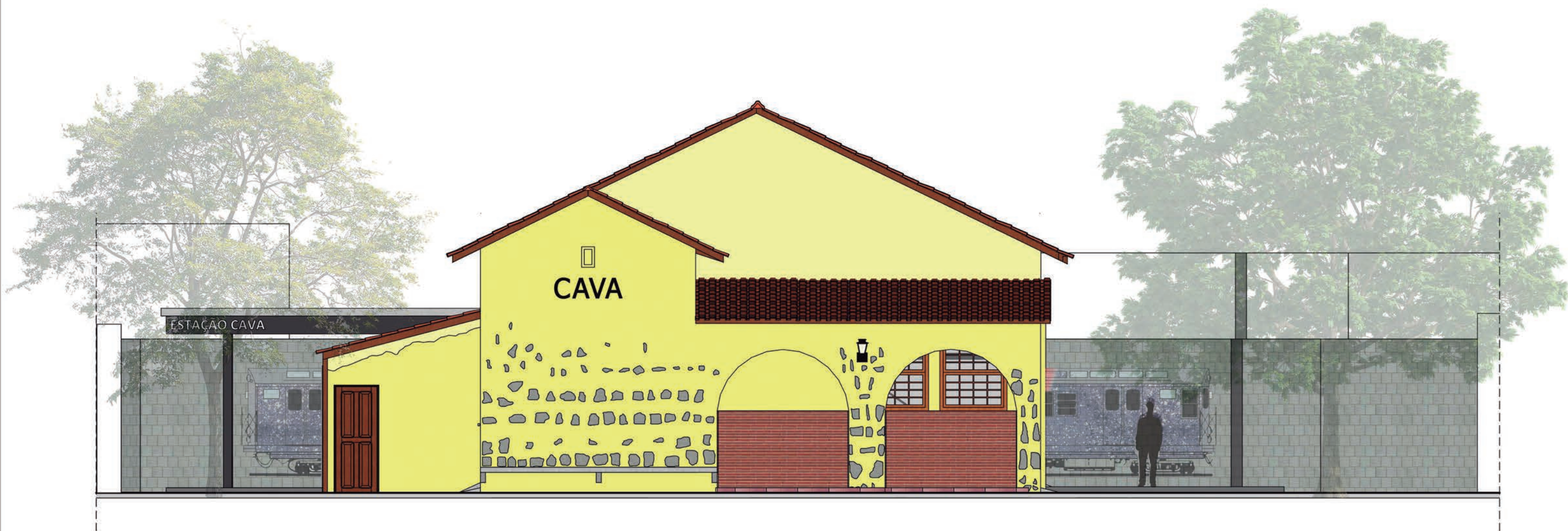
CORTE TRANSVERSAL A
ESC. 1:50



CORTE LONGITUDINAL B
ESC. 1:50



VISTAS



VISTA 01 FRONTAL
ESC. 1:75



VISTA 03 LATERAL DIREITO
ESC. 1:75



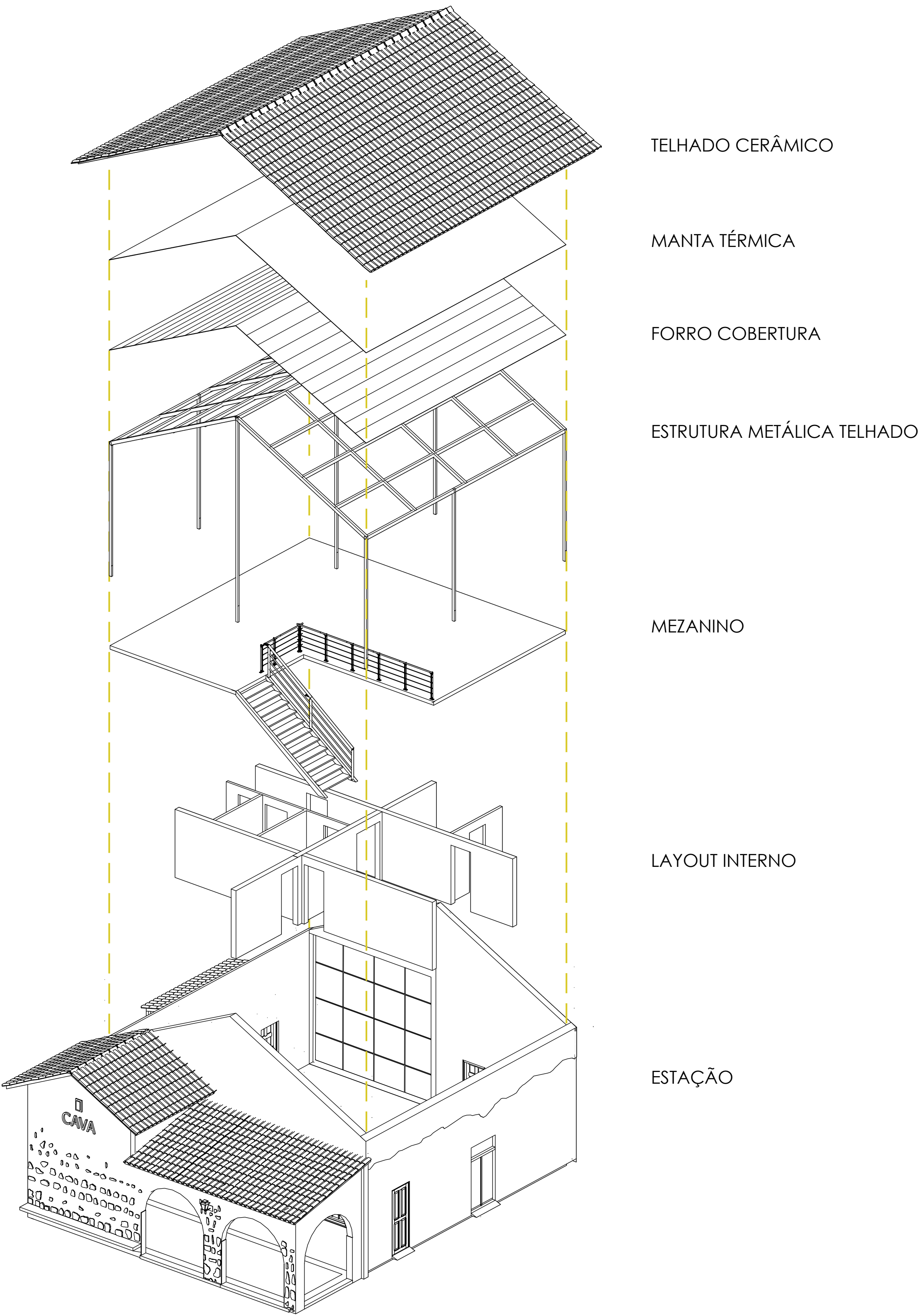
VISTA 02 POSTERIOR
ESC. 1:75



VISTA 04 LATERAL ESQUERDO
ESC. 1:75



ESQUEMA ISOMÉTRICO



TELHADO CERÂMICO

MANTA TÉRMICA

FORRO COBERTURA

ESTRUTURA METÁLICA TELHADO

MEZANINO

LAYOUT INTERNO

ESTAÇÃO



CONSTRUÇÃO REVERSÍVEL
NÃO SOBRESALENTE À ESTAÇÃO

ESPAÇO DE CONVIVÊNCIA



RECONSTITUIÇÃO DA ANTIGA FORMA
DA ESTAÇÃO

ESPAÇO PROJETADO JARDIM

ÁREA EXPOSITIVA / INFORMATIVA EXTERNA

ÁREA EXTERNA LANCHONETE

ANEXO / PLATAFORMA COM MATERIALIDADE E FORMA
QUE REMETAM A ARQUITETURA FERROVIÁRIA

ESPAÇO POLIVALENTE COMPLEMENTER AO
NOVO PROGRAMA DA ESTAÇÃO DESTINADO
ATIVIDADES EXTERNAS:
FEIRA DE PEQUENOS PRODUTORES
ENCONTRO DE GRUPOS DE CICLISTAS
ATIVIDADES RELACIONADAS A EDUCAÇÃO PATRIMONIAL
EXPOSIÇÕES EXTERNAS



RECONSTITUIÇÃO DE ÁREA RUÍDA COM
ADIÇÃO DE ESQUADRIA CONTEMPORÂNEA

ESPAÇO ALUGUEL DE BICICLETAS



APROPRIAÇÃO DOS MUROS DO TERRENO DA ESTAÇÃO COM ARTES QUE REMETAM AO PATRIMÔNIO CULTURAL IGUAÇUANO



ESPAÇO COM EQUIPAMENTOS DE USO INFANTIL



RECONSTITUIÇÃO DE COBERTURA

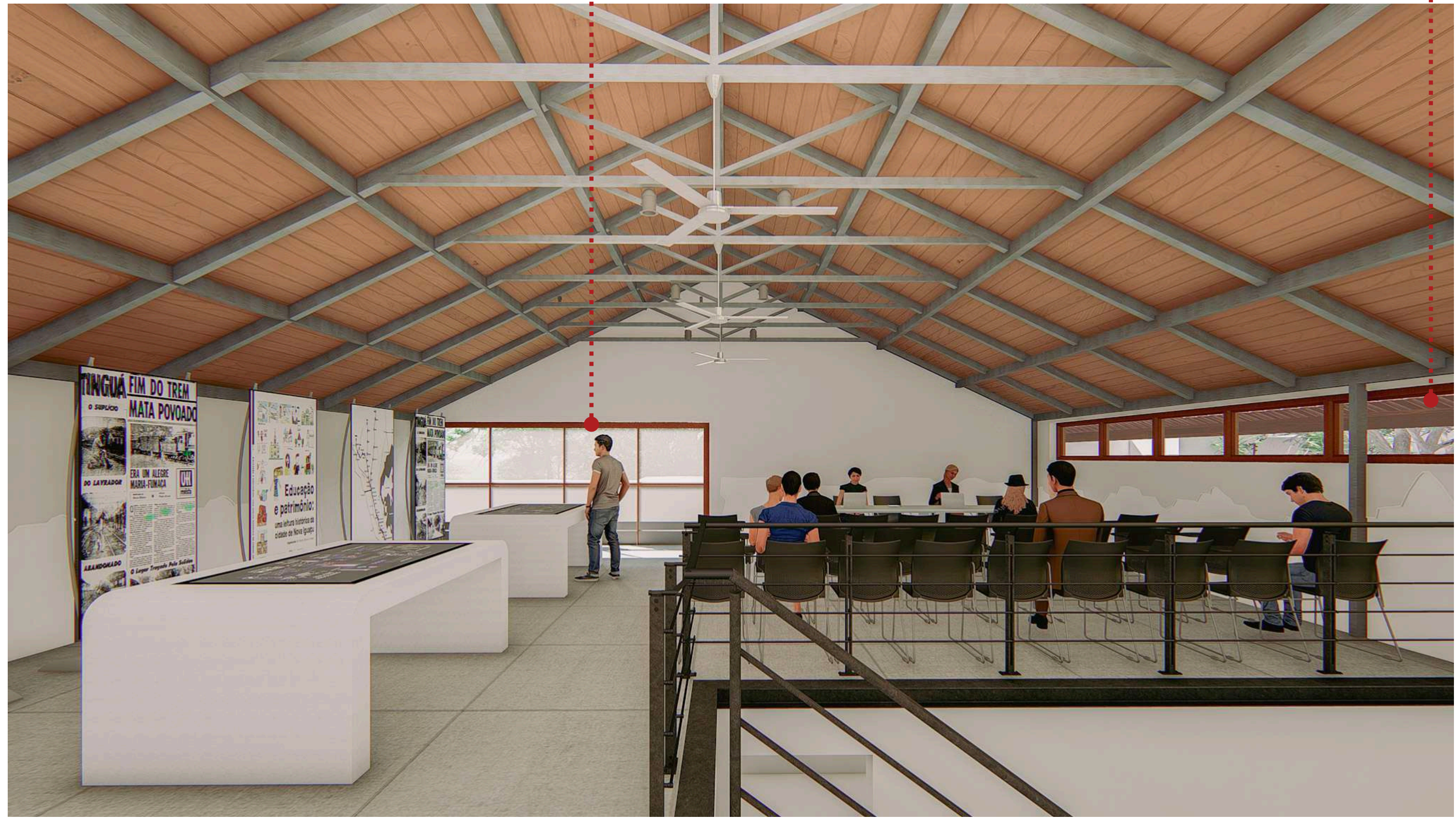
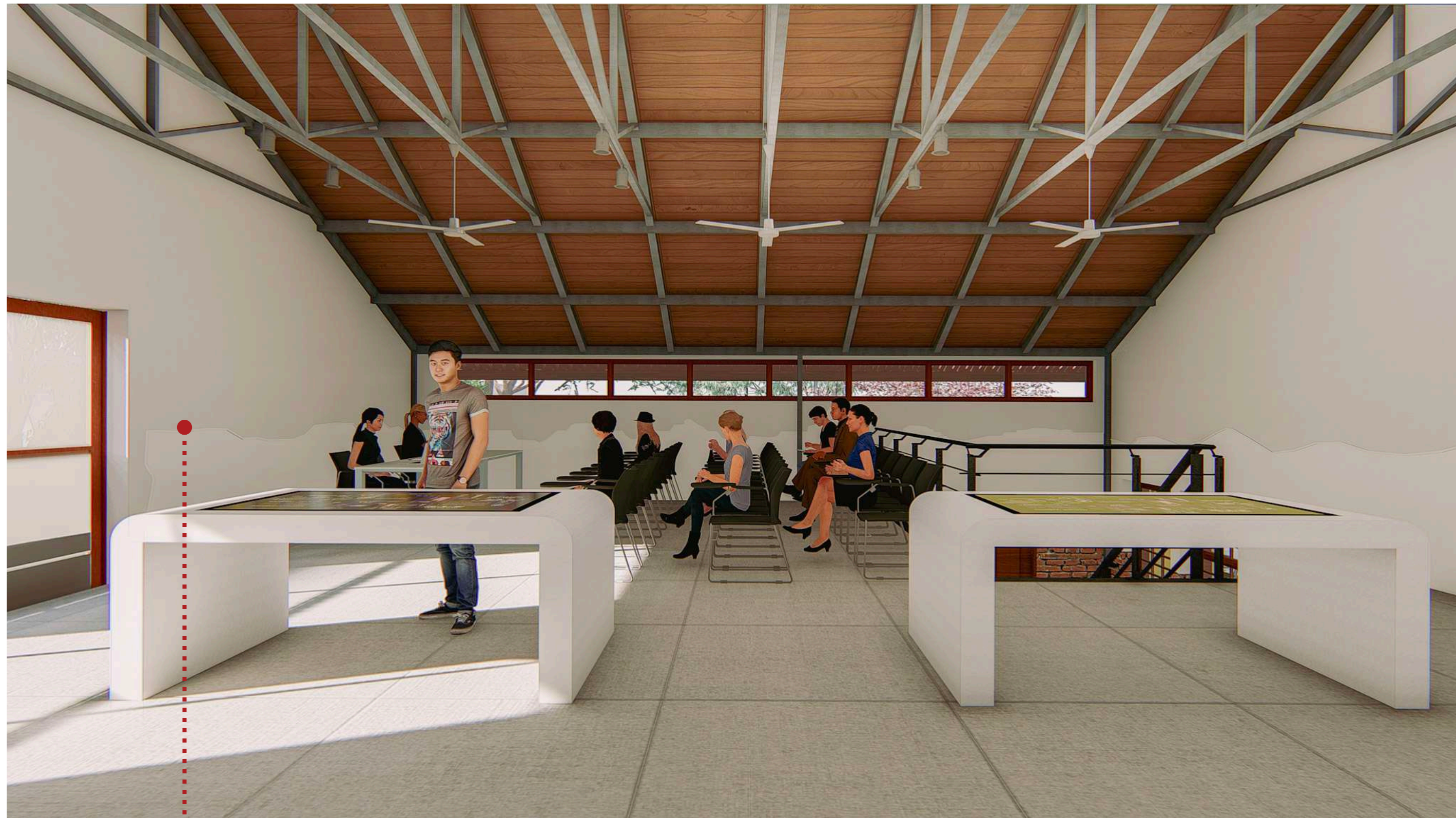
ESPAÇO DE CONVIVÊNCIA

EXEMPLO DE USO PLATAFORMA:
EXPOSIÇÃO DE PEQUENOS PRODUTORES LOCAIS



EXEMPLO DE USO ESPAÇO PLATAFORMA:
BICICLETÁRIO PARA GRUPOS DE CICLISTAS
COM POSSIBILIDADE
DE ALUGUEL DE BICICLETAS





RECONSTITUIÇÃO DA COBERTURA COM DIFERENCIAÇÃO DO ANTIGO X NOVO ATRAVÉS DO USO DE MATERIALIDADE CONTEMPORÂNEA E USO DE REVESTIMENTOS

POSSIBILIDADE DE USO DO MEZANINO: AUDITÓRIO PARA PALESTRAS / AULAS

MEZANINO PARA USO EDUCACIONAL / CULTURAL

MESA DIGITALIZADORA PARA USO DE APOIO DE ATIVIDADES RELACIONADAS A EDUCAÇÃO PATRIMONIAL



RECONSTITUIÇÃO DE COBERTURA COM ESTRUTURA METÁLICA

ELEVADOR

PAINÉIS EXPOSITIVOS



Anexo 1 – documentação referente ao tombamento – 1989

CHADO
CQ



SECRETARIA DE GOVERNO

PICHADO
CQ

Nº DO PROCESSO

E-12/

0.1.1.7

89

DATA DO INÍCIO

8-1-89

NOME

PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVA IGUAÇU

ASSUNTO

Indicação trabalho de levantamento do patrimônio cultural
de Nova Iguaçu.

ANEXOS

12 Boas em Nova Iguaçu



5 JAN 1989 00117

DIVISÃO DE COMUNICAÇÕES
PROTOCOLO

Ofício nº 1.368/GI/88.

Em, 20 de dezembro de 1988.

*1.º Sec. de Edificações
para parecer
5-1-89
Francisco Franco*

P. M. N. I.
SEMUG
28 DE 1988
Proc. n.º
01/2582/88

Senhor Governador,

Expressando os sentimentos da comunidade iguaçuana, encaminho a Vossa Excelência o trabalho realizado de levantamento dos exemplares mais significativos do patrimônio cultural de Nova Iguaçu.

É nosso desejo que os bens arrolados sejam devidamente tombados pelo INEPHAC, preservando-se assim parte da memória deste Município.

Nesta oportunidade reitero a Vossa Excelência os protestos de elevada estima e consideração.


FRANCISCO DE ASSIS MARTINS AMARAL
Interventor

Ao

Exmº Sr.

Dr. WELLINGTON MOREIRA FRANCO

DD. Governador do Estado do Rio de Janeiro.

RIO DE JANEIRO - RJ.



PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVA IGUAÇU
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO - SEMPLA
GRUPO DE TRABALHO PARA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO NATURAL E CULTURAL

Memº nº

Rio de Janeiro, 23 de dezembro de 1988.

Senhor Secretário,

É com imensa satisfação que o Grupo de Trabalho de Patrimônio Natural e Cultural de Nova Iguaçu, encaminha a V.Sa. os estudos realizados para o tombamento provisório pelo Estado de 12 bens culturais localizados em nosso município.

Esses bens representam em sua diversidade uma pequena mostra do universo que compõe o quadro cultural da região.

São 5 igrejas e capelinhas que se espalham por diferentes caminhos e que impressionam pela sua singeleza os olhos desavisados de quem as descobre: Igreja de Sto. Antonio de Jacutinga, atual Igreja da Prata, Igreja de N.Sra. da Conceição de Queimados, Capela da Fazenda da Posse, Igreja de N. Sra. de Marapicu, Capela de N.Sra. de Guadalupe.

É o antigo Grupo Escolar Rangel Pestana, escola repleta de tradições e palco de muitas histórias, que formou tantos iguaçuanos.

É o "Lar de Joaquina", um exemplo de arquitetura residencial de linguagem eclética, que pela sua graciosidade é conhecido de todos na cidade.

São as antigas estaçõeszinhas ferroviárias de Tinguá, Jaceruba, Cava e Rio D'Ouro, cujos ramais encontram-se desativados, mas que permanecem presentes nesses lugarejos com sua arquitetura característica.

Ilmo. Sr. Dr. ALVARO PEIXOTO,
M.D. Secretário de Planejamento do Município de Nova Iguaçu.

É o local onde foi construído o reservatório do Rio D'Ouro, obra de paisagismo com todos os elementos arquitetônicos que compõem o sistema, envoltos num sítio natural de esplêndida beleza.

Por diversas razões históricas e econômicas o rio de Nova Iguaçu vem sendo despersonalizado com a destruição de suas paisagens e transformações na maneira de viver, nos hábitos e costumes de sua população.

Debruçar-se sobre a sua história é a tentativa de recuperar um pouco desta identidade na busca de suas raízes culturais, reconstruindo a imagem esquecida de que Nova Iguaçu é antes de tudo terra de morar e lugar de afeto de sua comunidade.

São fragmentos de um tempo que passou, as vezes mais antigo outras mais recente, mas que ainda estão presentes na sua paisagem e que precisam sobreviver para o futuro.

O tombamento pelo Estado desse conjunto de edificações significa o reconhecimento oficial de que Nova Iguaçu é possuidor de um patrimônio histórico a ser preservado como memória de um passado que enriquece o presente.

É com este objetivo, de reforçar a importância de um trabalho de preservação e valorização do patrimônio natural e cultural no município de Nova Iguaçu que solicitamos a V.Sa. o encaminhamento desta documentação para que seja providenciado o seu tombamento provisório.

Nesta oportunidade, reiteramos a V.Sa. protestos de estima e consideração.

Grupo de Trabalho de Patrimônio Natural e
Cultural de Nova Iguaçu

DEISE MATEOS
DINA LERNER
EUCENIA FERREZ
MARIA DAS GRACAS MATIAS
MIRIAM MAGALHÃES FREITAS
NEY ALBERTO GONÇALVES DE BARROS
PATRICIA FIGUEIREDO



denominação e localização	Antiga Estação de Vila de Cava Rua Alvaro Gonçalves, 43	Vila de Cava	N. Iguazu
---------------------------	--	--------------	-----------

período	Início do século XX
estado de conservação	Bom
grau de caracterização	Preservada



SITUAÇÃO E AMBIÊNCIA

A antiga estação encontra-se integrada em rua de pouco movimento e de casario baixo. Fazem parte do conjunto, uma edícula que servia de bilheteria, a estação propriamente dita e, vizinha a esta, a construção do antigo entroncamento de águas da Cedae. Logo atrás, encontra-se um prédio que serviu como escritório da Cedae, e que de certa forma, também está integrado ao conjunto.



DESCRIÇÃO

A edícula que servia de bilheteria, é uma construção bastante simples, de tratamento "art-decô", cuja laje de cobertura avança além da platibanda formando um pequeno beiral. A estação é uma construção em dois pavimentos em estilo "missiones" simplificado ou californiano, muito comum nas construções residenciais da época. É curiosa a justaposição dos dois exemplares- o primeiro à feição dos

uso atual	Residencial	filme
uso original	Residencial	foto
proprietário	Rede Ferroviária Federal S.A.	

prédios oficiais, o segundo à arquitetura doméstica. A entrada apresenta uma varanda coberta protegida por arcadas. A cobertura é em telhados de duas águas em diversos planos, o que dá movimentação ao volume da fachada. Esta estação difere do estilo classicizante das demais deste mesmo ramal.

proteção existente

Nenhuma

proteção proposta

Tombamento estadual

bibliografia/ fontes

levantado por

Grupo de Trabalho para a Preservação do Patrimônio Natural e Cultural de Nova Iguaçu

em

Dez./ 88

conferido por

Roberto Anderson

denominação

documentação e informações complementares:



Antiga bilheteria



Antigo entroncamento da Cedae



Antiga casa de administração da Cedae



PROTOCOLADO Nº 340787
ENTRADA ☐ SAÍDA ☒ em 19/06/1989
21

SERVIÇO PÚBLICO ESTADUAL

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
SECRETARIA DE ESTADO DE EDUCAÇÃO E CULTURA
DEPARTAMENTO GERAL DE ESTUDOS, PESQUISAS E PATRIMÔNIO
INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL

N O T I F I C A Ç Ã O

Notificamos a V. Sa. que, dada a importância histórica e cultural da antiga Estação Ferroviária de Vila de Cava, localizada na Rua Álvaro Gonçalves nº 43, em Vila de Cava, Nova Iguaçu, fica determinado o tombamento provisório nos termos do inciso II, artigo 5º do Decreto nº 5.808, de 13 de junho de 1982, de acordo com o Processo nº 1-12/0117/89 e conforme publicação no Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro em 12 de junho de 1989.

Rio de Janeiro, 06 junho de 1989


JORGE CZAJKOWSKI

Diretor

Ilmo. Sr.
Morador da antiga Estação Ferroviária de Vila de Cava
Rua Álvaro Gonçalves, 43
Vila de Cava
Nova Iguaçu - RJ