

Reativar, Recuperar, Resgatar: Valorizando a Memória da Estação de Ferro Barão de Mauá



Reativar, Recuperar, Resgatar:
Valorizando a Memória da Estação de Ferro
Barão de Mauá

Universidade Federal do Rio de Janeiro
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Trabalho Final de Graduação II

Aluna: Letícia Barbosa da Silva
Orientadora: Letícia Castilhos Coelho

Etapa Final do Trabalho Final de Graduação
apresentando à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade
Federal do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro
2021.2



Agradimentos

- Primeiramente a Deus que me deu forças para chegar até aqui. Por sempre me ajudar em todos os momentos da minha vida.
- À minha mãe, que sem dúvida foi a minha melhor amiga, o abraço que eu precisava antes de todas as apresentações, que me apoiou incondicionalmente na minha trajetória e sempre esteve do meu lado, participando de todos os momentos e decisões.
- Ao meu namorado, que foi meu ombro para eu chorar nos momentos de ansiedade, meu braço direito para me ajudar a fazer as maquetes e meu eterno admirador, por me apoiar em todos os momentos acadêmicos quando pensei que isso aqui não era pra mim.
- À minha orientadora, que aceitou fazer parte dessa loucura comigo com tanta dedicação e diante de um momento anormal para um curso presencial de universidade federal.
- Aos membros banca, que colaborou bastante com esse processo, sempre apresentando observações relevantes.
- À minha família, meu pai, minha madrasta, tias, avós, minhas irmãs e irmão que sempre me incentivaram, torceram e entenderam os momentos da minha ausência por dedicação a essa etapa da minha vida. Ao meu tio André pela moradia e conforto no período da faculdade.
- Às amigas que a FAU me deu, Pamella e Larissa, minhas "arqui-amigas", que dividiram comigo todos os momentos dentro dessa faculdade, desde momentos de muita risada a momentos desesperadores de dar crise de ansiedade. As "Rainhas do TFG" que sempre estiveram comigo durante o processo final, uma ajudando a outra e passando por essa etapa juntas.
- À minha psicóloga, que foi essencial na minha saúde mental em meio a momentos que me senti sem chão, sempre me fazendo entender meus limites para que eu conseguisse chegar ao final da faculdade com pelo menos três ansiolíticos a menos.
- Às minhas amigas fora da FAU, que sempre me apoiaram, sempre me falavam "vai ficar tudo bem, você é capaz", essa é pra você Mari. Fernanda Meneses por me emprestar o livro de cabeceira que foi minha bíblia para o TFG.



*“Os edifícios antigos não nos pertencem. Em parte, são propriedades daqueles que os constroem; em parte das gerações que estão por vir. Os mortos ainda têm direito sobre eles; aquilo por que se empenharam não cabe a nós tomar.”
(RUSKIN, John)*

SUMÁRIO

04

A APRESENTAÇÃO

RESUMO
APRESENTAÇÃO

07

A TEORIA

A QUESTÃO DOS TRENS

A FERROVIA NO BRASIL
A FERROVIA NO RIO DE JANEIRO
A LINHA DO TEMPO

A QUESTÃO DO PATRIMÔNIO E RESTAURO

O PATRIMÔNIO
O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL
CARTAS PATRIMONIAIS
O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO
AS TEORIAS

20

O CONTEXTO E O OBJETO

A ESTAÇÃO EM QUESTÃO

A CONTEXTUALIZAÇÃO
A REGIÃO CENTRAL
A ESCALA URBANA
A LEOPOLDINA
O EDIFÍCIO
A ESTAÇÃO E SEUS USOS
A JUSTIFICATIVA
O OBJETIVO GERAL E ESPECÍFICO
A METODOLOGIA

37

O ESTUDO E A INTERVENÇÃO

AS DIRETRIZES EM QUESTÃO

OS CRITÉRIOS GERAIS DE INTERVENÇÃO
OS DANOS

41

AS REFERÊNCIAS

A QUESTÃO DAS REFERÊNCIAS

REFERÊNCIAS
O QUADRO COMPARATIVO

49

O FINAL?

A QUESTÃO DO PROGRAMA

AS DIRETRIZES PROJETUAIS
O PROGRAMA
As Escalas
A Reserva Técnica
A Feira Flexível/Estrutura Cultural

A BIBLIOGRAFIA

Resumo

Este trabalho consiste em um projeto de reativação e intervenção na Estação Ferroviária Barão de Mauá (Leopoldina), Rio de Janeiro. O presente trabalho inicia com uma abordagem histórica para melhor compreensão da inserção do trem no Brasil e no Rio de Janeiro, aborda as questões a respeito da valorização do patrimônio histórico cultural de modo a fundamentar a formação de diretrizes de restauro e intervenção para a estação, a fim de propor programas comerciais e culturais no interior da mesma. Este projeto se relaciona à questões urbanísticas da região central, já que a mesma se encontra em uma atual condição de abandono do patrimônio e apagamento da memória, em que o novo toma o lugar do velho sem deixar história para contar. Considerando a reativação da Estação, integrando-a não só como um modal de transportes, mas também como um ponto de confluência onde os indivíduos possam conhecer mais sobre seu passado e ter a oportunidade de fazer parte dele, em uma região altamente movimentada, não só por veículos, mas também por transeuntes, todos os dias.

Palavras-chave: Patrimônio ferroviário, restauro, reativação, história, urbanismo.

Abstract

This work consists of a reactivation and intervention project at Barão de Mauá Train Station (Leopoldina), Rio de Janeiro. The present project begins with a historical approach for a better understanding of the train insertion in Brazil and Rio de Janeiro, it addresses the issues regarding the valorization of historical and cultural heritage in order to support the definition of restoration and intervention guidelines for the station, in order to suggest commercial and cultural activities on the inside of the train station. This project relates to urban issues over the central region, since it is in a current condition of abandonment of the heritage and erasure of memories, in which the new takes the place of the old without leaving history behind. Considering the reactivation of the Station, integrating it not only as a transport modal, but also as a point of confluence where people can learn more about their past and have the opportunity to be part of it, in a highly busy region, not only by vehicles, but also by passers-by, every day.

KEYWORDS: Railroader Heritage, Restoration, Reactivation, History, Urbanism.





Apresentação

Avenida completamente movimentada, o portal da cidade do Rio de Janeiro, fazendo interlocução com diversas vias igualmente movimentadas como a Avenida Brasil. Carros passando, buzinas, sirenes de ambulâncias, ônibus lotados, sensação de insegurança, medo, caos e ambulantes, muitos comerciantes na região. Pressa, tempo, trabalho, ida, vinda, abandono, movimento, são palavras que definem a atual região da Estação Ferroviária Barão de Mauá - ou Leopoldina.

Ao iniciar meus estudos na Universidade Federal do Rio de Janeiro, moradora da Região das Baixadas Litorâneas do Rio e frequentadora não assídua da cidade carioca, me deparei com as seguintes instruções da minha mãe: “Você pegará o ônibus na Leopoldina, é uma antiga estação ferroviária, bonita, monumental e abandonada, mas não tem erro”. No meu primeiro dia andando sozinha à caminho da faculdade me deparei com um monumento abandonado, mas que não perdia sua exuberância em seu entorno imediato.

Dia após dia me perguntava como deveria ser aquela região quando a estação ainda estava ativa. Acabei fazendo amizades nesse ponto articulador, trabalhadores que reclamavam do abandono e do descaso com a região... “Antigamente, isso aqui que hoje é só uma parede, tinha vários comércios, que funcionavam o dia todo e nos dava uma sensação maior de segurança”, “Lembro sempre que quando voltava pra casa e esperava o 301, parava aqui e tomava uma cervejinha antes do ônibus passar.”

Entender como funcionava a região tão movimentada por seis vias de cada lado do rio que divide a Av. Francisco Bicalho, me fez perceber aquele lugar como um conector, situada bem na “entrada” da cidade do Rio de Janeiro, a The Leopoldina Railway que já foi uma estação ferroviária muito importante na década de 1920 atualmente se encontra abandonada e a região passando por um apagamento da memória que remete à da construção de uma cidade que evoluiu a partir das ferrovias.

Assim, este Trabalho Final de Graduação, analisa e estuda propostas para o entorno de um território rico e repleto de história. Desenvolve um estudo mais aprofundado sobre a região central e a história da Leopoldina, analisa o objeto de estudo e suas mediações e pensar em alternativas projetuais para recuperar o valor histórico e cultural e desenvolvimento urbano.

Como viés propositivo, traça diretrizes de intervenção para a estação ferroviária, através de ensaios de possíveis meios de manter a Estação Leopoldina viva. De forma que levante não só o interesse governamental, mas também da comunidade em fazer e se manter parte da história desse monumento histórico com caráter cultural. Trazer à tona o movimento e a reativação da estação ferroviária como ponto de confluências e troca de experiências irá enriquecer ainda mais a região que vem tendo o seu valor histórico apagado.



A TEORIA

A Questão dos Trens

A Ferrovia no Brasil

A implantação das estradas de ferro no mundo se iniciou com as condições advindas das inovações tecnológicas no contexto da Revolução Industrial, principalmente na Europa durante o século XIX. A construção de ferrovias surgiu por meio da necessidade de transportes mais eficazes como meios de produção das manufaturas e grandes fábricas (ABREU,2013). Com essa iniciativa, foi possível fazer o transporte de volumes maiores de mercadorias, incentivando assim, o crescimento fabril e a evolução no setor industrial.

No Brasil, a inserção das ferrovias se deu de maneira lenta através de um incentivo ligados às políticas de governo, por intermédio de empresas essencialmente privadas. A história das ferrovias tem como impulso inicial o ciclo econômico ancorado na produção do café (ABREU, 2013). O ano de 1854, foi marcado pela inauguração da primeira estação de ferro no Brasil, a Estrada de Ferro Petrópolis, inaugurada por Dom Pedro II, o primeiro trecho da linha ligava o Porto Mauá à localidade de Fragoso no Rio de Janeiro. No entanto, desde 1852, o comerciante industrial Irineu Evangelista de Souza, Barão e Visconde de Mauá firma um contrato com o governo para iniciar a construção de uma estrada de ferro que interligaria a Praia de Estrela a Província de Minas Gerais.

Cabe ressaltar que a lei Eusébio de Queiroz, de 1850, facilitou a viabilização da implantação das ferrovias no Brasil. Desse modo foi possível a incorporação da matriz ferroviária à área de planejamento viário, em 1864. Sendo assim, houve a articulação da E. F.D. Pedro II com a linha Recife and São Paulo Railway. A partir de 1873, há uma expansão acelerada da malha ferroviária estimulada pelo instituto de garantia de juros. E, com a importação da tecnologia Britânica, surge a necessidade da inserção do ensino técnico para colaborar com o desenvolvimento das tecnologias de construção e manutenção das estradas de ferro.

A diferença dentre as bitolas dos trilhos entre as estações dificultava a articulação entre as linhas, por isso, em 1880 o Decreto Imperial nº 7.959/1880 oficializou a bitola de 1,60m e 1,00m. Em 1880 o Brasil já possuía 1.150Km de malha viária (SILVA, 2013), e com esse crescimento acelerado acontece a formação das Grandes Companhias para administração das estações e para a criação do plano de comissão*.

Em 1889, a malha ferroviária do Brasil somava 9.583 Km, e em menos de 20 anos a malha cresceu para 28.550Km, no ano de 1920. O que demonstra uma expansão bem acelerada no período pós Primeira Guerra-Mundial. (Rodriguez, 2004; apud SILVA, 2013)

A Ferrovia no Rio de Janeiro

Segundo Abreu, (2013) foi a partir da segunda metade do século XIX que o trem começou a ser implantado na cidade carioca, quando o Rio de Janeiro passava por uma crise de transporte, devido a saturação das áreas servidas por bondes e pela falta de manutenção desse transporte viário. A implantação das estradas de ferro não anulou as atividades integral dos bondes no transporte viário da cidade, mas aos poucos a ferrovias foram ganhando mais força na participação do desenvolvimento econômico.

Nesse período o café irrompe como principal produto de exportação. E é a partir da década de 1850 que a cidade carioca começa a contar com as estradas de ferro, devido uma nova concessão que foi obtida pela Sociedade Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II, com a intenção de alcançar o Vale do Paraíba, São Paulo e Minas Gerais, embora inicialmente a linha abarcasse Santana e Queimados. No mesmo ano foram inauguradas as Estações de Cascadura, Engenho Novo e Maxabomba, um ano depois a Estação de São Cristóvão e Sapobemba (Atual Deodoro) também iniciaram suas atividades. Em seguida a São Francisco Xavier, Riachuelo e Todos os Santos. A criação dessas linhas incentivou a apropriação dos subúrbios e sua conexão com o centro (ABREU, 2013).

“ Trem e bondes foram sem dúvida, indutores do desenvolvimento urbano do Rio. Mas o caráter de massa destes meios de transporte tem de ser relativizado, como também devem ser relativizados os seus papéis frente ao ambiente urbano. É que trem, bondes e, mais tarde ônibus (e sistemas viários correspondentes) só vieram “coisificar” um sistema urbano preexistente, ou pelo menos um sistema de organização do espaço urbano, cujas premissas já estavam prontas em termos de representação ideológica e que apenas esperavam os meios de concretização. Em outras palavras, o bonde fez a zona sul, porque as razões de ocupação seletiva da área já eram “realidade”... Já o trem veio a responder uma necessidade de localização de pessoas de baixa renda e de atividades menos nobres (indústrias, por exemplo)”

(SANTOS,1977;Apud ABREU,2013)

Em 1852 inicia-se o processo de discussão sobre a implantação da Estrada de Ferro Dom Pedro II, em 1855 foi obtida a concessão pela Sociedade Estrada de Ferro D. Pedro II e em 1858 a E. F. Dom Pedro II inaugurou seu primeiro trecho que iria até Belém, atualmente conhecida como Japeri. Em 1864, a mesma é acolhida pelo Governo Imperial Mais tarde a estação Estação de Ferro Central do Brasil, em 1889. (NEVES,2010).

* Plano criado por engenheiros para desenvolvimento de propostas de organização da rede viária. Importante passo para o projeto articulador territorial.

A LINHA DO TEMPO

1850

Promulgação da Lei Eusébio de Queirós que favoreceu a viabilidade comercial.

1852

Decreto nº 641 que autoriza o Governo a conceder a construção de linhas férreas.

Decreto nº54.971 concede a Irineu Evangelista de Souza privilégio exclusivo de 10 anos para a construção de linha férrea entre a Praia do Mar até a Raiz da Serra.

1854

Inauguração da primeira linha férrea do Brasil.

1858

Inauguração da Estrada de Ferro Dom Pedro II.

1860

Inauguração da Estrada de Ferro Cantagalo.

1871

Inauguração da Estrada de Ferro União Valenciana. .

1874

Plano Ramos de Queiroz.

Plano Rebouças.

1850 - 1879

1880

Decreto Imperial nº 7.959/1880 oficialização das bitolas.

1881-1886

Plano Bicalho.

Plano Bulhões.

Plano Rodrigo A. da Silva.

1886

O Brasil tinha 9.583Km de malha ferroviária.

1909

Início das discussões para a inauguração da Estação

1880 - 1909

1920

O Brasil tinha 28.550Km de malha ferroviária.

1924

Inicia a construção da Estação Barão de Mauá.

1926

Inauguração da Estação Barão de Mauá.

1931

Passageiros da linha auxiliar são atendidos somente pela estação Barão de Mauá, reduzindo o número de baldiações.

1937

Surgimento do IPHAN.

1910 - 1939

1950

A Estação Barão de Mauá passa a ser da jurisdição da Viação de Obras Públicas e passa a se chamar Estação de Ferro Leopoldina.

1957

Incorporada pela RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A.)

1950 - 1969

1975

Rebaixadas as últimas locomotivas à vapor.

1980

Trecho da Estação Barão de Mauá alongada até Francisco Sá.

1991

Tombamento pelo INEPAC.

1998

Parte da Malha da Leopoldina é cedida a SuperVia.

1970 - 1999

2002

Fechada para passageiros.

2007

Lei nº483/2007 Patrimonialização dos bens ferroviários.

2011

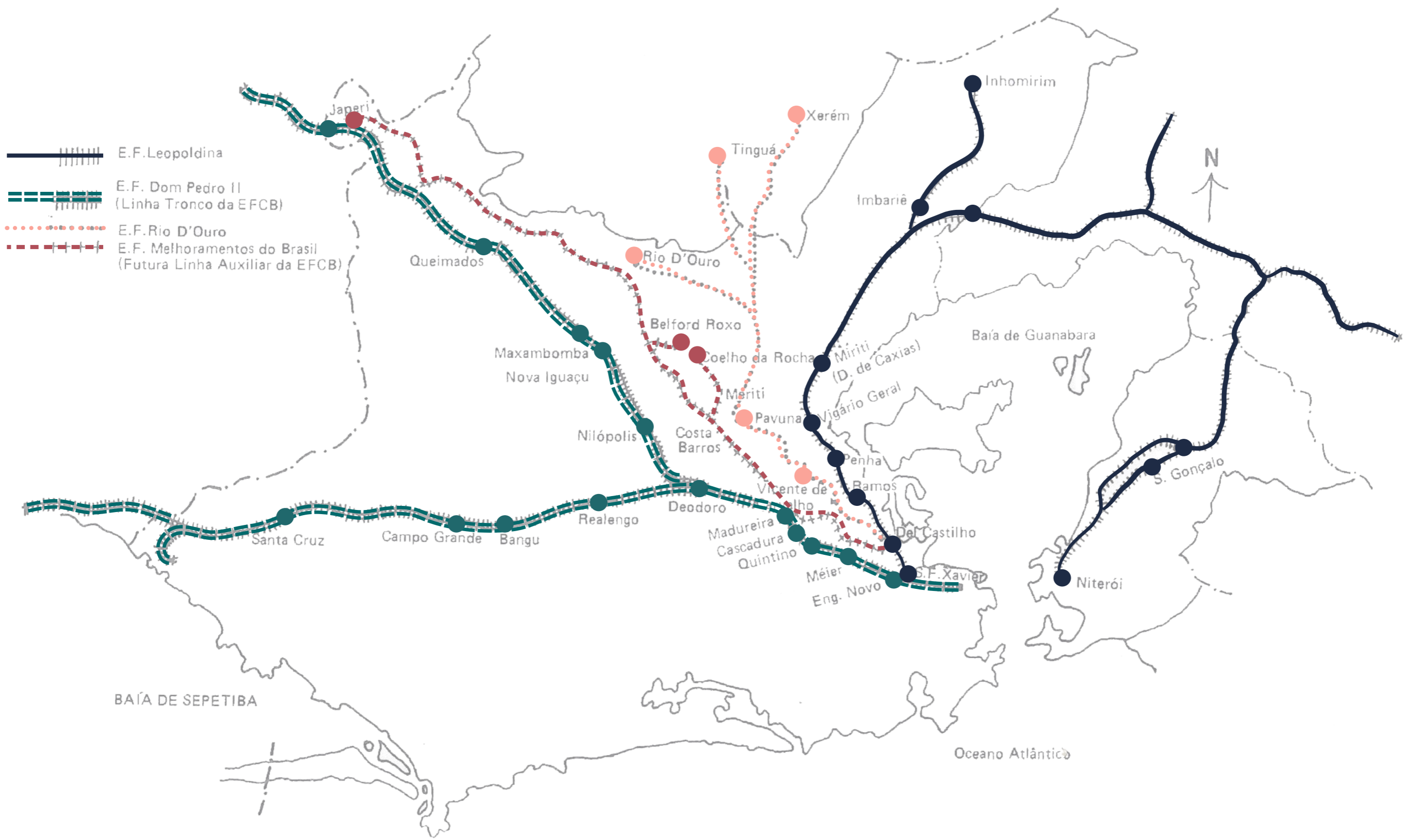
Restante da malha cedida a SuperVia.

2016

Fechamento definitivo.

2000- 2016





A Questão do Patrimônio e o Restauro

O Patrimônio

Tratar sobre patrimônio cultural como objeto de estudo abrange questões históricas e sociais, portanto, trabalhar com o objetivo de salvaguardar esse patrimônio é de grande importância, pois contribui para uma consciência histórica e coletiva para as comunidades envolvidas (KÜHL, 2006).

Segundo o Art. 216, da constituição federal que estabelecem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira que são: as formas de expressão; os modos de viver, criar e fazer; as criações artísticas, tecnológicas e científicas; obras, documentos, edificações e demais espaços urbanos destinados a eclosão de movimentos artísticos-culturais e os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. O Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, patrimônio é “um conjunto de bens móveis e imóveis existentes no País e cuja a conservação seja de interesse público, quer por sua correspondência a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico” (PORTAL IPHAN, 2014).

Segundo Kühl (2006), a iniciativa de preservar um monumento vem a partir de um reconhecimento cultural na obra, ou seja, é seu valor diante da sociedade que dita a verdadeira maneira de permanecer viva a memória do patrimônio de forma que se perpetue para as demais gerações. Para Alois Riegl, ao conceber a noção de “valor” do patrimônio, o monumento é criado pela mão do homem na intenção de conservá-lo para sempre na consciência das gerações futuras. Ou seja, o monumento se relaciona com a preservação da memória coletiva, contendo um grande valor histórico (CUNHA, 2005).

A preservação de monumentos históricos, dentro do contexto de uma cidade, lida com questões que abrangem o passado e a formação daquela cidade. O contexto do bairro que pode ter crescido ao redor desse monumento, a cultura local que pode ter sido influenciada pela história da arquitetura de algum edifício. A partir do século XX, o assunto sobre preservação de monumentos começa a ser levantado como campo disciplinar, mas foi ainda no século XVII que começou a ser preocupação do Estado. Considerando a necessidade de resgate do imaginário coletivo e a importância de mantê-lo vivo com o passar do tempo, Kühl (2006) diz que o cuidado que o homem tem com o monumento é uma forma de manter suas raízes, a memória.

A preservação de um patrimônio aciona noções espaciais e temporais como constituintes das identidades locais. O tempo, o espaço, a memória e o hoje estão presentes na vida cotidiana de cada indivíduo, assim como, influencia na forma como se experimenta a história. O que nos faz pensar que o resultado do apagamento do passado provoca uma sociedade sem identidade e sem referências sobre sua formação cultural. Nesse sentido, a arquitetura e os lugares, como estruturantes da paisagem, são responsáveis pelas lembranças, que evocam narrativas relacionadas a experiências vividas individualmente e coletivamente.

"Tragédia do Museu Nacional ilustra um país que desprezou sua cultura", diz Le Monde



Publicado em: 04/09/2018 - 17:56 Modificado em: 04/09/2018 - 18:29



Imagem aérea do Museu Nacional do Rio de Janeiro, destruído pelas chamas. RBJT/RS/Ricardo Moraes

Fonte: Rádio França Internacional

REVISTA DO BRASIL, REVISTA DO BRASIL - EDIÇÃO 117

GÊNERO CULTURAL

Em crise, Rio de Janeiro abandona seus bens históricos

Cidade tem pelo menos 40 bens culturais em situação de abandono

Publicado em 21/05/2016 - 10h49



Fonte: Rádio França Internacional

Do esplendor às ruínas: como anda o patrimônio cultural carioca?

Na semana em que se celebrou o Dia Nacional do Patrimônio Cultural, perguntamos a especialistas cariocas: o Rio de Janeiro tem motivos para comemorar?

Por Daniel Sampaio Almeida em 22 ago 2020, 09h11 - Publicado em 21 ago 2020, 09h00

Fonte: VejaRio

Especialistas temem que outros prédios históricos do RJ tenham o mesmo destino do Museu Nacional

Um dos prédios com risco iminente é o Edifício Automóvel Club do Brasil, no Passeio, o abandono também é visível na Estação da Leopoldina, que está tombada.

Por Ana Paula Santos, Priscila Chagas e Bruno Albernaz, Bom Dia Rio e G1 Rio

04/09/2018 08h54 - Atualizado há 2 anos

Fonte: Globo.com



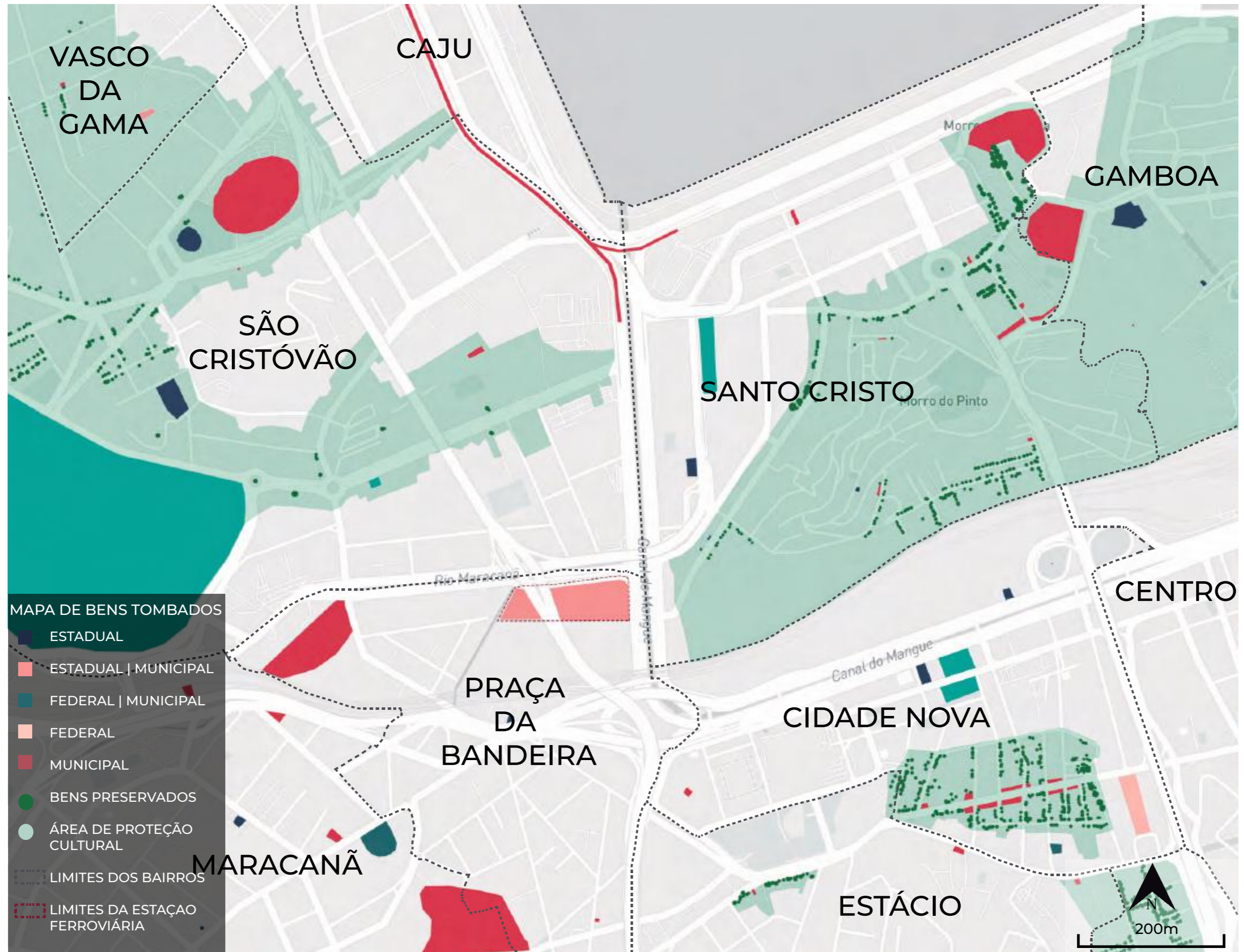
Hospital São Francisco de Assis, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, em foto de outubro de 2010

Imagem: Rafael Andrade/Folhapress

Julia Affonso
Do UOL, no Rio de Janeiro

Fonte: UOL

Tombados como patrimônio nacional, imóveis históricos do Rio sofrem com degradação e abandono



Um patrimônio histórico relegado ao abandono

Laudo da PF diz que partes da Estação Leopoldina correm risco de desmoronar e que há 'avançado comprometimento estrutural'



Desleixo. A Estação Barão de Mauá, que é tombada pelo Iphan e pelo Inepac, graves problemas de conservação

Fonte:OGlobo

Arquitetura

Armazém é interditado, mas toda a Estação Ferroviária sofre efeitos do abandono

Por Natane Mesquita | 10/03/2016 06:45

Fonte:Campo Grande News

Estação Ferroviária de Quatis, RJ, está em situação de abandono

Estrutura do telhado foi trocada e é o único sinal de reforma no local. Estação já recebeu centenas de pessoas que se deslocavam para o estado de Minas Gerais.

Por RJTV
20/07/2018 07:05 Atualizado há 3 anos

Fonte:Globo.com

São Paulo, domingo, 18 de maio de 2003 **FOLHA DE S. PAULO** cotidiano

[Texto Anterior](#) | [Próximo Texto](#) | [Índice](#)

PATRIMÔNIO

Mesmo tombadas, relíquias arquitetônicas das ferrovias do Vale do Paraíba se encontram em péssimo estado

Estações de trem sofrem com abandono desde 1996

FABIANA CORRÊA
FREE-LANCE PARA A FOLHA VALE

Fonte:Folha de S. Paulo

Estação ferroviária tombada é saqueada no Centro do Rio



Fonte:OGlobo

O Patrimônio Industrial

Para o TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage) o patrimônio industrial consiste em estruturas, complexos, sítios, tanto quanto objetos e documentos relacionados que possam evidenciar os processos de produção industrial da cidade, estado, país. Pois é nele que está presente o processo não só industrial, mas econômico, cultural e natural de formação de uma identidade dentro da sociedade. Contemplando, desta forma, bem materiais e imateriais no que tange a questão do conhecimento científico adquirido através do período da industrialização.

E foi em conjunto com o ICOMOS que em 2003 foi adotada a Carta de Nizhny Tagil que trata a respeito do Patrimônio Industrial com o propósito de orientar a proteção e conservação deste bem. Esta Carta a respeito do Patrimônio industrial deverá incluir algumas importantes Cartas anteriores que colaborem na fundamentação a respeito de salvaguardar um bem patrimonial cultural: Carta de Veneza(1964), Carta de Burra (1980).

Carta de Veneza (1964)

Em 1964, surge a Carta de Veneza, documento com abordagem mais criteriosa em relação ao restauro, através das recomendações dessa carta é possível entender que a restauração consiste no respeito pela obra (Kühl, 2014). Tendo sido elaborada no II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos, foi em 1967, na Conferência de Quito, que pela primeira vez países da América Latina fizeram parte das discussões para a criação dos critérios de valor estético ou histórico do patrimônio, abrangendo assim, manifestações culturais latino americanas como bem patrimonial (FORMENTINI et al, 2018).

A Carta de Veneza tem algumas definições a respeito de Monumentos Históricos e Sítios Históricos, compreendendo um estudo sobre a preservação e o Restauro dos bens culturais.

- O monumento histórico engloba tanto a estrutura arquitetônica de forma isolada como sítio rural ou urbano em que ele está inserido que de tal forma testemunhou o crescimento de uma civilização.

- A conservação e o restauro desses monumentos é uma ação que abrange a colaboração de todas as ciências e técnicas que possam contribuir com o estudo de salvaguardar o

de todas as ciências e técnicas que possam contribuir com o estudo de salvaguardar o bem.

- Sempre visando salvaguardar o bem como testemunho histórico.
- Impõe-se em primeiro lugar a manutenção permanente dos mesmos.
- Sempre pensar em sua conservação em relação a sua adaptação a uma função útil à sociedade. Sem alterar a aparência física do edifício.
- Conservação do enquadramento à sua escala, caso ainda exista o enquadramento original, sempre manter, tanto em relação a sua cor, quanto ao volume. Qualquer que seja a alteração desses elementos, deverão ser proscritos.
- Pelo fato do monumento ser um testemunho histórico, ele não deve ser separado da mesma. É intolerável a deslocação de parte ou do todo do edifício do seu sítio, já que o mesmo também faz parte da história. A não ser que para mantê-lo vivo, necessite de tal mudança ou por razões de interesse nacional, sendo justificada.
- Os objetos, elementos ornamentais também são parte do acervo, portanto não devem ser separados do monumento. A não ser que seja a única forma de assegurar a proteção dos mesmos.
- O restauro tem caráter excepcional.
- As técnicas de restauro podem ser utilizadas de forma moderna e contemporânea desde que as formas de restauro tradicionais sejam consideradas inadequadas. Mesmo assim, as técnicas modernas devem ter eficácia comprovada para ser aplicada.
- O monumento contendo vários estilos dispostos em diferentes épocas, devem ser respeitados. No momento do restauro, um estilo não deve prevalecer ao outro. A não ser que haja justificativa plausível ou que algum ornamento de tal estilo não seja tão relevante em sua característica. Pois os estilos possuem um testemunho de alto valor histórico.
- Integração dos elementos a fim de reparar falhas existentes, devem se dar de maneira harmoniosa, não comprometendo sua aparência estética.
- Os acréscimos não devem ser tolerados a não ser que respeite todas as partes que justifiquem o / os estilos do edifício. Sempre pensando em seu quadro original.
- A conservação e o restauro de sítios devem inspirar-se em todos aspectos citados anteriormente.
- As escavações devem ser de acordo com as normas científicas e com a "Recomendação Definidora dos Princípios Internacionais a Aplicar em Matéria de Escavações Arqueológicas" adotada pela UNESCO. Nunca tendendo a desvirtuar o significado do monumento com tais trabalhos de escavações.
- Todo o trabalho de restauro, conservação e escavação deverá ser acompanhado de docu-

mentos, desenhos e fotografias que colaborem na consolidação do monumento como bem patrimonial. De modo que essa documentação seja guardada em arquivos para consultas futuras.

Carta de Burra (1980)

Trata de convocar meios para salvaguardar o patrimônio cultural, entendendo que um meio ambiente cultural é feito de bens culturais e por conta do seu valor histórico, artístico, arqueológico, turístico, paisagístico, etc.

A Carta possui pré definições que auxiliam no entendimento ao que diz respeito ao bem histórico em si, estabelecendo que o faz parte do bem a localização, a zona, a estrutura construída, ou até um conjunto construído, os ornamentos, os documentos e o entorno que o pertence. Cita também sobre o termo cultural que significa o valor estético, histórico, científico ou social do bem. Onde ao que tange serão tratados como os cuidados a fim de salvaguardar esse bem.

A manutenção é um termo definido para proteção contínua do bem como um todo, pois o seu entorno também deverá receber cuidados, preservação se trata na manutenção do estado da substância de um bem, de modo que desacelere o processo de degradação do monumento.

Para a Carta de Burra, restauração se refere ao termo que restabelece a substância do bem ao seu estado original e reconstrução é o restabelecimento com exatidão do estado anterior. Sempre devendo pensar na distinção do novo. Fala também sobre o uso compatível com o monumento de modo que não haja mudança na sua significância cultural e histórica.

- Conservação: Trata-se de preservar a significação cultural, devendo conter medidas de segurança e manutenção, pensando em futuras disposições no monumento. A conservação se baseia no respeito à substância do edifício, não deturpando o seu testemunho histórico. Devendo conter um conjunto de disciplinas capazes de contribuir para o estudo de salvaguardar o bem. Usando técnicas tradicionais, podendo ser empregadas técnicas modernas quando necessário.

A conservação de um bem deve levar em consideração um conjunto de fatores e significação cultural dentro da sociedade. Pode ser pré-definido pela conservação total ou parcial do bem e isso levará a futuras definições quanto ao destino do uso, ao ser determinado também se é compatível com ou não. Exige o caráter visual quanto a manutenção, através de estudos de plano de formas, cores, textura e materiais.

Assim como a Carta de Veneza, a Carta de Burra define que o monumento deve se manter na sua localização original histórica, podendo ser transferido somente de sua localização signifique estado de degradação para o bem. E a respeito da retirada de parte do bem, algum conteúdo que faça parte da sua significação.

- Preservação: Trata-se de entender que a própria substância do bem, no estado atual, oferece também um testemunho cultural, assim como havendo casos de insuficiência de dados para a conservação correta do conteúdo. A proteção implica na proteção e manutenção do edifício a uma eventual estabilização do estado atual, não sendo admitido técnicas que destruam sua significação cultural.
- Restauração: Só pode ser efetivada de maneira integral se existirem documentos suficientes que testemunhem o estado original do bem, objeto, ornamento, etc. Não podendo executar a restauração se não houver recursos necessários para uma restauração eficaz.

Devendo sempre mostrar novos aspectos quanto à significação cultural do bem. A restauração implica na reposição de elementos desmembrados ou na retirada de acréscimos do edifício. Os acréscimos acontecidos durante todas as épocas do edifício deverão ser respeitadas como forma de testemunho da história.

- **Reconstrução:** A reconstrução deve se limitar à reprodução dos elementos que sirvam para complementar algum desfalque. Adaptações só serão toleradas se não houver testemunhos suficientes para a reconstrução das mesmas. Deverão ser mantidos em locais seguros todos os elementos dotados de significância para o bem que não possa ser evitado a desmontagem.

Quanto aos procedimentos a respeito de qualquer intervenção prevista em um bem deve ser precedida de muitos estudos a partir dos dados disponíveis a respeito do bem. Estudos a respeito de escavações ou qualquer elemento existente só devem ser efetivados quando forem indispensáveis. Qualquer proposta de intervenção deve ser precedida de propostas escritas com justificativas que expliquem as decisões tomadas. Deve ser separado por responsabilidades de saberes que serão responsáveis por cada área da intervenção, devendo receber acompanhamento por qualquer projeto proposto. Após as medidas acima, documentos que foram utilizados para a criação do projeto serão guardados e mantidos à disposição pública, sendo eles catalogados e protegidos.

Carta de Nizhny Tagil(2003)

Tem a mesma relação na preocupação com os elementos formais arquitetônicos, preservação e conservação, ou seja, aspectos arquitetônicos possuem a mesma importância que os aspectos arqueológicos, de identificação de sítio e etc. Diferente da Carta de Veneza que determina que os aspectos arquitetônicos possuem maior relevância quanto aos arqueológicos.

Apresenta uma grande consideração do testemunho de atividades históricas que ainda apresentam consequências históricas. Pois trata-se de um registro também de registro de homens e mulheres dentro da formação da sociedade.

As ideias propostas na carta foram ratificadas posteriormente através de um acordo entre o TICCIH e o ICOMOS e foram publicadas através dos Princípios de Dublin.

- **Valores do Patrimônio Industrial :** O patrimônio industrial detém um valor social como parte do registro de vida dos cidadãos civis, conferindo o sentimento identitário. Na história da indústria, da engenharia, da construção, o patrimônio industrial apresenta um valor científico e tecnológico, para além de poder também apresentar um valor estético, pela qualidade da sua arquitetura, do seu design ou da sua concepção.
- **A importância da identificação, do inventário e da investigação:** É por meio de documentos, inventários e investigação que será possível proteger e passar os vestígios industriais para gerações futuras com o intuito de salvaguardar tais monumentos, sítios, estruturas, objetos, etc. Constituinte um importante papel no estudo do patrimônio.
- **Proteção legal:** O patrimônio industrial deve ser considerado como uma parte integrante do patrimônio cultural em geral (TICCIH BRASIL, 2003). Deve possuir caráter de natureza específica através de programas para conservação do patrimônio industrial, com a

participação de políticas econômicas de desenvolvimento.

- **Manutenção e conservação:** Depende da sua integridade funcional, pensando em possíveis intervenções tanto quanto possível para manter o patrimônio vivo. Valorizando sua autenticidade através de estudos específicos e objetivos. Tendo suas intervenções de maneira reversível.
- **Educação e formação:** Adotando formação profissional especializada e elaborando materiais pedagógicos a respeito do patrimônio industrial.
- **Apresentação e interpretação:** A participação das autoridades públicas para com a sociedade exercendo o dever de explicar o significados e o valor dos sítios industriais, através da mídia e atividades culturais.

Princípios de Dublin(2011)

Define parâmetros ainda mais detalhados a respeito de documentações para salvarguardar as estruturas do patrimônio industrial, através da 17ª Assembléia Geral do ICOMOS (International Council of Monuments and Sites) no ano de 2011. Valorizando o papel dos sítios na formação da história de uma sociedade.

Abaixo, serão apresentados os parâmetros norteadores citados no documento.

- **Estudar e compreender as estruturas, sítios, áreas e paisagens industriais e o seu valor patrimonial:** Através de investigações e documentos que forneçam conteúdo sobre o bem. Se atentando em acrescentar novas descobertas e investigações aos mesmos. Devendo possuir conhecimento aprofundado sobre a história industrial e socioeconômica da cidade, região, etc. Entendendo o valor social quanto ao sentimento identitário da sociedade por ser um registro histórico.
- **Assegurar uma eficaz proteção e conservação de estruturas, sítios, áreas e paisagens de patrimônio industrial:** Garantir formas apropriadas através de medidas legais de salvarguardar o patrimônio industrial. Identificando objetos, documentos, arquivos de modo que auxilie na forma de assegurar de maneira eficaz. Implementando regulamentos que atendam os requisitos para redução de riscos. Entendo a importância da identificação do inventário e da investigação.
- **Conservar e manter as estruturas, sítios, áreas e paisagens de patrimônio industrial:** Estabelecendo o exercício de manutenção do bem tanto em uso original, quanto adotando um novo uso da estrutura. Optando também por um novo uso compatível com a estrutura do bem. Havendo obsolescência do bem como adaptação física, demolições, etc deverá ser documentado no nível mais detalhado possível possíveis transformações.
- **Apresentar e comunicar as dimensões e os valores patrimoniais de estruturas, sítios, áreas e paisagens industriais para aumentar a consciencialização pública e empresarial e apoiar a educação e a investigação:** Valorização do patrimônio através de apresentações e comunicações de modo que a sociedade compreenda a importância do legado de tal bem. Entendendo que a conscientização pública a respeito da história e de sua importância é o principal meio para alcançar uma conservação bem-sucedida.

As Teorias

Quando falamos sobre soluções de restauro, meio de proteção e preservação de bens históricos, levantamos assuntos importantes em relação a história que cada bairro, região ou comunidade carrega. Na esfera internacional, a UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura) é a instituição que lida com regulamentações de identificação e de proteção de patrimônios culturais. No Brasil, o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), órgão de nível federal, é responsável não só pela identificação e nomeação desses bens, mas também por determinações documentais de meios de salvaguardar os mesmos.

A respeito das teorias que circundam o assunto da preservação e conservação do patrimônio histórico é possível observar uma gama de abordagens com o objetivo de estabelecer critérios e orientações aos profissionais da área. Foi a partir de diversos encontros para discutir formas de preservação e intervenção em patrimônio que surgiram as Cartas Patrimoniais.

Considerando essa trajetória, constata-se que as Cartas Patrimoniais são documentos elaborados de modo a orientar e regular as práticas de restauro e conservação de bens históricos culturais, a fim de garantir a valorização e a preservação da memória dos municípios, cidades ou regiões. Existem muitos valores para tratar a preservação, tais como, valor histórico, cultural, memorial, simbólico. Assim, preservar adquire um significado maior que apenas manter o edifício em pé, trata-se de manter a memória viva.

Em 1975, a Declaração de Amsterdã foi elaborada, permitindo que arquitetos compartilhassem ideias e experiências na tomada de decisão de projetos, sendo de grande importância compreender a cultura. Essa carta foi importante para abranger o entorno imediato como um dos agentes para a valorização do patrimônio. A declaração surgiu para proteção da cultura, permitindo que os arquitetos compartilhassem ideias e experiências.

O ICOMOS (Conselho Internacional de Monumentos e Sítios) é uma organização não-governamental mundial vinculada à UNESCO integrada por uma série de especialistas em diversas áreas, possibilitando a troca de especialidades e experiências para a elaboração de recomendações e orientações em relação a defesa dos monumentos, promovendo também estudos sobre as teorias e metodologias a serem aplicadas nos assuntos de conservação, proteção e valorização dos monumentos, conjuntos e sítios.

O ICOMOS Brasil, fundado em 1978, atua na defesa do patrimônio nacional e da humanidade e é representado por diversos órgãos atuantes na mesma área: IPHAN, CNIC - Conselho Nacional de Incentivo à Cultura. Seus estudos são baseados nos princípios consagrados na "Carta Internacional para a Conservação e Restauro de Monumentos e Sítios" (Carta de Veneza, 1964). Representa conselhos culturais em todo o País, nos níveis federal, estadual e municipal: Conselho Consultivo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN; Conselho Nacional de Incentivo à Cultura - CNIC; Conselho de Cultura do Estado da Bahia entre outros.

Em 1979, o ICOMOS Australiano adaptou a Carta de Veneza para adequar suas recomendações às práticas adotadas no país de forma mais expressiva. O novo documento levou o título de "Conservação de lugares de Importância Cultural", conhecido como Carta de Burra, e seus conceitos principais podem ser resumidos como:

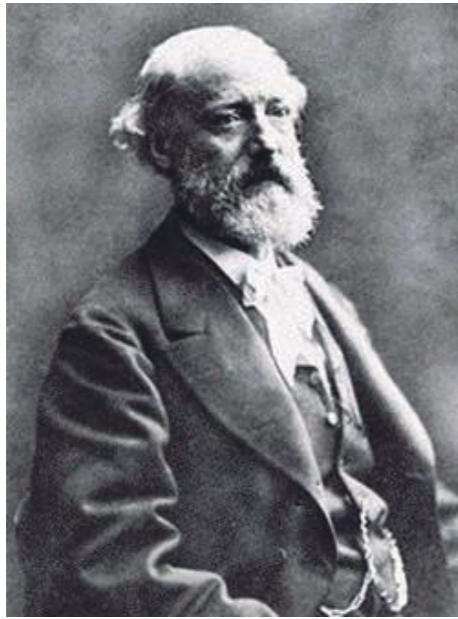
- O lugar em si é importante;
- Compreender o significado do lugar e a estrutura;
- O significado do bem deve orientar as decisões;
- Fazer tudo tando quando necessário, mas o mínimo possível;
- Manter registros; e
- A existência de uma ordem lógica.

Considerando essa trajetória, constata-se que as Cartas Patrimoniais são documentos elaborados de modo a orientar e regular as práticas de restauro e conservação de bens históricos culturais, a fim de garantir a valorização e a preservação da memória dos municípios, cidades ou regiões. Existem muitos valores para tratar a preservação, tais como, valor histórico, cultural, memorial, simbólico. Assim, preservar adquire um significado maior que apenas manter o edifício em pé, trata-se de manter a memória viva.

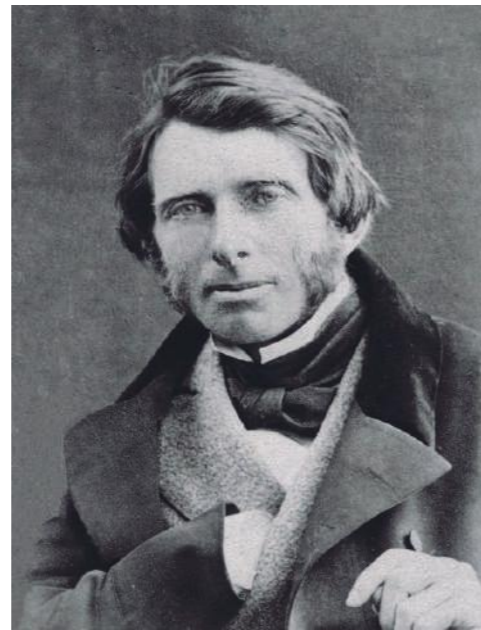
E foi desde que a noção de monumento foi dada, no período XIX, que se consolida o reconhecimento do valor histórico a respeito do bem patrimonial. As primeiras reflexões sobre restauração e conservação começaram com Viollet- Le - Duc e John Ruskin. Os dois possuem teorias divergentes, que foram primordiais para o início do pensamento sobre os meios de entender a importância de salvaguardar o patrimônio. Entre os muitos teóricos que falam a respeito do restauro, abaixo, três dos nomes mais importantes serão usado para maior compreensão para o aprofundamento sobre questões do restauro.

Segundo Aloise (2015), o arquiteto francês Eugène Emmanuel Viollet-Le-Duc, possuía uma posição mais intervencionista, incentivando o desenvolvimento nas práticas de intervenção, destacando a ação do restauro como a própria obra original, ou seja, a restauração não é refazer o estado anterior da obra, pois esse estado pode nunca ter existido.

Já o inglês John Ruskin, com suas teorias não intervencionistas, defendia que a arquitetura é o testemunho da passagem do tempo e a intocabilidade do monumento degradado,



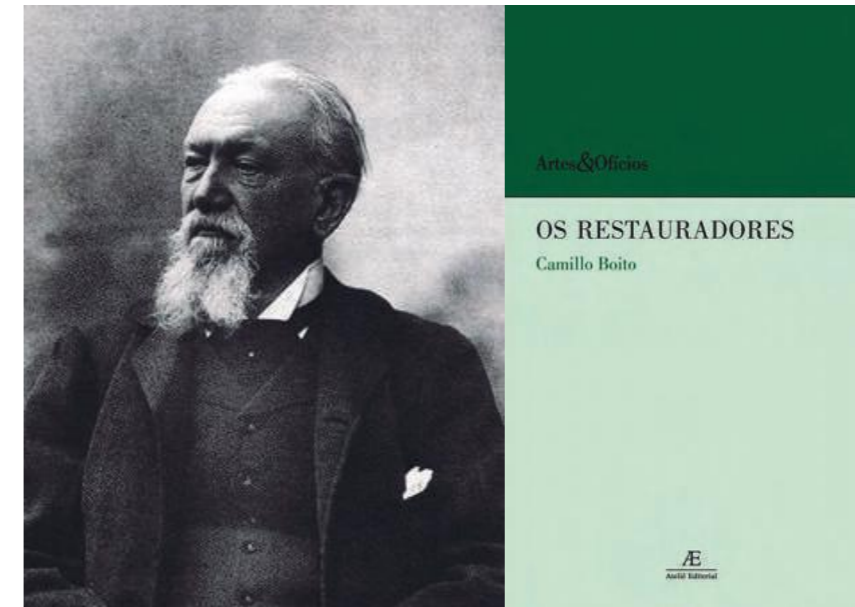
Viollet-Le-Duc



John Ruskin

Camillo Boito, outro importante pensador do campo do restauro italiano, recomendava o respeito pela matéria original, pelas marcas da passagem do tempo e a mínima intervenção. E no caso da necessidade de alguma, essa deveria ser realizada com a distinção da intervenção contemporânea. Defendia também a diferença entre estilos e a supressão de linhas ou ornatos, simplificando formalmente os elementos acrescentados pelo restauro em relação aos originais. Boito sugere, como prática, que as partes removidas do monumento fossem expostas, como forma de divulgar e registrar o processo.

"Para bem restaurar é necessário amar e entender o monumento... ora, que séculos souberam amar e entender as belezas do passado? E nós, hoje, em que medidas sabemos amá-las e entendê-las?" (Camillo Boito, 1884)



O restauro abrange um caminho amplo de estudos para uma prática preservacionista e de conservação que nos estimula a ter a necessidade de estudar mais a fundo a história do bem. Para isso, em 1964, foi lançada uma carta internacional sobre conservação e restauração de monumentos e sítios, nomeada Carta de Veneza, que determinava:

Manutenção ou reparos: Ações cotidianas e periódicas visando sanar e reparar problemas que aparecem na edificação.

Conservação: Exige aspecto monumental permanente favorecendo o destino do edifício a função útil à sociedade respeitando a originalidade do edifício.

Restauração: Tem o objetivo de conservar valores estéticos e históricos do bem, respeitando sua originalidade.

Segundo Kühn (2009), as teorias contemporâneas sobre restauração, no contexto italiano, apresentam certa pluralidade em termos de suas proposições, mas possuem pontos em comum, capazes de facilitar o entendimento e o respeito pela obra, que podem ser divididos em três abordagens:

- **A crítico-conservativa e criativa:** Usa como base a teoria Brandiana e também é conhecida pela posição central. Se fundamenta na admissão de tratamentos de recursos criativos no que tange a questão do restauro, sempre prezando pela distinção dos materiais de intervenção.
- **Pura-Preservação ou Preservação Integral:** Esta vertente, por sua vez, é o contrário da primeira, indicando uma busca pelo estado completo da edificação, defendendo o tratamento da obra pelas manutenções.
- **Manutenção-Repristinção:** Assim como a segunda, também defende o tratamento do edifício pelas manutenções, mas nessa etapa só aceita substituições se forem impreteríveis.

“A Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, atribuiu ao Iphan a responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA), bem como zelar pela sua guarda e manutenção. Desde então o Instituto avalia, dentre todo o espólio oriundo da extinta RFFSA, quais são os bens detentores de valor histórico, artístico e cultural.”

(IPHAN, 2021)

Ainda é um grande desafio para o patrimônio industrial ferroviário ser tratado como bem cultural. A herança deixada pelo reconhecimento da rede ferroviária como um patrimônio cultural acarretaria em um sociedade com riqueza de reconhecimento histórico de formação das cidades, estabelecendo a importância dos edifícios industriais no avanço da malha urbana. Para Freire (2017) essa falta de reconhecimento se dá porque a identidade de patrimônio cultural está pautada em aspectos “monumentais” e “excepcional”.

As Ferrovias no país foram importantes para diversas transformações sociais, culturais e econômicas, sobretudo a partir do século XIX. O transporte ferroviário foi um aspecto central frente às transformações que ocorreram no mundo no período da Revolução Industrial, nesse período a sociedade presenciou grandes avanços tecnológicos, e essa era a forma mais rápida e eficiente que se transportavam materiais e até mesmo pessoas. Nessa época, a ferrovia torna-se um importante agente simbólico da maneira como o indivíduo experimentava o mundo, o tempo e o espaço. Foi também um grande propulsor do desenvolvimento das siderúrgicas pois, a partir da inserção das ferrovias como um dos principais meios de transporte, era mais fácil deslocar grandes cargas em longas distâncias. Nesse contexto, a precursora do desenvolvimento e crescimento da implantação das estruturas ferroviárias foi a Inglaterra, por conta do seu protagonismo nos processos desencadeados pela Revolução Industrial.

No Brasil, o transporte ferroviário vinha sendo pensado desde 1835 e o contexto que marcou essa iniciativa foi a Independência do país. Nessa época, o principal meio de transporte era o bonde com tração animal e, segundo ABREU (2013), foi a partir de 1880 que o trem começa a ser inserido na cidade carioca, quando o Rio de Janeiro passava por uma crise de transporte devido à saturação das áreas servidas de bondes e com a falta da manutenção desse transporte viário. O transporte ferroviário foi um vetor da acelerada urbanização das freguesias cariocas, que até então eram rurais.

O café e a ferrovia foram importantes também para a divulgação de uma arquitetura eclética, no Brasil. Nessa época, esse tipo de arquitetura estava associada a uma possibilidade de romper com a herança colonial e marcar uma vitória da emancipação de Portugal. O que influenciou um modelo de arquitetura ferroviária, composta por elementos industriais em ferro, vidros e rufos volumosos.

A partir de 1960, o assunto sobre a importância do patrimônio industrial começou a ser levantado, após a demolição de dois edifícios industriais de grande importância em Londres: a Estação Euston e a Coal Exchange. Desde então, levantou-se o questionamento da patrimonialização de remanescentes industriais e a possível inserção das ferrovias no contexto de preservação do patrimônio industrial. Assim, passam a ser desenvolvidos critérios para abranger as ferrovias no âmbito dessa categoria de patrimônio, que deve expressar a integridade em suas partes, estar bem preservada ou ser reconhecida por sua linha ferroviária.

O Patrimônio Ferroviário

É responsabilidade do IPHAN, desde 2007, receber e administrar os bens móveis e imóveis de valores culturais, artísticos e históricos, provenientes da Rede Ferroviária SA (RFFSA), que encerrou suas atividades há cerca de 21 anos, sendo dever do IPHAN zelar e salvaguardar esse legado histórico. O patrimônio ferroviário engloba uma diversidade de objetos históricos, abrangendo edificações, estações, linhas de estrada de ferro, rotundas, terrenos, armazéns, locomotivas, vagões, acervos documentais, telégrafos, etc (IPHAN, 2010).

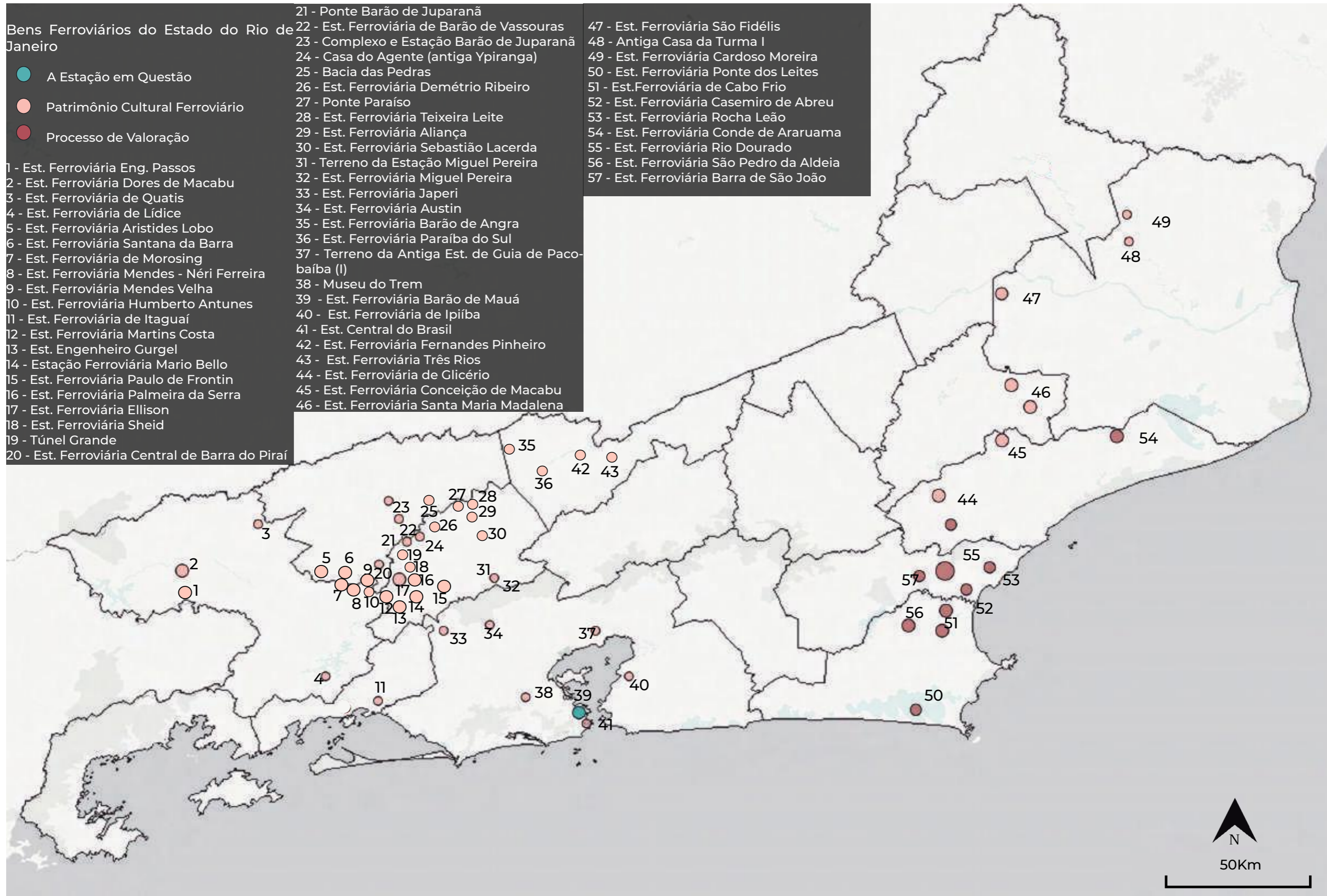
Bens Ferroviários do Estado do Rio de Janeiro

- A Estação em Questão
- Patrimônio Cultural Ferroviário
- Processo de Valoração

- 1 - Est. Ferroviária Eng. Passos
- 2 - Est. Ferroviária Dores de Macabu
- 3 - Est. Ferroviária de Quatis
- 4 - Est. Ferroviária de Lídice
- 5 - Est. Ferroviária Aristides Lobo
- 6 - Est. Ferroviária Santana da Barra
- 7 - Est. Ferroviária de Morosing
- 8 - Est. Ferroviária Mendes - Néri Ferreira
- 9 - Est. Ferroviária Mendes Velha
- 10 - Est. Ferroviária Humberto Antunes
- 11 - Est. Ferroviária de Itaguaí
- 12 - Est. Ferroviária Martins Costa
- 13 - Est. Engenheiro Gurgel
- 14 - Estação Ferroviária Mario Bello
- 15 - Est. Ferroviária Paulo de Frontin
- 16 - Est. Ferroviária Palmeira da Serra
- 17 - Est. Ferroviária Ellison
- 18 - Est. Ferroviária Sheid
- 19 - Túnel Grande
- 20 - Est. Ferroviária Central de Barra do Piraí

- 21 - Ponte Barão de Juparanã
- 22 - Est. Ferroviária de Barão de Vassouras
- 23 - Complexo e Estação Barão de Juparanã
- 24 - Casa do Agente (antiga Ypiranga)
- 25 - Bacia das Pedras
- 26 - Est. Ferroviária Demétrio Ribeiro
- 27 - Ponte Paraíso
- 28 - Est. Ferroviária Teixeira Leite
- 29 - Est. Ferroviária Aliança
- 30 - Est. Ferroviária Sebastião Lacerda
- 31 - Terreno da Estação Miguel Pereira
- 32 - Est. Ferroviária Miguel Pereira
- 33 - Est. Ferroviária Japeri
- 34 - Est. Ferroviária Austin
- 35 - Est. Ferroviária Barão de Angra
- 36 - Est. Ferroviária Paraíba do Sul
- 37 - Terreno da Antiga Est. de Guia de Pacobaíba (I)
- 38 - Museu do Trem
- 39 - Est. Ferroviária Barão de Mauá
- 40 - Est. Ferroviária de Ipiúba
- 41 - Est. Central do Brasil
- 42 - Est. Ferroviária Fernandes Pinheiro
- 43 - Est. Ferroviária Três Rios
- 44 - Est. Ferroviária de Glicério
- 45 - Est. Ferroviária Conceição de Macabu
- 46 - Est. Ferroviária Santa Maria Madalena

- 47 - Est. Ferroviária São Fidélis
- 48 - Antiga Casa da Turma I
- 49 - Est. Ferroviária Cardoso Moreira
- 50 - Est. Ferroviária Ponte dos Leites
- 51 - Est. Ferroviária de Cabo Frio
- 52 - Est. Ferroviária Casemiro de Abreu
- 53 - Est. Ferroviária Rocha Leão
- 54 - Est. Ferroviária Conde de Araruama
- 55 - Est. Ferroviária Rio Dourado
- 56 - Est. Ferroviária São Pedro da Aldeia
- 57 - Est. Ferroviária Barra de São João





O CONTEXTO E O OBJETO

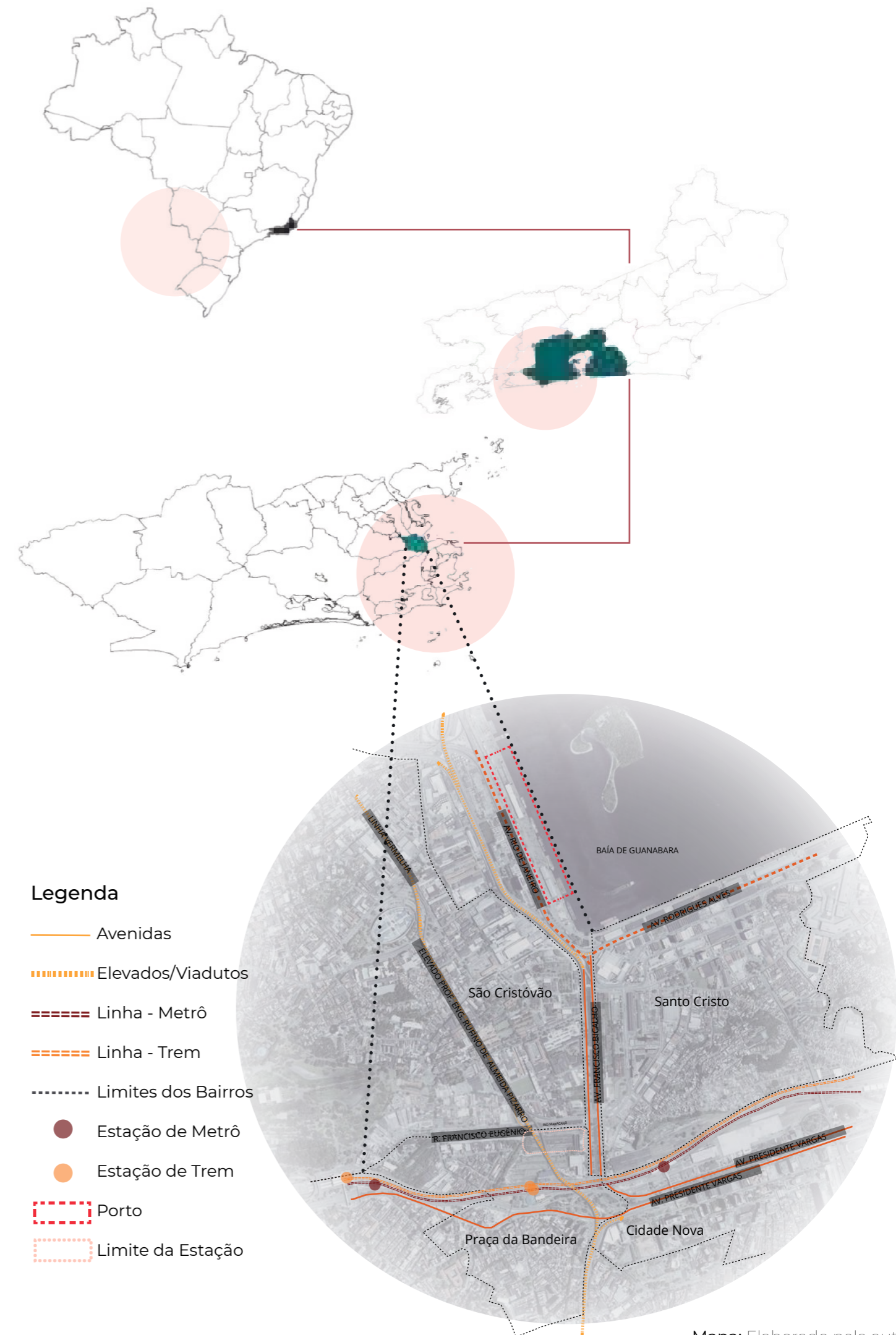
A Estação em Questão

A Contextualização

O recorte levantado relaciona-se em boa parte de um território muito movimentado, onde diariamente pessoas passam, param, esperam, fazem baldeação, trabalham, dormem, etc. Logo, se percebe um território bastante adensado, com uma grande concentração de veículos. E por isso um importante ponto de confluências. É possível observar a questão sobre um proposta de reativação de uma estação ferroviária de grande importância e bem localizada, levantam-se alguns pontos de grande relevância para o projeto: sua localização permite a integração com linhas de metrô, diversas linhas de ônibus tanto intermunicipais e interestaduais, integração com a Av. Brasil, que atualmente é responsável pelo maior fluxo viário da cidade carioca.

O edifício da estação atualmente encontra-se em estado de abandono, por conta de sua desativação desde 2002, ano em que a estação deixou de fazer transporte de passageiros. Assim, o projeto de intervenção a ser desenvolvido, fomentará o espírito de pertencimento da comunidade e principais órgãos governamentais estimulado com propostas sobre novos usos para a estação, uma vez que resgatando o passado histórico e incentivando a cultura local, a restauração, será resultado de práticas de conservação do monumento, evitando que a história de formação da cidade seja apagada. e a reativação da estação, bem como, a inclusão de atividades culturais com a intenção de manter a cultura e a história vivas.

Na Av. Francisco Bicalho possui grandes áreas demolidas e abandonadas. A região anteriormente possuía comércios por toda sua extensão, mas em consequência da crise econômica, muitos lotes foram sendo desocupados. Um exemplo disso, são os lotes situados à frente da Estação Leopoldina, que contava com um corredor de comércios que atendiam os usuários da região, o que proporcionava maior sensação segurança às pessoas. Atualmente com as fachadas fechadas, a região que ainda é bastante ocupada por trabalhadores e transeuntes possui apenas o comércio ambulante como um dos principais pontos comerciais do lugar.



A Região Central

Desde 1926, o ano da inauguração da estação Leopoldina, a região central foi passando por transformações territoriais significativas. É possível observar a malha urbana evoluindo e o aparecimento de vias de maior importância hierárquica na cidade. Como a Avenida Presidente Vargas foi tomando forma e seguindo do centro para os demais bairros do entorno imediato. A Avenida Brasil, inaugurada em 1946, teve grande importância como uma das maiores vias de conexão do subúrbio com o centro do Rio de Janeiro.

Os aterros sucessivos na baía de Guanabara, permitiram o surgimento de novas vias e a formação de uma malha urbana mais densa. E a partir da década de 1960, com a inauguração da Rodoviária Novo Rio, é possível identificar um tecido urbano regular, com traçados estratégicos desde as vias mais importantes do entorno que chegam ao Portal da Cidade, até caminhos traçados pelo VLT, meio de transporte que hoje faz integração com a rodoviária, que conecta até o Aeroporto Santos Dumont.

A partir dos anos 2000 pode-se perceber o aumento da oferta de espaços culturais e de lazer na região, a Quinta da Boa Vista e a Feira de São Cristóvão são exemplos disso. A região Central do Rio de Janeiro, vem passando por um processo intenso de demolições e transformações inacabadas que dão lugar a novos edifícios e apagamento da memória de surgimento da história de formação da cidade. Onde, por sua vez, edifícios monumentais históricos vêm sendo abandonados a ponto de serem destruídos e esquecidos.

O território que cerca a Estação Ferroviária da Leopoldina possui terrenos baldios abandonados. Com iniciativas de projetos nunca desenvolvidos, deixando registrado apenas a memória de um lugar esquecido.

1926



1956



1986



2012

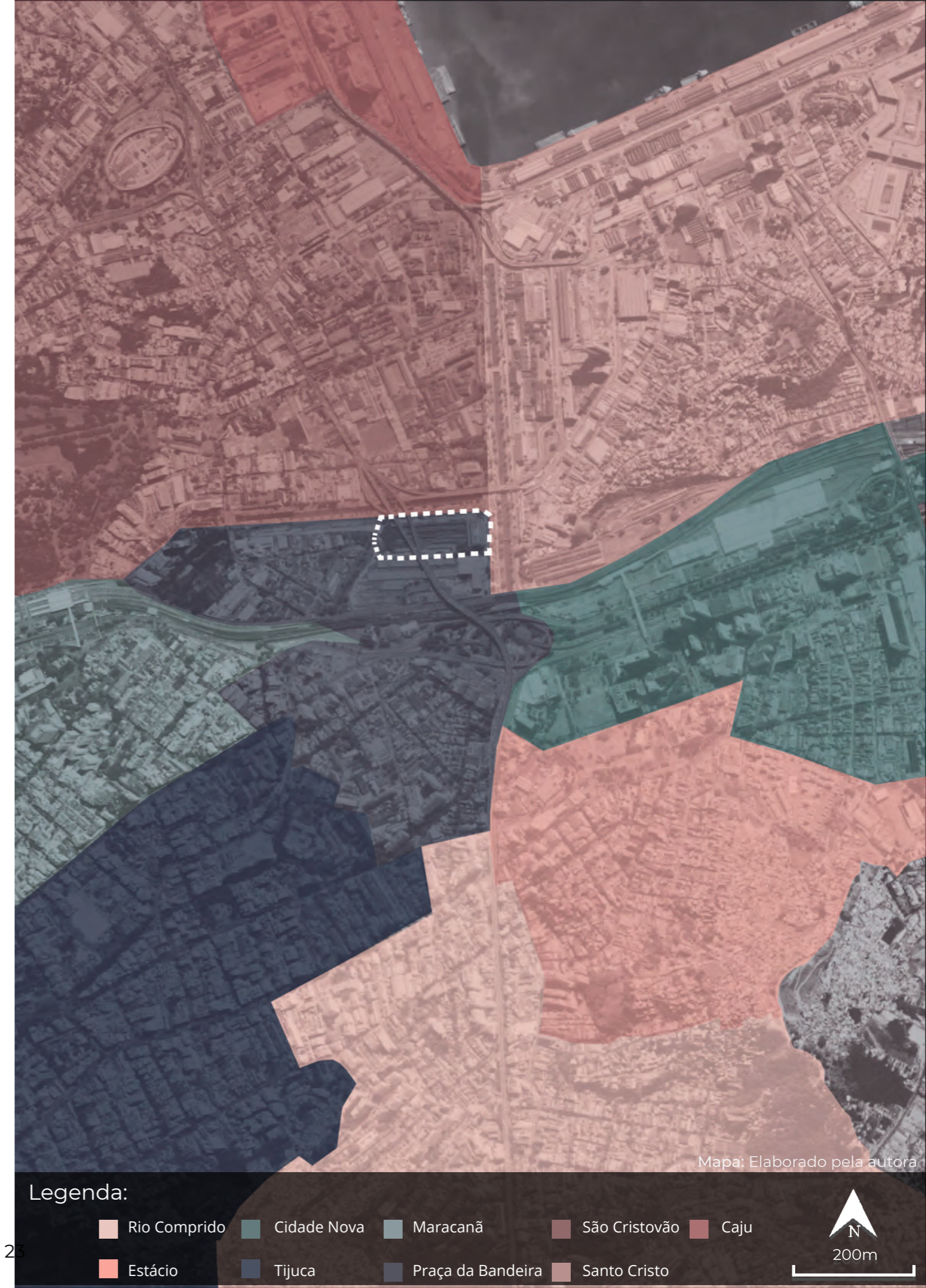


A Escala Urbana - Entorno do bem tombado

A análise do entorno é feita a partir de mapas e através da articulação entre eles, em que serão estudadas e mapeadas as características urbanas de um recorte em duas escalas: zonas administrativas, hidrografia, equipamentos urbanos, zoneamento, hierarquias viárias e meios de transporte. Dessa forma, é possível compreender com maior detalhe a escala da área onde se insere a Estação e suas relações com as dinâmicas urbanas.

As zonas Administrativas

A estação se encontra no bairro Praça da Bandeira, zona Norte do Rio de Janeiro, e está inserida no território da Grande Tijuca. Os bairros limítrofes são: São Cristóvão, Caju, Santo Cristo, Estácio, Cidade Nova, Tijuca, Maracanã e Rio Comprido. Segundo os dados do IBGE de 2010, o bairro comporta cerca de 8.662 habitantes. Possui uma localização privilegiada por se encontrar numa região central e próximo a bairros bem adensados, possui 100% da sua área urbanizada.



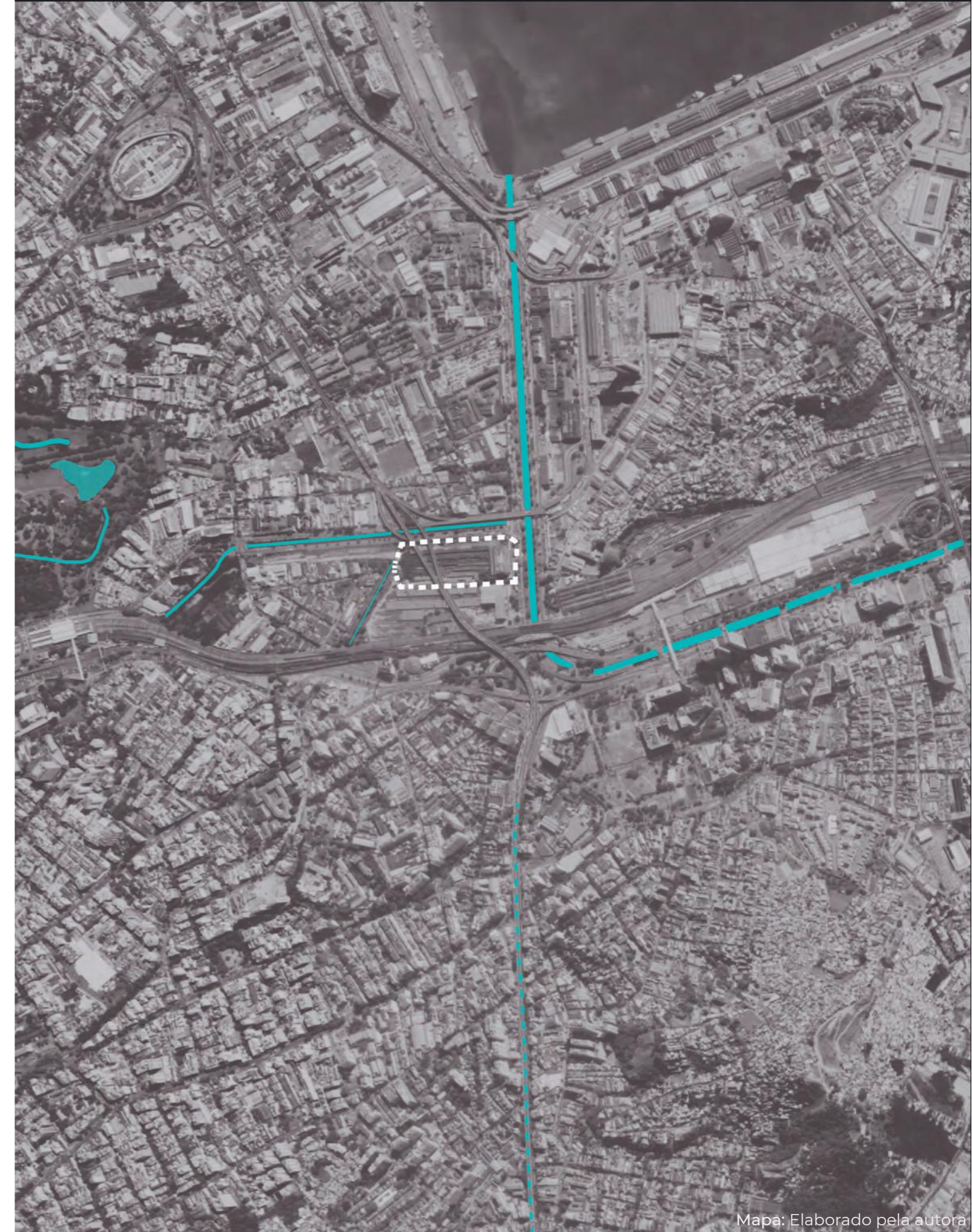
Legenda:

- | | | | | |
|--------------|-------------|-------------------|---------------|------|
| Rio Comprido | Cidade Nova | Maracanã | São Cristóvão | Caju |
| Estácio | Tijuca | Praça da Bandeira | Santo Cristo | |



A Hidrografia

A hidrografia é marcada pelo Rio Maracanã a norte da estação, mas foram as intervenções no Canal do Mangue que possibilitaram o assentamento e a consolidação da região central da cidade, impulsionando o crescimento da malha urbana nas imediações do canal que percorrendo toda a Presidente Vargas e a Francisco Bicalho. Nos fundos da estação podemos observar também o Rio Trapicheiros.



Mapa: Elaborado pela autora

Legenda:

24

Canal do Mangue

Rio Maracanã

Rio Trapicheiros



- 1 Museu de Astronomia e Ciências Afins
- 2 Centro Cultural Mercado São Cristóvão
- 3 Centro Municipal de Saúde Ernesto Zeferino Tibau Júnior
- 4 Colégio Pedro II
- 5 Quinta da Boa Vista
- 6 Museu Militar Conde de Linhares
- 7 Praça Pedro II
- 8 Museu Do Primeiro Reinado
- 9 Guarda Municipal do Rio de Janeiro
- 10 Detran RJ
- 11 IML - Instituto Médico Legal
- 12 4º Batalhão de Polícia Militar
- 13 Praça W Costa e Silva
- 14 Palacete Laguna
- 15 Praça da Bandeira
- 16 Instituto Superior de Educação do Rio de Janeiro - ISERJ/FAETEC
- 17 Hospital São Vicente de Paulo
- 18 Prefeitura
- 19 Praça Noronha Santos
- 20 INCA
- 21 Fábrica Bhering
- 22 Parque Machado de Assis
- 23 Centro Municipal de Saúde José Messias do Carmo
- 24 Vila Olímpica da Gamboa
- 25 Cidade do Samba
- 26 Hospital da Gamboa



Os Equipamentos Urbanos

A estação se encontra cercada por alguns importantes equipamentos urbanos. O mapa pretende localizar os mais relevantes, considerando aqueles que de certa forma potencializaram a dinâmica urbana da região. Entre eles estão a Quinta da Boa Vista, grande equipamento cultural e histórico que integra praças, museus e fábricas antigas que funcionam com atividades culturais; outro espaço cultural bastante expressivo é a Feira de São Cristóvão que oferece diversas atividades relacionadas às culturas nordestinas.

Mapa: Elaborado pela autora

Legenda:

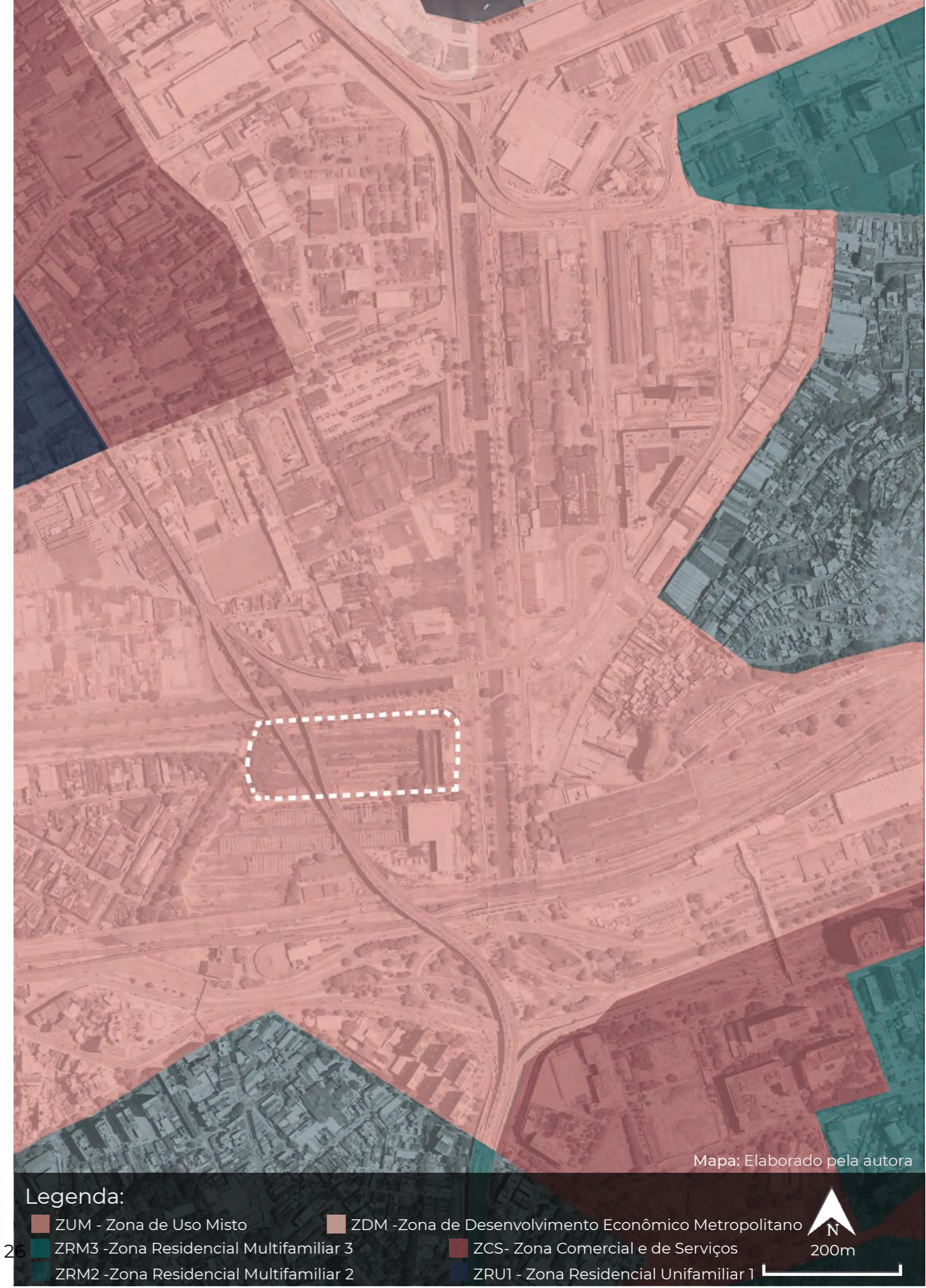
- | | |
|---|--|
| ● Serviços Públicos | ● Educação |
| ● Praças e Espaços Culturais | ● Saúde |



200m

O Zoneamento

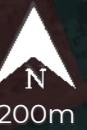
A região central possui um zoneamento bem diversificado, que tem o objetivo de estabelecer diretrizes urbanísticas de ocupação da malha urbana. A estação se encontra em uma ZUM (Zona de Uso Misto), localizada em trecho dos bairros da Praça da Bandeira e Maracanã, onde há a mistura de usos residenciais de serviços, sendo esses os mais intensamente presentes, sobretudo nas proximidades da linha férrea e do Metrô.



Mapa: Elaborado pela autora

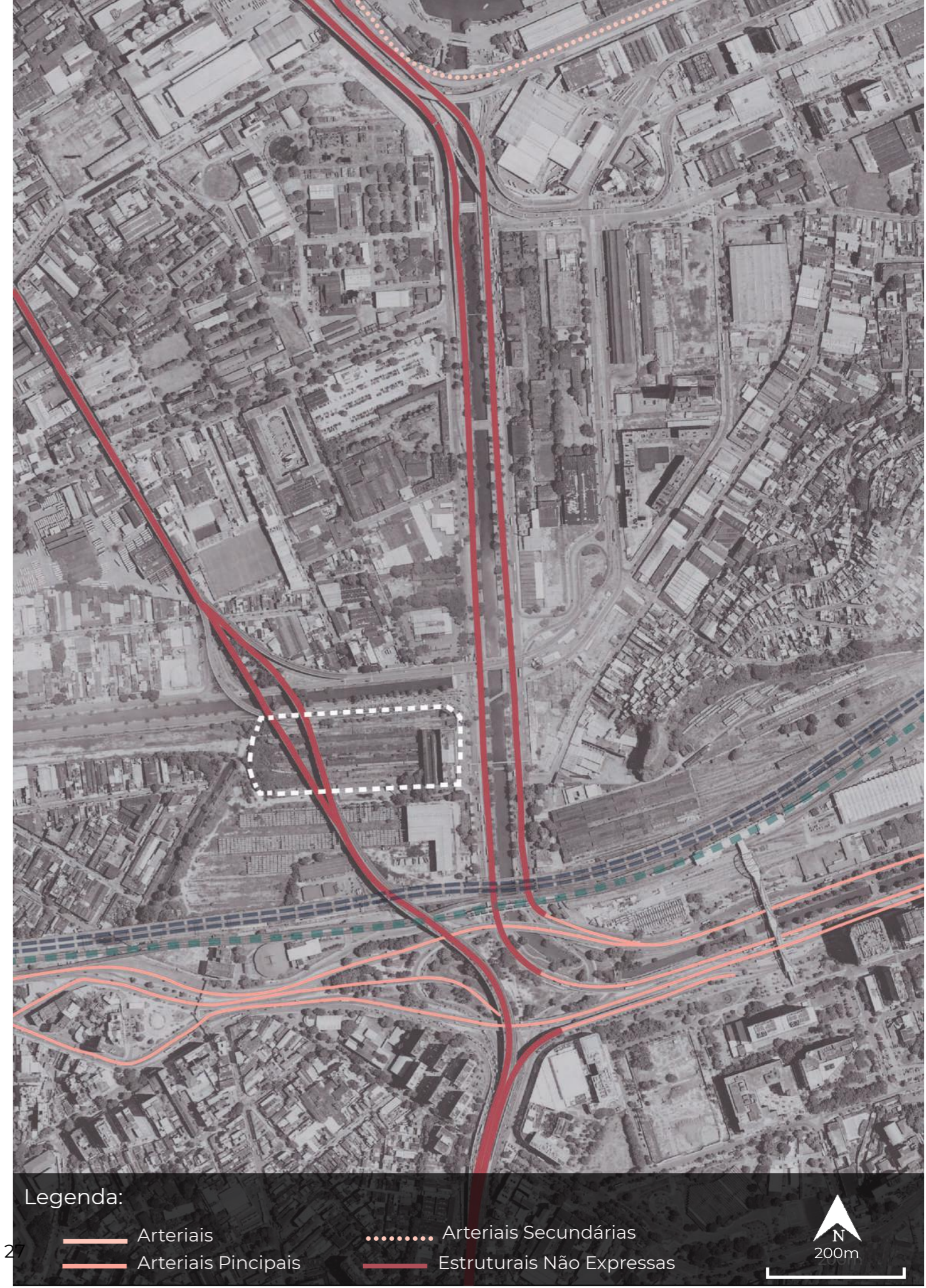
Legenda:

- | | |
|---|---|
| ZUM - Zona de Uso Misto | ZDM - Zona de Desenvolvimento Econômico Metropolitano |
| ZRM3 - Zona Residencial Multifamiliar 3 | ZCS - Zona Comercial e de Serviços |
| ZRM2 - Zona Residencial Multifamiliar 2 | ZRU1 - Zona Residencial Unifamiliar 1 |



A Hierarquia Viária

Margeada por vias de fluxo intenso, a estação possui integração direta com a Av. Francisco Bicalho. Essas vias estruturais são elementos fundamentais para a mobilidade no território e sua integração intra urbana e regional. Nesse recorte podemos observar a Av. Francisco Bicalho e Presidente Vargas como as vias de maior fluxo.



Legenda:

Arteriais

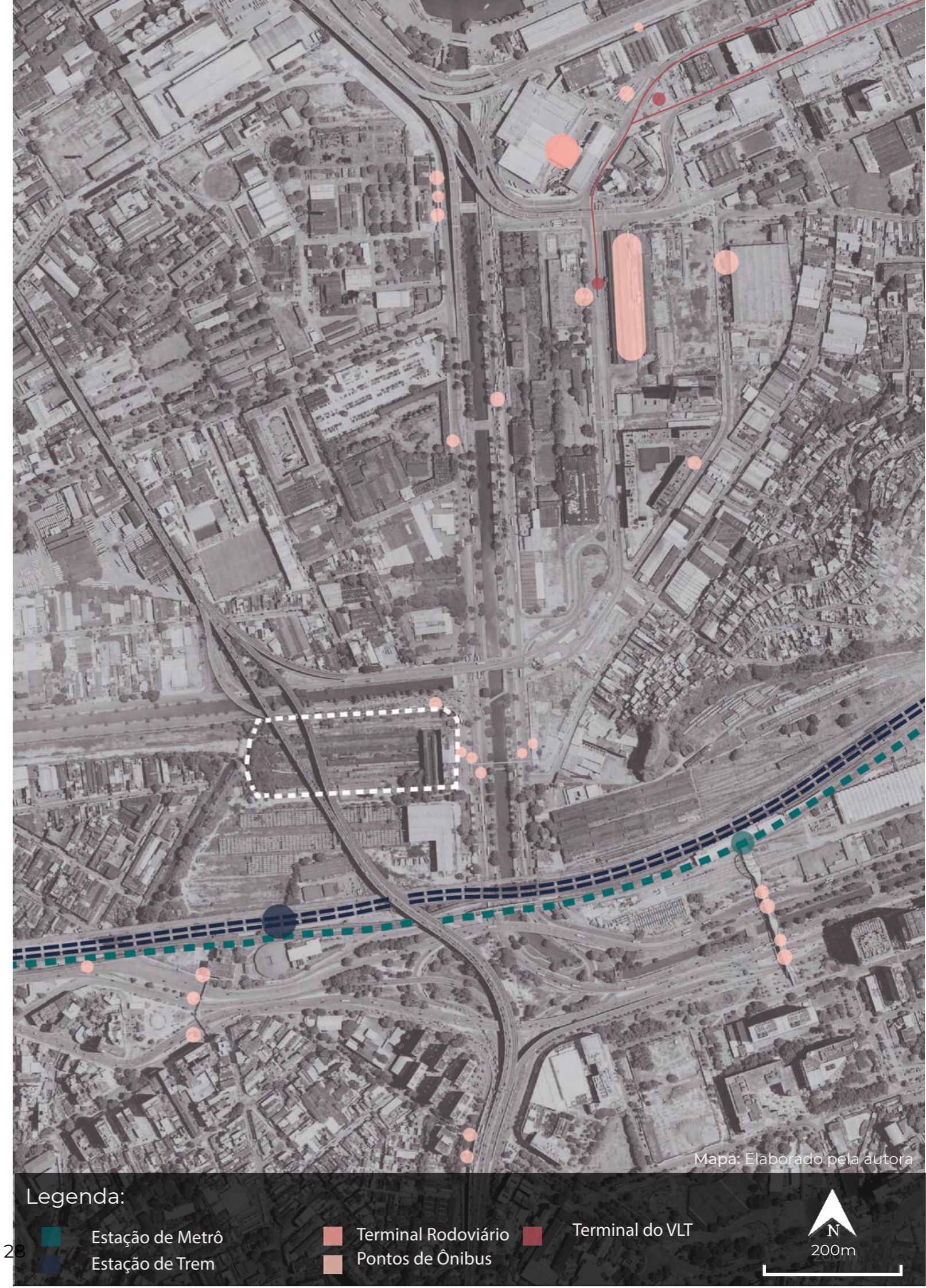
Arteriais Principais

Arteriais Secundárias

Estruturais Não Expressas

O Mapa Rodoviário

Localizada numa área estratégica, a estação possui integração com diversos meios de transportes públicos. Possui proximidade com a Rodoviária, Estações de Metrô, VLT e de Trem, sem contar os inúmeros pontos de ônibus, posicionados em frente à Estação, ao longo da Av. Francisco Bicalho.



Mapa: Elaborado pela autora

Legenda:



Estação de Metrô

Estação de Trem



Terminal Rodoviário

Pontos de Ônibus



Terminal do VLT



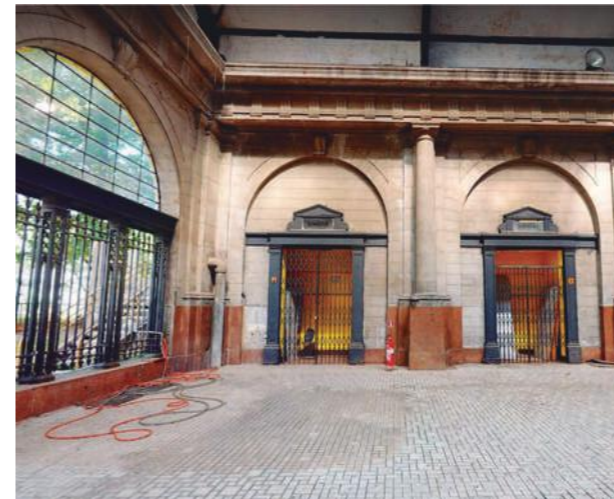
A Leopoldina

A cidade do Rio de Janeiro possui grande parte do seu centro tombado ou protegido por instrumentos legais. Nesse contexto, a Estação Barão de Mauá possui uma grande importância local, em uma região que possui muitos bens tombados ou preservados, porém abandonados, descaracterizados ou em processo de arruinamento.

Ao definir a Estação de Ferro Leopoldina como objeto de estudo, alguns pontos motivaram essa escolha. O primeiro motivo relaciona-se à sua relevância na paisagem do Rio de Janeiro, tendo em vista que sua localização próxima ao portal de entrada da cidade a tornou um monumento cercado por vias de grande importância. O segundo ponto, de caráter pessoal, foi o marco de, ao vir morar na cidade do Rio de Janeiro, ter passado a usar a estação como referência para me localizar na cidade e nos caminhos percorridos, pois a maioria dos meus percursos convergiam para lá. A convivência cotidiana com esse bem me despertou curiosidade e interesse, o que leva ao terceiro ponto motivador da escolha desse objeto de estudo, sua relevância histórica dentro de um contexto social e econômico que alavancou a economia da cidade em um período de industrialização.

A estação foi inaugurada em 1926, mas desde 1854 possuía parte da linha Porto Mauá (Guia Pacobaíba) à Raiz da Serra. Recebeu esse nome em homenagem ao Barão de Mauá, Irineu Evangelista de Sousa, precursor do ferropiarismo no Brasil. A estrada de ferro, datada de 1871, unia o centro do Rio de Janeiro a Petrópolis e Três Rios. Sua iniciativa se deu através de um acordo entre empresas com capital inglês e brasileiro para a construção de uma estrada de ferro entre o Porto Novo do Cunha e Leopoldina, dando origem ao nome da atual estação ferroviária. No decorrer dos anos, a Companhia foi incorporando várias outras linhas férreas fazendo com que possuísse uma grande extensão pelo território carioca. Em 1891, surgiu a Companhia Geral de Estradas de Ferro, que tinha o objetivo de administrar ferrovias, foi assim que a Companhia assumiu a responsabilidade administrativa da E. F. Leopoldina, no momento em que a mesma se encontrava desorganizada e com linhas heterogêneas dificultando a interligação com as demais ferrovias.

Em meio a inúmeros problemas econômicos, a inauguração da Estação Ferroviária que serviria de ponto de baldeação da Estação de Ferro Central do Brasil (E. F. Dom Pedro II) foi adiada, recebendo somente em 1924 a confirmação do Governo, intimando a Companhia a firmar o contrato e executar o projeto da estação. Passou a ser de grande importância, pois mais tarde se tornou ponto de chegada e partida para São Paulo e Belo Horizonte, um acontecimento importante para o período, já que o Rio de Janeiro passava por um período de crescente desenvolvimento industrial. A estação ferroviária deixou de ser utilizada por passageiros definitivamente em 2002, quando todos os passageiros passaram a embarcar na Estação Dom Pedro II (RODRIGUEZ, 2004).



O Edifício

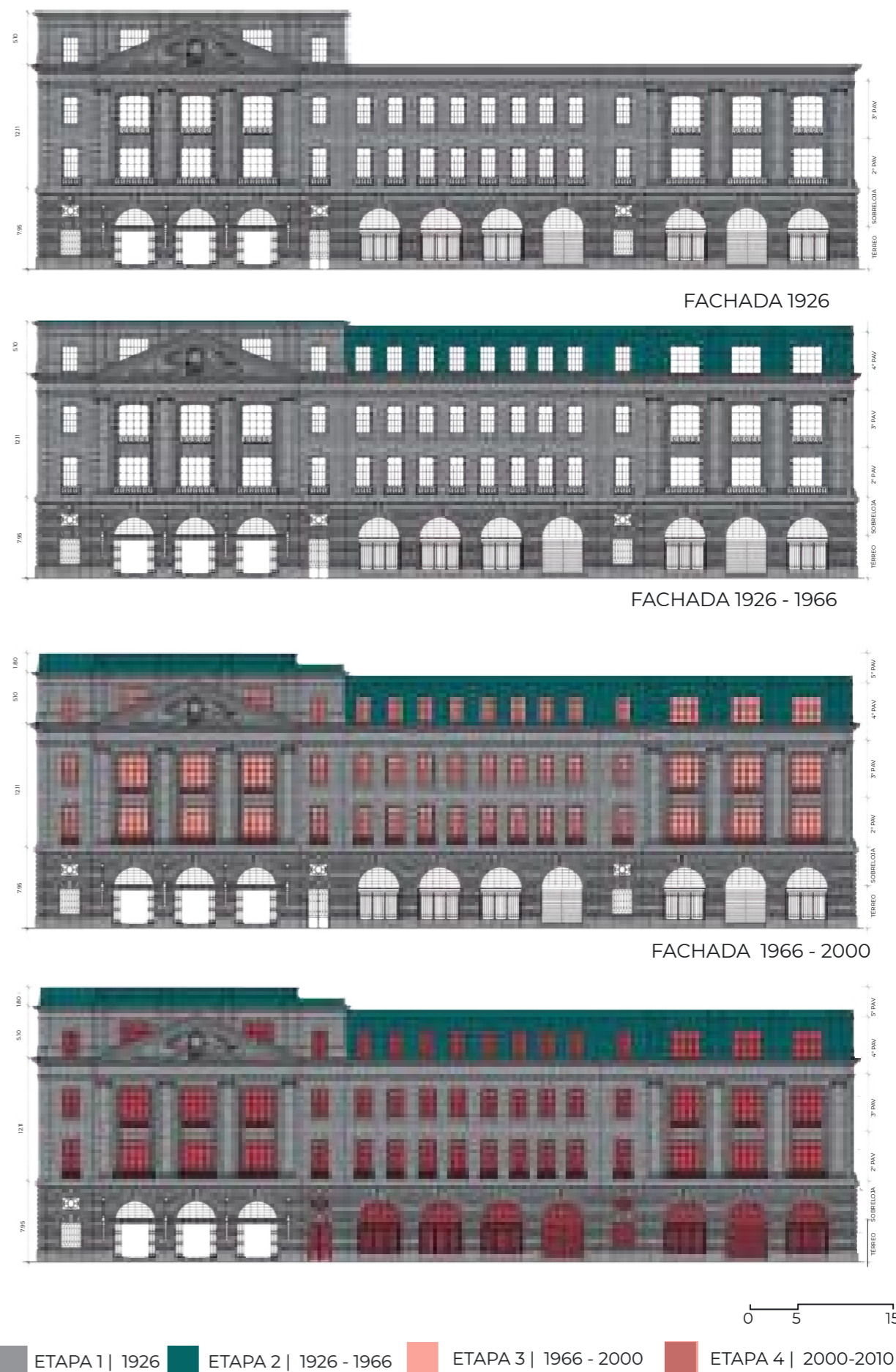
A Estação da Leopoldina teve seu tombamento definitivo no ano de 1991 pelo INEPAC (processo E-18/000.277/87). Reunindo em seu processo de tombamento seu edifício principal, o Gare, e as plataformas de embarque e desembarque, abrangendo o conjunto da Estação. E tem seu tombamento provisório pelo DEPAM em 2012 (processo) 1643, unidade do IPHAN que cuida pelo Patrimônio Cultural Brasileiro de natureza material garantindo sua preservação presente e futuro, pela sociedade

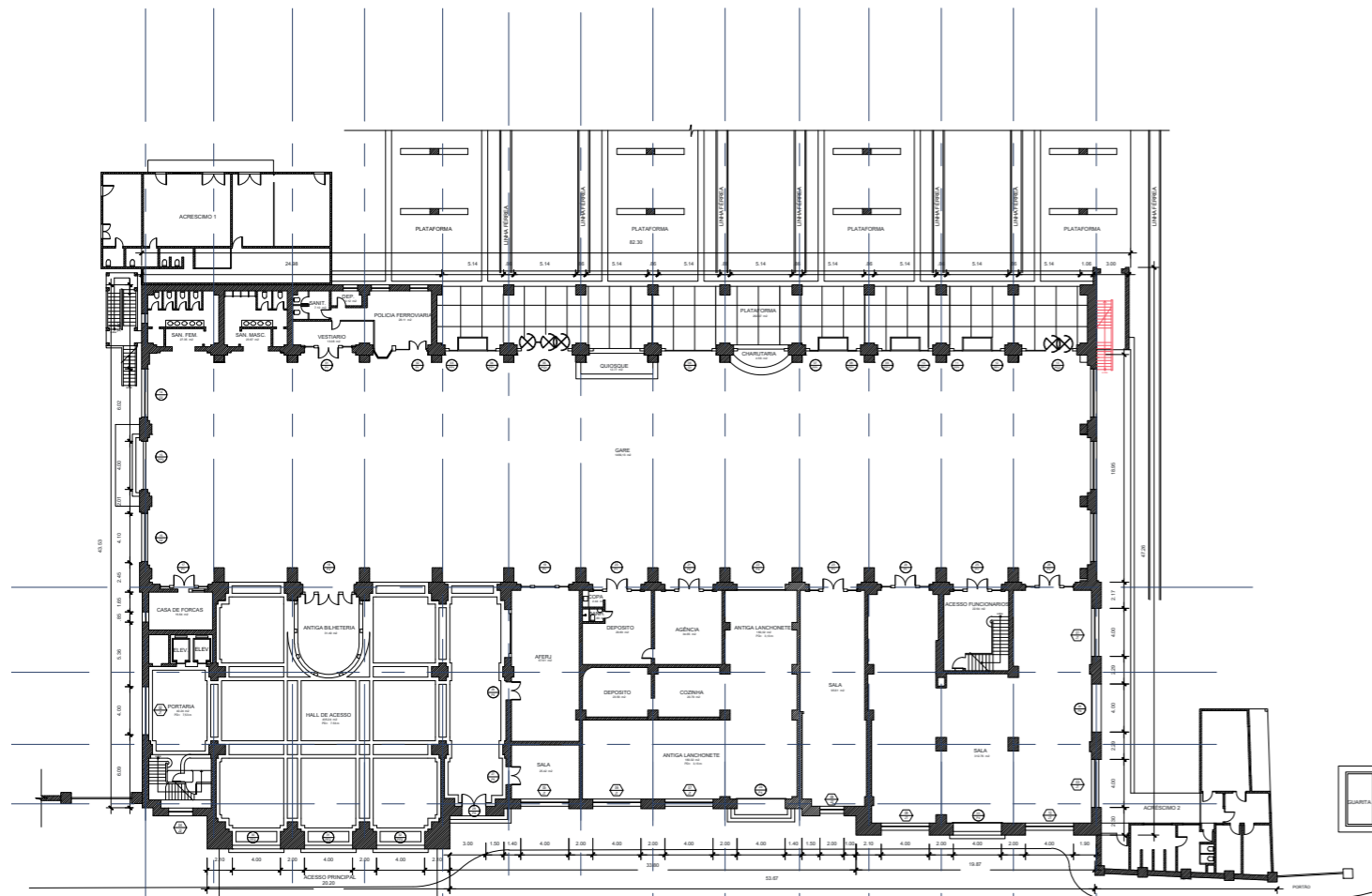
“Art.1º- Homologar o parecer do Conselho Estadual de Tombamento e determinar o tombamento definitivo do prédio da Estação Ferroviária Barão de Mauá, estação terminal da Estrada de Ferro Leopoldina incluindo todo o conjunto que compõe formado pelo edifício Principal, pela Gare, pelo corpo posterior e pelas plataformas de embarque e desembarque conhecida por Estação Leopoldina, situada à Rua Francisco Bicalho s/nº;”

Construída no estilo de arquitetura eclética pelo arquiteto Robert Prentice, possuindo 130 metros de fachada e 4 pavimentos, a estação passou por inúmeras alterações a partir do projeto original que previa uma volumetria simétrica. Até a finalização e após inauguração da estação, sofreu alterações que foram pensadas para serem incorporadas de maneira harmoniosa ao edifício. Mas, ao longo dos anos até sua desativação permanente, sofreu diversas intervenções espontâneas em função da variedade de usos que passou a abrigar. A ampliação do 4º pavimento foi uma delas, assim como, a construção do 5º pavimento substituindo o andar técnico que era o 4º. Quanto ao acréscimo de um segundo bloco, incorporado ao lado esquerdo da estação, não é possível identificarmos a mesma linguagem construtiva do edifício original. Considerando as várias alterações, podemos dividir as transformações na estação em 4 etapas:

A primeira etapa alterou a própria volumetria, pois o projeto inicial previa um edifício simétrico, com o pórtico de entrada central, mas durante a construção optou-se por não construir o edifício integralmente. A segunda etapa pode ser dividida entre o período de sua inauguração até meados da década de 1960, período em que ocorrem mais processos de transformação, nesta etapa o 4º pavimento já ocupa toda fachada do edifício, passando por uma ampliação bem relevante em sua volumetria e a construção de um 5º pavimento para comportar salas técnicas, como casa de máquinas. A terceira etapa é dividida entre 1966 a 2000 e é nesse período que se verificam algumas alterações substanciais nas plantas do segundo e quarto pavimentos. A maioria das alterações se estabelecem por compartimentações devido a necessidade de acréscimos de novas salas. A quarta e última etapa fica dividida entre 2000 a 2009/2010, ano em que ocorre o levantamento arquitetônico do IPHAN e é em 2010 que ocorre o relatório final de levantamento físico da estação Barão de Mauá, essa etapa é marcada pela principal mudança que ocorre no térreo, quando há a inserção de uma sobreloja com auditórios e salas de reuniões e acesso ao “Ponto Cultural”, marcado pela equipe técnica do IPHAN como espaço destinado a atividades culturais menores. A iniciativa de efetuar esse estudo foi para digitalizar o material dos bens culturais a fim de ampliar e aprimorar a prática da conservação e preservação do bem histórico.

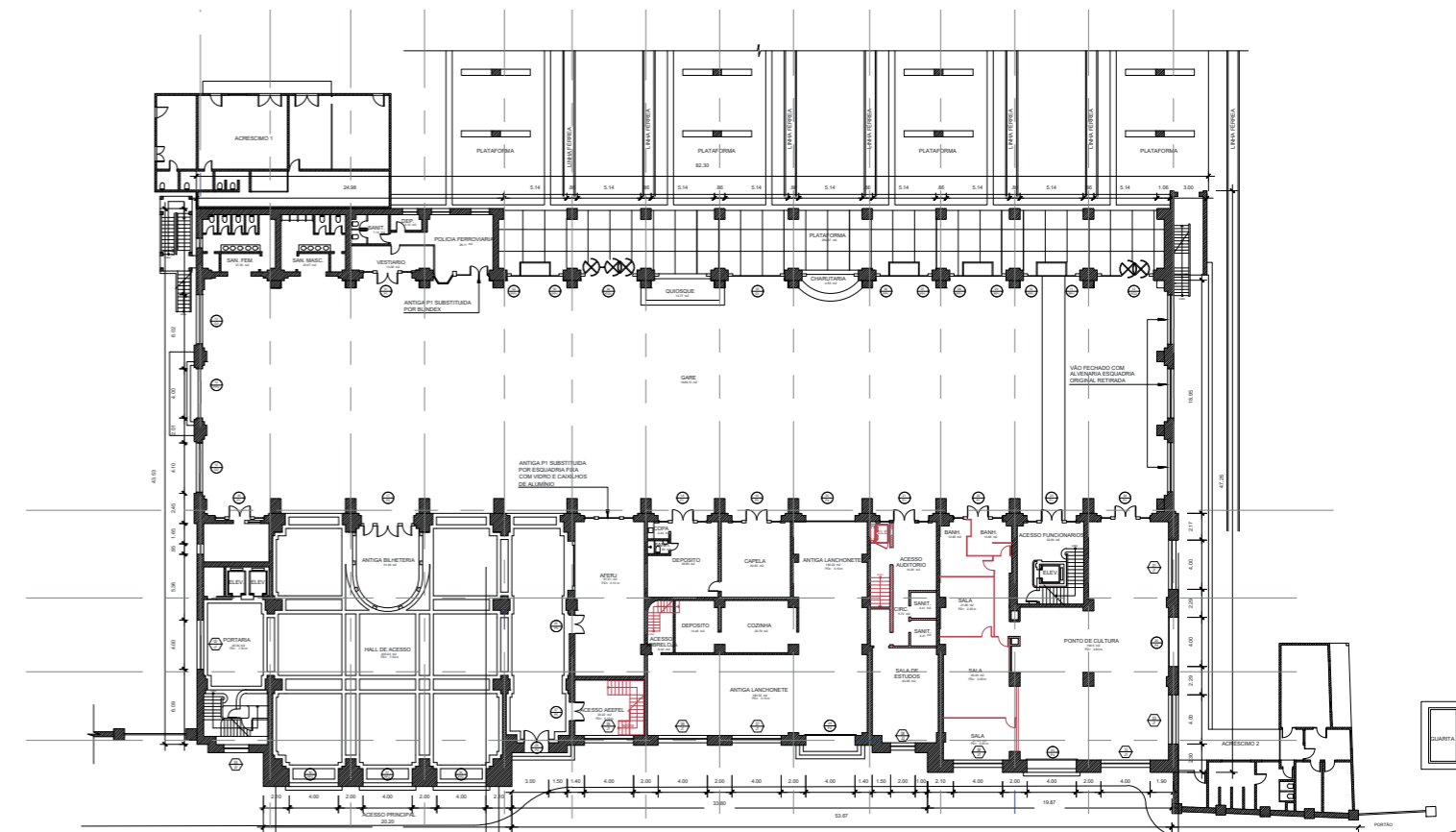
A arquitetura original possui elementos metálicos no teto e nas molduras das esquadrias, em sua entrada principal possui elementos em madeira que possibilita que a arquitetura seja imponente e monumental. Atualmente, apesar de abandonada, possui a maior parte dos seus elementos originais, mas devido às alterações, atualmente possui a combinação de elementos não compatíveis com o modelo original, como forros, divisórias, ligações improvisadas da parte elétrica e hidrossanitárias.





PLANTA BAIXA | Térreo 1926 - Dados não confirmados

■ 1926 | Etapa 1 ■ 2000 - 2010 | Etapa 4



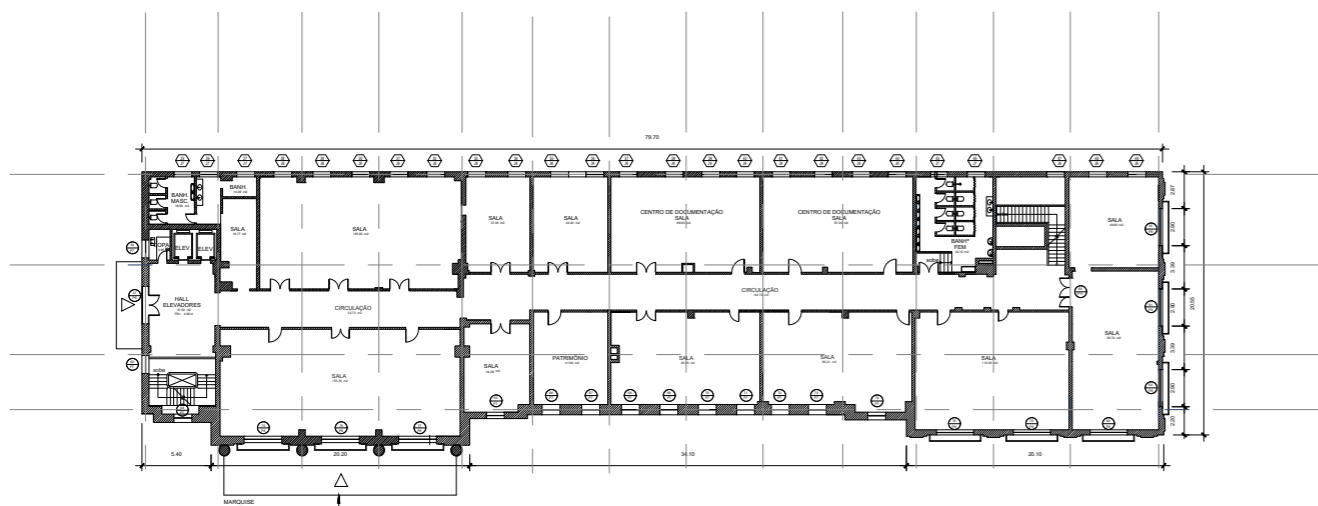
PLANTA BAIXA | Térreo 200 - 2010

As análises desenvolvidas neste capítulo se baseiam nos relatórios produzidos pela equipe Técnica do IPHAN/Centro de Documentação e pela Secretaria de Política Nacional de Transportes/Ministério dos Transportes e Universidade Federal de Santa Catarina, que realizaram estudos técnicos na área de Transportes e Logísticas da Estação de Ferro Barão de Mauá.

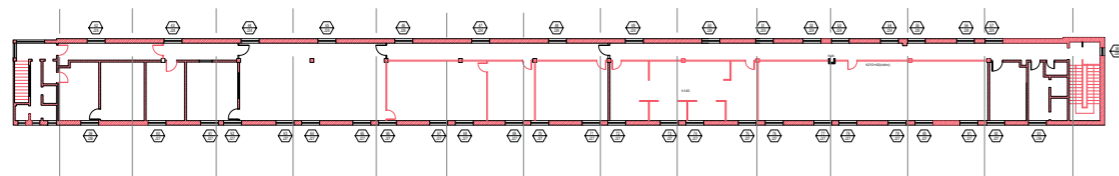
O pavimento térreo, não possui muitas informações. Os registros existentes explicam que a modificação mais relevante ocorre na quarta etapa, com a inserção de uma sobreloja, reforma essa do período da SESEF- Serviço Social das Estradas de Ferro.

Podemos identificar os eixos predominantes que estruturam as demarcações das salas e acessos.

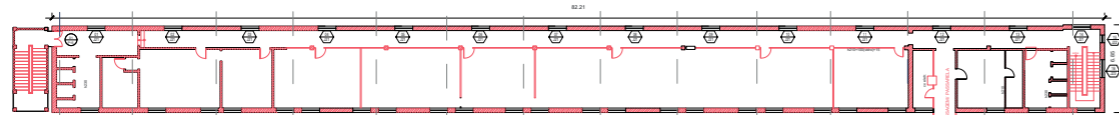




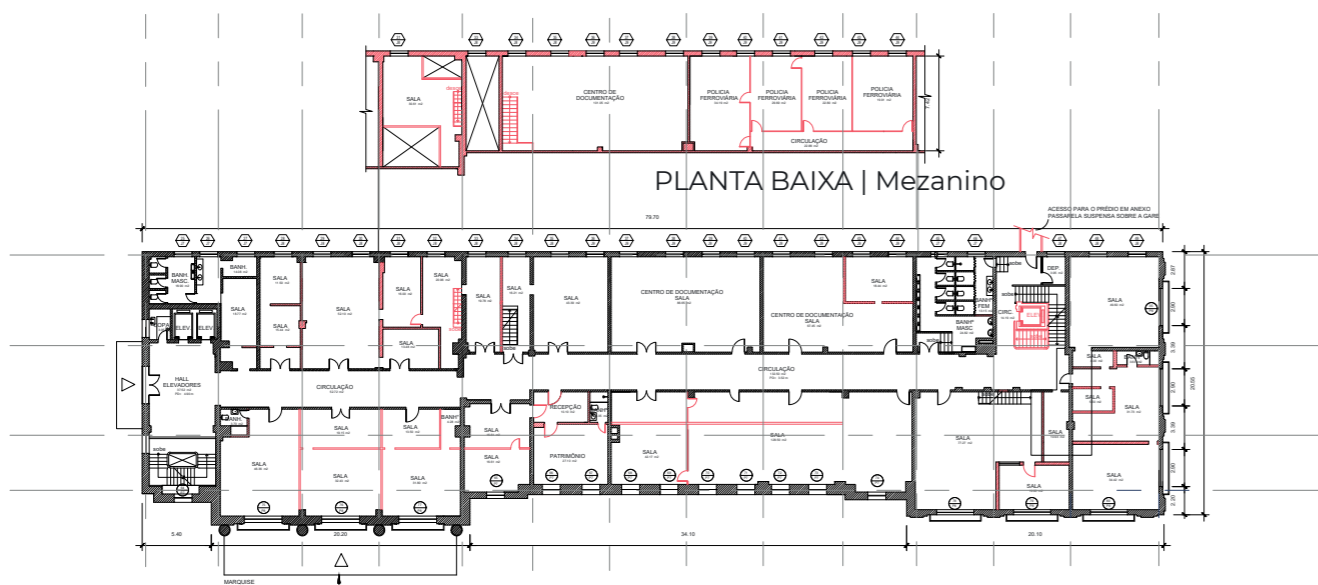
PLANTA BAIXA | 2 Pavimento 1926



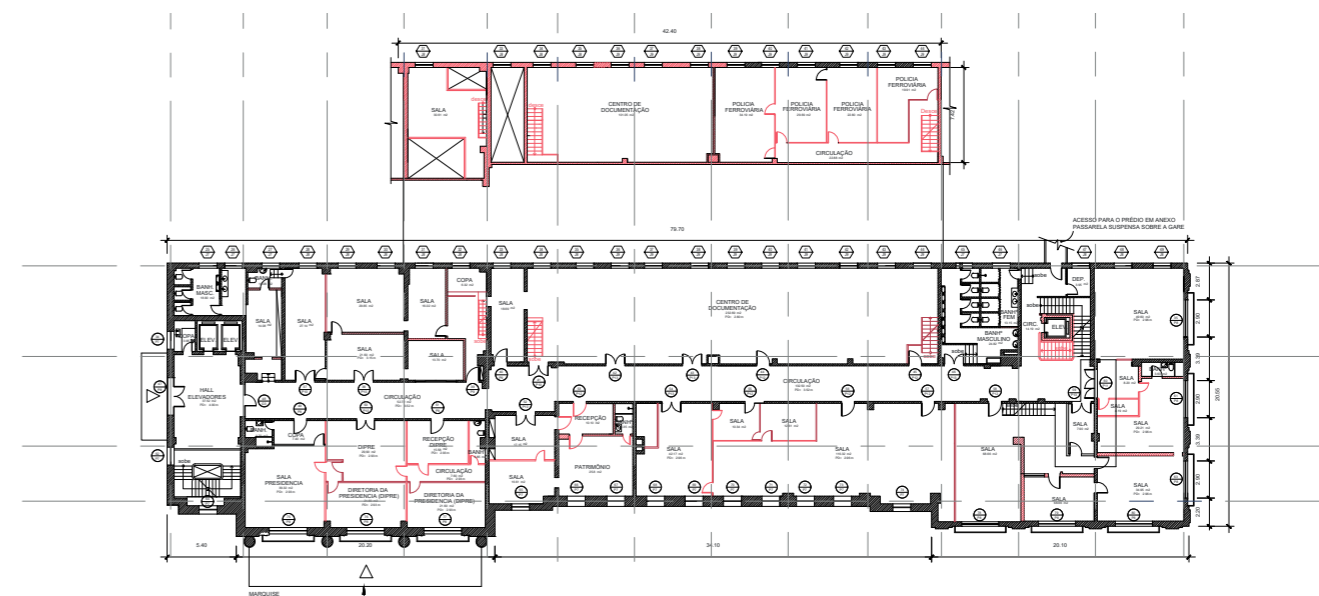
PLANTA BAIXA | 2 Pav. 3 Pav. 1966 - 2000



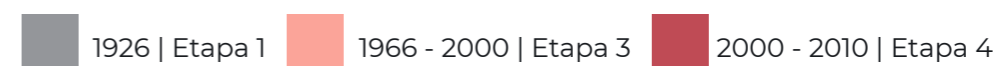
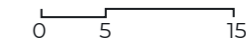
PLANTA BAIXA | Mezanino



PLANTA BAIXA | 2 Pavimento 1966 - 2000



PLANTA BAIXA | 2 Pavimento 2000 - 2010



O segundo pavimento possui mais informações a respeito das suas transformações temporais. É possível identificar mudanças nas compartimentações (subdivisão de ambientes) durante a terceira e quarta etapas.

Na terceira etapa, as modificações mais relevantes são as alterações no sanitário à direita do edifício, o acesso por escada na extremidade direita também e o acesso ao anexo do edifício através de uma passarela que passa sobre a Gare e o mezanino, sobre os quais não se tem muitas informações, mas que segundo os relatórios da Equipe Técnica do Iphan e do Ministério dos Transportes ocorrem a partir da terceira etapa.

A Estação e Seus Usos

A estação Barão de Mauá não funcionou somente como estação de trem para passageiros e cargas. À medida que o tempo foi passando e a estação foi ganhando importância patrimonial, mesmo que não funcionasse mais como estação, abrigou muitas atividades, tais como, sede da Polícia Militar e o SESEF - Serviço Social das estradas de Ferro.

A estação também sediou diversos eventos culturais que funcionaram até 2012, como o Black2Black, Intervenções Temporárias do Ernesto Neto, Festivais Gastronômicos, etc. Mas em 2015 a Justiça Federal vetou festas e eventos na estação. Desde então, o local encontra-se desocupado e ocioso, apesar de sua enorme importância arquitetônica e histórica.

O prédio já recebeu instalações do SESEF - Serviço Social das Estradas de Ferro, alguns órgãos da Central Logística (incluindo o Centro de Documentação Barão de Mauá), pela AEEL (Associação dos Empregados da Eletrobras), pela AFERJ (Associação dos Fundacionistas do Estado do Rio de Janeiro), pelo Ponto de Cultura Barão de Mauá e pela Polícia Ferroviária.

Notícia - Estação - Rio de Janeiro - Back2Black de volta a Leopoldina 2010

Back2Black de volta a Leopoldina 2010

Por Quintino Gomes Freire - 6 de agosto de 2010



Fonte:Diário do Rio

Justiça Federal do Rio proíbe festas na Estação da Leopoldina

Uso não autorizado do edifício acarretará multa de R\$ 100 mil por evento. Juiz estabeleceu prazo de 48 horas para cancelamento de festas marcadas.

Fonte: G1



Beer Experience - Rio de Janeiro - Estação Leopoldina

Fonte:EPSMusic



Foto:Pedro Kirilos/Riotur - Evento: Black2Black

O Maior Flashback da Leopoldina Tributo a Equipe Safari

Estação Leopoldina Beer & Music - Rio de Janeiro, RJ
12 de dezembro de 2020, 20h - 13 de dezembro de 2020, 02h

DESCRIÇÃO DO EVENTO

Tributo a Equipe Safari, A Grande Festa de Recordações do Baile do Olaria, Com Uma Super Produção de Som e Iluminação de Primeira Geração, no Comando DJ' André Luiz Trazendo Uma Super Produção de Músicas Que Marcaram a Época de Ouro dos Bailes da Equipe Safari. No Novo Espaço na Fest Mix (Antiga Estação Leopoldina) Venha Com a Gente Que Será Uma Festa Inesquecível

Fonte:Sympla

Ernesto Neto na Estação Leopoldina | Rio de Janeiro

03/01/2014

art



Fonte:MarianaMagalhães



Fonte:Lulacerda Foto: Ari Kaye

10 Novembro 2017

Francisco Bicalho: a avenida que deu fim à Enseada de São Cristóvão

Por Márcia Pimentel



Vista do Saco de São Diogo, também chamado de Enseada de São Cristóvão, a partir da Quinta da Boa Vista. Detalhe de gravura de Frédéric Salathé, Souvenirs de Rio de Janeiro, 1835. Domínio público.

Localizada no limite entre os bairros de São Cristóvão e Santo Cristo, a Avenida Francisco Bicalho é o principal corredor de transporte a fazer a ligação entre o Centro, a Avenida Brasil e a Linha Vermelha. Também é um dos principais meios de acesso à Praça da Bandeira e ao Túnel Rebouças, e ainda abriga a movimentada Rodoviária Novo Rio. Todas essas características transformaram-na em uma das ruas de trânsito mais intenso e pesado da cidade.

Inaugurada durante a gestão do prefeito Pereira Passos (1902-1906), é parte integrante da grande reforma urbana ocorrida na época. Nasceu com o nome de Avenida do Mangue e

Fonte: MultiRio

Rio divulga projeto arquitetônico do novo Canal do Mangue

29 Jun 2011 04h16



DIOGO DIAS

O atual cenário de degradação e abandono da Avenida Francisco Bicalho, no Centro do Rio de Janeiro, está prestes a se transformar. O projeto arquitetônico vencedor do concurso Porto Olímpico - cujo resultado foi divulgado onesta terça - prevê até um hotel cinco estrelas de frente para o Canal do Mangue.

Fonte: O Dia

Leopoldina - Estação Abandono

Por Angela França*

Publicado 01, Sep, 2018, 00:09



No cenário de um trânsito caótico da Avenida Francisco Bicalho, na Cidade do Rio, a fachada da construção, inaugurada em 1926, com o nome de Estação Barão de Mauá, ou Leopoldina, como também é conhecida, destaca-se pela imponência e beleza de um projeto desenhado pelo arquiteto escocês Robert Prentice, inspirado em construções palacianas inglesas, tendo sido elogiada, inclusive, por estrangeiros admiradores de boa arquitetura. Recebeu esse nome para homenagear Irineu Evangelista de Souza, o Barão pioneiro da ferrovia no Brasil.

Fonte: Jornal do Brasil

Candidato Paulo Ramos pede reaproveitamento da Leopoldina

Publicado 23, Jul, 2008, 19:07



JB Online
RIO - O candidato Paulo Ramos, do PDT, visitou, nesta quarta-feira, a estação ferroviária da Leopoldina, na Avenida Francisco Bicalho, para demonstrar seu inconformismo com o estado de abandono em que se encontra o prédio, desde 2001, quando foram paralisadas as atividades da Estrada de Ferro Leopoldina. Pela estação passavam, diariamente, dezenas de milhares de pessoas que iam e vinham dos subúrbios da Zona Norte e da Baixada Fluminense.

Fonte: Jornal do Brasil

A Justificativa

O Rio de Janeiro é uma cidade com a paisagem repleta de ruínas simbólicas que de certa forma influenciaram a história do lugar. A região central do Rio de Janeiro, por sua vez, vem sendo ressignificada através de transformações que tem acontecido recentemente, o que tem ocasionado o apagamento do passado desse lugar com projetos implementados com intenções de modernização e desindustrialização de um área completamente histórica, com isso o esquecimento da importância desses edifícios históricos. Para BAUMAN (2001) essas transformações são fruto de uma sociedade contemporânea capitalista, na qual nada é feito para durar e a medida que algo novo vem sendo inventado, toma o lugar do velho, em um período em que o tempo e o espaço são líquidos, contínuos e a cidade torna-se uma constante emancipação do seu passado.

“Vivemos em tempos líquidos. Nada foi feito para durar” (BAUMAN, 2011).

A conservação desses lugares possui um valor simbólico, cultural, industrial, sendo de grande importância manter a história viva. Grande parte desses edifícios históricos tombados em nível federal, estadual e municipal - pelo IPHAN, INEPAC, IRPH - se encontram em situação de abandono. É função da arquitetura pensar em modos de recuperar um edifício e mais que isso, pensar em estratégias urbanísticas que englobem questões sociais, embora seja responsabilidade coletiva preservar a memória da cidade.

A Estação Ferroviária Barão de Mauá, conhecida como The Leopoldina Railway, inaugurada no início do século XX, passou por vários processos para que fosse uma estação que abrangesse boa parte do território carioca, mas como a maioria das grandes obras de caráter cultural e histórico foi abandonada e fechada em 2002. Tombada pelo INEPAC desde 1991, o edifício se mantém em destaque como um grande monumento abandonado na região central do Rio de Janeiro, entre a Rodoviária Novo Rio e a Estação de Metrô Cidade Nova, possui um potencial turístico, urbano e cultural de integração de modais. O que podemos observar são diversos assuntos a serem levantados a respeito do risco desse monumento ser desmontado, em um território onde cada vez mais observamos construções que descaracterizam o lugar, apagamento do passado e vestígios de descaso com o patrimônio cultural.

Segundo OLIVEIRA (2002) sob uma análise de Pierre Nora, o patrimônio histórico é responsável por carregar memórias, pois a memória se encontra no concreto, na imagem, no espaço e desse modo carrega sentimentos experimentados socialmente por indivíduos em tempos e espaços determinados. Portanto o projeto de reativação da Estação de Ferro Barão de Mauá através de intervenções que estimulem o caráter de pertencimento reavivando uma memória que vem recebendo inúmeras tentativas de apagamento, levantando diversos programas de caráter cultural, evidenciando estudos de casos através de diretrizes de intervenção que possam ser norteadoras para um início de um projeto de resgate da memória.



Reativar a estação como um grande ponto de confluências, fortalecendo ainda mais o vínculo do bairro com o restante da cidade.



Restaurar a cultura local incentivando o exercício da cidadania de forma que o indivíduo entenda seu pertencimento e sua participação na sociedade.



Resgatar a memória da região e de um período de industrialização, proporcionando atividades culturais e trazendo movimento para o local através de intervenções que fomentem a vivência e a diversidade.



Relacionar os diversos tipos de usuários do local através do resgate do imaginário coletivo, favorecendo a troca de vivências e experiências.



Recuperar o patrimônio, salvaguardando sua história, seu papel na sociedade e no bairro, entendendo que o edifício por si só já faz parte do acervo.

O Objetivo Geral e o Específico

Este trabalho tem como objetivo desenvolver uma proposta de intervenção, em estudo preliminar, para a Estação Ferroviária Barão de Mauá, como forma de contribuir para a qualificação do seu entorno urbano.

Consiste na reativação da Estação Ferroviária da Leopoldina, já que a mesma se encontra em uma localização privilegiada entre a Rodoviária Novo Rio e a estação de Metrô da Cidade Nova, estação de trem Praça da Bandeira, próxima a pontos culturais como A Feira de São Cristóvão. Desse modo, estimula-se a integração da estação com os modais de transporte, fomentando meios de urbanização e projetos de melhorias do local.

Os demais pavimentos seriam destinados ao Memorial Leopoldina, incentivando o preservação da memória local e o incentivo à cultura numa região repleta de história. O projeto abrange espaços para cultura, arte e lazer no interior e no complexo da Estação, visando o resgate do imaginário coletivo ao oferecer atividades que atendam às demandas da região. Promovendo não só eventos culturais em seu térreo, mas também que essas atividades possam levar o público a conhecer mais do monumento.

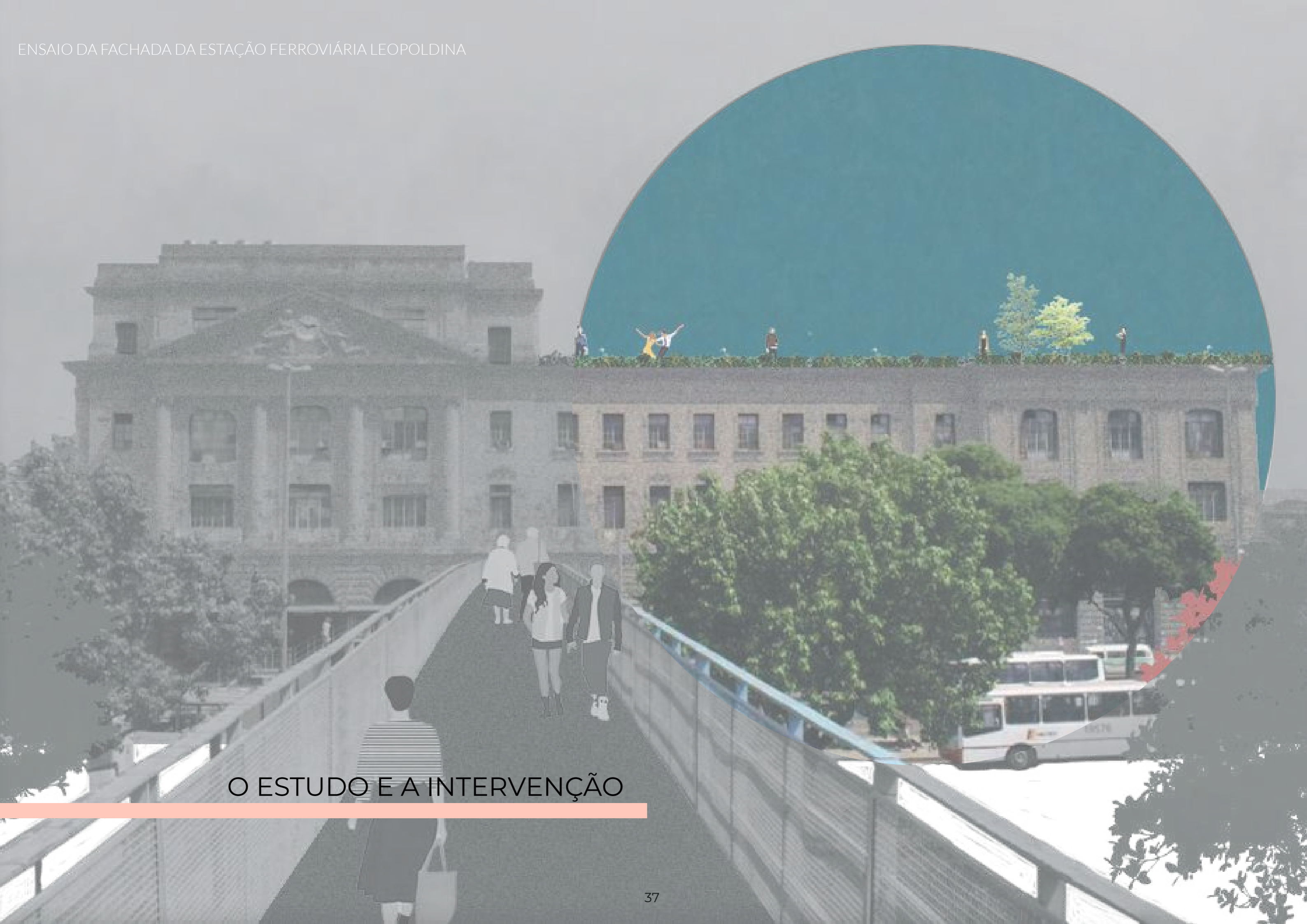
A Metodologia

A pesquisa inicial foi desenvolvida com o objetivo de coleta de dados, a partir de uma análise bibliográfica e documental, usando o caráter investigativo de projetos realizados com o mesmo caráter da Estação de Ferro Barão de Mauá. O estudo faz um paralelo com abordagem histórica desde a inserção da Estrada de Ferro no Brasil e sua importância para a cidade do Rio de Janeiro.

A partir disso, é possível iniciar o plano de projeto de intervenção arquitetônica com a definição de diretrizes, definição do uso e programa de necessidades e finalmente a intervenção.

A metodologia aqui utilizada, não se dá de uma forma linear, será necessário a estratégia cíclica de modo, que mesmo durante a etapa projetual tenha a necessidade de consultar materiais das demais etapas.





O ESTUDO E A INTERVENÇÃO

Diretrizes em Questão

A partir de uma série de análises a respeito do edifício, tem-se a necessidade da formulação de diretrizes de restauro para intervenções futuras que ocorram no bem patrimonial. Para a elaboração dessas diretrizes é necessário a coleta de dados e informações significativas do bem e sua condição atual, seu estado de conservação e sua ocupação, se assim houver.

Essas análises se baseiam em documentos técnicos como o Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário, Guia para projetos de arquitetura de museus, Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas - RFFSA. Retomando as Cartas Patrimoniais e alguns teóricos de restauro já citados foi possível estabelecer e conseguir analisar o edifício segundo suas características constituintes e identificar premissas norteadoras.

Durante as etapas preliminares de estudos sobre o edifício, deverá ser levantado premissas que auxiliem análises através das suas mudanças temporais. Observando a compatibilização de diversos elementos da edificação e da sua história. Essas premissas que auxiliam na formulação de diretrizes de restauro consistem em:

- Entender que o edifício também faz parte do acervo;
- Adotar soluções que ofereçam facilidade de operação e manutenção para facilitar posteriormente a preservação do bem através de práticas de conservação preventiva;
- Pensar em intervenções que proporcionem acessibilidade;
- Elaborar um projeto sustentável e compatível com a edificação e sua idade.

De acordo com o Manual de Preservação das ferrovias antigas da RFFSA, a respeito da preservação desses bens há aspectos particulares a serem considerados: o aspecto estético, em relação a sua volumetria, elementos construtivos e adornos, considerando acréscimos e cortes que fazem parte da feição atual do edifício; o aspecto histórico cultural, pois o bem possui valor de referência cultural e histórica para o bairro, sendo o próprio edifício um testemunho; e, por fim, o aspecto socioeconômico que reflete a questão do valor histórico caso o edifício fosse perdido, levantando a importância da preservação.

As diretrizes serão definidas em graus de conservação, estudados a partir das mudanças ocorridas através do tempo.

- Primeiro grau, consiste no grau mais alto de preservação do patrimônio: partindo da configuração do edifício no ano de sua inauguração, os elementos originais que não apresentem preocupações ou danos críticos em relação a seu estado (e que não apresentem estado de desabamentos de elementos, protegendo os usuários do edifício) deverão ser mantidos, mesmo que mantendo um novo uso ou sendo incorporado na exposição como acervo.
- Segundo grau, grau médio alto de preservação do patrimônio: elementos que não apresentem estado grave de deterioração, mas se encontrem transformados pelo tempo, se não houver risco poderão ser mantidos em seu estado atual.
- Terceiro grau, grau médio baixo de preservação do patrimônio: elementos que se encontrem em estado grave de deterioração só deverão ser substituídos se houver documentação suficiente para a elaboração de substituição o mais próxima do original, caso contrário, será substituído pelo material escolhido para a intervenção após ser fotografado e somado ao acervo.
- Quarto grau, grau de preservação nulo: elementos não originais, que se caracterizem como acréscimos que não foram projetados pensando na estética e integridade do edifício, poderão ser retirados ou substituídos a favor do seu uso atual.

Aspectos a serem considerados no momento da elaboração do projeto para o edifício. A partir da proposta de intervenção que visa abrigar um programa de necessidades para a implantação do Memorial Leopoldina, espaços Culturais, espaços Comerciais e a ativação do seu uso como estação, considerando que essa seria a maior forma de resgate da memória.

- Fachadas, telhados e ornamentos deverão ser mantidos originais no prédio, ainda que precisem passar por restauração para não comprometer a segurança do local;
- A restauração de algum elemento só será feita se houver documentação suficiente para a reconstituição, se não, serão mantidas as alterações temporais;
- Interior deverá manter sua característica construtiva original marcante, mesmo que não possua o mesmo uso;
- Modernizar se necessário, mas sem descaracterizar,
- Intervenções que utilizem elementos industriais, mantendo a característica do edifício;
- Respeitar a vocação original arquitetônica do edifício;
- A cor, a materialidade e a tecnologia construtiva poderão ser utilizadas como elementos projetuais para distinguir a intervenção.

Critérios gerais de Intervenção

Os critérios gerais são o resultado de uma série de estudos que visa o melhor aproveitamento e cuidado com o bem patrimonial, somando a isso, foi pensado também em se estabelecer critérios que de certa forma fossem aplicados ao patrimônio industrial ferroviário de modo que mantivéssemos essa importância cultural industrial.

Esses critérios gerais possuem o objetivo de nortear e orientar possíveis estratégias de restauro somado a intervenção, visto que o presente trabalho apresenta estratégias de intervenção, é importante ressaltar a importância do pensamento e da necessidade do restauro na estação.

O projeto de intervenção do edifício que abriga a estação Barão de Mauá, segue critérios embasados nas orientações do Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas, pela Rede Ferroviária Federal S. A. :

- **Preservação das características originais do edifício:**
 - Tipologia e volumetria: serão preservados em seu estilo eclético e em sua monumentalidade;
 - Fachadas e ornamentos: retirada de elementos que comprometam seu caráter original, como pichações existentes e tubulações não originais expostas;
 - Circulações verticais: Escadas serão recuperadas em sua aparência original;
 - Telhado: recuperação da estrutura no modelo original do telhado retomando seu caráter original;
 - Paredes internas portantes: respeitar os eixos estruturantes que designam a alocação das paredes portantes.

- **Técnicas construtivas originais e técnicas de restauro:**
 - Recuperação da cobertura utilizando a mesma materialidade da original;
 - Alvenarias Portantes serão analisadas em seu estado atual e se não houver comprometimento na segurança serão mantidas com suas marcas de transformações temporais;
 - Programas voltados para o público: Programas Comerciais, Espaços Culturais, Espaços Expositivos, Estação, Bilheterias e Sanitários;
 - Espaços Administrativos: Secretarias, local para manutenção do acervo, administração, salas de estudos, salas técnicas e salas de reuniões.
- **Linguagem da Intervenção:**
 - Linguagem arquitetônica industrial de modo que seja compatível com a linguagem original;
 - Havendo a necessidade da incorporação de novos elementos construtivos, como circulações verticais, escadas ou elevadores, devem se integrar de modo cuidadoso à estrutura original do edifício, para não comprometer a autenticidade do bem;
 - Divisórias e paredes internas devem permitir a diferenciação de paredes originais;
 - Intervenções com caráter reversível.
- **Trens e as Plataformas:**
 - Os vagões que não puderem ser recuperados a ponto da reutilização para transporte de passageiros serão restaurados e mantidos como parte da exposição e do acervo;
 - Plataformas serão restauradas conforme sua característica industrial, e qualquer intervenção feita deverá ser diferenciada.
- Acessibilidade e a Segurança:**
 - Adaptação do edifício à acessibilidade universal, interna e externamente, incluindo sanitários, acessos, circulações verticais e horizontais;
 - Guarda corpos, corrimãos e qualquer equipamento de segurança do usuário serão considerados no momento do projeto de intervenção;
 - Proteção contra incêndio e sinalizações de saídas de emergências;
 - Sinalizações e pisos táteis para maior segurança.
- **Conforto Ambiental:**
 - Pensar em estratégias para condições de ventilação e iluminação natural quando houver necessidade;
 - Adequação no uso de ar condicionado com tubulações que não interfiram na aparência do edifício.

OS DANOS



Esquadrias enferrujadas



infiltrações



Infiltrações



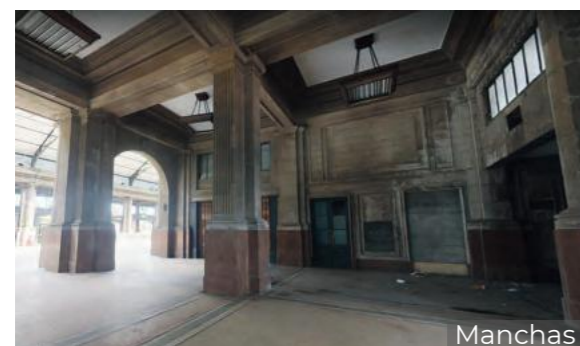
Descolamento de revestimentos



Rachaduras



Vazamentos e goteiras



Manchas



Vãos inacessíveis



Esquadrias não originais, vegetação



Acervo enferrujado, abandono



Descolamento do revestimento



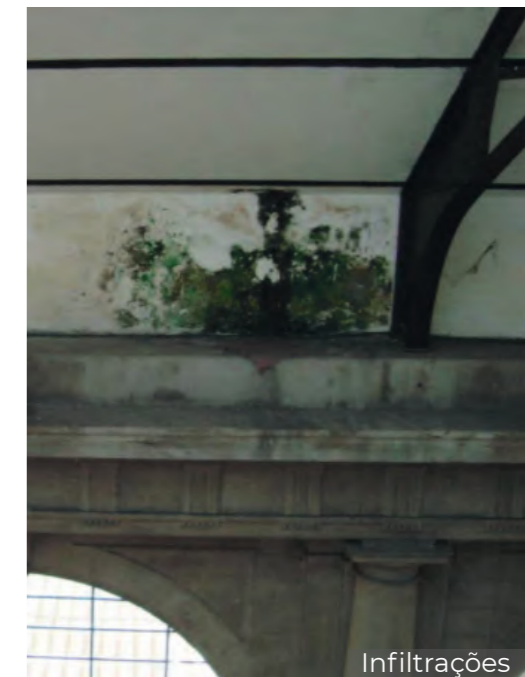
Vandalismo



Vegetação



Fissuras



Infiltrações



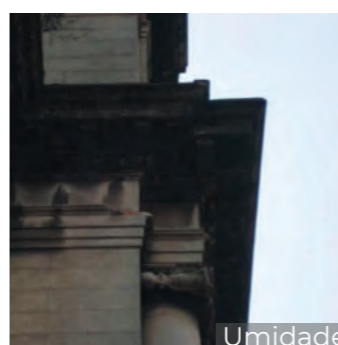
Manchas e instalações aparentes



Oxidação



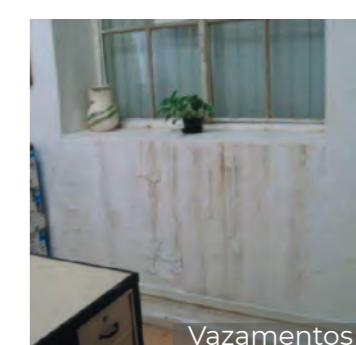
Perfurações na fachada



Umidade



Fissuras



Vazamentos



AS REFERÊNCIAS

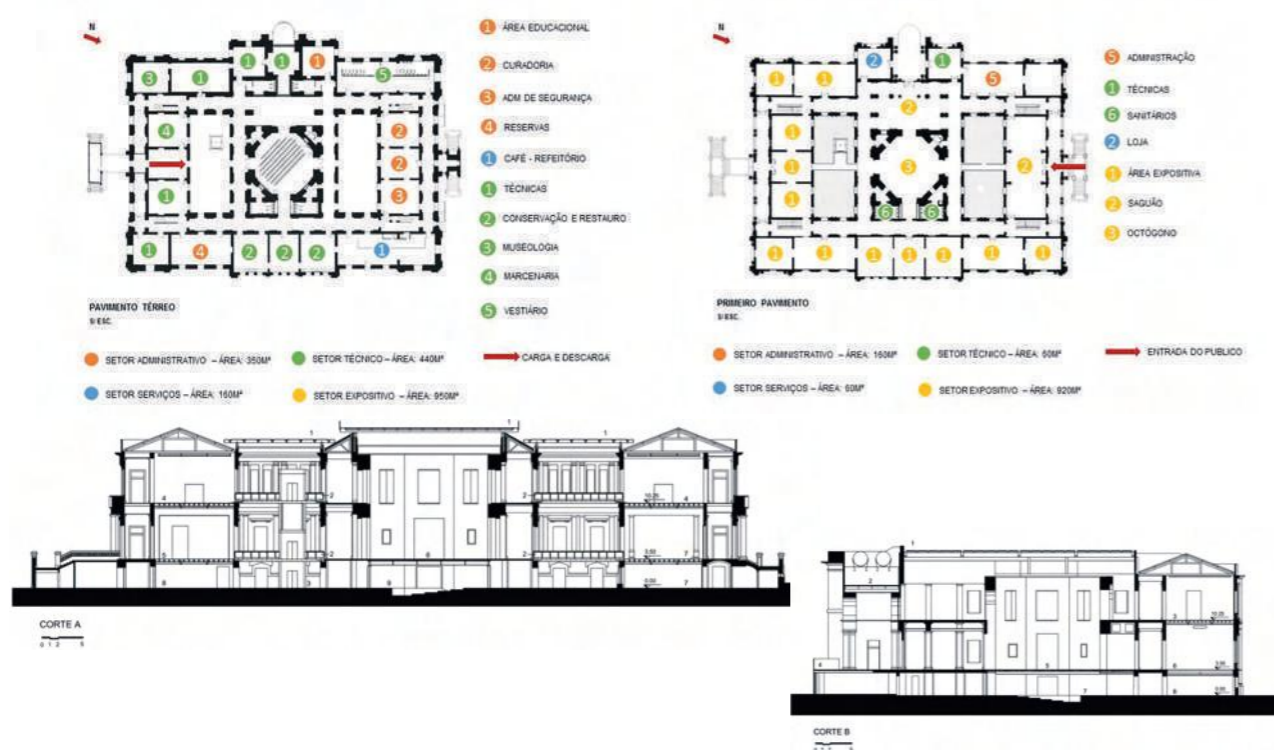
A Questão das Referências

As referências citadas abaixo foram selecionadas a partir do entendimento quando a forma de intervenção e sua importância em seu entorno imediato. É de grande importância levantar parâmetros pelos quais podem ser aplicados na estação, sempre seguindo as diretrizes de restauro e intervenção criadas. Os bens mencionados fizeram parte não só de um projeto de restauro interventivo, mas também de requalificação para sua comunidade. Estimulando a diversidade cultural e resgatando o imaginário coletivo.

Pinacoteca - São Paulo

É o museu mais antigo da cidade de São Paulo, projetado no final do século XIX, pelo arquiteto Ramos de Azevedo e Domiziano Rossi, pensado para ser Liceu de Artes e Ofícios. Em 1990 Paulo Mendes da Rocha, Eduardo Colonelli e Weliton Ricoy Torres foram os responsáveis pela reforma e transformação do edifício e uma das maiores transformações foi o eixo principal de visitação dos pátios internos que podem ser cruzados por pontes metálicas permitindo diversos caminhos e novos percursos pelo edifício.

Vale ressaltar que a intervenção foi pensada de acordo com o perfil do edifício, de modo que atendesse as necessidades funcionais. Além de propostas projetuais para lidar com possíveis contratempos com a estrutura original da edificação, já que a mesma era dividida por um vazio interno que foi coberto com uma clarabóia, a fim de evitar a entrada da água da chuva. O edifício teve suas fachadas externas preservadas com tijolos aparentes recebendo o devido tratamento, pois o edifício se encontrava em pleno estado de abandono. O aço foi o material adotado para as intervenções, o que promoveu maior facilidade na execução, permitindo também fácil visibilidade sobre o que é novo e o que é antigo.



Localizada no bairro de Bom Retiro, está situada bem próxima a estações de metrô, como a Estação da Luz e a Estação Júlio Prestes, numa região bem comercial, onde muitos turistas passam por lá.

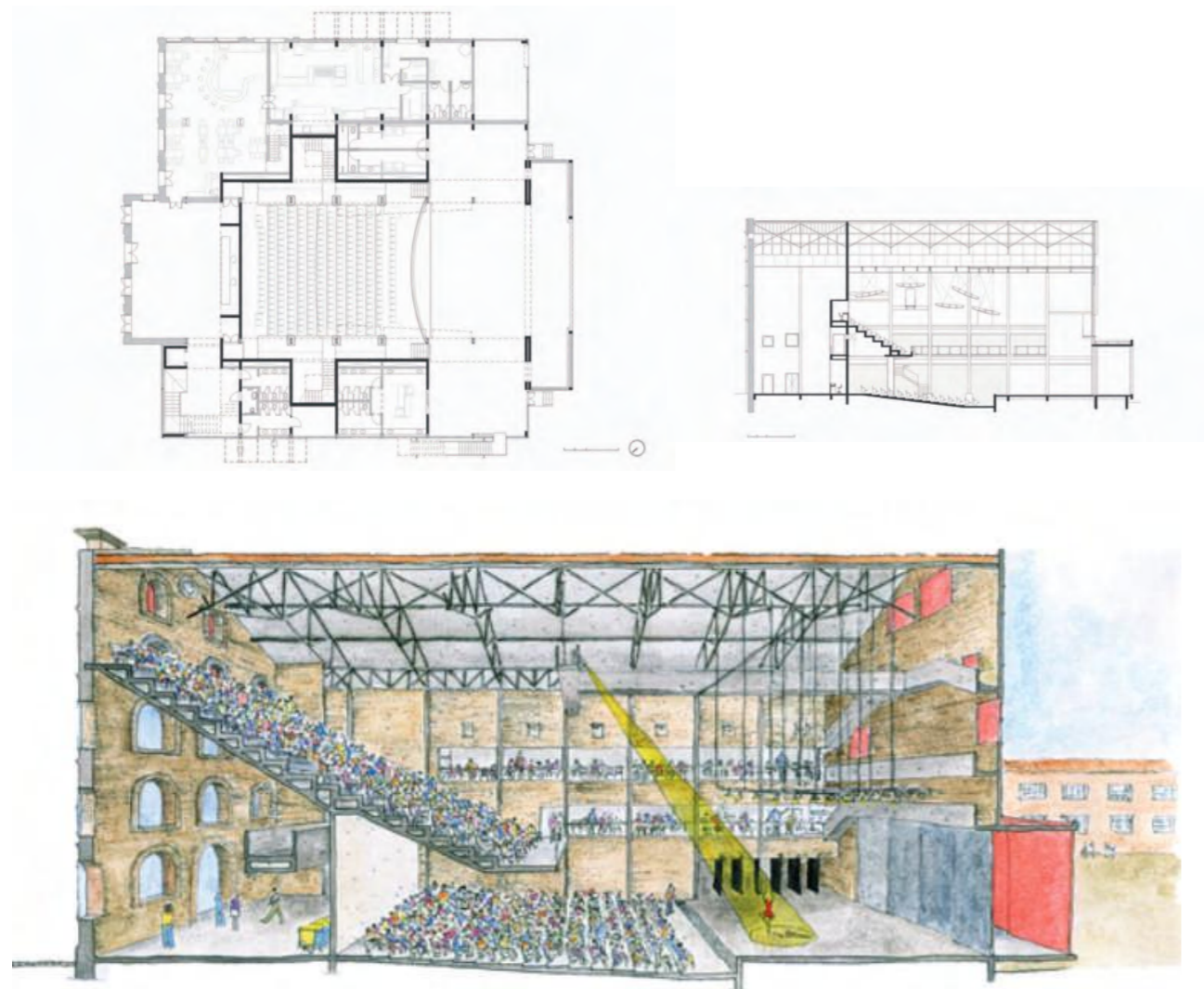


Vale mencionar sua proximidade com a Estação Pinacoteca também, que se encontra ao lado da Estação Júlio Prestes. Inaugurada em 1914 e incorporada pela Pinacoteca do Estado em 2002, a estação abrigou os armazéns e escritórios da Estrada de Ferro Sorocabana. Projetada pelo mesmo arquiteto que a Pinacoteca, Ramos de Azevedo, teve seu edifício reformado pelo arquiteto Haron Cohen, possui programas culturais, como Centro de Documentação e Memória, Biblioteca e Memorial.



Teatro Erotídes de Campos - São Paulo

Anteriormente era um galpão de destilaria de álcool e depósito de tonéis, após sua intervenção, o edifício passou a ser um teatro, em diversos espaços de apoio para o funcionamento do local e atividades culturais. Propondo espaços para festas ao ar livre e integração com a praça central.



Localizado no Engenho Central, em Piracicaba, ao lado do Rio Piracicaba em uma zona central e comercial.

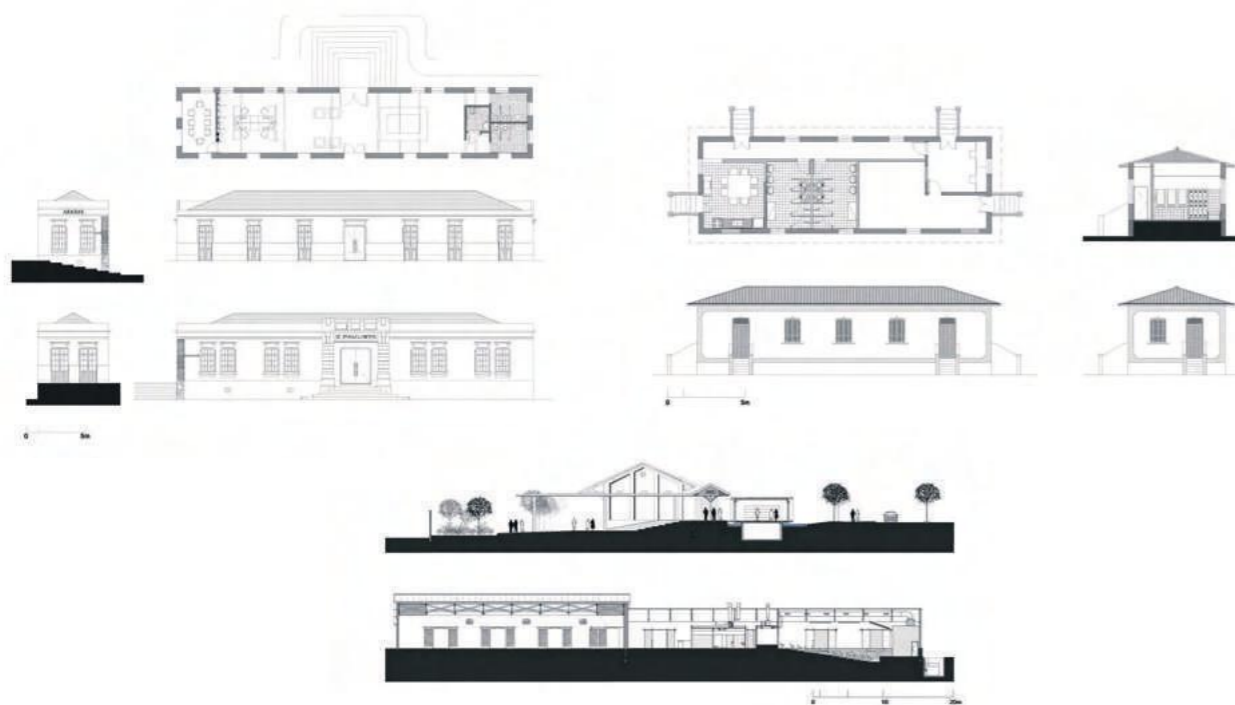


O edifício não perdeu suas características industriais, como o pé direito monumento em seu grande vão central e os materiais usados em diferentes formas empregados na construção original também. Sua reforma foi produzida pelo escritório Brasil Arquitetura, em 2012, mas o edifício data de 1881. A proposta de diferenciar a intervenção com uma cor viva se apropriando das paredes rústicas originais torna a unidade ao local por mais que sejam diferentes. Uma característica interessante do edifício, é a flexibilidade do local, permitindo a diversidade na realização dos eventos.



Centro Cultural de Araras - São Paulo

O prédio abrigava a Estação de Araras, inaugurada em 1877 pela Companhia Paulista. Anteriormente, o edifício possuía sua construção original em madeira, mas devido a importância que ele tomou, em 1882 passou por uma reforma que o transformou em um edifício em alvenaria. Suas atividades duraram até o final da década de 1980 e a partir disso, o prédio foi abandonado e sua estrutura sendo danificada, sofrendo pelo processo de deterioração por parte da história da cidade de Araras está sendo apagada.

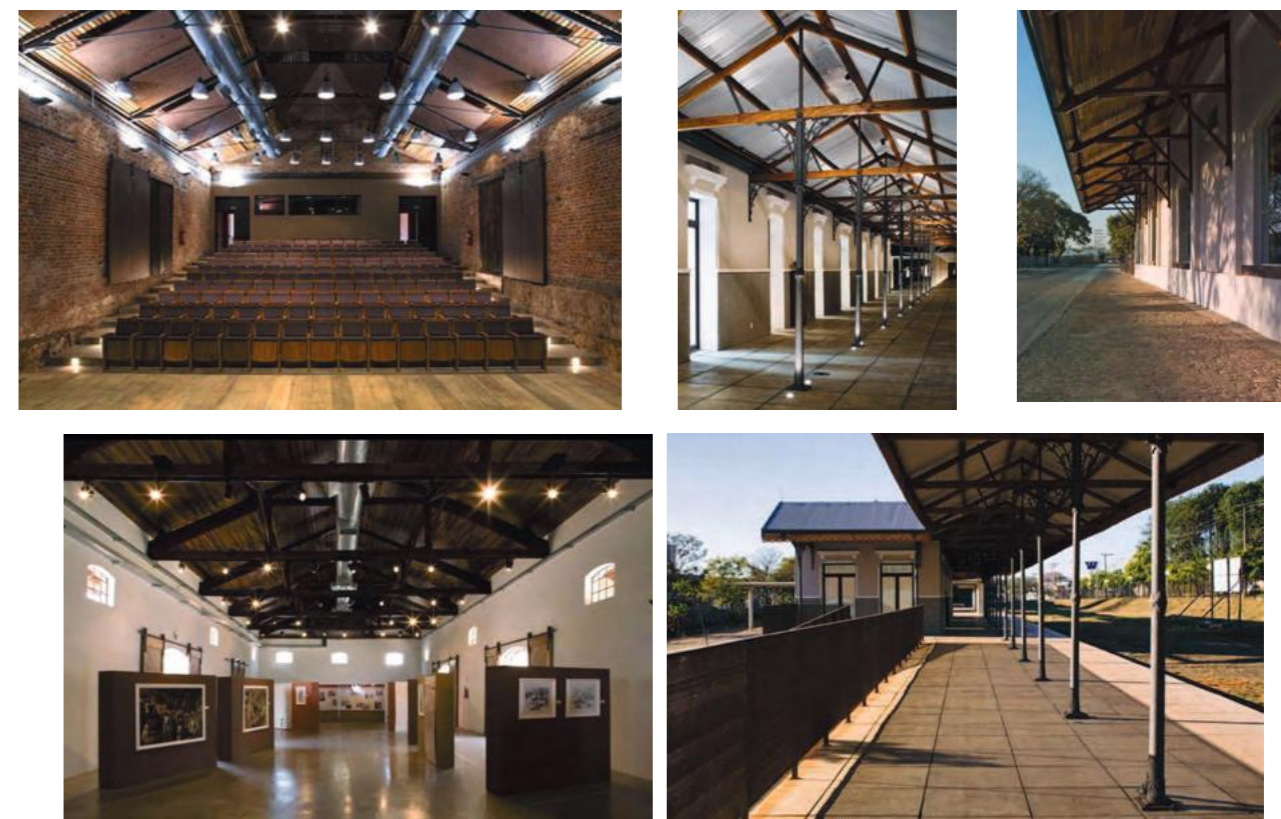


Sua implantação linear é marcada por galpões que margeiam um espelho d'água que serviu de partido para a proposta de intervenção futura. Na região central de Araras, em uma zona mista, residencial e comercial.



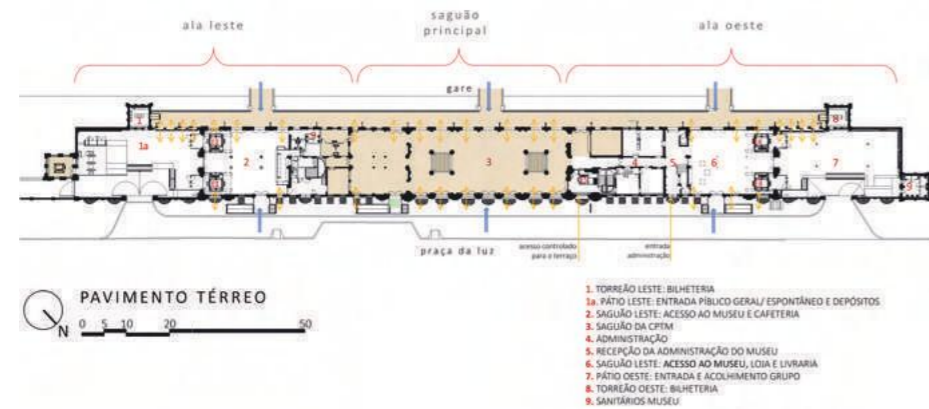
Em 2003, sob a iniciativa da ACAAR – Associação de Cultura e Artes de Araras, o IAB - Instituto de Arquitetos do Brasil juntamente com a Fundação Bienal de São Paulo organizaram o concurso nacional para a requalificação da antiga estação ferroviária de Araras com o propósito de transformá-la num Centro Cultural.

Tendo o objetivo de resgatar e valorizar as características históricas das construções. Sendo empregados materiais contemporâneos, fazendo com que haja a distinção da intervenção e do original.



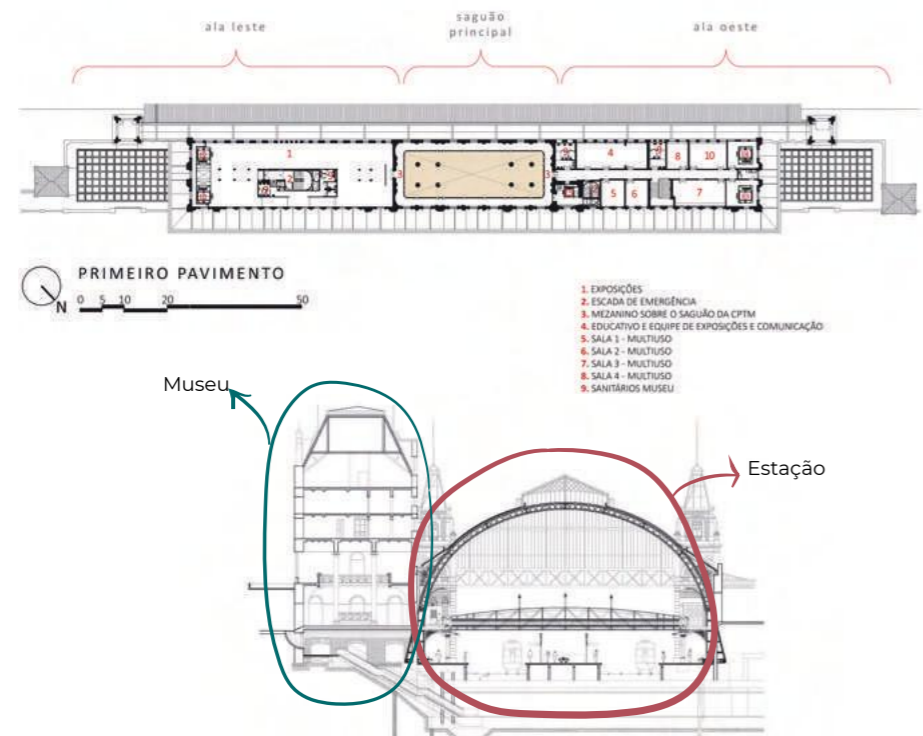
Estação da Luz - São Paulo

Inaugurada em 1865, a Estação que ligava Santos a Jundiaí serviu como principal transporte de escoamento da produção de café, no ciclo da café. Construída no estilo Inglês e passou por diversas intervenções posteriores ao incêndio que destruiu grande parte do prédio em 1946. Passou por reformas no período de 1947 a 1951 onde foi acrescentado um andar de concreto armado, alterando a volumetria inicial e seu sistema construtivo.



O edifício abriga o museu, lojas e apoios a essa atração principal para as exposições. A estação, parte de trás do prédio se encontra o terminal que abrange linhas férreas da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, além de integrar - se ao metrô.

Possui característica física similar a Leopoldina, por a mesma possui o edifício a frente do terminal que se distribuem em 4 pavimentos.

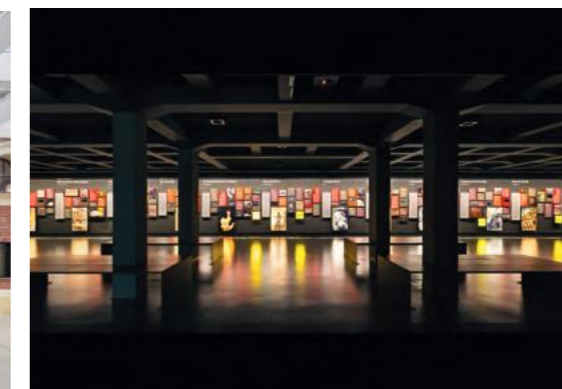


A Estação está localizada na região central de São Paulo, com muitas atividades culturais em sua proximidade, próxima à Praça da Luz. A Estação da Luz se tornou um importante ponto da capital paulista, por ser um local que recebe, diariamente, milhares de pessoas e também pela beleza inspiradora de sua arquitetura.



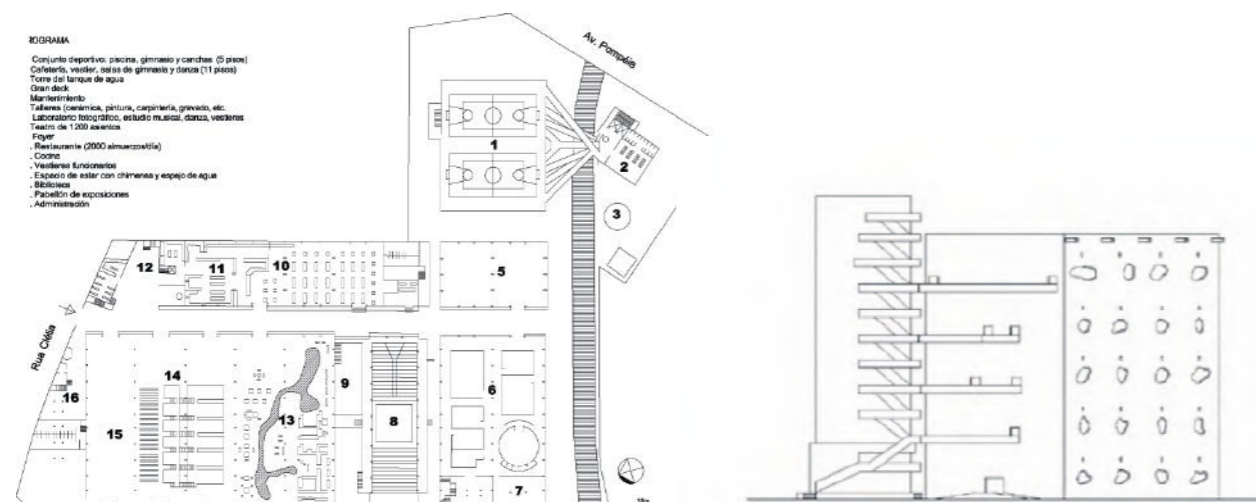
Em 2000 foi desenvolvido um projeto de restauro por Paulo Mendes da Rocha, transformando-a no atual museu da Língua Portuguesa, instalada nos três andares superiores ao térreo. Apresentando não só a função de museu, a Estação da Luz, também contém a ferrovia ativa, com um terminal de passageiros que integra as linhas de trem ao metrô de São Paulo.

Seu papel como propagador de diversas atividades culturais, promove o espírito de pertencimento do indivíduo que não só frequenta o museu, mas utiliza ainda as linhas de trem.



SESC Pompéia - São Paulo

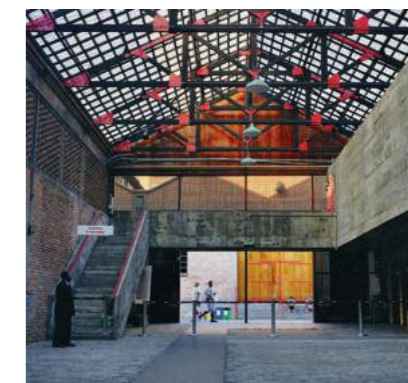
A antiga fábrica de tambores de 1938 recebeu uma proposta antes da sua demolição de um projeto de intervenção produzido com a parceria da Lina Bo Bardi, Marcelo Carvalho Ferraz e André Vainer, inaugurado 1982 dando um novo uso para o edifício mantendo também boa parte da sua construção original, preservando a memória da cidade.



A rua é um dos principais elementos que estruturam o projeto, promovendo a integração entre as pessoas com seus locais livres. Localizado numa antiga zona industrial.



O edifício abriga espaços Culturais e de lazer para toda a população, incluindo restaurantes, teatros, oficinas de arte, etc. O prédio promove a interação entre as pessoas com ambientes divididos por barreiras semifechadas, com ambientes originais.



Museu Aeroespacial - Rio de Janeiro

Abrigou partir dos anos 1914 a primeira Escola de Aviação brasileira, deste 1976 é o maior museu aeronáutico, localizado na Zona Oeste do Rio de Janeiro. Possui um diversificado acervo vinculados a história do museu. O museu expõe diversas aeronaves dentre elas uma réplica do 14 bis.

Possui exposição com uma grande variedade de salas temáticas, exposições itinerantes e de longa duração.






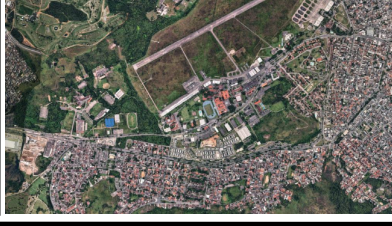


Possui um edifício principal onde abrigava a antiga escola de aviação e um hangar de mais de 500 metros de extensão.



Localizado na Zona Oeste do Rio de Janeiro, o museu não se localiza em uma zona central se encontra em uma zona especial sujeitas a regime específico, sob jurisdição pública, como áreas militares ou federais.

QUADRO COMPARATIVO

Referências	Pontos Fortes	Relação com entorno Imediato	Pontos em comum com a Leopoldina
<p>PINACOTECA</p> 	<p>Intervenção propondo novos meio de percorrer o edifício, atendimento as necessidades funcionais, inovações para se adaptar a estrutura original.</p>	<p>Proximidade com modais de transporte público, região central e comercial.</p>	<p>Sua proximidade com outros modais de transporte, um dos seus edifícios ter abrigado uma Estação Ferroviária, sua localização central.</p>
<p>TEATRO ERÓTIDES</p> 	<p>Flexibilidade funcional quanto a setorização do edifício, facilidade de diferenciar a intervenção da original.</p>	<p>Proximidade a rio em uma zona central e comercial.</p>	<p>Um importante remanescente industrial para região, margeado por um rio, possuindo a imponência das dimensões industriais</p>
<p>CENTRO CULTURAL ARARAS</p> 	<p>Facilidade na identificação da intervenção, um grande polo cultural para a região.</p>	<p>Região central e comercial, margeia um espelho d'água, possui proximidades com grandes polos industriais.</p>	<p>Já foi uma estação muito importante para a região que antigamente era uma zona industrial, mesmo sem exercer seu papel como estação, continuou por um tempo sendo palco de eventos.</p>
<p>ESTAÇÃO DA LUZ</p> 	<p>Várias funções culturais em seu complexo, flexibilidade na configuração dos espaços.</p>	<p>Proximidade com polos culturais, região central e outros modais de transporte.</p>	<p>Localizada em uma região central, possui proximidade com outros modais de transporte, sua arquitetura possibilita a ocupação do museu sem interferir na atividade de estação.</p>
<p>SESC POMPEIA</p> 	<p>Facilidade na distinção da intervenção, diversidade de atividades, integração entre as pessoas.</p>	<p>Antiga zona industrial, região comercial.</p>	<p>Localizada em uma antiga zona industrial, possui proximidade com modais ferroviários.</p>
	<p>Diversidade de exposições, história contada.</p>	<p>Entorno maioritariamente de zonas militares e protegida, relação com áreas residenciais.</p>	<p>Espaço que abriga a história de avanços na área da formação da cidade e dimensão do material rodante.</p>



O FINAL?

AS DIRETRIZES PROJETUAIS

As diretrizes projetuais para intervenção pretendem requalificar o edifício histórico da Estação e suas áreas externas, com a criação de espaços voltados para atividades culturais, de lazer, serviços e pequenos comércios. O programa de necessidades elaborado articula diferentes escalas, com a intenção de integrar a escala macro, meso e micro para uma melhor compreensão dos espaços.

Desenvolver um programa com propósito social;

Não descaracterizar o edifício e nem o seu entorno;

Propor cenários a fim de pensar em espaços elaborados que façam a diferença para os usuários do lugar;

Enfatizar o térreo como principal ponto de integração com o pedestre;

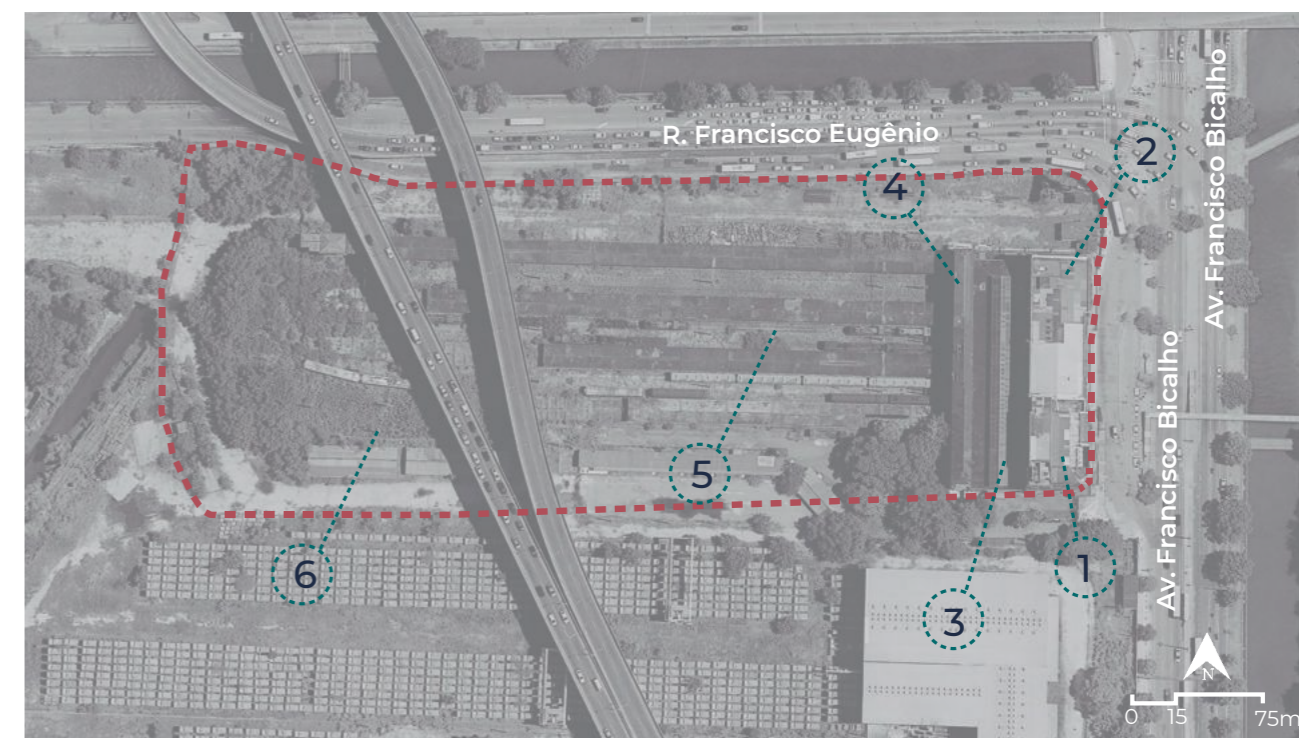
Promover espaços múltiplos que atendam vários tipos de atividades;

Incluir atividades para a preservação da memória da Estação com espaços culturais destinados para o "Memorial Leopoldina".

O Programa

O projeto consiste em uma intervenção com um caráter cultural, a fim de promover espaços de lazer, serviços e comerciais para toda a comunidade. Que comunidade seria essa? Toda população que reside no seu entorno imediato e que se encontra em uma região que carece de espaços culturais. Além da comunidade moradora, temos os usuários que passam por ali todos os dias, onde de acordo com a Diretoria de Desenvolvimento e Gerência de Informações de Tráfego de 2013 a Av. Francisco Bicalho recebe um volume diário de tráfego de 110.190 carros. Os valores, são baseados em dias úteis e podemos observar uma grande relevância da localização desta estação a partir do seu entorno.

O terreno da Estação ocupa atualmente 34.888,58m², somando o edifício principal, estacionamento, plataforma do trem, linha férrea imediata, gare e um espaço que anteriormente servia como oficina de manutenção para os trens.



- | | | |
|-------------------------------|-----------|------------------|
| 1 Estação Leopoldina | 3 Gare | 5 Plataformas |
| 2 Administração da Leopoldina | 4 Bloco 2 | 6 Estacionamento |

Sabemos que a cidade do Rio de Janeiro, possui um grande fluxo de carros, principalmente em uma região com vias de grande importância como a Av. Brasil, Av Francisco Bicalho e Presidente Vargas.

Como já mencionado, há uma diversidade de modais em seu entorno. A sua proximidade com o terminal rodoviário, VLT e terminais de metrô nos permite entender a importância da reativação da estação como um modal de transporte a fim de desadensar o fluxo viário, permitindo maiores possibilidades de meios de deslocamento.

Com a intenção de valorizar uma parte da história, através da arquitetura, a intervenção propõe programas multifuncionais para um edifício que comporta muitas características construtivas históricas. Dessa forma, pretende-se de uma forma genuína manter o testemunho do passado vivo.

A Escala Macro

O estudo em escala Macro abrange o recorte do entorno da estação. A proximidade da estação com o VLT, a rodoviária, o metrô e o trem são modais que permitem a confluência dos equipamentos de transporte, proporcionando maior flexibilidade e facilitando a conexão dos modos de locomoção.

A escala macro será trabalhada através da integração dos transportes. A Estação funcionará em uma plataforma integrando com as linhas de trens em sua proximidade.



Com a abertura da linha da Leopoldina que coincide com a antiga linha férrea, a região poderá integrar o centro do Rio, mais precisamente a área da rodoviária e Francisco Bicalho com os demais bairros através de mais um modal. Possibilitando maiores opções de mobilidade.

Assumindo a importância da integração de modais nessa região, a integração proposta acontece de maneira a relacionar a diversidade de modais existentes. Existem algumas maneiras de se chegar na cidade do Rio de Janeiro, uma delas é a Rodoviária Novo Rio, lá é possível ter acesso ao terminal de ônibus e ao terminal de VLT. A maior parte dos ônibus cruzam a Av. Francisco Bicalho para acessar o restante da cidade. A Av. Francisco Bicalho recebe muitas pessoas por dia que param ali para fazer integração com diversos pontos da cidade, portanto, etende-se a importância de mais opções de meios de transporte pela cidade.



Mapa: Elaborado pela autora

Legenda:

Estação de Metrô
Estação de Trem

Terminal Rodoviário
Pontos de Ônibus

Terminal do VLT
Proposta





A Escala Meso

Na escala meso podemos trabalhar através de uma sobreposição de camadas, em duas vertentes, a primeira delas é a realocação dos pontos de ônibus na fachada da estação, a fim de uma maior valorização do monumento.




Atualmente os pontos de ônibus se distribuem na fachada lateral e frontal do edifício. Com a apropriação do comércio informal para atender a toda a população que passa por ali. Pode-se perceber uma diversidade de comércio na região. A intenção da retirada dos pontos de ônibus da fachada imediata da estação se dá pela valorização do monumento histórico. Criando um espaço amplo de extensão das atividades da estação para a rua.

A segunda vertente da escala meso se dá através do espaço de lazer e cultura no pátio da estação. Nesse espaço acontecerão atividades culturais e temporárias e permanentes em relação a Leopoldina.



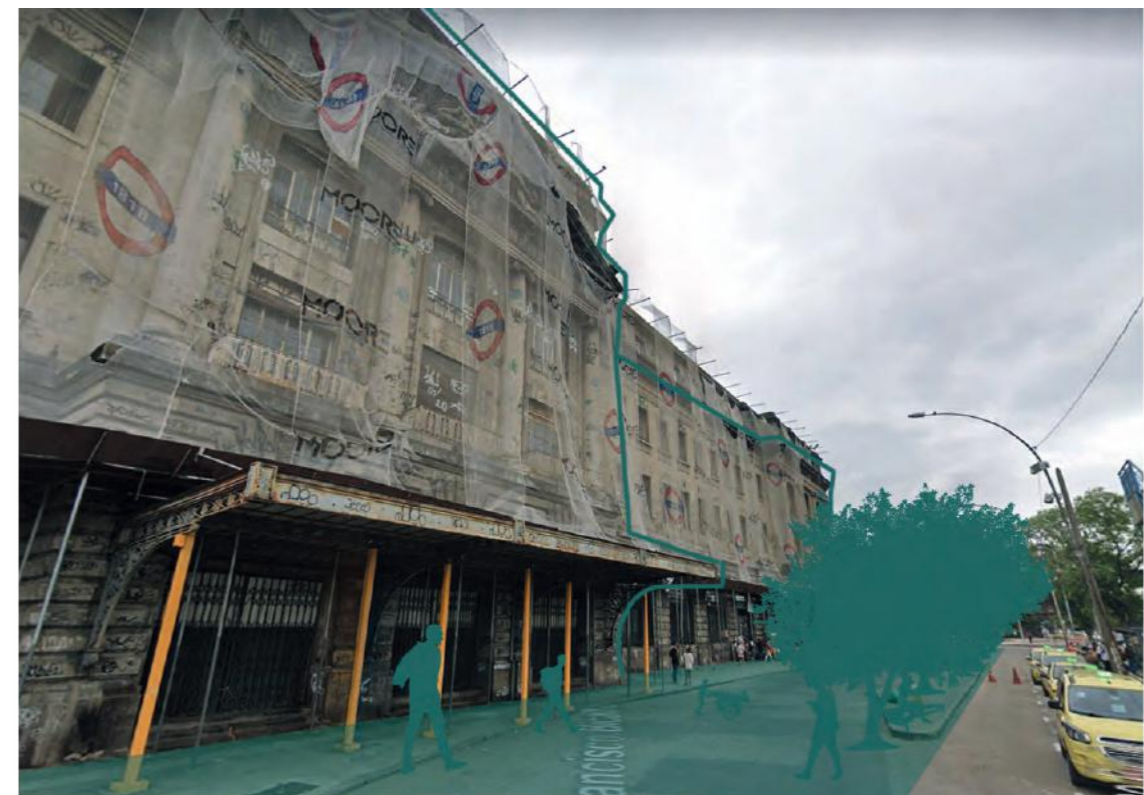
- Legenda
-  Percurso do ônibus
 -  Pontos de ônibus



- Proposta
- Legenda
-  Percurso do ônibus
 -  Pontos de ônibus
 -  Extensão do terreno



A rua se torna a extensão do edifício, a calçada é prolongada, as atividades do interior do edifício se iniciam na rua e se relacionam com o comércio informal da região.



Elementos a serem demolido



Fluxos e préexistências



Novos Fluxos e a rua projetada



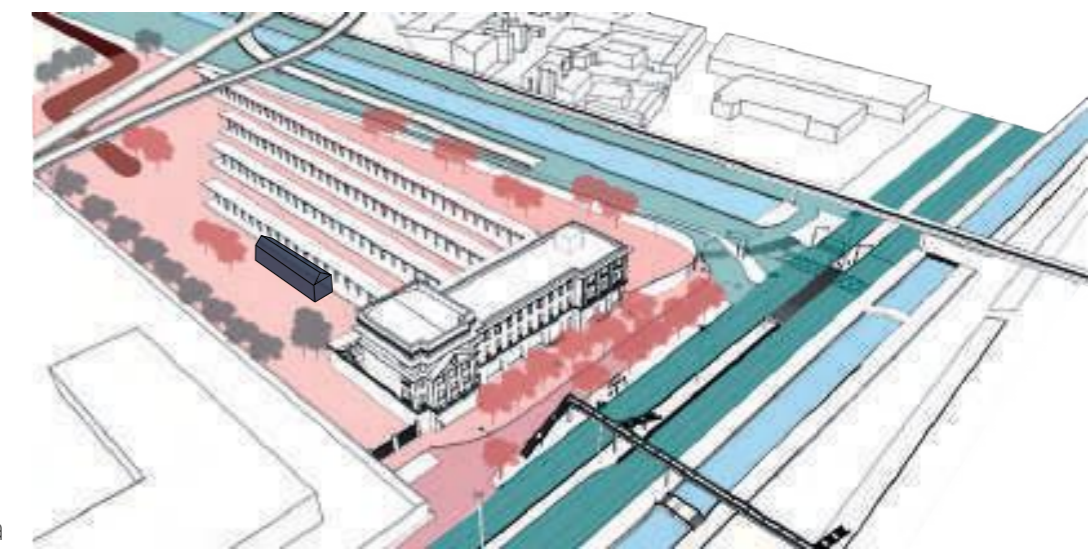
A visualização do processo em diferentes camadas sobrepostas ajudarão a entender as transformações.

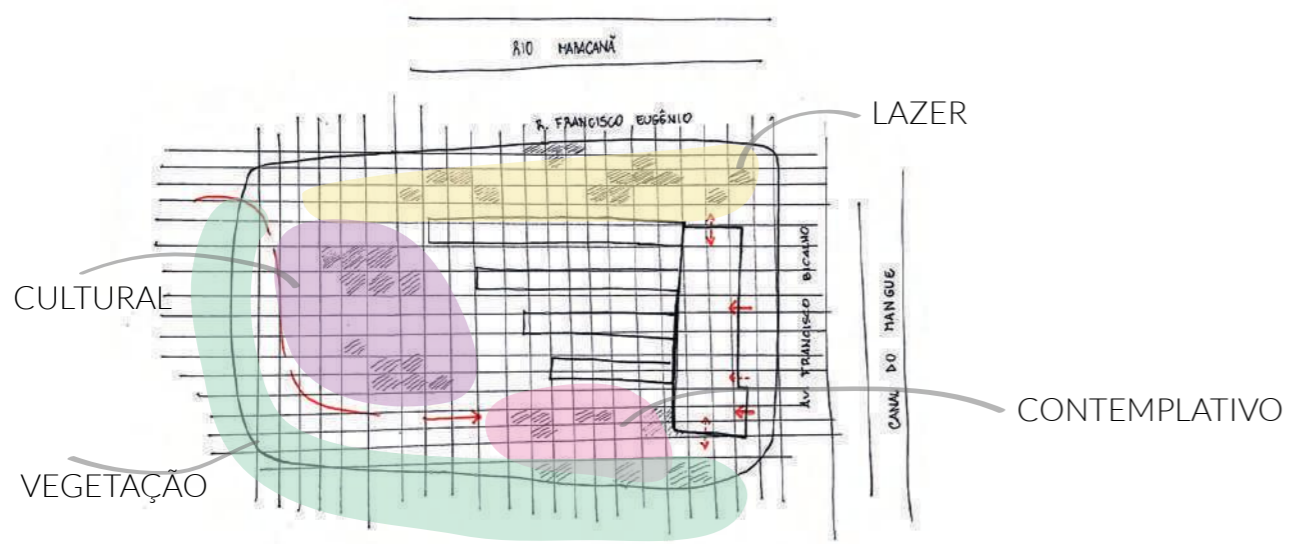
Observando a hierarquia das vias com a intenção valorizar o monumento, foi proposto a realocação dos pontos de ônibus para mais próximo da via expressa, permitindo um ambiente de convivência, valorizando a possível troca de vivências e atividades na principal fachada do edifício. A rua projetada na parte posterior do edifício para facilitar o acesso a estação como forma de apoio as diversas atividades que o edifício poderá oferecer.

A Estação se torna um novo espaço inserido na cidade. Proporcionando espaços de lazer arborizados e com diversidade de atividades.

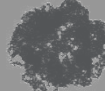



Em azul, se encontra o anexo da reserva técnica dos materiais rodantes, os carros ferroviários. Um laboratório e oficina externos com material metálico. Essa reserva técnica também servirá de apoio ao espaço externo, a praça e as plataformas.

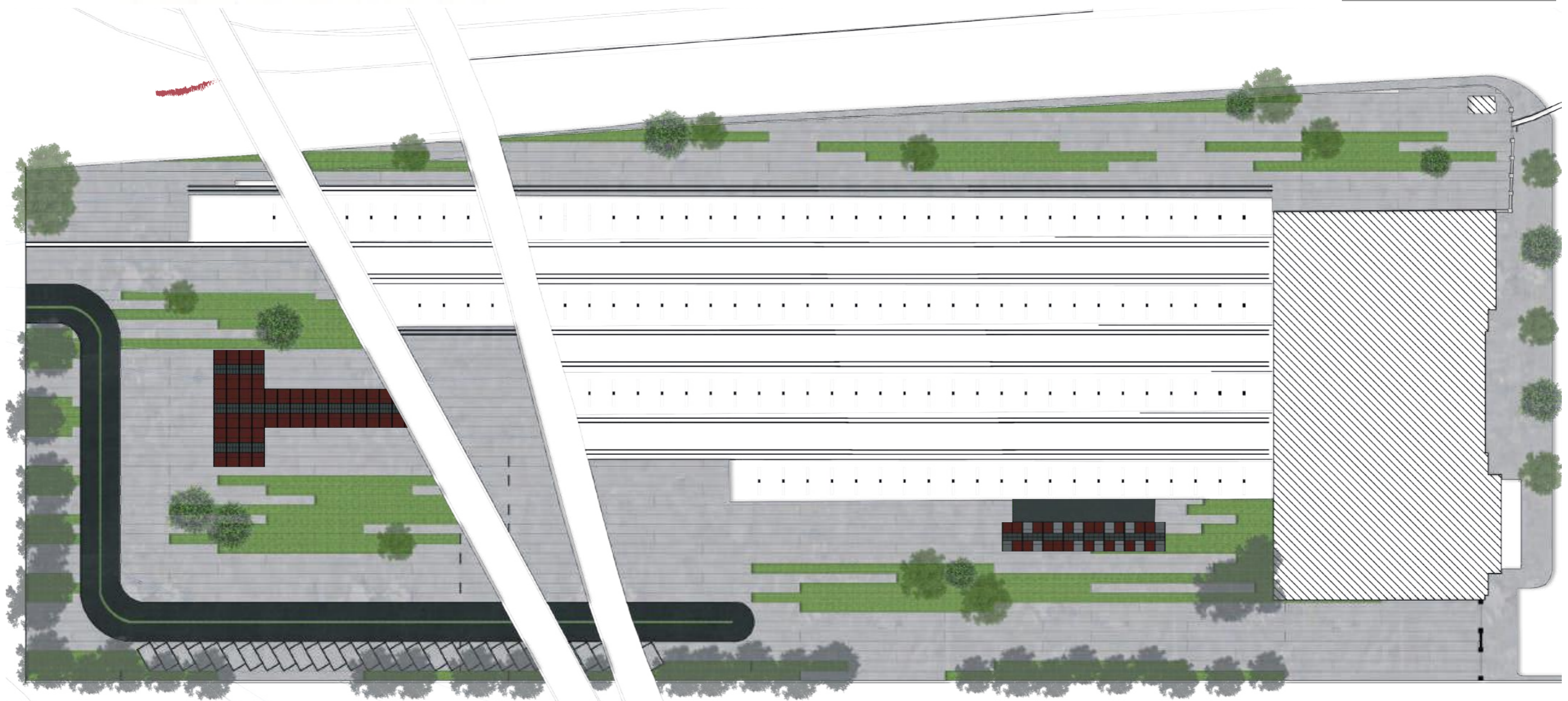
O lugar de estar e convivência





LEGENDA

-  Árvore Existente
-  Árvore Propostas
-  Grama
-  Fulget (Piso drenante)



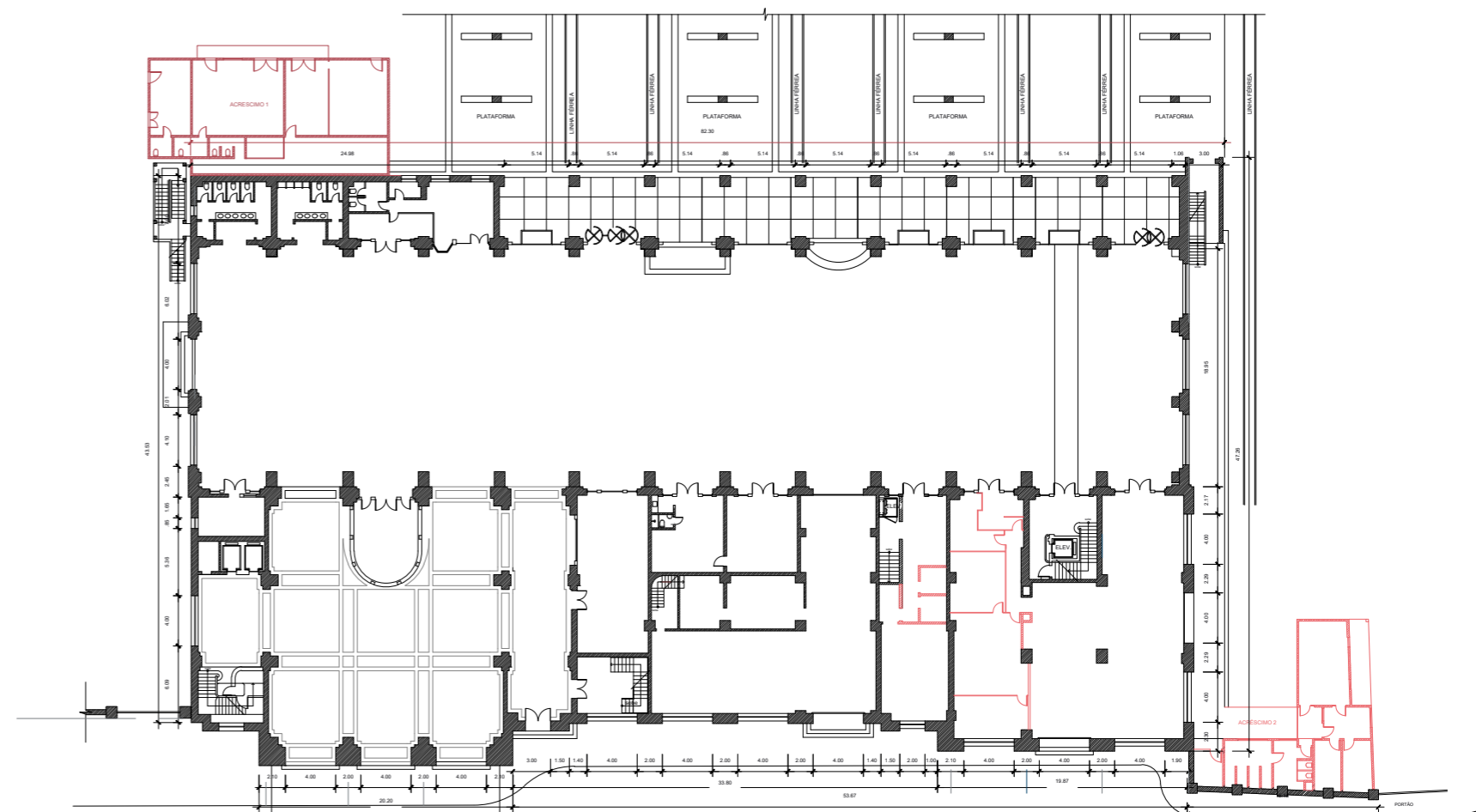
PLANO DE MASSAS

A Escala Micro

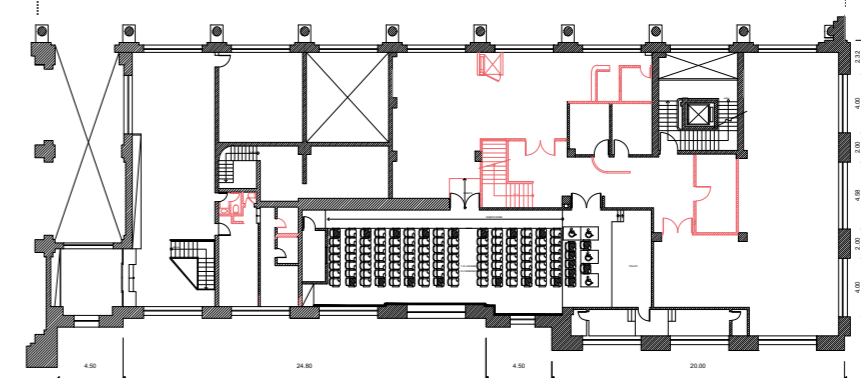
O estudo da escala micro de concentra na proposta para os usos do edifício, abrindo a estação para novos usos, com espaços multifuncionais que possuem formas diferentes de se relacionar.

A partir do estudo dos elementos originais do edifício, optou-se por demolir todas as divisórias não originais a fim de trazer mais flexibilidade de uso para o espaço permitindo diversos tipos de rearranjo para melhor se adequar ao uso atual.

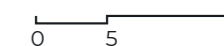
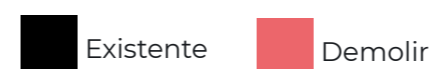
Essas divisórias e paredes inseridas em diversos momentos, conforme o estudo das etapas evolutivas do edifício, atualmente não encontram-se em bom estado e foram pensados para atender as demandas administrativas que a estação possuía. Comportando partições para documentações, salas de reuniões, segurança e polícia ferroviária.

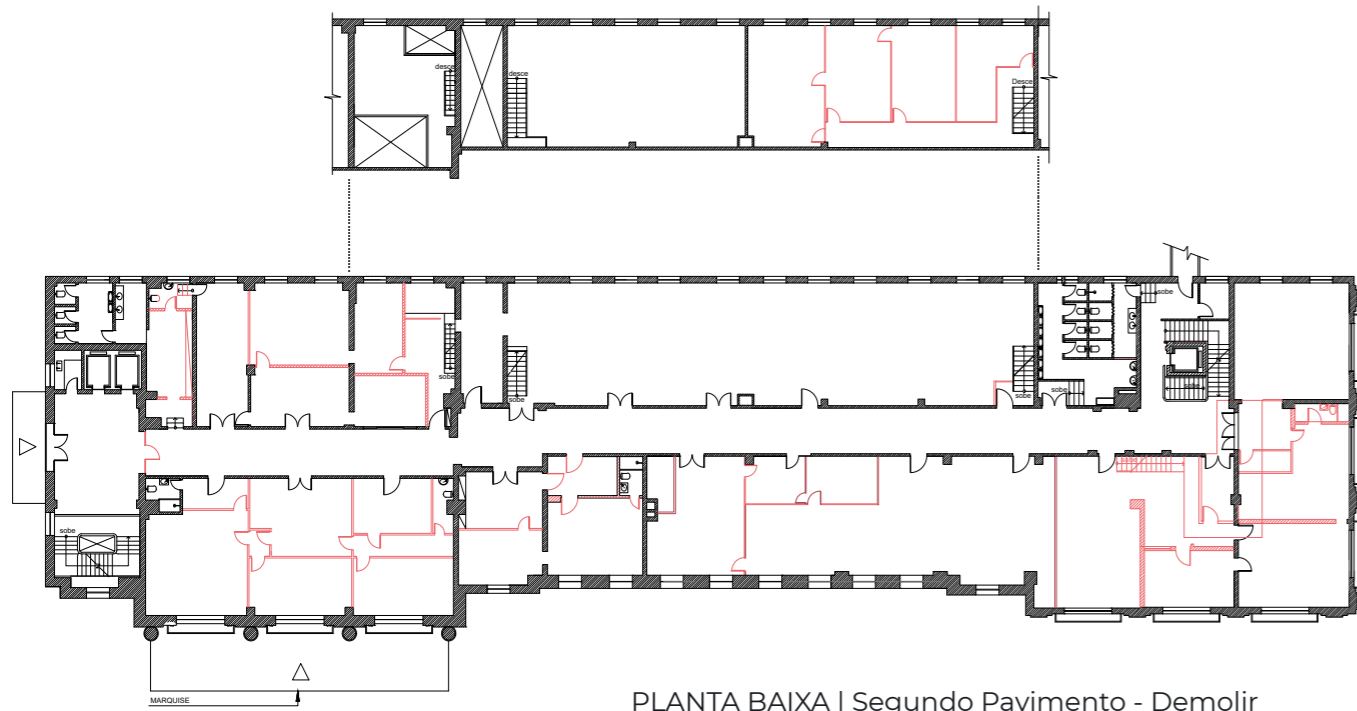


PLANTA BAIXA | Térreo - Demolir

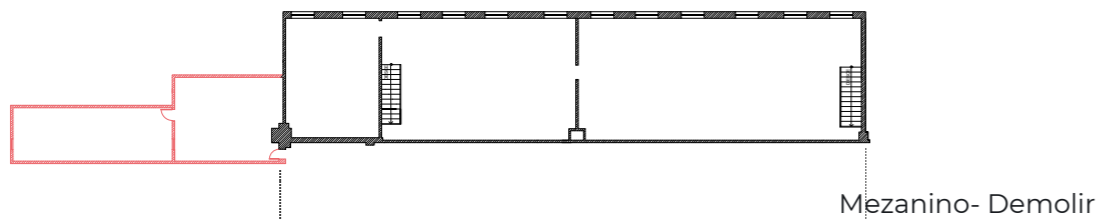


PLANTA BAIXA | Sobreloja - Demolir

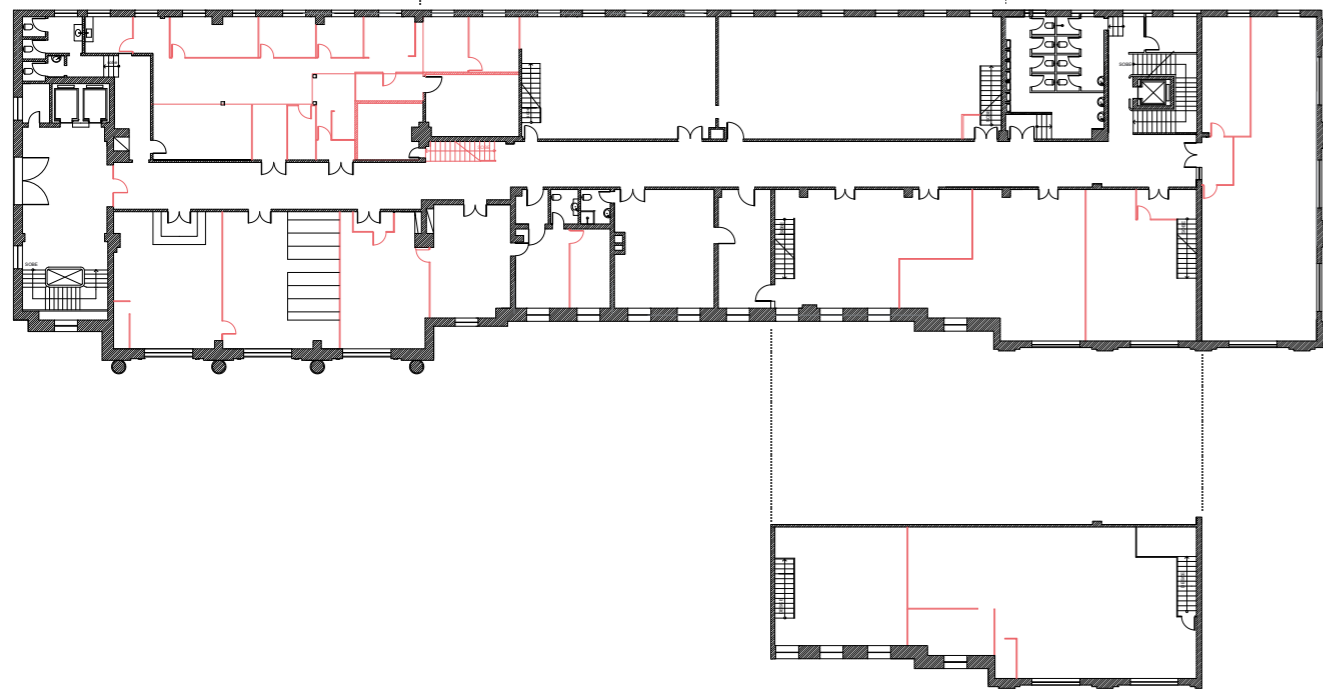




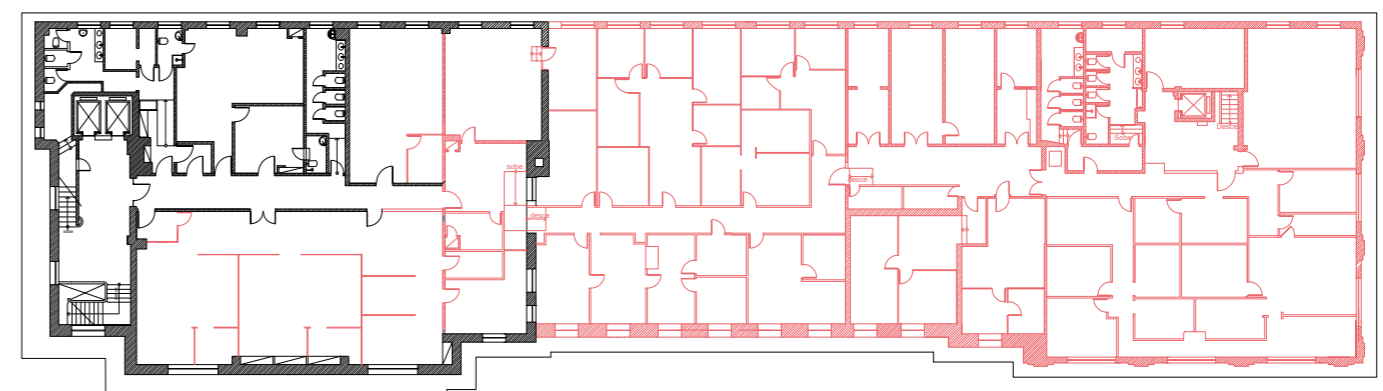
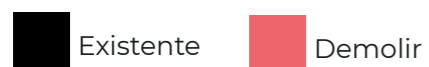
PLANTA BAIXA | Segundo Pavimento - Demolir



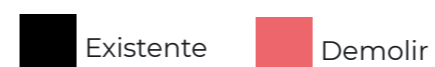
Mezanino- Demolir



PLANTA BAIXA | Terceiro Pavimento - Demolir

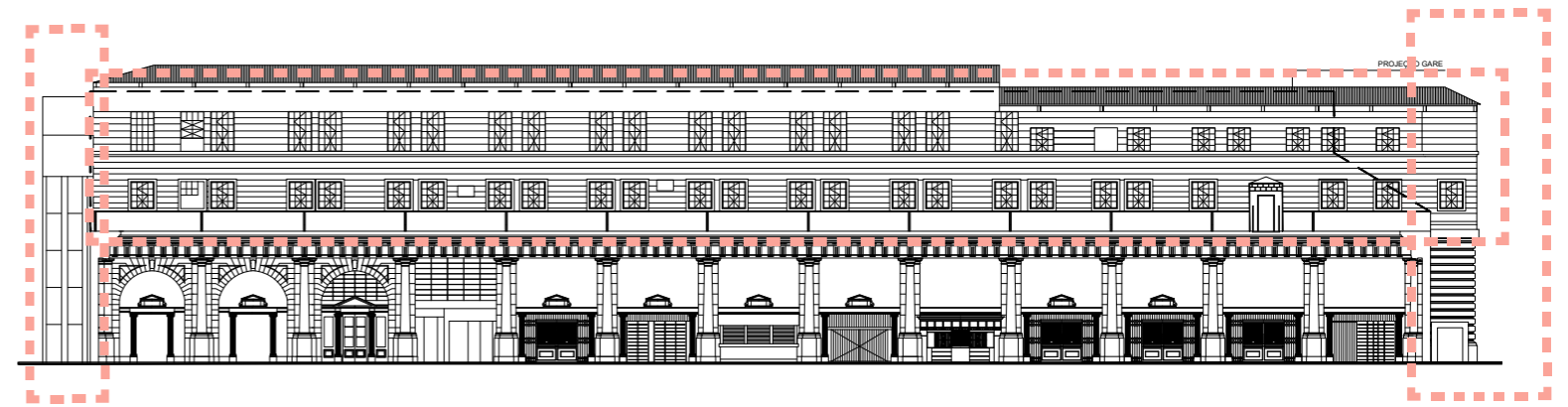


PLANTA BAIXA | Quarto Pavimento - Demolir



Através desse estudo a fim de conseguir diferenciar o original das alterações que ocorreram em todo o edifício foi possível traçar parâmetros para definir possíveis acréscimos a serem retirados que não fazem parte do conjunto original da obra.

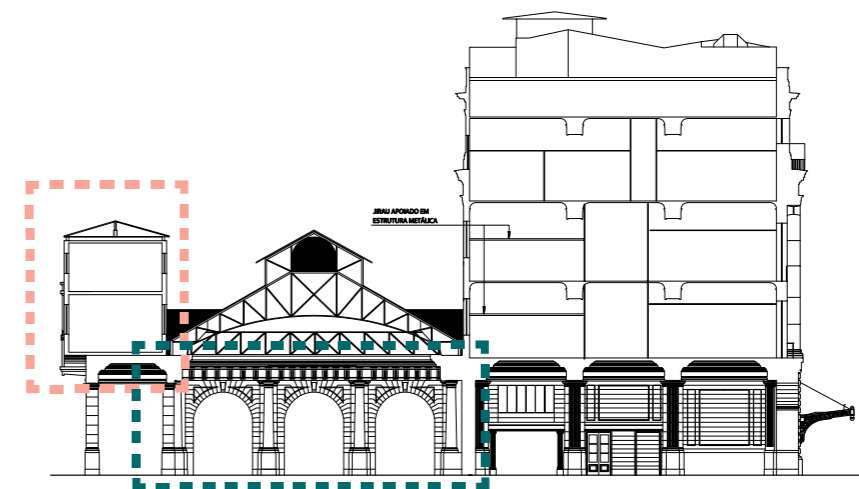
Observou-se a possibilidade da reconfiguração do quarto pavimento como a original em que somente o primeiro módulo era construído. Desta maneira é possível transformá-lo em um espaço que possa atender uma diversidade de usos ao ar livre sem sair do edifício.



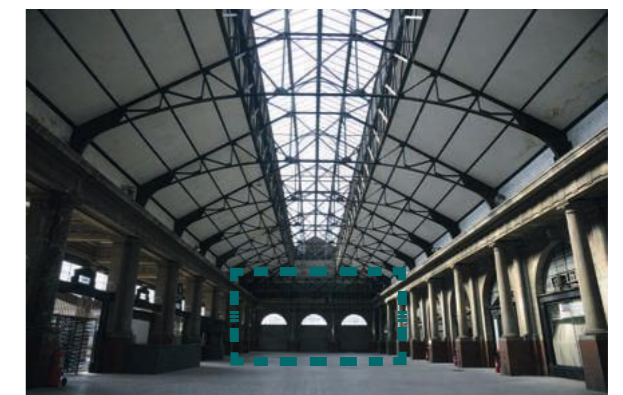
Fonte: Estação Ferroviárias | 1927



Fonte: O Globo.com | 2018



Fonte: Estações Ferroviárias | 1926



Fonte: Diário do Porto | 2018

O anexo 2 foi um acréscimo que descaracterizou completamente o edifício e o bloco 2 se encontra em condições estruturais precárias, a proposta da demolição do anexo e o bloco vem a partir da transformação do edifício em seu caráter original sem elementos que descaracterizem os principais elementos.

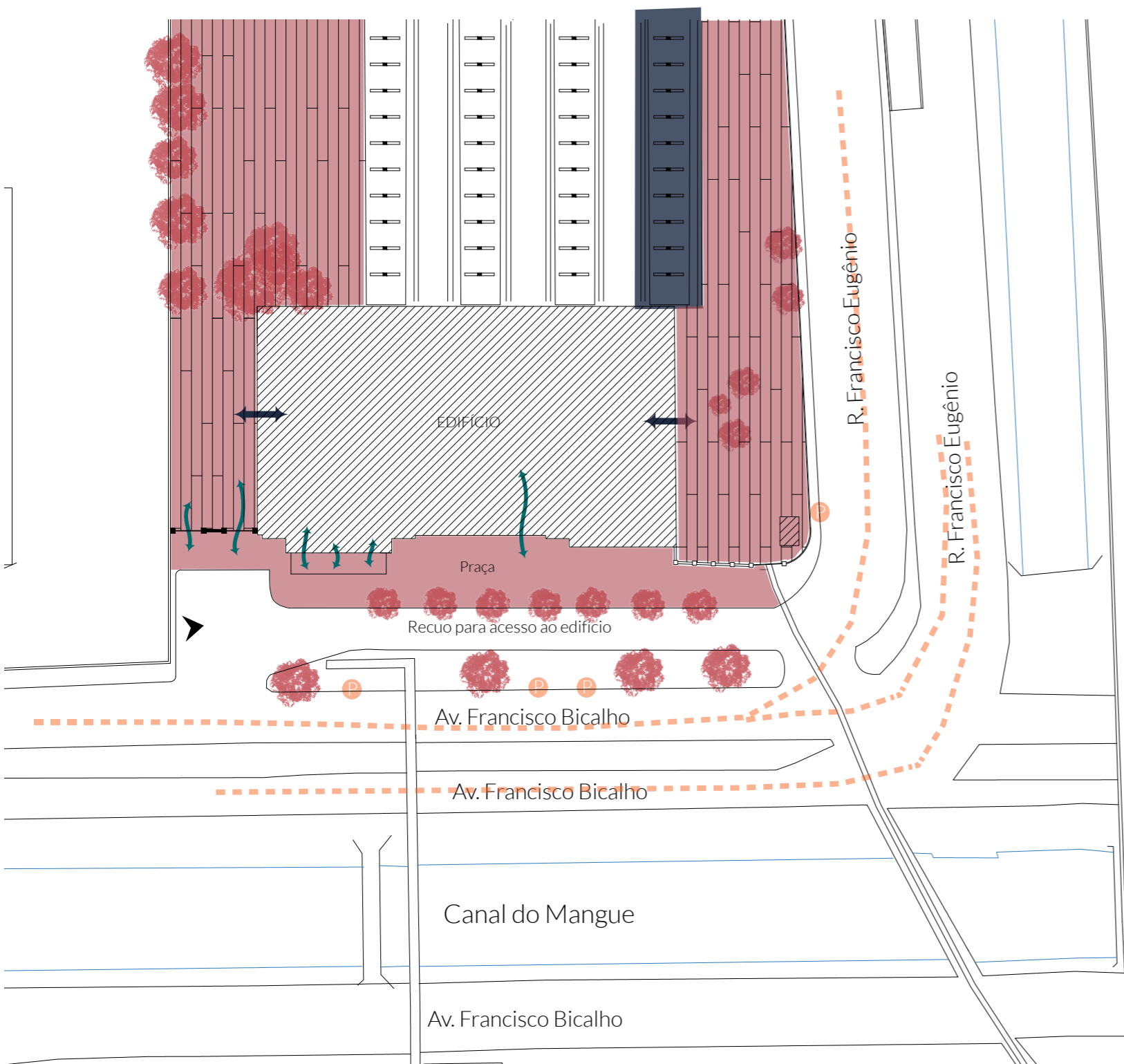
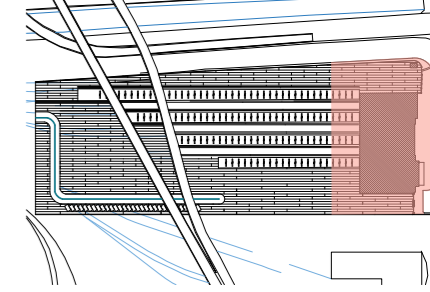
Há também a proposta da abertura dos três arcos plenos que atualmente se encontram fechados na extremidade direita do edifício do gare, possibilitará novos acessos e uma flexibilização de fluxos internos.

Para uma maior explicação sobre o programa de necessidades foi pensado no núcleo de convivência, onde serão estimuladas a troca de experiências, integração entre diversos tipos de pessoas e a troca com o meio também, onde o edifício em si permitirá essa experiência.

Pensando no térreo como o pavimento que possui o contato direto com a rua e maior integração com os usuários da região, por seus acessos estarem prioritariamente em contato com pontos de ônibus e a rua, será pensado nele como o principal condutor para atividades que se encontrarão dentro do edifício, com acesso imediato a possíveis atividades com o intuito de chamar a atenção do transeunte, sendo elas comércio, cultura e serviços.

Os demais pavimentos da estação poderão ser distribuídos para administrações do edifício, comércio, salas multiuso para atividades culturais e o Memorial da Leopoldina. O programa a seguir foi pensado na adequação dos espaços e nas diversas possibilidades de potencializar as atividades desenvolvidas.

PROGRAMA DE NECESSIDADES	
ADMINISTRAÇÃO	EXPOSITIVA PERMANENTE
Sala de Administração do Memorial Leopoldina Presidência Equipe de Exposições e Comunicação Coordenação do Educativo Coordenação de Eventos Direção Geral Reuniões Laboratório/Preparação de Materiais Reserva Técnica Espaço de Conservação e Restauro Centro de Documentações Sala de Administração da Estação Presidência Sala de Reuniões Setor Técnico	Memorial Leopoldina Material Rodante Depósito Reserva Técnica/conservação do acervo Sala de Reuniões Biblioteca da Estação
	EXPOSITIVA TEMPORÁRIA
	Gare Auditório Espaços Multiuso Exposição Temporária
	LAZER
ACOLHIMENTO	Estar/Espaços de convivência Praça Oficinas Temporárias
Hall Recepção Acesso Foyer	SERVIÇOS
ESTAÇÃO	Almoxarifado Sanitários Sala dos Funcionários Depósitos Bilheteria
Plataformas	
COMÉRCIO	
Lojinhas de saguão Restaurante Café Feiras/Eventos Gastronômicos	



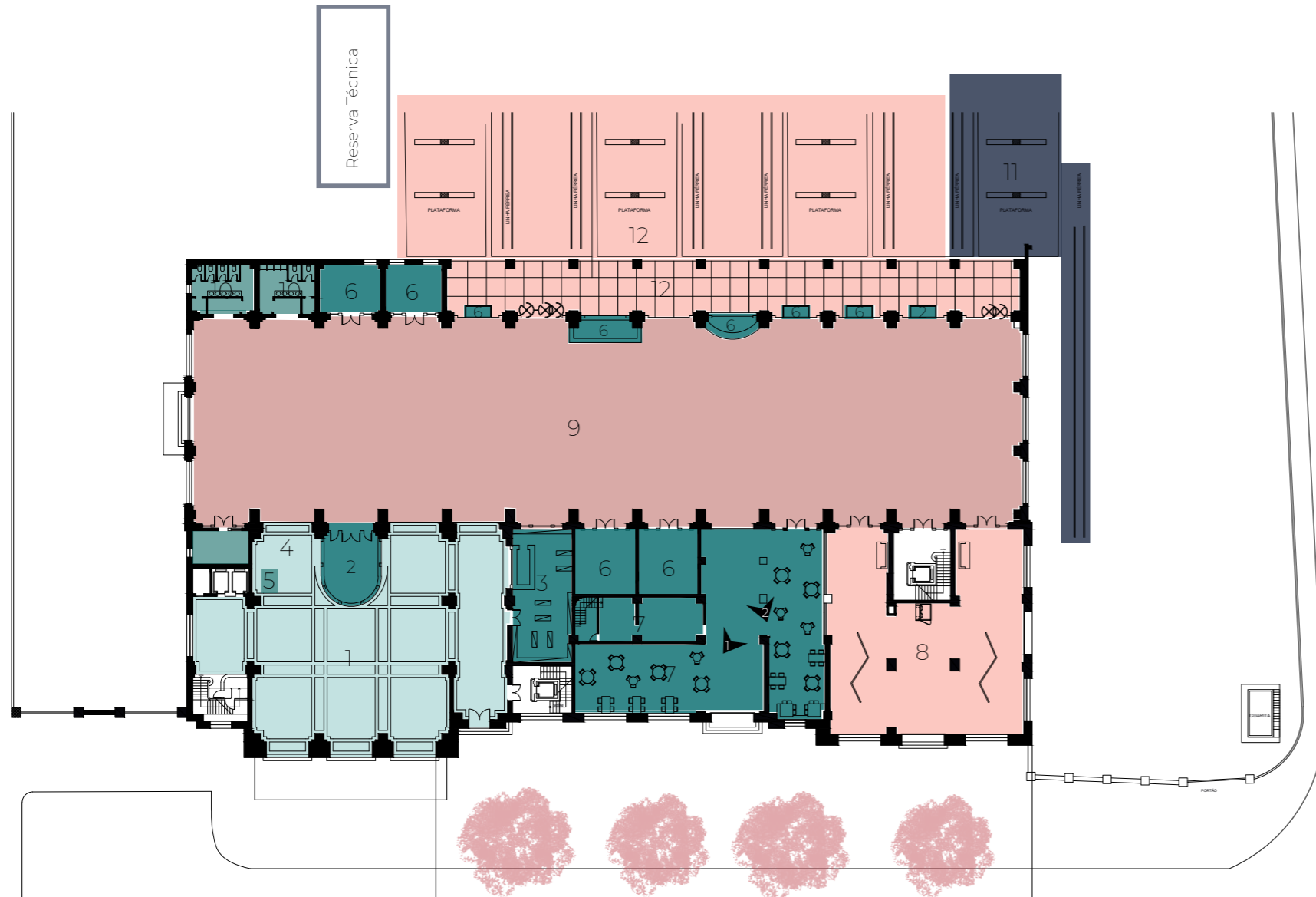
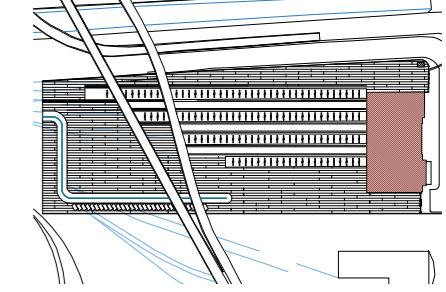
PLANTA BAIXA | Térreo

- Lazer
- Plataformas
- Acessos Principais
- Acessos Secundários
- Fluxo do ônibus

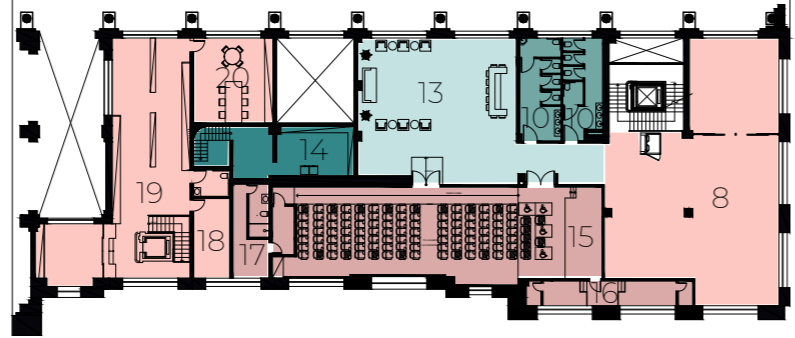
0 5 15

A ideia é trazer em pauta a diversidade de usos, explorando o resgate do imaginário coletivo através de espaços culturais que se incorporem com outros espaços. O intuito é que haja vida tanto em seu entorno quanto no interior do edifício, contando com o apoio do setor comercial também. Levando em consideração todo conteúdo estudado a respeito do patrimônio e sua importância como valor histórico e sobre sua trajetória até chegar ao desuso, quantas atividades e quantos usos ele recebeu. Chegou-se à conclusão de que esse patrimônio teria como uma das principais intenção de integração com a comunidade e usuários do seu entorno.





PLANTA BAIXA | Térreo



PLANTA BAIXA | Sobreloja

- Exposições Temporárias
- Exposições Permanentes
- Comércio
- Acolhimento
- Serviços
- Estação
- Reserva Técnica



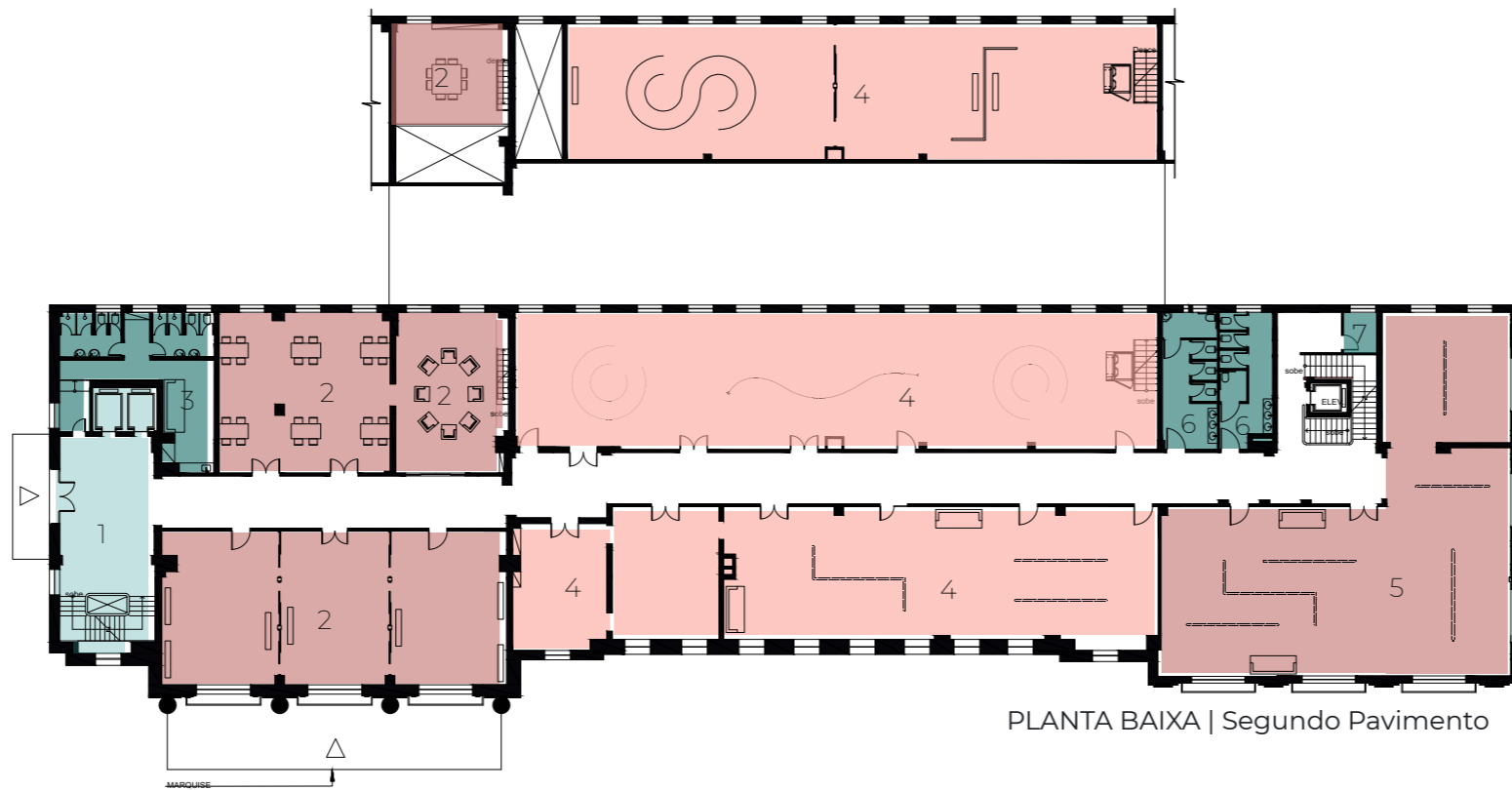
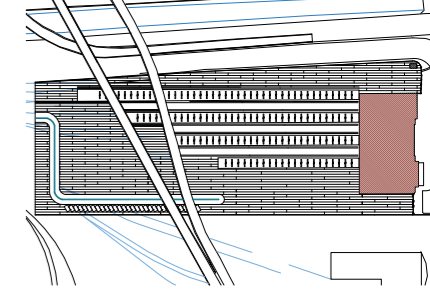
- 1 - Hall Principal
- 2 - Bilheteria do Memorial
- 3 - Loja de Souvenir
- 4 - Almojarifado
- 5 - Depósito
- 6 - Loja
- 7 - Restaurante
- 8 - Memorial Leopoldina
- 9 - Gare
- 10 - Sanitários
- 11 - Plataformas da Estação
- 12 - Plataformas do Memorial
- 13 - Foyer
- 14 - Depósito do Restaurante
- 15 - Auditório
- 16 - Camarins
- 17 - Contra - Regra
- 18 - Administração da Biblioteca da Estação
- 19 - Biblioteca da Estação



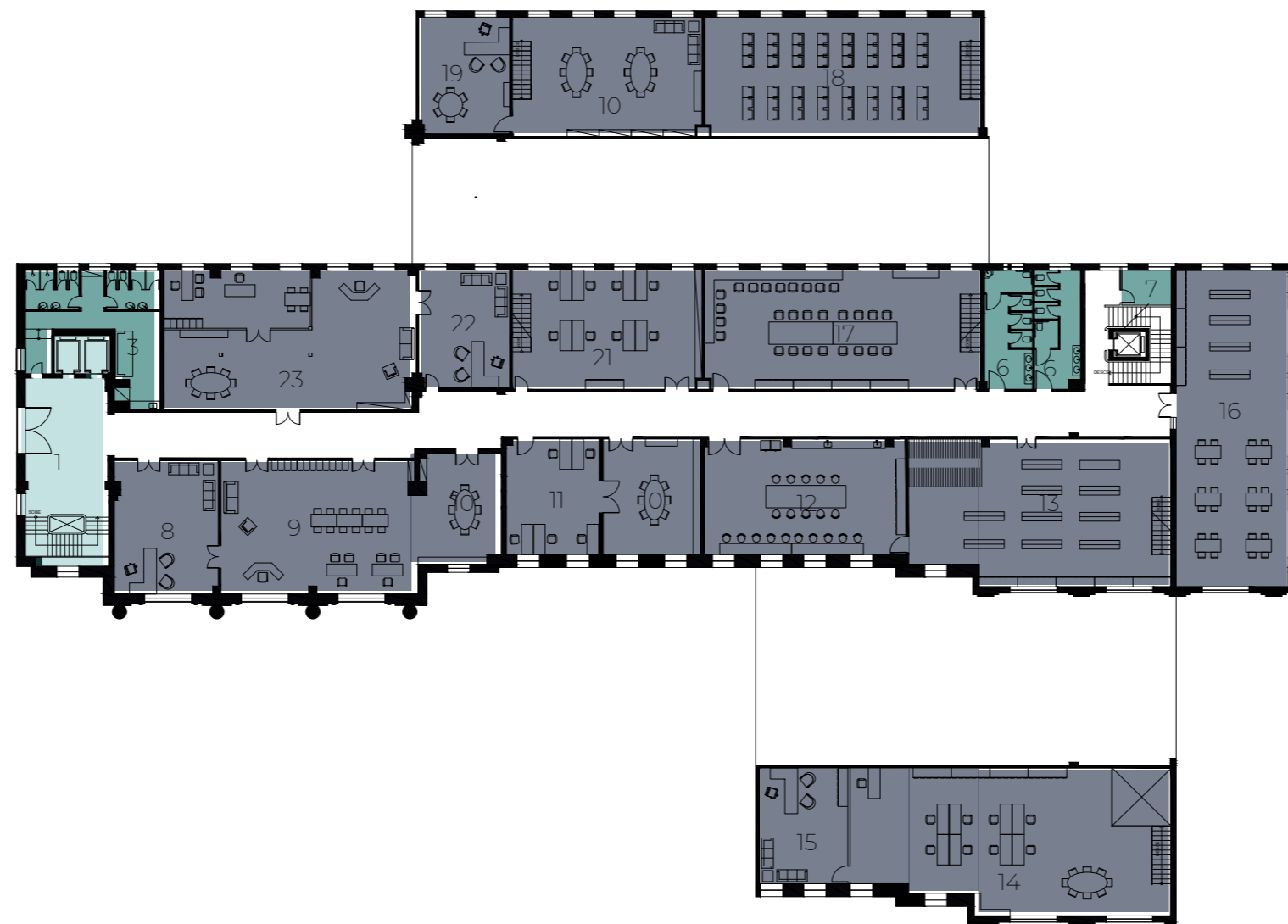
O Restaurante - 1



O Restaurante - 2



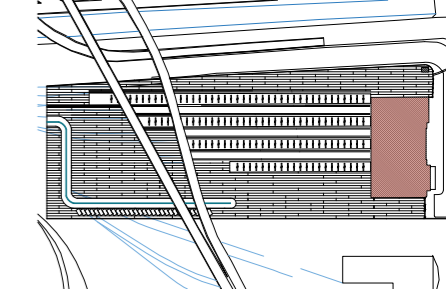
PLANTA BAIXA | Segundo Pavimento



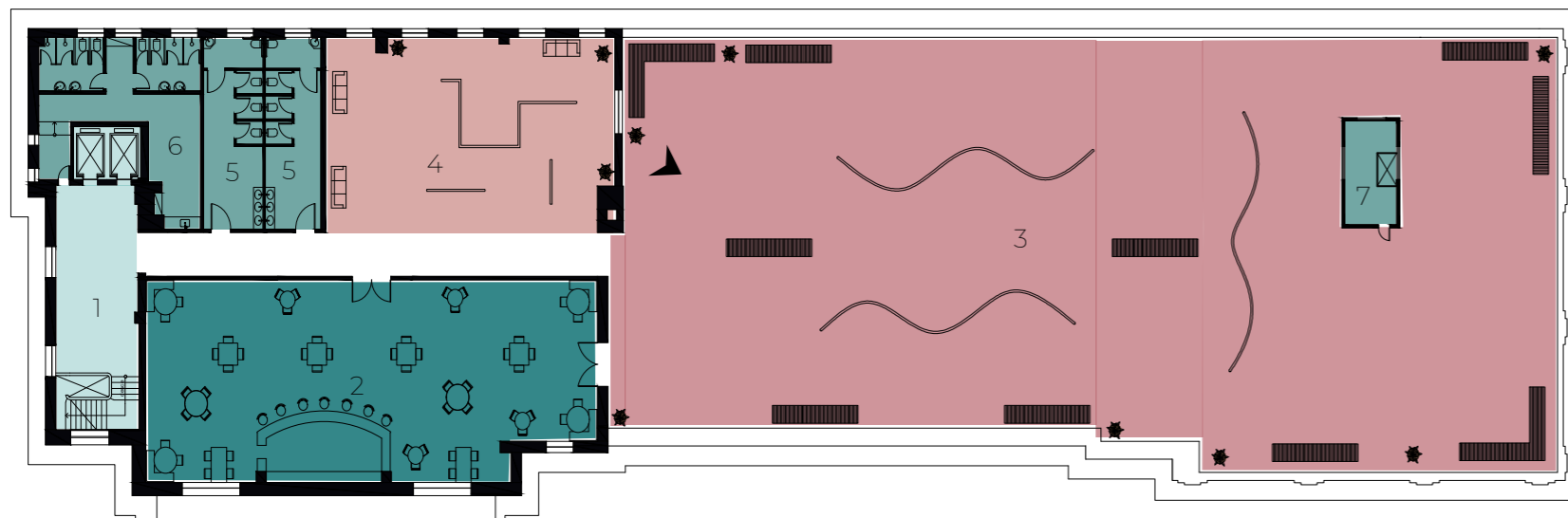
PLANTA BAIXA | Terceiro Pavimento

- Exposições Temporárias
- Exposições Permanentes
- Comércio
- Acolhimento
- Serviços
- Estação
- Administração

- 1 - Hall dos Elevadores
- 2 - Sala Multiuso
- 3 - Sala dos Funcionários
- 4 - Exposição Permanente (Memorial Leopoldina)
- 5 - Exposição Temporária
- 6 - Sanitários
- 7 - Depósito
- 8 - Presidência do Memorial Leopoldina
- 9 - Memorial Leopoldina
- 10 - Reuniões
- 11 - Equipe de Comunicação e exposição
- 12 - Laboratório e Preparação de Materiais
- 13 - Reserva Técnica
- 14 - Equipe de Conservação e Restauro
- 15 - Direção Geral
- 16 - Centro de Documentação
- 17 - Coordenação do Educativo
- 18 - Sala de Estudos e Palestras
- 19 - Direção Geral



Essas atividades ecoam até o quarto pavimento, onde foi proposto um enorme terraço no espaço demolido das arquitetura não original com o poder contemplativo da cidade do Rio de Janeiro através de um espaço onde pode acontecer várias atividades. Assim, a comunidade tem total poder de ocupação do monumento.



- 1 - Hall dos Elevadores
- 2 - Café
- 3 - Terraço
- 4 - Sala Multiuso (Galeria)
- 5 - Sanitários
- 6 - Sala dos Funcionários
- 7 - Casa de Máquinas

PLANTA BAIXA | Quarto Pavimento



- Exposições Temporárias
- Exposições Permanentes
- Comércio
- Acolhimento
- Serviços
- Estação
- Administração



O terraço



Museu de Minas do Metal; Fonte: <https://revistaprojeto.com.br/acervo/paulo-mendes-rocha-pedro-mendes-rocha-museu-belo-horizonte-13-10-2010/>



Central Higgins Hall/Pratt Institute; Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/922673/pratt-institute-higgins-hall-steven-holl-architects>

A Reserva Técnica

A proposta do anexo é, primeiro, dar continuidade a forma e as atividades da Estação, respeitando as características do edifício, mas utilizando materiais que se diferenciem do existente de forma que não atrapalhe visualmente a compreensão do objeto e o entorno. Para isso, foram escolhidos o vidro para vedação e estrutura metálica. A Reserva Técnica fará um jogo com seus fechamentos de modo que em alguns momentos essa fachada se diferencie, alternando sua transparência com seus fechamentos.

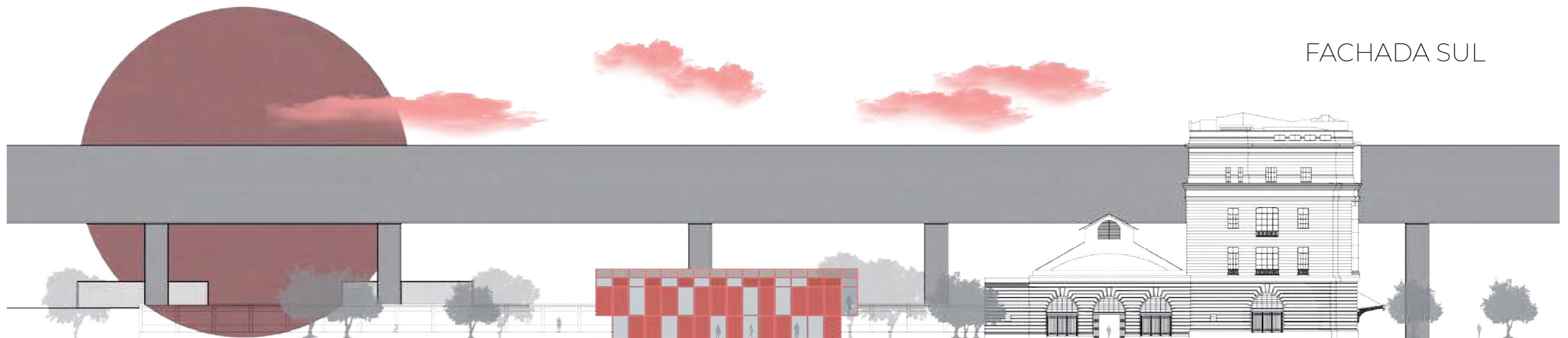
Para entender a importância da representação desse anexo que irá abrigar a Reserva Técnica do material rodante, busco alguns exemplos de anexos e intervenções incorporadas a edifícios patrimoniais.



Małopolska Garden of Arts; Fonte: <https://concursosdeprojeto.org/2012/11/11/malopolska-garden-of-arts-cracovia-polonia/>



The Forum at Marvin Hall 2014; Fonte: <https://studio804.com/the-forum-at-marvin-hall/>



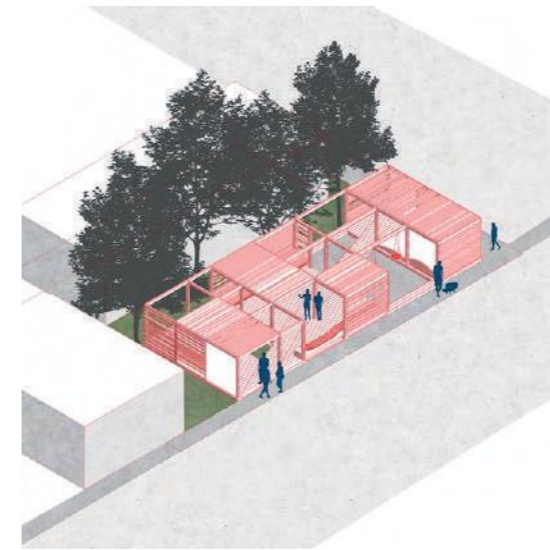
FACHADA SUL

A Feira Flexível - Estrutura Cultural

O terreno da Estação possui um espaço com possibilidades de abranger diversos tipos de atividades. Para ele foi pensado que também funcionasse uma feira gastronômica como pequeno comércio local, aos finais de semana para manter o lugar ativo todos os dias. Essa feira de caráter mais flexível poderá funcionar, dentro do gare da estação, mas também pode ser expandida para o terreno.

O espaço, possui uma característica similar as oficinas de trens da época, com capacidade de abrigar diversos tipos de atividades, como shows, eventos como Black2black, teatros e etc.

Na feira, serão utilizadas barracas mais flexíveis e leves para que quando não estiverem sendo utilizadas puderem ser guardadas facilmente na Reserva Técnica.



Estrutura Cultural; Fonte: [https://www.behance.net/gal-](https://www.behance.net/gallery/780300/parques-da-sabesp-levisky-arquitetos/5695bc2ae58ecec280000195-parques-da-sabesp-levisky-arquitetos-foto?next_project=no)



Estrutura Cultural; Fonte: [https://www.ar-](https://www.archdaily.com.br/br/780300/parques-da-sabesp-levisky-arquitetos/5695bc2ae58ecec280000195-parques-da-sabesp-levisky-arquitetos-foto?next_project=no)
[chdaily.com.br/br/780300/parques-da-sabesp-le-](https://www.archdaily.com.br/br/780300/parques-da-sabesp-levisky-arquitetos/5695bc2ae58ecec280000195-parques-da-sabesp-levisky-arquitetos-foto?next_project=no)
[visky-arquitetos/5695bc2ae58ecec28000](https://www.archdaily.com.br/br/780300/parques-da-sabesp-levisky-arquitetos/5695bc2ae58ecec280000195-parques-da-sabesp-levisky-arquitetos-foto?next_project=no)
[0195-parques-da-sabesp-levisky-arquitet](https://www.archdaily.com.br/br/780300/parques-da-sabesp-levisky-arquitetos/5695bc2ae58ecec280000195-parques-da-sabesp-levisky-arquitetos-foto?next_project=no)
[os-foto?next_project=no](https://www.archdaily.com.br/br/780300/parques-da-sabesp-levisky-arquitetos/5695bc2ae58ecec280000195-parques-da-sabesp-levisky-arquitetos-foto?next_project=no)



Estrutura Cultural; Fonte: [https://afasiaar-](https://afasiaarchzine.com/2018/05/oma-198/oma-kanal-chengdu-brussels-2/)
[chzine.com/2018/05/oma-198/oma-kanal-](https://afasiaarchzine.com/2018/05/oma-198/oma-kanal-chengdu-brussels-2/)
[chengdu-brussels-2/](https://afasiaarchzine.com/2018/05/oma-198/oma-kanal-chengdu-brussels-2/)



Estrutura Cultural; Fonte: [http://nor-](http://northpoint.co.kr/portfolio/regeneration-of-tongyeong-dockyard-2/)
[thpoint.co.kr/portfolio/regeneration-of-](http://northpoint.co.kr/portfolio/regeneration-of-tongyeong-dockyard-2/)
[-tongyeong-dockyard-2/](http://northpoint.co.kr/portfolio/regeneration-of-tongyeong-dockyard-2/)



Feira Flexível; Fonte: [https://www.frame-](https://www.frame-f.com/basicset/hm42nqc2vwilrfdxsm-)
[f.com/basicset/hm42nqc2vwilrfdxsm-](https://www.frame-f.com/basicset/hm42nqc2vwilrfdxsm-)



Feira Flexível; Fonte: [https://br.pinterest.-](https://br.pinterest.com/pin/514395588699336540/)
[com/pin/514395588699336540/](https://br.pinterest.com/pin/514395588699336540/)



A Feirinha



A BIBLIOGRAFIA

AUSTRALIA ICOMOS. **Australia ICOMOS**. Austrália. Disponível em: <https://australia.icomos.org/about-us/australia-icomos/>. Acesso em: 15 set. 2021.

ALOISE, J. M. O Restauro Na Atualidade e a Atualidade dos Restauradores. 2015. IPHAN, Publicações, Artigos do patrimônio, 2015. Disponível em <http://portal.iphan.gov.br/publicacoes/lista?categoria=54> . Acesso em 29 nov. 2021

ANDRADE, Cyntia. **Lugar de Memória... memórias de um lugar**: patrimônio imaterial de Igatu, Andaraí, BA, v. 6, f. 560-590. 2008. 22 p Dissertação (Cultura e Turismo) - UESC-BA, 2005.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

Beatriz Mugayar Kühl - **Restauração**: algumas questões de teoria e método. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=XCmb7F1vNBw>>. Acesso em: 14 set. 2021.

BENEVOLO, Leonardo. **A Cidade e o Arquiteto**. São Paulo: Perspectiva, 1984. 152 p. ISBN 8527302756 9788527302753.

CASA COMUNICAÇÃO. Casa Fluminense, 2017. **Estações de Trem** - a história conta nosso passado em trilhos. Disponível em: <https://casafluminense.org.br/estacoes-de-trem-historia-conta-nosso-passado-em-trilhos/>. Acesso em: 04 de ago. 2021.

CASTELNOU NETO, A.M. **A intervenção arquitetônica em obras existentes**. In: Semina: Ci. Exatas/Tecnol., Londrina, v. 13, n. 4, p. 265-268, dez. 1992.

CORDINI, Jucilei et al. **Revitalização do Patrimônio Histórico Ferroviário - Museu Ferroviário Nacional**. 2012 Tese (Projeto Estudos Técnicos na Área de Transporte e Logística), MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, SECRETARIA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES, UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFS , nov. 2012.p. 460

DE ALMEIDA ABREU, Maurício. **A EVOLUÇÃO URBANA DO RIO DE JANEIRO**. 4 ed. Rio de Janeiro: IPP, 2013. 156 p.

DELAQUA, Victor. **"Museu da Língua Portuguesa: conheça o projeto por trás da reforma"** 22 Ago 2019. ArchDaily Brasil. Acessado 17 Ago 2021. <<https://www.archdaily.com.br/br/923350/museu-da-lingua-portuguesa-conheca-o-projeto-por-tras-da-reforma>> ISSN 0719-8906

_____. do Patrimônio Ferroviário na RFFSA. Anais. Seminário Histórico e Cultural Ferroviário, Brasília, p. 45-51. 2007.

FORMENTINI, Jhovana et al. **As Teorias de Conservação e Restauro e a Evolução das Cartas Patrimoniais do século XX**. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE EDUCAÇÃO NO MERCOSUL, n. XVIII. 2018. Anais [...] Rio Grande do Sul, 2018. 4 p.

FONSECA, Augusto Baptista Bretas da. **Reformando o Setor Ferroviário no Brasil, atores, trajetórias e ideias nas políticas públicas para as ferrovias (1996 - 2014)**. Niterói, 2017. 144p. Dissertação Ciência Política - UFF

FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio ferroviário: a preservação para além das estações**. 2017. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

FREIRE, Quintino Gomes. Domingo de passeio pelo Engenho de Dentro. DIÁRIO DO RIO. Rio de Janeiro, 21 de junho de 2016. Disponível em: <https://diariodorio.com/domingo-tem-passeio-pelo-engenho-de-dentro/>. Acesso em: 08 de ago. 2021.

GOMIDE, José Hailon et al. **Manual de Elaboração de Projetos de Preservação do Patrimônio Cultural**. Brasília: Instituto do Programa Monumenta, 2005. 76 p.

<https://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/estacao-da-luz-completa-120-anos/>. Acesso em: 08 de ago. 2021.

IPHAN. **Relatório técnico**: Estação Barão de Mauá. Rio de Janeiro, 2010. p 89.

JANINE NIZZOLA, Liliane ; GIBERTONI CARNEIRO, Fernanda . **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário**. 88 p. IPHAN.

LINS, A. P. M. D. B. D. C. **As Ferrovias como Patrimônio Cultural Mundial: Os Estados-partes, a UNESCO e o Valor Universal Excepcional**. Tese (Doutorado) - Centro de Artes e Comunicação, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, p. 228. 2015.

Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas. 1. ed. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, Secretaria de Política Nacional de Transportes, Departamento 1991. 61 p.

MUGAYAR KÜHL, Beatriz. **Algumas Questões Relativas Ao Patrimônio Industrial e à Sua Preservação**. 31 ago. 2014.

MUGAYAR KÜHL, Beatriz. **História e Ética na Conservação e na Restauração de Monumentos Históricos**. R. CPC, São Paulo, v.1, n.1, p. 16-40, nov. 2005/ abr. 2006

MUGAYAR KÜHL, Beatriz. **Patrimônio industrial**: algumas questões em aberto. 2010. 8p.

MUGAYAR KÜHL, Beatriz. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização**. 2ª edição. São Paulo. Ateliê Editorial; 2018

NEVES PROCHNOW, Lucas. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação**. Rio de Janeiro, 2014. 177 p Dissertação (Preservação do Patrimônio Cultural) - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

NORA, Pierre. **Entre memória e história: a problemática dos lugares**. Projeto História, São Paulo, PUC-SP, n. 10, 1993, p. 7-28.

OLIVEIRA, Almir Félix Batista de. **Memória, história e patrimônio histórico: políticas públicas e a preservação do patrimônio histórico**. Dissertação (Mestrado em História). Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2002.

“Plano Museológico do Museu Ferroviário Regional de Bauru”. Acervo Museu Ferroviário Regional de Bauru. Disponível em: <https://www.projetomuseuferroviario.com.br/plano-museologico-museu-ferroviario-regional-de-bauru/>. Acesso em : 08 de ago. 2021

PORTAL DO GOVERNO. Governo de São Paulo, 2021. Marco da Capital Paulista, Estação da Luz completa 120 anos. Disponível em:

RODRIGUEZ, Helio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: O resgate da sua memória**. Rio de Janeiro: Sociedade de Pesquisa Para a Memória do Trem, 2004.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. **Transportes de Massa - Condicionadores ou Condicionados?** Revista de Administração Municipal, 24 (144), setembro/outubro de 1977, p 25. Apud ABREU, Maurício, A EVOLUÇÃO URBANA DO RIO DE JANEIRO. Rio de Janeiro: IPP: 2013.

SILVA, Raquel Beatriz. **Patrimônio Ferroviário: a questão do uso**. Dissertação (Preservação do Patrimônio Cultural) - IPHAN. Rio de Janeiro, 2019. 233 p

Reativar, Recuperar, Resgatar: Valorizando a memória da Estação de Ferro Barão de Mauá



Aluna: Letícia Barbosa da Silva | Orientadora: Letícia Castilhos | TFG II - 2021.2

TEMA

Reativação e Recuperação da Memória

OBJETO

Estação Ferroviária Barão de Mauá

LOCALIZAÇÃO

Região Central, Praça da Bandeira, RJ



OBJETIVOS



RECUPERAR



RESGATAR



RELACIONAR



REATIVAR



RESTAURAR

LINHA DO TEMPO



- 1850| Promulgação da Lei Eusébio de Queirós

- 1852| Decreto nº641

-Decreto nº 54.971 - Irineu Evangelista, patrono da viação e obras públicas

- 1854| Inauguração da primeira Linha Férrea

1850-1879

-1858| E.F. Dom Pedro II > Central do Brasil

- 1871| Inauguração de Ferrovias pelas Regiões Metropolitanas

- 1874| Início dos Planos de Comissão

-1880| Bitolas Oficializadas

-1890| 9.583 Km de malha ferroviária

-1909| Início das discussões sobre a Leopoldina

1880 - 1909

-1920| 28.550 Km de malha ferroviária

-1924| Início da construção da Leopoldina

- 1926| Inauguração da Estação

- 1931| A Estação passa a receber passageiras da Linha Auxiliar

- 1937| IPHAN

1910 - 1939

-1914 - 1918| Primeira Guerra Mundial

1950 - 1969

-1950| Estação Barão de Mauá > Estação de Ferro Leopoldina

-1957| Estação é incorporada pela RFFSA

-1975| Rebaixamento das locomotivas à vapor

-1980| Trecho da Estação alongado até Francisco Sá.

- 1991| Tombamento definitivo da Estação (INEPAC)

-1998| Malha cedida à Super Via

1970 - 1999

2000 - 2016

- 2002| Fechada para passageiros

- 2007| Lei nº 11.483/2007

- 2011| Malha completa faz parte da Super Via

- 2016| Fechamento definitivo da Estação

O PATRIMÔNIO

"Tragédia do Museu Nacional ilustra um país que desprezou sua cultura", diz Le Monde



Publicado em 04/05/2018 - 17:26. Modificado em 04/05/2018 - 18:08



Imagem: Museu Nacional do Rio de Janeiro, compartilhada pelo usuário "MUSEUNACIONAL" no Twitter

Twitter.com

Fonte: Rádio França Internacional

REVISTA DO BRASIL, REVISTA DO BRASIL - EDIÇÃO 117

ÔNICO COLUNISTA

Em crise, Rio de Janeiro abandona seus bens históricos

Cidade tem pelo menos 40 bens culturais em situação de abandono

6 de maio de 2018 09:08 - 10:48



Fonte: Rádio França Internacional

Especialistas temem que outros prédios históricos do RJ tenham o mesmo destino do Museu Nacional

Um dos prédios com risco iminente é o Edifício Automóvel Club do Brasil, no Passeio, O abandono também é visível na Estação da Leopoldina, que está tombada.

Por Ana Paula Santos, Priscila Chagas e Bruno Albernaz, Dom Dia Rio e G1 Rio
04/05/2018 08:54 - Atualizado há 2 anos



Fonte: Globo.com



Hospital São Francisco de Assis, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, em foto de outubro de 2010
Imagem: Rafael Andreoli/Folhapress

Julia Alfonso
Do UOL, no Rio de Janeiro

Fonte: UOL

Tombados como patrimônio nacional, imóveis históricos do Rio sofrem com degradação e abandono

São Paulo, domingo, 12 de maio de 2001 FOLHA DE SÃO PAULO **cotidiano**

[Texto Anterior](#) | [Próximo Texto](#) | [Índice](#)

PATRIMÔNIO

Mesmo tombadas, reliquias arquitetônicas das ferrovias do Vale do Paraíba se encontram em péssimo estado

Estações de trem sofrem com abandono desde 1996

FABIANA CORRÊA
FREE-LANCE PARA A FOLHA DE VALE

Fonte: Folha de S. Paulo

Do esplendor às ruínas: como anda o patrimônio cultural carioca?

Nesta semana em que se celebra o Dia Nacional do Patrimônio Cultural, permitimos a especialistas cariocas o fio de Janeiro tem motivos para comemorar?

Por Fabiana Corrêa e Mariana Torres em 22 de maio de 2011 às 11:11 - Última atualização em 22 de maio de 2011 às 11:11

Fonte: Veja Rio

03/12/15 06:00

[Curse!](#) [Twitter](#)

Estação ferroviária tombada é saqueada no Centro do Rio



Fonte: O Globo

Imagem: Google Maps

BENS TOMBADOS

ESTADUAL

FEDERAL | MUNICIPAL

FEDERAL

FEDERAL | ESTADUAL

MUNICIPAL

ESTADUAL | MUNICIPAL

BENS PRESERVADOS

ÁREA DE PROTEÇÃO CULTURAL

ESTAÇÃO

LIMITES DOS BAIRROS



AS TEORIAS

AS CARTAS



Carta de Veneza

Monumento histórico e Testemunho histórico

Ciências técnicas para salvaguardar

Manutenção permanente dos bens e restauro de caráter excepcional

Preservação à sua escala, mantendo sua cor e volumes, se precisar de alterações, deverá ser proibidos.

É intolerável a deslocação de parte ou do todo do edifício do seu sítio

Técnicas de restauro contemporâneas se as tradicionais não forem adequadas

O monumento contendo vários estilos dispostos precisa manter-se preservado, cada estilo

Integração dos elementos a fim de reparar falhas existentes, acréscimos não devem ser tolerados

As escavações devem ser de acordo com as normas científicas e recomendações adotadas pela UNESCO

Todo trabalho deverá ser documentado



Carta de Burra

Conservação: Preservar a significação cultural, respeito ao edifício

Preservação: Trata-se de entender que a própria substância do bem, no estado atual, oferece também um testemunho cultural

Restauração: Só pode ser efetivada de maneira integral se existem documentos suficientes que testemunhem o estado original do bem, objeto, ornamento, etc.

Reconstrução: A reconstrução deve se limitar à reprodução dos elementos que sirvam para complementar algum desfalque.



Carta de Nizhny Tagil

Valores do Patrimônio Industrial

A importância da identificação, do inventário e da investigação

Proteção legal

Manutenção e conservação

Educação e formação

Apresentação e interpretação



Princípios de Dublin

Estudar e compreender as estruturas, sítios, áreas e paisagens industriais e o seu valor patrimonial

Assegurar uma eficaz proteção e conservação de estruturas, sítios, áreas e paisagens de patrimônio industrial

Conservar e manter as estruturas, sítios, áreas e paisagens de patrimônio industrial

Apresentar e comunicar as dimensões e os valores patrimoniais de estruturas, sítios, áreas e paisagens industriais

ICOMOS 1979/ICOMOS Brasil



Participa no desenvolvimento da doutrina, evolução e divulgação de ideias, e realiza ações de sensibilização e defesa.

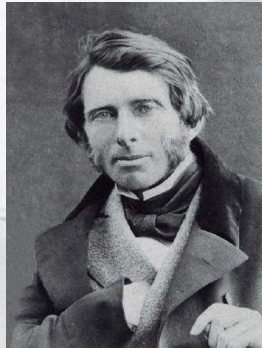
Comitê brasileiro que atua em defesa do patrimônio nacional e da humanidade.

AS TEORIAS

TEORIAS E TEÓRICOS



Viollet-Le-Duc



John Ruskin



Camilo Boito



Beatriz Mugayar Kuhl



19 SEMANA NACIONAL DE MUSEUS
O FUTURO DO MUSEU: RECONSTRUIR E REIMAGINAR

HOGWARTS EXPRESS
9 3/4

INFORMA

A ESCALA URBANA

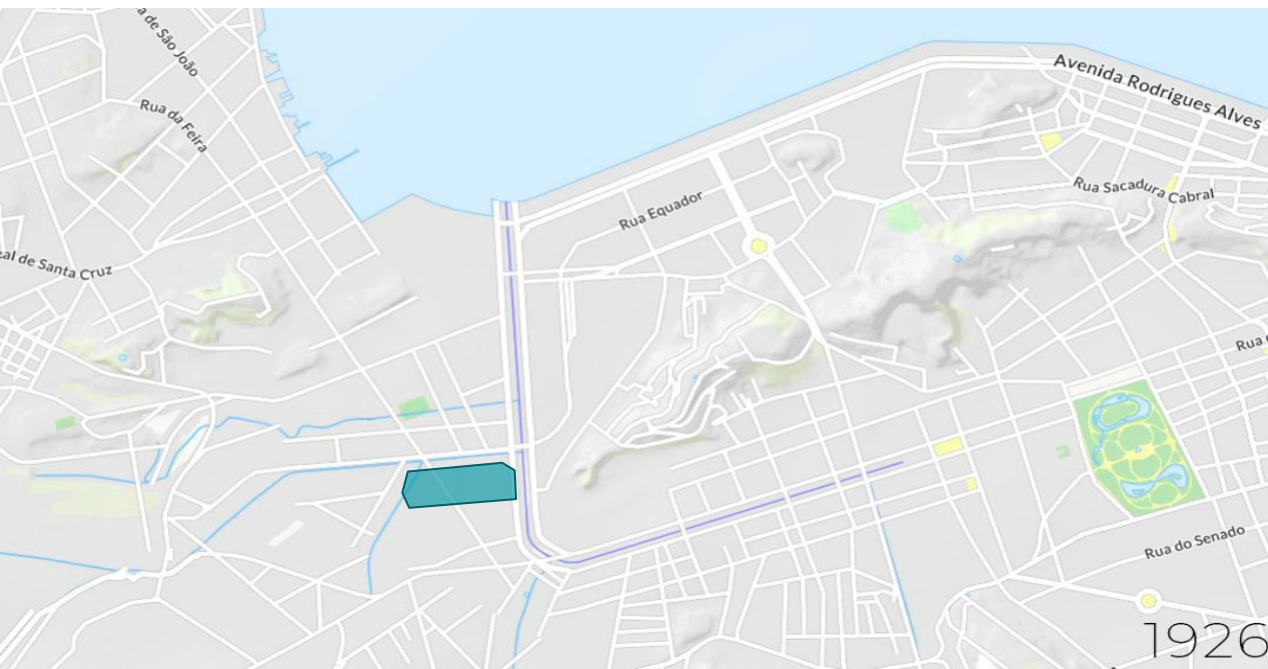
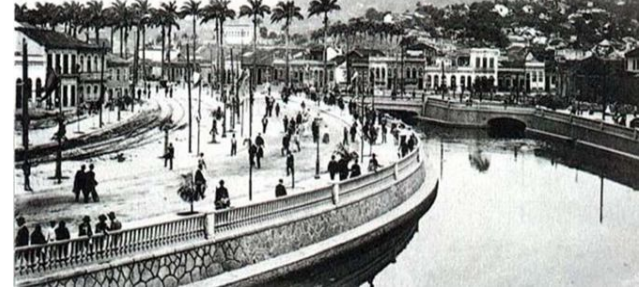
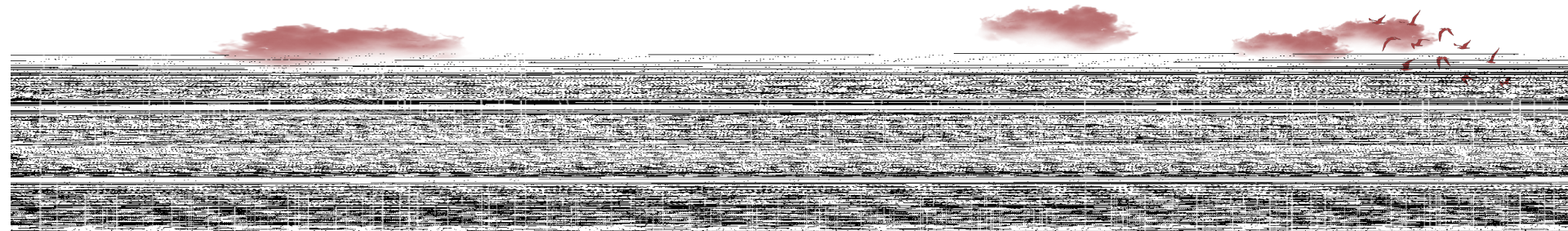


Imagem: ImagineRio



O EDIFÍCIO

“Art.1º- Homologar o parecer do Conselho Estadual de Tombamento e determinar o tombamento definitivo do prédio da Estação Ferroviária Barão de Mauá, estação terminal da Estrada de Ferro Leopoldina incluindo todo o conjunto que compõe formado pelo edifício Principal, pela Gare, pelo corpo posterior e pelas plataformas de embarque e desembarque conhecida por Estação Leopoldina, situada à Rua Francisco Bicalho s/nº;”



O EDIFÍCIO



1924



1967

Transformações:

- Construção parcial do edifício;



0 5 15



1926 | Etapa 1



1926 - 1966 | Etapa 2



1966 - 2000 | Etapa 3



2000 - 2010 | Etapa 3

O EDIFÍCIO



1924



1967

Transformações:

- Construção parcial do edifício;
- Acréscimos do 4º e 5º pavimentos(1926-1966);



0 5 15



1926 | Etapa 1



1926 - 1966 | Etapa 2



1966 - 2000 | Etapa 3



2000 - 2010 | Etapa 3

O EDIFÍCIO



1924



1967

Transformações:

- Construção parcial do edifício;
- Acréscimos do 4º e 5º pavimentos(1926-1966);
- Subdivisões dos ambientes internos(1966 - 2000);



0 5 15



1926 | Etapa 1



1926 - 1966 | Etapa 2



1966 - 2000 | Etapa 3



2000 - 2010 | Etapa 3

O EDIFÍCIO



1924



1967

Transformações:

- Construção parcial do edifício;
- Acréscimos do 4º e 5º pavimentos(1926-1966);
- Subdivisões dos ambientes internos(1966 - 2000);
- O Acréscimo da Sobreloja no térreo e mais subdivisões(2000-2010).



0 5 15



1926 | Etapa 1



1926 - 1966 | Etapa 2

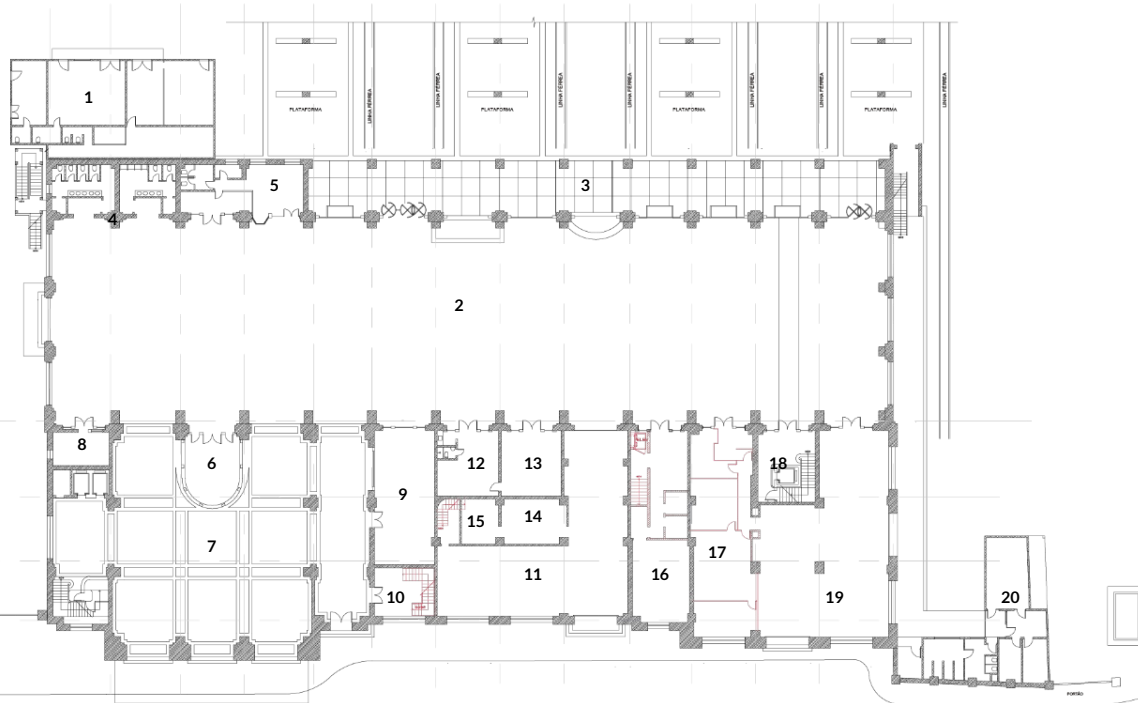


1966 - 2000 | Etapa 3

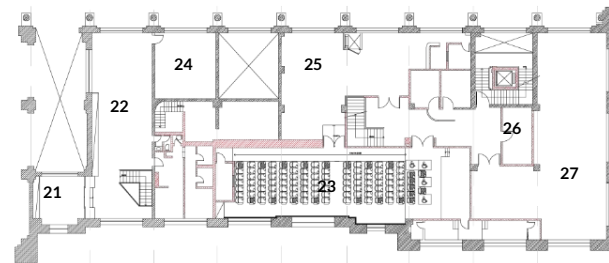


2000 - 2010 | Etapa 3

TÉRREO



1. Acréscimo 1
2. Gare
3. Plataformas
4. Sanitários
5. Polícia Ferroviária
6. Bilheteria
7. Hall de acesso
8. Depósito
9. AFERJ
10. Acesso AEEFL
11. Restaurante
12. Depósito
13. Capela
14. Cozinha
15. Dep. Cozinha
16. Salas de estudos e acesso ao auditório
17. Salas
18. Acesso dos funcionários
20. Acréscimo 2
21. Biblioteca AEEFL
22. Restaurante AEEFL
23. Auditório
24. Secretaria AEEFL
25. Sala de Eventos
26. Casa de máquinas
27. Centro Cultural



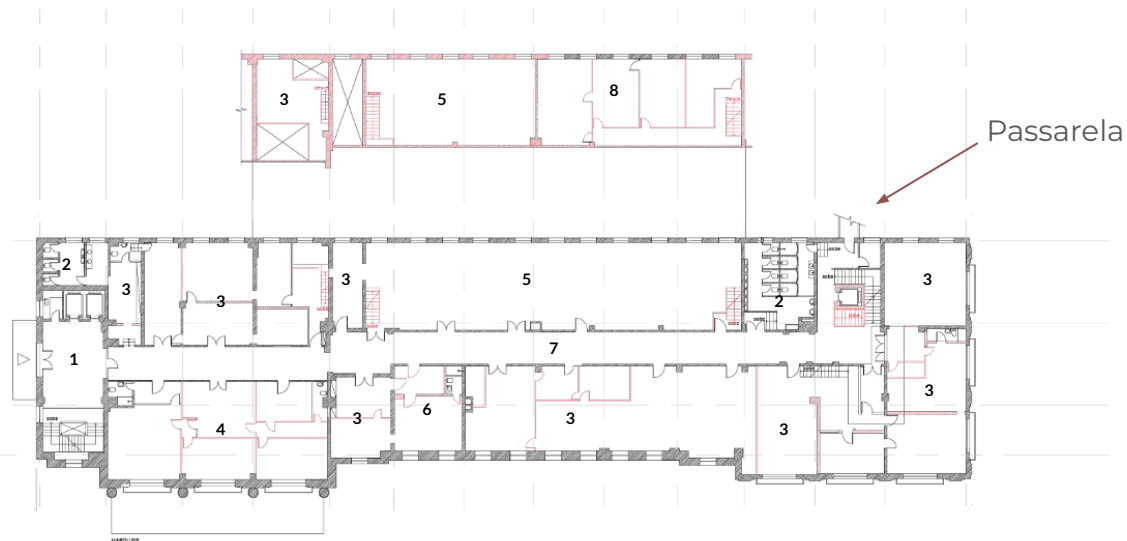
1926 | Etapa 1

1966 - 2000 | Etapa 3

2000 - 2010 | Etapa 3

PAV 2

1. Hall dos elevadores
2. Sanitários
3. Sala
4. DIPRE
5. Centro de Documentação
6. Patrimônio
7. Circulação
8. Centro de Documentação



0 5 15

1926 | Etapa 1

1966 - 2000 | Etapa 3

2000 - 2010 | Etapa 3

Fonte: 6º Superintendência do IPHAN; Análise: Autora

PAV 3

1. DEARH
2. COFIN/DEFIN/DECOT
3. Cofre Forte
4. Arquivo Rio Trilhos
5. Sala
6. Arquivo Patrimônio
7. Central Telefonica
8. Centro de Documentação



0 5 15

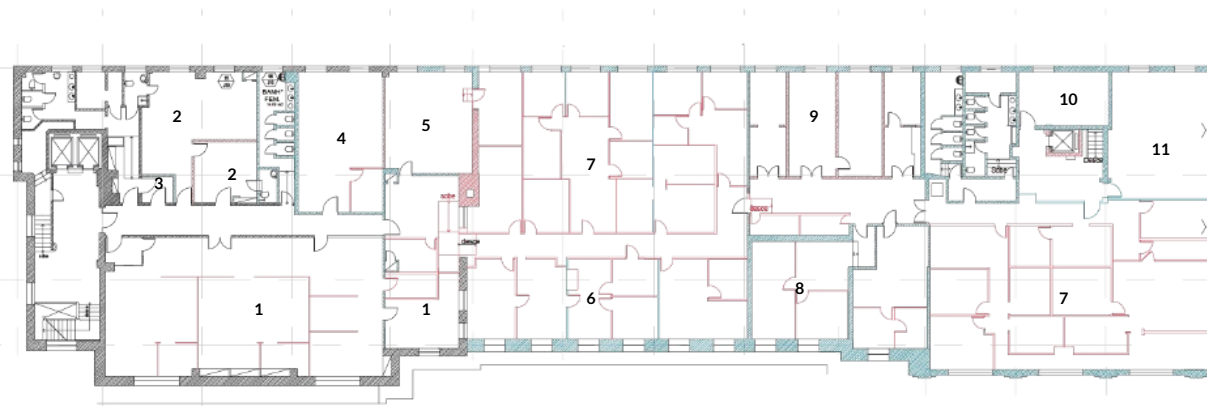
1926 | Etapa 1

Não Original

Fonte: 6º Superintendência do IPHAN; Análise: Autora

PAV 4

1. DVAA/DVFC/DIAF
2. DIEX
3. Casa de Máquinas
4. DVRH
5. Assessoria Jurídica
6. ASTE/AUDI
7. PLANSFER/DICM
8. ASSJUR
9. Casa de máquinas/ Refeitório/
Arquivo/ Copa
10. Almojarifado
11. CREG



1926 | Etapa 1

1926 - 1966 | Etapa 2

1966 - 2000 | Etapa 3

2000 - 2010 | Etapa 4

0 5 15

A ESTAÇÃO E SEUS USOS



Fonte:EPSMusic

Home > Cultura > Rio de Janeiro > Back2Black de volta a Leopoldina 2010

Cidade Rio de Janeiro

Back2Black de volta a Leopoldina 2010

Por [Quilômetro Zero](#) Postado em 12 de agosto de 2010



Fonte:DiárioRio

O Maior Flashback da Leopoldina Tributo a Equipe Safari

📍 Estação Leopoldina Beer & Music - Rio de Janeiro, RJ
📅 12 de dezembro de 2020, 20h - 13 de dezembro de 2020, 02h

DESCRIÇÃO DO EVENTO

Tributo a Equipe Safari. A Grande Festa de Recordações do Balle do Olaria. Com Uma Super Produção de Som e Iluminação de Primeira Geração, no Comando DJ André Luiz trazendo Uma Super Produção de Músicas Que Marcaram a Época de Ouro dos Bailes da Equipe Safari. No Novo Espaço na Fest Mix (Antiga Estação Leopoldina) Venha Com a Gente Que Será Uma Festa Inesquecível

Fonte:Sympia



Foto:Pedro Kirilos/Riotur - Evento: Black2Black

Ernesto Neto na Estação Leopoldina | Rio de Janeiro

03/01/2014

art



"Obricados Pensos Na Parna Ge"

Foto:MarianaMagalhães



O DESCASO

JUSTIFICATIVA

10 Novembro 2017.

Francisco Bicalho: a avenida que deu fim à Enseada de São Cristóvão

Por Márcia Pimentel



Vista do Seco de São Diogo, também chamado de Enseada de São Cristóvão, a partir da Quinta da Boa Vista. Detalhe de gravura de Friedrich Salathe, Souvenirs de Rio de Janeiro, 1835. Domínio público

Localizada no limite entre os bairros de São Cristóvão e Santo Cristo, a Avenida Francisco Bicalho é o principal corredor de transporte a fazer a ligação entre o Centro, a Avenida Brasil e a Linha Vermelha. Também é um dos principais meios de acesso à Praça da Bandeira e ao Túnel Rebouças, e ainda abriga a movimentada Rodoviária Novo Rio. Todas essas características transformaram-na em uma das ruas de trânsito mais intenso e pesado da cidade.

Inaugurada durante a gestão do prefeito Pereira Passos (1902-1906), é parte integrante da grande reforma urbana ocorrida na época.

Nasceu com o nome de Avenida do Mangue e como uma extensão da via que o Barão de Mauá havia aberto sobre o Aterrado de São Cristóvão, no final da década de 1850, e que, hoje, equivale à parte da Presidente Vargas que corta a Cidade Nova.

Fonte:MultiRio

Leopoldina - Estação Abandono

Por Angela França*

Publicado 01, Sep, 2018,00:09



No cenário de um trânsito caótico da Avenida Francisco Bicalho, na Cidade do Rio, a fachada da construção, inaugurada em 1926, com o nome de Estação Barão de Mauá, ou Leopoldina, como também é conhecida, destaca-se pela imponência e beleza de um projeto desenhado pelo arquiteto escocês Robert Prentice, inspirado em construções palacianas inglesas, tendo sido elogiada, inclusive, por estrangeiros admiradores de boa arquitetura. Recebeu esse nome para homenagear Irineu Evangelista de Souza, o Barão pioneiro da ferrovia no Brasil.

Fonte:JornalDoBrasil

Rio divulga projeto arquitetônico do novo Canal do Mangue

29 jun 2011 04h16

Ouvir texto ▶ 0:00

DIOGO DIAS

O atual cenário de degradação e abandono da Avenida Francisco Bicalho, no Centro do Rio de Janeiro, está prestes a se transformar. O projeto arquitetônico vencedor do concurso Porto Olímpico - cujo resultado foi divulgado onesta terça - prevê até um hotel cinco estrelas de frente para o Canal do Mangue.

Fonte:O Dia

Candidato Paulo Ramos pede reaproveitamento da Leopoldina

Publicado 23, Jul, 2008,19:07



JB Online
RIO - O candidato Paulo Ramos, do PDT, visitou, nesta quarta-feira, a estação ferroviária da Leopoldina, na Avenida Francisco Bicalho, para demonstrar seu inconformismo com o estado de abandono em que se encontra o prédio, desde 2001, quando foram paralisadas as atividades da Estrada de Ferro Leopoldina. Pela estação passavam, diariamente, dezenas de milhares de pessoas que iam e vinham dos subúrbios da Zona Norte e da Baixada Fluminense.

Fonte:JornalDoBrasil

DIRETRIZES

PREMISSAS E CRITÉRIOS

Premissas

Entender que o edifício também faz parte do acervo;

Adotar soluções que ofereçam facilidade de operação e manutenção para facilitar posteriormente a preservação do bem através de práticas de conservação preventiva;

Pensar em intervenções que proporcionem acessibilidade;

Elaborar um projeto sustentável e compatível com a edificação e sua idade.

Graus de Conservação

Primeiro grau, consiste no grau mais alto de preservação do patrimônio

Segundo grau, grau médio alto de preservação do patrimônio

Terceiro grau, grau médio baixo de preservação do patrimônio

Quarto grau, grau de preservação nulo

Critérios Gerais de Intervenção

Preservação das características originais do edifício;

Técnicas construtivas originais e técnicas de restauro;

Novos Usos;

Linguagem da Intervenção;

Trens e as Plataformas;







Acessibilidade e a Segurança;

Conforto Ambiental.





REFERÊNCIAS

Referências	Pontos Fortes	Relação com entorno imediato	Pontos em comum com a Leopoldina
PINACOTECA 	Intervenção propondo novos meio de percorrer o edifício, atendimento as necessidades funcionais, inovações para se adaptar a estrutura original.	Proximidade com modais de transporte público, região central e comercial.	Sua proximidade com outros modais de transporte, um dos seus edifícios ter abrigado uma Estação Ferroviária, sua localização central.
TEATRO ERÓTIDES 	Flexibilidade funcional quanto a setorização do edifício, facilidade de diferenciar a intervenção da original.	Proximidade a rio em uma zona central e comercial.	Um importante remanescente industrial para região, margeado por um rio, possuindo a imponência das dimensões industriais
CENTRO CULTURAL ARARAS 	Facilidade na identificação da intervenção, um grande polo cultural para a região.	Região central e comercial, margeia um espelho d'água, possui proximidades com grandes polos industriais.	Já foi uma estação muito importante para a região que antigamente era uma zona industrial, mesmo sem exercer seu papel como estação, continuou por um tempo sendo palco de eventos.
ESTACÇÃO DA LUZ 	Várias funções culturais em seu complexo, flexibilidade na configuração dos espaços.	Proximidade com polos culturais, região central e outros modais de transporte.	Localizada em uma região central, possui proximidade com outros modais de transporte, sua arquitetura possibilita a ocupação do museu sem interferir na atividade de estação.
SESC POMPÉIA 	Facilidade na distinção da intervenção, diversidade de atividades, integração entre as pessoas.	Antiga zona industrial, região comercial.	Localizada em uma antiga zona industrial, possui proximidade com modais ferroviários.
MUSEU AEROSPACIAL 	Diversidade de exposições, história contada.	Entorno maioritariamente de zonas militares e protegida, relação com áreas residenciais.	Espaço que abriga a história de avanços na área da formação da cidade e dimensão do material rodante.



PINACOTECA



CENTRO CULTURAL ARARAS



ESTACÇÃO DA LUZ



TEATRO ERÓTIDES



SESC POMPÉIA



MUSEU AEROSPACIAL

A PRESSÃO

MERCADÃO POPULAR

27/10/21 04:00

👍 Curtir 50

🐦 Tweetar

Novo mercado público na estação da Leopoldina vai vender produtos da agricultura e da gastronomia do Rio



Fonte:Extra Globo

Próxima parada: Governo quer que Leopoldina vire mercado público como os espanhóis

Abandonado desde 2001, prédio da Estação Ferroviária Barão de Mauá já quase foi shopping e museu. Mas nada saiu do papel

Por **Paula Autran** Atualizado em 25 out 2021, 15h58 - Publicado em 25 out 2021, 15h57



Fonte:VejaRio



DIRETRIZES PROJETUAIS

Desenvolver um programa com propósito social;

Não descaracterizar o edifício e nem o seu entorno;

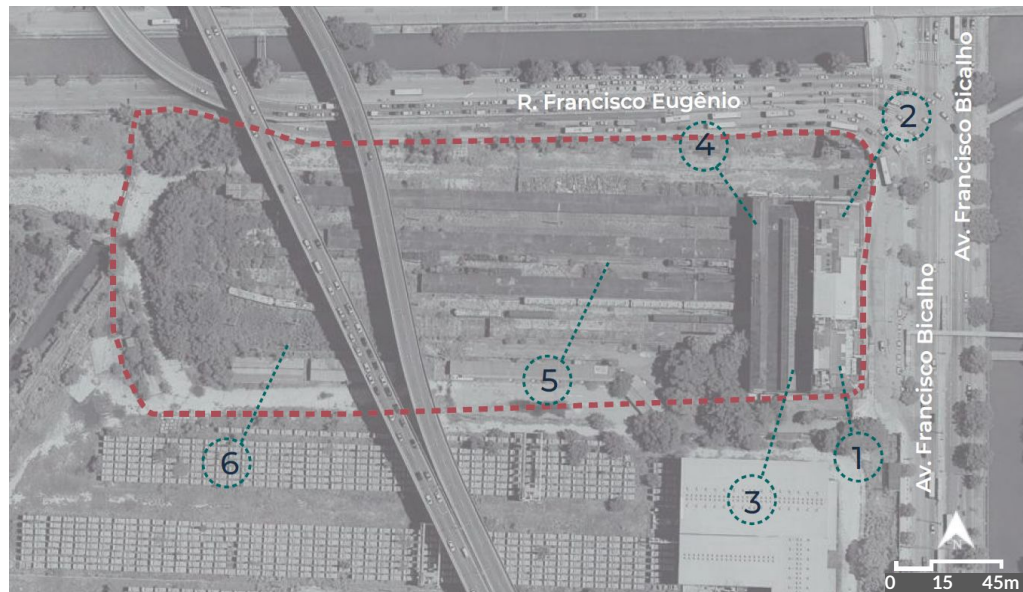
Propor cenários a fim de pensar em espaços elaborados que façam a diferença para os usuários do lugar;

Enfatizar o térreo como principal ponto de integração com o pedestre;

Promover espaços múltiplos que atendam vários tipos de atividades;

Incluir atividades para a preservação da memória da Estação com espaços culturais destinados para o "Memorial Leopoldina";

Diferentes Escalas



- | | | | | | |
|---|--------------------|---|---------|---|----------------|
| 1 | Estação Leopoldina | 3 | Gare | 5 | Plataformas |
| 2 | Adm da Leopoldina | 4 | Bloco 2 | 6 | Estacionamento |

DIRETRIZES PROJETUAIS

ESCALA MACRO



VLT - ANTIGA LINHA FÉRREA

INTEGRAÇÃO

PROXIMIDADE COM OUTROS MODAIS



Mapa: Elaborado pela autora

Legenda:

- Estação de Metrô
- Estação de Trem
- Terminal Rodoviário
- Pontos de Ônibus
- Terminal do VLT
- Proposta

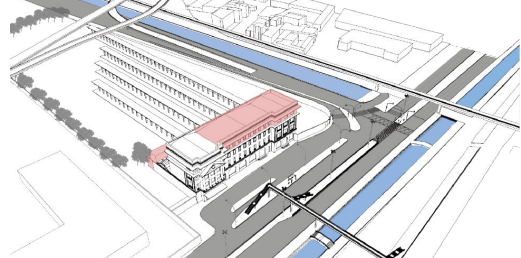


DIRETRIZES PROJETUAIS

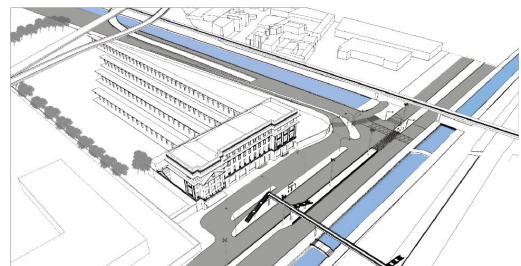
ESCALA MESO



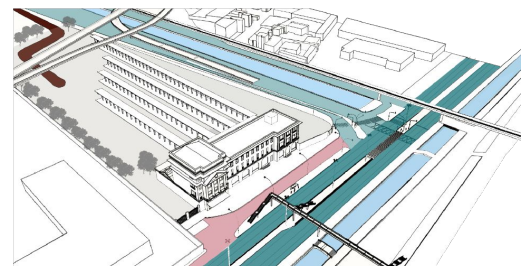
ELEMENTOS A SEREM DEMOLIDOS



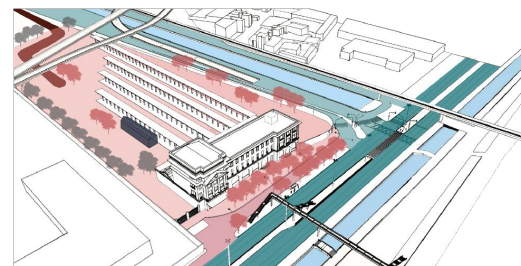
FLUXOS E PREEXISTÊNCIAS



NOVOS FLUXOS E RUA PROJETADA

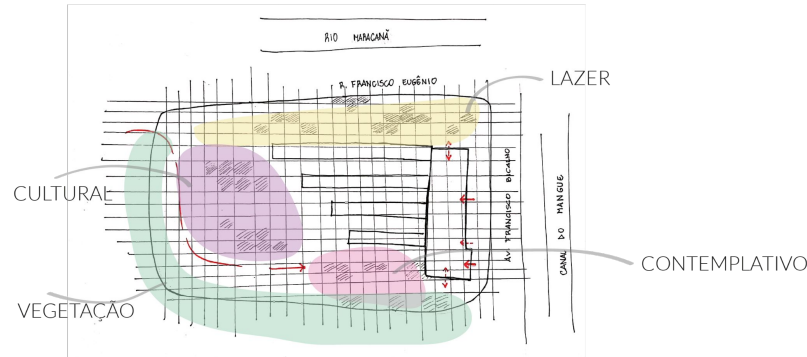


LUGAR DE ESTAR E CONVIVÊNCIA



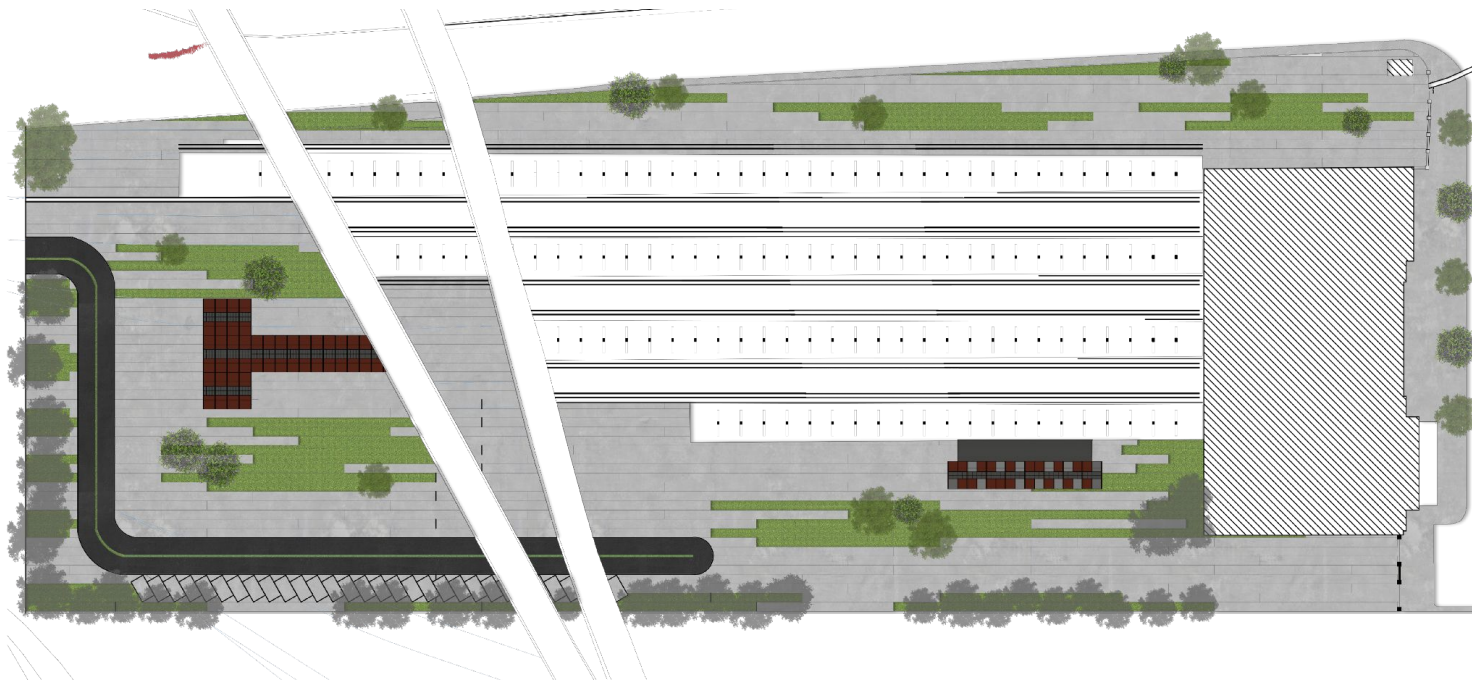
DIRETRIZES PROJETUAIS

ESCALA MESO - PLANO DE MASSAS



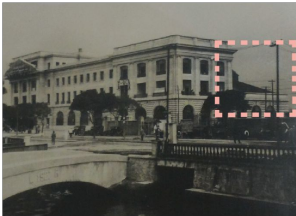
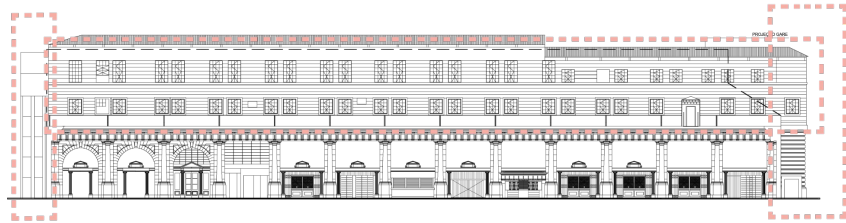
LEGENDA

-  Árvores existentes
-  Árvores Propostas
-  Fulget Drenante
-  Grama



DIRETRIZES PROJETUAIS

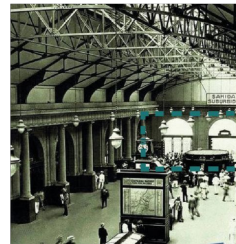
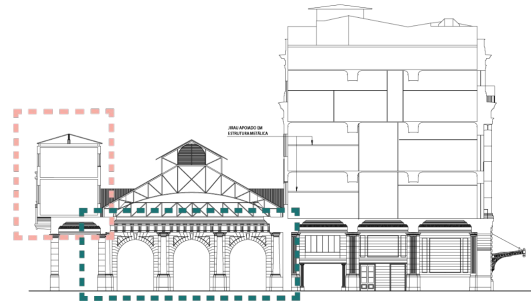
ESCALA MICRO - TÉRREO



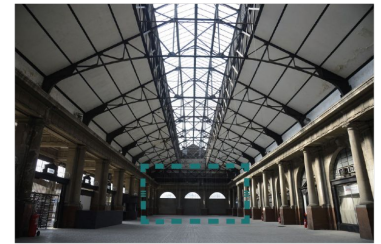
Fonte: Estação Ferroviária | 1927



Fonte: O Globo.com | 2018



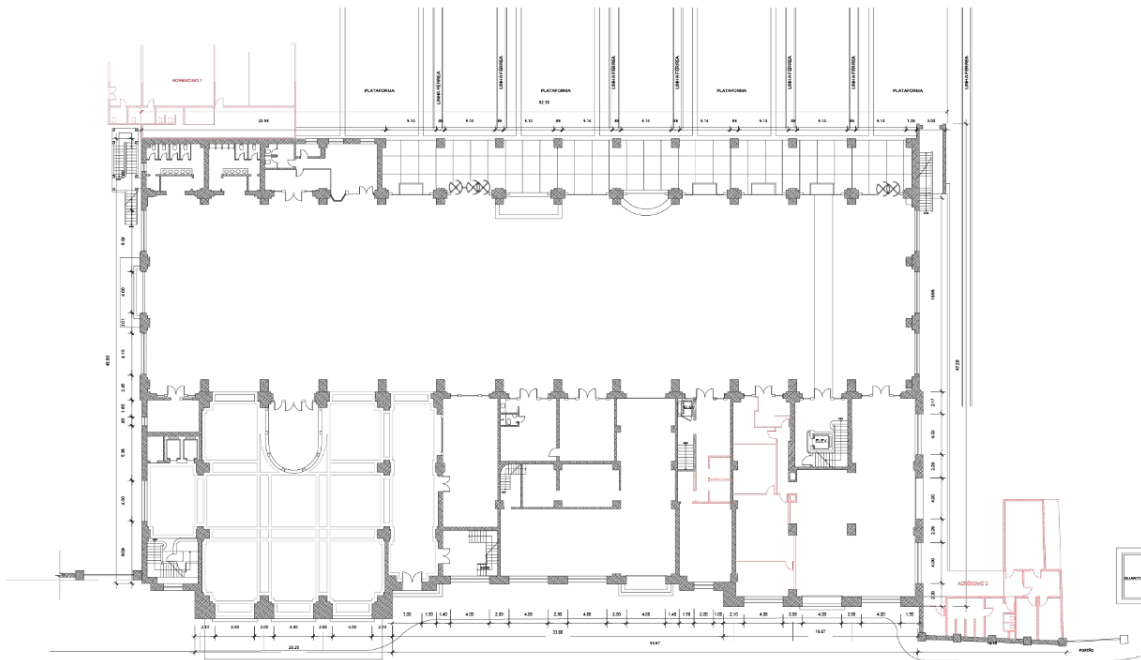
Fonte: Estações Ferroviárias | 1926



Fonte: Diário do Porto | 2018

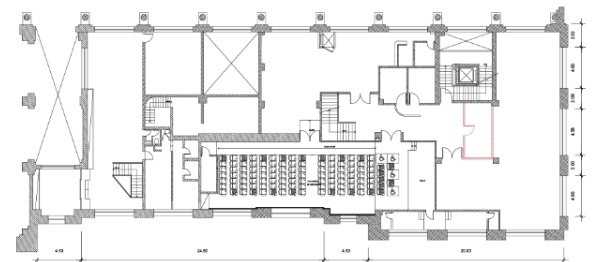
DIRETRIZES PROJETUAIS

ESCALA MICRO - TÉRREO



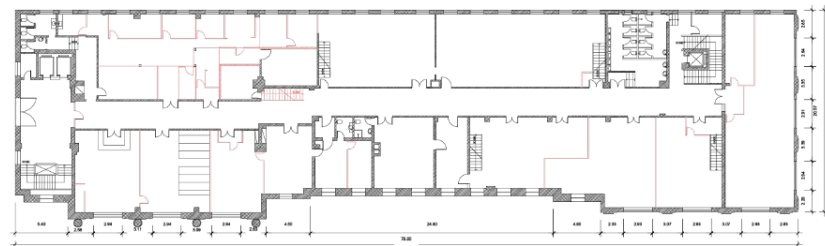
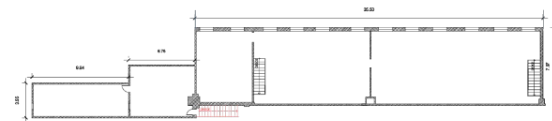
■ Existente

■ Demolir

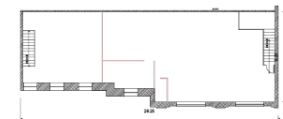


DIRETRIZES PROJETUAIS

ESCALA MICRO - PAV 2 E 3

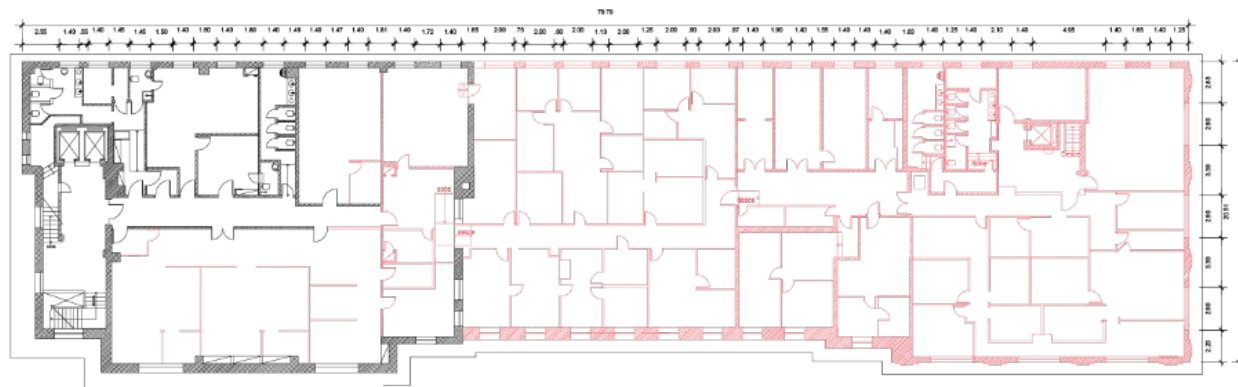


■ Existente ■ Demolir



DIRETRIZES PROJETUAIS

ESCALA MICRO - PAV 4



Existente



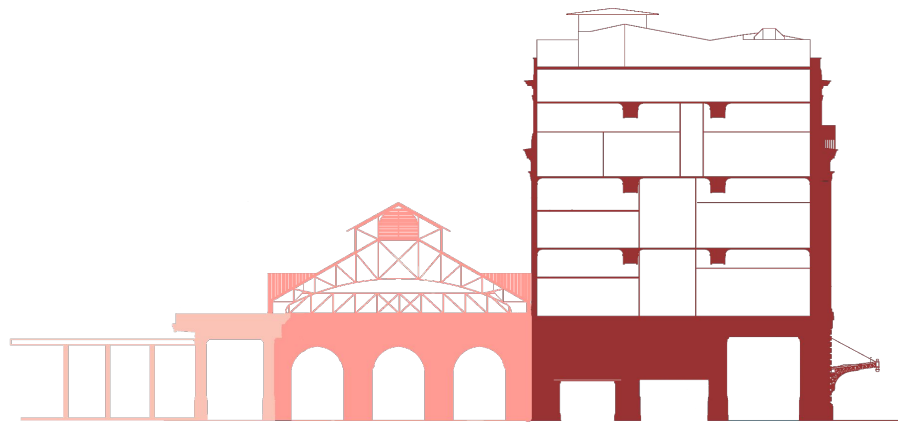
Demolir

DIRETRIZES PROJETUAIS

ESCALA MICRO

PROGRAMA DE NECESSIDADES

PROGRAMA DE NECESSIDADES	
ADMINISTRAÇÃO	EXPOSITIVA PERMANENTE
Sala de Administração do Memorial Leopoldina	Memorial Leopoldina Material Rodante Depósito Reserva Técnica/conservação do acervo Sala de Reuniões Biblioteca da Estação
Presidência Equipe de Exposições e Comunicação Coordenação do Educativo Coordenação de Eventos Direção Geral Reuniões Laboratório/Preparação de Materiais Reserva Técnica Espaço de Conservação e Restauro Centro de Documentações	EXPOSITIVA TEMPORÁRIA
Sala de Administração da Estação	Gare Auditório Espaços Multiuso Exposição Temporária
Presidência Sala de Reuniões Setor Técnico	LAZER
ACOLHIMENTO	Estar/Espaços de convivência Praça Oficinas Temporárias
Hall Recepção Acesso Travel	SERVIÇOS
ESTAÇÃO	Almoxarifado Sanitários Sala dos Funcionários Depósitos Bilheteria
Plataformas	
COMÉRCIO	
Lojinhas de saguão Restaurante Café Feiras/Eventos Gastronômicos	



DIRETRIZES PROJETUAIS

ESCALA MICRO

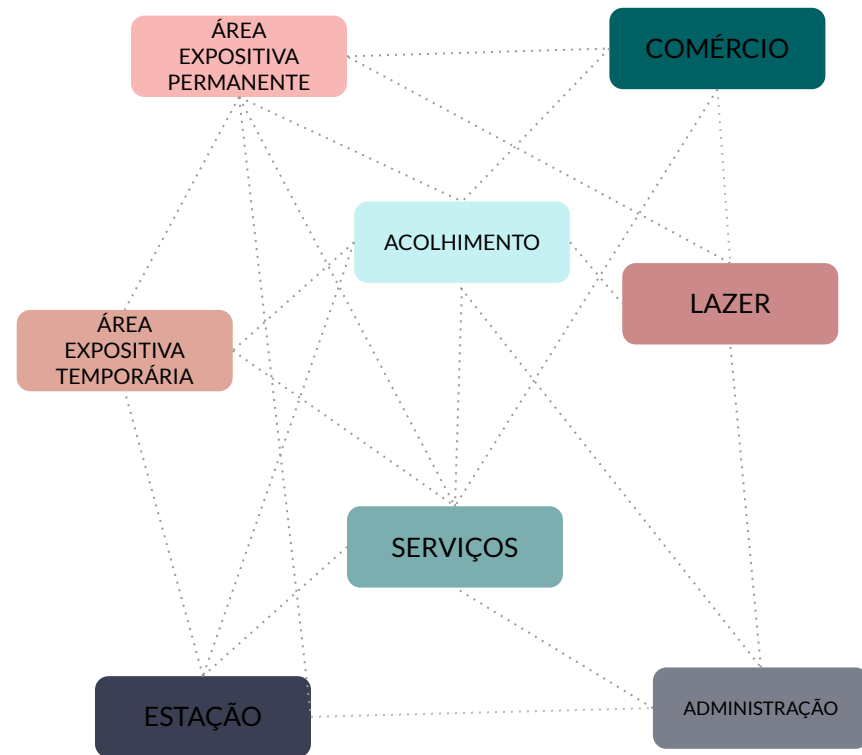
Integração entre os
espaços

Fluidez

Diversidade de usos



REATIVAÇÃO DA ESTAÇÃO



QUE MATERIAL EXPOSITIVO SERIA ESSE?

ESCALA MICRO

Aspecto da cerimonia do lançamento da pedra fundamental da nova estação da Leopoldina Railway

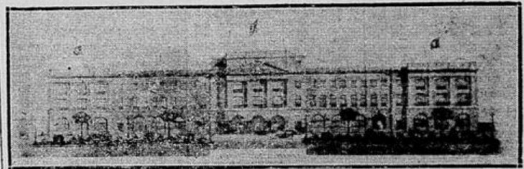
Francisco de Sá, Ministro da Viação, senhor de Almeida e César Taylor, Cunha Lopes e Silva Maya, engenheiros da Inspeção Federal das Estradas, além da diretoria da Leopoldina e outras pessoas gracas, representantes da imprensa, etc.

A nova estação inicial da Leopoldina Railway, segundo a plan-

Ja em 1903 se cogitava da estação inicial e era obrigação estabelecida pelo mesmo Lixmo. Sr. Ministro.

Circunstancias, porém, de ordem do estubo do local para a estação e relativas à situação financeira da companhia, impediram que se pusesse desde logo dar inicio às obras.

diretores da Leopoldina os seus agradecimentos pela cooperação prestada no governo. Sr. Foz, então, feito o lançamento, tendo-se, numa placa de marmore, os seguintes dizeres: "Em 15 de Novembro de 1904 tiveram inicio as obras desta edificação, cujas plantas foram approvadas pelo decreto 16.331 de 28



Greve da Leopoldina deixa 4 Estados sem trens

Uma greve de 16 mil ferroviários da Leopoldina, de 19 de Junho de ontem, trouxe resultados para todos os Estados sem trens, e que se diziam, em consequência da greve, que a greve da Leopoldina deixaria sem trens os Estados de Minas, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Paraná.

Uma greve de 16 mil ferroviários da Leopoldina, de 19 de Junho de ontem, trouxe resultados para todos os Estados sem trens, e que se diziam, em consequência da greve, que a greve da Leopoldina deixaria sem trens os Estados de Minas, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Paraná.

UME contra o Diretor do SAPS Cuanabara paga 22 bilhões a servidores na maioria indicados pelos políticos

Descontente o pessoal da C. Econômica Diretor de Obras diz que não houve ameaça nem pedido de demissão

Greve terminou ontem mas o prejuízo da Leopoldina ficou em Cr\$ 300 milhões

Terminou às 16 horas de ontem a greve dos ferroviários da Leopoldina, iniciada dia 12, por falta de recebimento dos salários de Junho. Os soldados das policias mineira e fluminense, que guardavam os principais trechos da linha, retornaram a seus quartéis e o tráfego da ferrovia foi normalizado. A greve, que atingiu Minas, Espírito Santo, Estado do Rio e Guanabara, deu um prejuízo de Cr\$ 300 milhões à Leopoldina.

A verba para pagamento dos ferroviários será entregue, hoje, pelo Banco do Brasil à direção da Leopoldina que, segundo o Sr. Ureim Reidar Knudsen, Superintendente da Estrada, começará o pagamento imediatamente, pelos ferroviários de Macaé.



Leopoldina sem greve até 1961

O engenheiro Reidar Knudsen, Superintendente da Leopoldina informou ontem, ao JORNAL DO BRASIL, que "pelo menos até o fim do ano" está afastada a possibilidade de nova greve naquela ferrovia, por falta de pagamento.

Cumprindo a promessa feita na sexta-feira — quando houve um sintoma sério de nova paralisação dos trens — a Rede Ferroviária Federal depositou sábado Cr\$ 80 milhões, e, ainda no correr desta semana, deverá entregar à Leopoldina o restante de Cr\$ 70 milhões para coberturas do pagamento do pessoal.

A tesouraria da Leopoldina não pôde aproveitar o domingo, porque teve de preparar os envelopes de pagamento, reiniciado ontem à tarde.



SENADO FEDERAL

Voltou às Comissões o projeto que concede anistia aos condenados ou processados por motivo de greves e crimes conexos

As emendas apresentadas à proposição pelos senadores Arthur Santos e Alfredo Neves — Mps dois anos para a Leopoldina Railway utilizar um empréstimo na aquisição de máquinas e materiais produzidos no País — Autorizado o registro do contrato entre o Ministério da Aeronáutica e o Panair do Brasil — Outras notas

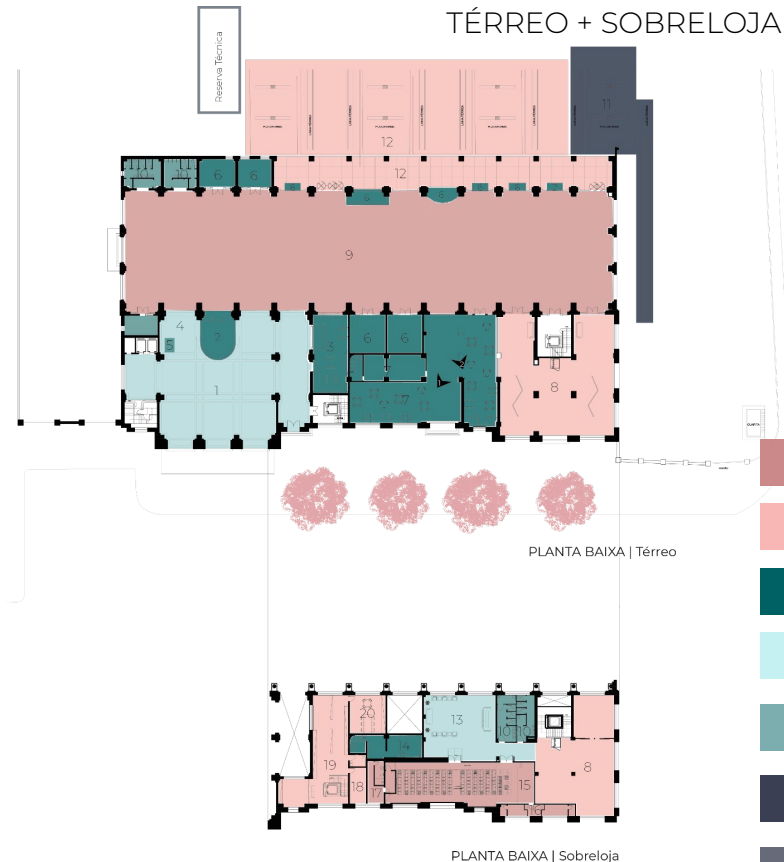
DIRETRIZES PROJETUAIS

ESCALA MICRO - TÉRREO



DIRETRIZES PROJETUAIS

TÉRREO + SOBRELOJA



- Exposições Temporárias
- Exposições Permanentes
- Comércio
- Acolhimento
- Serviços
- Estação
- Reserva Técnica

- 1 - Hall Principal
- 2 - Bilheteria do Memorial
- 3 - Loja de Souvenir
- 4 - Almoarifado
- 5 - Depósito
- 6 - Loja
- 7 - Restaurante
- 8 - Memorial Leopoldina
- 9 - Gare
- 10 - Sanitários

- 11 - Plataformas da Estação
- 12 - Plataformas do Memorial
- 13 - Foyer
- 14 - Depósito do Restaurante
- 15 - Auditório
- 16 - Camarins
- 17 - Contra - Regra
- 18 - Administração da Biblioteca da Estação
- 19 - Biblioteca da Estação



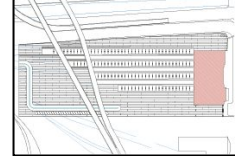
O Restaurante- 1



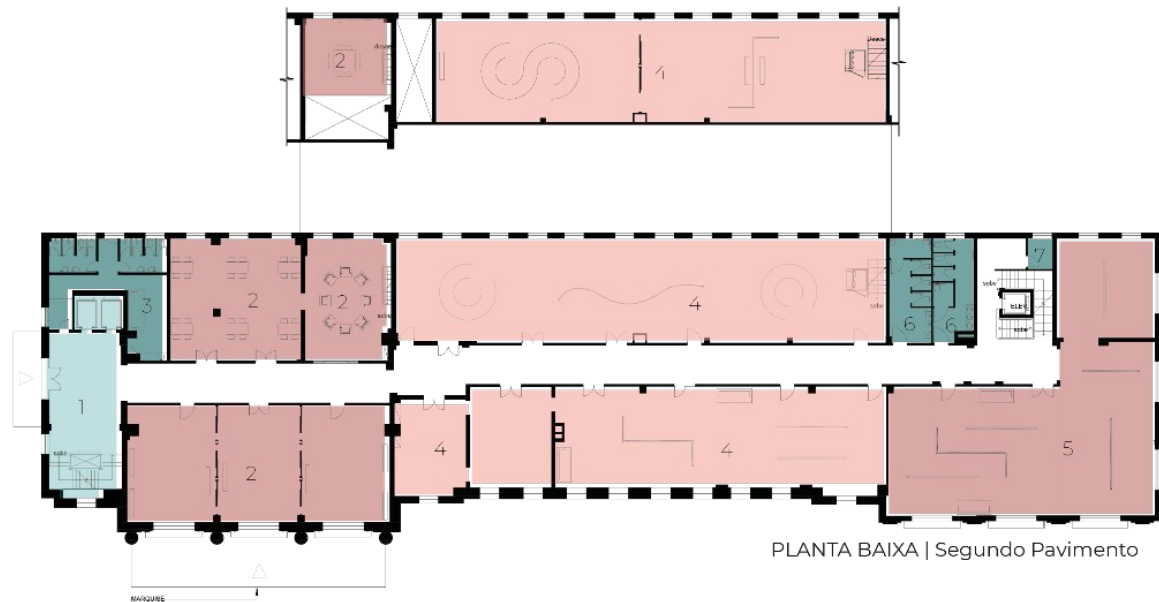
O Restaurante- 2

DIRETRIZES PROJETUAIS

PAV 2



- 1 - Hall dos Elevadores
- 2 - Sala Multiuso
- 3 - Sala dos Funcionários
- 4 - Exposição Permanente (Memorial Leopoldina)
- 5 - Exposição Temporária
- 6 - Sanitários
- 7 - Depósito



PLANTA BAIXA | Segundo Pavimento

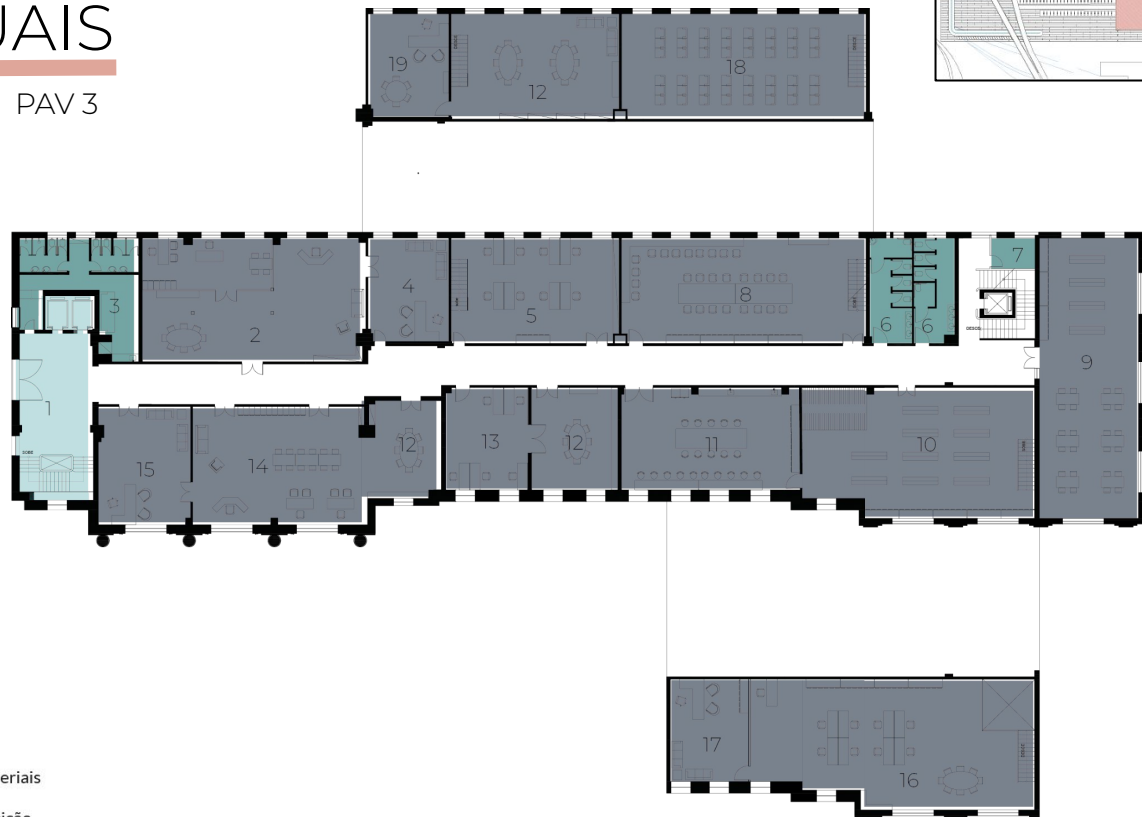
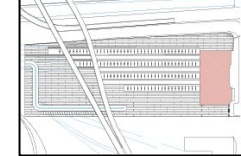
- Exposições Temporárias
- Exposições Permanentes
- Comércio
- Acolhimento
- Serviços
- Estação
- Reserva Técnica



Fonte: 6º Superintendência do IPHAN; Análise: Autora

DIRETRIZES PROJETUAIS

PAV 3



Exposições Temporárias

Exposições Permanentes

Comércio

Acolhimento

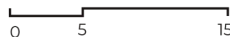
Serviços

Estação

Reserva Técnica

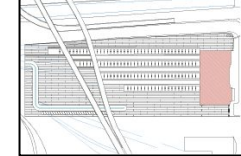
- 1 - Hall dos Elevadores
- 2 - Administração Estação
- 3 - Sala dos Funcionários
- 4 - Presidência da Estação
- 5 - Coordenação de Eventos
- 6 - Sanitários
- 7 - Depósito
- 8 - Coordenação do Educativo
- 9 - Centro de Documentação
- 10 - Reserva Técnica
- 11 - Laboratório e Preparação de Materiais
- 12 - Reuniões
- 13 - Equipe de Comunicação e exposição
- 14 - Administração Memorial Leopoldina
- 15 - Presidência do Memorial Leopoldina
- 16 - Equipe de Conservação e Restauro
- 17 - Direção Restauro e Conservação
- 18 - Sala de Estudos e Palestras
- 19 - Direção Geral

PLANTA BAIXA | Terceiro Pavimento

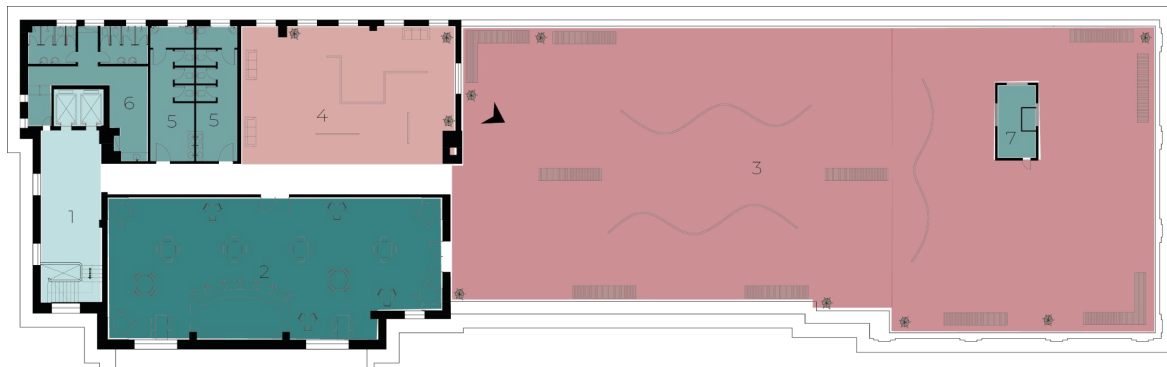


Fonte: 6º Superintendência do IPHAN; Análise: Autora

DIRETRIZES PROJETUAIS



PAV 4



- 1 - Hall dos Elevadores
- 2 - Café
- 3 - Terraço
- 4 - Sala Multiuso (Galeria)
- 5 - Sanitários
- 6 - Sala dos Funcionários
- 7 - Casa de Máquinas



- Exposições Temporárias
- Exposições Permanentes
- Comércio
- Acolhimento
- Serviços



DIRETRIZES PROJETOAIS

RESERVA TÉCNICA



Museu das Minas e do Metal



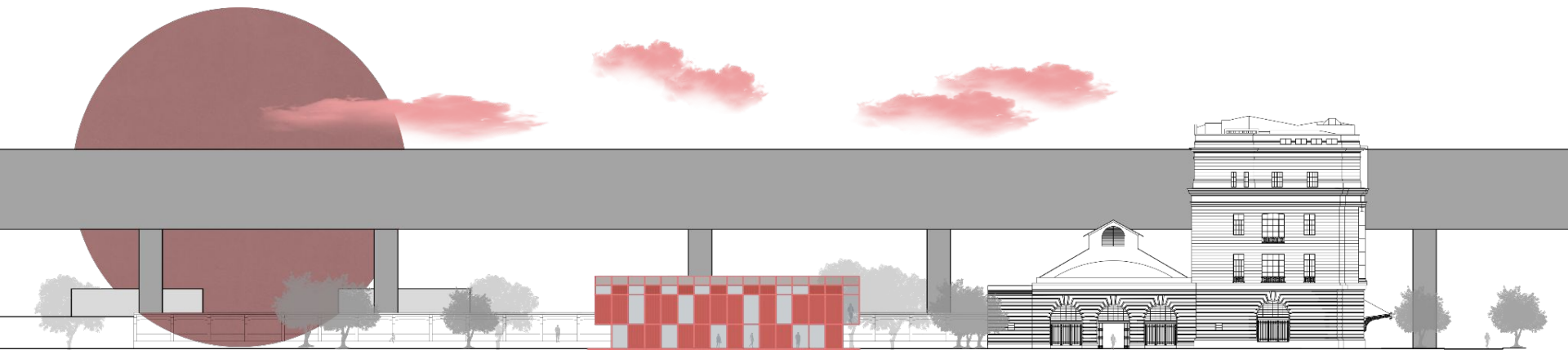
Pratt Institute, Higgins Hall



Malopolska Garden of Arts

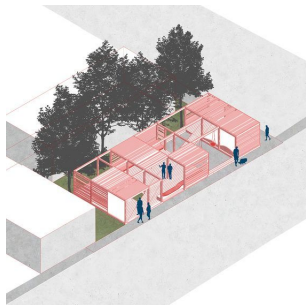


The Forum at Marvin Hall



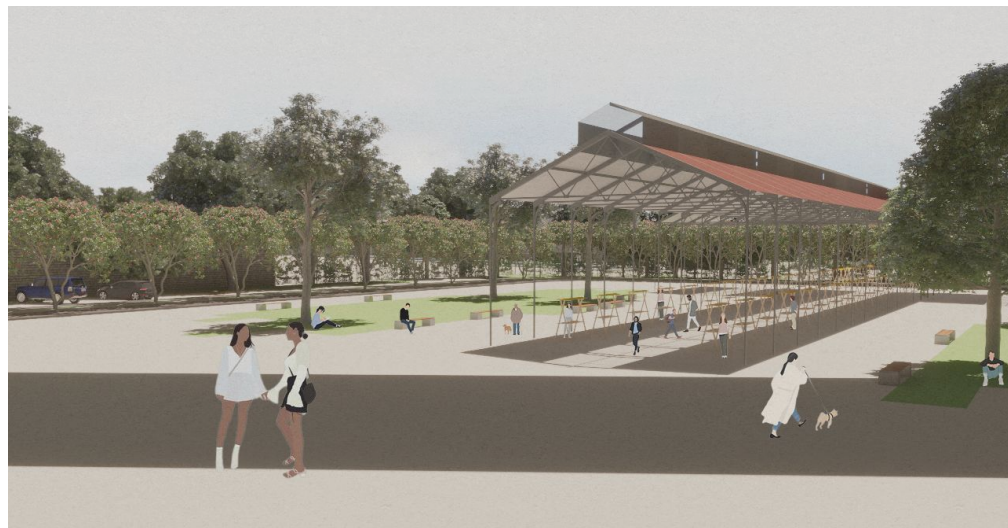
DIRETRIZES PROJETUAIS

FEIRA FLEXÍVEL - ESTRUTURA CULTURAL



ESTRUTURA CULTURAL

FEIRA FLEXÍVEL



Reativar, Recuperar, Resgatar: Valorizando a memória da Estação de Ferro Barão de Mauá



OBRIGADA