

A OBRA DE RESTAURAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SÃO PEDRO DA ALDEIA/ RJ

Planejamento, descobertas, debates e soluções adotadas.

Autor: Ivo Matos Barreto Júnior

1. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional/ IPHAN-RJ

E-mail: ivobarreto@iphan.gov.com

Participação em comissão ou órgão de preservação do patrimônio: Arquiteto, Chefe do Escritório Técnico do IPHAN na Região dos Lagos/RJ

RESUMO

Este artigo pretende discorrer sobre a 1ª fase das obras de Restauração da Antiga Estação Ferroviária de São Pedro da Aldeia, ocorrida no período de 2010-2011. Á cargo do IPHAN-RJ, através de seu Escritório Técnico na Região dos Lagos, a obra marca o início da atuação do IPHAN-RJ na preservação de bens edificados do patrimônio ferroviário fluminense. Inaugurada no mesmo ano em que nascia o próprio IPHAN, em 1937, marcada por forte influência Art-decò e situada no limiar da transição das arquiteturas portantes para a geração do concreto armado, a estação de São Pedro da Aldeia, ao longo de seu processo de preservação – desde os levantamentos até as obras – foi objeto catalisador de um rico debate sobre questões relacionadas à autenticidade e ao respeito aos materiais, desvelando faces de um patrimônio ferroviário cujo tratamento deve estar atento a aspectos muitas vezes singelos, porém representativos de seu papel no transcurso de nossa história.

Introdução

A antiga estação ferroviária de São Pedro da Aldeia (interior do estado do Rio de Janeiro) situa-se já fora do promontório que marca a formação inicial da cidade, no qual ainda encontramos a Igreja dos Jesuítas¹. Iniciada ainda no final do século XIX, a

¹A igreja dos Jesuítas é tombada pelo IPHAN desde 1938 e, em 2002, foi ainda tombada pelo INEPAC. Mais atual, o tombamento do INEPAC ainda indica para tombamento bens isolados de arquitetura civil que marcam o arruamento primordial do assentamento jesuítico, típico do período em que foi criada a redução. A estação de São Pedro da Aldeia, cerca de três séculos

Estrada de Ferro Maricá - EFM – ramal ferroviário ao qual pertenceu a referida estação – originava-se em Neves, à beira da baía da Guanabara, e se estendia até Iguaba Grande. Segundo Helio Suevo (SUEVO RODRIGUES, 2004), para efeito de análise, o empreendimento [a estrada de ferro em si] podia ser dividido em duas partes com extensões bastantes parecidas – cerca de 65km – sendo uma delas concedida e construída pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro (de Neves a Nilo Peçanha) e a outra, sob a expensas do Governo Federal (desde esta última até Iguaba Grande), havendo assumido a empreitada a Companhia Francesa “*Compagnie Generale de Chemins de Fer des Etats Unis Du Brésil*”², então arrendatária da linha.

A estação Ferroviária de São Pedro da Aldeia surge já no século XX, quando os planos de extensão da EFM até Cabo Frio saem finalmente do papel – ainda que, nos afirma SUEVO(2004) que tal projeto fossem já antigos para os 24,76km que ligariam Iguaba Grande, estação final, e Cabo Frio. O trecho em questão foi inaugurado em 1937 e ambas estações foram construídas com forte influência do estilo *Art-decô*³, tendência estilística que naquele momento vinha angariando adeptos no Brasil, sendo, pois, adotada por arquitetos e engenheiros em projetos distintos.

mais tarde, viria a se situar fora desta elevação, mais próxima da lagoa, em situação propícia ao prosseguimento da linha férrea para Cabo Frio, estação final da linha.

² Segundo SUEVO (2004), “Baseado no decreto nº8.831, de 10 de junho de 1911, foi fundada em Paris uma sociedade anônima sob a denominação de *Compagnie Generale de Chemins de Fer des Etats Unis Du Brésil*, tendo os franceses investido cerca de 1 milhão de francos nessa transação.”

³ O termo art déco, de origem francesa (abreviação de arts décoratifs), refere-se a um estilo decorativo que se afirma nas artes plásticas, artes aplicadas (design, mobiliário, decoração etc.) e arquitetura no entreguerras europeu. (...) Nesse sentido, é possível afirmar que o estilo "clean e puro" art déco dirige-se ao moderno e às vanguardas do começo do século XX, beneficiando-se de suas contribuições. O cubismo, a abstração geométrica, o construtivismo e o futurismo deixam suas marcas na variada produção inscrita sob o "estilo 1925". O vocabulário moderno e modernista combina-se nos objetos e construções art déco com contribuições das artes (...). A partir de 1934, ano de realização da exposição Art Déco no Metropolitan Museum de Nova York, o estilo passa a dialogar mais diretamente com a produção industrial e com os materiais e formas passíveis de serem reproduzidos em massa. Disponível em http://www.itaucultural.org.br/aplicexternas/enciclopedia_ic/index.cfm?fuseaction=termos_texto&cd_v – acessado em 03/05/2012

Sobre o projeto inicial do edifício da estação de São Pedro da Aldeia, pouco foi localizado, uma vez que a tomar pelos decretos que tratam da administração da E. F. Maricá neste período (desde 1930 até 1940), não fica claro quem, de fato, estaria à cargo da mesma, se ainda a Companhia Francesa ou se a União já haveria encampado o trecho. Sobre o material recolhido, cabe destaque a duas referências iconográficas de grande utilidade para o projeto de restauro: três fotografias datadas do período de inauguração do prédio que mostravam sua configuração inicial, permitindo-nos identificar lacunas resultantes de elementos já inexistentes na atualidade (ou já alterados), tais como a disposição dos vãos originais das fachadas, letreiros laterais e nos frontões, além de outros aspectos que nos seriam úteis na etapa projetual, uma vez que não teríamos em mãos os originais de projeto, restando-nos para uma análise mais profunda a observação *in loco*, ampliada por prospecções.

Plasticamente influenciada pelo *Decó*, construtivamente a estação ferroviária de São Pedro da Aldeia mostrou-se, ao longo de sua obra de restauro, um registro completo e complexo do contexto em que foi feita, momento este marcado pela transição entre as técnicas retrospectivas – caracterizado por alvenarias auto-portantes⁴ – e as técnicas modernas, especialmente relacionadas ao advento do concreto armado. Contudo, na medida em que o projeto original não foi localizado, numa primeira análise esta composição não seria tão fácil de ser percebida, como veremos. Além de bastante deteriorada em seus aspectos estruturais, contando com adições e supressões recentes, após concluídos os levantamentos arquitetônicos e elaboração de mapeamento de danos, a hipótese de composição construtiva do prédio foi formulada apresentando, em nosso entendimento, fortes traços das técnicas mais modernas. Tal interpretação resulta da análise dos levantamentos físicos e sua articulação com os elementos estruturais mais claramente identificáveis, levando-nos à construção de uma hipóteses estrutural composta por um arcabouço de concreto armado (sapatas, pilares e vigas), distribuído pela estrutura em pilares saltados em relação ao prumo das paredes de fechamento (FIGURA 01, primeira imagem), formando um esqueleto rígido de concreto armado, fundamental para o suporte da grande marquise de concreto que se projetava sobre a plataforma, com cerca de 105m² de área. Como elementos de auxílio a este conjunto, mãos-francesas – igualmente executadas em concreto, ao contrário das típicas estruturas metálicas, mais comuns em estações ferroviárias – que se engastam na fachada principal, projetando-se em arco, como suporte do grande

⁴ Dotadas de um funcionamento estrutural no qual as paredes recebem os esforços de sustentação do edifício, não havendo o uso de pilares e vigas.

balanço. Sobre estas mãos-francesas, não se sabia exatamente se teriam função estrutural ou apenas ornamental, uma vez que sobre a laje da plataforma (cuja extensão se projetava sobre as alvenarias, formando, num único plano, ainda a laje de teto dos espaços internos da estação) tínhamos ainda a presença de cinco grandes vigas invertidas, trabalhando no equilíbrio dos esforços negativos da laje em balanço (FIGURA 05, vide Corte CC). Como fechamento dos vãos formados pelo “esqueleto estrutural”, paredes em tijolos maciços já haviam sido identificadas, em função de trechos descobertos próximos a intervenções mais recentes, e ainda em planta-baixa, pela largura diferenciada das alvenarias mais antigas – mais largas – e mais recentes – mais estreitas.

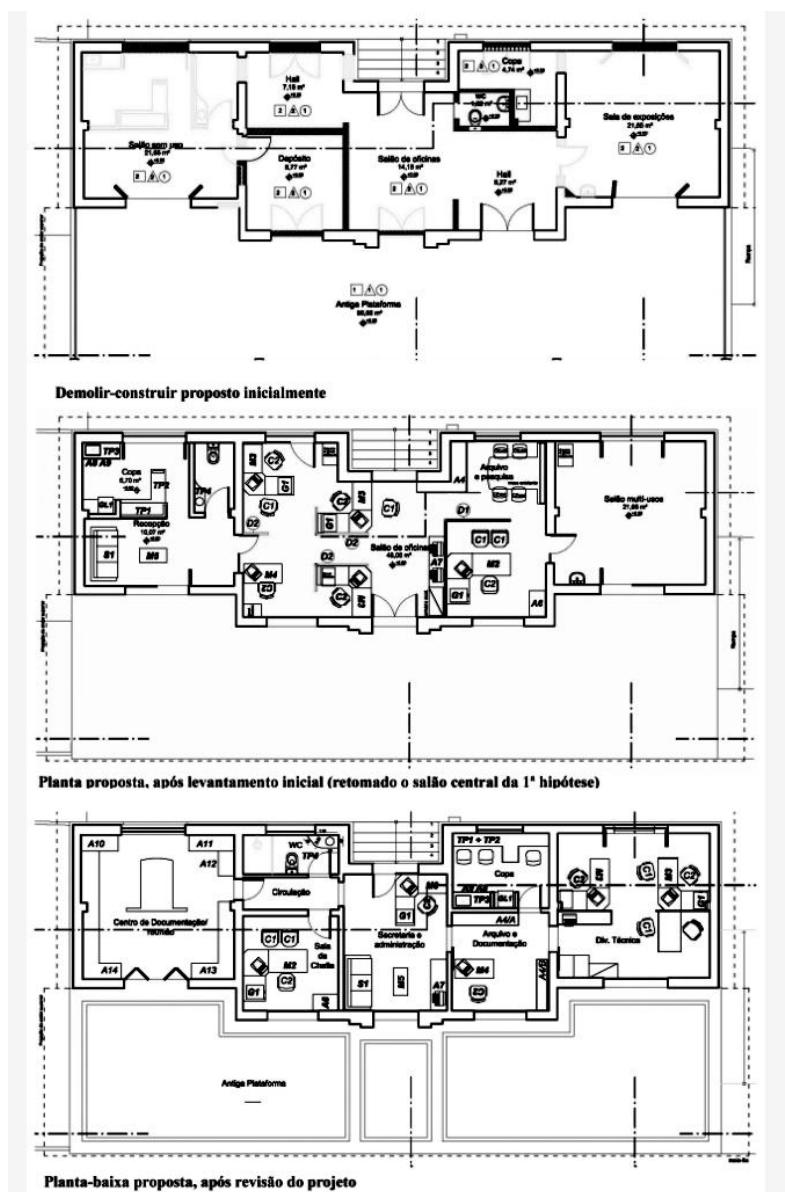
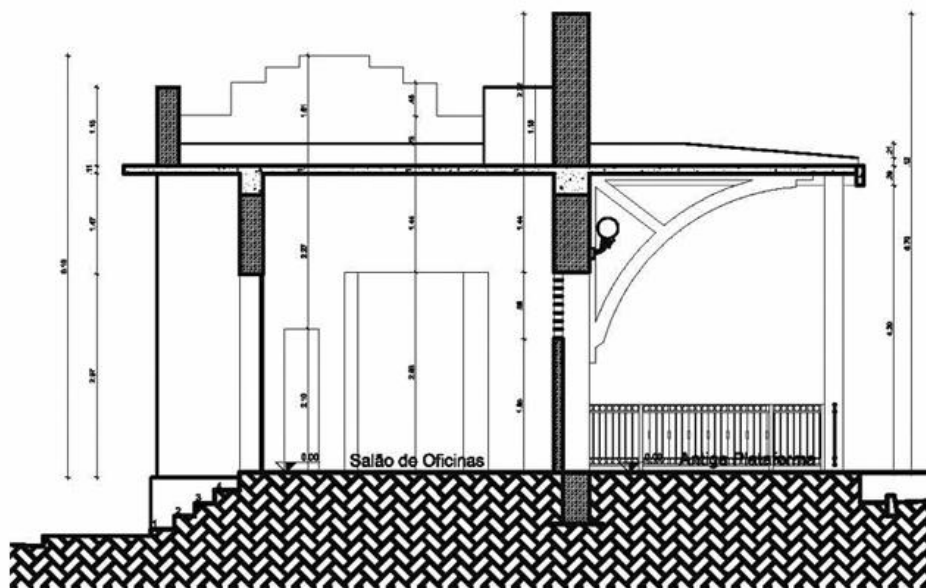


Figura 01: Comparação entre plantas-baixas. De cima para baixo: Planta de Demolir-Construir proposta antes das prospecções: a intenção era retomar o salão que se imaginava existir na edificação original, conforme 1º projeto proposto (desenho seguinte, abaixo). Em seguida, abaixo, planta definitiva do projeto elaborado após prospecções, mantendo todas as paredes originais e retomando os vãos identificados sob as argamassas.

Tratando, pois, de um edifício de simples composição, conforme a hipótese formulada na etapa anterior, foi iniciada a etapa de elaboração do projeto. A intervenção de restauro dos espaços internos à edificação foi elaborada tendo como intuito a recomposição e restituição da espacialidade interna original da edificação. Seguindo a premissa de nossa análise, na qual apenas as paredes mais largas (em média, 40cm de espessura) vinham sendo consideradas originárias da construção do edifício, a composição interna resultava extremamente simples: um grande salão central, particionado ao longo do tempo por uma série de adições de alvenarias internas (mais estreitas, cerca e 12,5cm), e dois salões laterais, possivelmente destinados à guarda de carga para embarque e desembarque (FIGURA 05, planta de levantamento). Em se tratando de edificação desprovida de elementos artísticos mais detalhados, a busca pela originalidade espacial do prédio exemplifica e dá início a uma máxima que permearia o projeto durante todo o processo: o ímpeto pela identificação de elementos arquitetônicos ou conceituais relativos ao projeto inicial que, ainda passíveis de recuperação, pudessem ser reinseridos e reincorporados ao edifício em seu novo uso, agregando-lhe autenticidade enquanto bem cultural imóvel. Pretendia-se, com isso, conferir (ou recuperar) significâncias⁵ tais que fortalecem a recuperação e a manutenção e de valores históricos, de antiguidade e até mesmos artísticos e outros, muitos deles já esquecidos ou encobertos pelo grau de descaracterização do bem⁶.

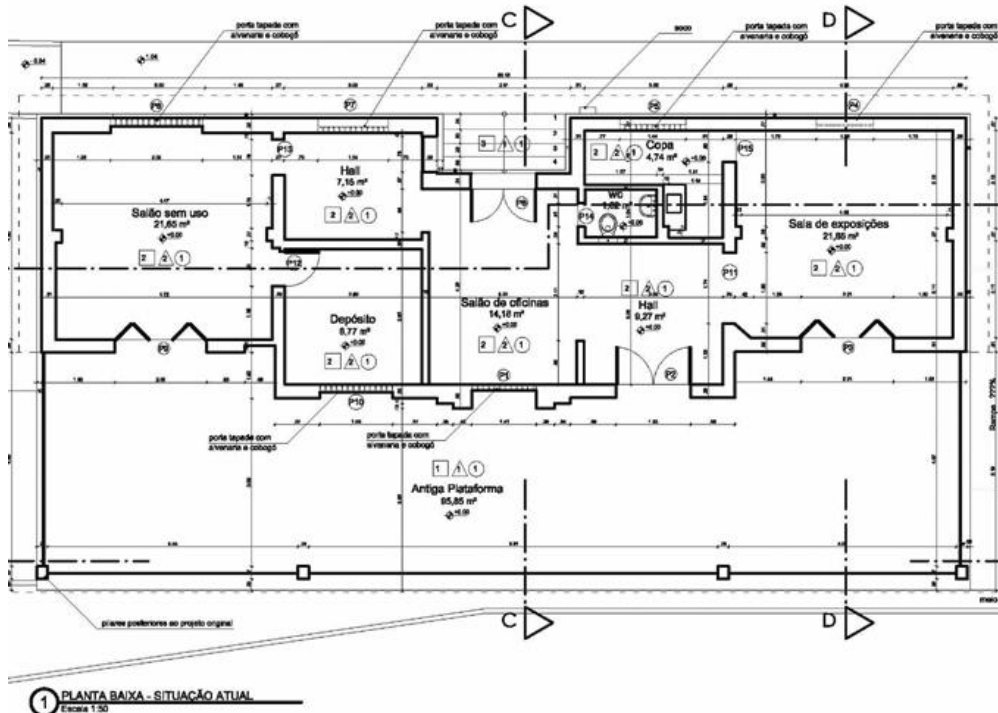
⁵ A significância cultural poderia ser definida como a manifestação multifacetada de afetividade por parte de um, ou vários, grupos em relação a um bem específico, alinhavadas por um complexo sistema de relações sociais construídas, em transformação constante e que estabelecem significados e leituras distintas aos processos de vivência e interpretação daquele bem, leituras estas bi-apoiadas em heranças/legados históricos particulares a cada grupo somadas continuamente às suas experiências contemporâneas. Tal característica está intimamente atrelada aos atributos e valores que o bem possui e que sustentam, muitas vezes, aspectos de sua significância. Sobre o conceito de Significância, sugerimos a leitura da Carta de Burra (1980) ou ainda da Declaração de Amsterdã (1974).

⁶ Interessante citar que o edifício, já nas últimas décadas, assumiu por alguns anos função de Terminal Rodoviário de São Pedro da Aldeia, uma vez que a rodovia substituiu o leio da estrada de ferro em longos trechos da EF Maricá. Em função deste uso, por grande parte da população o edifício já não era reconhecido como antiga estação ferroviária, distanciando, até mesmo, de seus valores históricos. Cientes disto, a busca por elementos arquitetônicos, pois mais simples que pudessem ser, que possibilitassem a recuperação destes aspectos relativos ao bem era



2 CORTE CC
Escala 1:50

porta tapada com



1 PLANTA BAIXA - SITUAÇÃO ATUAL
Escala 1:50

Figura 05: De cima para baixo: 1. Corte transversal "CC", mostrando sistema estrutural existentes./ 2. Planta de levantamento – situação do imóvel antes da intervenção. Note-se as paredes internas, mais delgadas, e as externas, bem como paredes divisórias das alas laterais, mais espessas.

fundamental para o resgate de sua história e, conseqüentemente, da compreensão de seu papel social e urbano exercido por décadas enquanto estação ferroviária.

Definido o projeto e licitada a obra pelo IPHAN-RJ, seu desenvolvimento previa uma etapa inicial de prospecções civis para que se pudessem confirmar as hipóteses formuladas na etapa anterior. Iniciadas as prospecções, surpreendeu-nos a estrutura encontrada: completamente executada à maneira antiga, o corpo da edificação compunha-se exclusivamente por alvenarias portantes de tijolos maciços, sem a utilização de pilares em concreto, assentadas sobre baldrames de pedra de grandes proporções. Quanto aos ressaltos nas alvenarias, aos quais atribuíamos a função de pilares em concreto armado, todos eles eram feitos igualmente de tijolos, tendo função de estruturação de panos de parede muitos longos (FIGURA 03). Não apenas as paredes mais largas eram originais, mas ainda as mais estreitas também, construídas com a mesma fábrica cerâmica das demais e apresentando ainda, sobre alguns vãos existentes (ou outros tapados, redescobertos) arcos de descarga⁷, integralmente feitos em tijolos, atestando sua antiguidade (FIGURA 03). Finalizando a composição peculiar e surpreendente do edifício, por sobre esta estrutura de tijolos das paredes das fachadas, praticamente pousada sobre a mesma e desprovida de qualquer elemento de amarração, exceto apenas pelo peso próprio das platibandas assentadas sobre metade de sua área, justapunha-se um grande tabuleiro de concreto, contemplando a cobertura da área interna da estação e a marquise da plataforma de embarque, inclusive os seus 105m² de laje em balanço, com vãos livres muitas vezes superiores a 5m de comprimento (FIGURA 05, vide Corte CC).

⁷ Elemento construtivo utilizado para desviar a descarga de esforços verticais em paredes, possibilitando a abertura de vãos. Antigamente compostos por tijolos ou pedras justapostos em arcos (plenos, abatidos, etc.), na arquitetura contemporâneas foram substituídos por vergas ede concreto, posicionadas da mesma forma, sobre os vãos desejados.



Figura 03: De cima para baixo, esquerda para direita: 1. Estudos de cor para cimento queimado na cor vermelho, tendo como referência o ladrilho hidráulico existente./ 2. Comparativo de cores para identificação em catálogo PVA *Sherwin-Williams* da cor equivalente à tonalidade inicial./ 3. Postigos adaptados nas novas esquadrias./ 4. Janela de inspeção de suposto pilar, comprovando alvenaria portante mesmo nos ressaltos./ 5. Parede interna original, apresentando, sobre o vão, arco de descarga em tijolos.

Diante deste cenário, de maneira a assegurar os intuitos do projeto de restauração do edifício, optou-se pela extensão da fase de prospecções, na busca pela ampliação do grau de conhecimento do bem, cuja complexidade já se demonstrava pelos elementos já encontrados. Muitos outros foram, então, revelados, levando-nos a revisar as possibilidades e diretrizes da proposta, uma vez que o objeto de trabalho havia sido alçado de edificação simplória a bem construtivamente complexo e instigante, ainda que

singelo arquitetonicamente. As fases que se seguiram abrigaram debates enriquecedores, influenciando em muito a revisão do projeto então elaborado, de forma a garantir, durante as obras que se seguiram, a incorporação de uma série de aspectos arquitetônicos, detentores de atributos que se revelaram fundamentais ao entendimento do edifício em seu contexto social, reintegrando-o à cidade que ajudou a formar.

Avançada a etapa de busca pelos elementos de originalidade do edifício, outras descobertas foram definitivas na revisão do projeto, sendo as mais significativas as seguintes contatações:

- cerca de 90% das paredes originais ainda estavam preservadas, o que nos possibilitou reinterpretar a compartimentação e descobrir como se dava o funcionamento da estação;
- abaixo do piso contemporâneo, após sua demolição cautelosa, foi descoberto o piso original do hall de acesso da estação, em ladrilhos hidráulicos, ainda conservados, apesar de danificados, avaliando-se possível sua restauração;
- todos os vãos originais de portas internas e seus arcos de descarga foram descobertos e mapeados,
- foi encontrado pequeno registro de um piso em tijoleira de barro cozido, bastante danificado e já irrecuperável, em uma das alas intermediárias da estação;
- foi descoberto o desenho original do piso cimentado da plataforma, composto por frisos em baixo relevo formando quadriláteros e tabeiras, encontrados sob o contrapiso das cerâmicas contemporâneas então assentadas sobre a plataforma;
- descoberta a antiga cisterna sob uma laje parcial de piso, em porção da plataforma, antigamente componente de um sistema original de captação de águas de chuva (possivelmente utilizado para o abastecimento de água para serviços na própria estação e da locomotiva a vapor), cuja tubulação de manilhas cerâmicas igualmente foi identificada.

Diante do resultado das prospecções, o projeto foi completamente revisto, admitindo todos os elementos encontrados, na busca por incorporar o máximo da originalidade do prédio. Assumindo esta hipótese como nova premissa, a intervenção de restauro e adaptação dos espaços internos foi reelaborada, buscando a recomposição e restituição da espacialidade original da edificação, conforme caracterizado nas prospecções. Se antes pensávamos que tínhamos varias adições de alvenarias internas, agora o exercício era adaptar, com mudanças mínimas, o espaço interno ao uso proposto (FIGURA 01). Entendemos que a opção de recuperar os elementos descobertos e incorporá-los agregaria autenticidade à edificação histórica, conferindo-lhe atributos tais que fortaleceriam a manutenção e a recuperação de seus valores artísticos, históricos e de antiguidade.

Assim sendo, para recompor o projeto, foram traçadas e seguidas as seguintes diretrizes:

- a) Que seriam mantidas as paredes internas originais: além de auxiliarem no funcionamento estrutural do edifício, preservariamos a planta baixa original da edificação em sua totalidade, contemplando adaptações mínimas necessárias;
- b) Que a re-distribuição dos novos usos deveria admitir prioritariamente a reabertura dos vãos originais identificados e o fechamento do maior número possível de vãos resultantes de alterações da estrutura primordial. Para que o pudéssemos fazer com intencionalidade, contudo, seria fundamental abordar esta questão de maneira didática, diferenciando os vãos novos dos vãos antigos. Assim, ficou definido que para cada vão original redescoberto, seria mantida janela de visualização da alvenaria em osso, exibindo os arcos de descarga. Desta forma, todos os vãos originais diferenciam-se dos contemporâneos, pois possuem seus arcos de descarga à mostra nas paredes, expondo didaticamente ao público em geral as técnicas antigas de construção;
- c) Que todo o piso da estação deveria ter seu nível rebaixado, para acompanhar o nível de piso original, definido pelos ladrilhos hidráulicos redescobertos no hall central de acesso;
- d) Que os testemunhos de lajota de barro cozido, descobertas em uma das alas auxiliares, não seriam objeto de restauração, em função de seu estado terminal de conservação. Porém, seriam utilizados como referência histórica e pictórica para especificação do novo piso para o restante das alas internas da edificação. Resulta disso o uso do cimento queimado em tonalidade avermelhada, retomando assim uma provável composição de cores das alas internas: lajotas x ladrilhos (FIGURA 03);
- e) Que as estruturas históricas de captação de águas pluviais teriam seu uso retomado, colocando-as novamente em uso, porém incorporando modernizações no sentido de sua eficiência⁸.

⁸ Na primeira etapa de obras, aqui relatada, foi executado o sistema de captação nas lajes superiores. Para a segunda etapa, pretende-se revitalizar a cisterna da plataforma, possibilitando o armazenamento e utilização da água captada.

Através das diretrizes acima expostas busca-se, conforme preceitua Brandi (2004), identificar a “unidade potencial” ainda presente no monumento, cuja existência passa a ser valorada ao longo do processo de investigação e prospecções, na medida em que diversos elementos originais são redescobertos, trazendo à tona a necessidade (ou possibilidade) de se reconstituir lacunas que, muito embora fossem de simples tratamento em muitos casos, até então não se imaginava sequer sua existência.

Pequenos detalhes: atributos característicos de uma arquitetura ferroviária

Além das diretrizes de tratamento físico de elementos da arquitetura, achou-se por bem abordar, destarte, a questão dos fluxos no estudo para atribuição de novos usos aos espaços internos. Tal fato se dá na medida em que a utilização do edifício envolve uma questão minimamente curiosa: em geral, estações de grande e médio porte possuem duas fachadas principais – uma voltada ao acesso de passageiros e outra voltada para a plataforma, pela qual se acessa a locomotiva.

Em que pese o fato de as novas descobertas desencadearem como principal diretriz a retomada de atributos e valores originais do edifício, entende-se como essencial para a correta releitura do edifício a retomada desta característica de fluxo, mantendo o acesso de passageiros pela fachada “dos fundos”, voltada para a via de circulação de pedestres. A partir de tal escolha, nos foi possível direcionar o uso do espaço conforme planejado, admitindo como recepção de visitantes, o antigo hall central de acesso de passageiros, intencionalmente edificado com maior refino de acabamento através de seu piso em ladrilhos hidráulicos.⁹

Nesta mesma medida, buscando intervenções mais amenas, em função de uma historicidade marcada por elementos simples, entende-se que a especificação de equipamentos igualmente deveria admitir referências mais próximas do período de concepção do edifício. Abandona-se, pois, as luminárias de características mais

⁹ Com a descoberta de outros elementos originais ainda passíveis de recuperação, foi possível evoluir no entendimento do bem e na compreensão da intencionalidade de algumas de suas características. Tal fato merece aqui especial menção, uma vez que, conforme veremos no decorrer do texto, parte dos atributos reincorporados ao projeto ou à obra tratam de aspectos não meramente físicos, passando pela relação de uso e vivência do edifício e seu público. Busca-se, na medida do possível, retomar em projeto as percepções e interações que este tipo de bem suscitava em seu contexto social, recobrando, em alguns casos, até mesmo funcionalidades originalmente projetadas.

arrojadas, conforme especificadas até então, em benefício de outras de modelo pendente, tipo prato, de feições contemporâneas porém semelhante à tipologia de luminárias muito comuns à época da construção do edifício¹⁰.

Nas porções externas, especialmente nas fachadas, outras demandas foram trabalhadas. Opta-se por reabrir os dez vãos externos¹¹ (metade deles estavam tapados com alvenaria e cobogós), retomando a configuração original das fachadas. Como apenas uma única esquadria era testemunha do edifício original, tomando seu desenho como base, todas as demais unidades foram reproduzidas e posicionadas nos locais, contemplando algumas simplificações de desenho das almofadas para identificação do novo e do antigo. Tendo em vista ainda que as alas laterais, antigamente utilizadas como depósito, seriam reutilizadas como áreas de escritório e biblioteca, para possibilitar a iluminação natural e climatização dos espaços (colocação de ar-condicionado), aproveitou-se o desenho das almofadas altas para adaptar janelas com vidro fixo (FIGURA 03, vide Postigos). Assim, torna-se possível manter as portas fechadas para a climatização e postigos abertos, propiciando espaços iluminados naturalmente durante o dia. Este artifício foi utilizado apenas na fachada voltada para a plataforma, que

¹⁰ Na parte externa, adota-se o mesmo para a iluminação da plataforma, tomando-se como referência os modelos tipo “globo”, apontados nas fotos antigas obtidas na pesquisa iconográfica (vide FIGURA 02). Além disto, tendo em vista minimizar os impactos da implantação de infraestrutura de instalações elétricas especialmente nas lajes do edifício e paredes portantes – em colaboração com o projeto de reforço estrutural – foi especificado o uso da *eletrofita* (FIGURA 06), tecnologia nova que permite a colocação de eletro-condutores através de uma fita adesiva superficial e que utilizamos em todo o sistema elétrico implantado acima da cota de 50cm em relação ao piso do edifício, não se fazendo necessário a demolição de elementos originais das paredes e teto.

¹¹ Ao contrário dos vãos internos, os externos (de maiores proporções), possuem vergas em concreto armado, e não em arcos de descarga. Tal fato condiz com a composição de técnicas do edifício, conforme comentado no início, marcando-o como um exemplar de transição. Assim sendo, na medida em que os vãos de fachada, em si, já se demonstram originais em função de aspectos projetuais como a simetria, avaliou-se desnecessário deixar à mostra as vergas de concreto dos vãos da fachada, tal qual feito com os arcos de descarga, sob pena de se impor uma informação pouco clara ao visitante.

permanece sombreada, e na face oposta, fachada voltada para o Noroeste (com maior

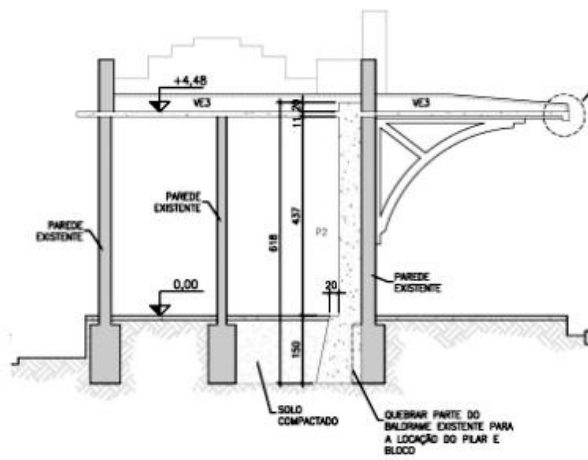


Figura 06: De cima para baixo, esquerda para direita: 1. Corte esquemático dos contrafortes de concreto./ 2. Foto da execução dos contrafortes solidários ao baldrame./ 3. Rolo de eletrofitá./ 4. Foto doada ao IPHAN local por ex trabalhador da estação, Sr. Erminho (de pé, sobre a locomotiva)/ 5. Foto da Estação após a conclusão da 1ª etapa de obras.

incidência de sol, especialmente no período da tarde), foi mantida a esquadria “cega”, para manutenção do conforto ambiental nos espaços internos.¹²

Ainda nas fachadas, às prospecções de pintura apontou seis (06) períodos de cores com a seguinte ordem de antiguidade (do mais novo para o mais antigo): amarelo, azul, branco, amarelo ocre e rosa. Estas duas últimas apresentavam aspectos de caiação, possivelmente realizadas nas décadas iniciais após a construção. Percebeu-se, contudo, que em depoimentos de moradores antigos da região, era o amarelo ocre a cor mais presente na memória social local relacionada à estação ferroviária, sendo este fator determinante na escolha desta cor como definitiva para obra (FIGURA 03).

Escolhida a cor, inicia-se um debate em torno da necessidade, ou não, de retirada de recobrimento texturizado em massa acrílica que recobria toda a estação para execução da pintura. Entendendo não se tratar de elementos prejudicial à contemplação da essência do objeto em restauro e admitindo que sua presença passa, ao longo do tempo, a se incorporar ao percurso histórico da edificação, opta-se por sua manutenção e complementação, nos casos em que sua remoção seja compulsória (para embutimento de tubulações, por exemplo). Contudo acontecimentos seguintes retomariam este debate, quando durante a execução da escariação, limpeza e imunização das ferragens das vergas de uma das portas da fachada principal, parte da textura foi retirada em torno do vão, exibindo parcialmente um letreiro antigo da estação, escondido sob a camada de tinta e argamassa. Reinicia-se então o processo de decapagem sobre os vãos das fachadas, na busca por outras inscrições.

Cabe comentar que a decisão de manter a textura acrílica sobre os paramentos de parede já contemplava a possível existência de letreiros, uma vez que a iconografia histórica obtida na fase de pesquisa demonstrava apenas a existência primordial de letreiros laterais de identificação, como de costume nas estações ferroviárias, além da logomarca da Estrada de Ferro Maricá - EFM nos frontões das platibandas em cada uma

¹² Passados cerca de um ano e meio desde a finalização da obra, observa-se que na fachada dos fundos, voltada ao Noroeste, a incidência do sol da tarde tem acelerado demasiadamente o envelhecimento das esquadrias. Para a 2ª Fase de obras estuda-se a correção ou minimização deste aspecto, através da inserção de elementos de sombreamento, ainda em estudo. Caso resulte possível, tal fator poderia possibilitar a abertura de postigos voltados a esta fachada, reforçando ainda mais a iluminação natural dos espaços internos.

das fachadas. Destes, apenas um dos letreiros laterais havia sido identificado, ainda assim, através de registros de pintura já bastante esmaecidos.¹³

Retomada, pois, a decapagem da pintura existente, foram encontrados diversos outros letreiros na fachada principal, contendo cada um deles as informações técnicas relativas à altitude e quilometragem da estação de São Pedro da Aldeia em relação à extensão da via da EFM e ainda dois outros, indicando o sentido e a quilometragem em relação às estações de Iguaba Grande e Cabo Frio, imediatamente anterior e seguinte no percurso ferroviário. Tais letreiros apresentavam-se executados através de pintura simples sobre a fachada, inscritos em grafia duplicada – inclusive com fontes gráficas diferentes – demonstrando dois momentos distintos de execução. Identificadas e mapeadas, optou-se pela recuperação daquele de característica mais antiga¹⁴. Para sua restauração, seguiu-se a técnica original (pintura manual sobre parede), executando-se sua reprodução em papel manteiga antes da re-execução em seu exato local, o que garantia a reprodução fidedigna até mesmo de imperfeições gráficas do letreiro original. Quanto aos demais letreiros (logomarca das fachadas e letreiro lateral), todos eles foram mapeados através das fotografias antigas¹⁵, obtendo-se com segurança sua escala original e posição. Após isto, foram feitos moldes plotados, reproduzidos em escala real (1:1), utilizados como suporte para a reprodução segura nos locais originais.

A premissa de respeito aos aspectos originais do edifício, por mais simplórios que se demonstrassem, dirigiu não apenas a retomada integral de toda a sinalização funcional do edifício mas ainda orientou a releitura pontual e necessária para a identificação dos novos usos do prédio. Optou-se pela colocação de letreiros novos apenas da fachada

¹³ Na fotografia obtida na fase de pesquisa a inscrição lateral da estação continha os dizeres “SÃO PEDRO”, diferentemente dos registros encontrados que, ainda que bastante esmaecidos, dispunham “SÃO PEDRO DA ALDEIA”. Em função da identificação e legitimidade conferida ao termo “DA ALDEIA” pela população local (a ponto de denominar-se “aldeenses”, aqueles naturais de São Pedro da Aldeia), optamos pela manutenção do termo encontrado sob a pintura em detrimento ao termo mais antigo, registrado pela iconografia.

¹⁴ Em alguns trechos os letreiros homônimos (um em letra bastão manual e outro com caráter de estêncil) se sobrepunham, sendo possível identificar o mais antigo.

¹⁵ Nesta etapa contamos com o apoio do designer e colega Cesar Medeiros, do IPHAN-RJ, na obtenção deste dimensionamento.

dos fundos – voltadas aos pedestres e fora da visualização principal da plataforma¹⁶ – e na fachada lateral sudoeste¹⁷, sobre a qual ainda foi mantida a logomarca original da Estrada de Ferro Maricá na platibanda e inserida a logomarca do IPHAN na empena lateral, aos moldes e dimensões originais da inscrição de identificação da estação. Acreditamos com isso que através da manutenção e/ou retomada de todos os letreiros originais em todas as fachadas do monumento, ornamentando-o *funcionalmente*, por assim dizer, o edifício reincorporou significâncias¹⁸ fundamentais à compreensão correta de seu passado ferroviário, por muitos ignorado, esquecido sob o véu da invisibilidade que detinha até então, após anos de descaracterização.

Modernidade e originalidade: aspectos da intervenção estrutural e a busca pela retomada da funcionalidade original.

Ainda que o debate conduzido pela recuperação dos elementos então encobertos e desconhecidos da estação tenham sua importância, foram os danos estruturais os responsáveis pelos maiores desafios da presente obra. Configurando-se como dano mais evidente, a fadiga estrutural da marquise da estação catalisava uma série de intervenções posteriores extremamente prejudiciais à volumetria original do edifício, tais como pilares com função de escoras na ponta oposta do balanço da marquise (FIGURA 04).

Identificada, pois, como principal dano a ser solucionado, ainda na etapa das prospecções, após escoramento preliminar foram abertas janelas de inspeção na laje da marquise, em pontos previamente selecionados, de forma a possibilitar-nos a observação direta do estado da ferragem original em seus diversos pontos. O resultado

¹⁶ Novamente pudemos contar com o apoio do colega e designer Cesar Medeiros neste trabalho, implementando placas sinalizadoras eficientes, contemporâneas, porém coadjuvantes em seu contexto.

¹⁷ Sentido de visualização do tráfego viário de automóveis.

¹⁸ Por *significância cultural* entende-se a manifestação multifacetada de atribuição de significado por parte de um, ou vários, grupos em relação a um bem específico, alinhavadas por um complexo sistema de relações sociais construídas e em transformação constante, que estabelecem significados e leituras distintas aos processos de vivência. Vale salientar que, segundo Zancheti (apud LIRA; RIBEIRO, 2009, p. 7) esta leitura – feita no presente - se apóia em heranças/legados históricos particulares a cada grupo somadas continuamente às suas experiências contemporâneas. (in BARRETO JR, 2010).

desta etapa foi alarmante, na medida em que se constatou a fadiga completa da ferragem de alguns trechos do pano de laje, fruto da ação abrasiva do ambiente salino da Região do Lagos (FIGURA 04), aliada à esforços consideráveis do sistema estrutural. Paralelamente, a composição da estrutura ainda apontava-se como incógnita. Inspeccionados os pontos de ligação da laje de teto/ marquise e o corpo da edificação, nenhum elemento vertical foi identificado, atribuindo-se o equilíbrio da estrutura ao peso próprio do coroamento (platibanda) sobre parte do pano de laje, aliado à ação de robustas vigas invertidas existentes sobre a laje (Figura 04).¹⁹



Figura 04: De cima para baixo, esquerda para direita: 1. Estação com pilares de escoras na ponta da marquise e gradil, deturpando a função de plataforma, antes da intervenção. / 2. Estado da ferragem em uma das janelas de inspeção abertas na laje da marquise. / 3. Detalhe de viga de borda e laje fletidas. / 4. Detalhe da ponta da viga invertida, trincada transversalmente. / 5. ferragem deteriorada original desta mesma ponta. / 6. Marquise demolida a parte em concreto, mantida a ferragem original. / 7. Inspeção na base das vigas invertidas: excesso de recobrimento em concreto no negativo. / 8. Conjunto de vigas invertidas, antes da intervenção. / 9. Reforço de ferros para o esforço negativo. Na alma da nova peça a ser consertada, a manutenção da ferragem original. / 9. Armadura da execução da marquise.

Num primeiro debate técnico em torno da intervenção, deliberou-se por uma solução com o uso de fibra de carbono, atuando como reforço estrutural, de forma a manter os

¹⁹ Comumente realizadas em estrutura metálica em edificações ferroviárias, as mãos-francesas em concreto armado existentes inicialmente levantavam dúvidas quanto à sua funcionalidade, se estariam postas em carga ou se, de fato, atuavam apenas como apliques ornamentais.

materiais originais da marquise, mesmo estando estes já deteriorados.²⁰ Tal solução, ainda que encontrasse grande simpatia da equipe técnica envolvida, enfrentou viabilidade limitada em função de basicamente dois fatores: extrema dificuldade de localização, no mercado de trabalho, de profissional disponível e capacitado a calcular o reforço utilizando-se desta tecnologia e ainda alto custo de sua execução (tanto projeto como obra), incompatíveis com o recurso então disponível.

Diante de tal impasse, passamos a considerar estudos que avaliassem a viabilidade de um reforço estrutural convencional em concreto.²¹ Novas análises foram então necessárias, especialmente no que se refere ao entendimento das estruturas existentes e a fórmula definitiva de sua estabilidade relativa.²² Abriram-se, pois, novas janelas de inspeção em diversos locais, desde as fundações corridas sob as paredes das fachadas – revelando baldrame em pedra que superam 2m de largura e 1,8m de profundidade –, passando pela base das mãos francesas, em seus apoios na fachada – cuja fragilidade e falta de qualquer elemento distribuidor de cargas surpreendeu a todos –, bem como em pontos distintos das vigas invertidas. Através destes se pode avaliar a estabilidade do apoio da edificação como um todo sobre o terreno bem como compreender preliminarmente a distribuição das cargas até o solo. Além disso, pode-se elucidar o estado das bases de apoio das vigas invertidas da marquise junto às platibandas, cuja conservação apresentou-se admiravelmente em bom estado²³, ao contrário de suas

²⁰ Esta solução foi sugerida pela colega e Eng^a. Dr^a. Sylvia Puccioni (DEPAM - IPHAN), após visita ao local. Tal procedimento seria uma alternativa para o reforço estrutural e estabilização da estrutura, evitando-se a substituição do pano de concreto da marquise, ou minimamente, salvaguardando grande parte de seu material original no balanço.

²¹ Neste momento incorpora-se à equipe o Engenheiro Geraldo Filizola, que após os debates técnicos com a fiscalização e equipe de obra, assume a missão de calcular o reforço proposto.

²² Ainda que fadigadas parcialmente, a estrutura apresentava rigidez em pontos específicos. Assim, buscava-se identificar com precisão estes pontos, para que num projeto incremental em concreto não se descartasse completamente a estrutura atual. Na medida em que se utilizaria a mesma técnica, o concreto armado, buscar-se-ia o aperfeiçoamento do sistema existente, não sua substituição.

²³ Ainda que as ferragens e o concreto gozassem de bom estado de conservação, identificavam-se esforços excessivos pontualmente nas platibandas (em seu encontro com as vigas invertidas), bem como no topo das paredes (nos pontos de apoio das vigas).

pontas, junto ao balanço da marquise, radicalmente deterioradas (FIGURA 04, vide trincas e ferragens). Ainda sobre as vigas invertidas, cabe comentar que muito embora sua inspeção tenha confirmado uma execução contemporânea à laje original, na avaliação da equipe envolvida, em função de uma qualidade inferior aos demais elementos em concreto, ou ainda, em função da forma mal acomodada como as vigas encaixavam-se na arquitetura – causando saliências na borda da marquise, estranhas à arquitetura *Decó*, extremamente cuidadosa em sua composição de planos – levantava-se a hipótese de que a inclusão daqueles elementos poderia ter sido um reforço estrutural realizado ainda no canteiro de obras inicial, não estando o mesmo previsto no projeto original, justificando-se sua execução justamente pela busca de solução a alguma insegurança estrutural constatada.

De posse destas informações, o calculista da equipe simulou a estrutura existente em ensaios vetorizados digitalmente, chegando a conclusões importantes a serem analisada, dentre as quais destacamos:

1º) Que as mãos-francesas, de fato, estavam postas em carga enquanto parte do sistema estrutural composto para suporte da marquise, aplicando um esforço horizontal de toneladas no ponto de apoio de sua base, sobre a parede da fachada principal;

2º) Que as paredes internas, bem como as fachadas laterais, possuíam um papel fundamental no equilíbrio deste esforço horizontal, configurando-se como elemento de travamento, quando existentes e coincidentes, e que nos casos e que as mãos-francesas não se alinhavam à estes elementos, este esforço excessivo atuava como motivador significativo do colapso estrutural de algumas partes da marquise;

3º) Que o apoio de fundação estava estável, sendo desejável que a transferência das cargas fosse melhor distribuída, evitando o esforço excessivo de algumas partes da estrutura, causadas por algumas características da configuração mista do sistema portante ali construído.

Após estas conclusões, observando-se que o sistema necessitaria evidentemente de elementos que aprimorassem seu funcionamento, evoluiu-se o debate dos limites da intervenção. Deliberou-se pela busca de uma solução que reforçasse a retomada da estabilidade do sistema portante original, apenas incrementando-o de forma a possibilitar seu funcionamento pleno, sob a luz de sua concepção original, destacando-se o papel a ser mantido pelas vigas invertidas e mãos francesas em concreto. Dito isto, foi apontada a seguinte solução para o reforço estrutural:

a) Internamente, sem interferência nas fachadas, seriam posicionados contrafortes de concreto armado, apoiados sobre sapatas solidárias ao baldrame, envoltas em solo

compactado, cuja função seria transmitir ao solo e baldrame apenas o esforço excessivo aplicado pelas mãos francesas sobre a parede (FIGURA 05)²⁴;

b) Que em deliberação conjunta a equipe envolvida achou por bem que, em se tratando de técnica ainda de domínio corrente, a marquise de concreto armado poderia ser objeto de renovação parcial, desde que fosse preservada sua funcionalidade original e dimensões, além de reutilizadas suas ferragens em bom estado de conservação. Desta forma, todas as vigas invertidas foram escariadas até a visualização completa da ferragem original²⁵. Por sobre esta, foi adicionado novo conjunto de ferragens em reforço ao combate dos esforços negativos, frutos do grande balanço da marquise, sendo possível ainda a manutenção da seção das vigas, inserindo a ferragem de reforço nos espaço antes ocupado por uma excessiva camada de recobrimento de concreto. Quanto à laje da marquise, toda a massa de concreto foi demolida, mantendo-se parcialmente a ferragem original avaliada em bom estado (FIGURA 04). Adicionando-se nova malha de ferros dimensionadas para suportar os esforços de seu contexto específico, toda a marquise foi novamente concretada, respeitando-se, com rigor, o desenho, a técnica construtiva, as dimensões e as espessuras originais, solidarizando a parte antiga mantida (laje de teto dos espaços internos) à parte renovada (marquise em balanço).²⁶

²⁴ Importantíssimo salientar que tais estruturas não possuem função de pilares e não funcionam como suportes das lajes ou vigas, pelo contrário, apóiam-se no solo e traspassam o pano de laje, funcionando exatamente como um contraforte, ou seja: um elemento de combate ao esforço horizontal depositado na parede principal pela compressão da marquise em balanço sobre a mão-francesa engastada na fachada. Trata-se, tão somente, de elemento equalizador da transmissão do esforço excessivo ao solo, mantendo a função estrutural do sistema original em funcionamento. Importante ainda dizer que a opção foi executá-lo em concreto aparente, não embutido na alvenaria, como forma de diferenciar os ressaltos originais (em tijolos) das intervenções de reforço.

²⁵ Sobre as áreas cobertas foi mantida a alma de concreto original, substituindo-se apenas o recobrimento, e sobre as áreas em balanço, tendo em vista os esforços de compressão mais acentuados, optou-se pela re-execução das vigas, porém mantendo a ferragem antiga inserida na nova peça, além das ferragens de reforço (FIGURA 04).

²⁶ Foram inseridos ainda berços de concreto armado nos pontos imediatamente abaixo do apoio das vigas invertidas sobre as paredes portantes, buscando distribuir o peso do conjunto, evitando esforços pontuais e rupturas nas paredes antigas.

Passados mais de 12 meses desde a execução da delicada operação de reconstituição e reabilitação da estrutura, o sistema apresenta funcionamento pleno, sem sinais colaterais, estando novamente em balanço o principal elemento do edifício.

Conclusões

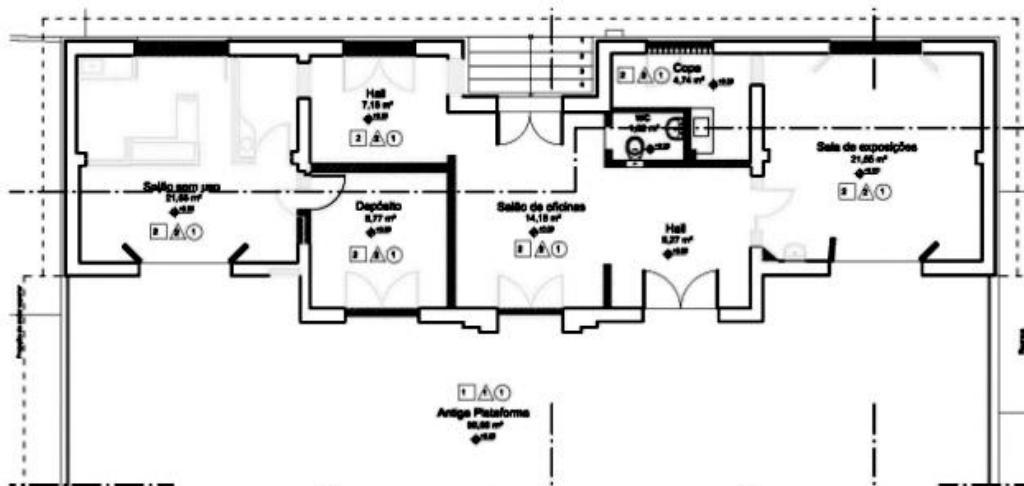
Do ponto de vista prático, acreditamos que as soluções adotadas, conforme foi o intuito das diretrizes apresentadas, aportaram resultados satisfatórios, restituindo ao bem parte significativa de seus atributos até então esmaecidos pela pátina do tempo e da descaracterização, recobrando significâncias fundamentais á sua fruição cultural. Neste sentido, ocorrem-nos duas reflexões que nos pareceram importantes para o caso das estações ferroviárias, especificamente:

- que, em se tratando de seu valor enquanto patrimônio cultural, a função do bem muitas vezes encontra-se intimamente ligada a bens integrados *não ornamentais* de caráter funcional – em seu sentido *stricuto sensu* –, não arquitetônico. No entanto, quando abordados no processo de revitalização, tais elementos podem ser capazes de auxiliar, ou até mesmo viabilizar, a retomada de uma série de percepções relacionadas à vivência social da arquitetura, evocando em seu novo uso significâncias de seu percurso histórico vivido. Significa dizer que os elementos arquitetônicos e aqueles elementos funcionais integrados, muitas vezes possuem laços tão fortes a ponto de conferir sentido um ao outro, não devendo ser separados;

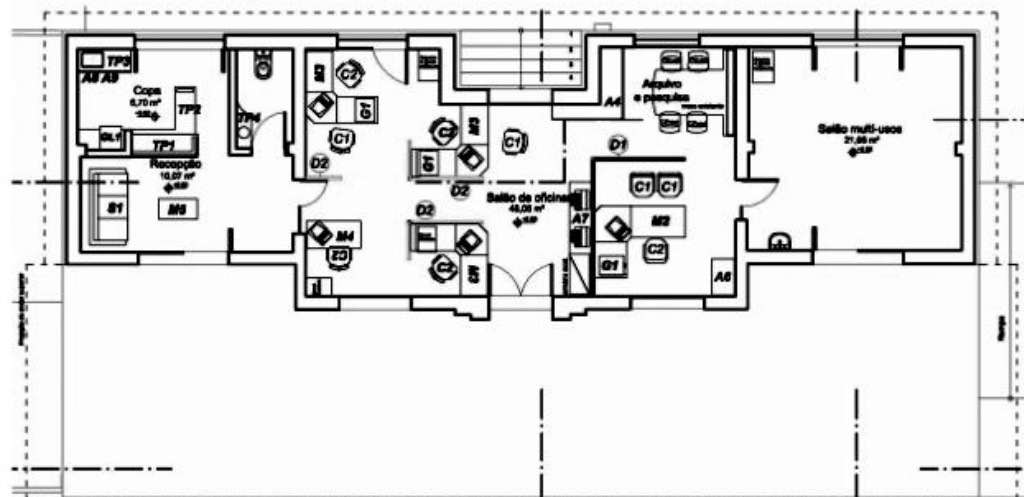
- que, em se tratando de um bem do patrimônio industrial, a ornamentação muitas vezes é composta de elementos funcionais importantes – ainda que simplórios em alguns casos – e que cabe ás equipe envolvidas atenção redobrada em sua identificação, sob pena de perdas irreversíveis;

- por último, mas não menos importante, que em se tratando de bens de utilizados massivamente quando ainda dotado de suas funções industriais e sociais, não é raro que sua relação com as comunidades nas quais se encontra se ampare em percepções advindas deste convívio comunitário prolongado. Tal fato, por conseqüência, confere especial importância a estes aspectos, atribuindo a determinados fluxos, percursos, visadas, acessos, trajetos, perspectivas, etc. papel determinante na manutenção e preservação da relação afetiva da sociedade e seus espaços de vivência, uma vez que ainda encontram-se presentes na memória social local, mesmo que esmaecidos. Assim sendo, poderíamos dizer que há, no trato dos bens do patrimônio ferroviário, algo de imaterial que definitivamente não deve ser desprezado por arquitetos e gestores ao adaptá-los a novos usos, em função de sua força e capacidade catalisadora no âmbito de processos de revitalização e reinserção social de alguns monumentos.

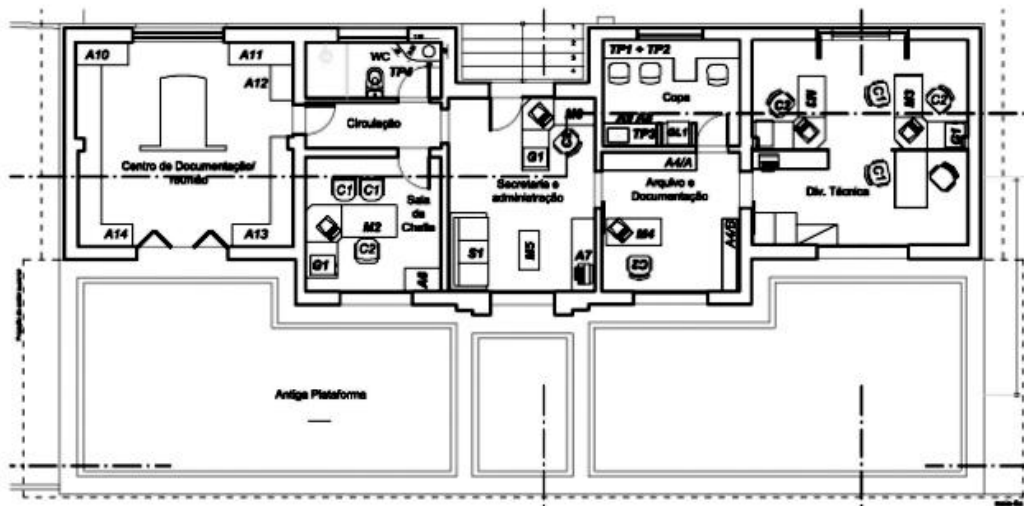
Por fim, acreditamos que o exercício realizado na execução da 1ª etapa desta obra de revitalização da Estação Ferroviária de São Pedro da Aldeia oferece ao público interessado no tema diversos pontos de reflexão, tanto do ponto de vista da restauração – por se tratar de um bem dotado de características peculiares ao seu universo funcional e ainda pouco exploradas conceitualmente –, bem como do ponto de vista epistemológico, uma vez que a relação afetiva da sociedade com os bens oriundos de nossa Rede Ferroviária possui um sentido e uma intensidade tão surpreendente, quanto desconhecidos na prática da preservação, especialmente se comparados ao distanciamento muitas vezes constatado entre a sociedade e nosso patrimônio consagrado. Cabe, pois, aos gestores destes processos a sensibilidade de tratar o tema com a particularidade que lhe cabe, para que se possa atingir os objetivos devidos não apenas na revitalização física dos bens edificados, mas ainda na manutenção de laços afetivos ainda existentes no tecido social que os contextualiza no território.



Demolir-construir proposto inicialmente



Planta proposta, após levantamento inicial (retomado o salão central da 1ª hipótese)



Planta-baixa proposta, após revisão do projeto

Figura 01: Comparação entre plantas-baixas. De cima para baixo: Planta de Demolir-Constuir proposta antes das prospecções; a intenção era retomar o salão que se imaginava existir na edificação original, conforme 1º projeto proposto

(desenho seguinte, abaixo). Em seguida, abaixo, planta definitiva do projeto elaborado após prospecções, mantendo todas as paredes originais e retomando os vãos identificados sob as argamassas.



Figura 02: No sentido Horário – 1. Foto contemporâneas á inauguração (final da década de 1930), onde se pode ver os letreiros originais, tipos de luminária e diversos outros aspectos da arquitetura./ 2. Aspecto dos letreiros descobertos sob a pintura acima dos vãos na fachada principal./ 3. Processo de mapeamento para restauração dos letreiros. 4. Aspecto dos letreiros já restaurados, após finalização da obra.



Figura 03: De cima para baixo, esquerda para direita: 1. Estudos de cor para cimento queimado na cor vermelho, tendo como referência o ladrilho hidráulico existente./ 2. Comparativo de cores para identificação em catálogo PVA *Sherwin-Williams* da cor equivalente à tonalidade inicial./ 3. Postigos adaptados nas novas esquadrias./ 4. Janela de inspeção de

suposto pilar, comprovando alvenaria portante mesmo nos ressaltos./ 5. Parede interna original, apresentando, sobre o vão, arco de descarga em tijolos.



Figura 04: De cima para baixo, esquerda para direita: 1. Estação com pilares de escoras na ponta da marquise e gradil, deturpando a função de plataforma, antes da intervenção. / 2. Estado da ferragem em uma das janelas de inspeção abertas na laje da marquise./ 3. Detalhe de viga de borda e laje fletidas. / 4. Detalhe da ponta da viga invertida, trincada transversalmente./ 5. ferragem deteriorada original desta mesma ponta./ 6. Marquise demolida a parte em concreto, mantida a ferragem original./ 7. Inspeção na base das vigas invertidas: excesso de recobrimento em concreto no negativo./ 8. Conjunto de vigas invertidas, antes da intervenção./ 9. Reforço de ferros para o esforço negativo. Na alma da nova peça a ser consertada, a manutenção da ferragem original./ 9. Armação da execução da marquise.

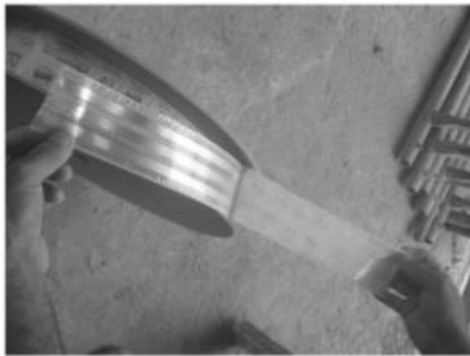
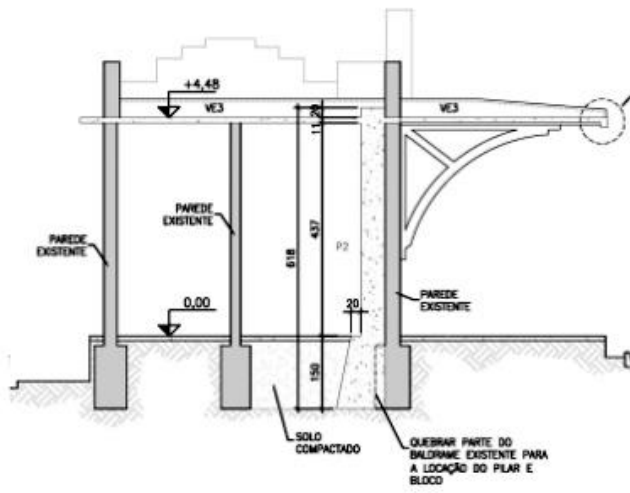


Figura 06: De cima para baixo, esquerda para direita: 1. Corte esquemático dos contrafortes de concreto./ 2. Foto da execução dos contrafortes solidários ao baldrame./ 3. Rolo de eletrofita./ 4. Foto doada ao IPHAN local por ex trabalhador da estação, Sr. Erminho (de pé, sobre a locomotiva)/ 5. Foto da Estação após a conclusão da 1ª etapa de obras.

Referências bibliográficas

- ALVES, Marta Raquel da Silva. Descortinando a Paisagem: Monumentos e Moldura Cênica no Conjunto Paisagístico de Cabo Frio. IPHAN; PEP: 2009.
- BARRETO JÚNIOR, Ivo Matos. DO MONUMENTO AO DOCUMENTO: VALORES E LACUNAS DO CONJUNTO PAISAGÍSTICO DE CABO FRIO/RJ. Monografia CECI ITUC/AL - UFPE: 2010.
- COSTA, Lúcio. *"Problema mal posto". Comentário a relatório do Conselho Consultivo do IPHAN*, Rio de Janeiro, 1972. in CAMPOFIORITO, Ítalo. *MUDA O MUNDO DO PATRIMÔNIO*
Notas para um balanço crítico, 1985. Disponível em <http://www.ivt-rj.net/museus_patri/antariores/mac/artigo.htm>.
- FONSECA, Maria Cecília Londres. O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil. 2 edição revisada e ampliada. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; MinC – Iphan, 2005.
- INEPAC. Projeto Inventário de Bens Culturais Imóveis - Desenvolvimento Territorial dos Caminhos Singulares do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: INEPAC, 2004.
- INSTITUTO DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Coletânea de Leis sobre Preservação do Patrimônio, Rio de Janeiro: IPHAN, 2006. Decreto-lei nº 25/1937.
- _____. Cartas Patrimoniais. 3ª ed. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.
- _____. Estudo de Rerratificação do Conjunto Paisagístico de Cabo Frio - RJ, Rio de Janeiro, 1989.
- LIRA, Flaviana; RIBEIRO, Cecília . Aula 03: Conceitos Básicos de conservação. Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada – CECI, 2009.
- MAGALÃES, Aloísio. E Triunfo?: a questão dos bens culturais no Brasil. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Fundação Roberto Marinho, 1997.
- Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, nº 22. Rio de Janeiro: IPHAN, 1987.
- RIBEIRO, Rafael Winter. Paisagem cultural e patrimônio. Rio de Janeiro: IPHAN, 2007.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. Viagem pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil. Itatiaia:USP, 1974.

- SILVEIRA, Luiz Carlos da Cunha. Cabo frio e o trem não chegaram a um acordo. *in* Associação dos Arquitetos e Engenheiros da Região dos Lagos. Informe ASAERLA, edição n. 20. fevereiro/ março de 2010.
- BARBOSA, Malvina. Um século das estradas de ferro brasileiras: 105 anos de história: 1854 – 1959. Rio de Janeiro: Letra Capital Editora, 2010.
- GONÇALVES, José Reginaldo Santos. A retórica da perda: os discursos do patrimônio cultural no Brasil – Rio de Janeiro: Editora UFRJ; Iphan, 2002.
- SETTI, João Bosco. Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2008.
- SUÊVO RODRIGUES, Helio. A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro – O resgate da sua Memória. Memória do Trem: Rio de Janeiro, 2004.
- ZAMIN, Frinéia; CARDOSO, Alice. Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul: Inventário das estações 1874 – 1959. IPHAE- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado: Porto alegre, 2002.

Leis:

Lei Nº 11483 de 31 de maio de 2007 – *Dispõe sobre revitalização do patrimônio ferroviário brasileiro* – acessado no sítio:

<https://conlegis.planejamento.gov.br/conlegis/legislacao/index.htm>

Portarias:

Portaria IPHAN Nº 407, de 21 de dezembro de 2010 – Dispões sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimentos de inscrição na lista do patrimônio Cultural Ferroviário, visando a proteção da memória ferroviária, em conformidade com o artigo 9º, da Lei 11483 de 31 de maio de 2007