

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO, CULTURA E
SOCIEDADE

DISSERTAÇÃO

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E TERRITORIALIDADE: A ESTAÇÃO
DE AUSTIN COMO REFERÊNCIA CULTURAL E
TRANSFORMADORA DA PAISAGEM

CARLOS ALBERTO DA SILVA SOUSA

Nova Iguaçu

2026



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO, CULTURA E
SOCIEDADE (PPGPACS)**

**PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E TERRITORIALIDADE: A ESTAÇÃO
DE AUSTIN COMO REFERÊNCIA CULTURAL E
TRANSFORMADORA DA PAISAGEM**

CARLOS ALBERTO DA SILVA SOUSA

Sob a Orientação da Professora
Raquel Alvitos Pereira

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do Grau de **Mestre em Patrimônio, Cultura e Sociedade**, no Curso de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade. Área de concentração: Patrimônio Cultural: Memória e Sociedade.

Nova Iguaçu

2026

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Biblioteca Central / Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

S725p

Sousa, Carlos Alberto da Silva , 1985-
PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E TERRITORIALIDADE: A
ESTAÇÃO DE AUSTIN COMO REFERÊNCIA CULTURAL E
TRANSFORMADORA DA PAISAGEM / Carlos Alberto da Silva
Sousa. - Nova Iguaçu, 2026.
151 f.: il.

Orientadora: Raquel Alvitos Pereira.
Dissertação (Mestrado). -- Universidade Federal Rural
do Rio de Janeiro, Patrimônio, Cultura e Sociedade,
2026.

1. Patrimônio Cultural Ferroviário. 2. Austin. 3.
Paisagem . 4. Memória . 5. Referência Cultural . I.
Pereira, Raquel Alvitos , 1977-, orient. II
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.
Patrimônio, Cultura e Sociedade III. Título.



**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO, CULTURA E
SOCIEDADE**



TERMO Nº 370 / 2026 - PPGPACS (12.28.01.00.00.00.22)

Nº do Protocolo: 23083.026786/2026-65

Nova Iguaçu-RJ, 10 de junho de 2026.

CARLOS ALBERTO DA SILVA SOUSA

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de
Mestre em Patrimônio, Cultura e Sociedade no Programa de Pós-
Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade, Área de Concentração
Patrimônio Cultural: Memória e Sociedade.

DISSERTAÇÃO APROVADA EM 09/06/2026.

(Assinado digitalmente em 10/06/2026 20:57)

ISABELA DE FATIMA FOGACA ROSA
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR
PPGPACS (12.28.01.00.00.00.22)
Matrícula: 1771910

(Assinado digitalmente em 17/06/2026 13:48)

RAQUEL ALVITOS PEREIRA
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR
Depth/IM (12.28.01.00.00.88)
Matrícula: 1862824

(Assinado digitalmente em 10/06/2026 22:23)

JÔNATAN COUTINHO DA SILVA DE OLIVEIRA
ASSINANTE EXTERNO
CPF: 057.655.947-43

(Assinado digitalmente em 15/06/2026 17:51)

UHELINTON FONSECA VIANA
ASSINANTE EXTERNO
CPF: 084.597.777-66

Visualize o documento original em <https://sipac.ufrj.br/public/documentos/index.jsp>
informando seu número: **370**, ano: **2026**, tipo: **TERMO**, data de emissão: **10/06/2026** e o
código de verificação: **0a2520bed4**

DEDICATÓRIA

Dedico esse trabalho a minha avó Eliza Viana (in memoriam), que no ano de 2021 nos deixou carentes do seu amor, do seu afeto e de sua generosidade. Sempre positiva em suas palavras, ainda que eu não tivesse confiança em mim mesmo, fazia questão de ressaltar as minhas qualidades, me encorajando a seguir sempre em busca da realização dos meus sonhos. Saudades!

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado, com o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

"This study was financed, in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) Finance Code 001."

Agradeço a Deus pelo dom da vida. Sem Ele eu não seria capaz de realizar nada. Ele tem sido meu mentor e minha força nos momentos bons e difíceis que enfrentei ao longo desses anos.

À minha esposa Karine, que tanto se dedica a me ajudar. Obrigado pelo seu incentivo a não desistir e pela paciência nos dias mais difíceis de todo esse processo. Com você ao meu lado, eu me sinto amado, seguro e capaz de lutar pelos nossos objetivos. Também sou grato por Deus nos ter dado a oportunidade de sermos pais, com nossa princesa Mavie ao nosso lado, nos possibilitando vivenciar a maior e melhor experiência que poderíamos ter.

Aos meus pais, Eliana e Elpídio, e ao meu irmão Junior, que sempre me trataram com muito amor e cuidado. São exemplos de honestidade, força e coragem. São pessoas fundamentais em minha vida, pois me proporcionaram condições de ter uma educação de qualidade, e sempre me apoiaram em todos os projetos que me incluí. Espero algum dia retribuí-los, por todo este esforço em conjunto, para me fazer o filho e irmão mais feliz do mundo.

Aos meus professores e amigos de turma do PPGPACS, pelo conhecimento adquirido através do compartilhamento de bons momentos. Em especial à minha orientadora Raquel Alvitos Pereira, por ser tão paciente comigo e ao mesmo tempo incentivadora a não desistir, ainda que enfrentando muitas dificuldades, sendo um apoio na busca pela superação dos desafios propostos.

Sei que há muito a aprender. Também sei que tudo é válido, pois são momentos que não voltam e não podemos deixar de valorizar tudo o que foi vivenciado ao longo desses anos. Só tenho a agradecer pela oportunidade de poder acrescentar no contexto acadêmico a partir desta dissertação.

RESUMO

SOUSA, Carlos Alberto da Silva. Patrimônio Ferroviário e Territorialidade: a Estação de Austin como Referência Cultural e Transformadora da Paisagem. Dissertação (Mestrado em Patrimônio, Cultura e Sociedade). Instituto Multidisciplinar, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2026.

Esta pesquisa tem como objetivo geral o de analisar a Estação Ferroviária de Austin (Nova Iguaçu/RJ) como bem cultural, no contexto do patrimônio ferroviário brasileiro, explorando suas dimensões históricas, geográficas e legislativas. Baseando-se no conceito de lugares de memória de Pierre Nora, o estudo investiga como a estação, inaugurada em 1896 na linha Japeri-Central do Brasil, representa um espaço de ressignificação contínua. Apesar de catalogada pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC) como bem cultural e parte do patrimônio ferroviário nacional (Lei 11.483/2007), a Estação Ferroviária de Austin carece de ações mais efetivas tanto em relação ao seu reconhecimento quanto em relação a sua conservação. Esta pesquisa contribui para o campo do patrimônio ferroviário brasileiro ao apresentar a Estação Ferroviária de Austin como elemento fundamental para preencher os processos de transformação territorial e sociocultural em áreas periféricas. Há, ainda, as limitações que envolvem as dimensões do listar e catalogar os bens ferroviários provenientes dos resquícios de uma era industrial muito ativa. Essa situação, no caso da Estação Ferroviária de Austin, reflete-se na fragmentação de sua memória histórica e na desconexão entre seu valor simbólico e sua condição material atual. Os objetivos centrais desta pesquisa são, portanto, os de compreender a inserção da Estação Ferroviária de Austin no contexto do patrimônio ferroviário do Rio de Janeiro; o de resgatar a historicidade do bem e, ainda o de refletir sobre as transformações na paisagem urbana de Austin a partir da estação em questão. A metodologia baseia-se em análise documental de fontes legislativas, patrimoniais e registros operacionais, complementada por mapeamento histórico comparativo, sob o referencial da geografia crítica. Os resultados preliminares indicam padrões cíclicos de transformação, evidenciando períodos de expansão comercial, declínio econômico e abandono parcial. A pesquisa também contribui para o campo de estudos urbanos ao demonstrar como infraestruturas ferroviárias modelam paisagem geográficas, propondo diretrizes para políticas públicas que integrem patrimônios culturais e desenvolvimento urbano.

Palavras-chave: Patrimônio Cultural Ferroviário, Austin, Paisagem, Memória, Referência Cultural

ABSTRACT

SOUSA, Carlos Alberto da Silva. Railway Heritage and Territoriality: Austin Station as a Cultural Reference and a Transformative Element of the Landscape. Dissertation (Master's in Heritage, Culture and Society). Multidisciplinary Institute, Federal Rural University of Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2026.

This research aims to analyze Austin Railway Station, located in Nova Iguaçu, Rio de Janeiro, as a cultural heritage asset within the broader context of Brazilian railway heritage, exploring its historical, geographical, and legal dimensions. Drawing on Pierre Nora's concept of *lieux de mémoire*, the study examines how the station, inaugurated in 1896 on the Japeri-Central do Brasil line, functions as a space of ongoing re-signification. Although listed by the State Institute of Cultural Heritage (INEPAC) as a cultural asset and recognized within Brazil's national railway heritage under Law 11.483/2007, Austin Railway Station still lacks more effective measures regarding both recognition and preservation. By foregrounding Austin Railway Station, this study contributes to Brazilian railway heritage scholarship and to debates on territorial and sociocultural transformation in peripheral urban areas. It also considers the challenges involved in identifying, listing, and cataloguing railway assets that remain as remnants of a highly active industrial past. In the case of Austin Railway Station, these challenges are reflected in the fragmentation of its historical memory and in the gap between its symbolic significance and its current material condition. The study therefore seeks to understand the station's place within the railway heritage context of Rio de Janeiro, recover the historicity of the site, and reflect on the transformations of Austin's urban landscape shaped by the station. Methodologically, the research relies on documentary analysis of legislative, heritage, and operational sources, complemented by comparative historical mapping within a critical geography framework. Preliminary findings indicate cyclical patterns of transformation, marked by periods of commercial growth, economic decline, and partial abandonment. The study also contributes to urban studies by showing how railway infrastructures shape geographical landscapes and by proposing guidelines for public policies that integrate cultural heritage and urban development.

Keywords: Railway Cultural Heritage. Austin. Landscape. Memory. Cultural Reference

LISTA DE IMAGENS

Figura 1: Prédio antigo da estação, primeiro no qual a bilheteria passou a funcionar	24
Figura 2: Mapa do Município de Iguassú entre 1891 e 1943	58
Figura 3: Prédio antigo, após reformas estéticas, que vive fechado, pois passou a ser local de guarda de utensílios	61
Figura 4: Foto panorâmica de Austin em 1959	64
Figura 5: Foto panorâmica de Austin em 2024	65
Figura 6: Letreiro "Eu amo Austin" instalado em um dos pontos principais do bairro, ao lado da estação férrea	67
Figura 7: Mapa da localização de Austin em referência a outros municípios limítrofes	68
Figura 8: Frente do principal CIEP do bairro de nome Engenheiro Charles Austin	71
Figura 9: Nota sobre a inauguração da linha auxiliar entre Austin e Santa Cruz	80
Figura 10: Antigo prédio da Estação de Austin, no qual começaram as primeiras atividades	81
Figura 11: Imagem da antiga Casa de Turma da Estação Ferroviária de Austin	81
Figura 12: Linha auxiliar que seguia sentido Santa Cruz e atualmente possui o nome de linha velha, a partir da construção de residências	82
Figura 13: Rua em frente à Estação de Austin, na qual está um dinâmico centro comercial	83
Figura 14: Fachada do Clube Ferroviário de Austin, em estado de abandono	84
Figura 15: Estação atual de Austin desgastada e esteticamente comprometida	85
Figura 16: Imagem do prédio antigo da Estação de Austin	86
Figura 17: Imagem do prédio mais recente da Estação de Austin	87
Figura 18: Centro de Austin, ao lado da estação em 1995	88
Figura 19: Imagem mais atual do centro de Austin, com a presença da estação e o comércio do entorno	89
Figura 20: Prédio antigo da Estação de Austin, com análise de suas especificidades arquitetônicas	92
Figura 21: Planta baixa do prédio antigo da Estação de Austin	93
Figura 22: Especificações do prédio que faz parte do conjunto ferroviário	94
Figura 23: Reportagem que trata do protesto dos moradores do bairro durante período de chuvas intensas no Rio de Janeiro	105
Figura 24: Situação de uma das ruas próximas à Estação de Austin após intensas chuvas	105
Figura 25: Viaduto de Austin pronto, após longos anos de espera	106
Figura 26: Estação de Austin e movimentação logo nas primeiras horas do dia	110

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Primeiras ferrovias inauguradas no Brasil.....	30
Tabela 2: Processos de T-D-R em Austin (1896-2025).....	119
Tabela 3: Síntese dos Impactos Multidimensionais.....	121

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres
CACF – Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário
CF/88 – Constituição Federal de 1988
CNPQ – Conselho Nacional de Política Cultural
CSN – Companhia Siderúrgica Nacional
CTPF – Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário
DEPAM – Departamento Patrimônio Material e Fiscalização
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes
DPHA – Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico da Guanabara
DPHAN – Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
DPO – Departamento de Polícia
FENIG – Fundação Educacional e Cultural de Nova Iguaçu
FLUMITRENS – Fluminense de Trens Urbanos S.A.
FNPM – Fundação Nacional Pró-Memória
INEPAC – Instituto Estadual do Patrimônio Cultural
IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
LPCF – Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário
MINC – Ministério da Cultura
OAB – Ordem dos Advogados do Brasil
PD – Plano diretor
PPA – Plano Plurianual
PPCM – Política de Patrimônio Cultural Material
PRESERFE – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário
PRONAC – Programa Nacional de Apoio à Cultura
RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
SE – Superintendência Estadual
SEI – Sistema Eletrônico de Informações
SEMCULT – Secretaria Municipal de Cultura
SIC – Serviço de Informação ao Cidadão
SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SPU – Secretaria do Patrimônio da União
SUPERVIA – Concessionário de Transportes Ferroviários S.A
URG – Unidade Regional do Governo

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
CAPÍTULO I – DIÁLOGOS POSSÍVEIS ENTRE O PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO BRASILEIRO E A ESTAÇÃO DE AUSTIN DE NOVA IGUAÇU	23
1.1. O Patrimônio Cultural Ferroviário Brasileiro	25
1.2. Políticas de Conservação do Patrimônio à Nível Federal, Estadual e Municipal	32
CAPÍTULO II – A ESTAÇÃO DE AUSTIN: EPICENTRO DE TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS E POLÍTICO-SOCIAIS	54
2.1. A Estação Ferroviária de Austin: aspectos relevantes	54
2.2. O bairro de Austin em perspectiva e sua relação com a estação ferroviária	67
2.3. A Estação Ferroviária de Austin e seu diálogo com a memória ferroviária	77
CAPÍTULO III – HISTÓRIA, MEMÓRIA, TERRITORIALIZAÇÃO E RETERRITORIALIZAÇÃO A PARTIR DO CONJUNTO FERROVIÁRIO DE AUSTIN	98
3.1. A Estação Ferroviária de Austin como Paisagem Cultural: Memória e Pertencimento	103
3.2. Transformações territoriais, reterritorialização e políticas patrimoniais	119
CONSIDERAÇÕES FINAIS	130
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	136
ANEXOS	
ANEXO A – Ofício Requerimento de Tombamento	152
ANEXO B – Inventário da Estação de Austin	153

INTRODUÇÃO

O patrimônio ferroviário tem ganhado destaque no cenário acadêmico e institucional, especialmente após a Lei 11.483/2007, que atribuiu ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) a gestão de bens da extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (R.F.F.S.A). Nesse contexto, a Estação Ferroviária de Austin, em Nova Iguaçu (RJ), destaca-se como estudo de caso relevante. Inaugurada em 1896 como parte da linha Japeri-Central do Brasil, a estação foi crucial para a urbanização do bairro homônimo, no contexto do ciclo econômico da laranja na Baixada Fluminense.

A escolha da Estação Ferroviária de Austin como objeto desta pesquisa não decorre apenas de um interesse acadêmico abstrato pelo patrimônio ferroviário, mas de uma relação pessoal de proximidade com a Baixada Fluminense e com as transformações urbanas de Nova Iguaçu. A Estação Ferroviária de Austin também se relaciona à minha vivência e ao modo como esse espaço permanece presente na paisagem e na memória do bairro. Essa proximidade permitiu observar, ao longo dos anos, o contraste entre relevância simbólica atribuída à estação pelos moradores mais antigos e o silenciamento institucional que a mantém fora da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário do IPHAN, o que motivou a busca por compreender as razões históricas e políticas dessa condição.

Essa implicação pessoal do pesquisador com o objeto de estudo não compromete o rigor da investigação; ao contrário, dialoga com a própria natureza da memória, que, segundo Halbwachs (2006, p.72), somente se constitui a partir de quadros sociais dos quais o indivíduo também faz parte. Assumir-se como sujeito parcialmente inserido nas redes de memória de Austin e não como observador externo e neutro, significa reconhecer que a pesquisa também é atravessada por afetos, lembranças e disputas de sentido que caracterizam qualquer trabalho sobre memória coletiva, conforme já discutido por Jelin (2002).

Nesse sentido, o presente estudo se insere no que Jelin (2002, p.20) denomina de trabalho ativo de memória, no qual o pesquisador não apenas registra testemunhos, mas participa, ainda que indiretamente, da própria disputa simbólica pela permanência da Estação de Austin na paisagem e na história do bairro. Essa posição explica, em parte, a escolha metodológica de dialogar com depoimentos coletados em redes sociais e com a militância local em torno da preservação do conjunto ferroviário. Esses temas serão retomados com mais detalhe na seção de metodologia desta dissertação.

Por fim, cabe destacar que essa justificativa pessoal se articula à relevância acadêmica do tema. Ao se situar como pesquisador implicado, busca-se produzir um conhecimento que

não apenas descreve a Estação de Austin, mas que também contribui para o reconhecimento institucional de sua importância histórica e cultural, e, assim, se espera que este trabalho possa subsidiar futuras políticas de preservação e valorização do bem.

Embora inventariada pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC), em 2015, como parte do acervo ferroviário estadual, sua ausência na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (IPHAN, 2024) a mantém em uma situação de reconhecimento parcial. A Estação Ferroviária de Austin é reconhecida como referência cultural regional, porém, apesar dessa condição continua sem acesso a recursos federais para restauro. Essa condição ilustra a complexidade na preservação de bens ferroviários não tombados, sujeitos à degradação física, mesmo quando valorizados simbolicamente.

Como lugar de memória (Nora, 1993), a estação encapsula narrativas contraditórias: de um lado, testemunha o apogeu ferroviário do século XX; de outro, reflete o abandono pós-erradicação de ramais como o de Santa Cruz (Decreto 3.842/2001). Sua análise interdisciplinar, articulando Geografia, História e Patrimônio Cultural, revela como políticas de preservação podem silenciar camadas da História Local, priorizando bens de projeção nacional. Austin, bairro localizado em Nova Iguaçu, Rio de Janeiro, é uma síntese de História e transformações, e, no bojo desse movimento, se encontra a estação ferroviária em questão, ponto de partida para reconfigurações territoriais que se vinculam, ao longo dos anos, a história do bairro. A Estação Ferroviária de Austin, objeto de pesquisa deste trabalho, que fica localizada na região central do bairro, desempenha um papel significativo na História Local e no campo da História do Patrimônio Ferroviário e, ainda, no âmbito do próprio desenvolvimento econômico do estado do Rio de Janeiro.

A estação fez parte da expansão da malha ferroviária que atende, hoje, diversos municípios do estado, inclusive a capital. Um processo de expansão que começou a tomar forma durante o período de modernização do Brasil, contribuindo para o desenvolvimento econômico e social da região. A Estação Ferroviária de Austin, embora não tombada, integra o Inventário da Malha Ferroviária do INEPAC desde 2015, enquadrando-se como bem cultural de referência regional (Art.18 da Lei 11.483/2007). Esse *status* implica reconhecimento de sua relevância histórica, ainda que não garanta mecanismos efetivos de preservação. A condição de bem inventariado estabelece uma relação dialética entre valorização simbólica, como lugar de memória nos termos propostos por Pierre Nora, e a vulnerabilidade material, característica comum a bens ferroviários em contextos urbanos periféricos.

A Estação Ferroviária de Austin não se encontra registrada na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (20/12/2024) – 647 bens valorados. Bens declarados de valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010 e Portaria IPHAN nº 17/2022.¹ Convém destacar que esta lei acabou atribuindo ao IPHAN responsabilidades não só para receber como também para administrar bens móveis e imóveis que pertenciam à extinta R.F.F.S.A e, ainda, zelar pela sua guarda e manutenção. Desde então esta instituição, que se dedica a preservar o patrimônio cultural no Brasil, aprecia o espólio que derivou da já extinta R.F.F.S.A, com vista a avaliar os bens detentores de valor cultural².

A implantação das ferrovias no Brasil, iniciada em 1854, com a Estrada de Ferro Petrópolis, representou um marco na modernização do país. Idealizada por Irineu Evangelista de Souza, a primeira linha férrea visava integrar zonas produtivas a portos, consolidando um modelo baseado em concessões a investidores estrangeiros (Souza, 1854, p.3). A expansão ferroviária, contudo, enfrentou desafios estruturais, como a falta de integração entre redes, resultando em uma malha fragmentada (Brasil, 1890, p.4)

No século XX, a criação da R.F.F.S.A, em 1957, unificou a gestão de ferrovias, sob controle federal, incorporando empresas como a Estrada de Ferro Central do Brasil e a Leopoldina (Brasil, 1957, p.5). Entretanto, a priorização do transporte rodoviário, a partir dos anos 1960, levou ao declínio operacional, culminando na erradicação de ramais e na privatização da malha, na década de 1990 (Brasil, 1960, p.6).

O programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes (PRESERVE), instituído em 1983, buscou salvaguardar acervos ferroviários como documentos, material rodante e estações (PRESERVE, 1983, p.18). Na R.F.F.S.A, o Setor de Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE), criado em 1984, centralizou esforços na criação de museus como o Museu do Trem, no Rio de Janeiro (RFFSA, 1984, p.19).

Embora enfrentasse desafios para preservar estações não tombadas, como a de Austin (Brasil, 2007, p.15), a legislação permitiu a cessão de imóveis para fins culturais, mas a falta de recursos manteve muitos bens em estado crítico (Brasil, 2009, p.16). A Estação Ferroviária de Austin, inventariada pelo INEPAC em 2015, exemplifica a tensão entre reconhecimento simbólico e abandono material. A preservação do patrimônio cultural ferroviário demanda articulação entre legislação, memória coletiva e gestão urbana. Como propõe Nora (1993),

¹ Para maiores informações conferir <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Trata-se de lista que deriva da Lei 11.483 de 31 de maio de 2007 (https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111483.htm).

² Para maiores informações sobre essa questão da relação do IPHAN com o acervo ferroviário conferir <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>.

esses espaços são lugares de memória que transcendem sua função original, exigindo políticas integradas para evitar a erosão de sua historicidade (IPHAN, 2022, p.22).

A R.F.F.S.A foi dissolvida a partir do Decreto nº 3.277, de 07 de dezembro de 1999³. alterado pelos Decretos nº 4.109, de 30 de janeiro de 2002, nº 4.839, de 12 de setembro de 2003, e nº 5.103, de 11 de junho de 2004.

De acordo com o Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário, organizado pela Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário (CTPF), pelo Departamento Patrimônio Material e Fiscalização (DEPAM) e pelo IPHAN, em virtude da “edição da Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, regulamentada pelo Decreto Nº 6.018 de 22/01/2007 e sancionada pela Lei Nº 11.483, a R.F.F.S.A foi extinta”. Consoante o histórico do mesmo manual “esta mesma lei institui a figura do Inventariante e define que os bens, direitos e obrigações da extinta Rede entrarão em processo de elaboração de inventário”.

No contexto contemporâneo, a Estação Ferroviária de Austin mantém-se como um ponto de referência local, apesar da progressiva deterioração de sua infraestrutura. Nesse cenário, este trabalho se propõe a compreender as implicações dessas transformações, abrangendo aspectos geográficos e identitários, a fim de analisar as dinâmicas de uma comunidade em constante reconfiguração. A criação da estação ferroviária marcou uma mudança significativa em Austin, antes uma paisagem rural, predominantemente ocupada por fazendas, e, agora, um centro urbano em desenvolvimento. Essas mudanças que ocorreram no tempo, sobretudo a partir da presença da estação na localidade, possibilitam a exploração dos impactos dessas transformações, e, ainda, a investigação das suas implicações na configuração territorial do bairro, nas questões de memória coletiva, na territorialidade e na paisagem urbana do bairro.

Diante disso, esta pesquisa toma a Estação Ferroviária de Austin como objeto central de análise, buscando compreender sua participação nos processos de territorialização e na construção da memória coletiva do bairro. Mais do que um equipamento de transporte, a estação é entendida como referência histórica e simbólica para a configuração da paisagem urbana de Austin. Assim, a questão que orienta este trabalho é: de que maneira a Estação Ferroviária de Austin contribuiu para os processos de territorialização e para a construção da memória coletiva na paisagem urbana do bairro?

³ Convém destacar que este decreto foi alterado pelo Decreto nº 4.109, de 30 de janeiro de 2002 como também pelo Decreto nº 4.839, de 12 de setembro de 2003 e, ainda, pelo Decreto nº 5.103, de 11 de junho de 2004.

A partir dessa questão, a análise se organiza em três eixos interconectados. Primeiramente, examina-se a influência da estação na territorialidade de Austin, analisando como sua implantação redefiniu fluxos, centralidades e dinâmicas socioeconômicas locais. Este aspecto considera as mudanças nas relações espaciais e econômicas do bairro desde a instalação da estação.

Em segundo, investigam-se as transformações na paisagem urbana decorrentes da presença da estação, focando nas alterações morfológicas, funcionais e simbólicas do espaço construído. Isso inclui a análise das modificações físicas no entorno da estação e como elas refletem mudanças sociais e econômicas ao longo do tempo.

Por fim, exploram-se as interrelações entre memória, territorialização e desterritorialização no contexto do conjunto ferroviário. Este eixo investiga como a estação atua como repositório de significados e catalisador de processos identitários, considerando seu papel na formação da memória coletiva e na construção da identidade local.

Através desse tripé analítico, busca-se uma compreensão holística do papel da Estação Ferroviária de Austin como agente modelador da paisagem urbana, abrangendo tanto seus aspectos materiais quanto imateriais. Esta abordagem multifacetada permite uma análise aprofundada das complexas relações entre infraestrutura ferroviária, desenvolvimento urbano e dinâmicas socioculturais no contexto específico de Austin.

A metodologia desta dissertação combina revisão bibliográfica e documental, estudo de caso e análise qualitativa de fontes orais e digitais, com procedimentos específicos adotados em cada capítulo, detalhados a seguir.

O primeiro capítulo apoia-se fundamentalmente em pesquisa documental e bibliográfica, com levantamento de legislação federal, estadual e municipal referente ao patrimônio cultural ferroviário (Lei 11.483/2007, portarias do IPHAN, inventários do INEPAC), além de bibliografia especializada sobre a história das ferrovias do Brasil e sobre políticas de preservação. A análise documental seguiu um procedimento comparativo, contrastando os critérios de reconhecimento adotados pelo IPHAN em nível federal com os critérios de inventariação estadual, de modo a evidenciar as lacunas que mantêm a Estação de Austin em situação de vulnerabilidade jurídica.

O segundo capítulo incorpora, como fonte complementar às demais, depoimentos publicados no grupo público “Austin das Antigas”, na rede social *facebook*, reunindo relatos espontâneos de moradores antigos e atuais sobre a estação e o bairro. A opção por essa fonte se justifica metodologicamente. Como trata-se de grupo aberto, os depoimentos se configuram como fontes documentais de acesso público, e não como dados obtidos por entrevista direta, o

que dispensa procedimento de consentimento individual, mas exige do pesquisador o cuidado de preservar o anonimato relativo dos autores das publicações, identificando-os apenas pelo nome do grupo e pela data da postagem, conforme já adotado ao longo do texto.

O procedimento de análise desses depoimentos seguiu uma abordagem de análise de conteúdo temática, na qual os relatos foram organizados em quatro dimensões recorrentes – física, social, econômica e cultural –, as mesmas utilizadas no quadro comparativo dos processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização apresentado no terceiro capítulo. Essa categorização permitiu identificar, nos depoimentos, marcas de pertencimento, nostalgia e reivindicação simbólica que caracterizam o que Jelin (2002) chama de trabalhos da memória, ou seja, o esforço ativo de indivíduos e grupos para dar sentido ao passado a partir das urgências do presente.

É importante destacar, como limite metodológico, que os depoimentos coletados em redes sociais não substituem entrevistas orais estruturadas, apresentando um viés próprio de quem tem acesso à internet e opta por se manifestar publicamente sobre o tema. Ainda assim, tais relatos foram tratados como indícios relevantes da memória ferroviária viva do bairro, dialogando criticamente com a advertência de Ricoeur (2007) quanto à necessidade de submeter todo testemunho – inclusive os mais afetivos – a uma leitura crítica que reconheça tanto seu valor de fonte quanto os riscos de idealização do passado.

Busca-se destacar, assim, a importância de preservar não apenas os aspectos físicos, mas também os aspectos culturais e históricos da paisagem urbana, garantindo que a identidade única de Austin seja valorizada e compreendida.

A Estação Ferroviária de Austin configura-se como um lugar de memória (Nora, 1993, p.15), cuja paisagem materializa camadas históricas e simbólicas. Sua arquitetura e infraestrutura – como plataformas, armazéns e trilhos – não apenas alteraram a morfologia urbana, mas estabeleceram novas centralidades econômicas e sociais. Como aponta Ferrari (2011, p.45), “o sistema ferroviário integra elementos edificados e vias que, em conjunto, definem uma paisagem cultural dinâmica”.

Em Austin, a estação operou como núcleo de fixação populacional, reorientando fluxos migratórios e conformando um tecido urbano marcado por comércio, habitações operárias e espaços públicos em seu entorno. Essa relação dialética entre infraestrutura e território revela como a paisagem atua como “documento das relações entre homem e meio” (Carneiro, 2001, p.149), registrando transformações socioeconômicas desde o século XX.

A resignificação da estação como referência cultural transcende sua funcionalidade original, abarcando dimensões imateriais da paisagem. Para Schiavon (2016, p.38), ferrovias

geram “paisagens culturais únicas”, nas quais elementos como torres-relógio e marcos arquitetônicos convertem-se em símbolos identitários. Em Austin, a estação mantém-se como lugar de encontro e memória coletiva, mesmo com o declínio operacional, evidenciando que “a paisagem não é apenas forma, mas sentimento” (Maderuelo, 2005, p.30, citado por Olender, 2021, p.6). A ausência de tombamento federal, porém, expõe tensões entre valor simbólico e vulnerabilidade material, típicas de patrimônios culturais ferroviários periféricos (Castro; Monastirsky, 2020, p.4), pois a preservação de tais espaços exige reconhecer que “a memória se ancora em lugares tanto quanto no imaginário”, segundo alerta Nora (1993, p.22).

A presente dissertação estrutura-se, então, em três capítulos que exploram a Estação Ferroviária de Austin, sob diferentes perspectivas, articulando sua relevância histórica, cultural e geográfica. O primeiro capítulo, cujo título é *Diálogos Possíveis entre o Patrimônio Cultural Ferroviário Brasileiro e a Estação de Austin de Nova Iguaçu*, delineia a trajetória histórica da estação desde sua inauguração, examinando sua estrutura física e seu reconhecimento como bem patrimonial. Este capítulo ancora-se no desenvolvimento da malha ferroviária fluminense, contextualizando Austin no panorama mais amplo do patrimônio ferroviário brasileiro.

O segundo capítulo, *A Estação Ferroviária de Austin; Epicentro de Transformações Territoriais e Político-sociais*, aprofunda-se na análise da estação como articuladora das transformações urbanas de Austin, investigando como sua presença moldou as relações territoriais e socioeconômicas do bairro.

Por fim, o terceiro capítulo, *História, Memória, Territorialização e Reterritorialização a partir do Conjunto Ferroviário de Austin*, explora a dimensão da memória, examinando como a estação se consolidou como um lugar de pertencimento e identidade local. Esta estrutura permite uma abordagem interdisciplinar, integrando aspectos históricos, geográficos e antropológicos para compreender o papel multifacetado da Estação Ferroviária de Austin na configuração espacial e cultural do bairro.

Embora esta pesquisa busque compreender o papel da Estação Ferroviária de Austin nas mudanças da paisagem e na construção do território local, reconheço que há limites importantes a serem considerados. A escassez de registros históricos detalhados, a ausência de políticas de preservação e o próprio estado de conservação da estação dificultam um mergulho mais profundo em certos aspectos da sua trajetória. Além disso, a delimitação temporal e espacial necessária para o estudo impede que experiências ferroviárias de outros contextos sejam plenamente exploradas.

Essas limitações, longe de desvalorizar o trabalho, evidenciam a complexidade de investigar a memória local, a partir de aspectos expressos em sua materialidade e, ainda, a partir da influência dos objetos históricos sobre o território. Elas também apontam para a importância de novas pesquisas e de um olhar atento ao patrimônio cultural ferroviário, para que histórias como a da Estação Ferroviária de Austin possam continuar sendo contadas e preservadas.

CAPÍTULO I – DIÁLOGOS POSSÍVEIS ENTRE O PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO BRASILEIRO E A ESTAÇÃO DE AUSTIN DE NOVA IGUAÇU

A história da ferrovia está diretamente ligada a fins econômicos, principalmente se levarmos em consideração que seu início, em atividade, não se distancia dos mesmos motivos que impulsionaram sua implementação no Brasil. Seu estabelecimento aconteceu na Europa em consonância com a Revolução Industrial, na Inglaterra, para ser mais específico, a partir do século XIX (World History Encyclopedia, 2024).

Assim como na Europa, no Brasil, a ferrovia alcança espaço devido a capacidade de viabilizar o transporte de grande quantidade de cargas e pessoas. O seu auge, no funcionamento, está mais ligado a era da produção e escoamento do café, principalmente se levarmos em consideração o fato do Barão de Mauá ser o grande pioneiro na implementação do sistema no, então, estado do Rio de Janeiro (IPHAN, 2026).

A história da malha ferroviária compreende a divisão em dois momentos claros: antes da criação da Rede Ferroviária Federal (R.F.F.S.A) e após, seguido pelo seu declínio, a partir da substituição dos planos e metas de crescimento do país, o que até o momento atual é passível de discussão, por conta dos grandes desafios enfrentados economicamente e territorialmente. Desafios claros já que nem a estratégia de implementar e utilizar o setor ferroviário para o escoamento da produção, nem a seguinte de explorar o transporte rodoviário foram efetivas no fortalecimento da economia e na implantação de um meio de um transporte de baixo custo.

É importante compreender as diversas fases que o Brasil enfrentou na busca por um melhor custo-benefício em relação à produção de suas atividades econômicas, pois, além das questões políticas, a maior parte das linhas projetadas e executadas no Brasil foi fortemente influenciada pelas dinâmicas socioeconômicas locais (Finger, 2013, p.12).

Há de se considerar que com a chegada dos tempos modernos, a crescente necessidade de se otimizar o tempo para que as coisas ou informações fossem produzidas se tornou um objetivo da sociedade como um todo. E, em se tratando do desenvolvimento socioeconômico no mundo inteiro, o desejo sempre foi o de buscar soluções mais viáveis e diretas para que resultados positivos pudessem ser alcançados. No cenário brasileiro não foi muito diferente. Segundo Finger (2013, p.43):

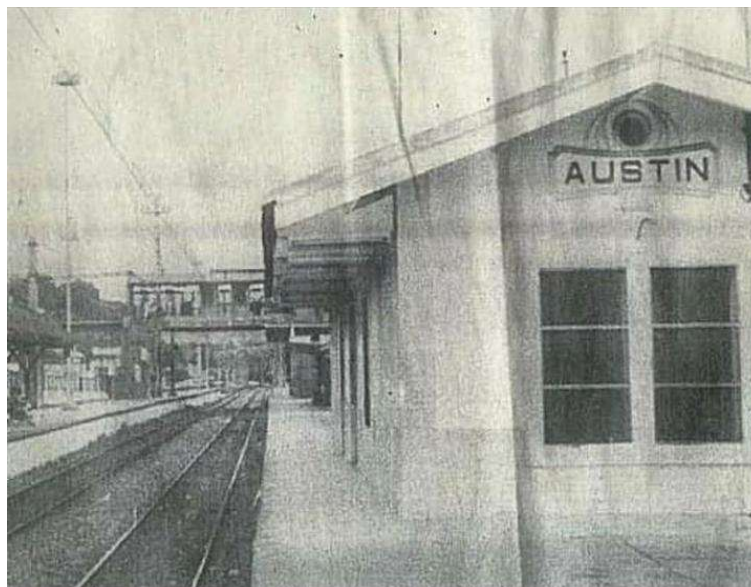
Até o século XIX a articulação do território brasileiro era feita principalmente por meio da navegação marítima e fluvial. A vastidão territorial, relevo acidentado, densidade da vegetação e resistência das populações indígenas dificultavam a implantação de estradas, tornando os rios os caminhos preferenciais – e mais seguros –, ao longo dos quais o país foi desbravado e os produtos agrícolas e extrativistas transportados.

A partir deste contexto histórico é que se consegue compreender a dificuldade enfrentada para o escoamento de produção no país. Havia a necessidade de se produzir e alcançar lucros de maneira mais rápida, o que gerou a busca por novas possibilidades de desenvolvimento, e, nesse contexto a ferrovia se estabeleceu, encurtando o tempo de viagem e proporcionando novos caminhos. Com o passar dos anos, o setor ferroviário foi alvo de um declínio, principalmente se for levada em consideração a alteração econômica no cenário mundial.

Boa parte desse declínio está relacionada às crises econômicas do pós-guerra. Diante da redução de investimentos na malha ferroviária, da ausência de políticas voltadas à estruturação do setor e se considerando, ainda, às mudanças nos planos de crescimento do governo à época, o novo projeto nacional passou a priorizar a expansão do setor rodoviário, em consonância com o fortalecimento da indústria automobilística, vista como um dos principais motores da retomada da economia.

É nesse contexto que se insere a história da Estação Ferroviária de Austin, atualmente localizada no município de Nova Iguaçu, na região da Baixada Fluminense. Esta estação fica evidente se observarmos, com atenção, a Figura 1, que segue abaixo. Nesse sentido, se torna fundamental compreender a estação em questão como um agente de desenvolvimento local, que contribuiu e continua contribuindo para a dinâmica econômica do município e do estado do Rio de Janeiro.

Figura 1: Prédio antigo da estação, primeiro no qual a bilheteria passou a funcionar



Fonte: <https://www.facebook.com/Historianovaiguacu/photos/a.1397223500547453/2295150530754741/>

Além dos aspectos econômicos, a estação estabelece uma conexão com o passado e o presente, indicando que muitas das transformações que se sucederam ao longo do tempo são fruto de sua existência, pois através dela, vários movimentos foram ocorrendo. Movimentos que decorrem dos avanços tecnológicos ou são oriundos da chegada de muitas pessoas que migraram para Nova Iguaçu, na busca por melhores oportunidades de trabalho e condições de vida. Trata-se, portanto, de um grande avanço para o desenvolvimento do espaço geográfico, alinhado aos avanços tecnológicos, que além de conectar um espaço antes, tão pouco explorado, com centros urbanos mais desenvolvidos como Nova Iguaçu e a cidade do Rio de Janeiro, foi capaz de estabelecer, seguindo características de muitos acervos do patrimônio cultural ferroviário, uma relação de memória ligando o passado aos dias atuais.

1.1. O Patrimônio Cultural Ferroviário Brasileiro

Os bens móveis e imóveis, oriundos da extinta R.F.F.S.A integram o patrimônio ferroviário brasileiro, e a Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, atribuiu ao IPHAN a responsabilidade de receber, administrar, zelar pela guarda e promover a preservação desses bens. Além do estabelecimento de quais bens devem ser preservados, a lei em questão também estabelece uma rede de colaboração composta por diferentes entes da federação, estados e municípios, e, também, a abertura para a participação da sociedade e a responsabilidade assumida pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

O patrimônio cultural ferroviário, oriundo da extinta R.F.F.S.A, engloba bens imóveis e móveis, incluindo estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, além de material rodante, maquinário, mobiliário, relógios, sinos, telégrafos e acervos. Todos estes bens retratam e são participantes de fatos históricos ligados à sua atividade em território nacional. Segundo esclarece Carmo (2012, p.18), na época em que foi implementada, a ferrovia despontou como principal meio de transporte e de carga de passageiros, trazendo um avanço ao processo de crescimento econômico, no século XIX, nos países em processo de industrialização. Com o passar do tempo, o Estado brasileiro passou a priorizar de maneira crescente o transporte rodoviário, o que contribuiu para a redução da centralidade das ferrovias no país e para o progressivo abandono de diversos elementos ligados à malha ferroviária.

Seguindo a lógica do progresso e prosperidade, muitos países obtiveram recursos através de bancos e investidores do setor privado. Investimento que foi entrando em declínio com a eclosão da Segunda Guerra Mundial. Algo que não apenas ocorreu em países europeus, mas, também, no Brasil. Além do mais, é importante ressaltar que o desenvolvimento da malha ferroviária no Brasil se deu no intuito de progredir economicamente. Tal fato, cooperou para uma mudança territorial no que se refere à população dos grandes centros urbanos, já que trouxe uma migração do espaço comercial para as margens da linha férrea. De acordo com Carmo a ferrovia impulsionou a prosperidade econômica.

Com a implantação da ferrovia no Brasil, o comércio passa a se desenvolver nos caminhos percorridos pelos trilhos e em seu entorno, transformando as relações das cidades litorâneas com as cidades do interior, alterando o cenário social, cultural, espacial, além de gerar desenvolvimento econômico. (Carmo, 2014, p.25)

Em consonância com o momento, com a intenção de criar um verdadeiro sistema ferroviário integrado e subordinado a uma única administração, o governo federal dissolveu boa parte das redes ferroviárias que eram companhias isoladas, e estabeleceu, assim, a Rede Ferroviária Federal – R.F.F.S.A, por meio da Lei nº 3115, de 16 de março de 1957.

Fica o poder executivo autorizado a constituir, nos termos da presente lei, uma sociedade por ações sob a denominação de Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (R.F.F.S.A), a qual serão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas, assim, como as que venham a ser transferidas ao domínio da União, ou cujos contratos de arrendamentos sejam encampados ou rescindidos, de acordo com o Art 1º da Lei nº 3115 de 16 de março de 1957 (Brasil, 1957).

O desejo de constituir uma rede ferroviária única e integrada permaneceu presente até o período do Plano de Metas (1956-1961), quando os investimentos em transportes passaram a privilegiar fortemente o setor rodoviário, contribuindo para a perda de centralidade econômica das ferrovias em âmbito nacional⁴.

O conceito de modernização que marca esta dissertação dialoga diretamente com a leitura proposta por Maria Victoria Benevides (2002) sobre o governo de Juscelino Kubitschek. Segundo a autora, o período foi marcado pela consolidação de um projeto de desenvolvimento nacional, fundamentado na ideia de esperança. O crescimento econômico e a expansão da infraestrutura, energia, indústria, transporte foram apresentados à população como promessa de superação do atraso e de inserção do Brasil na modernidade (Benevides, 2002, p.21-23). Essa leitura é central para compreender porque a expansão ferroviária, ainda que anterior ao governo JK, foi posteriormente incorporada a essa narrativa mais ampla de progresso associada ao Plano de Metas.

Ao situar a Estação Ferroviária de Austin nesse contexto histórico mais amplo, é possível perceber que a modernização não se limitou a um conjunto de obras públicas, mas operou também como discurso legitimador, no qual o desenvolvimento se apresentava como um projeto de nação que produzia otimismo e adesão popular (Gomes, 2002).

A Estação de Austin, ao integrar a malha que ligava a Baixada Fluminense à capital, tornou-se parte desse imaginário de progresso, ainda que seus efeitos concretos sobre o bairro de Austin tenham sido ambíguos, combinando dinamização econômica com segregação socioespacial. Esta questão mais adiante será tratada com mais pormenores. Essa ambivalência é justamente o que torna produtivo o diálogo com Benevides (2002).

A autora chama atenção para o fato de que o otimismo desenvolvimentista do período convivia com desigualdades estruturais que a retórica da modernização tendia a obscurecer. Transpondo essa chave interpretativa para a escala local, observa-se que a modernização promovida pela ferrovia em Austin também produziu efeitos desiguais beneficiando setores ligados ao comércio e à exportação de laranja, ao mesmo tempo em que consolidava divisões

⁴ Convém destacar aqui o que foi o Plano de Metas e sua relação com os processos de desenvolvimento do Estado brasileiro. “O plano de Metas foi um programa de desenvolvimento implantado durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1960), cujo objetivo era modernizar e expandir as infraestruturas brasileiras, especialmente nos setores de energia, transporte, indústria, alimentação e educação. Com o lema “cinquenta anos em cinco”, o plano promoveu grandes investimentos em obras públicas e industriais, buscando superar os chamados “pontos de estrangulamento” da econômica nacional e impulsionar o crescimento acelerado do país. Entre suas realizações mais emblemáticas estão a construção de Brasília e a expansão das redes de transporte, como ferrovias e rodovias, integrando diferentes regiões do Brasil e marcando profundamente a paisagem e o desenvolvimento urbano e territorial.” (Borges, 2025)

espaciais e sociais no bairro, como a segregação entre o “Outro Lado” e o “Calçadão” que mais adiante irão adquirir mais nuances.

Muitos aparatos do setor ferroviário se tornaram inoperantes e conseqüentemente foram abandonados. As linhas férreas, as edificações e os sítios ferroviários, bem como os bens móveis e imóveis, passaram a ser objetos alvos de degradação, sucateamento e não utilização. É interessante destacar que boa parte deles que se encontravam situados em áreas centrais das cidades, inclusive, acabaram sendo alvo de críticas por estarem desqualificando as áreas centrais das cidades e atrapalhando o desenvolvimento de tais centros. Trata-se de situação que trouxe, inclusive, preocupação em relação a perda destes, cujo valor histórico é inestimável para a História Local. Lins (2012, p.19), em suas reflexões, coloca em evidência essas preocupações.

A preocupação com a perda dos exemplares relacionados ao patrimônio industrial, do qual os bens ferroviários se relacionam direta ou indiretamente, suscitou em alguns estudiosos, a necessidade de estudos voltados para a preservação desses bens ameaçados, assim como o estabelecimento de critérios e métodos para análise de edifícios, maquinarias e complexos industriais desativados, propiciando, desta forma, o estabelecimento de novos campos de estudo, dentre eles o da arqueologia industrial (Lins, 2012, p.19).

Nesse contexto de contínuo declínio e de luta pela preservação do que restou, é necessário ampliar o olhar e situar o patrimônio cultural ferroviário brasileiro dentro de uma perspectiva histórica mais ampla. A trajetória das ferrovias no Brasil está profundamente conectada aos grandes movimentos de inovação tecnológica e transformação social que marcaram o mundo, a partir da Revolução Industrial. Ao entendermos como a expansão das ferrovias foi fundamental para o desenvolvimento econômico e para a redefinição dos territórios em escala global, conseguimos perceber que as estações brasileiras, hoje ameaçadas, são parte de um processo histórico que ultrapassa fronteiras e dialoga com experiências internacionais de modernidade e progresso (IPHAN, 2026).

Os modos de vida foram completamente mudados com a chegada da Revolução Industrial, no fim do século XVIII e, depois, especialmente com a transformação dos sistemas de transporte, no uso da tração a vapor, desenvolvido nos primeiros anos do século XIX para escoamento da produção das minas inglesas. Convém sublinhar que foi implementada a primeira linha férrea, com início de sua operação em 1825, realizando o transporte apenas de cargas, e esta acabou atingido aproximadamente 25 milhas de extensão, ligando Stockton a Darlington, localizadas na Inglaterra.

Em 1830, entre Manchester e Liverpool, começou a operar o primeiro serviço com transporte regular de passageiros e cargas. A partir de então, o transporte ferroviário se espalhou por toda a Europa: França (1831), Bélgica e Alemanha (1835), Áustria e Rússia (1837) e Holanda e Itália (1839).

Nos anos de 1850 já se totalizava mais de 96.000 km de ferrovia pela Europa. No continente americano, os Estados Unidos possuíam cerca de 1.200km de linhas férreas, tendo sido a primeira inaugurada em 1829. Enquanto entre os países da América Latina, Cuba se tornou o primeiro país a ter este tipo de transporte, com data de inauguração em 1837.

Apesar de Cuba ter sido o primeiro país da América Latina a implementar o novo transporte, já no final da década de 1830, era anunciado pela imprensa carioca os benefícios do novo método de transporte. O café, importante produto de exportação, sofria exatamente pelo problema de transporte, já que era feito por meio do lombo de animais e através de embarcações à vela, por via marítima ou fluvial. É interessante sublinhar que eram, assim, conduzidas as produções realizadas no Rio de Janeiro.

Thomas Cochrane, em 1840, obteve do governo imperial carta branca para construir e operar desde a Corte até a província de São Paulo, uma estrada de ferro, que acabou atravessando a Serra do Mar e passou pelos municípios de Piraí, Barra Mansa, Resende e Campo Belo (atual Itatiaia). Este benefício foi concedido a partir da Lei nº 101, de 31 de outubro de 1835 (Carmo, 2014, p.26).

No entanto, somente aproximadamente vinte anos após as primeiras leis de incentivo à construção ferroviária é que se iniciou a implantação das ferrovias. Após as garantias e isenções de juros sobre os recursos investidos dados pelo governo, através da promulgação da lei nº 641, de 26 de junho de 1852, que "autoriza o governo para conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do município da corte, vá terminar nos pontos das províncias de Minas Gerais e São Paulo, que mais convenientes forem", incentivando o investimento das empresas nacionais ou estrangeiras a construírem e explorar estradas de ferro no território nacional (Carmo, 2014, p.26).

Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, se tornou o primeiro a instalar e a operar a linha ferroviária na Corte. Com aproximadamente 14,5km, em 30 de abril de 1854, conectando a praia de Estrela⁵ a Fragoso (atual município de Magé⁶) e com o objetivo inicial de ligar, ainda, o Vale do Paraíba à Minas Gerais.

⁵ Estrela era um município que ficava no fundo da Baía de Guanabara, sendo alcançada de barco a partir do centro do Rio de Janeiro.

⁶ A estação ferroviária de Fragoso foi inaugurada em 1954, como estação terminal da linha E. F. Mauá e está localizada no município de Magé (RJ).

Em 1856, a ferrovia chegou até Raiz da Serra, complementando um total de 16,3km. Com diversos obstáculos em seu terreno, a ida até Petrópolis se realizava por estrada de rodagem. Além deste grande avanço, outra questão que chama a atenção é empreendedores que propiciaram, a partir de seus investimentos, a fundação de diversas companhias pelo Brasil, incentivados pelo êxito do Barão de Mauá. De acordo com Sérgio Moraes, as primeiras ferrovias construídas em diversas regiões do país, durante o período imperial, foram as que seguem listadas no quadro abaixo (IHP, 2000; INEPAC).

Tabela 1: Primeiras ferrovias inauguradas no Brasil

Companhia	Trajeto	Extensão	Data de Inauguração
Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis (Estrada de Ferro Mauá)	Porto de Mauá / Guia de Pacobaíba – Fragoso (Magé, RJ)	14,5 km	30/04/1854
Recife e São Francisco	Cinco Pontas – Cabo Pernambucano	31,5	08/02/1858
Bahia e São Francisco	Calçada – Paripe Bahia	14	28/06/1860
São Paulo	Santos – Jundiaí São Paulo	139	16/02/1867
Estrada de Ferro Baturité	Fortaleza – Porangaba Ceará	9,1	30/11/1873
Companhia Brasileira Limitada, Estrada de Ferro Porto Alegre / Nova Hamburgo	Porto Alegre – Novo Hamburgo Rio Grande do Sul	33,7	14/04/1874
Companhia Estrada de Ferro d'Oeste	Sítio – Barroso Minas Gerais	49	28/08/1881
<i>Chemins de Fer Brésiliens</i>	Paranaguá – Morretes Paraná	40,9	03/02/1885

Segundo Villas Boas (2000, p.124), a concessão da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, em 1855, marcou o início de uma fase importante na expansão ferroviária do Rio de Janeiro, com o objetivo de conectar o Vale do Paraíba às áreas produtoras de café e às regiões de Minas Gerais e São Paulo.

O primeiro trecho foi entregue em 1858, totalizando 48km, com a ligação entre São Cristóvão e Queimados. É interessante pontuar que poucos meses depois a linha foi estendida até Belém (atual Japeri), alcançando 61 km, no conjunto dos trechos inaugurados (Silva, 2017, p.3-4). Em 1860, ao se iniciarem os trabalhos de transposição da Serra do Mar, inaugurou-se o ramal dos Macacos (atual Paracambi) – destinado ao transporte de café até a Vila Iguassu – que teve papel decisivo na criação do ramal de Austin (Silva, 2017, p.4).

A implantação dessas linhas que ligavam a capital às áreas produtoras de café afetou não apenas a economia, mas também a organização socioespacial da Baixada Fluminense. A circulação ferroviária deslocou progressivamente o fluxo de mercadorias que antes seguia pelas vias fluviais, incentivando migrações e a formação de núcleos urbanos, ao longo das estações. Até a inauguração da Estação Central do Brasil, muitas das localidades mais importantes se concentravam às margens dos rios. Com a ferrovia, a centralidade foi se transferindo para povoados situados junto às linhas férreas (Silva, 2017, p.3-4).

A partir da década de 1850 operou-se, portanto, uma dupla transformação: a infraestrutura de transporte deslocou-se do eixo rios/estradas para o eixo ferroviário, e, simultaneamente, manteve-se a vocação agrícola da região, embora com mudanças na organização do espaço e nas dinâmicas de trabalho. Esse processo de expansão ferroviária teve influência determinante nas reconfigurações territoriais do estado do Rio de Janeiro (Silva, 2017, p.4).

O conhecimento acerca das transformações que a implementação do setor ferroviário trouxe para o estado do Rio de Janeiro, além de importante é bem complexo, pois não tem como negar que não foi por si só apenas que o setor alavancou, chegando ao auge de sua operação e cooperando para o desenvolvimento do setor econômico. Mas, junto com as alterações que se fizeram necessárias para sua implementação, se desencadearam outras mudanças significativas e que se conectaram à medida que cada linha era inaugurada e entrava em operação. Esse movimento de expansão das linhas férreas, teve importante influência nas alterações territoriais do estado do Rio de Janeiro.

Muitas das cidades que hoje possuem bens advindos do setor ferroviário, se construíram ou se desenvolveram a partir da sua chegada atividade. Enquanto diversos outros espaços que antes eram utilizados para escoamento e como habitat populacional foram deixados para dar lugar a símbolos de uma época que não se altera mais.

Ao longo das décadas, a escolha deliberada pelo rodoviarismo no Brasil alterou profundamente o papel das estações ferroviárias e de seus ramais, impactando diretamente o

desenvolvimento econômico e social de inúmeras localidades que floresceram ao redor desses pontos de conexão. Austin representa um desses casos emblemáticos. Sua estação foi, durante anos, catalisadora de fluxos de pessoas, mercadorias e sonhos, contribuindo para a consolidação de um território dinâmico e integrado à lógica do progresso que marcou a Baixada Fluminense e o estado do Rio de Janeiro.

No entanto, com a ascensão das rodovias e a consequente desvalorização do transporte ferroviário, assistimos a um processo contínuo de abandono e descaracterização desses espaços. O que antes era símbolo de prosperidade e modernidade, tornou-se, em muitos casos, apenas vestígio de um passado esquecido, ameaçado pela degradação física e pelo esquecimento coletivo. Essa trajetória de declínio não é apenas resultado de escolhas técnicas ou econômicas, mas reflete também a ausência de políticas públicas consistentes de preservação e valorização do patrimônio cultural ferroviário, que só mais recentemente começou a ser reconhecido como parte fundamental da memória e da identidade das cidades brasileiras.

É nesse cenário que se insere a urgente necessidade de políticas de conservação. O abandono da Estação Ferroviária de Austin, assim como de tantas outras pelo país, nos convoca a repensar o valor desses espaços não apenas como ruínas do passado, mas como lugares de memória, capazes de articular narrativas sobre quem fomos e sobre o que ainda podemos construir enquanto sociedade. A luta pela preservação do patrimônio cultural ferroviário, portanto, não é apenas uma questão de resgate material, mas de compromisso com a história, com a cultura e com o direito à memória das futuras gerações. A abertura desse campo de debates e ações é, antes de tudo, um convite para que possamos olhar o passado com responsabilidade e, a partir dele, projetar novas possibilidades para o futuro das nossas cidades e territórios.

1.2. Políticas de Conservação do Patrimônio à Nível Federal, Estadual e Municipal

O reconhecimento da importância dos bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, também é tratado e recebe apoio legal na seção II, que trata da cultura na Constituição Federal de 1988 – CF/88, complementando o valor dos bens culturais no contexto nacional brasileiro.

Após o início de toda a discussão sobre os aparelhos pertencentes ao patrimônio cultural ferroviário e a incumbência ao IPHAN da responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis (Lei 11.483 de 31 de maio de 2007), tornou-se necessário traçar

metas para que a gestão dos bens ferroviários, para que se sucedesse de maneira efetiva a preservação destes, evitando-se, assim, a degradação do patrimônio cultural ferroviário.

Além de receber e administrar os bens do patrimônio cultural ferroviário, o IPHAN fica responsável pelo zelo e pela guarda e manutenção dos bens. Uma tarefa árdua, pois, segundo a Lei 11.483 que atribui ao IPHAN tal recomendação, os bens móveis e imóveis do patrimônio cultural ferroviário englobam edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, e, ainda, materiais rodantes como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinários e bem móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais.

Porém, como zelar por um aparato de tamanha complexidade diante de tantos desafios que o patrimônio cultural enfrenta ao longo das últimas décadas? São aproximadamente 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis classificados como de valor histórico pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE)⁷.

Todo este trabalho para com o zelo e manutenção dos bens do patrimônio cultural ferroviário não seria possível se não fosse de certa maneira compartilhado com outras instituições como os estados, prefeituras e atores e grupos sociais interessados na preservação desse legado patrimonial.

É importante frisar que mesmo com planos e metas definidos, ainda assim, há uma série de questões que impedem que o trabalho de proteção realizado, seja pelo IPHAN, pelo INEPAC ou pelas secretarias das respectivas prefeituras locais, estejam livres de obstáculos, por causa da incompatibilidade de interesses.

Não é de se admirar que as alterações no cenário político do país, bem como nas nomenclaturas do próprio instituto, sua fusão ou separação de outros órgãos, e a maneira como deveria atuar, são fatores que influenciam, até o presente momento, a implementação de ações que se voltam para a preservação e a conservação, principalmente quando é possível ver que os resultados não chegam a ser concluídos em sua totalidade. Seja do ponto de vista de ações que não estão bem elaboradas ou até mesmo de embargos sofridos pela ausência de um plano bem construído, alinhado ao compartilhamento de ações com prefeituras e grupos sociais que possuam interesse na proteção do bem, se somando a isso, há a ausência de ações por parte dos estados na preservação dos bens do patrimônio cultural ferroviário local.

⁷ O programa PRESERFE está ligado à superintendência de patrimônio cultural e mais tarde foi transformado em gerência. Este é responsável pela manutenção e orientação dos trabalhos referentes à preservação na empresa, contando com uma equipe de arquitetos e museólogos, além de estagiários de diversas áreas.

Como exemplo se pode citar a Estação Ferroviária da Leopoldina, no estado do Rio de Janeiro, que após muitas idas e vindas quanto a sua utilização no setor ferroviário, se encontra fechada. Desde 2002, deixou de ser utilizada para embarque de passageiros, dando espaço para a Estação Central do Brasil (Agência Brasil, 2022). Alguns projetos para a estação já foram levantados, mas sem muito sucesso. Atualmente, a estação se encontra sem qualquer atividade significativa, sob a responsabilidade do governo do estado do Rio de Janeiro.

É uma questão que produz bastante controvérsia em face das opiniões de grupos sociais e da própria sociedade que entende que é o modelo de política de concessão adotada, desde o início da implementação das linhas férreas, tanto pelo governo federal quanto pelos governos estaduais, que não oferece garantias mais concretas para que os bens oriundos da antiga R.F.F.S.A sejam preservados e mantidos vivos em virtude de seu valor histórico. Neste contexto se encaixa o estado do Rio de Janeiro que junto à Concessionária de Transportes Ferroviários S.A – SUPERVIA, mantém uma relação em regime de concessão, sob a qual detém a posse, de boa parte dos bens móveis e imóveis do patrimônio cultural ferroviário.

A ausência de um plano consistente na gestão dos bens sob sua posse, pode ser constatado a partir da análise do próprio canal de comunicação da empresa, já que não há neste, referência a qualquer projeto que especificamente se engaje na preocupação em difundir o bem, em seu caráter de patrimônio cultural ferroviário. O que fica evidente a partir dessa análise é uma vaga conexão com liberação dos espaços para manifestações culturais diversas.

Cabe pontuar que além de não garantir a proteção dos bens ainda em uso pela concessionária, o modelo de concessão tem sido especialmente questionado em relação aos bens que estão sem uso adequado ou são utilizados de forma incompatível com aspectos de sua preservação sobretudo histórica. Essa situação tem motivado críticas de atores sociais, da comunidade acadêmica e de usuários do transporte ferroviário, que mesmo com conhecimento mínimo sobre o patrimônio cultural reconhecem o valor desses bens para a construção do lugar compartilhado.

O IPHAN, responsável pela preservação do patrimônio cultural ferroviário, incluiu esse acervo na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, composta por bens oriundos da extinta R.F.F.S.A e distribuídos em diversos estados brasileiros. Para entrar na lista, os bens são avaliados pela equipe técnica da Superintendência Estadual – SE, e posteriormente, são apreciados pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário – CACF, com homologação pela presidência do IPHAN.

Nos termos da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, os bens, direitos e obrigações da extinta R.F.F.S.A passaram a ser inventariados em processo coordenado e supervisionado pelo poder público, se constituindo como instrumento importante para o levantamento e a identificação do patrimônio ferroviário brasileiro (Brasil, 2007). No estado do Rio de Janeiro, boa parte dos bens vindos da antiga R.F.F.S.A, ainda estão sob operação e em plena atividade. Com base nestas condições ficou a cargo do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte – DNIT atuar em parceria com o IPHAN, fiscalizando os bens, provenientes da antiga R.F.F.S.A e seu adequado funcionamento.

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) é, sem dúvida, uma das instituições importante quando o assunto é a preservação do patrimônio cultural brasileiro. Criado em 1937⁸, o IPHAN carrega a responsabilidade de proteger bens que contam a história do país, sejam eles edifícios, monumentos, objetos ou, como no caso do patrimônio cultural ferroviário, estações e estruturas que marcaram o desenvolvimento de cidades e regiões inteiras.

O desafio, porém, vai muito além de simplesmente catalogar ou tomba esses bens. O IPHAN tem buscado, nos últimos anos, construir uma política de preservação que seja, acima de tudo, participativa e conectada com as realidades locais. A Política de Patrimônio Cultural Material, consolidada pela Portaria nº375/2018, não só define procedimentos e etapas para a proteção desses bens, mas também insiste na importância da colaboração entre União, estados, municípios e sociedade civil. O IPHAN entende que preservar não é apenas uma tarefa técnica, mas um processo coletivo de reconhecimento, ressignificação e uso social do patrimônio cultural.

Como já se destacou anteriormente, no caso do patrimônio cultural ferroviário, como a Estação de Austin, o IPHAN atua como órgão responsável pela gestão e preservação dos bens vinculados à extinta R.F.F.S.A, em articulação com outros agentes públicos e institucionais (IPHAN, 2020; IPHAN, 2022). Apesar dos avanços, o caminho ainda é repleto de desafios. O volume de bens sob responsabilidade do IPHAN é enorme, e muitos municípios, como Nova Iguaçu, ainda não mobilizaram esforços para pleitear a proteção formal de suas estações

⁸ Sob a denominação Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – SPHAN, o IPHAN teve sua criação estabelecida, em 1937, a partir da promulgação do Decreto nº 25, de 30 de novembro de 1937. O IPHAN atualmente está ligado ao Ministério do Turismo, porém, por muito tempo esteve vinculado ao Ministério da Cultura. Em sua atuação possui mais de 20 mil edifícios tombado, 83 centros e conjuntos urbanos, 12.517 sítios arqueológicos cadastrados. Incluem-se, neste montante também, mais de 1 milhão de objetos como acervo museológico, 250 mil volumes bibliográficos, documentação arquivística e, ainda, registros fotográficos e cinematográficos em vídeos (Ofício/GAB/IPHAN-RJ, 2014, p.6).

históricas. Isso faz com que lugares como a Estação Ferroviária de Austin permaneçam à margem das políticas de preservação, dependendo de iniciativas pontuais e do olhar atento de pesquisadores, moradores e instituições parceiras.

O IPHAN, portanto, não é apenas um órgão de fiscalização ou tombamento. Sua missão é promover o diálogo, incentivar a participação social e construir pontes entre passado e futuro. Ao olhar para a Estação Ferroviária de Austin, o instituto enxerga não só um prédio antigo, mas um testemunho material de uma época em que o trem era sinônimo de progresso, integração e esperança para a região. Cuidar desse patrimônio cultural é, para o IPHAN, uma forma de garantir que essas histórias continuem vivas e inspirando novas gerações.

Ainda assim, mesmo com diretrizes claras e presença institucional em todo o país, o IPHAN esbarra em desafios cotidianos que vão muito além da legislação. Muitas vezes, o que se observa é um esforço constante para equilibrar as demandas técnicas com a escuta das comunidades e a realidade dos territórios. No caso da Estação Ferroviária de Austin, por exemplo, a ausência de uma mobilização local mais robusta dificulta a efetivação de políticas de preservação, e o instituto acaba dependendo de iniciativas pontuais ou do envolvimento de grupos de pesquisa e moradores interessados.

Além disso, o volume de bens sob responsabilidade do IPHAN torna inevitável a necessidade de priorização. Nesse cenário, estações menos conhecidas ou localizadas em áreas periféricas, como Austin, acabam ficando à margem das principais ações de restauração e valorização. Isso reforça a importância de parcerias e da construção de redes de apoio capazes de potencializar o trabalho do IPHAN, tornando a preservação um compromisso compartilhado.

Por fim, é importante destacar que, mesmo diante das limitações, o IPHAN tem buscado inovar em suas práticas, promovendo oficinas, encontros e projetos de Educação Patrimonial que aproximam a população da história ferroviária. São iniciativas que, embora pontuais, demonstram o potencial de transformação quando há diálogo e participação. No caso de Austin, esse processo ainda está em aberto e depende tanto da atuação institucional quanto da mobilização da própria comunidade para que a estação volte a ocupar um lugar de destaque na memória e no cotidiano do bairro.

Em seu artigo 6º, a Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, trata dos procedimentos institucionais e das ações relacionadas à preservação do patrimônio cultural material, abrangendo a Educação Patrimonial, a identificação do bem, o reconhecimento, a proteção, a normatização, a autorização, a avaliação de impacto, a fiscalização, a conservação, a interpretação, a promoção e a difusão.

Trata-se de etapas trabalhosas, que envolvem a identificação de um bem, seu reconhecimento, sua proteção e a definição de base legal, além da criação de condições para que essas medidas tenham efetividade e possam perdurar ao longo do tempo. Esses procedimentos também se articulam com as competências já estabelecidas pelo Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização, por meio do Decreto nº 9.238, de 15 de dezembro de 2017, conforme se apresenta a seguir.

I – formular, em conjunto com os demais órgãos específicos singulares e com as superintendências, a política setorial de preservação do patrimônio cultural de natureza material; II – planejar, acompanhar e avaliar a execução da política setorial de preservação do patrimônio cultural de natureza material; III – Propor as diretrizes, os critérios e os procedimentos para : a) a identificação e o reconhecimento do patrimônio cultural de natureza material; b) a elaboração e a aprovação de normas de preservação; c) as autorizações de pesquisa e intervenção em bens acautelados em âmbito federal; d) a fiscalização do patrimônio cultural de natureza material acautelado pela União e) a conservação e gestão de bens culturais acautelados pela União (Decreto nº 9.238, de 15 de dezembro de 2017).

Segundo a Portaria nº375, artigo 2º, incisos IV e V são estabelecidos, também, os princípios da responsabilidade compartilhada e da colaboração. Especifica-se a competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que é a de proteger o patrimônio cultural material e preservá-lo. Ainda em seu artigo 2º, as ações e atividades voltadas para o alcance dos objetivos da PPCM são recomendadas a ocorrer de forma intersetorial, integrada, coordenada e sistemática. Há, ainda, que se observar dentre vários princípios, alguns que, conectados ao objeto de investigação aqui em curso são muito importantes.

II – Princípio da indissociabilidade; não deve haver separação entre os bens culturais materiais patrimonializados e as comunidades que os tem como referência; III – Princípio da Ressignificação; constantemente novos significados são atribuídos ao patrimônio cultural material que, em consequência, deve ser entendido para além de um registro do passado; VI – Princípio da participação ativa. Deve ser assegurada à sociedade a participação ativa na elaboração de estratégias para a preservação do patrimônio cultural material e VII – Princípio da Atuação em Rede: A gestão do patrimônio cultural material ganha escala e qualidade quanto estabelece redes entre instituições, públicas e privadas, sociedade organizada e profissionais da área de preservação (Decreto nº 9.238, de 15 de dezembro de 2017).

Além de estabelecer princípios na PPCM, em seu artigo 5º, são determinados objetivos específicos com relação as ações e atividades do IPHAN que visam, como bem pontua a normativa abaixo, uma gama de estratégias de competências e ações.

I – Qualificar, ampliar e integrar as ações e atividades de preservação do patrimônio cultural material; II – Estabelecer práticas para a elaboração participativa dos instrumentos de preservação, de forma a ampliar a legitimidade perante os grupos sociais locais e agentes públicos e facilitar a definição de estratégias de gestão compartilhada do patrimônio cultural; III – Considerar as práticas e instrumentos da preservação desenvolvidos ou sugeridos pelo Comitê do Patrimônio Mundial e pela Comissão Cultural do Mercosul; IV – Precisar os entendimentos institucionais visando a definição de conceitos específicos aplicáveis à preservação do patrimônio cultural material; e V – Fortalecer a preservação do patrimônio cultural material de povos e comunidades tradicionais, enquanto grupos portadores de referência à identidade, à ação e à memória do país (Decreto nº 9.238, de 15 de dezembro de 2017).

A estruturação de princípios e objetivos coopera para que o IPHAN tenha um sentido quanto a sua atuação na proteção de uma diversidade de bens espalhados pelo país. Seu papel vai muito além de assumir toda a responsabilidade para si, enquanto um instituto responsável pelos bens de valor cultural e que valorizam a História de nosso país. Este se conecta com a chance de trabalhar como intermediário na preservação de objetivos de imenso valor para o desenvolvimento nacional e em colaboração com outros entes da federação para assim atuar de maneira efetiva, obtendo resultados mais eficazes para suas ações.

O princípio da responsabilidade compartilhada e da colaboração que tratam da competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios é proteger o patrimônio cultural material e a preservação do patrimônio cultural material exigindo a colaboração e cooperação entre as diferentes esferas do poder público e sociedade (Portaria nº 375, artigo 2º, incisos IV e V).

O IPHAN tem como missão a promoção e coordenação do processo de preservação do patrimônio cultural brasileiro, com o intuito de fortalecer identidades, garantindo o direito à memória para dessa forma contribuir, dentre muitas frentes, para o desenvolvimento socioeconômico do país. O IPHAN tem também como atribuições a atuação em dimensões de fiscalização, de aprovação e de orientação de projetos de restauração, bem como de reformas e novas construções, de projeto e colocação de placas, letreiros e toldos e, também, de projetos de cores para as fachadas, além de pesquisa e realização de projetos para melhoria urbana, arqueológica e de Educação Patrimonial.

Sob a ótica de atuação do IPHAN e visando a preservação de um bem, o tombamento é um instrumento importantíssimo que objetiva garantir a proteção adequada de um patrimônio cultural. O Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, em seu artigo 1º, explicita o conceito de patrimônio vigente para este período histórico.

Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.

Porém, os bens listados no artigo 1º, se tornam parte integrante do patrimônio histórico e artístico nacional, após inscritos no Livro do Tombo (artigo 2º, Decreto nº 25, 1937). No caso do patrimônio cultural ferroviário, o tombamento é atribuído, até então, a um objeto como uma possibilidade de protegê-lo e contando com a colaboração dos órgãos interessados na proteção do bem. Este aspecto do reconhecimento patrimonial, não exime o IPHAN da responsabilidade de intermediar a conservação de todo o acervo do patrimônio cultural ferroviário, pois, se entende que este se constitui como um conjunto valorado e de reconhecimento estabelecido pelo seu valor histórico e artístico para todo o país.

Em consulta ao IPHAN, por meio de sua rede de arquivos, dentre outros documentos, é possível notar que muito pouco foi elaborado quanto aos bens ligados ao patrimônio cultural ferroviário. Claro, não há como negar que a infinidade de objetos que antes pertenciam a antiga R.F.F.S.A é um dos empecilhos para que um trabalho mais amplo seja realizado. Algumas estações do estado do Rio de Janeiro estão inscritas, como já se destacou, na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, e, ainda, é possível identificar documentos que tratam do tombamento da Estação Ferroviária Dom Pedro II, que abrange o período de 1989-2011 e da Estação Ferroviária de Japeri (antiga Belém).

Na lista do patrimônio cultural ferroviário é possível ver que alguns bens do estado do Rio de Janeiro foram inscritos, mediante diferentes motivações. A lista contempla estações ferroviárias de algumas cidades como Quatis, Rio Claro, São Gonçalo, Magé, Valença, Itaguaí, Vassouras, Cardoso Moreira, São Fidelis, Barra do Pirai, Resende, Santo Antônio de Pádua, Campos dos Goytacazes, Mangaratiba e Macaé.

Nota-se que no tocante aos bens do setor ferroviário que se localizam no estado do Rio de Janeiro e especificamente na Baixada Fluminense, além das estações Dom Pedro II e de Japeri já tombadas e citadas anteriormente, apenas a Estação Ferroviária Barão de Mauá e o Museu do Trem e seu terreno estão inscritas na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (Rio de Janeiro, 2015, p.11-13). Isso demonstra que muitos municípios não possuem um olhar mais voltado para estes bens que pertencem ao seu território.

É possível concluir, então, que durante o processo de proteção de tais bens, há uma ausência de políticas de preservação e conservação de bens do patrimônio cultural ferroviário,

alinhado, muitas vezes, a embates entre iniciativa pública e privada, já que várias destas estações estão sob responsabilidade da SUPERVIA que é a concessionária do transporte ferroviário da Região Metropolitana Fluminense, a qual o objeto investigado nesta pesquisa se encontra vinculado.

Apesar do empenho do IPHAN na organização do acervo da antiga R.F.F.S.A, o instituto enfrenta dilemas e, por vezes, embates, associados, por exemplo, a não motivação, por parte de muitos órgãos municipais, em relação à proteção de diversos bens do patrimônio cultural ferroviário. Em muitos casos, há, ainda, que se lidar com a ausência de recursos destinados para fins de preservação, tanto para o IPHAN, quanto para o INEPAC, no caso do estado do Rio de Janeiro. Convém pontuar, ainda, que o INEPAC tende a gerir, em diálogo com o IPHAN, o instrumento de identificação dos bens, o inventário, vinculado ao acervo do patrimônio cultural ferroviário, no âmbito do qual se encontram algumas das estações da região metropolitana. O Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do estado do Rio de Janeiro – INEPAC realizou a inventariação de algumas estações da região metropolitana e da Baixada Fluminense.

O IPHAN, por intermédio de uma carta aos prefeitos sobre o patrimônio ferroviário brasileiro do estado do Rio de Janeiro, fez algumas considerações a respeito dos bens pertencentes ao patrimônio cultural ferroviário e fortaleceu sua importância ao frisar a estruturação e o crescimento de cidades e localidades, a partir da implementação das ferrovias no Brasil. Muitos dos bens que fazem parte deste acervo cultural foram deixados, a partir da desmobilização da antiga R.F.F.S.A e da promulgação da Lei 11. 483, de 31 de maio de 2007. Não devemos deixar de considerar que as estações são testemunhos materiais importantíssimos da preservação da memória de muitas comunidades do território brasileiro (Ofício/GAB/IPHAN-RJ, 2014).

O IPHAN obteve como responsabilidade a viabilização do processo de preservação de bens, e pensando em tal fato é que atribui à utilização e funcionamento como melhor maneira de preservar o patrimônio cultural ferroviário. Criaram-se, assim, recomendações quanto à participação, por meio de colaboração das prefeituras, caso estas tenham interesse em preservar e proteger o bem que possuem em seus territórios.

É a partir da edição da Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010, que institui a lista do patrimônio cultural ferroviário, que o IPHAN estabelece o procedimento administrativo específico quanto a valoração, gestão e a administração dos bens integrantes do patrimônio cultural ferroviário. Abriu-se margem, dessa forma, para que os bens que atendam aos critérios definidos na portaria sejam passíveis de inclusão e, posteriormente, sejam objetos de

proteção. Segundo o artigo 4º, da Portaria nº 407/10, os bens serão incluídos na lista, caso se vinculem às diretrizes abaixo referenciadas.

I – Que apresentem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do país, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes; II – Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970; III – Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico.

O processo de valoração de bem leva em consideração diversos aspectos. No caso dos bens do patrimônio cultural ferroviário, há uma conexão muito próxima aos fatos e contextos históricos, além de uma importante influência sobre os ciclos econômicos e os eventos sociais.

A garantia da proteção de uma estação ferroviária que, no caso, faça parte do acervo da antiga R.F.F.S.A, não será efetiva se não houver uma participação por parte das prefeituras que detêm o bem em seu território. É preciso levar em consideração os benefícios que a conservação deste bem trará para a própria localidade e isso cabe, em parte, aos gestores dos municípios. Um dos itens cruciais para a inscrição do bem na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário é o pedido realizado pelo município. No entanto, é importante considerarmos o fato de que a Estação Ferroviária de Austin está sob a responsabilidade da SUPERVIA. Além disso, esta é pertencente, territorialmente, ao município de Nova Iguaçu, o que acaba trazendo especificidades para o caso da preservação desse bem em particular.

Não há, pelo menos para conhecimento público, qualquer ação que vise a sua inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário do IPHAN ou até mesmo algum projeto elaborado que condicione a proteção e, posteriormente, a conservação da Estação Ferroviária de Austin, através de um uso adequado, enquanto um bem cultural. Coube ao INEPAC a ação de identificação do bem, por intermédio de inventário, com o intuito caracterizar este como imóvel do setor ferroviário.

No âmbito estadual, a partir da ação do Estado e do INEPAC, há uma série de medidas, então, que podem ser tomadas com o intuito de preservar um bem, principalmente no caso do patrimônio cultural ferroviário. Especificamente no estado do Rio de Janeiro, por ser o lugar no âmbito do qual o primeiro trecho de linha férrea foi implementado e, por isso,

se constituiu como marco na implementação de todo um processo de transformação do cenário econômico no país naquele momento.

O Instituto Estadual do Patrimônio Cultural – INEPAC é o responsável por fazer o levantamento dos bens e zelar por meio do registro, inventariança ou até mesmo o tombamento como forma de reconhecimento dos bens localizados em seu território. Não que as responsabilidades sejam separadas no campo da atuação, por parte dos institutos e as secretarias municipais, mas o trabalho pela preservação se torna necessário, por meio de cooperação. Através da manifestação do município à superintendência do INEPAC, é possível criar um canal de comunicação e, posteriormente, a implementação de projetos que visem pôr em prática aspectos mais efetivos da ação de preservação e conservação de um bem regional.

A proteção de bens integrantes do patrimônio histórico artístico e paisagístico, por parte do estado do Rio de Janeiro é regida pelo Decreto lei nº 2, de 11 de abril de 1969. No primeiro artigo do decreto em questão se caracteriza como bens públicos ou particulares, construções, obras de arte, prédios, monumentos, documentos, monumentos naturais, sítios e paisagens, inclusive sítios arqueológicos. No caso de prédios, monumentos e documentos, observa-se os que estão intimamente vinculados a fatos memoráveis da História Local.

Apesar do IPHAN ter responsabilidade sobre bens do patrimônio cultural ferroviário, o trabalho de colaboração é recomendado no próprio Decreto lei nº 2, em seu artigo 4, no parágrafo 2º, conforme se observa no trecho abaixo referenciado.

As secretarias de Estado, através de seus vários órgãos, e em particular as administrações regionais, prestarão à Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico⁹ a colaboração necessária, dentro de suas respectivas atribuições, devendo ser científicas, para esse fim, dos atos de tombamento e das notificações a que se refere o inciso II do artigo 3º (Decreto lei nº 2, de 11 de abril de 1969, art 4º, parágrafo 2º).

Essa maneira de atuação não se verifica no caso do objeto investigado. Isto porque se trata de uma estação ferroviária que está localizada em uma área municipal, mas sob o domínio de um estado e do governo federal. Ainda não consta de maneira formal, algum plano que vise a completa inserção do bem num projeto bem definido que o possa promover como integrante do bem do patrimônio cultural ferroviário, para a sociedade e para os residentes.

⁹ DPHA - Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico, criado por meio de decreto em 1963, foi o primeiro órgão de preservação do patrimônio, em nível estadual.

Ao longo de sua trajetória, o INEPAC consolidou-se como referência na defesa do patrimônio cultural, com mais de 1.600 bens tombados em todas as regiões do estado. Seu trabalho envolve a elaboração de pareceres técnicos, a realização de pesquisas, o acompanhamento de obras e a emissão de pareceres sobre intervenções em bens protegidos. O instituto também atua de forma colaborativa, dialogando com órgãos federais, como o IPHAN, e com prefeituras municipais, reconhecendo que a preservação é um esforço coletivo que demanda articulação entre diferentes esferas do governo e da sociedade civil.

No contexto ferroviário, o INEPAC tem papel fundamental no mapeamento e inventário das antigas estações e estruturas ligadas à história dos trens no estado. No caso da Estação Ferroviária de Austin, em Nova Iguaçu, o instituto foi responsável pelo levantamento e registro desse patrimônio cultural. Esse registro foi realizado a partir de estudos sobre a Linha Centro do sistema ferroviário fluminense, que reconheceu o valor da Estação Ferroviária de Austin como ponto inicial do trecho suburbano do Rio de Janeiro. Esse reconhecimento pelo INEPAC é um passo importante para a valorização dessa estação que se encontra no município de Nova Iguaçu, pois insere o edifício em um contexto mais amplo de memória ferroviária e abre caminho para futuras ações de preservação e uso social.

Apesar de avanços, o desafio de encontrar novos usos e garantir a conservação efetiva desses bens permanece. O trabalho do INEPAC, ao documentar e destacar a relevância da Estação Ferroviária de Austin, reforça o papel das instituições estaduais na proteção do patrimônio cultural, especialmente quando há articulação com iniciativas locais e apoio da comunidade. Dessa forma, o instituto contribui para que a Estação Ferroviária de Austin não seja apenas um vestígio do passado, mas um elemento vivo na construção da identidade e da memória do bairro e da cidade de Nova Iguaçu.

Ainda sobre o INEPAC, convém sublinhar que este é o primeiro órgão ligado à preservação estadual no país, que se estabeleceu a partir da constituição do Estado da Guanabara. Em seu capítulo I, artigo 1º, o Decreto-lei nº 346, de 1964, caracteriza o patrimônio histórico e artístico da Guanabara como

bens móveis e imóveis, públicos e particulares, existentes no Estado, inclui os monumentos naturais, os sítios e as paisagens cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos históricos memoráveis, quer por seu excepcional valor folclórico, documental, artístico ou bibliográfico, quer pela feição notável com que tenham sido dotados pela natureza ou agenciados pela indústria humana (Brasil, 1964, s.p).

O que se pode observar, a partir da leitura do trecho do decreto acima referenciado, é não só a formulação de uma nomenclatura bem definida para cada bem, como também a identificação de quais são os graus e valores que justificam o sentido destes serem preservados. Esse foi o primeiro passo para que o INEPAC se dispusesse a atuar além do que já vinha sido proposto pelo IPHAN.

O diferencial é o reconhecimento dos bens naturais estaduais e a postura quanto aos monumentos naturais. Foi importante ampliar o campo de atuação para além das estruturas físicas e ao assumir tal preocupação com o espaço natural em seu território, o INEPAC se propõe e opta por tombar o Parque Henrique Lage, sem se distanciar do monumento e olhar somente para o natural.

O conceito de atuação do órgão vai, então, além, se conectando com o contexto histórico, natural e cultural. Algo que é desenvolvido a partir da conexão com recomendações abordadas pelas Carta de Atenas (1931), Carta de Veneza (1964) e Normas de Quito (1967). Com relação ao distanciamento do espaço do seu entorno, as orientações das Normas de Quito (1967), acabam sendo bem apropriadas pelo INEPAC e as perspectivas ali pontuadas ficam bem explícitas quando se observa com atenção a atuação do estado a partir deste órgão. A ideia do espaço é inseparável do conceito do monumento e, portanto, a tutela do Estado pode e deve se estender ao contexto urbano, ao ambiente natural que o emoldura e aos bens culturais que encerra. Mas pode existir uma zona, recinto ou sítio de caráter monumental, sem que nenhum dos elementos que os constitui, isoladamente considerados, mereça essa designação.

Com o apoio de tal recomendação, o INEPAC adquire a oportunidade de não fazer um trabalho fora do que já vinha sendo realizado em âmbito nacional e internacional, mas amplia seu horizonte em um pensamento mais focado no regionalismo e com uma conexão maior junto aos bens de valor histórico que influenciaram os acontecimentos locais e que foram importantes para o cenário nacional.

A partir da fusão dos antigos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara (1977), o INEPAC é criado, trazendo um destaque para o elemento cultural, além de um conceito mais abrangente e se diferenciando do IPHAN. Com a Lei nº 509/81, o Conselho Estadual de Tombamento é integrado à Secretaria de Educação e Cultura. O interessante era promover espaços de discussão, exposição e cursos, com o intuito de difundir o conhecimento sobre o valor do patrimônio cultural do estado.

O INEPAC, com a ampliação em sua área de atuação, foi constituído por três divisões: a do folclore, a de pesquisa e manifestação cultural e, ainda, a divisão do patrimônio histórico

e artístico. A preocupação do instituto, ao longo dos anos, foi primar pelo tombamento de bens que se ligavam aos interesses locais, de prefeituras e associações de bairros, privilegiando o valor da diversidade cultural. Diante do exposto, o que se configura é que, de fato, o INEPAC traz um olhar voltado para a cidade do Rio de Janeiro e também para a necessidade de estabelecer novos parâmetros para a constituição do patrimônio cultural do estado.

Com relação ao patrimônio cultural ferroviário, o INEPAC teve ações e ainda que de maneira muito leve, se propôs a realizar a inventariança de várias estações ferroviárias do estado do Rio de Janeiro, inclusive a do objeto investigado, registrando-os como bens culturais do setor ferroviário. O inventário não traz muitos detalhes sobre propostas de ações que visem a preservação do local e também não enuncia se há algum tipo de cooperação por parte da detentora da concessão do serviço. Diante do exposto, o processo de registro em questão, já é um caminho importante traçado e fundamental para o reconhecimento do valor do bem em questão.

Diante desse cenário em que a concessionária SUPERVIA concentra seus esforços na operação e manutenção do sistema ferroviário, muitas vezes deixando a preservação do patrimônio cultural em segundo plano, torna-se ainda mais relevante a atuação de instituições públicas voltadas à proteção cultural. É nesse contexto que o INEPAC surge como um agente complementar, buscando reconhecer e registrar o valor especialmente histórico das estações ferroviárias, mesmo quando ações concretas de conservação ainda são incipientes. Essa sobreposição de responsabilidade evidencia que a preservação do patrimônio cultural ferroviário, como no caso da Estação Ferroviária de Austin, só pode avançar, a partir do diálogo e da colaboração entre diferentes atores institucionais e a sociedade civil.

A SUPERVIA, concessionária que desde 1998 opera o transporte ferroviário de passageiros na região metropolitana do Rio de Janeiro, tornou-se um dos principais agentes na gestão da malha urbana de trens no estado. Sua atuação abrange atualmente 270 quilômetros de trilhos, cinco ramais, três extensões e mais de cem estações, conectando doze municípios e transportando centenas de milhares de passageiros diariamente. Com esse alcance, a empresa desempenha um papel central não apenas na mobilidade urbana, mas também na relação cotidiana da população com o patrimônio cultural ferroviário.

No contrato de concessão firmado com o Estado do Rio de Janeiro, a SUPERVIA assumiu obrigações que vão além da simples operação dos trens. Cabe à empresa zelar pela manutenção e conservação das estruturas sob sua responsabilidade, incluindo estações históricas e seu entornos como coloca em evidência a cláusula primeira, do Decreto nº 24.013,

de 27 de janeiro de 1998, em sua página.⁴ No entanto, a prática cotidiana mostra que o foco da concessionária permanece voltado principalmente para a eficiência operacional e o atendimento ao usuário, deixando em segundo plano a preservação do patrimônio cultural, especialmente daqueles edifícios que perderam sua função original.

Exemplo disso é a situação da Estação Ferroviária de Austin, que, como tantas outras, não recebe ações sistemáticas de conservação. A experiência recente da Estação Ferroviária Leopoldina, por outro lado, mostra que a SUPERVIA pode ser chamada à responsabilidade, por meio de acordos judiciais e articulação com órgãos como o Ministério Público Federal e o IPHAN.

Apesar dessas iniciativas pontuais, os limites da atuação da SUPERVIA ficam evidentes diante da dimensão do desafio, já que o volume de estações, a necessidade de investimentos constantes e a ausência de políticas próprias de valorização do patrimônio cultural dificultam uma ação mais abrangente. Além disso, a empresa frequentemente alega restrições financeiras e prioriza questões operacionais, o que reforça a importância de articulação com órgãos públicos e da cobrança, por parte da sociedade civil, para que a preservação não seja negligenciada.

Nesse contexto, é importante destacar que, no âmbito do patrimônio cultural ferroviário, o INEPAC também vem atuando, ainda que de forma incipiente. O instituto se propôs a realizar a inventariança de diversas estações ferroviárias no estado do Rio de Janeiro, incluindo a Estação Ferroviária de Austin, reconhecendo esses espaços como bens culturais do setor ferroviário. Embora o inventário não apresente propostas concretas de preservação nem indique cooperação direta com a concessionária responsável pelo serviço, essa iniciativa representa um avanço significativo no reconhecimento do valor desses bens culturais. Essa ação do INEPAC complementa o papel da SUPERVIA e evidencia que a preservação do patrimônio cultural ferroviário depende da articulação entre múltiplos atores, ainda que haja muito a ser feito para assegurar a conservação efetiva e o uso social desses espaços.

No parágrafo 5º do Decreto nº 24.013, de 27 de janeiro de 1998, o patrimônio imobiliário não operacional pertencente à responsável anterior, Flumitrens, com exceção dos prédios de D. Pedro II e Barão de Mauá, são parte integrante da concessão. O prazo de vigência do contrato na prestação do serviço é de 25 anos, podendo ser prorrogado por igual período.

Ainda analisando a cláusula quarta do Decreto nº 24.013/98, a concessão trata de uma questão primordial e fruto de muita discussão até os dias de hoje: qualidade e segurança dos serviços. Os serviços devem ser prestados de maneira a assegurar a boa qualidade e

segurança, satisfazendo durante toda a vigência do contrato as condições de regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, atualidade tecnológica, generalidade e cortesia.

No contrato, a SUPERVIA assume algumas obrigações, dentre as quais é importante destacar, na cláusula décima, os incisos II, XI, XXVIII do Decreto nº 24. 013/98, abaixo referenciados.

II – manter em dia o inventário e registro dos bens vinculados à concessão;
XI – zelar pela integridade dos bens vinculados à concessão, mantendo-os em condições normais de funcionamento e conservação, até a sua devolução ao Estado ou à concessionária que vier a substituir a concessionária; XXVI – assegurar a proteção do patrimônio histórico do sistema ferroviário, preservando os bens tombados e cumprindo todas as regras legais e contratuais vigentes na data da publicação do edital de licitação que deu origem ao presente contrato.

Os incisos em questão tratam da responsabilidade que a SUPERVIA possui com os bens advindos e parte do acervo do patrimônio cultural ferroviário, ainda que parte deste esteja em atividade. O contrato de concessão não exime da concessionária a responsabilidade pelo zelo de maneira integral e a proteção e o registro dos bens dos quais é detentora, durante o período de vigência do contrato.

Pelo modo como se sucedeu a privatização, apenas os bens ferroviários em operação foram contemplados, pois a concessão objetiva o serviço prestado aos passageiros e consequentemente os bens que estão em operação seriam os utilizados e, assim, preservados. A concessionária obteve, ao firmar o contrato, pátios de manobra e terrenos onde se localizavam prédios de estações, mas muitos se encontram sem o devido cuidado de manutenção. O modelo de concessão implementado foi crucial para acarretar o abandono de estações que não mais eram operacionalizadas, levando vários edifícios, que em muitos casos só possuem acesso pela ferrovia, à ruína.

Com o tempo, muitas localidades foram levadas à decadência pelo fim do transporte de passageiros e do transporte de cargas, já que muito do que envolve a concessão a empresas que privatizam o serviço, não permitiu a funcionalidade desses espaços ou mesmo sua preservação. O interesse maior não é por atender a todo um sistema ferroviário, mas concentra os esforços mais nos centro urbanos, espaços nos quais a locomoção e o possível lucro é mais propício a acontecer sem que haja a necessidade de se fazer altos investimentos. Esse retorno financeiro não ocorreria da mesma forma caso fosse implementado este modelo em cidades do interior do estado do Rio de Janeiro.

O projeto inicial com que a SUPERVIA se propõe a conectar com a cultura, não contempla de maneira mais ampla, ações mais sólidas e que tragam à sociedade uma

aproximação com o patrimônio cultural ferroviário. Convém destacar que a concessionária acaba se dispondo apenas a fornecer o serviço firmado em contrato. É um tipo de difusão da cultura que traz para o setor ferroviário diversas atividades, mas não possui muita conexão com o setor e não proporciona que o usuário do transporte ou a sociedade adquira um conhecimento mais aprofundado em relação ao patrimônio cultural ferroviário, que está sob a responsabilidade da empresa concessionária.

Por meio de seu site, a SUPERVIA mantém um canal de comunicação, a partir do qual abre espaço para parcerias e solicitações acadêmicas, porém, apesar de apoiar iniciativas para a promoção da cultura, não se aprofunda em ações mais concretas, principalmente se levarmos em consideração a grande quantidade de acervo do patrimônio cultural ferroviário que está sob sua responsabilidade. Esse imenso acervo não tem sua importância enquanto bem cultural reconhecida e muitos espaços ganham outras funcionalidades que asseguram a base operacional da concessionária.

Como tratado anteriormente neste presente trabalho, uma das dificuldades para a implementação de ações de preservação de bens do patrimônio cultural ferroviário é a ausência de recursos que viabilizem a concreta efetividade de ações. A SUPERVIA deixa claro em seu canal de comunicação que não dispõe de verba para patrocínio das atividades culturais, fechando, assim, as portas para qualquer intermediação que busque um consenso entre a sociedade, os órgãos públicos ou privados interessados em oficializar ações que visem uma cooperação entre todos, e que efetive projetos de preservação de bens do patrimônio cultural ferroviário.

Diante da dificuldade de obtenção de recursos e da postura restritiva da SUPERVIA em relação ao apoio a iniciativas culturais e de preservação, torna-se ainda mais evidente a importância do envolvimento do poder público municipal nesse processo. Se, por um lado, a concessionária limita sua atuação à operação do sistema e se exime de parcerias para a conservação do patrimônio cultural, por outro, a Prefeitura de Nova Iguaçu surge como um agente fundamental para proteção dos bens culturais locais. Apesar de algumas lacunas na legislação, o município reconhece, em sua lei orgânica, a responsabilidade de preservar documentos, obras e demais bens de valor cultural presentes em seu território, o que abre espaço para iniciativas e políticas capazes de fortalecer a memória ferroviária e valorizar a identidade local.

Apesar das limitações históricas e da ausência de políticas plenamente consolidadas, a Prefeitura de Nova Iguaçu tem desenvolvido iniciativas relevantes no campo da preservação do patrimônio cultural do município. Destaca-se a atuação da Secretaria Municipal de

Cultura, que, segundo o Plano Municipal de Cultura, tem como missão “promover a pesquisa, proteção e restauração do patrimônio histórico, artístico e arquitetônico local, bem como estimular o acesso da população aos bens culturais e apoiar grupos culturais da cidade” (Nova Iguaçu, 2017, p.22). Isso se reflete em ações como o incentivo à criatividade, a realização de festivais de artes e a democratização do acesso aos espaços culturais, fortalecendo o sentimento de pertencimento e identidade entre os moradores.

Outro destaque é o trabalho da Fundação Educacional e Cultural de Nova Iguaçu (FENIG), que, em parceria com a Prefeitura de Nova Iguaçu, tem promovido programas como o Festival de Artes, o Programa Municipal de Incentivo à Leitura e à Escrita e a Galeria de Artes Fenig. De acordo com a FENIG, essas ações “valorizam o patrimônio material e imaterial, fomentam a economia criativa e geram oportunidades para artistas e artesãos locais” (FENIG, 2022, p.10), fortalecendo a cultura como vetor de desenvolvimento social e humano.

A prefeitura também instituiu o Programa Patrimônio e Artes, voltado à valorização, divulgação, recuperação e proteção do patrimônio cultural iguaçuano. Em 2020, ao declarar o Ano do Patrimônio Cultural Iguaçuano, o município estimulou parcerias e ações de Educação Patrimonial em escolas e eventos públicos (Nova Iguaçu, 2020). Segundo o relatório da Secretaria de Cultura, “essas iniciativas demonstram um compromisso crescente com a memória local, envolvendo diferentes secretarias e promovendo a integração entre cultura, educação e turismo” (Nova Iguaçu, 2020, p.7).

No campo da proteção legal, a Lei Orgânica do Município de Nova Iguaçu e o Plano de Manejo do Parque Municipal reforçam a responsabilidade do poder público em “identificar, preservar e valorizar marcos históricos e ambientais, estimulando sua visitação e promovendo o turismo cultural e ecológico” (Nova Iguaçu, 1990, art. 16). A articulação dessas políticas contribui para a conscientização da população sobre a importância do patrimônio cultural, incentivando práticas de preservação e o fortalecimento da identidade iguaçuana.

A Lei Orgânica do município de Nova Iguaçu não é muito clara quanto as ações tomadas para preservar tais bens, apesar de assumir parte diante dos bens de valor sobretudo histórico, localizados em seu território. No artigo 16 da lei orgânica municipal, o órgão municipal assume o papel de proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos (Lei orgânica municipal de Nova Iguaçu de 30 de maio de 1990).

Além de recomendar a proteção dos bens, o inciso IV da lei orgânica, institui como objetivo da lei, o impedimento da evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e

de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural, o que abre espaço para questionamentos e uma avaliação acerca das ações desenvolvidas pelos órgãos municipais.

A Lei nº 4.563, de 26 de novembro de 2015 trata do sistema municipal de cultura de Nova Iguaçu e estabelece os princípios, objetivos, estrutura, organização de questões relacionadas ao seu território. Convém pontuar que, em seu artigo 2º, esta lei

[...] estabelece o papel do poder público municipal na gestão da cultura, explicita os direitos culturais que devem ser assegurados a todos os munícipes e define pressupostos que fundamentam as políticas, programas, projetos e ações formuladas e executadas pela prefeitura municipal de Nova Iguaçu no campo da cultural.

Além de assegurar a cultura aos cidadãos locais, esta legislação define fundamentos para a criação de projetos e ações, no campo da cultura e pensando, e, considera inclusive, ações que contemplam o patrimônio cultural ferroviário. É perceptível, ao lermos os termos normativos, que esta legislação possibilita a percepção de que há certa autonomia da prefeitura para preservar e conservar os locais e bens de valor cultural, como tratado no artigo 5º, a seguir enunciado.

É responsabilidade do poder público municipal planejar e fomentar políticas públicas de cultura, assegurar a preservação e promover a valorização do patrimônio cultural material e imaterial do município de Nova Iguaçu e estabelecer condições para o desenvolvimento de economia da cultura, considerando em primeiro plano o interesse e o respeito à diversidade cultural (Lei nº 4.563, de 26 de novembro de 2015, art 5º).

Em todos os âmbitos das esferas governamentais existe um consenso quanto a assumir as responsabilidades na proteção e conservação dos bens patrimoniais. Além deste, há o apoio de marcos regulatórios legal como importante aliado neste processo, principalmente no campo da cultura. Uma responsabilidade não apenas na preservação, mas, também na difusão do bem, como demonstra o artigo 9º, da Lei nº 11. 483, de 31 de maio de 2007, já que compete ao órgão a construção; formação; organização; manutenção; ampliação; equipamentos; museus; bibliotecas; arquivos ou outras organizações culturais.

A Prefeitura de Nova Iguaçu, apesar de ainda enfrentar desafios para consolidar políticas de preservação voltadas ao patrimônio cultural ferroviário, tem promovido ações que apontam para avanços importantes. Segundo o Plano Diretor Sustentável e Inclusivo, “a valorização e preservação do patrimônio histórico e cultural do município são princípios fundamentais para o desenvolvimento sustentável e a construção da identidade local” (Nova

Iguaçu, 2023, p.15). Essa diretriz tem reflexos em iniciativas relevantes como a revitalização do sítio histórico de Iguassú Velho, apoiada pela FENIG, que evidencia que “a valorização de patrimônios históricos materiais e imateriais da nossa cidade é prioridade” (FENIG, 2022, p.7)

No caso da Estação Ferroviária de Austin, a prefeitura reconhece sua importância histórica, inserindo-a em estudos sobre o sistema ferroviário da cidade. O INEPAC também reforça esse reconhecimento ao registrar a estação como bem cultural do setor ferroviário (INEPAC, 2010, p.6-8). Ainda que não existam projetos de restauração tão amplos quanto como em relação a outras estações, como a da Vila de Cava, o Plano Diretor prevê “ações de preservação, conservação e valorização dos bens ferroviários, integrando-os à vida cultural e turística do município” (Nova Iguaçu, 2023, p.22).

Além disso, a integração entre a Secretaria de Cultura e a FENIG tem resultado em eventos, exposições e atividades educativas que estimulam o interesse da população pela história ferroviária. De acordo com a FENIG, “essas ações contribuem para o fortalecimento do sentimento de pertencimento e identidade local” (FENIG, 2022, p.11), o que cria condições para que oportunidades futuras se abram para que a Estação Ferroviária de Austin possa ser incluída em projetos de revitalização e uso cultural.

No âmbito legal, o artigo 16 da Lei Orgânica do Município de Nova Iguaçu estabelece o compromisso de “proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico-cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos” (Nova Iguaçu, 1990, art.16). Esse dispositivo abre espaço para que futuras políticas públicas contemplem, de forma mais efetiva, a Estação Ferroviária de Austin, integrando-a ao circuito de bem protegidos e potencializando seu uso social.

Portanto, mesmo diante de limitações estruturais, as ações recentes da Prefeitura de Nova Iguaçu sinalizam um caminho promissor para a preservação do patrimônio cultural ferroviário da cidade. Como destaca o Plano Diretor, “o reconhecimento do valor histórico das estações e a promoção de políticas integradas de preservação são essenciais para transformar o patrimônio ferroviário em fonte de memória, cultura e desenvolvimento para toda a cidade” (Nova Iguaçu, 2023, p.26).

Considerando os papéis dos diferentes órgãos e suas bases legais constata-se, após verificação, que a Estação Ferroviária de Austin (prédio antigo), como já desatado, não está inscrita como bem na lista de patrimônio cultural ferroviário do IPHAN. Atualmente consta apenas registrado como bem cultural pelo INEPAC, o que apesar de ser algo levemente positivo, induz a compreensão de que há ausência de um trabalho compartilhado entre a

prefeitura, a SUPERVIA que é a atual concessionária responsável, atores e grupos sociais. Seria interessante que movimentos em torno da valorização desse bem fossem estimulados, inclusive, em diálogo com o IPHAN, para que a discussão sobre o reconhecimento da estação como bem, adquirisse maior significado para o município de Nova Iguaçu.

Muitas são, portanto, as questões que natureza patrimonial que envolvem as perspectivas de preservação da Estação Ferroviária de Austin. Retoma-se, assim, alguns desses aspectos para a conclusão das reflexões deste capítulo que intentou compreender a estação em diálogo com o campo patrimonial institucional mais amplo e seus desdobramentos na construção das políticas de memória e da própria agenda que envolve diferentes setores públicos em torno do referencial da cultura.

Como já se destacou, diante da dificuldade de obtenção de recursos e da postura restritiva da SUPERVIA, em relação ao apoio a iniciativas culturais e de preservação, torna-se ainda mais evidente a importância do envolvimento do poder público municipal nesse processo. Se, por um lado, a concessionária limita sua atuação à operação do sistema e se exime de parcerias para a conservação do patrimônio cultural, por outro, a Prefeitura de Nova Iguaçu surge como um agente fundamental para a proteção dos bens culturais locais que integram a História da cidade.

Nesse contexto, a atuação da prefeitura vai além do simples cumprimento de normas legais. Ela se manifesta em ações que buscam envolver a comunidade, promover eventos culturais e incentivar o resgate da memória coletiva, mesmo diante das limitações orçamentárias e estruturais. A valorização do patrimônio cultural ferroviário, ainda que muitas vezes dependa de esforços pontuais e parcerias institucionais, contribui para reforçar o sentimento de pertencimento dos moradores e para criar oportunidades de uso social e educativo desses espaços.

A Estação Ferroviária de Austin, nesse cenário, emerge como um símbolo potente de memória e potencial de transformação. Mais do que um ponto de passagem, ela representa a trajetória de desenvolvimento do bairro e da própria cidade, sendo depositária de memórias, afetos e experiências compartilhadas por diferentes gerações (INEPAC, 2010, p.7). Sua preservação não se limita a uma questão técnica, mas envolve o reconhecimento do seu papel como referência cultural para a construção de uma identidade local e como espaço de articulação entre o passado, presente e o futuro. Ao olhar para Austin, percebe-se que a estação é também um convite ao diálogo entre políticas públicas, sociedade civil e iniciativas privadas, e se constitui, hoje, como espaço para que a história ferroviária siga inspirando novas formas de pertencimento e cidadania.

Dessa forma, o próximo capítulo busca compreender a Estação Ferroviária de Austin como epicentro de transformações territoriais e político-sociais, o que exige reconhecer não apenas sua importância material, mas também o valor simbólico que carrega para a população de Nova Iguaçu. É nesse cruzamento entre memória, identidade e ação coletiva que reside o verdadeiro potencial de transformação desses espaços, tornando-os protagonistas das dinâmicas urbanas e sociais que não só integram aspectos dos acontecimentos e fenômenos passados nesse espaço do município, mas que segue atualizando esse mesmo espaço do bairro de Austin, no âmbito do qual a estação ainda mantém suas funcionalidades.

CAPÍTULO II – A ESTAÇÃO DE AUSTIN: EPICENTRO DE TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS E POLÍTICO-SOCIAIS

Feito o panorama das políticas de preservação do patrimônio cultural ferroviário e sua relação com a Estação Ferroviária de Austin pretende-se refletir, neste capítulo que se abre, sobre os aspectos das transformações territoriais que esse, hoje, bem cultural, por sua inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, imputou na paisagem. Volta-se, então, para a Estação Ferroviária de Austin, analisando seu papel como agente de transformação territorial e político-social em Nova Iguaçu e, ainda, se busca compreender como essas mudanças contribuem para que se tome a estação como não só lugar de memória, mas sobretudo como espaço de produção e circulação de referências culturais que integram o campo mais amplo das experiências e vivências dos moradores da Baixada Fluminense.

Mais do que um ponto de passagem, o bairro de Austin, em Nova Iguaçu, representa um caso emblemático de bem cultural ferroviário que, embora reconhecido pelo INEPAC, ainda enfrenta desafios quanto ao seu reconhecimento nacional e à efetivação de políticas de preservação.

A trajetória das ferrovias no Brasil, especialmente no estado do Rio de Janeiro, está intrinsecamente ligada ao desenvolvimento econômico e à modernização do território. A implantação das linhas férreas, iniciada no século XIX, não apenas facilitou o escoamento de mercadorias e o deslocamento de pessoas, mas também redefiniu centralidades urbanas e provocou profundas mudanças na paisagem e na dinâmica social das cidades fluminenses. Austin, nesse contexto, é um exemplo vivo dessas transformações, tendo sua história marcada pela presença da estação ferroviária, que catalisou o crescimento populacional, a urbanização e a consolidação de uma identidade local vinculada à memória ferroviária.

Este capítulo busca compreender, a partir de uma abordagem interdisciplinar, como a Estação Ferroviária de Austin se tornou referência cultural para o bairro e para região, articulando aspectos históricos, geográficos e culturais. Para tanto, a análise foi conduzida a partir de três eixos: a influência da estação na territorialidade de Austin, as transformações da paisagem urbana e, ainda, as relações entre memória, identidade e pertencimento.

2.1. A Estação Ferroviária de Austin: aspectos relevantes

Convém destacar inicialmente para melhor compreensão dos aspectos relevantes que envolvem a Estação Ferroviária de Austin que o plano de industrialização impulsionou o desenvolvimento do setor ferroviário provocando mudanças sociais relevantes. Quando

implementado, este abriu novos caminhos para a exploração econômica e transformou definitivamente a vida dos grupos humanos que viviam em áreas rurais. Grupos que presenciaram, não só os processos de desenvolvimento urbano propiciado pela malha ferroviária, mas também as transformações no uso do solo que implicaram em elevados custos sociais e ambientais, cujos desdobramentos se fazem presentes na atualidade.

O setor industrial, implementado, teve como principais características a busca pelo menor desperdício, maior produtividade e consequentemente, maior lucro. Estes objetivos traçados cooperaram para que se desenvolvesse um novo modelo econômico separando homem da natureza por meio da tecnologia. Deste modo, muitos grupos humanos passaram a ser capazes de atuar ativamente nas transformações que viriam a ocorrer em diversas partes do mundo e que reconfiguram a relação de homens e mulheres com a apropriação do espaço.

A relação das ferrovias com os aspectos socioeconômicos são um ponto chave na condução da implantação das malhas ferroviárias no Brasil. O Estado do Rio de Janeiro, pioneiro na criação da primeira linha no país, teve a expansão de sua malha ferroviária como fruto de dois processos: a industrialização nos países mais desenvolvidos e a abertura econômica de países subdesenvolvidos (Silva, 2019, p.23).

Barão de Mauá foi o personagem pioneiro na implementação do sistema ferroviário do estado do Rio de Janeiro, e dado seu sucesso, incentivou a fundação de outras companhias no Brasil, como as de Pernambuco, da Bahia, do Ceará, de São Paulo, de Minas Gerais, do Paraná e do Rio Grande do Sul (INEPAC, 2017).

O lugar mais emblemático no cenário em que a ferrovia passaria a ser implantada, sem sombra de dúvida, foi o estado do Rio de Janeiro. A cidade carecia de melhores investimentos, tendo em vista que o Rio de Janeiro era um importante local de escoamento de produtos trazidos do interior do país. Claro, não apenas com fins de escoamento se desenvolveu o setor ferroviário no país, mas a partir de um certo ponto muitas cidades foram se constituindo em função de sua conexão com a malha ferroviária. Aliás, o estado foi se desenvolvendo, a partir do momento em que novas fontes de produção iam se estabelecendo em diversos pontos rumo às cidades do interior. E, assim, pelo meio do caminho, onde os trilhos iam chegando, muitos locais foram sendo criados e passaram a existir justamente por causa da implementação das linhas férreas.

Ainda nesse contexto, em que a linha ferroviária começava a ser implementada nacionalmente, mais especificamente no Rio de Janeiro, um ator principal foi, como já se sublinhou, um grande incentivador e propulsor do setor ferroviário no país: Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá. Ele foi o primeiro a instalar e a operar a linha ferroviária na

Corte. Com aproximadamente 14,5 km, em 30 de abril de 1854, conectando a Praia de Estrela¹⁰ a Fragoso (Rio de Janeiro)¹¹ e, ainda, com o objetivo inicial de ligar o Vale do Paraíba às Minas Gerais. Em 1856, a ferrovia chegou até Raiz da Serra, complementando um total de 16,3 km. Convém destacar que com diversos obstáculos em seu terreno, a ida até a cidade de Petrópolis se realizava por estrada de rodagem.

Já em 1855, a Sociedade Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, obteve uma concessão no Rio de Janeiro. A intenção era alcançar o Vale do Paraíba (Vassouras), e consequentemente os estados de São Paulo e Minas Gerais. O primeiro trecho foi entregue em 1858, totalizando 48 km e uma ligação entre São Cristóvão e Queimados, percurso do qual Austin faz parte. A diferença entre a inauguração do primeiro trecho e o segundo foi de poucos meses, e, então, se promoveu a extensão da linha até Belém, atual Japeri (8 de novembro de 1858), totalizando 61km em ambos os trechos.

Após esses primeiros trechos, outros trechos foram inaugurados ao longo dos anos seguintes. Em 1860, ao iniciar os trabalhos de transposição da Serra do Mar, deu-se a inauguração do ramal dos macacos (atual Paracambi), criado para o transporte de café com destino até a Vila Iguassu.

A implementação dos trechos de linha férrea que ligava a capital aos locais de produção de café impactou tanto na questão econômica, mas também na organização socioespacial da Baixada Fluminense. Ocorreu uma migração da população devido ao transporte ferroviário de mercadorias que se faziam, até então, por meio dos rios. Até a inauguração da Central do Brasil, as principais localidades estavam às margens dos rios (Silva, 2017, p.03). Tratava-se de outro local dentro do município de Nova Iguaçu conhecido hoje como Antigo Iguassu.

Uma dupla transformação ocorreria a partir de 1850 com o deslocamento dessa estrutura que antes se centrava na conservação de estradas e rios, transferindo-se para a ferrovia. Aparentemente, mantinha-se a vocação da região como local de passagem e a estrutura produtiva com base na agricultura e mão de obra escrava, mas na prática houve deslocamento da centralidade dos povoados da beira dos rios para os da margem das ferrovias. (Silva, 2017, p.4)

¹⁰ Estrela ficava no fundo da Baía de Guanabara, e era um local que podia ser alcançado de barco, a partir do Centro do Rio de Janeiro.

¹¹ A Estação Ferroviária de Fragoso foi inaugurada em 1954, como estação terminal da linha E. F. Mauá, e está localizada no município de Magé (RJ).

O conhecimento acerca das transformações que a implementação do setor ferroviário traria para o Estado do Rio de Janeiro, além de importante é bem complexo, pois não tem como negar que não foi apenas por este que o setor alavancou, chegando ao auge de sua operação e cooperando para o desenvolvimento do setor econômico.

No caso do município de Nova Iguaçu, ao qual o bairro de Austin está integrado, o território era anteriormente concentrado às margens dos rios, que eram cruciais para o escoamento do que era produzido no município, mas logo após a construção do setor ferroviário, a sua densidade populacional, praticamente em sua maior parte, passou a ser localizada próximo às estações ferroviárias que fazem parte de seu território central urbano atualmente. Quando observada tal transformação territorial, é importante compreender que na época em que o desenvolvimento do setor ferroviário foi se constituindo, o município de Nova Iguaçu era maior, possuindo uma maior delimitação administrativa, que incluía também os municípios de Queimados, de Mesquita e de Nilópolis (Silva, 2016, p.130).

Esse território foi se expandindo na medida em que novas estações foram sendo inauguradas e, seguindo o percurso do setor ferroviário, é que novas cidades foram sendo estabelecidas e as populações foram se inserindo as margens das estações férreas. O atual município de Nova Iguaçu já exercia importante influência no cenário econômico regional, no âmbito do estado do Rio de Janeiro.

As conexões anteriores se davam através dos rios existentes e pela mobilidade marítima que se ligava à baía de Guanabara. É ainda interessante notar que a criação e a prosperidade da ferrovia foram cruciais para o desenvolvimento social e territorial da Baixada Fluminense como um todo. A ferrovia foi importante na dinamização de novas localidades, pois cooperou para a criação de outros pontos específicos na região e que existem até os dias de hoje. A maioria dos municípios da Baixada Fluminense são reconhecidos pelos nomes das suas respectivas estações ferroviárias: Japeri, Queimados, Nova Iguaçu, Mesquita, Belford Roxo e Nilópolis. É interessante destacar que, em torno dessas estações, de uma maneira geral, há um aglomerado de construções que prestam serviços em seu entorno e funcionamento com marco zero para localização do lugar.

Na Figura 2, que segue abaixo, é possível analisar como era Nova Iguaçu antes dos novos municípios se tornarem independentes, além de ser possível perceber a extensa fronteira territorial com a capital fluminense. Os desmembramentos passaram a ocorrer somente no século XX, ainda que o setor ferroviário já estivesse em atividade, o que não exclui a necessidade de se observar que foi importantíssimo para ampliar o campo de atuação

do setor econômico e social do estado. Desde a capital fluminense até Paracambi, a linha férrea se estende até hoje.

Figura 2: Mapa do Município de Iguassú entre 1891 e 1943



Fonte: DA SILVA, 2017.

Criado em 1833, o então município de Nova Iguaçu era composto de um pequeno povoado que se conectava com os caminhos, as estradas e os rios, sendo estes os únicos meios de locomoção que ligavam a capital a outros lugares mais remotos. Jacutinga foi o primeiro povoado da cidade e suas localidades estavam mais concentradas às margens dos rios, sendo o principal meio de mobilização entre elas.

A região possibilitava também, à época, a conexão entre a capital do Rio de Janeiro com regiões de Minas Gerais, oferecendo pelos caminhos hospedarias, depósitos, pastos e estradas razoavelmente adequadas que davam condições da passagem a tropas comerciais e militares. A questão do transporte realizado por vias marítimas exigia uma logística em que pouco do que se escoava fosse perdido. Apesar do uso do barco a vapor, ainda eram constantes as perdas de produção, seja por conta das más condições ou por conta do tempo.

A articulação entre rios, estradas e caminhos perdeu espaço a partir da implementação da linha férrea. Essa região pôde ser caracterizada por muito tempo como de passagem em virtude do próprio escoamento da produção do conjunto de fazendas com foco na agricultura e a mão de obra escrava. Fato que engloba o bairro de Austin, pois se tratava de um lugar,

pertencente até os dias de hoje a Nova Iguaçu, mas que tinha apenas fazendas e terras usadas para a produção.

Com a chegada do trem, há um deslocamento de toda essa estrutura e população para as margens da ferrovia, o que ocorre a partir de 1850, inclusive, dinamizando, por causa da conexão direta com a cidade do Rio de Janeiro, outros serviços não tão explorados antes. Serviços da localidade como fornecedor de lenha e de gêneros alimentícios foram incentivados e se deu ainda o desenvolvimento de outros setores.

Por causa das linhas férreas, novos lugares foram sendo criados na região. É o caso de Brejo (Belford Roxo) e Queimados, contribuindo para o desenvolvimento de novos espaços. O município de Queimados foi o que mais foi influenciado territorialmente pela implementação da estação férrea. A cidade cresceu se articulando com a estação e o bairro de Austin que faz fronteira entre os dois municípios (Nova Iguaçu e Queimados) também prosperou. Acredita-se que o bairro em questão surgiu por conta da Estação Ferroviária de Austin. Esta estação teria, inclusive, sido criada com o intuito de encurtar tal extensão entre um município e outro.

A criação da linha férrea proporcionou que a região, e mais especificamente Nova Iguaçu se conectasse com a área metropolitana. Fato que podemos perceber pelos movimentos das populações na atualidade, quando se analisa a relação de trabalho estabelecida. Essa alteração estrutural permitiu que o município obtivesse mais êxito durante o auge da citricultura, segundo relata Pereira, em trecho abaixo destacado.

E assim, como cana de açúcar teve apoio dos rios, e o café das estradas, a laranja teve os trilhos férreos cortando Maxambomba, de Mesquita a Queimados. Laranjais substituíam antigos cafezais e canaviais; laranjeiros substituíam barões e oficiais da Guarda Nacional; bangalôs e barracões de beneficiamento de frutos substituíam casas de fazendas e senzalas. Maxambomba já era sede do município e a sociedade abandonava os salões à luz de velas e gás para se esparramar pelos clubes recreativos iluminados a luz elétrica, animados os bailes e orquestras. Era uma cidade que despontava e, como tal, atraía e acolhia sem nenhuma restrição qualquer estranho, sem mesmo indagar seus propósitos (Pereira, 1977, p. IX apud DA Silva, 2017).

Ao tratar do corte pelas linhas férreas de Maxambomba até Queimados, fica evidente que o transporte ferroviário, conectado a uma era de produção da citricultura na região, possuía íntima relação, pois os meios de escoamento da produção se davam justamente nas estações que pertenciam ao território relatado. Além do mais, toda a produção, tanto da Baixada Fluminense quanto da Zona Oeste, seria escoada, a partir da Estação Ferroviária de Nova Iguaçu.

Outro movimento importante era o de pessoas, que chegavam e partiam de um ponto ao outro, com maior mobilidade entre as cidades. Um movimento característico e que remete muito ao estilo de vida que muitos residentes dos municípios da Baixada Fluminense têm até os dias de hoje. Há uma relação direta com o transporte quando existe uma necessidade de se locomover para seus locais de trabalho.

A partir destes fatos, pode ser compreensível que o setor ferroviário, com sua implementação, tenha permitido uma aproximação com a memória, por se tratar de fator que foi sempre rodeado de mudanças que passaram a acontecer a partir dos avanços decorrentes da criação das ferrovias. Tais conexões são vividas entre os próprios moradores até os dias de hoje, remetendo a situações em que não apenas coisas boas se sucedem, mas muitas dificuldades e realidades se tornam presentes na vida daqueles que vivenciam tais transformações.

Todos os acontecimentos provenientes da criação e do desenvolvimento do setor ferroviário na cidade do Rio de Janeiro podem ser compreendidos a partir de períodos. Em um primeiro instante, as grandes cidades tiveram participação inicial em períodos em que a necessidade era mais urgente, principalmente se considerarmos que o interesse com o desenvolvimento do setor ferroviário era o de trazer benefícios num curto espaço de tempo. No entanto, em certo momento, alguns planos acabaram não saindo como em sua forma inicial e precisaram ser revisados para que não se perdesse todo um trabalho já em curso.

A trajetória das ferrovias no Brasil, especialmente no estado do Rio de Janeiro, pode ser compreendida a partir de três períodos principais: implementação, expansão e desenvolvimento, e, também consolidação com ajustes no projeto inicial. Essa divisão ajuda a perceber que a ferrovia não se limitou a uma inovação técnica, mas se afirmou como um elemento capaz de reorganizar o território, redefinir centralidades e interferir na vida social das áreas por onde avançou. No caso de Nova Iguaçu e da Estação Ferroviária de Austin, essa leitura se mostra importante, pois permite entender de que maneira a presença dos trilhos contribuiu para modificar a ocupação do espaço e para formar uma paisagem marcada pela mobilidade e pela memória ferroviária.

O primeiro período corresponde à implementação entre 1854 e aproximadamente 1870. Ele tem início com a inauguração da primeira estrada de ferro brasileira e com a criação de uma nova lógica de circulação, voltada ao escoamento da produção e à articulação entre áreas produtores e centros consumidores. Nesse momento, a ferrovia passa a representar uma alternativa relevante diante da dependência dos rios e das antigas estradas, o que já indica uma mudança significativa na forma de pensar e organizar o território.

O segundo período, de expansão e desenvolvimento, pode ser situado entre 1870 e 1930. Nesse momento, a malha ferroviária se amplia de maneira mais intensa e passa a articular diferentes áreas do estado, favorecendo o crescimento de povoados, bairros e cidades ao longo dos trilhos. As estações passam, então, a exercer papel central na organização do espaço urbano, funcionando como referências para o comércio, os serviços e a moradia. É nesse contexto que se fortalece a relação entre ferrovia e localidades como Austin, cujo desenvolvimento esteve diretamente relacionado à presença da estação e à circulação de pessoas e mercadorias.

No que se refere ao conhecimento acerca de Austin, é nesse segundo momento de análise, entre 1870 e 1930, que esse processo começa a se tornar mais evidente. Esse período foi marcado por certa ausência de planejamento e por uma organização ainda instável do sistema ferroviário, o que levou à formulação de um novo plano de expansão. Nesse contexto, a Estada de Ferro Central do Brasil, antiga D. Pedro II, passou por novo prolongamento, e a Estação Ferroviária de Austin foi incluída nesse percurso. O antigo prédio da estação, ainda existente, constitui uma referência material importante para a compreensão da formação histórica do bairro, como se pode observar na Figura 3.

Figura 3: Prédio antigo, após algumas reformas estéticas e que vive fechado, pois passou a ser local de guarda de utensílios



Fonte: Carlos Sousa, 2020

A inserção da estação nesse novo prolongamento foi decisiva para o surgimento e a consolidação de Austin como espaço urbano. Mais do que um simples ponto de parada, a estação passou a funcionar como elemento articulador do território, influenciando a ocupação do entorno e a dinâmica local. Dessa forma, sua presença deve ser entendida como parte de um processo mais amplo de transformação da paisagem e de reorganização das relações espaciais na região.

A análise do prédio de maneira isolada, por si só, já configura a apreciação de um bem cultural que possui um valor histórico e vai se reconstituindo como referência cultural para a população local. Porém, mais do que apenas a sua implementação, o prédio e o desenvolvimento do setor ferroviário no local, tendo em vista uma época de impactos consideráveis na economia nacional, possibilitou que Austin fizesse parte desse avanço proposto pelo desenrolar da inclusão das ferrovias no país, em especial no estado do Rio de Janeiro.

A inclusão de uma estação em um lugar antes conhecido como Parada da Floresta¹², foi importante para que houvesse alterações em diversos aspectos. A principal alteração foi no nome do lugar que passou a ser conhecido como Austin, em referência ao então responsável pelas obras realizadas no trecho do qual Austin faz parte. Não apenas essa alteração, mas a criação de uma estação ferroviária no lugar foi crucial para que, ao longo das décadas, a paisagem do bairro fosse sendo alterada e reconfigurada, não mais a partir das dinâmicas que marcam os espaços predominantemente rurais, já que ferrovia e os trens trazem os aspectos da modernidade e da urbanidade para o bairro.

De Parada da Floresta, um lugar antes apenas conhecido pelos seus terrenos vazios e lugar de plantação e produção agrícolas, passou a ser um lugar de produção de laranjas e consequentemente um local predominantemente comercial em que o trem se mantém como um importante conector da população local com as oportunidades de se trabalhar fora de um espaço geográfico que se encontra limitado a apenas pequenos e médios negócios.

Essa relação da população com a estação é muito intrínseca e ligada, hoje, aos mesmos sentidos do passado já que seu uso se volta ainda para a possibilidade de ir a outros lugares e, principalmente, locais de trabalho na capital do estado do Rio de Janeiro.

¹² Não há muito aprofundamento, em termos de informação, sobre o porquê do nome da primeira estação que foi alocada em Austin ter sido esse. Não se sabe bem quais eram as implicações durante a época para que a estação assim se chamasse. É possível encontrar a afirmação de que Austin se chamava Parada da Floresta tanto no inventário do INEPAC quanto no próprio site da SUPERVIA que trata brevemente dos aspectos históricos sobre a criação da Estação Ferroviária de Austin, mas sem maiores esclarecimentos sobre a escolha do nome em questão.

A partir da criação do primeiro prédio da Estação Ferroviária de Austin é que começou a se estabelecer a movimentação constante, seja para escoamento e passagem de produtos ou até mesmo as idas e vindas das pessoas que iam chegando de outras partes em busca de oportunidades.

Tais relações foram se estabelecendo com o avanço do setor ferroviário em plena atividade no estado do Rio de Janeiro. O bairro de Austin, antes da instalação da estação, era compreendido apenas como um lugar onde havia muitas terras inabitáveis e que eram usadas apenas para a produção agrícola e, posteriormente, ali se desenvolveu e prosperou a produção e colheita de laranjas.

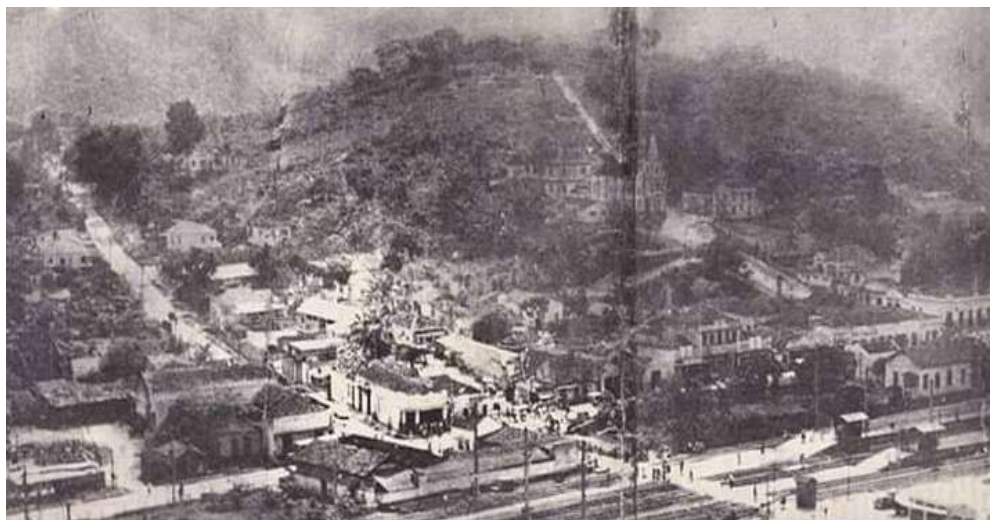
O desenvolvimento do setor ferroviário possibilitou que novas dinâmicas fossem trazidas a partir da implementação da indústria nos territórios do Brasil, principalmente, no início desse processo, no estado do Rio de Janeiro. Austin foi se desenvolvendo, então, em fases quanto a sua estruturação e reestruturação. O bairro, até os dias de hoje, possui seu comércio, residências, igrejas e escolas estabelecidos no entorno da estação ferroviária.

Para se ter uma ideia do panorama do bairro, é interessante observar a Figura 4, que mostra que o bairro, na década de 1950, possuía já a estação e está já se constituía como o principal centro de escoamento de produção e transporte para os moradores do local. Há, ainda, na imagem se olharmos com atenção um centro comercial já pré-estabelecido e que ficava como local de passagem para o que era trazido dos bairros mais distantes e próximos ao centro de Austin.

O prédio antigo da Estação Ferroviária de Austin, localizado à direita inferior da imagem, se mantém na posição desde então. Nos lugares nos quais é possível ver as bilheterias, atualmente existe uma passarela que foi instituída para evitar o contato direto da população com os trilhos e com os movimentos que o setor realiza constantemente, principalmente por se tratar de uma linha em atividade.

Seguindo traços das cidades que foram se estabelecendo a partir da implementação do setor ferroviário, no topo do morro é possível ver a Paróquia de São Sebastião de Austin, e, ao lado da estação, os primeiros prédios comerciais. Cabe destacar que alguns existem até hoje.

Figura 4: Foto panorâmica de Austin em 1959



Fonte: História Nova Iguaçu

Há, portanto, uma paisagem que foi se alterando na medida em que os anos foram passando. É possível perceber, na figura mais atual, que novas formas de interação entre os residentes e o principal meio de transporte do bairro precisaram ser construídas, a fim de que o espaço geográfico local pudesse se organizar de maneira mais adequada. A presença dos trilhos, associada ao adensamento das construções no entorno, revela como a estação passou a influenciar diretamente a ocupação da área, produzindo uma configuração territorial em que a ferrovia permanece como elemento central da dinâmica do lugar. Ao mesmo tempo, a paisagem também expressa a convivência entre a ocupação humana e o relevo, o que reforça o caráter histórico dessa transformação.

Desse modo, observa-se que Austin se consolidou a partir de uma relação muito próxima com a ferrovia, o que ajuda a compreender a importância da estação para a vida cotidiana da população. Mais do que apenas registrar um meio de transporte, a Figura 5 evidencia um processo de organização do espaço no qual o bairro foi se estruturando em função da estação e das possibilidades de deslocamento que ela proporcionou. Assim, a localidade passou a contar com uma dinâmica própria, articulada não só ao interior do município, mas também a outros destinos, o que favoreceu uma certa autonomia da população, sem a necessidade de se deslocar até um centro urbano maior, como o centro de Nova Iguaçu.

Figura 5: Foto panorâmica de Austin em 2024



Fonte: Carlos Sousa, 2024

A Estação Ferroviária de Austin forneceu ao morador condições de se deslocar para diversos outros municípios, territorialmente falando, sem a necessidade de se locomover para um segundo centro urbano municipal (Centro de Nova Iguaçu), que tinha condições de viabilizar a ida a um outro destino. Tal movimento fornece uma certa autonomia para a população chegar à capital do estado do Rio de Janeiro, ainda mais em se tratando de um bairro e não um centro urbano municipalizado.

Para a localidade é interessante o estabelecimento de vínculos diretos com diversas fontes de renda e desenvolvimento pelo uso e apropriação da ferrovia e os itinerários de interação que esta oferece para seus moradores. Abre-se, por meio dos trilhos, novas oportunidades, por exemplo, de trabalho e de contato com outros modos de vida e experiências de natureza mais cosmopolita, para quem vive, ali, no bairro de Austin.

Coloca-se, aqui, agora em evidência a criação de uma memória ferroviária, por causa dos eventos que os moradores locais experienciaram, a partir da Estação Ferroviária de Austin, e em virtude do uso contínuo do espaço não só da estação em si, mas também dos novos espaços de interação como a capital do estado e das vivências que desse processo se desdobraram.

A presença da ferrovia contribuiu para ampliar a circulação de pessoas, bens e serviços, favorecendo deslocamentos antes mais difíceis e influenciando a formação de novas dinâmicas urbanas em Austin e na Baixada Fluminense. Ao longo do tempo, essa infraestrutura também se relacionou à consolidação de atividades comerciais e à

reconfiguração da paisagem local, se tornando parte importante da memória ferroviária da região.

A memória ferroviária possui papel fundamental no desenvolvimento da identidade urbana e cultural das cidades que foram moldadas, a partir da presença do trem e da sua ampla malha ferroviária. A mobilidade e o escoamento de mercadorias não foram apenas facilitados pelas ferrovias, mas deixaram um legado na memória coletiva das pessoas. Segundo Santos (2012, p.45), “as ferrovias não são apenas infraestruturas de transporte, mas também espaços de construção de memórias, onde as histórias das comunidades se entrelaçam com trilhos que atravessam seus territórios”. A importância de preservar a memória ferroviária, como parte importante do patrimônio cultural das cidades, é ressaltada a partir de tal perspectiva do autor, em particular em locais como Nova Iguaçu, nos quais a ferrovia transformou não só a economia, mas as relações sociais e culturais.

É importante considerar que a relação de uma comunidade com o patrimônio cultural ferroviário se dá na medida em que constantemente se vivencia o espaço, ainda que estruturalmente, pois o lugar fixo possibilita que por sua existência, seja possível se conectar com outras realidades não antes conhecidas ou vivenciadas.

Nesse sentido, a implementação de novas tecnologias, novos espaços em consonância com a Revolução Industrial, possibilitou a transformação da vida cotidiana das pessoas, e, ainda, mudanças na percepção de espaço e do tempo, principalmente com relação às questões econômicas, gerando o desenvolvimento, inclusive, de uma memória social, segundo Prochnow (2014, p.80).

Há mutações no campo histórico do lugar, em virtude da presença da Estação Ferroviária de Austin, e fatos importantes que derivam de sua presença e que corroboram para atribuição de valor ao prédio antigo da estação ferroviária, pois este foi o primeiro a possibilitar que movimentos relevantes ocorressem no bairro. Estes movimentos acabaram interligando um lugar antes pouco habitado e muito rural, já que o espaço do atual bairro de Austin, na época, era apenas um lugar marcado pela presença de terras utilizadas para plantações. A estação permitiu que o espaço do bairro de Austin fosse se desenvolvendo, a partir das décadas, vinculado a novas perspectivas de natureza econômica, que incluem, a prosperidade e diversidade do comércio e dos serviços locais.

Compreender os aspectos da memória ferroviária que a estação proporcionou não só para as mudanças presentes na paisagem do bairro mas também nas vivências dos moradores locais do bairro de Austin permite que aspectos da História Regional e das localidades que integram, hoje, a Baixada Fluminense, se coloquem em evidência e desvelem uma região fora

dos estereótipos que a definem, Para melhor apreensão da presença dessa memória ferroviária no local, na sequência deste texto surgem, agora, então, dimensões e aspectos do bairro e de sua História e paisagem.

2.2. O bairro de Austin em perspectiva e sua relação com a estação ferroviária

Enuncia-se, a seguir, alguns aspectos do bairro de Austin, para melhor compreensão deste e de seu desenvolvimento advindo da presença da malha ferroviária em seu território. Convém destacar, inicialmente, que Austin possui uma área territorial de 33.835 km² e uma população estimada de 90 mil habitantes. Um comércio dinâmico composto por muitas lojas, alguns mercados e supermercados que foram se estruturando as margens da linha férrea e que se concentram em ambos os lados.

Além desses, o bairro passou a contar com escolas municipais, estaduais e particulares, além de ter em seu espaço polos de universidades particulares. Possui um Departamento de Polícia, e a partir de 2019, o Programa Segurança Presente chegou ao bairro como uma política que visava diminuir a violência no local. Tal estruturação do Segurança Presente se estabeleceu as margens da linha férrea, em uma praça que fica exatamente ao lado da estação, como é possível ser visto na Figura 6 abaixo.

Figura 6: Letreiro "Eu amo Austin" instalado em um dos pontos principais do bairro, ao lado da estação férrea



Fonte: Carlos Sousa, 2024

Geograficamente Austin é um bairro pertencente ao município de Nova Iguaçu, situado na divisa com o município de Queimados, figurando também como uma Unidade Regional do Governo – URG, denominação dada aos antigos distritos. Austin é composto pelos chamados sub-bairros: Riachão, Mariléia, Inconfidência, Cacua, Tinguazinho, Rodilândia, Vila Guimarães, Carlos Sampaio e Eurico Miranda. É no bairro de Carlos Sampaio que se iniciava o trecho que conectava a linha auxiliar aos demais bairros do município do Rio de Janeiro, responsável por receber os gados que vinham para a capital fluminense e eram depois distribuídos, como é possível perceber a partir da Figura 7.

Figura 7: Mapa da localização de Austin em referência a outros municípios limítrofes



Fonte: Google Earth / Adaptado

A figura permite perceber que a malha ferroviária se expandiu para além de um ponto isolado, alcançando diferentes áreas da Baixada Fluminense e estabelecendo entre elas uma articulação que foi importante para a organização do território. Ao observar o mapa, nota-se que municípios como Japeri, Queimados, Nova Iguaçu e Paracambi passaram a compor um mesmo eixo de circulação, favorecendo o deslocamento de pessoas, mercadorias e serviços entre localidades que, embora diferentes entre si, passaram a se relacionar de maneira mais próxima. Assim, a ferrovia não pode ser compreendida apenas como meio de transporte, mas como elemento que contribuiu para aproximar essas áreas e para redefinir a forma como o espaço passou a ser ocupado e vivido.

Desse modo, Austin se insere nesse processo como parte de uma rede que ajudou a reorganizar as relações entre os diversos municípios da Baixada Fluminense. A sua localização dentro desse conjunto evidencia a importância da estação na articulação do espaço e na aproximação entre diferentes centros urbanos, o que ampliou as possibilidades de deslocamento da população e fortaleceu vínculos entre áreas mais e menos centrais. Dessa forma, a expansão ferroviária não apenas conectou territórios, mas também colaborou para a formação de uma paisagem marcada pela mobilidade e pela interdependência, o que reforça a necessidade de compreender Austin dentro desse movimento mais amplo de integração regional.

A relação do bairro com o patrimônio cultural ferroviário se vincula ao seu próprio nome, por se tratar de uma homenagem ao engenheiro inglês Charles Ernest Austin, que trabalhou na construção do primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II. A estação de trem em Austin foi inaugurada em 15 de setembro de 1896, com o objetivo de encurtar a distância que havia entre Nova Iguaçu e os municípios de Queimados e Japeri. Antes da inauguração o local era conhecido, como já sublinhado, como Parada da Floresta.

A primeira seção de linha construída após um mês de constituição da Estrada de Ferro D. Pedro II (31 de junho de 1855) teve como representantes quatro importantes personalidades: o Engenheiro Lane que atuava como superintendente de obras, Cristiano Ottoni, Price (empreiteiro) e o engenheiro Charles Austin que atuou como responsável pelas obras da seção contratada (Campos, 2017, p.69).

Dentre estes nomes citados, é com o engenheiro Charles Austin, que o objeto investigado se conecta. É certo que muito pouco se sabe a respeito do engenheiro, mas o que é mais visível, é a sua relação com todo o desenrolar da implementação da primeira seção de linha férrea e como único personagem, participante direto nas obras a ser denominado em uma estação deste ramal, segundo identifica Campos (2017, p.105).

Sobre o Engenheiro Austin, há uma carta datada de 1896, escrita pelo então engenheiro Morsing ao Exm. Sr. Senador Christiano Ottoni, com relatos importantes sobre sua relação com o engenheiro Charles Ernest Austin. Na busca por uma inserção no mercado de trabalho, o engenheiro Morsing encontra diversas dificuldades e promove embates por questões de ausência de confiança com outros engenheiros responsáveis, também, pelas obras do setor ferroviário.

Ao tratar de relações de trabalho com os dois engenheiros, principais responsáveis pelas obras nas malhas ferroviárias em expansão, Morsing relata uma situação que demonstra certa qualidade de homem bom e generoso por parte de Charles Ernest Austin, além de nos

dar a informação sobre ele ter feito parte das expansões que levaram a malha ferroviária até Belém (atual Japeri). Segundo Morsing, em seu relato em uma das cartas, é possível compreender um pouco da relação de trabalho com o engenheiro Austin.

Entreguei a carta ao Austin que a leu com calma e me disse: O senhor fica aqui no meu escritório e desde já é meu ajudante. Dias depois que trabalhando em desenhos na mesma mesa que elle, elle me perguntou quanto eu ganhava com o Morchat, eu lhe respondi que 1503 po mez. Pois bem, disse-me elle: daqui em diante o seu ordenado é o dobro com todas as despesas de viagem pagas. Pode-se bem avaliar o meu contentamento. (Jornal do Brasil, 1896, edição 00042, p.4).

Em outro momento, Morsing ao falar dos seus trabalhos ao lado de Austin, relata um pouco das ações para a implementação da linha férrea até Belém (Japeri), e quais eram as condições de trabalho naquele trecho.

Com o Austin fiz trabalhos de escriptorio e de campo e entre outros fui o primeiro engenheiro que atravessou a pé os brejos de Belém, para pessoalmente sondar esses brejos. Entrei no Brejo, em Belém de manhã e sahi do outro lado no caminho que vae a carapuça, à noite, porém, só com uma bota e tendo estado com água até o pescoço todo o dia. Eu levava muita gente que iam construindo umas especies de esteiras para que em certos logares não desaparecessemos afundados no lodo... (Jornal do Brasil, 1896, edição 00047, p. 4).

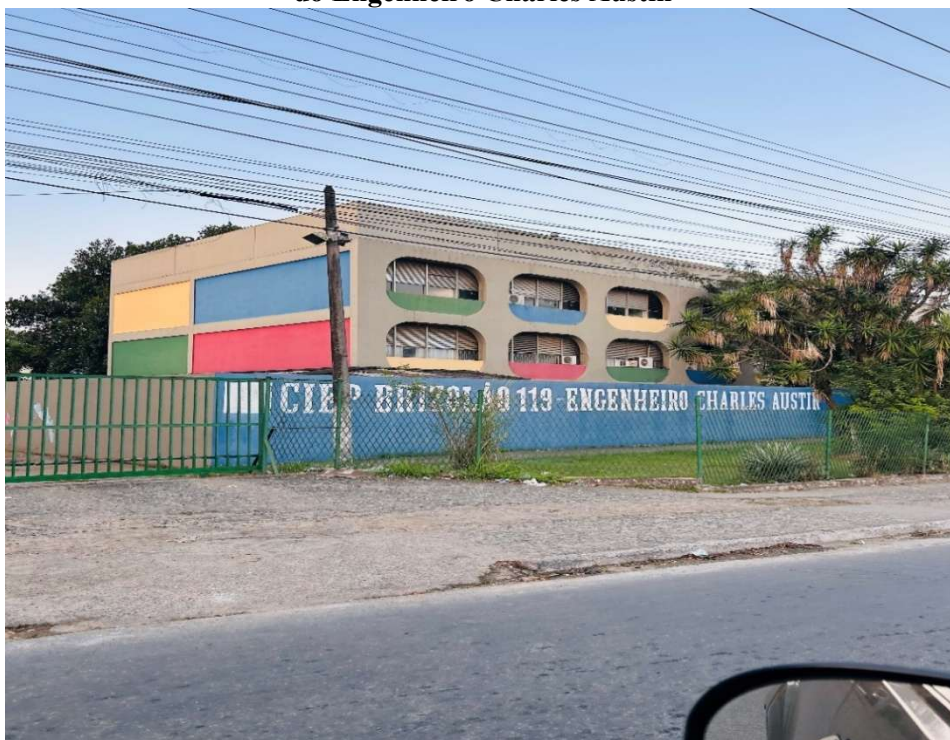
Como se pode depreender do trecho acima o engenheiro Morsing, ao lado do engenheiro Austin, acompanham de perto a implementação da malha ferroviária na atual região da Baixada Fluminense, tendo, inclusive, feito travessias por Belém, atual Japeri, e assim, viabilizado a integração de Parada da Floresta a novas localidades e, assim, asseguraram a expansão da Estrada de Ferro D. Pedro II.

Austin integrava, como já se destacou, um dos trechos da Estrada de Ferro D. Pedro II, mas era um local pouco urbanizado e cujos marcas de desenvolvimento estavam vinculadas à aspectos de ruralidade. Mas ainda assim foi selecionado para a expansão da linha férrea, o que mudou sua configuração de desenvolvimento e integração ao circuito econômico do estado do Rio de Janeiro. A possibilidade de integrá-la e linha férrea era viável. Tal possibilidade seria aceitável, pois, ainda em se tratando do lugar, segundo (Peres, 2004b, p.122; Vasconcellos, 1935, p.77 apud Campos, 2017, p.105), Austin era um local onde começavam as terras das Fazendas Reunidas Normandia, transformadas em loteamentos.

De acordo com Campos (2017) Charles Austin, junto ao também engenheiro Lane, foram importantes personagens na escolha da Estação da Corte, tendo o Campo da Aclamação ou Campo de Santana como lugar escolhido após proposta conjunta. Tal fato demonstra ainda mais o grau de importância na atuação do engenheiro Charles Austin neste processo de implementação do Ramal, pois, enquanto central, visava-se atrair movimentação pelo fato de ser “[...] fonte pública, de água e convívio social no século XIX” (Campos, 2017, p.73).

Atualmente seu nome é levado como uma forma de legado no principal Centro Integrado de Educação Pública (CIEP) do bairro, como é possível ver na Figura 8, o que demonstra mais ainda o reconhecimento de sua atuação como engenheiro do trecho, e mostra o quanto ele se encontra vinculado à memória coletiva local e o quanto a referência da estação se associa a identidade do bairro de Austin.

Figura 8: Frente do principal CIEP do bairro que leva o nome do Engenheiro Charles Austin



Fonte: Carlos Sousa, 2024

É importante reconhecer que a visibilidade do bairro está associada a criação da estação ferroviária, a citricultura iguaçuana e, ainda, a sua dimensão de lugar de conexão com a capital através da linha auxiliar para o transporte de gado. O nome que o bairro recebeu, a partir de um dos importantes personagens na implementação do setor ferroviário no estado do

Rio de Janeiro, mostra o quanto a memória da ferrovia se constitui como elemento estruturante da memória social coletiva que envolve os moradores do bairro.

Memória que se mantém e sustenta também porque a estação em questão ainda se encontra em atividade. Trata-se de um importante trecho e um dos poucos que ainda opera com a atividade concentrada no transporte de passageiros. Acredita-se que este aspecto cooperou para que houvesse uma alteração de identidade do lugar, e até deixando em segundo plano a ideia de ruralidade.

O bairro antes era um local de terrenos vazios onde a plantação era o principal meio de uso do solo. O pouco do que é falado acerca do lugar, o trata como um local que era utilizado por fazendeiros e, posteriormente, este foi se transformando em lugar de laranjais, até a venda de lotes com o intuito de povoar o local. O período de plantação e produção agrícola foi de suma importância para o desenvolvimento do bairro, principalmente após a implementação da estação que tornou possível o escoamento dos produtos produzidos no local.

É importante sublinhar que nenhuma época foi tão importante para o bairro quanto a era da citricultura, época em que o bairro acabou sendo um dos principais exportadores de laranjas do município. Nesse período, o solo austriense se transformou de fazendas em importantes laranjais para o município de Nova Iguaçu com um resultado em escala global (Souza, 2015, p.36).

Convém destacar que a citricultura está associada a uma nova configuração econômica que se pode observar, especialmente, em relação ao ciclo econômico do café, cujas alterações, sobretudo na dinâmica com o Estado de São Paulo se estabelecem, no início do século XX. De acordo com Ricardo Luiz Souza, em seu artigo publicado na Revista Epígrafe, e cujo título é “E os Pomos eram de Ouro: a importância da citricultura de Nova Iguaçu para a economia fluminense e brasileira nas décadas de 1920 a 1940”, os laranjais trazem novo impulso para dinâmica econômica do estado do Rio de Janeiro. Dinâmica que se vincula ao bairro de Austin, cujas terras eram propícias para o plantio da laranja, e, ainda, oferecia estrutura de escoamento da produção, dada a presença da Estação Ferroviária de Austin. Para o pesquisador na transição do século XIX para XX, o estado do Rio de Janeiro se realinha ao campo econômico brasileiro, a partir da exportação de laranja.

Na virada do século XIX para o XX, o Estado do Rio de Janeiro já não era o líder na produção nacional de café, perdendo tal posto para o Estado de São Paulo (Melo, 2002, p.215-234). Consequentemente, o governo provincial do Estado do Rio de Janeiro começa a diversificar e a articular novas formas de angariar fundos para sua economia. Nisso, a laranja entra como um produto condizente com essa nova realidade, pois essa cultura se mostrara em franco

crescimento e ainda demandava grande volume de mão de obra em suas fases de implementação, condução de lavoura, colheita e distribuição do produto. Esses fatores dinamizavam a economia regional. Nesse interim, refletir acerca da história econômica do Brasil, destacando somente ou exaustivamente a partir de uma concepção da produção e comércio do café, ou de outros produtos agrícolas com grande acervo historiográfico como algodão, borracha e cana-de-açúcar, encobrindo o suor e o esforço que muitos homens e mulheres que empreenderam em outras culturas. A laranja cultivada nas lavouras iguaçuanas é uma destas. Afinal, como um produto que teve grande consumo e produção no Brasil, se expandindo a uma velocidade estrondosa, pode ser tão pouco lembrado pela história econômica que investiga primeira metade do século XX? Não obstante, um dos objetivos desse trabalho é justamente esmiuçar tal paradigma da ausência (ou quase ausência) desse produto na nossa história econômica e os desdobramentos que a segunda guerra mundial trouxe para tal produto (Souza, 2016, p.172-173).

Austin, assim, passa a integrar esse circuito econômico mais amplo da política econômica do estado do Rio de Janeiro. Ricardo Luiz Souza ainda mostra, em sua reflexão, acerca da dimensão da citricultura na política nacional econômica que a laranja e seu consumo derivam da ampliação de um mercado consumidor nacional e internacional. A cidade de Nova Iguaçu integra essa nova dinâmica econômica o que impulsiona, então, o desenvolvimento e a prosperidade de bairros como o de Austin, cujas terras passam a ser usadas para o plantio da laranja. De acordo com o pesquisador

A laranja definitivamente entrou na lista de consumo das famílias, no Brasil e no exterior, exigindo maior espaço no campo. A citricultura conquista a cidade de Nova Iguaçu, onde todas as características profícuas para o estabelecimento da laranja se encontravam. Essa cultura encontrou nas terras de Nova Iguaçu muitas características desejáveis para seu desenvolvimento em larga escala comercial. O solo com características próprias para o cultivo dos Citros, com textura mais arenosa do que argilosa, o relevo plano facilitando o trabalho nos tratamentos culturais e na colheita, além de propiciar menor erosão de matéria orgânica, temperaturas agradáveis para as laranjeiras produzirem seus açúcares da energia solar em quantidades excelentes, e um índice pluviométrico que colaborava para o bom enchimento dos frutos, trazendo uma coloração, sabor e aroma inigualáveis. Essas características dispostas contaram muito para o sucesso de tal empreendimento, tornando a fruta de grande aceitação no mercado (Souza, 2016, p.173).

Pode-se afirmar, como bem pontua Souza, que, neste novo contexto, o Brasil, na divisão internacional do trabalho, se mostraria como uma terra condizente para os mercados com o objetivo de produzir mercadorias primárias para a realização dos anseios externos. Essa demanda aumenta com a divisão internacional do trabalho e da produção de mercadorias

manufaturadas e matérias-primas, fazendo com que certas regiões, como já salientado no texto, tornem-se especialistas em produção de diferente gênero agrícola, mineral ou animal.

Os países, então, que largaram na frente na corrida industrial financiaram a propagação em diversas partes do mundo da produção de certos gêneros de primeira necessidade de que sua indústria, economia e população necessitam. Nesse ínterim, estes países investem em alguma parte, na produção e compra de gêneros primários e agroexportadores. Em troca, exportam capitais, tecnologia e maquinário para as regiões onde esses produtos primários são os principais esteios da economia. A economia agroexportadora fica sempre à mercê das flutuações das cotações do mercado internacional, além de carecer cumprir sempre com seu papel de arcar com os investimentos perpetrados pelos meios externos.

Assim, a laranja entra como um produto perfeito para diversificar a produção nacional de produtos agricultáveis para a venda no exterior e para a alimentação da crescente população brasileira. A utilização do citros como alternativa ao café trará grandes benefícios e desenvolvimento para algumas regiões do país, principalmente, no caso desse estudo, do município de Nova Iguaçu. Interessante é perceber como a laranja no começo do século, na capital da República, tinha conotação pejorativa (Hasse, 1987, p.51).

O comércio da laranja na cidade do Rio de Janeiro era feito na sua grande predominância por ambulantes, “biscateiros” e feirantes sempre dispostos a passar a perna no próximo. Não obstante, “Laranjeiro” passou a ser sinônimo de velhaco, malandro e vigarista. Décadas mais tarde, com o alvorecer dos negócios relacionados à citricultura, a figura do laranjeiro seria sinônimo de grande mercador de frutas (Souza, 2016, p.176).

Como destaca o pesquisador Ricardo Luiz Souza a laranja se constitui como um gênero alimentício importante para diversificar e ampliar os produtos oriundos da atividade agrícola brasileira e, ainda, no caso do município de Nova Iguaçu, trouxe prosperidade econômica para a região da Baixada Fluminense, reinserindo-a nos quadros da economia do estado do Rio de Janeiro.

Sobre essa época da citricultura, então, torna-se importante compreender que ao longo dos anos muitas cidades tiveram seus territórios alterados por diversos fatores, sejam externos e internos. Algumas cidades mais, outras cidades menos. A maioria das cidades teve um grande avanço com a chegada de novas frentes de trabalho, novas tecnologias e novos moradores que vieram atrás de oportunidades de mudança em suas vidas e querendo contribuir para um desenvolvimento econômico do lugar escolhido para viver.

Com relação a citricultura, o bairro de Austin teve como importante impulsionador o fato de ter uma estação que favorecesse o escoamento do que era produzido no lugar. Essa condição foi importante para uma alavancada na transformação territorial e econômica do município de Nova Iguaçu. A função do bairro enquanto um lugar de produção de laranjas, pode ser observada por Souza (1992, p.14), em sua reflexão acerca da questão, que segue abaixo referenciada.

Para tal, foi escolhida uma área em Austin, subdistrito de Nova Iguaçu, cuja denominação se deve à estação ferroviária, batizada com o sobrenome do engenheiro inglês que a construiu no século passado. Assim também se chamou o povoado erguido em torno da estação, cujas redondezas foram ocupadas por várias chácaras e pela Fazendas Reunidas Normandia, com produção de laranja (Souza, 1992, p.14).

Com relação a composição populacional do bairro, torna-se importante compreender que seu crescimento se dá à medida que os deslocamentos de pessoas vão ocorrendo na Baixada Fluminense, muitos vindo de diversas regiões do país, na busca por emprego e melhores condições de vida. A criação de oportunidades de trabalho, ainda que em condições não muito favoráveis, foi um fator determinante para o crescimento populacional e para a construção de uma identidade local.

Muitos dos residentes que aqui vivem, são originários do Nordeste do país, e vieram com sonhos de alcançar melhores condições de vida para si e suas famílias, e, aqui chegando, se viram diante de desafios para se estabelecer nas cidades do estado do Rio de Janeiro.

A princípio o desejo era o de se estabelecer, conseguir obter melhor condição de vida e talvez, voltar para seus lugares de origem. Mas devido a diversos fatores, muitos dos que aqui chegaram, acabaram por se fixar nas cidades. O bairro de Austin não é uma exceção nesse caso. Ainda segundo Sousa (1992, p.65), é possível observar um relato surpreendente de João Carvalho, que retrata um pouco da realidade muito comum daqueles que se aventuravam a vir para a cidade de Nova Iguaçu.

- Quem me trouxe pr'aqui foi a laranja. Saí de Minas com doze anos, de fazendo, onde nasci em 1923. Casimiro Meirelles, região de Juiz de Fora. Tive um irmão acima de mim, que não conseguiu se desenvolver [falecido]. Foram duas moças, eu e mais quatro homens. Éramos tudo ismirado, porque na roça não tem fartura não (...). Fiquei como chefe da família, meu pai morreu. O filho do interior tem mais amor aos pais que os de hoje. (...) Minha mãe ouviu falar da laranja, que a laranja estava dando dinheiro. Chegavam as notícias, estava todo mundo vindo p'ra cá. Viemos num trem, "maria-fumaça". Chegamos à noite. Saltamos em Austin e fomos para Cabuçu a pé. Ficamos todos num quartinho onde pernoitamos... [O entrevistado ficou emocionado e mudou de assunto, posteriormente esclareceu que foram trabalhar para a Companhia Normandia] alguns

colonos às vezes tinham casa e tudo, com luz! Viemos morar em Austin. Todos tinham que trabalhar. Na verdade, ninguém tinha direito nem de chupar uma laranja.

As grandes metrópoles se consolidaram de maneira mais densa, com relação à economia, porém não há como negar que a era da citricultura no município de Nova Iguaçu o transformou no centro da produção de laranjas no cenário mundial. Austin teve uma participação importante neste cenário e acabou cooperando ativamente, enquanto lugar, para uma exportação expressiva. Como é possível ver no texto de Mattoso Maia Forte (1993 Apud M.T. De Segadas Soares, 1962, p.55).

(...) em 1927, o município de Nova Iguaçu exportava 46 milhões de laranjas para o Rio da Prata e 10 milhões para a Europa, encaminhando-se, também, uma parte da produção para os mercados do Rio de Janeiro, São Paulo e Santos. Em 1931, foram exportados pelo porto do Rio de Janeiro, 1.281,461 caixas de laranjas, das quais 700.181 eram procedentes das seguintes zonas de Iguaçu: Nova Iguaçu: 318,641; Morro Agudo: 159,137; Cabuçu: 70,623; Austin: 57,234. O número de citricultores recenseados pelo Serviço de Inspeção e Fomento Agrícola, atingia nessa data a 885, assim divididos: Nova Iguaçu: 330, com 1 363 174 laranjeiras; Morro Agudo: 163, com 689 150 laranjeiras; Cabuçu: 64, com 349 360 laranjeiras; Mesquita: 145, com 352 560; Austin: 76, com 289 510; Nilópolis: 25, com 55 700 laranjeiras; Belford Roxo: 23, com 54 570. O maior número de laranjeiras estava nas mãos das Fazendas Reunidas Normândia que possuíam 82 000 pés, em Cabuçu e de Antônio de Oliveira e Irmãos, com 75 000, em Nova Iguaçu, em terras da Santa Casa. A área ocupada pela citricultura alcançava no município cerca de 950 alqueires.

Quando se trata da economia de um país é indispensável levar em consideração os resultados obtidos, as contribuições do lugar para o cenário econômico regional e nacional. Austin, enquanto bairro do município de Nova Iguaçu, foi relevante no processo de produção. Curiosamente, ao analisar os principais lugares que possuem uma relação direta com a era da citricultura, praticamente todos os bairros listados possuíam um acesso importante do setor ferroviário. Pode-se considerar, ainda, que a ferrovia acabou cooperando para que não somente houvesse um desenvolvimento econômico local, mas para que populações se deslocassem para estes lugares no intuito de conseguirem trabalho e melhores condições de vida para a prosperidade da família.

A Estação Ferroviária de Austin, portanto, representa mais que uma simples estrutura ferroviária. Esta se constitui um patrimônio cultural ferroviário que materializa processos históricos, sociais e econômicos fundamentais para a compreensão da formação territorial da Baixada Fluminense. Sua preservação e valorização, para além do inventário já realizado pelo

INEPAC, demanda, então, ações integradas entre os diferentes níveis de gestão patrimonial e a comunidade local, reconhecendo seu papel como referência identitária e cultural.

2.3. A Estação Ferroviária de Austin e seu diálogo com a memória ferroviária

A memória ferroviária pode ser compreendida como uma modalidade específica de memória coletiva vinculada ao patrimônio industrial, na medida em que se ancora não apenas em edificações e equipamentos, mas em modos de vida, sons, rotinas de trabalho e deslocamento que caracterizavam a experiência cotidiana em torno das estações. Trata-se, portanto, de uma memória que articula dimensões materiais (trilhos, galpões, plataformas) e imateriais (relatos, hábitos, sociabilidades), o que a aproxima do conceito mais amplo de patrimônio ferroviário discutido pelo IPHAN (2014) em suas diretrizes de Educação Patrimonial.

No caso de Austin, essa memória ferroviária não permanece congelada no passado, mas é constantemente reelaborada por diferentes gerações de moradores, o que evidencia seu caráter dinâmico. Essa reelaboração ocorre tanto por meio de práticas informais como a conversação cotidiana e a transmissão oral entre familiares quando por meio de iniciativas mais organizadas, como grupos de memória em redes sociais e eventos comunitários vinculados à estação.

A relevância de se aprofundar teoricamente a memória ferroviária, portanto, não se limita a caracterizar a Estação Ferroviária de Austin como testemunho arquitetônico de uma época, mas de compreendê-la como um dispositivo social de produção de identidade, que segue operando mesmo diante da desativação econômica da ferrovia. Essa perspectiva reforça o argumento já presente nesta dissertação de que a ausência de tombamento federal não invalida a relevância histórica do bem, mas antes evidencia a distância entre os critérios oficiais de patrimonialização e a intensidade da memória vivida pela população local.

Por isso, pretende-se, agora, após as considerações sobre o aspecto mais amplo da malha ferroviária no estado do Rio de Janeiro e do bairro de Austin e sua interface com a política econômica nacional, refletir sobre as dimensões da memória ferroviária, para assim, melhor precisar o valor da estação no campo patrimonial. De acordo com Lucas Prochnow, a memória ferroviária, surge como uma perspectiva de investigação científica, na década de 1950, e se associa, inicialmente as pesquisas de intelectuais britânicos, como evidencia o trecho abaixo.

O debate acerca do patrimônio industrial surge na década de 1950 com um grupo de pesquisadores britânicos com interesse sobre a arquitetura

industrial herdada. Sem dúvida seu objeto de análise eram os bens imóveis remanescentes da Revolução Industrial que, quando sobreviventes das guerras mundiais, estavam ameaçados pelas transformações urbanas. Segundo Compagnol, citado por Rafael Evangelista (2006), o interesse pela história desses lugares, dos sistemas de trabalho e de vida acabou por chamar atenção dos arquitetos para as qualidades arquitetônicas desses locais. A partir da década de 1960, na Europa, diversas ações visaram proteger esses locais industriais. Conforme Beatriz Kuhl, o aparecimento do termo arqueologia industrial data da década de 1950 e se referia, naquele momento, ao estudo dos resíduos físicos de indústrias e meios de comunicação do passado(...). Para a referida autora a arqueologia industrial pode ser entendida a partir de um esforço de compreensão multidisciplinar que pretende estudar as manifestações físicas, sociais e culturais de formas de industrialização do passado (KUHL, 2010, n/p), através da análise dos edifícios e conjuntos e de suas transformações através do tempo, bem como a evolução do território e da cidade (Prochnow, 2014, p.55-56).

Como bem pontua o autor, ao dialogar com Beatriz Kuhl, surge, inclusive, neste contexto de investigação científica, a arqueologia industrial que se voltava, na ocasião, para estudos das expressões plurais das formas de manifestação do fenômeno da industrialização. Convém sublinhar, que segundo Prochnow, essa preocupação, no âmbito das investigações científicas do campo interdisciplinar patrimonial, surge na década de 1960. Para o pesquisador.

no Brasil, a preocupação com este tema surgiu na década de 1960 com o tombamento dos remanescentes da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema em Iperó, São Paulo (1964). Porém, a proteção seguinte ocorreu somente em 1986 com o tombamento do Complexo Ferroviário de São João Del Rei e, recentemente, com o tombamento dos bens móveis e imóveis do Pátio Ferroviário da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em Rondônia. Entre os patrimônios industriais do país, pode-se ressaltar o patrimônio ferroviário, como também aquele relacionado à cana de açúcar, que envolve diretamente os engenhos e usinas de açúcar (Prochnow, 2014, p.57).

Como se pode perceber, a partir da reflexão de Prochnow, esse campo de investigação se inscreve no campo patrimonial, na ocasião dos processos de tombamento que envolvem a Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema em Iperó, São Paulo (1964). Desde, então, a questão do patrimônio cultural ferroviário se coloca no campo da pesquisa. Ainda, segundo o mesmo autor, o patrimônio cultural ferroviário, se vincula, de forma estreita, ao campo do patrimônio cultural industrial. Para Lucas Prochnow a definição de patrimônio ferroviário se associa às questões do desenvolvimento industrial e seu legado.

O patrimônio ferroviário está inscrito no patrimônio industrial e sua evolução técnica e transformações urbanas, econômicas, sociais, ambientais, entre outras, deixaram atrás de si objetos, signos e vestígios de sua cultura. Assim, o ritmo de sua inovação tecnológica produziria, por si só, elementos, coisas a serem patrimonializadas porque, enfim, cada etapa desta evolução foi resultado da expertise intelectual-industrial, que gerou novas formas de

produção, novos meios de reprodução social e novos espaços de sociabilidade, dentro e fora dos locais industriais. Essa parece ser a perspectiva que orienta os defensores do patrimônio industrial e ferroviário. (Prochnow, 2014, p.64)

Diante do exposto, se deve considerar, que a Estação Ferroviária de Austin, deve ser pensada em diálogo com esse campo de estudos que se amplia e estreita cada vez mais seus laços de investigação com o campo do patrimônio cultural. A memória ferroviária da região da Baixada Fluminense do estado do Rio de Janeiro, além de ser pensada, portanto, a luz do desenvolvimento regional do estado, deve ser considerada a partir desse campo de investigação ainda em consolidação.

A seguir, então, não só se coloca em evidência aspectos da expansão ferroviária no Brasil como também se enunciam dimensões da Estação Ferroviária de Austin que, hoje, pelo campo patrimonial, a associam a memória ferroviária, que marca a região da Baixada Fluminense, desde a segunda metade do século XIX.

A expansão ferroviária no Brasil, especialmente no Rio de Janeiro, não pode ser compreendida sem considerar o contexto político que a impulsionou. Durante o Segundo Reinado (1840-1889), a política de modernização do país estava intimamente ligada à expansão das ferrovias como símbolo de progresso e desenvolvimento. Como observa Lamego (2014), a implementação das estradas de ferro representava não apenas uma revolução nos transportes, mas também uma afirmação do projeto político imperial.

As ferrovias eram parte central do projeto civilizatório do Império, representando não apenas uma solução logística, mas um símbolo da inserção do Brasil no mundo moderno. A política ferroviária de D. Pedro II buscava integrar o território e fortalecer o poder central, criando uma infraestrutura que permitisse maior controle sobre as províncias (Lamebol, 2014, p.87).

No caso específico da região onde se localiza Austin, a política de expansão ferroviária estava diretamente relacionada aos interesses da elite cafeeira fluminense, que necessitava de meios mais eficientes para escoar sua produção. Segundo Oliveira (2016), a influência política dos barões do café foi determinante para o traçado das primeiras linhas.

O traçado das ferrovias no Rio de Janeiro seguiu prioritariamente os interesses dos grandes produtores de café, que exerciam forte influência política sobre o governo imperial. A localização das estações, como a de Austin, não era aleatória, mas resultado de negociações e pressões políticas que determinavam quais localidades seriam beneficiadas pela conexão ferroviária (Oliveira, 2016, p.132).

A construção da estação e consequentemente sua atividade possibilitou uma alteração significativa na dinâmica local, permitindo a chegada de pessoas, empresas, serviços que até então não eram comuns.

Sobre a Estação Ferroviária de Austin se pode afirmar que esta é a que possui maior altitude em relação ao nível do mar, 42 metros, tendo como parte de seu conjunto ferroviário um ramal que ligava Austin à Santa Cruz (Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro), como é possível ver na Figura 9, que coloca em evidência, uma nota, do Jornal do Brasil, sobre a inauguração desta linha auxiliar.

Figura 9: Nota sobre a inauguração da linha auxiliar entre Austin e Santa Cruz



Fonte: Jornal do Brasil

O conjunto ferroviário em Austin é composto pela presença de um prédio antigo, que é exposto na sequência deste texto descritivo na Figura 10, no âmbito do qual funcionava a antiga bilheteria, a nova bilheteria instalada que segue os padrões atuais das demais estações ferroviárias.

Figura 10: Antigo prédio da estação de Austin, no qual começaram as primeiras atividades



Fonte: Carlos Sousa, 2023

Há, ainda, um antigo prédio compreendido como uma Casa de Turma, como é possível ver na Figura 11, e que possivelmente era utilizada pelos envolvidos nas obras de criação da estação ferroviária, além um clube antigo, conhecido como Ferroviário de Austin e também resquícios de anos de utilização do espaço, como peças de trilhos.

Figura 11: Imagem da antiga Casa de turma da estação ferroviária de Austin



Fonte: Trilhos do Rio

A linha auxiliar que conectava Austin à Santa Cruz está desativada atualmente e se tornou um local onde foi se estabelecendo o crescimento de construções irregulares, o que pode ser visto na Figura 12, que segue abaixo.

Figura 12: Linha auxiliar que seguia sentido Santa Cruz e atualmente possui o nome de linha velha, a partir da construção de residências



Fonte: Trilhos do Rio

O prédio antigo da estação de Austin, construído em 1896, representa um importante exemplar da arquitetura ferroviária do final do século XIX no Brasil. Sua permanência física, apesar das transformações ao redor, constitui um testemunho material da história ferroviária fluminense e um elemento de identidade local que transcende sua função original. De acordo com Meneses (2018), a arquitetura das estações ferroviárias desse período refletia não apenas aspectos funcionais, mas também valores simbólicos.

As estações ferroviárias construídas no final do século XIX no Brasil, como a de Austin, seguiam os padrões arquitetônicos que combinavam funcionalidade e representação simbólica. Seus elementos construtivos – como telhados de duas águas, estruturas em madeira e alvenaria, e detalhes ornamentais específicos – não eram meramente estéticos, mas comunicavam a importância da ferrovia como vetor de modernização e progresso (Meneses, 2018, p.143).

A preservação desse patrimônio cultural, contudo, enfrenta desafios significativos. Como observa Cavalcanti (2021), a valorização do patrimônio cultural ferroviário em áreas periféricas como Austin enfrenta obstáculos tanto institucionais quanto sociais.

O reconhecimento e a preservação do patrimônio ferroviário em áreas periféricas metropolitanas enfrentam uma dupla marginalização: por um lado, as políticas patrimoniais tendem a priorizar bens localizados em áreas centrais ou de maior visibilidade; por outro, as comunidades locais, pressionadas por necessidades imediatas, nem sempre reconhecem o valor cultural desses bens. No caso de estações como a de Austin, essa situação se agrava pela fragmentação da gestão entre diferentes entidades – IPHAN, INEPAC, concessionárias e prefeituras – resultando em ações desarticuladas e insuficientes (Cavalcanti, 2021, p.78).

Tais resquícios do passado são fruto do desenvolvimento do setor industrial e, da capacidade que uma era de avanço tecnológico foi capaz de possibilitar. A Estação Ferroviária de Austin, acima exposta em imagens, permitiu que a população começasse a se estabelecer no bairro se aglomerando próximo ao principal meio de condução de passageiros e mercadorias. Peças fundamentais e pertencentes ao acervo do patrimônio cultural ferroviário, ainda se encontram na paisagem do bairro, e remetem não só ao século XIX, mas também a aspectos de transformação que ainda são fruto da presença da estação até os dias de hoje na localidade.

Com a implementação da estação ferroviária no bairro e o recebimento de pessoas de diversas partes do país, em busca de oportunidades, o bairro passou a abrigar regionalismo de toda parte: festas juninas, a festa de São Sebastião, festas de carnaval e cultos ao ar livre das igrejas protestantes. O espaço do entorno da Estação Ferroviária de Austin se tornou um ponto de encontro. Atividades diversas acontecem com bastante frequência às margens da linha férrea, na praça de Austin, que fica localizada ao lado da estação. Nesse mesmo entorno se observa, de forma permanente, a abertura de comércios especializados em prestação de serviços como pizzarias, lanchonetes, supermercados, entre outros, como se pode ver na Figura 13 que se segue.

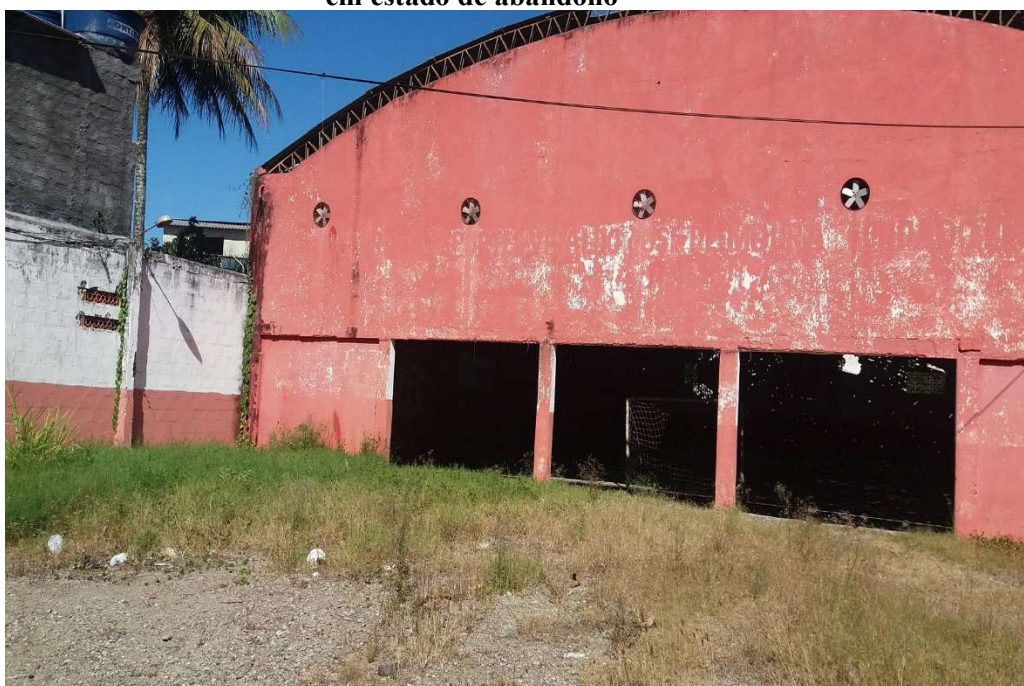
Figura 13: Rua em frente à Estação de Austin, na qual está um dinâmico centro comercial



Fonte: Carlos Sousa, 2024

Um ponto emblemático do conjunto ferroviário é o Ferroviário Futebol Clube de Austin, que teve sua fundação datada no ano de 1953, sendo filiado à liga Iguazuana de Desporto. O clube possui as cores vermelho e branco e sua sede social possui o nome de Vivaldo José de Moura. Este é palco de jogos de futebol e importantes eventos do bairro, desde festas simples, bailes funk e o próprio carnaval. Um lugar que remete a espaço de encontro social dos moradores, como é possível ver na Figura 14.

Figura 14: Fachada do Clube Ferroviário de Austin, em estado de abandono



Fonte: Austin das Antigas, Facebook, 2024

Apesar de importantes contribuições que a implementação do setor ferroviário trouxe para o lugar, Austin nem sempre foi marcado por momentos bons e eventos importantes, mas sua relação com os trilhos vai além de apenas o uso contínuo do serviço ao longo dos anos. Com o passar dos anos, o bairro vem sofrendo bastante por causa de uma infraestrutura inadequada que não permite a população manter uma relação saudável com os serviços prestados pela atual concessionária de trens (SUPERVIA). Atualmente a estrutura física da estação está sofrendo por conta da ausência de manutenção, principalmente por conta do período pós pandemia, como é possível ver na Figura 15, a seguir.

Figura 15: Estação atual de Austin desgastada e esteticamente comprometida



Fonte: Facebook, 2024

Não apenas as mudanças no espaço geográfico, mas a criação da estação trouxe para o lugar transformações significativas que só foram possíveis após a inauguração do primeiro prédio da Estação Ferroviária de Austin. Como já se evidenciou a estação, que aqui se constitui como objeto de estudo, foi fundamental para o desenvolvimento do bairro e a sua integração, inclusive, a circuitos econômicos mais amplo do estado do Rio de Janeiro.

Esta assegurou a passagem de cargas importantes como o café e, ainda, o escoamento de alimentos diversos, em especial a laranja produzida em Nova Iguaçu e localidades vizinhas, tendo, ainda, conectado de maneira não apenas social, a região a capital do Rio de Janeiro. A Estação Ferroviária de Austin assegurou, inclusive, demandas de subsistência da capital ao se constituir como ramal de integração com o Matadouro de Santa Cruz na Zona Oeste do Rio de Janeiro.

O setor ferroviário possibilitou esse deslocamento, conectando diversas realidades que em muito cooperaram para um destaque do município na História Econômica do país e para uma transformação populacional significativa, induzindo a uma mudança não somente no estilo de vida das pessoas, no território, nas forças de trabalho e novos setores, mas trazendo novos olhares para o futuro.

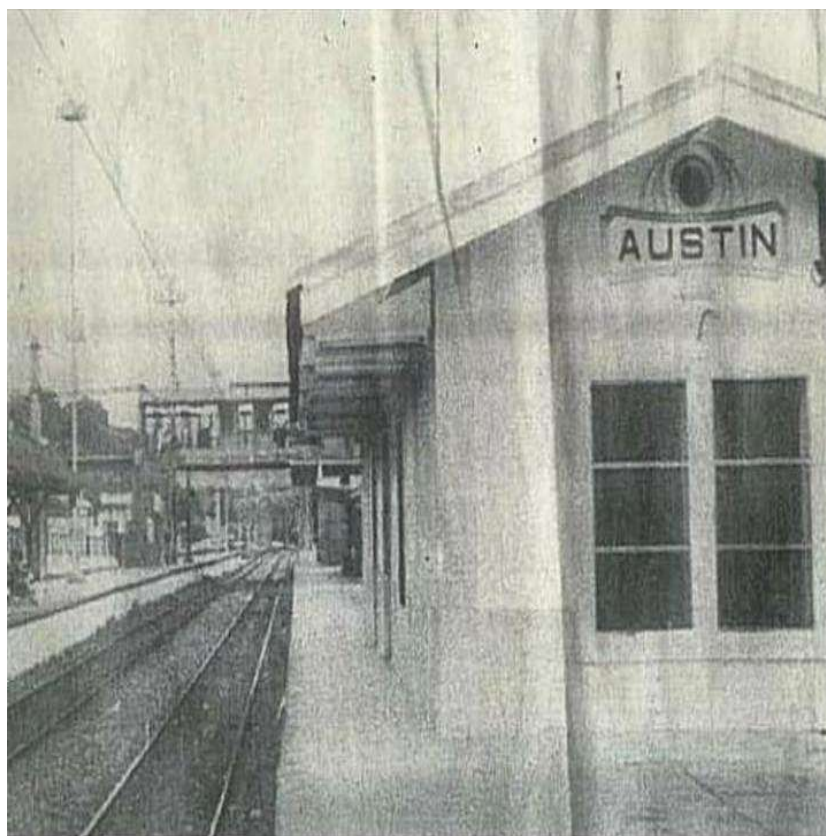
Modernidade para os citricultores de Iguassu estava no campo perfumado dos laranjais. Vasta plantação utilizando numerosa mão de obra espalhada em pequenas e médias propriedades cujo beneficiamento era feito em zona urbana (Nova Iguaçu), Morro Agudo, Austin e Cabuçu preferencialmente) nos barracões (parking houses) que chegavam a empregar 100 pessoas. Para além dos barracões, havia toda uma estrutura produtiva (fábrica de caixas, pregos e papel seda) que faziam da cidade e das povoações uma rede indispensável à pomicultura, tendo o símbolo o maior a cidade de Nova Iguaçu (Da Silva, 2017, p.230).

A participação da estação nesse processo se configura como importantíssima se levarmos em consideração que o antigo prédio de Austin permanece de pé no mesmo lugar desde 1896. Um bem que pôde vivenciar diversas fases nas atividades do setor ferroviário, cooperar como um espaço de mudanças significativas para o cenário econômico e social local e regional.

Sobre o prédio, é relevante observar a questão da obsolescência pois, ainda que ao longo dos anos haja um modo único manutenção que visivelmente esteja sendo realizada no prédio, que é o de pintura de modo recorrente, é notório seu contraste com a atual estrutura da estação. Trata-se de estrutura mais moderna e relevante, pelo menos pela arquitetura do lugar, deixando o antigo prédio em uma posição de destaque quanto a sua contribuição para a História Local.

A estação é, portanto, um bem cultural que se vincula à memória ferroviária da Baixada Fluminense e que, por isso, merece ser preservada. Este exemplar remete a outra época diferente da presenciada na atualidade, e, é possível, ainda, analisar as composições estruturais do prédio em épocas distintas, como evidenciam a Figura 16 e a Figura 17.

Figura 16: Imagem do prédio antigo da Estação de Austin



Fonte: História Nova Iguaçu

Figura 17: Imagem do Prédio mais recente da Estação de Austin



Fonte: Arquivo Pessoal, Carlos Sousa, 2024.

Os aspectos citados com relação às formas de manutenção exercidas no prédio, se encontram conectados a uma área urbana, na região central. Esta região está diretamente ligada ao cotidiano das pessoas, seja por meio do comércio no entorno, territorialmente como forma de acesso a ambos os lados cortados pela linha férrea, seja por meio das relações já que ali se encontra o principal meio de locomoção da localidade para o trabalho.

São essas as alterações a partir deste ponto específico do território, que podem ser verificadas tanto na Figura 18 quanto na Figura 19 que tratam de épocas distintas e nas quais são exibidos o centro comercial de Austin e o mapa que mostra como estão localizados o prédio antigo e o comércio no entorno. Além destes, há a presença da Casa de Turma, existentes a partir da primeira etapa e implementação do setor ferroviário em contraste com o bairro no entorno e com o prédio e coberturas atuais, mais modernas.

Figura 18: Centro de Austin, ao lado da estação em 1995



Fonte: Facebook, 2023.

É possível observar que o comércio local se desenvolveu no entorno da estação. A maioria das lojas, empresas e áreas de lazer estão às margens da linha férrea. É um ponto de alcance para os demais sub-bairros existentes em Austin. De lá saem os outros meios de transportes que conectam a lugares mais longínquos do centro. Boa parte das lojas existentes no entorno da estação estão no mesmo lugar há décadas, desde que começaram a ser construídas, a partir do momento em que o trem ia viabilizando o acesso de pessoas de outros lugares ao local. As residências são reflexo de um projeto de loteamento que foi começando a ser desenvolvido no local quando a citricultura passou a sofrer com as dificuldades de se manter no cenário global como um importante produto regional, devido ao forte declínio econômico após a Segunda Guerra Mundial (Souza, 2015, p.44).

Figura 19: Imagem mais atual do Centro de Austin, com a presença da estação e o comércio no entorno



Fonte: Google Earth / Adaptado

O mapa expõe uma realidade muito comum quando se trata de lugares em que o setor ferroviário foi obtendo espaço para atuar ao longo de sua implementação. Um conjunto do setor foi sendo estabelecido na área e apesar do entorno estar movimentado com lojas e comércios, boa parte destas estruturas comerciais foram sendo instaladas alinhadas ao crescimento que o setor foi trazendo para o lugar.

Alguns dos prédios ainda mantêm a arquitetura de sua época e estão diretamente ligadas à Estação Ferroviária de Austin, já outros foram sendo construídos, ao longo dos anos, e alterações significativas foram sendo feitas, o que de certo modo não exclui a permanência do prédio antigo da estação ferroviária que deu um pontapé inicial para que um conjunto maior se estabelecesse. Apesar de estar conectado à estação ferroviária, o prédio possui um acesso importante à rua principal do bairro. Neste terreno é que algumas casas começaram a ser construídas, tomando espaços pertencentes ao conjunto ferroviário da estação e muito próximas da plataforma.

Com o passar dos tempos, a sociedade mudou e alterou sua maneira de se locomover, se instalando nos lugares e se portando sempre mais inclinados ao que é moderno, ao que é novo. Um fato crucial na identificação de um tipo de contribuição trazida pelo setor ferroviário ao país, o encurtamento do tempo e do espaço, algo que não poderia ser diferente com relação ao transporte ferroviário e suas diversas formas de locomoção.

Infelizmente, muitos bairros e até cidades do Brasil carecem de uma infraestrutura adequada quando se analisa a mobilidade ou a necessidade de políticas públicas que visem um plano que favoreça a população em geral. A Estação Ferroviária em Austin permitiu que essa mobilidade existisse e, ainda, criasse uma conexão em relação ao centro do município de Nova Iguaçu e a capital do Rio de Janeiro, seja por relações de trabalho ou passeio. O trem acaba sendo a melhor maneira de se chegar ao destino considerando-se o fator custo-benefício.

Essa relação com a capital do estado se fundamenta, principalmente, na questão do trabalho, pois a maior parcela da população que trabalha na capital, viaja cerca de pouco mais de 1 hora e meia para chegar até os seus locais de trabalho. Essa conexão que a Estação Ferroviária de Austin proporciona de casa para o trabalho ou vice-versa não é atual, mas coexiste desde que as primeiras atividades foram desenvolvidas com a sua criação.

Uma contribuição importantíssima que o setor ferroviário possibilitou com a sua criação foi o de ganhar tempo e redução dos custos. Esse é um fator que se buscou alcançar durante sua implementação no Estado do Rio de Janeiro, mais especificamente na Baixada Fluminense e perdura até os dias atuais. O que pode também ser constatado segundo a afirmação de Rodrigues sobre o lugar.

Afora Japeri, cuja característica era ser terminal de linha, outras localidades, entre os quais Comendador Soares, Austin, Queimados e Caramujos, não tinham apresentado desenvolvimento industrial promissor até então, devido justamente à falta de um transporte regular, tendo sido o advento da tração elétrica na referida zona e etapa inicial seu progresso (Rodrigues, 2004, p.139).

Desde sua criação, quando o primeiro prédio da estação ferroviária foi erguido, a população disputa espaço com as passagens dos trens pelos trilhos, principalmente quando se trata de mudança de um lado do bairro para o outro, cortados pela malha ferroviária. O patrimônio cultural ferroviário existente em Austin está muito intrínseco na realidade local. O contato com as dinâmicas que o setor oferece é muito ativo e contínuo. Diariamente a população vivencia fatos e questões que envolvem a ferrovia. Essa vivência ocorre desde a construção da estação no lugar.

É muito restritivo pensar que a Baixada Fluminense se desenvolveu apenas como espaço de cidade dormitório. Esta, como se pode depreender das reflexões já desenvolvidas até aqui, se integra ao circuito econômico do estado do Rio de Janeiro.

Muitas oportunidades de trabalho, no passado, foram se estabelecendo exatamente nos campos, fazendas e laranjais das cidades da Baixada Fluminense e Austin está inserido nesse cenário como um lugar que plantou, produziu e escoou através do uso contínuo do setor ferroviário essa produção.

Segundo a Carta de Nizhny Tagil (2003) os vestígios do patrimônio industrial podem ser compreendidos como os edifícios e maquinários, oficinas, moinhos e fábricas, minas e locais que tinham como atividades as de processar e refinar como armazéns e galpões. Locais de produção de energia, transportes acompanhados de sua própria infraestrutura, além de atividades sociais com relação próxima à indústria, como habitações, lugares de culto e educação.

É interessante pontuar que a carta em questão trata ainda da necessidade de reconhecimento a partir das contribuições que um bem traz ao lugar ao qual pertence, dentre os quais se pode destacar a implementação de edifícios e até outras estruturas que antes não existiam e que foram criadas para o desenvolvimento industrial. Expõe-se a necessidade de estudá-los, ensinando suas histórias, bem como a investigação de seus propósitos para o conhecimento de todos, pois o valor do patrimônio industrial se configura pelo profundo impacto na história, na vida dos homens e mulheres fornecendo um sentido de identidade (Tagil, 2003).

Essa estreita relação com as populações, estabelece um sentido de pertencimento e de identidade, que não pode ser deixada de lado quando se precisa analisar um bem cultural como as estações férreas. No estudo de caso da Estação Ferroviária de Austin, a edificação é um testemunho de uma era de transformações significativas do lugar, marcado não só por relações de trabalho como por relações políticas e sociais mais amplas.

Como já se apontou o prédio da antiga estação é caracterizado em inventário realizado pelo INEPAC como bem cultural imóvel do sistema ferroviário, mas se encontra sob responsabilidade, por meio de concessão, da SUPERVIA, que a partir da privatização da linha ferroviária fluminense, realiza o transporte de passageiros.

Sobre o objeto investigado, cabe uma análise detalhada a partir das configurações dada pelo inventário do INEPAC, que trata do objeto enquanto estrutura, condições e parte histórica que o caracteriza como bem, como parte integrante acervo do patrimônio cultural ferroviário e com relação aos aspectos estilísticos das construções da época, sendo importante observar algumas características apresentadas na Figura 20.

Figura 20: Prédio antigo da Estação de Austin com análise de suas especificidades arquitetônicas



Fonte: Inventário INEPAC, 2015.

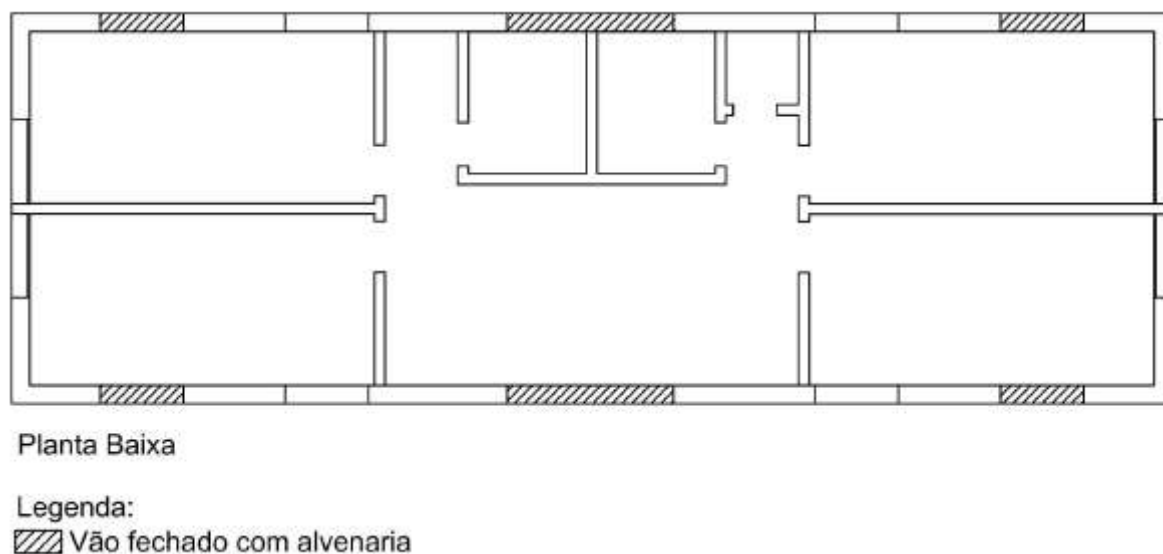
Segundo o inventário realizado pelo INEPAC (2015), o prédio encontra-se em situação regular, exigindo pequenos reparos, porém, com relação ao uso, não se promove o mesmo como um espaço além de uso operacional, descontextualizado de conexões que possibilitem um alcance da sua importância histórica como lugar de memória de uma era bastante desenvolvida e que retrata mudanças acontecidas no local.

Atualmente, a estação, já modernizada, possui passarela de acesso, duas plataformas com linha única nos lados externos e duas linhas entre as plataformas, totalizando quatro. Uma plataforma tem dois abrigos, e outra, dois abrigos, um bar e o prédio antigo, segundo dados levantados e divulgados pelo inventário realizado pelo (INEPAC, 2015).

Ainda segundo o inventário, o edifício se divide em três módulos, os das extremidades divididos em dois compartimentos e abertos para o compartimento central. São forradas em madeira, de verga reta. As portas lisas do lado de dentro e janelas de vidro, sendo que alguns vãos das fachadas se encontram fechados por alvenaria.

O cômodo central abre em direção a plataforma, com piso de marmorite e telha vã, dividindo-se em 4 compartimentos: um salão, duas salas e um banheiro. As duas salas possuem grades no teto e janelas. Ainda segundo identificação do inventário, poderiam ter sido como sala de segurança de valores ou prisão, estrutura que pode ser observada a partir da planta elaborada no próprio inventário do INEPAC na Figura 21.

Figura 21: Planta baixa do prédio antigo da Estação de Austin



Fonte: Inventário INEPAC

A promoção do conhecimento sobre a Estação Ferroviária de Austin, com o intuito de aguçar a memória coletiva, não tem a ver com a questão de se favorecer uma instituição ou a um determinado grupo específico, mas poderia ser uma forma de levar ao reconhecimento de aspectos do passado. O prédio ainda se encontra ligado com o que está no seu entorno. Diversas motivações fizeram com que muitas pessoas chegassem a esse lugar, em busca sobretudo de melhores oportunidades e, ali, fossem se instalando e cooperando para o desenvolvimento do bairro.

O conhecimento acerca das condições do prédio, de sua estrutura e seus traços que remetem a antes entendidos como avanços arquitetônicos que traziam para as localidades algo novo, são apreendidos de forma diferente, hoje, pela população local. Novas formas de se fazer edifícios são cruciais para compreender que momentos de transição entre o passado e o novo foram se estabelecendo na medida em que o setor ferroviário avançava, seguindo os rumos do desenvolvimento industrial,

No Brasil, as edificações eram desenvolvidas a partir dos projetos que vinham do exterior, com materiais importados. Fugindo de uma realidade a partir da qual a similaridade com o panorama arquitetônico nacional era negada. Tal fato pode ser verificado na Figura 22, a partir do contraste que a edificação antiga tem em relação às novas coberturas, padrão, que são implementadas em todas as estações ferroviárias em atividade. Um prédio com uma arquitetura diferente da maior parte do conjunto atual.

Figura 22: Especificações do prédio que faz parte do conjunto ferroviário



Fonte: Inventário INEPAC

A estação atual de Austin é utilizada apenas com uma estação de passagem. Porém, durante a atividade da extinta linha auxiliar, foi uma estação de transferências ou entroncamentos. O prédio antigo da Estação Ferroviária de Austin pode ser considerado como um edifício de pequeno porte. Com o avanço populacional local e a necessidade de se atender a demanda, uma nova estrutura foi construída, seguindo um movimento que se iniciou com mais frequência a partir de 1940, a partir da reforma e a substituição de diversas estações.

Infelizmente, na maioria dos casos, os consórcios privados se eximem de atribuir algum projeto que beneficie o uso do lugar, se atendo apenas a reparos que mantenham o prédio, estruturalmente de pé e em funcionamento no modo operacional. E, além disto, se distancia de ações que poderiam ser desenvolvidas, além mesmo por compartilhamento de projetos no intuito de ocupar o espaço, com o intuito de dar vida útil e uma função que conduza o bem a ter um reconhecimento mais profundo e difusor de suas construções para o lugar em que está inserido.

Ações mais concretas são importante formas de se cooperar para que o uso adequado seja um instrumento de conservação e preservação do bem, fornecendo as gerações futuras

condições de presenciar, ainda que afetado pelo tempo, uma ordem natural, um bem que possui um valor para a historicidade do bairro.

Com relação ao patrimônio cultural ferroviário, o INEPAC realizou o inventário de várias estações ferroviárias do estado do Rio de Janeiro, inclusive da Estação Ferroviária de Austin, como patrimônio ferroviário. Como já visualizado neste trabalho, o inventário traz detalhes importantes acerca do bem, ainda que não cite propostas, sugere que o prédio necessita de pequenos reparos. E, traz, de certa forma, o desejo de que se mantenha a conservação do lugar como recomendação.

No caso específico do prédio antigo da Estação Ferroviária de Austin, além do inventário que foi realizado pelo INEPAC, ao IPHAN foi realizado um pedido de tombamento. Mais precisamente o pedido é para a inscrição do bem na lista de bens do patrimônio ferroviário, o que possibilitaria uma avaliação com vistas a possibilidade de se iniciar o processo de tombamento do bem. O ofício de nº129/2016 foi protocolado pelo advogado Antônio Seixas (OAB / RJ 140.662) e presidente da comissão pró-memória da 22ª Subseção da OAB / RJ. Além desse cargo, foi também, conselheiro titular do colegiado de patrimônio cultural material do CNPC/MINC.

O processo de nº 01500.002/72/2016 –15 trata de um conjunto de bens imóveis no Estado do Rio de Janeiro e pode ser consultado no (SEI), tendo seu registro ocorrido na data de 08 de junho de 2021. No pedido protocolado em 06 de junho de 2016, com o nº 01500.002330/2016 – 37, é feita a requisição do tombamento da Estação Ferroviária de Austin, de localização no município de Nova Iguaçu, sob a ótica de um bem que data de 1896, e é remanescente da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil.

As motivações não ficam explícitas no ponto específico do prédio de Austin, mas o processo todo trata de aproximadamente 176 pedidos de tombamentos que foram unificados devido a total complexidade e por terem sido realizados pelo mesmo requerente e pela natureza dos bens serem similares. Bens que remetem a fatos históricos importantes e que se sucederam durante uma era de plena evolução industrial em que o setor ferroviário foi se expandindo na medida em que novos planos econômicos eram desenvolvidos e postos em prática.

Levando em conta que a lista de bens tombados e processo em andamento foi atualizado em 13 de maio de 2021 e a lista de Patrimônio Cultural Ferroviário em 25 de maio de 2021. Cabe destacar que muito pouco pode ser constatado de avanço em questões relacionadas às estações com pedidos realizados, inclusive a partir da análise do processo nº01500.002172/2016 –15, que foi requerido pelo Antônio Seixas.

Tal fato se conecta com as inquietudes iniciais do requerente logo na atualização da lista em 25 de novembro de 2016, quando meses após o pedido de análise de tombamento, em 06 de junho de 2016, nenhum dos 176 bens foi incluído.

É compreensível que a dificuldade enfrentada pelo IPHAN, por conta do grande volume de solicitações, seja um dos motivos para em um primeiro instante não ter sido possível uma análise mais detalhada dos pedidos. A questão é endossada em um diálogo entre o requerente Antônio Seixas no sistema de informação (consulta e SIC).

Por oportuno, cabe lembrar que o Iphan, historicamente, tem enfrentado diversas dificuldades na instrução de vários processos de tombamento. Isso se deve a alguns fatores, dos quais se destacam: a grande quantidade de processos de tombamento abertos a partir de pedidos simples durante todo o século passado, e a diminuta força de trabalho técnica para fazer face a toda a demanda que o Iphan tem que atender além das centenas de processos de tombamento em aberto, inclusive por Vossa Senhoria, cabendo destacar também que a instrução destes processos requer investimentos de recursos com a contratação de estudos específicos, consultores externos e custeio de deslocamentos dos servidores do Iphan, orçamento este nem sempre disponibilizado (SIC, 2017, página única).

A partir das menções do mediador(a), é possível observar que com relação ao processo de tombamento feito pelo requerente é complexo e sua análise depende de diversos fatores. Interessante compreender a partir do levantamento feito nesta pesquisa sobre a existência de um processo de tombamento, quanto ao objeto investigado, é que ele se encontra anexado a um acervo importante que é fruto de momentos no passado, na história do estado do Rio de Janeiro, porém, cada um foi analisado separadamente pensando em sua individualidade enquanto bem pertencente a um lugar em específico.

O levantamento do inventário realizado pelo INEPAC e esse pedido de tombamento reforçam a necessidade de se analisar o prédio antigo da Estação Ferroviária de Austin com uma atenção voltada a sua conservação, para que ainda que em estado regular com relação a sua condição, possa ser usado com sentido a difundir conhecimento.

É fundamental conectá-lo ao campo de atuação dos órgãos incumbidos de planejar ações de conservação, bem como interesse de atores sociais, buscando maneiras de se dar vida ao bem enquanto parte de um conjunto que, por estar em atividade constante, ao longo do tempo, pode sofrer por conta do desgaste e conseqüentemente perda, aos poucos, do que pode ser presenciado enquanto lugar de memória atualmente.

Vincular a Estação Ferroviária de Austin ao campo de investigação da memória ferroviária e a políticas públicas do campo patrimonial tanto no âmbito da esfera federal, estadual e municipal é, portanto, fundamental para que se possa efetivamente criar caminhos para não só a preservação desse bem cultural da História Regional, mas também para que se consolide, de fato, uma política de memória patrimonial ao município de Nova Iguaçu.

CAPÍTULO III – HISTÓRIA, MEMÓRIA, TERRITORIALIZAÇÃO E RETERRORIZAÇÃO A PARTIR DO CONJUNTO FERROVIÁRIO DE AUSTIN

A Estação Ferroviária de Austin não pode ser considerada apenas pelo seu aspecto físico. Ela representa um significado para a memória compartilhada, tanto para os moradores do próprio bairro quando de moradores de outros municípios da Baixada Fluminense. Segundo Barbosa (2018, p.45), a paisagem urbana se caracteriza por suas infraestruturas que, apesar de degradadas em certos momentos, continuam mantendo seus valores simbólicos na identidade dos moradores.

A Estação Ferroviária de Austin não apenas transformou a paisagem física do bairro, mas também moldou práticas socioculturais e construiu uma memória coletiva intimamente ligada à ferrovia. As relações entre os moradores e a estação transcendem o aspecto funcional do transporte, constituindo um complexo sistema de significados e pertencimentos. Segundo Santos (2019), a memória ferroviária em Austin se manifesta em múltiplas dimensões

A memória ferroviária em Austin se expressa não apenas na nostalgia dos antigos trabalhadores e usuários, mas em práticas cotidianas que persistem mesmo após as transformações do sistema ferroviário. O modo como os moradores se orientam espacialmente pelo bairro tendo a estação como referência, as expressões linguísticas derivadas do universo ferroviário, e até mesmo os ritmos diários marcados pelos horários dos trens compõem um patrimônio imaterial que complementa e dá sentido ao patrimônio edificado (Santos, 2019, p.112).

As transformações socioculturais provocadas pela estação também se refletem na formação de uma identidade local híbrida, marcada pela confluência de diferentes tradições culturais. Como observa Ribeiro (2020), em sua reflexão, acerca da Estação Ferroviária de Austin.

A estação de Austin funcionou como ponto de convergência para migrantes de diversas origens, especialmente nordestinos atraídos pelo ciclo da laranja. Essa diversidade cultural se materializou em manifestações sincréticas que combinavam elementos de diferentes tradições regionais – festas religiosas, culinária, música e danças que se adaptaram ao contexto local, criando expressões culturais únicas. O Clube Ferroviário, fundado em 1953, tornou-se o epicentro dessa sociabilidade híbrida, onde trabalhadores da ferrovia e dos laranjais compartilhavam experiências e recriavam suas tradições (Ribeiro, 2020, p.67).

A estação simboliza um tempo em que o transporte ferroviário desempenhou um papel crucial para o desenvolvimento da região, tanto na memória quanto no cotidiano. Carregando valores culturais que se tornaram parte integrante da identidade local, não somente atrelada as

suas funcionalidades. Segundo Franca (2019, p.73), “as intervenções urbanas nas cidades brasileiras revitalizam e obscurecem aspectos da memória coletiva”. Embora distante de sua função original, a Estação Ferroviária de Austin continua sendo um marco cultural que preserva a História Local, forjando um vínculo entre os moradores e o patrimônio cultural ferroviário de Nova Iguaçu.

O significado da estação está para além da parte da geografia física e se estende a uma dimensão simbólica. Cymbalista (2019, p.98) ressalta a importância de não observar as ferrovias apenas por seu aspecto físico, mas compreender e entender que são parte de um marco histórico que conta histórias de seus usuários e suas cooperações econômicas e sociais. Caso que ocorre na Baixada Fluminense, alinhado à realidade de Austin, a estação é um ponto de partida para o estabelecimento de uma identidade coletiva, com um papel crucial no desenvolvimento regional.

Como na época da citricultura, que transformou radicalmente a paisagem e a economia de Nova Iguaçu, com Austin desempenhando papel significativo nesse processo. O período áureo da produção de laranjas, entre décadas de 1920 e 1940, representou uma verdadeira revolução agrícola na região, substituindo antigas culturas e reconfigurando as relações de trabalho e propriedade. Segundo Rodrigues (2018), a citricultura em Austin não foi apenas uma atividade econômica, mas um fenômeno que redefiniu a identidade territorial do lugar

A laranja não apenas coloriu os campos de Austin, mas atingiu sua identidade. As transformações provocadas pela citricultura ultrapassaram o âmbito econômico, criando territorialidades e sociabilidades. Os barracões de beneficiamento, as chácaras produtoras e o intenso movimento na estação ferroviária compunham uma paisagem cultural única, onde o ritmo da vida era ditado pelos ciclos da produção e exportação da fruta (Rodrigues, 2018, p. 75).

Os números da produção citrícola em Austin impressionam pela magnitude. De acordo com dados compilados por Fernandes (2019), no auge da produção, o bairro chegou a contar com mais de 289.000 laranjeiras distribuídas em 76 propriedades, sendo responsável por aproximadamente 8% de toda a exportação de laranjas do município de Nova Iguaçu. A estação ferroviária era o ponto nevrálgico desse sistema produtivo

Em 1938, mais de 60.000 caixas de laranjas foram embarcadas mensalmente na estação e Austin durante a safra, gerando um movimento intenso de trabalhadores, comerciantes e exportadores. A estação não era apenas um ponto de embarque, mas um complexo logístico que incluía áreas de armazenamento, classificação e embalagem das frutas” (Fernandes, 2019, p.112).

A criação da Estação Ferroviária de Austin também foi um momento importante para a formação e coopera com a transformação da paisagem do bairro. Segundo Pereira (2020, p.112), “o abandono de estações ferroviárias no Rio de Janeiro implica na mudança de políticas de transporte público, com prioridade na oferta de rodovias”. Com o estacionamento e conseqüentemente o declínio das ferrovias, a paisagem de Austin foi moldada por um misto de infraestrutura em uso e desuso.

Conforme Cymbalista (2019, p.123), “a manipulação das infraestruturas ferroviárias afeta diretamente o uso do espaço urbano e o sentido de pertencimento da comunidade”. A situação da Estação Ferroviária de Austin tem impacto direto na maneira como a população se relaciona com o espaço, resultando em uma paisagem de contrastes entre o passado e o presente.

A desenvolvimento urbano desordenado em torno da estação alteraram significativamente a paisagem local. Musset (2020, p.67) argumenta que “as ferrovias representam um projeto de modernidade que quando degradado, deixa vestígios de uma utopia inacabada”. Na situação de Austin, a estação ferroviária exemplifica como a inércia no que tange à infraestrutura pública pode impactar a paisagem urbana, resultando em uma área caracterizada pela ambiguidade entre o desejo de melhoras e a falta de cuidado e planejamento.

Com o crescimento urbano de Nova Iguaçu, a paisagem ao redor da Estação Ferroviária de Austin também passou por transformações notáveis, nas quais o espaço ferroviário perdeu sua função original, mas manteve seu valor simbólico. Andrade (2021, p. 34) observa que a expansão descontrolada das periferias do Rio de Janeiro, como Austin, transformou significativamente tanto o uso quanto a percepção dos espaços ferroviários. A estação deixou de ser o principal centro de transporte da cidade e, gradativamente, se viu cercada pelo desenvolvimento urbano desenfreado.

Essa urbanização desconectou em parte a estação e sua função cultural, mas não apagou sua influência na identidade local. Para Lira (2022, p.56), “a urbanização periférica no Rio de Janeiro contribuiu para o desmantelamento de identidades locais. Elas eram fortemente ligadas à infraestrutura ferroviária”. À medida que Austin cresce e evolui, a estação continua a se destacar como uma lembrança do passado, ligando a identidade da comunidade à história ferroviária da cidade.

Em um contexto mais amplo, Musset (2020, p.89), enfatiza que “a transformação urbana dos espaços ferroviários é um processo global, mas particularmente dramático nas

periferias das grandes cidades”. Em Nova Iguaçu, o descaso com a Estação Ferroviária de Austin se soma a uma paisagem marcada pela descontinuidade e consequentemente desterritorializada, no âmbito da qual o antigo símbolo de progresso foi substituído pela ausência de políticas mais voltadas ao cuidado com o conjunto ferroviário e acabou abrindo espaço para novas maneiras de locomoção e de conexão que a sociedade local vai estabelecendo de acordo com sua necessidade por mobilidade.

A trajetória histórica da Estação Ferroviária de Austin revela processos cíclicos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização que moldaram a configuração espacial e social do bairro. Desde sua inauguração em 1896, a estação funcionou como catalisadora de transformações territoriais que refletem as mudanças econômicas, políticas e sociais em escala mais ampla. De acordo com Haesbaert (2016), esses processos não são lineares, mas sobrepostos e contraditórios

Os processos de territorialização não seguem uma lógica linear de substituição, mas de acumulação e sobreposição de diferentes lógicas territoriais. Em localidades como Austin, podemos identificar camadas de territorialização que se sobrepõem: a territorialidade ferroviária original, a territorialidade da citricultura, a territorialidade urbana periférica contemporânea, cada uma deixando marcas na configuração espacial e nas práticas sociais (Haesbaert, 2016, p.182).

A Estação Ferroviária de Austin, nesse contexto, representa um ponto de ancoragem para essas múltiplas territorialidades. Territorialidades associadas a diferentes momentos históricos que se vinculam a presença e uso da estação neste bairro de Nova Iguaçu.

Dentre essas territorialidades merecem realce, como bem pontua Haesbaert, os períodos que envolvem a inauguração e instalação da ferrovia no bairro, o período imediato marcado pela reconfiguração do espaço ligado a prosperidade dos laranjais na região e, por fim, a atualidade da estação nos dias de hoje e seu uso cotidiano pela população de trabalhadores e trabalhadoras que vivem na periferia da área metropolitana do Estado do Rio de Janeiro.

Como observa Corrêa (2018) há outros processos que envolvem a Estação Ferroviária de Austin e que mostram não processos de territorialização mas, sim, processos de desterritorialização e reterritorialização.

A estação ferroviária de Austin, em sua permanência física e simbólica, funciona como testemunho das sucessivas territorialidades que configuram o bairro. Sua presença no espaço urbano atual representa uma resistência à completa desterritorialização provocada pelas transformações econômicas e urbanísticas, mantendo viva a memória de um período em que a ferrovia era

o elemento estruturante do território. Ao mesmo tempo, sua ressignificação contemporânea como patrimônio cultural aponta para processos de reterritorialização que buscam revalorizar essa herança ferroviária em novos termos (Corrêa, 2018, p.215).

Para Corrêa, como se pode depreender do trecho reflexivo acima referenciado, a própria presença da estação, inclusive, com a preservação dos antigos prédios que integravam o conjunto ferroviário que definia a mesma se constitui como um processo de resistência a um processo de desterritorialização, decorrente de mudanças urbanísticas que marcaram a Baixada Fluminense.

Dentre essas mudanças se pode mencionar a desativação de parte da malha ferroviária da localidade em função da política de valorização do transporte rodoviário. Convém sublinhar que ainda, segundo Corrêa, se manifesta em torno de estações ferroviárias como a de Austin, um processo de reterritorialização, em virtude das próprias políticas de memória patrimoniais, neste caso, memória cultural ferroviária, ligadas a ressignificação contemporânea, já que a estação em si é portadora de um legado não só histórico mas de memórias coletivas que a definem como referência cultural para muitas localidades.

Diante desse cenário, a Estação Ferroviária de Austin permanece como um elo entre tempos, territórios e identidades. Mesmo diante do abandono físico e das rupturas impostas pelas dinâmicas urbanas contemporâneas, ela resiste enquanto referência simbólica e material para a população local, evocando memórias de pertencimento e de um passado em que a ferrovia era sinônimo de progresso e integração. A sobreposição de territorialidades, como apontam Haesbaert (2016) e Corrêa (2018), revela que o espaço ferroviário não é estático, mas um campo de disputas, ressignificações e possibilidades.

Assim, compreender a Estação Ferroviária de Austin como epicentro de transformações territoriais e político-sociais é reconhecer que sua trajetória não se encerra no declínio da ferrovia, mas se reinventa a partir das práticas cotidianas, das lutas por memória e das novas formas de apropriação do espaço. O desafio que se coloca, portanto, é pensar políticas e ações que consigam articular passado e futuro, promovendo a valorização desse patrimônio cultural como parte viva da cidade e da experiência urbana de Nova Iguaçu.

Ao olhar para o bairro de Austin, percebe-se que a estação segue pulsando como testemunha e protagonista das transformações do território, convidando-nos a refletir sobre o sentido de pertencimento, resistência e reinvenção que marcam a história das periferias urbanas brasileiras. É nesse cruzamento de memórias, práticas e projetos coletivos que reside

o potencial para novas territorialidades e para a construção de futuros mais inclusivos e conectados à identidade local.

Este capítulo busca, então, analisar a Estação Ferroviária de Austin, em Nova Iguaçu, sob três eixos: paisagem cultural, lugar de memória e agente de transformação territorial. A abordagem combina análise documental, revisão bibliográfica e depoimentos de moradores, buscando compreender como a estação se tornou central para o cotidiano, a memória e as dinâmicas sociais do bairro. A pesquisa parte do pressuposto de que as estações ferroviárias, sobretudo em área suburbanas, acumulam significados históricos, simbólicos e afetivos, sendo fundamentais para processos de patrimonialização e para a construção de identidades locais.

3.1 A Estação Ferroviária de Austin como Paisagem Cultural: Memória e Pertencimento

Como já se sublinhou a Estação Ferroviária de Austin, inaugurada no final do XIX, foi batizada em homenagem ao engenheiro inglês Charles Ernest Austin, protagonista na construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II. Desde sua implantação, a estação desempenhou papel estratégico na integração do bairro ao restante da cidade e da região metropolitana, promovendo a circulação de pessoas, mercadorias e ideias. Ao longo das décadas, a estação consolidou-se como referência espacial e afetiva para sucessivas gerações de moradores, que passaram a conviver com um marco na história e um ponto de convergência de memórias coletivas.

Convém sublinhar que em Austin, a paisagem cultural é composta pela interação dinâmica entre elementos materiais como a estação, os trilhos e o entorno urbano e, ainda, valores simbólicos, manifestos nas práticas sociais e nas narrativas dos moradores. Segundo o IPHAN (2009), a paisagem cultural expressa a identidade de um território, sendo continuamente ressignificada pelas transformações urbanas e pelos usos sociais do espaço ferroviário.

Essa mesma paisagem cultural integra, hoje, simultaneamente, os processos de territorialização de diferentes períodos históricos que se vinculam a Estação Ferroviária de Austin, processos de desterritorialização que se associam aos projetos de urbanidade que não incluem a estação e, ainda, processos de reterritorialização que se sustentam pois se ligam ao campo das políticas de memórias sobretudo patrimoniais, hoje, valorizadas pelo município.

No caso da Estação Ferroviária de Austin não se pode considerar a paisagem cultural fora do diálogo com essas categorias que ordenam o território e definem as dimensões de urbanidade do mesmo em função destas configurações que ainda se constituem em torno da estação em atividade.

Conforme afirma Santos (1996), o espaço é produto da ação humana, e a paisagem cultural resulta da interação entre elementos materiais e simbólicos. O IPHAN (2009) reforça que a paisagem cultural expressa a identidade de um território, sendo continuamente ressignificada pelas práticas sociais e transformações urbanas. No bairro de Austin, o espaço não pode deixar de ser concebido, a partir do diálogo com a estação e com as mudanças que em diferentes períodos ela proporcionou na localidade em função de seus usos e, por vezes, desusos. A estação em questão expressa aspectos importantes da identidade do bairro e, por isso, se constitui como lugar de memória. Como propõe Nora (1989), lugares de memória concentram experiências e imaginários sociais e a Estação Ferroviária de Austin, nesse sentido, legitima-se como patrimônio cultural ao ancorar memórias coletivas, mesmo diante das ameaças de descaracterização.

A presença da Estação Ferroviária de Austin foi determinante para a conformação do bairro, influenciando o traçado das ruas, a distribuição das atividades econômicas e a dinâmica social. Como destaca Santos (2014), a ferrovia atua como vetor de fluxos e fixos, promovendo circulação e consolidando novas centralidades urbanas. Em Austin, esse processo atraiu moradores, estimulou o comércio e fomentou práticas culturais, consolidando a estação como agente de transformação territorial e social.

Embora inventariada pelo INEPAC, a Estação Ferroviária de Austin ainda carece de políticas públicas efetivas de preservação. O inventário reconhece o valor histórico e simbólico do bem, mas não garante proteção legal plena, tornando imprescindível a adoção de instrumentos normativos e ações integradas para sua conservação (INEPAC, 2015; IPHAN, 2009). Como destaca Campos (2019, p.74), a ausência de diálogo entre órgãos responsáveis e a população contribui para o abandono de equipamentos ferroviários, mesmo em operação, dificultando o reconhecimento e a valorização desses espaços como patrimônio cultural.

Pesquisas recentes sobre estações em Nova Iguaçu, como a de Vila de Cava, demonstram que a articulação entre memória, identidade e direito à memória é fundamental para a valorização desses espaços. Arantes Neto (2005) reforça que a articulação entre agentes oficiais e atores locais é fundamental para políticas de preservação eficazes. Essa perspectiva reforça a importância de processos participativos e do reconhecimento das tradições locais como estruturantes de novas identificações e de políticas de preservação.

A Estação Ferroviária de Austin também se destaca como palco de manifestações sociais e reivindicações por melhorias urbanas, como a construção de viadutos e a luta contra alagamentos que impactam a mobilidade local. Reportagem do UOL relata que moradores de Austin chegaram a invadir a linha férrea em protesto contra os recorrentes alagamentos, interrompendo a circulação dos trens, o que evidencia o papel da estação como espaço de resistência e articulação política (UOL, 2013).

Figura 23. Reportagem que fala do protesto do bairro durante período de chuvas intensas no Rio de Janeiro



Fonte: noticias.uol.com.br

Figura 24: Situação de uma das ruas próximas à estação de Austin após intensas chuvas



Fonte: noticias.uol.com.br

A conquista do viaduto de Austin, inaugurado em 2023, foi celebrada pela comunidade como uma vitória coletiva após anos de reivindicações. Moradores destacaram a importância da obra para a segurança e mobilidade, como relata Luiz Carlos Oliveira: “Vai facilitar o acesso a circulação das pessoas com segurança. já presenciei muitos transtornos com acidentes fatais nessa passagem e agora isso vai acabar” (Nova Iguaçu, 2023). O episódio demonstra como a estação transcende sua função original, tornando-se símbolo da capacidade de mobilização e resiliência da comunidade, em consonância com a literatura sobre patrimônio cultural como agente de coesão social (Ashworth; Tunbridget, 2000).

Figura 25: Viaduto de Austin pronto, após longos anos de espera

Moradores comemoram abertura do Viaduto de Austin

10 de junho de 2023



Fonte: novaiguaçu.rj.gov.br

No campo das políticas públicas, Arantes Neto (2005) observa que o patrimônio cultural se confunde com a ordem da História Política, especialmente no caso das obras públicas, que projetam a construção da identidade de um território e justificam sua preservação como bem cultural (Arantes Neto, 2005, p.18). Assim, a Estação Ferroviária de Austin pode ser compreendida como expressão de uma época, cuja memória legitima sua afirmação como patrimônio cultural a ser preservado.

Ao analisar a Estação Ferroviária de Austin como paisagem cultural, lugar de memória e agente de transformação territorial, amplia-se o entendimento sobre patrimônio ferroviário na Baixada Fluminense. Como sugere Campos (2019), é fundamental fornecer subsídios para a formulação de projetos específicos de gestão desses bens, reconhecendo sua complexidade e potencial de alcance social (Campos, 2019, p.78).

O reconhecimento da Estação Ferroviária de Austin como patrimônio cultural local fortalece identidades coletivas, promove o direito à memória e subsidia políticas de preservação alinhadas às demandas da comunidade. A seguir, aprofunda-se a análise das transformações territoriais e das políticas patrimoniais, destacando os desafios e possibilidades para a valorização do patrimônio ferroviário no contexto contemporâneo.

Como parte da Revolução Industrial, a ferrovia, tornou-se um dos principais instrumentos de reorganização do território brasileiro, especificamente no estado do Rio de Janeiro. A Estação Ferroviária de Austin, ao ser criada, passou a integrar o conjunto ferroviário do município de Nova Iguaçu, conectando à rede de transportes que se ligava, a partir de então, à capital fluminense e outras regiões. Por esse contexto, a ferrovia não apenas se configurou por ser uma via de deslocamento, mas um vetor de mudanças significativas territoriais e sociais.

A construção da Estação Ferroviária de Austin cooperou para uma modificação na paisagem física e social ao seu redor. A ferrovia foi uma das responsáveis por impulsionar o desenvolvimento de novos bairros, promover a expansão da malha urbana e criar centralidades dentro do município de Nova Iguaçu.

Em Austin, a estação foi catalisadora de fluxos migratórios, promoveu a integração entre áreas rurais e urbanas e surgimento de novas práticas sociais, atraindo trabalhadores de regiões diversas, estabelecendo, inclusive, uma dinâmica de urbanização da região metropolitana do Rio de Janeiro. Ao facilitar o deslocamento de pessoas e mercadorias, a ferrovia impulsionou o surgimento de atividades voltadas para o comércio e para a indústria, nas imediações da estação. A ferrovia em Austin serviu como um eixo que instigou o crescimento urbano e econômico.

Esse processo de urbanização, impulsionado pela malha ferroviária, pode ser comparado a outras regiões periféricas nos quais a presença de estações ferroviárias acelerou o desenvolvimento. O aparecimento de bairros populares e a reconfiguração das áreas de ocupação ao redor da estação é um fenômeno amplamente documentado em estudos sobre expansão das cidades brasileiras no século XX. Ademais, a ferrovia cooperou também para uma alteração na organização fundiária e nos padrões de uso do solo, facilitando a integração entre áreas rurais e urbanas.

Como propõe Halbwachs (1992), a memória coletiva se ancora em espaços de referência. Os depoimentos dos moradores, coletados no grupo “Austin das Antigas” (2025), evidenciam que o espaço da estação está presente nas memórias de infância, nas rotinas de trabalho e nas festas populares, se consolidando como lugar de memória no sentido proposto por Nora (1989).

Maurice Halbwachs (2006), em sua obra clássica sobre memória coletiva, argumenta que a memória individual jamais existe de forma isolada. De acordo com o pesquisador, mesmo as lembranças mais pessoais são construídas a partir de quadros sociais compartilhados com a família, o grupo religioso, a classe social, o bairro que fornecem os referenciais de tempo, espaço e sentido necessários para que uma lembrança seja reconhecida como tal. Aplicado ao caso de Austin, esse conceito permite compreender porque relatos aparentemente individuais, como os depoimentos publicados no grupo “Austin das Antigas”, revelam, na verdade, estruturas de sentido compartilhadas, por toda uma geração de moradores que viveu a centralidade da estação.

Essa perspectiva é complementada pela reflexão de Paul Ricoeur (2007) sobre a relação entre memória, história e esquecimento. Para o autor, a memória não deve ser tomada de forma acrítica como sinônimo de verdade histórica, pois está sujeita tanto a distorções involuntárias quanto a usos deliberados, o que ele chama de abusos da memória, sejam eles por excesso (memória obsessiva) ou por falta (esquecimento imposto). Essa advertência é metodologicamente relevante para esta dissertação, pois recomenda que os depoimentos afetivos sobre Austin sejam tratados como fontes legítimas de memória social, mas submetidos a uma leitura crítica que os situe em relação a outras fontes documentais, evitando uma idealização do passado ferroviário do bairro.

Ricoeur (2007, p.424) também chama atenção para o que denomina de trabalho de memória, indicando que lembrar não é um ato passivo, mas um esforço ativo de elaboração do passado a partir das demandas do presente, noção que dialoga diretamente com o conceito de empreendedores de memória de Jelin (2002), que será trabalhado mais adiante.

Articulados, Halbwachs e Ricoeur oferecem, portanto, um duplo referencial para compreender a memória ferroviária de Austin: de um lado, sua dimensão social e compartilhada; de outro, sua condição de construção permanente, sempre sujeita a disputas de sentido entre esquecimento e rememoração.

Nesse contexto, em Austin, a paisagem sensorial integra sons, cheiros e movimentos cotidianos, conformando uma geografia afetiva (Santos, 2022, p.15). O apito dos trens marcava o ritmo do bairro, enquanto o aroma de laranjas nos galpões adjacentes permeava o cotidiano, como relatam moradores: “o cheiro do óleo misturava-se às frutas” (Grupo Austin das antigas, 2025)¹³,

A paisagem não pode ser compreendida apenas a partir do que se apresenta de forma imediata ao olhar, uma vez que ela envolve também outros elementos que integram a experiência do espaço. Ao longo do tempo, observa-se uma composição marcada por volumes, cores, sons, movimentos e diferentes formas de presença humana, que participam da construção dos sentidos atribuídos ao lugar. Nesse aspecto, a paisagem ultrapassa a dimensão puramente visual e pode ser entendida como expressão de relações mais amplas entre o espaço geográfico, as ações humanas e os processos naturais.

Desse modo, a paisagem se constitui como resultado de permanências e transformações que se acumulam com o passar do tempo, permitindo compreender que o espaço não é estático, mas continuamente produzido e reorganizado. No caso da Estação Ferroviária de Austin, essa leitura ajuda a observar que o entorno da estação passou por alterações relacionadas a diferentes usos, dinâmicas sociais e formas de ocupação, as quais deixaram marcas na paisagem local. Assim, o que se percebe não é apenas a materialidade da estação, mas também os significados que ela passou a concentrar na memória e na vida cotidiana da população.

Tal visão está profundamente alinhada com uma abordagem fenomenológica da Geografia, segundo Santos. E a experiência através do espaço é além da simples observação, passando a ser sentida, compreendida e interpretada através dos sentidos. Observar não é mais o único caminho da apreensão da paisagem. Os odores, os sons e os movimentos são significativos para o entendimento completo sobre o espaço.

¹³ Conferir Comentários no grupo “Austin das Antigas”, Facebook, 2024-2025. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/303151100853629>

No caso do bairro de Austin, a estação ferroviária não deve ser observada apenas como um edifício físico, como forma geométrica, mas lugar de sons específicos, como o apito do trem, cheiros característicos, como o do óleo e da ferrugem, além de movimentos e os fluxos diários das pessoas que marcam o ritmo do bairro, como é possível perceber a partir de olhar mais atento para aspectos da Figura 26, que segue abaixo.

Figura 26: Estação de Austin e movimentação logo nas primeiras horas do dia



Fonte: Enderson Rodrigues, 2016¹⁴

Essas camadas sociais sensoriais desenvolvem uma memória coletiva e individual do espaço, cheias de valores culturais e históricos que em muitos momentos não são perceptíveis à primeira vista. Entender a paisagem como algo mais complexo também contribui para uma leitura crítica acerca das transformações ocorridas. A modernização, a violência urbana dentre outros fatores impacta não somente a paisagem física, mas a forma como ela é percebida pelos próprios habitantes.

¹⁴ Foto do perfil do Enderson Rodrigues no “X”. <https://x.com/endersonrio/status/699884955250380800/photo/1>. Acesso em 25.11.2024.

A degradação das infraestruturas ou perda de elementos tradicionais de uma certa paisagem, altera profundamente os sentidos aos quais essa paisagem estava associada, desenvolvendo novas dinâmicas espaciais e culturais. No contexto de Austin, a decadência ou restauração da estação ferroviária, símbolo de uma era industrial e de mobilidade, impacta não só a paisagem física, mas o imaginário e a memória do lugar.

O que antes era um ponto de encontro, um local de movimento e som, pode se transformar num espaço de abandono, em que o silêncio e a inatividade se tornam as novas características sensoriais. A paisagem, nessa perspectiva, oferece uma ferramenta importante para compreender o espaço não apenas como território delimitado por fronteiras geográficas, mas como uma realidade viva, em interação com os sentidos e com a cultura.

Dessa forma, o espaço se apresenta como algo que é ao mesmo tempo físico e subjetivo, concreto e simbólico, sendo constantemente produzido a partir das relações estabelecidas entre os sujeitos e o lugar. Carregando consigo as marcas do tempo, da história e vivências diárias, que são responsáveis por moldar a identidade de seus habitantes e dos que o transitam. Por isso, estudar as transformações na paisagem do bairro de Austin é também uma maneira de recuperar a memória ferroviária do local, resgatando tanto a materialidade da estação, quanto as sensações, percepções e significados que ela carrega para a comunidade local.

Em síntese, integrando a visão de Milton Santos sobre a paisagem na análise das transformações urbanas, especialmente no contexto de Austin, podemos entender todo o espaço articulado de sentidos e experiências. Essa percepção permite uma visão mais profunda das mudanças que afetam a forma física do lugar e a forma como ele é vivido e percebido ao longo do tempo, evidenciando o papel da memória e da cultura na construção do espaço geográfico.

No caso da Estação Ferroviária de Austin, a construção é uma permanência da paisagem do passado, mesmo que seu entorno tenha sido mudado ou alterado, resistindo ao tempo e a todos os movimentos que já ocorreram no lugar e contrastando com uma realidade atual, seja no campo arquitetônico, econômico e social.

O conceito de paisagem cultural destaca-se, então, como uma abordagem integradora na compreensão do patrimônio cultural, ao reconhecer a interação contínua entre sociedade e natureza. No Brasil, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) consolidou esse entendimento, a partir de 2009, ao definir paisagem cultural como uma porção do território marcada por processos históricos de interação entre grupos humanos e o meio natural, atribuindo valores e significados específicos a esses espaços.

A literatura internacional, especialmente as diretrizes da UNESCO, classifica as paisagens culturais em três categorias principais: áreas intencionalmente criadas pelo ser humano, territórios que evoluíram organicamente e paisagens associativas, nas quais predominam valores simbólicos e espirituais. O geógrafo Carl Sauer contribuiu para esse debate ao afirmar que a cultura é o agente transformador da paisagem, sendo a natureza o meio e a paisagem cultural o resultado desse processo.

No contexto brasileiro, observa-se uma grande diversidade de paisagens culturais, resultado da multiplicidade de relações entre diferentes grupos sociais e seus ambientes. Exemplos emblemáticos incluem o Rio de Janeiro, reconhecido pela UNESCO como patrimônio mundial, além de regiões como o Pantanal, o Cerrado e áreas de imigração no Sul do país. Esses espaços evidenciam como práticas, saberes e modos de vida se materializam e se perpetuam no território, reforçando a importância da paisagem cultural como expressão dinâmica das identidades coletivas.

Portanto, a paisagem cultural é compreendida como um conceito multidimensional, fundamental para a valorização da diversidade sociocultural e para a promoção de políticas de preservação que respeitem as especificidades de cada território. Essa abordagem reforça a necessidade de gestão compartilhada e sustentável, assegurando que as marcas da interação entre sociedade e natureza sejam reconhecidas e preservadas para as futuras gerações.

A relação entre indivíduo e o lugar, conforme a fala de Severina Sara Lisboa, é um aspecto fundamental da Geografia Cultural e da construção da identidade. O sentimento de pertencimento resulta de laços simbólicos e afetivos que transcendem a convivência física com o espaço (Lisboa, 2011). Esse vínculo envolve dimensões emocionais, culturais e históricas, transformando o espaço geográfico em lugar de memórias, vivências e identidades compartilhadas.

Cada lugar possui características únicas, constituídas a partir de elementos naturais e humanos, configurando-o com identidade própria. Essa identidade é percebida e reforçada pelos indivíduos que convivem nesse espaço, estabelecendo uma reciprocidade entre o lugar e seus habitantes. O espaço sai de apenas uma área geográfica para ser um “lugar”, pois possui significados culturais e sociais. A Estação Ferroviária de Austin não é só um edifício com função prática, mas um ponto de referência na paisagem, carregado de memória histórica e cultural para os residentes e sua presença evoca lembranças e um sentido de continuidade que conecta o passado ao presente.

O processo de identificação com o lugar é, portanto, dinâmico e multifacetado envolvendo aspectos físicos e simbólicos. O indivíduo que vive no lugar, segundo Lisboa (2011), estabelece laços de pertencimento que se conectam à experiência cotidiana e as interações sociais no espaço. Na questão do bairro de Austin, o pertencimento pode ser visto nas relações que os próprios moradores estabelecem com os espaços públicos, como a praça, a estação e as ruas ao redor, que se tornam lugares de encontro, socialização e construção de laços comunitários. Tais espaços não abrigam somente as interações sociais, mas cooperam para definir quem são esses indivíduos em relação ao espaço, como pode ser observado na seguinte declaração de uma moradora sobre uma foto antiga do bairro.

“Que maravilha!!! Essa foto me lembrou do meu avô, que teve uma chácara de plantação de laranjas, que ia da casa de material do Wilsom de Três Fontes até a CAPEMI. Na época da colheita, era tudo descarregado num galpão onde hoje é o supermercado Rio Sul, antigo Novo Mundo. Seu nome era Antônio de Oliveria! Grande lembrança!” (Comentário de uma participante do grupo “Austin das antigas”, Facebook, 2024).

Além do mais, o sentimento de pertencer a um determinado lugar implica no reconhecimento das especificidades desse espaço. Cada lugar possui suas próprias características que as distingue dos demais, tanto pelas paisagens naturais, quanto pelas construções urbanas ou práticas culturais que ali ocorrem. Tais elementos contribuem para o desenvolvimento de uma identidade local, e essa identidade influencia a maneira como os indivíduos percebem e vivem o espaço. Na situação de Austin, a estação ferroviária é um marco da identidade local, como um ponto de resgate da memória ferroviária da região, e sua preservação ou transformação reflete o modo como os residentes enxergam desde seu passado até seu futuro.

Segundo Lisboa (2011), o lugar como espaço de pertencimento e identidade oferece uma importante leitura para o estudo das transformações geográficas em áreas urbanas. Compreender como os indivíduos se identificam com o lugar é importante para compreender as dinâmicas sociais e culturais que moldam o espaço ao longo do tempo, por isso, é importante preservar a memória ferroviária de Austin, não só pela relevância histórica, mas pelo papel que desempenha na construção da identidade local e no sentimento de pertencimento dos moradores daquele espaço.

A memória está ligada a lugares que habitamos, principalmente em contextos que possuem significado histórico, como no caso da Estação Ferroviária de Austin, localizada em Nova Iguaçu.

O edifício não é somente uma construção física, ele leva consigo a história e a identidade local. Uma memória que tem seu início de maneira privada e pessoal, de acordo com as experiências individuais, e a medida em que tais histórias são compartilhadas, permite que haja uma conexão coletiva, estabelecendo uma rede de narrativas que moldam a cultura e a identidade, como podemos observar na declaração e uma seguidora da página “Austin das antigas”, no *facebook*.

Que lindo! Um marco afetivo para nós, que conheceu um pouco de Austin, amo conhecer mais e mais Austin, amo essa terra, vim para Austin com 4 anos de idade, lembro ainda de muitas coisas, este lugar onde moro, cresci e vivi muitas transformações ao longo dos anos. Não tinha ruas calçadas, não tinha ônibus que era chamado de lotação, não tinha energia elétrica, não tinha escolas. Austin mora e sempre irá morar no meu coração, lembro ainda dos laranjais, do galpão de laranjas em Carlos Sampaio, o trem Maria fumaça, o trem cargueiro, o cinema onde é o Hortifruti, uma vida saudável, com paz, alegria e tudo era muito normal, não tínhamos telefone, os vizinhos eram como nossos parentes, irmãos, um ajudava o outro, havia muita consideração e muita amizade verdadeira. Austin sempre foi maravilhoso. Viva Austin, que Deus abençoe sempre o nosso lugar (Grupo Austin das antigas, 2025).¹⁵

Como analisa Halbwachs (1992, p.23), a memória coletiva sofre influência de experiências que foram compartilhadas, por isso se destaca neste estudo a importância da existência de espaços como a estação, como a de Austin, na construção de uma identidade. Certos lugares não são acessados ou são subjugados, levando a uma necessidade de ressignificação. Em muitos momentos, a história dos espaços é eclipsada por conta do tempo e por falta de reconhecimento, porém a memória permite que lugares sejam vistos como uma forma de recuperação e revalorização do local e de suas referências culturais.

No caso a Estação Ferroviária de Austin, é um ponto de referência, ainda que tenha enfrentado períodos de abandono, e, por isso, leva consigo um legado que merece ser reexaminado. A ressignificação de espaços sociais demanda um esforço consciente que visa reimaginar sua função e significado dentro do contexto atual, como aborda David Lowenthal (1985, p.12), afirmando que a preservação do passado é essencial para a construção do futuro.

A memória afetiva possui um papel importante nesse processo, evocando os elementos da cultura e a identidade local. A partir do compartilhamento das histórias dos moradores relacionados à estação, não é apenas apresentando o passado, mas se estabelece um laço

¹⁵ Comentários no grupo “Austin das Antigas”, Facebook, 2024-2025. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/303151100853629>

emocional com o lugar. Uma conexão afetiva que é fundamental para o fortalecimento do sentimento de pertencimento e coesão social. Conforme Nora (1989, p.12), os “lugares de memória” são fundamentais para a construção de uma identidade coletiva, e permitem que as comunidades se reconectem com suas raízes. Algo que pode ser analisado na declaração abaixo em questão, na qual uma moradora do bairro de Austin, participante do grupo relata.

De 59, meu nascimento até hoje, saudade dos tempos dos passados, saudade do tempo em que Austin era como uma roça, com seu trem de madeira, da rua principal por onde passava o ônibus de manivela e tantas outras lembranças, dos morros com seus capins alto por onde escorregávamos na palha canoa do coqueiro, como era bom. Tivemos a melhor infância, éramos felizes e não sabíamos. Bem eu fui.” (Grupo Austin das antigas, 2025)¹⁶

As memórias que emergem através da existência da Estação Ferroviária de Austin não são apenas estáticas, mas evoluem e se adaptam a um contexto que é contemporâneo. A estação se transforma em um espaço mais dinâmico, característica importante para a memória coletiva, quando, também, há a existência de projetos que visem fomentar a cultura social, refletindo tanto o passado quanto o presente. Passado que pode ser revisitado a partir da declaração de um participante do grupo: “Austin ainda era denominado Laranjal. O escoamento das fazendas de laranjas da região era feito por trens e por cavalos”

É uma capacidade de adaptação como característica fundamental da memória coletiva, segundo observa Ricour (2004, p.15), enfatizando a necessidade de ressignificar espaços no intuito de que continuem a ser relevantes na vida das pessoas. Aliás, a estação ferroviária pode ser vista como um microcosmo da sociedade local, em que classes diferentes se encontram e interagem. Tal diversidade é uma riqueza a ser preservada.

A estação, como espaço de convivência, reforça a ideia de que a memória é um bem comum, acessível a todos. A valorização de narrativas inclusivas é importante na promoção de um ambiente que respeite e celebre as diferenças, conforme abordado por Bourdier (1991, p.89), que analisa como as práticas culturais são fundamentais na formação da identidade social.

Sendo um marco arquitetônico, a estação de Austin possui um potencial de se tornar um centro cultural. Ao organizar eventos, exposições e atividades que promovam a história local, a estação irá revitalizar a área ao seu redor e fomentar um sentimento de comunidade.

¹⁶ Comentários no grupo “Austin das Antigas”, Facebook, 2024-2025. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/303151100853629>

Essa dinâmica não só preserva a memória, mas se torna uma força ativa no desenvolvimento social. O papel do patrimônio cultural como catalisador de alterações sociais é bem documentado, como aborda Ashworth e Tumbridge (2000, p.45), leva a valorização do patrimônio cultural e pode levar a melhorias significativas nas comunidades.

Portanto, não há como negar que a memória coletiva é uma ferramenta poderosa que proporciona as comunidades reimaginar seu passado e moldar o futuro. Resgatando a história da Estação Ferroviária de Austin, os moradores têm a oportunidade de refletir sobre sua trajetória, reconhecendo as contribuições que a ferrovia trouxe para a região. Tal reflexão não apenas enriquece a compreensão do passado, mas incentiva a construção de um futuro mais consciente e inclusivo. Segundo Carr (1999, p.200), o reconhecimento do patrimônio cultural e das memórias coletivas é essencial para a formação de identidade sociais fortes e resilientes.

A memória que envolve a Estação Ferroviária de Austin não envolve apenas uma questão de preservação, mas também de ativismo social. Comunidades que se unem na busca por valorizar sua história e patrimônio cultural, estão lutando por reconhecimento e dignidade. Uma luta que é uma maneira de resistir culturalmente, com o intuito de garantir que as vozes e histórias locais não sejam esquecidas. Segundo Hobsown (1996, p.2), a memória é um recurso que pode ser utilizado para contestar narrativas dominantes e afirmar identidades subalternas.

A ressignificação da Estação Ferroviária de Austin, aliada à valorização das memórias locais, é fundamental para a construção de uma identidade comunitária sólida. Projetos educativos, culturais e de turismo de memória podem potencializar o papel da estação como espaço de convivência, aprendizagem e celebração das raízes do bairro, alinhando-se às diretrizes de gestão participativa do patrimônio cultural (IPHAN, 2009). Como podemos ver falas diversas de moradores expressando seu afeto e vínculo com Austin, ressaltando sua história e importância para a comunidade.

“Amo Austin... o lugarzinho que meu pai escolheu para morar e estou até hoje.”

“Nasci em Austin em 1956. Não tenho o que reclamar. Estou até hoje.”

“Austin cidade maravilhosa adoro.”

“Austin minha Cidade.”

“Querido lugar, onde moro a 50 anos.” (Comentários no grupo “Austin das antigas”, *Facebook*, 2025)

A Estação Ferroviária de Austin, ao longo de décadas, se consolidou como um elemento central na tessitura da memória local, não apenas por sua função original de transporte, mas como espaço de encontros, afetos e transformações. As narrativas dos moradores, resgatadas em depoimentos e registros digitais, evidenciam que a estação ultrapassa o papel de mero patrimônio material, tornando-se símbolo de pertencimento e de continuidade histórica. Ao revisitar essas memórias, percebe-se que a estação é constantemente ressignificada, ora como lembrança de uma infância marcada pelos laranjais e pelo trem de madeira, ora como referência de resistência diante de mudanças urbanas e sociais que atravessaram o bairro ao longo do tempo.

O processo de ressignificação da estação é dinâmico e multifacetado, envolvendo tanto a valorização de suas características arquitetônicas quanto a apropriação simbólica do espaço pela comunidade. A paisagem de Austin, marcada pela presença da estação, é composta por múltiplas camadas de sentido, que vão desde o concreto ao imaterial. Como destaca a literatura sobre paisagem cultural, a identidade de um lugar é construída na interseção entre o vivido, o percebido e o imaginado, sendo a estação um elo fundamental nesse processo (IPHAN, 2009).

A memória coletiva, alimentada por relatos compartilhados em espaços virtuais como o grupo “Austin das antigas”, revela o quanto as experiências individuais se entrelaçam para formar uma narrativa comum. Esses testemunhos, ao rememorar festas, rotinas e transformações, reforçam a importância da estação como lugar de memória, no sentido proposto por Pierre Nora (1989, p.12), no âmbito do qual o passado é continuamente atualizado e reinterpretado pela comunidade. Assim, o patrimônio cultural ferroviário de Austin não é apenas um vestígio do passado, mas um recurso ativo para a construção de identidades e de projetos futuros.

A valorização desse patrimônio cultural demanda não só ações de preservação física, mas também iniciativas que promovam o engajamento dos moradores e o reconhecimento das múltiplas vozes que compõem a história local. Projetos educativos, culturais e de turismo de memória podem potencializar o papel da estação como espaço de convivência, aprendizagem e celebração das raízes do bairro. A experiência de outros territórios mostra que a ativação de bens ferroviários pode contribuir para o fortalecimento do tecido social e para a dinamização da economia local (Ashworth; Tunbridget, 2000, p.45). Nesse contexto, a Estação Ferroviária de Austin emerge como um microcosmo das dinâmicas de pertencimento urbano, no âmbito do qual diferentes gerações se reconhecem e se projetam.

O sentimento de orgulho e de saudade, recorrente nos depoimentos dos moradores, evidencia o valor simbólico do espaço, que transcende sua materialidade e se inscreve na vida cotidiana. Ao mesmo tempo, a estação é palco de disputas e negociações sobre o que deve ser lembrado, preservado ou transformado, refletindo as tensões próprias de contextos urbanos em constante mutação.

A discussão sobre o futuro da estação, portanto, deve considerar tanto os desafios da preservação quanto as oportunidades de reinvenção. A participação da comunidade é essencial para garantir que as intervenções respeitem as memórias e os significados atribuídos ao espaço, evitando processos de descaracterização ou de exclusão. A experiência mostra que políticas públicas sensíveis à diversidade cultural e à história local são mais eficazes na promoção de um desenvolvimento urbano sustentável e inclusivo (Bourdieu, 1991, p.89).

A estação também se destaca como espaço de encontro e de construção de laços sociais, no qual práticas culturais e rituais cotidianos se entrelaçam com as estruturas físicas do patrimônio cultural. A presença constante de moradores, trabalhadores e visitantes cria uma atmosfera de circulação e de troca, fundamental para a vitalidade do bairro. A memória afetiva, evocada por sons, cheiros e imagens, reforça o papel da estação como referência identitária, capaz de atravessar gerações e de inspirar novas formas de apropriação do espaço.

Por fim, a trajetória da Estação Ferroviária de Austin ilustra a importância de reconhecer o patrimônio cultural ferroviário com parte integrante das paisagens urbanas contemporâneas. Sua preservação e valorização dependem do diálogo entre o passado e presente, entre tradição e inovação.

O desafio está em garantir que a estação continue a ser um lugar de memória viva, aberto à participação e à criatividade da comunidade, contribuindo para a construção de uma cidade mais justa, plural e conectada com suas raízes. Dessa forma, ao finalizar este subtítulo, ressalta-se que a Estação Ferroviária de Austin, mais do que um marco arquitetônico, é um território de experiências, lembranças e expectativas.

Seu valor reside não apenas na materialidade preservada, mas na capacidade de reunir, inspirar e transformar vidas, reafirmando a centralidade da memória e da cultura na construção dos espaços urbanos. Assim, a Estação Ferroviária de Austin, enquanto paisagem cultural e lugar de memória, fundamenta-se como referência identitária e social, cujos impactos se estendem para dinâmicas territoriais analisadas a seguir.

3.2 Transformações territoriais, reterritorialização e políticas patrimoniais

O conceito de território é fundamental para compreender as transformações ocorridas no bairro de Austin e em Nova Iguaçu, especialmente no contexto do desenvolvimento do setor ferroviário. Souza (2006, p.78) define território como “fundamentalmente um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder”.

Esta definição é crucial para entender como a chegada da ferrovia redefiniu as relações de poder e as dinâmicas socioespaciais na região. A Estação Ferroviária de Austin, inaugurada em 1896, tornou-se um ponto focal para o desenvolvimento do bairro, transformando um espaço predominantemente rural em um núcleo urbano emergente. Este processo ilustra o que Raffestin (1993, p.143) descreve como a formação do território a partir do espaço, “resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático em qualquer nível”.

A análise das transformações territoriais em Austin evidencia que o desenvolvimento ferroviário não apenas alterou a configuração física do bairro, mas também desencadeou profundas mudanças nas relações sociais, econômicas e simbólicas estabelecidas no espaço. O território, entendido como uma construção histórica permeada por disputas e negociações, passou a ser continuamente ressignificado, a partir das interações entre diferentes atores sociais, políticas públicas e dinâmicas econômicas.

Nesse sentido, a presença da estação ferroviária funcionou como catalisador de novas formas de apropriação do espaço, redefinindo limites, centralidades e práticas cotidianas que passaram a compor a identidade local. Compreender esse processo implica reconhecer que o território de Austin foi marcado por diferentes ciclos de apropriação e transformação, em que momentos de integração e fortalecimento comunitário alternaram-se com períodos de fragmentação e abandono.

A literatura sobre território e patrimônio cultural destaca que tais movimentos são expressos nos processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização, que se manifestam tanto nas estruturas físicas quanto nas dinâmicas sociais e culturais do bairro. A seguir, o quadro sintetiza esses ciclos, apresentando as principais fases históricas e as manifestações concretas observadas ao longo da trajetória da estação ferroviária e de seu entorno.

Tabela 2: Processos de T-D-R em Austin (1896-2025)

Processo	Período	Características Teóricas	Manifestações em Austin	Fontes e Elementos Comprobatórios
Territorialização	1896 - 1960	Formação de vínculos identitários através da infraestrutura (HAESBAERT, 2004)	- Inauguração da estação (1896) como “Parada da Floresta” - Surgimento do eixo comercial na Rua Carlos Sampaio - Migração de trabalhadores para laranjais e galpões.	- Fotografias históricas (Fig. 2, 4, 10) - Registros operacionais da RFFSA - INEPAC (2015)
Desterritorialização	1960 – 2000	Fragmentação socioespacial e perda de referências (DELEUZE; GUATTARI, 1980)	- Declínio ferroviário pós-rodovias (Decreto 3.842/2001) - Divisão social “Outro lado” vs “Calçadão” - Degradação do Clube Ferroviário (Fig. 14)	- Relatórios da Supervia (2000-2020) - Depoimentos do Grupo “Austin das Antigas” (2025) - UOL (2013)
Reterritorialização	2000 – 2025	Ressignificação através de memória e novos usos simbólicos (NORA, 1993)	- Festas de São Sebastião no pátio (2005) - Protestos contra alagamentos (2013), entre outros... - Viaduto como síntese de modernidade-tradição (2023) - Digitalização de memórias	- Decreto Municipal 1.202/2023 (Viaduto) - Acervo digital FENIG – Nova Iguaçu (2023)

O quadro permite compreender a trajetória da Estação Ferroviária de Austin por meio de três processos que se articulam ao longo do tempo e ajudam a explicar as mudanças ocorridas no bairro. No primeiro momento, entre 1896 e 1960, observa-se territorialização, quando a estação passa a contribuir para a formação de vínculos identitários e para a organização do espaço local a partir da infraestrutura ferroviária.

A inauguração da estação, ainda lembrada como “Parada da Floresta”, o surgimento do eixo comercial na Rua Carlos Sampaio e a circulação de trabalhadores ligados aos laranjais e galpões indicam que a ferrovia não pode ser vista apenas como meio de deslocamento, mas como elemento que participou da construção do cotidiano e da própria configuração do bairro. As fotografias históricas, os registros da antiga operação ferroviária e os levantamentos do INEPAC reforçam essa compreensão, na medida em que mostram a estação como referência material e simbólica em um período de forte articulação entre trabalho, circulação e vida local.

No segundo e no terceiro momentos, entre 1960 e 2000 e, depois, entre 2000 e 2025, o quadro revela transformações mais profundas, marcadas primeiro pela desterritorialização e, posteriormente, pela reterritorialização. O declínio da ferrovia, a fragmentação socioespacial e a perda de referências anteriormente consolidadas aparecem na degradação do Clube Ferroviário, na separação simbólica entre “Outro lado” e “Calçadão” e nos relatos que registram o enfraquecimento das antigas dinâmicas do bairro.

Já no período mais recente, a estação passa a ser ressignificada por meio da memória e de novos usos simbólicos, como as festas de São Sebastião, os protestos contra alagamentos, a construção do viaduto e a digitalização das lembranças coletivas. Dessa forma, o quadro mostra que Austin não percorreu apenas um caminho de perda, mas também de reconstrução de sentidos, no qual a estação segue ocupando um papel importante como marca de memória, pertencimento e permanência no espaço urbano.

Tabela 3: Síntese dos Impactos Multidimensionais

Dimensão	Territorialização (1896-1960)	Desterritorialização (1960-2000)	Reterritorialização (2000-2025)
Física	Estruturação urbana radial ao redor dos trilhos	Degradação de galpões e estações (Fig. 3,15)	Obras híbridas (ex.: viaduto) e requalificação de espaços
Social	Coesão identitária ferroviária (HALBWACHS, 1992)	Fragmentação comunitária e êxodo populacional	Rearticulação via memória e movimentos sociais (Fig. 6)
Econômica	Comércio vinculado à exportação de laranjas	Esvaziamento comercial pós-declínio ferroviário	Turismo de memória e economia criativa (FENIG, 2022)
Cultural	Paisagem sensorial integrada (apitos, cheiros)	Perda de marcos sensoriais e simbólicos	Digitalização de acervos e resgate iconográfico (Fig.16-19)

A territorialização, na dimensão física, pode ser compreendida como o momento em que o espaço passou a ser organizado de forma mais visível a partir da presença da ferrovia. Entre 1896 e 1960, a estação e os trilhos contribuíram para a estruturação urbana, favorecendo a concentração das construções e das atividades em torno desse eixo, o que redefiniu a ocupação do solo e a própria configuração do bairro. Nesse período, a circulação ferroviária não apenas orientava os deslocamentos, mas também produzia uma lógica espacial que articulava o entorno da estação com os usos econômicos e sociais existentes.

Já no processo de desterritorialização, entre 1960 e 2000, essa organização foi sendo alterada de maneira progressiva, à medida que os galpões e estações passaram a apresentar sinais de degradação e perda de função, configurando uma paisagem marcada pela ruptura com a centralidade anterior. A reterritorialização, por sua vez, indica a emergência de novas formas de ocupação e uso do espaço, como as obras híbridas e a requalificação de determinadas áreas, mostrando que o território não se encerra em uma forma fixa, mas pode ser constantemente reorganizado.

Na dimensão social, a territorialização esteve ligada à formação de uma coesão identitária fortemente vinculada ao universo ferroviário. Entre 1896 e 1960, a estação constituiu um ponto de encontro e de referência para a vida coletiva, ajudando a consolidar vínculos entre os moradores e a produzir um sentimento de pertencimento que se expressava no cotidiano do bairro.

Essa convivência, associada à presença da infraestrutura ferroviária, reforçava uma forma de organização social na qual a estação ocupava lugar central na experiência local. Com a desterritorialização, entre 1960 e 2000, esse vínculo começou a enfraquecer, acompanhando a fragmentação comunitária e o êxodo populacional, o que alterou a relação entre os moradores e o espaço. A reterritorialização, nesse contexto, pode ser observada como um movimento de rearticulação desses laços por meio da memória e das mobilizações sociais, revelando que a estação continua sendo um ponto de disputa simbólica e de reativação de pertencimento no interior do bairro.

No campo econômico, a territorialização esteve diretamente associada ao comércio vinculado à exportação de laranjas, o que fez da estação um elemento fundamental para a circulação da produção e para a dinâmica da economia local. Entre 1896 e 1960, a ferrovia funcionava como eixo de escoamento e sustentação de atividades comerciais que articulavam o bairro às redes mais amplas de circulação regional, tornando a estação uma peça importante na organização da vida produtiva.

Com a desterritorialização, esse cenário se modificou de maneira sensível, uma vez que o declínio ferroviário contribuiu para o esvaziamento comercial e para a perda de parte da centralidade econômica antes estabelecida. Já na fase de reterritorialização, entre 2000 e 2025, surgem novas possibilidades de uso e valorização, agora ligadas ao turismo de memória e à economia criativa, o que demonstra uma tentativa de reinscrever a estação em outras lógicas de produção de valor para o território.

Na dimensão cultural, a territorialização pode ser entendida como o período em que a paisagem sensorial se encontrava fortemente integrada à presença da ferrovia. Entre 1896 e 1960, os sons dos apitos, os cheiros ligados ao movimento das frutas e os ritmos cotidianos da estação compunham uma experiência espacial que ia além da materialidade, envolvendo também a percepção e a vivência do lugar. Essa articulação entre sons, odores e movimentos contribuía para formar uma paisagem marcada por sentidos compartilhados, na qual a estação se tornava parte da memória sensível da população.

Com a desterritorialização, muitos desses marcos simbólicos e sensoriais foram se enfraquecendo, acompanhando o processo de perda de referências que atingiu o conjunto ferroviário. A reterritorialização, por sua vez, aparece como uma tentativa de recuperar e reorganizar esses sentidos por meio da digitalização de acervos, do resgate iconográfico e da valorização das memórias ligadas ao lugar. Desse modo, a cultura passa a ocupar novamente papel importante na forma como a estação é percebida, não apenas como vestígio do passado, mas como componente ativo na construção de novas leituras sobre Austin.

Nesse contexto de historicidade, a ferrovia atua como um poderoso agente de territorialização, criando dinâmicas sociais e econômicas em Austin e Nova Iguaçu. O território ferroviário não se limitava apenas à infraestrutura física, mas estendia-se à sua área de influência, alterando profundamente as relações socioespaciais. Isso corrobora a visão de Haesbaert (2004) de que todo território tem funções simbólicas e funcionais.

O impacto da ferrovia em Austin exemplifica o que Andrade (2004, p.19) afirma sobre o território estar “muito ligado à ideia de domínio ou de gestão de determinada área”. Funcionalmente, a estação facilitou o transporte e estimulou o comércio local. Simbolicamente, tornou-se um marco identitário para a comunidade, influenciando a formação de uma nova identidade territorial ligada à presença da ferrovia.

Nas décadas seguintes, a estação consolidou-se como símbolo identitário, unindo funcionalidade e afeto. A divisão do bairro em “Outro lado” e “Calçadão”, separados pela linha férrea, refletiu hierarquias sociais, a partir das quais a proximidade com a ferrovia determinava status e acesso a serviços.

Essa segregação ilustra o conceito de Haesbaert (2004) sobre territórios híbridos, onde múltiplas territorialidades coexistem. Relatos como “o trem era nossa ligação com o mundo” (Grupo Austin da antigas, Facebook, 2025) mostram como a ferrovia moldou percepções coletivas, transcendendo sua função logística. A divisão física criada pela linha férrea em Austin é um exemplo claro de como a infraestrutura pode moldar territorialidades. Esta divisão resultou em uma segregação socioespacial, com áreas de diferentes padrões socioeconômicos se desenvolvendo em lados opostos da ferrovia. Isso demonstra a complexidade dos processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização (T-D-R) e seus impactos na organização espacial e social.

A transformação de Austin também ilustra os processos de desterritorialização e reterritorialização. A área, antes caracterizada por plantações de laranja, passou por uma desterritorialização de sua identidade rural, seguida por uma reterritorialização urbana centrada na ferrovia. Chelotti (2013) explica que “a criação de territórios seria representada pela territorialização, a sua destruição pela desterritorialização e a sua recriação pelos processos de reterritorialização”.

Os processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização, já analisados nesta dissertação a partir de Haesbaert (2004; 2009), podem ser enriquecidos pelo diálogo com os estudos de memória social, sobretudo com o conceito de empreendedores de memória, proposto por Elizabeth Jelin (2002).

Para a autora, a reconstrução simbólica de um passado não ocorre espontaneamente, mas depende da ação de indivíduos e grupos que assumem, ativa e deliberadamente, a tarefa de promover, divulgar e disputar determinada narrativa sobre o que deve ser lembrado (Jelin, 2002, p.48). No caso de Austin, esses empreendedores de memória correspondem, sobretudo, aos administradores e participantes mais atuantes do grupo “Austin das Antigas” e às lideranças comunitárias envolvidas em festas e mobilizações locais.

Essa aproximação teórica permite qualificar melhor o próprio conceito de reterritorialização utilizado nesta dissertação: mais do que um processo espontâneo de reocupação simbólica do espaço, a reterritorialização de Austin é impulsionada por agentes concretos como moradores organizados em redes sociais, associações de bairro, participantes de festividades religiosas que atuam como empreendedores de memória, disputando sentido sobre o papel da estação no presente. Trata-se, assim, de um processo tanto espacial quanto político, no qual a memória funciona como recurso simbólico mobilizado por sujeitos concretos, e não apenas como resíduo passivo do passado ferroviário.

Compreender a articulação entre território e memória por essa via também permite qualificar a distinção entre desterritorialização e mero abandono físico: como sugere Jelin (2002), mesmo em contextos de esvaziamento funcional de um espaço, a memória pode seguir ativa, sustentada por sujeitos que insistem em atribuir sentido ao lugar. Isso explica por que a Estação de Austin, apesar de décadas de uso apenas operacional, continua sendo referida pelos moradores como parte constitutiva de sua identidade, evidência de que a reterritorialização, no plano simbólico, pode preceder e até impulsionar eventuais processos de reterritorialização física e institucional, como a própria demanda por tombamento e restauro.

O declínio do transporte ferroviário, a partir dos anos 1960, desencadeou um processo de desterritorialização, fragmentando a identidade local. A estação, antes vibrante, tornou-se um espaço subutilizado, enquanto o transporte rodoviário priorizou novas centralidades. Como observam Deleuze e Guattari (1980), a perda de referências simbólicas desestrutura territorialidades, algo evidente no abandono progressivo da infraestrutura ferroviária e no enfraquecimento do comércio local, antes dependente dos fluxos gerados pelos trens.

A virada do século XXI trouxe tentativas de reterritorialização, com movimentos comunitários resgatando a memória ferroviária. Projetos como a Festa de São Sebastião, realizada nas proximidades da estação, e a coleta de depoimentos no grupo “Austin das antigas” no Facebook reativaram vínculos afetivos. Para Haesbaert (2009, p.35), a reterritorialização envolve a reconstrução de identidades, e os relatos de moradores como “a estação é parte da minha história” (Grupo Austin das antigas, *Facebook*, 2025) demonstram essa reconexão simbólica.

O patrimônio cultural ferroviário de Austin, incluindo a estação, representa agora um importante elemento na territorialidade local. Sua preservação e valorização são cruciais para manter a identidade cultural e histórica do bairro, ilustrando o que Haesbaert (2009, p.35) descreve como a complexidade da desterritorialização, que está sempre referida a uma determinada concepção de território.

As recentes transformações em Austin, como a construção do viaduto, demonstram a continuidade dos processos de T-D-R. Estas mudanças representam uma reterritorialização contínua, adaptando o espaço urbano às necessidades contemporâneas, mas sempre em diálogo com a herança ferroviária. A análise desses processos no contexto do desenvolvimento ferroviário de Austin e Nova Iguaçu oferece uma perspectiva valiosa para compreender as transformações sociais, econômicas e culturais desta região.

Ela ilustra como a ferrovia atuou como um poderoso agente de territorialização, moldando não apenas o espaço físico, mas também as relações sociais e identitárias da comunidade. Como afirma Haesbaert (2009, p.36), a territorialidade pode ser vista como “o pressuposto geral para a formação de territórios”, indicando a natureza dinâmica e relacional desses processos.

A compreensão desses conceitos e processos é fundamental para analisar as dinâmicas sociais e espaciais contemporâneas em Austin e Nova Iguaçu. Eles permitem entender como grupos sociais se apropriam, perdem e recriam seus espaços de vida e identidade no contexto da influência ferroviária.

No âmbito da Educação, o estudo desses conceitos e processos é de grande importância, pois permite aos estudantes desenvolverem uma visão crítica sobre o espaço em que vivem e sobre as dinâmicas globais que afetam a organização territorial. O uso de imagens comparativas e pesquisas de campo pode ser uma estratégia eficaz para tornar esses conceitos mais tangíveis e compreensíveis.

A abordagem desses temas na disciplina de Geografia contribui para a formação de cidadãos mais conscientes das relações de poder que moldam os espaços e as sociedades. Permite, ainda, uma compreensão mais profunda das questões identitárias e dos conflitos territoriais que marcam o mundo contemporâneo, inerentes ao campo do patrimônio.

A análise dos processos de T-D-R no contexto ferroviário de Austin e Nova Iguaçu também permite uma reflexão sobre as múltiplas escalas em que os territórios se constituem. Desde o nível local até o global, as relações de poder e as identidades territoriais se manifestam de formas diversas e complexas.

Por fim, o estudo dos processos de T-D-R oferece uma perspectiva valiosa para compreender as transformações sociais, econômicas e culturais do mundo contemporâneo. Permite analisar criticamente os impactos da globalização, das migrações e das novas tecnologias na configuração dos territórios e nas relações sociais.

Em conclusão, a análise dos processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização no contexto do desenvolvimento ferroviário de Austin e Nova Iguaçu revela a complexidade das dinâmicas territoriais e sua importância para a compreensão da geografia local e regional. Estes processos continuam a moldar o espaço e a sociedade, demonstrando a relevância contínua dos conceitos de território e territorialidade na análise geográfica contemporânea.

A Estação Ferroviária de Austin consolida-se como objeto privilegiado para compreender as dinâmicas entre patrimônio, memória e desenvolvimento territorial. Sua trajetória revela que a ferrovia não foi apenas infraestrutura de transporte, mas agente catalisador de processos complexos de territorialização (1896-1960), desterritorialização (1960-2000) e reterritorialização (2000-2025), conforme modelo de Haesbaert (2004). Na fase inicial, a estação estruturou a urbanização do bairro, atraindo comércio e migrantes, enquanto nas décadas seguintes, o abandono ferroviário fragmentou identidades, culminando em movimentos recentes de resgate memorial e reinvenção simbólica.

No entanto, o patrimônio cultural ferroviário em Austin enfrenta desafios recorrentes e que estão presentes na realidade de outras estações da Baixada Fluminense, como a desarticulação institucional, a subutilização de espaços e as tensões entre modernização e preservação (Campos, 2019, p.74), apesar de estar inventariada pelo INEPAC. O inventário, embora reconheça o valor histórico e cultural do bem, não garante, por si só, mecanismos de proteção contra intervenções que possam descaracterizar o patrimônio cultural.

Iniciativas comunitárias, como as Festas de São Sebastião no pátio da estação e a digitalização de memórias no grupo “Austin das Antigas”, apontam caminhos para políticas participativas e para o fortalecimento do sentimento de pertencimento local. Essas práticas ecoam a concepção de Magnaghi (2011) sobre “patrimônio territorial”, em que a valorização emerge da apropriação cotidiana, não apenas de decretos oficiais. Como sintetiza uma moradora: “Austin mora no meu coração... onde vivi muitas transformações” (Grupo Austin das antigas, 2025).

No campo das políticas públicas, a experiência de Austin reforça a necessidade de articulação entre diferentes escalas de governo e de maior integração entre órgãos de preservação, concessionárias e comunidade. O IPHAN atua na esfera federal com diretrizes gerais (IPHAN, 2009), enquanto o município de Nova Iguaçu carece de instrumentos para integrar o patrimônio cultural ferroviário ao planejamento urbano, evidenciado, por exemplo, pela demora na construção do viaduto (2023), que priorizou a mobilidade em detrimento da integração paisagística (Nova Iguaçu, 2023).

A literatura internacional oferece modelos de gestão adaptativa, como propõem Ashworth e Tunbridge (2000), sugerindo a reconversão de estações ferroviárias em polos multifuncionais. Em Austin, essa abordagem demandaria a restauração arquitetônica com uso misto, criação de roteiros sensoriais vinculados à memória ferroviária e a integração a políticas urbanas e culturais mais amplas.

A participação comunitária é central nesse processo. Como destaca Arantes Neto (2005, p.18), “o patrimônio cultural se confunde com a ordem da história política”, exigindo diálogo contínuo entre poder público, concessionárias e moradores. Os protestos contra alagamentos e a conquista do viaduto mostram que a comunidade já atua como agente de preservação ativa, merecendo maior protagonismo nas decisões.

Dados do IBGE (2020) revelam que, embora a maioria dos moradores reconheça a estação como símbolo identitário, poucos frequentam seu entorno, evidenciando a necessidade de projetos que ressignifiquem o espaço além da nostalgia, conectando-o às demandas contemporâneas. A experiência de outras cidades, como Paranaguá-Curitiba, onde a estação foi convertida em museu e centro cultural, oferece lições sobre o equilíbrio entre história e funcionalidade (IPHAN, 2023).

O caso de Austin também evidencia a importância dos registros imateriais. A coleta de depoimentos no grupo “Austin das Antigas” permitiu mapear camadas sensoriais da paisagem cultural: o apito dos trens, o cheiro de óleo e laranjas, o ritmo dos embarques. Esses elementos, integrados a políticas educativas, podem fortalecer o sentimento de pertencimento, especialmente entre jovens desconectados da história ferroviária.

Por fim, a limitação do inventário como instrumento de proteção reforça a urgência de políticas públicas mais robustas e participativas. A Lei 11. 483/2007, que transfere ao IPHAN a gestão de bens ferroviários, mostrou-se insuficiente sem recursos e capacitação local. A Portaria Interministerial SPU/IPHAN nº1/2011, que prevê parcerias para bens não concedidos, precisa ser implementada em Austin, garantindo que a estação não se limite a “reliquia desconectada”, mas se torne núcleo de desenvolvimento sustentável.

Em síntese, a preservação do patrimônio cultural ferroviário em Austin demanda três eixos: conservação física com critérios técnicos, ativação cultural via programas comunitários e integração urbana através de políticas transversais. Como conclui Campos (2019, p.78), “a efetiva preservação exige reconhecer o patrimônio como processo, não produto”. A Estação Ferroviária de Austin, ao sintetizar passado, presente e futuro, desafia-nos a construir políticas tão dinâmicas quanto as transformações que ela mesma testemunhou.

Se nas décadas de 1960 e 2000 o processo de desterritorialização em Austin foi marcado sobretudo pelo declínio físico e funcional da ferrovia, a dinâmica observada a partir dos anos 2020 revela uma reterritorialização de natureza predominantemente simbólica e digital, ainda em curso e cujos desdobramentos institucionais permanecem incertos.

Essa reterritorialização atual não se expressa por meio da retomada do transporte ferroviário de passageiros ou de um processo formal de tombamento, mas por meio da intensificação de práticas sociais de memória: a atividade contínua do grupo “Austin das Antigas” nas redes sociais, a realização de festividades locais como a Festa de São Sebastião nas proximidades da estação, e a mobilização de moradores em torno das obras urbanas recentes, como a construção do viaduto, que reacendeu debates sobre a relação entre modernização urbana e preservação da memória ferroviária.

Essa dinâmica contemporânea de reterritorialização pode ser lida à luz do conceito de empreendedores de memória (Jelin, 2002): são sujeitos concretos, moradores antigos, administradores de páginas e grupos de redes sociais, lideranças comunitárias e religiosas que atuam cotidianamente para manter viva a associação entre a estação e a identidade do bairro, mesmo diante da ausência de políticas públicas efetivas de preservação. Esse protagonismo social é o que garante que a memória ferroviária de Austin não se dilua por completo, ainda que a estrutura física da estação continue exposta à degradação, como registrado pelas fotografias mais recentes incorporadas a este trabalho.

Ao mesmo tempo, é preciso reconhecer que essa reterritorialização simbólica convive com pressões contraditórias sobre o território: de um lado, o crescimento imobiliário e a verticalização de áreas próximas à antiga linha férrea; de outro, iniciativas pontuais de valorização cultural vinculada ao chamado espaço de memória, que buscam transformar o passado ferroviário em recurso de desenvolvimento local.

Por fim, a dinâmica atual de reterritorialização em Austin sugere que o futuro da estação dependerá, em grande medida, da capacidade desses empreendedores de memória locais de converter mobilização simbólica em reconhecimento institucional, seja por meio da inclusão do bem na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário do IPHAN, seja por meio de políticas municipais de requalificação urbana que incorporem a preservação da estação como elemento central, e não acessório, dos projetos de modernização do bairro. Esse é, portanto, um processo em aberto, cuja continuidade caberá a pesquisas futuras acompanhar.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do percurso desenvolvido ao longo desta dissertação, faz-se necessário retomar, ainda que de maneira sintética, os principais pontos discutidos ao longo da pesquisa, a fim de evidenciar os caminhos percorridos na análise da Estação Ferroviária de Austin e de sua relação com o patrimônio cultural ferroviário, a memória e os processos de territorialização.

Tal retomada se mostra importante porque permite compreender que a estação, para além de sua materialidade, se insere em um conjunto mais amplo de transformações históricas, espaciais e culturais que marcaram a formação do bairro e sua inserção no município de Nova Iguaçu. Assim, a síntese dos capítulos reforça o entendimento de que o objeto aqui investigado deve ser pensado a partir de diferentes escalas de análise, todas elas articuladas entre si.

O primeiro capítulo voltou-se para o diálogo entre o patrimônio cultural ferroviário brasileiro e a Estação Ferroviária de Austin, tendo como objetivo discutir a inserção desse bem no contexto histórico mais amplo da expansão e do declínio do setor ferroviário no Brasil, bem como sua importância para a construção da memória ferroviária de Nova Iguaçu.

Ao longo desse capítulo, buscou-se compreender que a estação não deve ser vista apenas como uma antiga edificação, mas como parte de um conjunto de bens que remetem a processos históricos, econômicos e sociais que marcaram o desenvolvimento regional. Nesse sentido, a discussão permitiu perceber que a Estação Ferroviária de Austin se insere no campo do patrimônio cultural ferroviário por reunir não só valor material, mas também valor histórico, simbólico e memorial.

Já o segundo capítulo refletiu sobre as transformações espaciais, sociais e políticas produzidas a partir da presença da ferrovia em Austin, tendo como propósito compreender de que maneira a estação cooperou para a reconfiguração da paisagem e para o surgimento de novas dinâmicas no bairro. Buscou-se mostrar que a implantação da ferrovia alterou o uso do solo, favoreceu a circulação de pessoas e mercadorias, estimulou o comércio local e contribuiu para a constituição de centralidades urbanas no entorno da estação. Desse modo, a análise evidenciou que Austin passou por mudanças significativas em sua configuração territorial, deixando de ser percebido apenas como um espaço natural ou pouco ocupado para se constituir como espaço geográfico marcado por intensas relações sociais, econômicas e culturais.

O terceiro capítulo, por sua vez, discutiu História, memória, territorialização, desterritorialização e reterritorialização a partir do conjunto ferroviário de Austin, com o intuito de aprofundar a compreensão da estação como referência material e simbólica das transformações ocorridas no bairro. Nesse momento, foi possível observar que o território de Austin não se constituiu de maneira linear, mas a partir de diferentes camadas históricas de apropriação, uso e ressignificação, ligadas tanto ao auge da ferrovia quanto ao seu declínio e às tentativas mais recentes de revalorização desse passado. Assim, a estação apareceu como elemento central para compreender as permanências e mudanças que atravessam a História Local.

Ao longo da dissertação, tornou-se possível perceber que a Estação Ferroviária de Austin ocupa um lugar importante na História de Nova Iguaçu, não somente por sua função ligada ao transporte, mas também por sua capacidade de articular memória, identidade e transformação territorial. O desenvolvimento dos capítulos demonstrou que a ferrovia exerceu papel significativo na formação do bairro, na redefinição da paisagem e na produção de vínculos sociais que ainda permanecem presentes nas experiências vividas pelos moradores. Dessa maneira, a estação deve ser entendida como parte de um processo histórico mais amplo, no qual técnica, sociedade, cultura e território se relacionam de forma contínua.

Além disso, a pesquisa permitiu compreender que pensar a preservação desse bem não significa apenas discutir sua conservação física, mas considerar também a memória social que o envolve e os sentidos produzidos ao longo do tempo em torno de sua existência. A Estação Ferroviária de Austin, enquanto patrimônio cultural ferroviário, carrega marcas de diferentes tempos históricos e de diferentes usos, o que reforça sua relevância como objeto de estudo e como referência para a valorização da história local. Sua permanência no espaço urbano, portanto, representa também a permanência de experiências, lembranças e relações construídas em torno desse lugar.

Por fim, as reflexões desenvolvidas neste trabalho reforçam a necessidade de reconhecer a Estação Ferroviária de Austin como parte da construção histórica e cultural de Nova Iguaçu e, de maneira mais específica, da memória social do próprio bairro. Esse reconhecimento amplia o entendimento acerca do papel da ferrovia na formação do território e evidencia a importância de políticas públicas que avencem na proteção e valorização desse patrimônio. Nesse sentido, a estação se apresenta como testemunho de um passado que não está encerrado, mas que ainda dialoga com o presente e ajuda a compreender diferentes dimensões da cidade e de sua constituição histórica.

Ao longo dos anos, a Estação Ferroviária de Austin não só transformou a paisagem física de Nova Iguaçu, mas contribuiu para a construção de uma identidade territorial entre os moradores da região. Enquanto infraestrutura de transporte, a ferrovia pôde conectar o bairro de Austin, do município de Nova Iguaçu, as outras áreas da cidade, além de desempenhar um papel simbólico na definição de um “espaço vivido” (Santos, 1996, p.73) e de uma identidade coletiva.

“Espaço vivido” refere-se às práticas cotidianas e às interações sociais, que são capazes de moldar a experiência em um território. De acordo com Milton Santos, “o espaço é o palco das relações humanas e, ao mesmo tempo, é por elas modificado” (Santos, 1996, p.73). Nesse sentido, a Estação Ferroviária de Austin não se caracteriza apenas como um ponto de partida e chegada, mas um local que permite encontros e interações entre os habitantes, transformando suas experiências e identidades.

Por sua vez, em sua obra seminal *Les Lieux de Mémoire* (1993), Pierre Nora discute a ideia de “lugares de memória”, que são espaços nos quais a memória coletiva de um grupo é materializada. A Estação Ferroviária de Austin tende a ser considerada como um desses “lugares de memória”, pois durante sua história, tornou-se um símbolo da identidade local e das mudanças ocorridas no território que a ferrovia promoveu. Segundo Nora, “os lugares de memória surgem quando a memória viva começa a desaparecer e a história passar a ser preservada em monumentos, edifícios e outros marcos materiais” (Nora, 1993, p.19). A estação, neste caso, tornou-se um símbolo físico da história ferroviária de Nova Iguaçu e da identidade construída em torno desse espaço.

Quando os moradores de Austin interagem com o espaço da estação, também participam da construção simbólica do território. Para Santos, “o espaço é o resultado das ações humanas, mas também exerce influência sobre essas mesmas ações” (Santos, 1996, p.73). Portanto, a Estação Ferroviária de Austin, ao se consolidar como um espaço que há circulação e encontros, contribuiu para a formação de uma identidade local que está internamente ligada à história da ferrovia.

A transformação de Austin, de um espaço natural para um espaço geográfico, resulta de um processo comum em áreas que passaram por intervenções humanas significativas, especialmente com a implantação de infraestruturas como as ferrovias. O espaço geográfico pode ser compreendido não apenas como cenário das atividades humanas, mas como produto das relações contínuas entre sociedade e natureza.

Austin era percebido como um espaço natural antes da criação da estação ferroviária, possuindo a vegetação, relevo e pouca interação humana com os elementos físicos. O espaço natural foi convertido em espaço geográfico com a chegada da ferrovia, transformando-se em um local de interações sociais, políticas e econômicas. Ainda assim Santos destaca que é através das camadas sociais e naturais que o espaço geográfico se forma, deixando de ser um mero objeto para representar as relações sociais.

Com a mudança de espaço natural para espaço geográfico se torna importante entender o impacto da modernização sobre as paisagens. Carlos Walter Porto Gonçalves (2001), destaca que o conjunto de elementos físicos que ainda não foram completamente apropriados pelo ser humano, nos fornece uma visão do espaço natural.

Com o avanço da industrialização e a urbanização, novas dinâmicas sociais e econômicas transformam esses espaços. A criação da Estação Ferroviária de Austin traz à tona tal transformação, pois conectou a localidade a outras regiões, e trouxe mudanças demográficas como fluxos migratórios, alterações nos usos do solo, consequência do surgimento de moradias e comércios ao redor da estação. O espaço natural, com sua relativa autonomia, foi absorvido por uma lógica geográfica, e se constitui a partir das interações humanas que definem as funções e a forma do lugar.

Intrinsecamente ligado está o conceito de espaço geográfico a ideia de paisagem modificada pela ação humana. Segundo Yvez Lacoste (1988), o espaço geográfico é um espaço vivido e politizado, com a ocorrência de lutas sociais e transformações contínuas.

Não só os movimentos migratórios, mas a reconfiguração do espaço em termos de acessibilidade e conectividade se deu através da criação da malha ferroviária em Austin. Antes área natural, isolada e distante dos principais centros urbanos, tornou-se um ponto estratégico na rede de transporte, atraindo novos fluxos de pessoas e mercadorias. Tal transformação gerou novos usos do solo, novas relações de poder sobre o espaço e uma alteração na forma como os habitantes locais se relacionam com o território. Austin e novas dinâmicas regionais e nacionais foram conectados pela ferrovia.

De mesmo modo, a mudança de um espaço natural para um espaço geográfico reflete a lógica capitalista da ocupação e exploração territorial. Segundo Henri Lefebvre (1974), o espaço é socialmente produzido, significando ser constantemente moldado através de processos econômicos e políticos.

A chegada da ferrovia em Austin pode ser interpretada como uma expressão desse processo de produção do espaço, uma vez que a infraestrutura ferroviária facilitou a circulação de mercadorias e pessoas, promovendo uma integração da localidade a circuitos

mais amplos de produção e consumo. Gerou-se, assim, não somente uma modificação física na paisagem, mas uma alteração no valor simbólico e econômicos do território. Antes visto como um recurso em potencial, o espaço natural de Austin foi apropriado pelas lógicas de desenvolvimento e tornou-se em um espaço geográfico plenamente inserido na lógica capitalista.

Conclui-se que as mudanças culturais e sociais associadas a esse processo, só reforçam a importância de serem consideradas na transição de Austin para um espaço geográfico. Segundo Doreen Massey (1994), o espaço não é estático, mas produto de relações sociais que estão em constante transformação.

A chegada da ferrovia não trouxe somente novas oportunidades econômicas para a região, mas redefiniu as relações sociais locais. A composição demográfica da área foi alterada a partir dos fluxos migratórios, trazendo novos hábitos, culturas e formas de organização social. O espaço geográfico de Austin, portanto, é um espaço de convivência e intercâmbio cultural, no âmbito do qual as identidades locais foram transformadas pelo contato com o novo, com o diverso e com o estrangeiro.

Dessa forma, ao compreender a estação como parte da formação do território e da memória do bairro, torna-se possível seguir para uma reflexão mais ampla sobre os significados que esse espaço adquiriu ao longo do tempo, assim como sobre a importância de sua preservação para manter viva a história de Austin e de Nova Iguaçu.

Retomando a discussão sobre territorialização, compreende-se que a Estação Ferroviária de Austin pode ser entendida como um ponto a partir do qual diferentes relações sociais, econômicas e culturais foram se estabelecendo e produzindo sentidos para o território. Sua presença no bairro não se limitou à função de servir como local de passagem e chegada, pois a estação também organizou fluxos, concentrou práticas cotidianas e colaborou para a constituição de vínculos territoriais que ultrapassam a sua materialidade. Assim, ao longo do tempo, a ferrovia participou diretamente da produção do território de Austin, interferindo na paisagem, nas formas de ocupação e na maneira como os moradores passaram a vivenciar esse espaço.

Nesse processo, torna-se importante considerar que a territorialização em Austin esteve diretamente ligada à formação de centralidades, ao surgimento de atividades comerciais e à ampliação das relações de trabalho e circulação que se desenvolveram no entorno da estação. Ao mesmo tempo, os processos posteriores de desterritorialização e reterritorialização demonstram que esse território não permaneceu estático, mas foi sendo modificado conforme as mudanças econômicas, urbanas e sociais atingiram a localidade.

Ainda assim, mesmo diante de alterações significativas, a Estação Ferroviária de Austin permaneceu como uma referência territorial importante, preservando marcas de um tempo histórico que continua presente nas memórias e nas práticas sociais do bairro.

É nesse ponto que a discussão sobre territorialização se relaciona diretamente com a compreensão da estação como bem cultura. Isso porque a importância desse espaço não se restringe à sua estrutura física ou ao fato de ser um antigo equipamento ferroviário, mas se amplia quando se considera o conjunto de experiências, memórias e identidades que ali se formaram. A estação, nesse sentido, constitui-se como bem cultural justamente por concentrar valores históricos, simbólicos e sociais que ajudam a explicar a trajetória de Austin e a maneira como o bairro foi sendo produzido ao longo do tempo.

Dessa forma, pensar a Estação Ferroviária de Austin como bem cultural implica reconhecer que ela permanece como suporte de memória e como elemento de identificação coletiva para a população local. Sua preservação, portanto, não deve ser reduzida à manutenção de um prédio antigo, mas compreendida como uma possibilidade de manter viva a relação entre território, memória e pertencimento. Assim, a estação permanece vinculada à história das transformações ocorridas em Austin e reafirma sua importância como marco territorial e cultural, capaz de expressar, ainda hoje, aspectos importantes da formação histórica e social do bairro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1964. Decreto nº 346, de 31 de dezembro de 1964. **Proteção ao patrimônio histórico e artístico da Guanabara.** Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/home/historico>. Acesso em 20 nov. 2019.

A DIVERSIDADE DOS CONJUNTOS FERROVIÁRIOS BRASILEIROS E A IMPORTÂNCIA DE SUA PRESERVAÇÃO. Disponível em: <https://web.revistarestauro.com.br/a-diversidade-dos-conjuntos-ferrovi%C3%A1rios-brasileiros-e-a-importancia-de-sua-preservacao>. Acesso em 30 ago. 2021.

A revolução urbana. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 179, 1998.

ABREU, Capistrano de. 1853-1924. **Capítulos de história colonial: 1500-1800**, Brasília: Conselho Editorial do Senado Federal, 1998.

ANDRADE, M.C. A questão do território no Brasil. São Paulo: Editora Hucitec, 2004.

ANDRADE, Mário. **Anteprojeto para a criação do Serviço do Patrimônio Artístico Nacional.** In: Revista do Patrimônio, n. 30, 2002.

ANDRADE, Mário. **Macunaíma, o Herói sem nenhum caráter.** Editora Melhoramentos; 1ª edição, 2018).

ARANTES NETO, Antonio Augusto. O direito à memória: a proteção jurídica ao patrimônio histórico-cultural brasileiro: In: OLHARES SOBRE O PATRIMÔNIO FLUMINENSE. Rio de Janeiro: Instituto Estadual do Patrimônio Cultural, 2019. P.10-18. Disponível em: http://www.patrimoniofluminense.rj.gov.br/wp-content/uploads/2019/06/livro_SFP_5_compressed-compactado.pdf. Acesso em: 2 mai. 2025.

ARTE COM MARCELO DE FREITAS. **Uma live com Arquiteta e Urbanista Isabel Rocha sobre o IPHAN e as questões relacionadas aos aspectos do patrimônio material e imaterial, com considerações acerca do patrimônio cultural ferroviário.** Instagram, 04 de agosto de 2020. Disponível em: https://www.instagram.com/tv/CDfIcaSlubg/?utm_source=ig_web_copy_link. Acesso em 04 ago. 2020.

Ashworth, G. J., & Tunbridge, J. E. (2000). *The Tourist Historic City*. New York: E & FN Spon, p. 45.

ASHWORTH, G. J.; TUNBRIDGE, J. E. *The Tourist-Históric City*. London: Belhaven Press, 2000.

AUGÉ, Marc. **Non-Places: An introduction to supermodernity.** Verso; 2nd edition, 2009.

AUSTIN DAS ANTIGAS. Facebook, [s.l.], 2025. Comentários sobre a Estação de Austin. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/303151100853629/search/?q=Esta%C3%A7%C3%A3o%20de%20Austin>. Acesso em: 30 mai. 2025.

BRASIL, Portaria nº 375. **Institui a política de Patrimônio Cultural Material do Iphan e dá outras providências.** Promulgada em 19 de setembro de 2018. Disponível em: https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/41601273/do1-2018-09-20-portaria-n-375-de-19-de-setembro-de-2018-41601031. Acesso em 20 jul. 2019.

BRASIL, Portaria nº 407. **Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária.** Promulgada em 21 de dezembro de 2010. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria4072010alteradaportaria_1722016.pdf. Acesso em 05 abr. 2020.

BRASIL, Rede de arquivos do IPHAN. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1223>. Acesso em 20 mai. 2020.

BRASIL, SEI. Pesquisa Processual. Disponível em: https://sei.iphan.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?iI3OtHvPArlTY997V09rhsSkbDKbaYSycOHqqF2xsM0IaDkkEyJpus7kCPb435VNEAb16AAxmJKUdrsNWVIqQ9mSK-pIXaQdM9obcHkcvmp-mMlIW0_3gZU9_QBYSOTr. Acesso em 10 jun. 2020.

BRASIL. Acesso à informação: Estação ferroviária de Austin. Disponível em: <http://www.consultaesic.cgu.gov.br/busca/dados/Lists/Pedido/Item/displayifs.aspx?List=0c839f31%2D47d7%2D4485%2Dab65%2Dab0cee9cf8fe&ID=1433462&Web=88cc5f44%2D8cfe%2D4964%2D8ff4%2D376b5ebb3bef>. Acesso em 18 jun. 2021.

BRASIL. Bens tombados e processos de tombamento em andamento. Disponível em: http://www.consultaesic.cgu.gov.br/busca/dados/Lists/Pedido/Attachments/1433462/PEDIDO_2016-11-25_Lista_Bens_Tombados.pdf. Acesso em 14 de jul. 2020.

BRASIL. Biblioteca Pública Prefeito Aurelino Gonçalves Barbosa. Disponível em: https://pt.everybodywiki.com/Biblioteca_P%C3%BAblica_Prefeito_Aurelino_Gon%C3%A7alves_Barbosa. Acesso em: 22 nov. 2021.

BRASIL. Carta aberta do Engenheiro Morsing ao exm. Sr. Senador Christiano Ottoni direto e Paris. Jornal do Brasil, 1896. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx?aspxerrorpath=/DocReader.aspx>. Acesso em: 11 set. 2021.

BRASIL. Constituição Federal de 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 19 jun. 2021.

BRASIL. Decreto nº 42.380, de 30 de setembro de 1957. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-42380-30-setembro-1957-381143-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 22 set. 2021.

BRASIL. Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-641-26-junho-1852-558790-publicacaooriginal-80365-pl.html>. Acesso em: 25 out 2021.

CAMPOS, Mariana Costa. Da Central a Japeri: Um Manifesto em prol do Patrimônio Cultural Ferroviário. 2019. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20Mariana%20Costa%20Campos\(1\).pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20Mariana%20Costa%20Campos(1).pdf). Acesso em: 2 mai, 2025.

CAMPOS, Mariana Costa. **Da central a Japeri: um manifesto em prol do Patrimônio Cultural inserido no Cotidiano do Transporte Ferroviário do Rio de Janeiro**. Dissertação (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural) - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2017.

CARLOS, Ana Fani. **A cidade**. São Paulo: Editora Contexto, 1992

CARMO, Mônica Elisque. **Trilhos e memória: Preservação do Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais**. Dissertação (Mestrado em Ambiente construído e Patrimônio Sustentável) - Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014.

CARNEIRO, C. R. *Paisagem e patrimônio cultural*. São Paulo: Edusp, 2001.

CASTRO, W. R.; MONASTIRSKY, L. B. O patrimônio cultural ferroviário no espaço urbano: reflexões sobre a preservação e os usos. *Revista Temporalidades*, v. 12, 2020.

FERRARI, C. M. *Sistemas ferroviários e paisagem cultural*. Curitiba: Editora UFPR, 2011.

NORA, P. *Les lieux de mémoire*. Paris: Gallimard, 1993.

OLENDER, M. O patrimônio ferroviário na constituição da identidade cultural nas paisagens de Minas Gerais. *Forum Patrimônio*, v. 13, 2021.

SCHIAVON, T. A Chancela da Paisagem Cultural Brasileira como campo de análise para a consolidação do Patrimônio Industrial. *ARQ.URB*, n. 16, 2016.

Carr, E. H. (1999). *What Is History?* New York: Vintage Books, p. 200.

Carta de Nizhmy Tagil sobre o Patrimônio Industrial. Moscou, 2003.

CARVALHO, José Murilo de Carvalho. **Os bestializados: O Rio de Janeiro e a República que não foi**. 3 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

CASTRIOTA, L. **Patrimônio Cultural: Conceitos, políticas e instrumentos**. São Paulo: Anablume; Belo Horizonte: IEDS, 2009.

CAVALCANTI, Mariana. Patrimônio ferroviário em áreas periféricas: desafios para preservação e gestão. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 23, n. 2, p. 67-84, 2021.

CHELOTTI, M. C. A dinâmica territorialização-desterritorialização-reterritorialização em áreas de reforma agrária na campanha gaúcha. *Campo-Território: revista de geografia agrária*, v. 8, n. 15, 2013.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade/ Editora UNESP, 2001.

CHUVA, Márcia Regina Romeiro. Práticas de tombamento: a invenção do patrimônio histórico e artístico nacional. (Cap. 4) In: **Os Arquitetos da Memória: Sociogênese das Práticas de Preservação do Patrimônio Cultural no Brasil (anos 1930-1940)**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2009.

Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. Revista Brasileira de História, vol. 27, nº 53, 11-23, 2007. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbh/v27n53/a02v5327.pdf>> Acesso em: 25 out 2021.

Comentários no grupo “Austin das Antigas”, Facebook, 2024-2025. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/303151100853629>

COMITÊ Provisório pela Preservação do Patrimônio Industrial no Brasil. **Carta Manifesto de 2003**. São Paulo, 2003. Disponível em: <<https://ticcihbrasil.com.br/cartas/carta-manifesto-2003/>> Acesso em: 25 out. 2021.

CONSERVAÇÃO e restauro – Estação Ferroviária de Moreno. Prefeitura Municipal de Moreno. **You Tube**. 19 ago. 2020. 6min20s. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=4WQ-MAU-hog&t=137s>> Acesso em 12 nov. de 2021.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. Territorialidades sobrepostas: o caso das estações ferroviárias metropolitanas. Espaço e Cultura, n. 43, p. 201-220, 2018.

CUDAHY, Brian J. **Rails Under the Mighty Hudson: The story of the Hudson Tubes, the Pennsylvania Tunnels, and Manhattan Transfer**. Fordham University Press; 2nd ed. Edition, 2002.

CULTURAL, 1., 2009, Ouro Preto. Anais...Brasília: IPHAN, 2012. v. 2, t. 1, p. 25-39. Disponível em: <<http://www.iphan.gov.br/baixaFcdAnexo.do?id=4181>>. Acesso: 03 jun. 2021.

DA SILVA, Lúcia Helena Pereira. **Arruda Negreiros como Haussmann da Baixada? Citricultura e Estrutura Urbana no Município de Nova Iguaçu (1930 / 36)**. Recôncavo: Revista de História da UNIABEU, volume 7, número 12. 2017. Disponível em: <file:///C:/Users/Carlos/Documents/CARLOS%20SOUSA/Mestrado%20PPGPACS/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20do%20Mestrado/2918-10752-1-PB.pdf>. Acesso em: 20 jan. 2022.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. Mil Platôs. São Paulo: Editora 34, 1997.

FENIG. Fundação Educacional e Cultural de Nova Iguaçu. Relatório de Atividades 2022. Nova Iguaçu: FENIG, 2022.

FENIG. Nova Iguaçu cresce com a Cultura. 2024. Disponível em: <https://fenig.novaiguacu.rj.gov.br/nova-iguacu-cresce-com-a-cultura/>. Acesso em 24 abril 2025.

FERNANDES, Antônio Carlos. A citricultura na Baixada Fluminense: produção, exportação e transformações territoriais (1920-1950). Rio de Janeiro: EdUERJ, 2019.

FERROVIÁRIO FUTEBOL CLUBE DE AUSTIN. Disponível em: <http://wikimapia.org/25708295/pt/ferrovi%C3%A1rio.futebol-club-de-Austin>. Acesso em 14 jul. 2021.

FINGER, Anna Eliza. **Um século de Estradas de Ferro - Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**. Tese (Doutorado) - Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

FUINI, L. L. Território, territorialização e territorialidade: o uso da música para a compreensão de conceitos geográficos. *terr@Plural*, v. 8, n. 1, 2014.

FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra C. A. **Patrimônio histórico e cultural**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2006.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969.

GOMES, Ângela de Castro (org.). O Brasil de JK. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **O mal-estar no patrimônio**: Identidade, tempo e destruição. *Estudos Históricos Rio de Janeiro*, vol. 28, no 55, p. 211-228, janeiro-junho 2015.

GRANATO, Marcus; RIBEIRO, Emanuela Sousa; ARAÚJO, Bruno Melo de. Cartas Patrimoniais e a Preservação do Patrimônio Cultural de Ciência e Tecnologia. **Informação & Informação**, [S.l.], v. 23, n. 3, p. 202-229, dez. 2018.

HAESBAERT, R. Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade. Porto Alegre: UFRGS, 2004.

HAESBAERT, R. O Mito da Desterritorialização. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HAESBAERT, R. O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

HAESBAERT, Rogério. Múltiplas territorialidades: os nexos entre território, identidade e poder. In: SILVA, J.B.; LIMA, L.C.; DANTAS, E.W.C. (Orgs.). *Panorama da Geografia Brasileira 2*. São Paulo: Annablume, 2016, p. 173-196.

HALBWACHS, M. (1992). *On Collective Memory*. Chicago: University of Chicago Press, p. 23.

HALBWACHS, Maurice. A memória coletiva. São Paulo: Centauro, 2006.

HISTÓRIA DAS FERROVIAS NO BRASIL. Site do IPHAN, Brasil. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/609>. Acesso em: 21 jun. 2019.

INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL. Transporte ferroviário no estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: INEPAC, 2010. p.6-8 Disponível em: <https://www.ipatrimonio.org/wp-content/uploads/2020/04/ipatrimonio-transporte-ferroviario-no-est-do-rio-de-janeiro-fonte-inepac.pdf>. Acesso em: 26 de abril 2025

IPHAN. Paisagem Cultural. Disponível em: portal.iphan.gov.br

IPHAN. Paisagem Cultural: conceitos e diretrizes. Brasília: IPHAN, 2009.

IPHAN. Portaria nº127, de 30 de abril de 2009.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Editora WMF Martins Fontes, 2011.

JE NEWS. Inepac completa 45 anos em defesa do patrimônio cultural no Rio. Disponível em: <https://j3news.com/2020/08/22/inepac-completa-45-anos-em-defesa-do-patrimonio-cultural-no-rio/>. Acesso em: 26 abril 2025.

JELIN, Elizabeth. Los trabajos de la memoria. Madrid: Siglo XXI de España Editores, 2002.

JUNIOR, Antônio Soukef. **A diversidade dos conjuntos ferroviários brasileiros e a importância de sua preservação**. Revista Restauro. Ed. n2, 2017. ISSN: 2527-1814.

KÜHL, Beatriz M. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: Problemas teóricos de restauro**. Cotia: Ateliê Editorial, 2008. LE GOFF, Jacques. **Memória**. In: História e memória. 7 ed. São Paulo: Editora

LACOSTE, Yves. A geografia – isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra. São Paulo: Papirus, 1988.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. O Homem e a Ferrovia: transformações geográficas no Estado do Rio de Janeiro. 3. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2014.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas, SP Editora da Unicamp, 1990.

LEFEBVRE, Henri. **O Marxismo**. 5 ed. São Paulo: Difel, 1979.

LEFEBVRE, Henri. The production of space. Oxford: Blackwell, 1974.

LEFEBVRE, Henry. **La producción del espacio**. Editora: Capitán Swing Libros, 2020.

LEFEBVRE, Henry. **O Direito à Cidade**. Editora Centauro, 2009.

LE MOS, Carlos A. **O que é patrimônio histórico?** Brasiliense: São Paulo, 1981.

LEWINSKI, Cinara Isolda Koch. **O que é o Preserve/fe?** E como se constituiu o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul na década de 1980? Mosaico – Volume 8 – Número 12 – 2017. DOI: 10.12660/rm.v8n12.2017.65462

Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista_patrimonio_cultural_ferrovio%C3%A1rio_dez_2015.pdf Acesso em: 19 Jun 2021.

LOWENTHAL, D. (1985). *The Past Is a Foreign Country*. Cambridge: Cambridge University Press, p.12.

LUCAS, Cristiane Gonçalves. **Arquitetura Ferroviária: materiais e técnicas construtivas do patrimônio edificado do século XIX no Rio de Janeiro**. Dissertação. Programa de Pós-graduação em Arquitetura – PROARQ, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2010.

M.T. De Segadas Soares. Nova Iguaçu - **Absorção de uma célula urbana pelo grande Rio de Janeiro**. Revista Brasileira de Geografia. 1962. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1962_v24_n2.pdf. Acesso em 20 nov. 2021.

Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio

Márcia. **O ofício do historiador: sobre ética e patrimônio cultural**. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. In: OFICINA DE PESQUISA: a pesquisa histórica no IPHAN, 1., 2008, Rio de Janeiro. Anais. Rio de Janeiro: Copedoc/ IPHAN, 2008. p.27-44.

MARTINS, Paulo Henrique. Políticas de transporte e configuração territorial: o impacto do rodoviarismo nas cidades ferroviárias fluminenses. Revista Brasileira de Geografia, v. 62, n. 2, p. 189-210, 2017.

MASSEY, Doreen. *Space, Place, and Gender*. Cambridge: Polity Press, 1994.

MELO, Josemir Camilo de Modernização e mudanças: Um trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852 – 1902). Tese e Doutorado em História. PPGH/ Universidade Federal de Pernambuco, UFPE, 2000.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. A arquitetura ferroviária como patrimônio cultural: valores, significados e preservação. Anais do Museu Paulista, v. 26, p. 135-158, 2018.

MONASTIRSKY. Leonel Brizola. **Estação ferroviária: “lugar-de-memória” das cidades brasileiras**. In *Revista Espaço & Geografia*, 16 (2). Brasília: UnB, 781 – 804, 2013.

MONTEIRO, Jéssica de Oliveira. **As políticas culturais do instituto estadual do patrimônio cultural (INEPAC-RJ) sob a ótica do patrimônio natural na região norte fluminense e o seu uso turístico**. Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais) - Centro de Ciências do Homem, Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, Campos dos Goytacazes, 2016.

MORADORES Comemoram abertura do Viaduto de Austin. Prefeitura de Nova Iguaçu, 10 jun. 2023. Disponível em: <https://www.novaiguacu.rj.gov.br/2023/06/10/moradores-comemoram-abertura-do-viaduto-de-austin/>. Acesso em: 2 mai. 2025.

MORAIS, Sérgio Santos. **Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas**. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história: Suas origens, transformações e perspectivas**. 4 ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

Nora, P. (1989). *Les Lieux de Mémoire*. Paris: Gallimard, p. 12.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Projeto História, v. 10, p. 7-28, 1993.

NORMAS DE QUITO, 1967. **Reunião sobre conservação e Utilização de Monumentos e Lugares de Interesse Histórico e Artístico**. OEA - Organização dos Estados Americanos. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Normas%20de%20Quito%201967.pdf>. Acesso em 14 ago. 2019.

NOVA IGUAÇU, lei nº 4.563. **Dispõe sobre o sistema municipal de cultura de Nova Iguaçu, seus princípios, objetivos, estrutura, organização, gestão, inter-relações entre seus componentes, recursos humanos, financiamento e dá outras providências**. Promulgada em 26 de novembro de 2015.

NOVA IGUAÇU. Decreto Municipal nº 1.202/2023. Diário Oficial do Município, 2023.

NOVA IGUAÇU. Lei orgânica do Município de Nova Iguaçu. Nova Iguaçu, 1990.

NOVA IGUAÇU. **PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO E O SISTEMA DE GESTÃO INTEGRADA E PARTICIPATIVA DA CIDADE DE NOVA IGUAÇU**. 2011. Disponível em: <https://www.cmni.rj.gov.br/site/legislacao-municipal/plano-diretor/plano-diretor-republicacao-em-06-06-12-2-31.pdf>. Acesso em 06 jun. 2021.

NOVA IGUAÇU. Plano Municipal de Cultura de Nova Iguaçu. Nova Iguaçu: Secretaria Municipal de Cultural, 2017.

NOVA IGUAÇU. Secretaria Municipal de Cultura. Relatório de Atividades 2020. Nova Iguaçu: SMC, 2020.

NOVAES, Teresa Cristina M. de. Os caminhos de ferro: a construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II e as origens da central do Brasil. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1998. P. 63-65.

NOVAES, Teresa Cristina M. de. Os caminhos do ferro: a construção da Estrada de Ferro dom Pedro II e as origens da central do Brasil. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1998. P. 54-56

NOVAES, Teresa Cristina M. de. Os caminhos do ferro: a construção da Estrada de Ferro dom Pedro II e as origens da central do Brasil. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1998. P. 47-48

OKAMURA, Stella Harumi. **Além da indústria automobilística: políticas de incentivo às rodovias do governo Washington Luís ao primeiro choque do petróleo (1926-1973)**. 7ª Conferência Internacional de História Econômica e IX Encontro de Pós-graduação em História Econômica, 2018. Disponível em: <[http://www.abphe.org.br/uploads/Encontro_2018/OKUMURA.%20AL%C3%89M%20DA%20IND%C3%9ASTRIA%20AUTOMOBIL%C3%8DSTICA_POL%C3%8DTICAS%20DE%20INCENTIVO%20%C3%80S%20RODOVIAS%20DO%20GOVERNO%20WASHINGTON%20LU%C3%8DS%20AO%20PRIMEIRO%20CHOQUE%20DO%20PETR%C3%93LEO%20\(1926-1973\)\(1\).pdf](http://www.abphe.org.br/uploads/Encontro_2018/OKUMURA.%20AL%C3%89M%20DA%20IND%C3%9ASTRIA%20AUTOMOBIL%C3%8DSTICA_POL%C3%8DTICAS%20DE%20INCENTIVO%20%C3%80S%20RODOVIAS%20DO%20GOVERNO%20WASHINGTON%20LU%C3%8DS%20AO%20PRIMEIRO%20CHOQUE%20DO%20PETR%C3%93LEO%20(1926-1973)(1).pdf)> Acesso: 04 jul. 2021.

OLIVEIRA Lucia Lippi. **Cultura é Patrimônio: um guia**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. **A cultura industrial como herança: Questões sobre o reconhecimento de um patrimônio da industrialização “tardia” no Brasil**. In *Oculum Ensaios*, 14 (2). Campinas: PUC – Campinas, 311 – 330, 2017.

OLIVEIRA, Eduardo Romero. **Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho: balanços teóricos e metodologia de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar**. Cultura Acadêmica. São Paulo. 2019.

OLIVEIRA, Maria Teresa Carneiro de. **Política e ferrovia no Brasil do século XIX: interesses e conflitos na definição dos traçados**. História, Ciências, Saúde – Manguinhos, v. 23, n. 4, p. 127-147, 2016.

PATIOS FERROVIÁRIOS: Intervenção para conservação. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=oCw23bN0w4Y>. Acesso em 30 ago.2021.

Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. Revista Arq.urb,

PAULA, Dilma Andrade de. **As ferrovias no Brasil: Análise do processo de erradicação de ramais**. Disponível em: <<http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Aranjuez2001/pdf/22.pdf>> Acesso em: 25 out 2021.

PEREIRA, Tatiana. **Erradicação de ramais ferroviários e suas consequências territoriais: o caso da linha auxiliar Rio-Santa Cruz**. Cadernos Metrópole, v. 22, n. 47, p. 83-102, 2020.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Cidade, espaço e tempo: Reflexões sobre a memória e o patrimônio urbano**. In *Revista do Laboratório de Ensino e Pesquisa em Antropologia e Arqueologia da Universidade Federal de Pelotas (LEPAARQ-UFPEL)*, 2 (4). Pelotas: Editora da UFPEL, 9-18, 2005.

IPHAN. Paisagem Cultural. Disponível em: portal.iphan.gov.br

POLLACK, Michael. **Memória, esquecimento, silêncio**. 1989.

PORTO GONÇALVES, Carlos Walter. **Geografia da globalização**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

POULOT, Dominique. **Uma história do patrimônio no ocidente**. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

POULOT, Dominique. **Une histoire du Patrimoine em Occident**. Éditeur: PUF, 2006.
 Prefeitura de Nova Iguaçu. Minuta de Proposta Preliminar – Plano Diretor Sustentável e Inclusivo de Nova Iguaçu, 2023, p. 12-26.

Prefeitura de Nova Iguaçu. Plano Diretor Sustentável e Inclusivo de Nova Iguaçu, 2023, p.12-26. Disponível em:
<http://www.novaiguacu.rj.gov.br/semam/wp-content/uploads/sites/20/2022/09/plano-resumido.pdf>. Acesso em: 23 abril 2025.

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

PROJETO HISTÓRIA: **Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP** (Pontifícia Universidade Católica de São Paulo). São Paulo, SP – Brasil, 1981.

RABELLO, Sonia. **O Estado na preservação dos bens culturais: o tombamento** / Sonia Rabello. Rio de Janeiro: IPHAN, 2009.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RAMOS, Ana Catarina Peregrino Torres. **Práticas de atuação na preservação de bens culturais**. Revista Clio Arqueológica, n. 21, v. 2, 285-298, 2006.

REVISTA DO ICOMOS-Brasil. **Carta de Veneza**, Brasília: Ministério da Cultura, 1964.

REVOLTADOS com alagamentos, moradores de Austin (RJ) invadem linha de trem. UOL, 11 dez. 2013. Disponível em:
<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2013/12/11/revoltados-com-alagamentos-moradores-de-austin-rj-invadem-linha-de-trem.htm>. Acesso em: 2 mai. 2025.

RIBEIRO, José Carlos. Identidades culturais e memória ferroviária na Baixada Fluminense. Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio de Janeiro, v. 27, p. 55-72, 2020.

Ricoeur, P. (2004). *Memory, History, Forgetting*. Chicago: University of Chicago Press, p. 15.

RICOEUR, Paul. A memória, a história, o esquecimento. Tradução de Alain François et al. Campinas: Editora da Unicamp, 2007.

RIO DE JANEIRO, Decreto-lei nº 2. **Define os bens integrantes do patrimônio histórico, artístico e paisagístico do estado da Guanabara e institui medidas para a sua proteção**. Promulgada em 11 de abril de 1969.

RIO DE JANEIRO, Ofício/GAB/IPHAN-RJ. **Carta aos Prefeitos sobre o Patrimônio Ferroviário Brasileiro no estado do Rio de Janeiro.** Disponível em: http://www.prrj.mpf.mp.br/sala-de-imprensa/eventos-e-audiencias/documentos-relacionados-as-audiencias/relacionados-o-acesso-a-informacao-no-licenciamento-ambiental/carta-aos-prefeitos-sobre-patrimonio-ferroviario/at_download/file. Acesso em 10 mai. 2019.

RIO DE JANEIRO. Decreto nº 24. 013. **Contrato de Concessão.** Promulgado em 27 de janeiro de 1998. Disponível em: <http://www.agetransp.rj.gov.br/documents/10181/54873/Contrato+de+Concess%C3%A3o+-+ferrovi%C3%A1rio+-+17-09-1998.pdf/74fd97d6-4cc0-4772-8a14-a89e1cb97dfd>. Acesso em 20 ago. 2020.

RIO DE JANEIRO. **Estações ferroviárias do Brasil.** Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/carlossamp.htm. Acesso em 05 abr. 2021.

RIO DE JANEIRO. **Fórum de debates da associação ferroviária trilhos do Rio: E.F.C.B Ramal Carlos Sampaio - Santa Cruz.** Disponível em: https://www.trilhosdorio.com.br/forum/viewtopic.php?f=193&t=816&fbclid=IwAR2xcN6eUDFmPkQkUtkte1LOurJknappNpDiCIbskS5Vz6ubXsJFdi_yLkE. Acesso em 05 abr. 2021.

RIO DE JANEIRO. **Mapa da Cultural.** Bibliotecas. Disponível em: <https://mapadecultura.com.br/manchete/bibliotecas>. Acesso em: 22 nov. 2021.

RIO DE JANEIRO. **Matadouro de Santa Cruz.** Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Matadouro_de_Santa_Cruz. Acesso em 05 abr. 2021.

RIO DE JANEIRO. Supervia. **Conheça as estações.** Disponível em: <https://www.supervia.com.br/pt-br/estacao/austin>. Acesso em 10 jun. 2020.

RIO DE JANEIRO. Supervia. **Parcerias e solicitações acadêmicas.** Disponível em: <https://www.supervia.com.br/pt-br/empresa/parcerias-e-solicitacoes-academicas>. Acesso em 10 jun. 2020.

RODRIGUES, Adriana Alves. A citricultura e a construção de territorialidades na Baixada Fluminense. *Revista Brasileira de História*, v. 38, n. 77, p. 63-88, 2018.

RODRIGUES, Helio Suêvo. **A formação das estradas de Ferro no Rio de Janeiro: O resgate da sua memória.** ed. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

RYPKEMA, Donovan. **The economics of historic preservation: A Community Leader's Guide.** National Trust for Historic Preservation; 2nd edition, 2005.

SANT'ANNA, Márcia. **A cidade-atração: Patrimônio e valorização de áreas centrais no Brasil dos anos 90.** Mesa redonda Cidades monumentos, realizada em 2003.

SANTOS, Marília Ferreira dos. Memória ferroviária e patrimônio cultural: narrativas e práticas sociais em Austin, Nova Iguaçu. *Revista de História Regional*, v. 24, n. 1, p. 98-120, 2019.

SANTOS, Milton. *A cidade e a memória*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**. 4 ed. São Paulo: Edusp, 2006. _____. **Espaço e Método**. 5 ed. São Paulo: Edusp, 2014.

SANTOS, Milton. *A natureza do Espaço: Técnica e tempo, Razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.

Sauer, Carl. *The Morphology of Landscape*, 1925

Sauer, Carl. *The Morphology of Landscape*, 1925.

SCIFONI, Simone. Educação e patrimônio cultural: reflexões sobre o tema. São Paulo: Rede Paulista de Educação Patrimonial/USP, [s.d.]. Disponível em: <https://repep.fflch.usp.br>. Acesso em: 4 jul. 2026.

SILVA, Lucia. Freguesia de Santo Antonio de Jacutinga: um capítulo da História da ocupação da BAIXADA FLUMINENSE. *Revista UNIABEU*, v. 9, p. 123-137, 2016.

SILVA, Lucia. **De grande Iguaçu à Baixada Fluminense: formação econômica e urbana de uma região**. Niterói: 13ª conferência internacional de história de empresas, 2017.

SILVA, Marcelo Werner da. A implantação ferroviária no estado do Rio de Janeiro: 1854 – 1898. *Revista Geográfica de América Central*, Número Especial EGAL, 2011, p. 3-4. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/4517/451744820161.pdf>. Acesso em: 26 abril 2025.

SILVA, Raquel Beatriz. **Patrimônio ferroviário: a questão do uso**. Dissertação (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural) - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2019.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. Tese de doutorado – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2003.

SOUZA, M. J. L. *O Território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento*. São Paulo: Edusp, 2006.

SOUZA, M. J. L. *O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento*. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (Org.). *Geografia: Conceitos e temas*. 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

SOUZA, Sonali Maria. **Da laranja ao Lote: transformações sociais em Nova Iguaçu**. Rio de Janeiro, UFRJ, PPGAS/Museu Nacional. Tese: Mestre em Ciências, 1992.

SOUZA, Ricardo Luiz de. *E os Pomos eram de Ouro – A importância de Citricultura*. CEDIM. Monografia. 2015.

ANEXOS

ANEXO A – Ofício Requerimento de Tombamento

ANTÔNIO SEIXAS

Advogado – OAB/RJ 140.662

Presidente da Comissão Pró-Memória da 22.ª Subseção da OAB/RJ

(Magé e Guapimirim)

Conselheiro titular do Colegiado de Patrimônio Cultural Material do CNPC/MinC

(Portaria n.º 53/2016, D.O.U. 09.05.2016)

Rua Dr. Eduardo Portela, 39, Figueira, Magé, RJ, 25.901-564

Magé (RJ), 30 de maio de 2016.

Ofício n.º 129/2016

Ilm.ª Sr.ª Mônica da Costa

DD. Superintendente do IPHAN-RJ



Ref.: Estação Ferroviária de Austin

Prezada Senhora,

vimos, por meio deste, requerer o tombamento da Estação Ferroviária de Austin, no município de Nova Iguaçu (Rua Coronel Monteiro de Barros, s/n, Austin), inaugurado em 1896 e remanescente da Estrada de Ferro Central do Brasil, atualmente sob a responsabilidade da empresa Supervia Concessionária de Transporte Ferroviário S/A.

Certos de contar com a atenção de V. S., subscrevemo-nos,

cordialmente,

ANTÔNIO SEIXAS

Advogado – OAB/RJ 140.662

Presidente da Comissão Pró-Memória da 22.ª Subseção da OAB/RJ

Conselheiro titular do Colegiado de Patrimônio Cultural Material do CNPC/MinC

ANEXO B – Inventário da estação de Austin

Instituto Estadual do Patrimônio Cultural		IN EPAC	
Secretaria de Estado de Cultura – RJ			
Inventário de Identificação de Bens Culturais Imóveis do Sistema Ferroviário			
Denominação: Estação de Austin			
Localização: Rua Coronel Monteiro de Barros, s/n Austin		Município: Nova Iguaçu	
Época de construção/ inauguração: 15/09/1896			
Estado de conservação: exige pequenos reparos			
Uso original: estação de passageiros e cargas			
Uso atual: Estação de trens metropolitanos da Supervia			
Concessionário: Supervia			
Componentes do Sítio Ferroviário: passarela de acesso, duas plataformas com linha única nos lados externos, e duas linhas entre as plataformas. Uma plataforma tem dois abrigos, e a outra, dois abrigos, um bar e o prédio antigo.			
			
		Fonte: IBGE	



Foto Paulo Cesar Regal julho 2006