
situação e ambiência

A estação está inserida numa pequena vila. O acesso é feito por meio de rua calçada, em bom estado. O entorno é constituído por uma praça fronteira à estação, em torno da qual se agrupam residências e pequeno comércio. A igreja fica na rua de acesso, antes e do lado oposto à estação. Do outro lado da linha do trem a paisagem é rural.

características arquitetônicas

Edifício com características ecléticas, de planta retangular, em três módulos. Os módulos das extremidades têm dois pavimentos e o central é térreo, com uma torre que possui relógios em duas faces.

O módulo central é coberto por telhado de duas águas em telhas de barro tipo marselha, o qual se estende na fachada voltada para a praça, sustentado por pilares de ferro, para proteger a entrada da estação. Era usado como galpão, tendo três grandes portas de duas folhas com vergas em arco abatido. Esses vãos têm esquadrias de madeira e são emoldurados em argamassa. A plataforma é coberta por telhas de barro tipo Marselha, sustentadas por mãos francesas de ferro.

A torre dos relógios tem seção quadrada e é coberta por telhado de quatro águas, levemente arqueado, provavelmente de chapa metálica. É decorada por seteiras, frisos e merlões.

Os módulos das extremidades são simétricos. São cobertos pelo cruzamento de dois telhados de duas águas, perpendiculares entre si, arrematados por frontões triangulares. Os frontões são ornamentados por merlões e frisos. Os telhados são sustentados por tesouras de ferro, com telhas de barro tipo canal. Os pavimentos superiores já tiveram forro. Os vãos têm verga em arco pleno, com esquadrias de madeira. As janelas centrais são geminadas, com arco cego. O embasamento tem faixa de argamassa, simulando blocos de pedra com junta desencontrada.

Há uma passagem subterrânea ligando as duas plataformas. A segunda plataforma é coberta por telhado de duas águas em telhas de barro, sobre estrutura de concreto.

O pavimento térreo de um dos blocos de dois pavimentos está ocupado por uma agência dos Correios e por uma Companhia de Águas. No outro bloco há uma agência do Banco do Brasil fechada. O resto do prédio está desocupado.

estado geral de conservação

Precisa de grandes reparos. O mau estado do telhado já causa infiltrações que deterioram as fachadas.

histórico

A estação de *Desengano* foi inaugurada em 1865. Atendia à Linha Centro e também ao ramal de Jacutinga. Atualmente é a única estação do Ramal do Centro no município de Valença. A Estação Valença pertence ao Ramal de Jacutinga.

Por volta de 1920, seu nome foi alterado para Juparanã. Nos anos 1940, voltou a se chamar Desengano, e mais tarde Barão de Juparanã, em homenagem a Manoel Jacinto Nogueira da Gama, Barão de Juparanã, presidente da Câmara de Valença. O Barão doou o terreno para a passagem da linha e construção da estação. O edifício fica na praça da vila de Barão de Juparanã e sua torre pode ser vista a muitos metros de distância.

dados complementares

Nome antigo: Desengano / Juparanã
Distância (Km): 132,036
Altitude (m): 338,92
Porte: Médio
Tipo: Estação de entroncamento ou transferência

Fontes de pesquisa/ bibliografia

http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_linha_centro/baraojuparana.htm

BNRJ - ARC 17-8-25

Planta Geral da Estrada de Ferro D. Pedro II e das outras estradas de ferro das províncias do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais do Império do Brasil.

BNRJ - ARC 5-6-13 – 1880

Mapa de todas as estações das estradas de ferro das províncias de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

BNRJ - ARM 12-1-21

Estrada de Ferro Central do Brasil.24 fotografias. s/d

BNRJ - ARM 12-2-13

Colecção de 44 vistas photographicas da Estrada de Ferro Dom Pedro II.1881

BNRJ - 13-4-11

Vistas dos pontos mais importantes desde a estação da Corte até a do Commercio e plantas das pontes sobre os rios Sant`Anna, Sacra Família, Rio das Mortes, Pirahy e Parahyba.Rio de Janeiro: Imperial Instituto Artístico , s/d.

MORAIS, Sérgio Santos. A arquitetura das estações ferroviárias da estrada de Ferro Central do Brasil no século XIX – 1850-1900. Diss. Rio de Janeiro: UFRJ/FAU/PROARQ, 2002.

RODRIGUEZ, Hélio Suêvo. A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro. O resgate de sua memória. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

VASCONCELOS, Max. Vias brasileiras de comunicação - A Estrada de Ferro Central do Brasil, linhas do Centro e Ramais. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1935.



vista da rua



vista da rua



vista da rua



plataforma com entrada da passagem subterrânea



plataforma secundária



vista da rua



vista da linha férrea



marquise para a rua



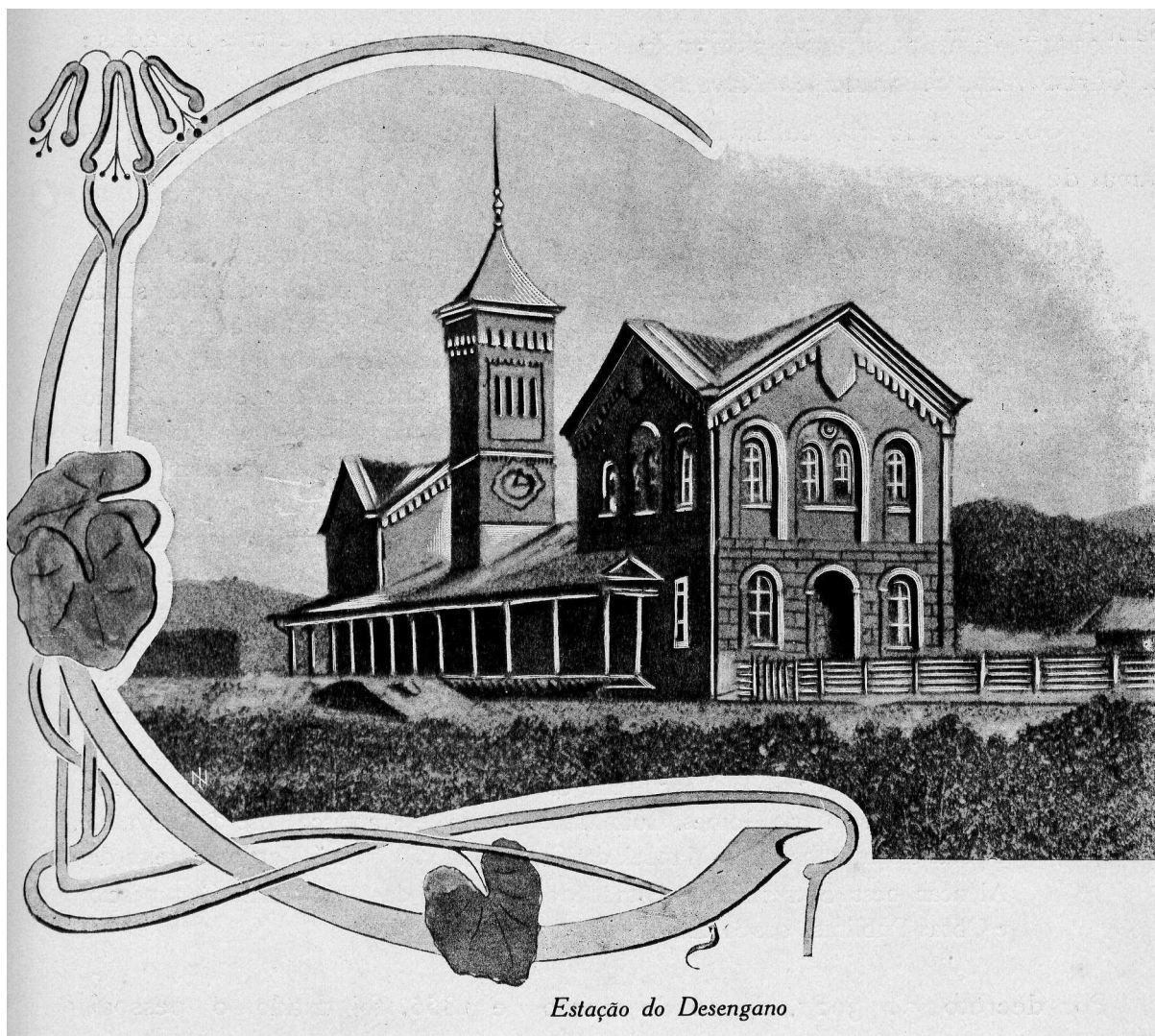
estrutura do telhado



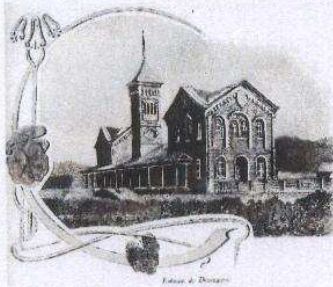
interior do segundo pavimento



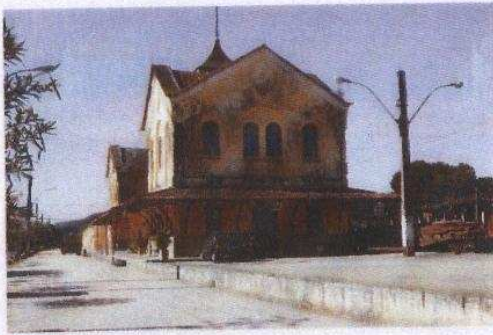
plataforma vista da linha férrea



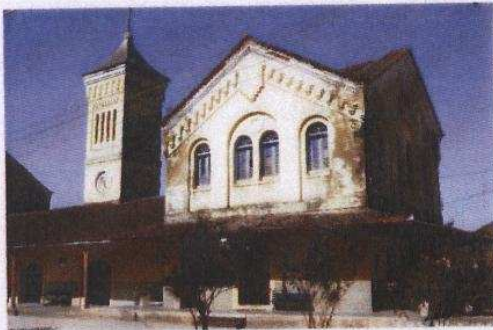
In Figueira, Manoel Fernandes
Estrada de Ferro Central do Brasil
Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.



In Figueira, Manoel Fernandes
Estrada de Ferro Central do Brasil
Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.



Vista da rua



Vista da rua



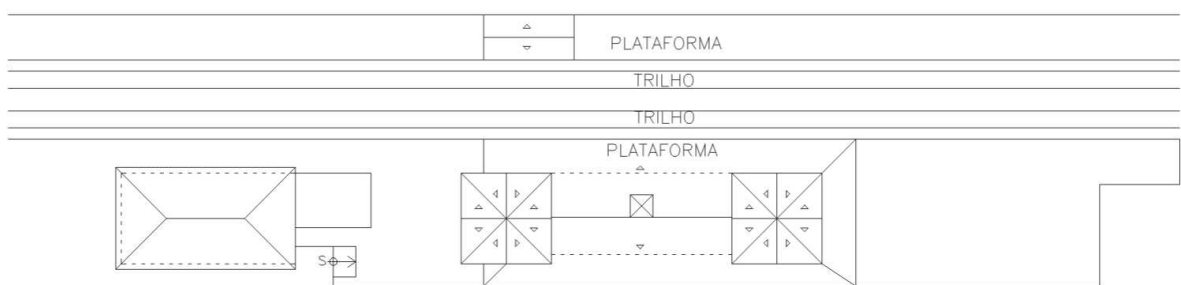
Entrada

Fotos de Paulo Cesar Rega
julho de 2006



Torre do relógio

Croquis



Planta de Situação

Levantado por: Ana Lucia Vieira dos Santos
Fernanda Falseth
Data: 9 de junho de 2006.