

**CENTRO UNIVERSITÁRIO SANTO AGOSTINHO
ARQUITETURA E URBANISMO**

**REABILITAR: UM ESPAÇO MUSEOLÓGICO PARA ESTAÇÃO
FERROVIÁRIA DE TERESINA**

VIRGÍNIA CARVALHO PINHEIRO MARQUES

**TERESINA
2022**

VIRGÍNIA CARVALHO PINHEIRO MARQUES

**REABILITAR: UM ESPAÇO MUSEOLÓGICO PARA ESTAÇÃO
FERROVIÁRIA DE TERESINA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de
Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Santo
Agostinho, como requisito parcial para obtenção do Grau
de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador (a): Prof^a. Dra. Amanda Cavalcante Moreira.

TERESINA
2022

VIRGINIA CARVALHO PINHEIRO MARQUES

**REABILITAR: UM ESPAÇO MUSEOLÓGICO PARA ESTAÇÃO
FERROVIÁRIA DE TERESINA**

Monografia apresentada como requisito
obrigatório para obtenção do grau no curso de
Arquitetura e Urbanismo.

Teresina, 13 de junho de 2022.

BANCA EXAMINADORA

Prof^ª. Dr^ª. Amanda Cavalcante Moreira

Prof^ª. Dr^ª. Neuza Brito de Arêa Leão Melo

Dedico este trabalho à minha família, em especial à minha avó (*in memoriam*) que sempre me incentivaram.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer e dedicar esta dissertação às seguintes pessoas:

Minha família, minha mãe Martha, meu pai Edinaldo, meu irmão João, minha cunhada Ana Luiza, minha segunda mãe Cláudia e minha avó Socorro (*in memorian*), que são minha base e sempre me incentivaram, me deram a oportunidade de chegar até aqui e nunca me deixaram desistir.

Meus amigos, pela compreensão de algumas ausências e afastamento temporário.

Meus amigos de faculdade, em especial Rita de Cássia e Maria Rita Irene, que sempre foram meu apoio dentro da instituição e que me ajudaram em todos os momentos do curso e da produção deste trabalho.

Meus professores e minha orientadora Amanda Cavalcante, que sempre esteve presente e me acompanhou por essa jornada pontualmente, prestou ainda todo o auxílio necessário para a elaboração deste projeto.

Todos aqueles que se colocaram à disposição para me ajudar com informações pertinentes ao meu trabalho de conclusão de curso.

A todos, meu muito obrigada.

RESUMO

O presente trabalho tem como tema o Patrimônio Cultural Edificado, mais precisamente, o complexo da Estação Ferroviária de Teresina, esta que compõe o Patrimônio Ferroviário do Piauí. A edificação está localizada na Avenida Miguel Rosa, no cruzamento desta com a Avenida Frei Serafim, e o seu complexo é formado pelo prédio principal, alojamento, armazém 1 e armazém 2, entre outras edificações relacionadas e locadas ao longo do seu terreno. A obra e as suas relações estabelecidas com o contexto urbano, cultural e socioeconômico, no município e no estado, foram analisadas e exploradas, com o objetivo de estabelecer um conhecimento amplo e concreto sobre o bem, para assim obter um entendimento e um reconhecimento de tal exemplar patrimonial, juntamente para embasar a fundamentação da intervenção aqui proposta como solução para a sua conservação. Com esse fim, realizou-se uma pesquisa extensa sobre as teorias do restauro, as orientações das cartas patrimoniais utilizadas pelos órgãos nacionais e internacionais, a história e a arquitetura ferroviária e a história e arquitetura do museu, utilizados como base teórica para o desenvolvimento do trabalho. Estabeleceu-se um comparativo com estudos de casos semelhantes, para assim analisar e avaliar soluções propostas e utilizadas em exemplares similares ao em estudo. Concluindo, realizou-se o desenvolvimento da proposta de intervenção para a Estação Ferroviária de Teresina, onde as soluções mais adequadas e o novo uso foram compatibilizados com a edificação, o que resultou no projeto do Museu Trilhos do Piauí.

Palavras-chave: Arquitetura; Patrimônio; Arquitetura Ferroviária; Reabilitação; Museu.

ABSTARCT

This research subject is Cultural Heritage, more precisely, the subway station located in Teresina, which compose the railroad heritage of Piauí. The building is situated in the crossing of Miguel Rosa avenue and Frei Serafim avenue, and the building is composed by the main building, the housing, storage 1 and storage 2, and other buildings on the land. The work and it's relations established with the urban context, cultural and socioeconomic on the county and estate were analysed and explored with the purpose of establishing a wide and concrete knowledge about the building, to obtain an understanding and recognition of such heritage exemplary, along to base the validity of this intervention given as a solution to its conservation. Altogether, a extensive research was made about the theories of architecture restoration, the orientation of the heritage charters used by national and international organs, the history and architecture of railroad and the history of museums, used as a theoretical base to the development of this work. A comparison between similar cases was established, to analyse and evaluate the solutions used in similar cases. Concluding, the development of the intervention in Teresina's subway station, where the most suitable solutions where used in the building, which resulted in the project of Museu Trilhos do Piauí.

Key Words: Architecture; Heritage; Railroad architecture; Rehabilitation; Museum.

LISTAS DE SIGLAS

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

BNDE - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico

CFN - Companhia Ferroviária do Nordeste

CMTP - Companhia Metropolitana de Transportes Públicos

CNVP - Companhia de Navegação a Vapor do Parnaíba

CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico

CREA-SP - Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado de São Paulo

DER - Departamento de Estradas de Rodagem do Piauí

EFSLT - Estrada de Ferro São Luís – Teresina

FTL - Ferrovia Transnordestina Logística

FUNDEC - Fundação Estadual de Cultura e do Desporto do Piauí

G1 - Portal de Notícias Digital do grupo Globo

IBRAM - Instituto Brasileiro de Museus

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICOM - Conselho Internacional de Museus

ICOMOS - Conselho Internacional de Monumentos e Sítios

IFOCS - Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MHN - Museu Histórico Nacional

PDOT – Plano Diretor de Teresina

RFFSA - Rede Ferroviária Federal S/A

SECULT - Secretaria de Estado de Cultura do Piauí

SEMDEC – Secretária de Desenvolvimento Econômico e Turismo

SHU - Sítio Histórico Urbano

SPHAN - Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

SPR - São Paulo *Railway Company*

LISTAS DE FIGURAS

Figura 1- Localização	12
Figura 2 - Estação Ferroviária de Teresina entre os anos de 1970 e 1990.	40
Figura 3 - Fachada posterior.....	41
Figura 5 - 7º arrondissement.....	44
Figura 6- A Estação D'orsay em 1900.....	44
Figura 7- Fachada lateral voltada para o rio Sena.	45
Figura 8- Esculturas.....	46
Figura 9- Vista superior do eixo principal.....	46
Figura 10 - Localização.	48

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	3
2 JUSTIFICATIVA.....	6
3 METODOLOGIA	8
4 REFERENCIAL TEÓRICO	10
4.1 CIDADE, SÍTIO HISTÓRICO E ARQUITETURA.....	10
4.2 O CAMINHO AO PATRIMÔNIO CULTURAL	12
4.3 AS TEORIAS DO RESTAURO	16
4.4 AS CARTAS PATRIMONIAIS	21
4.5 HISTÓRIA DOS MUSEUS	24
4.6 HISTÓRIA DAS FERROVIAS	29
4.7 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE TERESINA	39
5 ESTUDOS DE CASOS SEMELHANTES	43
6.1 MUSEU D'ORSAY	43
6.2 MUSEU DA LÍNGUA PORTUGUESA	47
6.3 MUSEU RODIN BAHIA.....	51
7 PROPOSTA.....	55
7.1 IDENTIFICAÇÃO E CONHECIMENTO DO BEM	55
7.1.1 LOCALIZAÇÃO E LEGISLAÇÃO	55
7.1.2 PESQUISA HISTÓRICA	57
7.1.3 ANÁLISE TIPOLÓGICA.....	58
7.1.4 MATERIAIS E TÉCNICAS CONSTRUTIVAS	59
7.1.5 MODIFICAÇÕES E SITUAÇÃO ATUAL	61
7.2 DIAGNÓSTICO	61
7.3 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO.....	62
7.3.1 MEMORIAL JUSTIFICATIVO E DESCRITIVO	63
7.4 ESPECIFICAÇÕES:	68
8 CONSIDERAÇÕES FINAIS	70
REFERÊNCIAS	71

1 INTRODUÇÃO

Este é um trabalho de conclusão de curso apresentado ao Centro Universitário Santo Agostinho para o curso de Arquitetura e Urbanismo, com o tema Reabilitação do Patrimônio Cultural Edificado e foco no edifício da Estação ferroviária de Teresina, localizado na capital do estado do Piauí, mais precisamente no cruzamento das avenidas Miguel Rosa e Frei Serafim, no bairro Cabral.

A escolha do tema se deu pela afinidade da autora com Patrimônio Cultural Edificado e Arquitetura Piauiense, matérias estudadas ao longo do curso, assim como seu interesse pela arquitetura e importância do bem, já que este foi um facilitador para o desenvolvimento da capital, a única do nordeste do país que não está localizada no litoral, tornando necessário o uso da malha ferroviária para o escoamento dos produtos de extrativismo vegetal e da pecuária que até então ocorriam pelas rotas fluviais do rio Parnaíba, além de servir como elo de ligação da cidade com outras capitais da região, como São Luís e Fortaleza (MENDES, 2019).

O edifício da Estação Ferroviária é uma construção do início século XX, e possui características arquitetônicas do período do Ecletismo. Por sua importância em diversas áreas patrimoniais foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN em esfera federal, e pela Fundação Estadual de Cultura e do Desporto do Piauí – FUNDEC em esfera estadual, logo, percebe-se o valor do mesmo, o que resulta na motivação dessa proposta, onde através de um projeto se buscou reabilitar, recuperar a edificação, trazer a população para perto do patrimônio, da sua história e da sua cultura.

Isto posto, surgiu o seguinte questionamento: como reabilitar a Estação ferroviária de Teresina tornando-a um museu para a capital do estado do Piauí, contribuirá para sua preservação? E quais os ganhos para a cidade e para a população com a reabilitação do edifício? Portanto, foi necessário tratar sobre a importância do museu como instrumento de educação social, para que assim se justificasse a escolha de um espaço museológico como novo uso do local e para que houvesse a percepção sobre a utilidade social e educacional do novo uso.

Também foi necessário apontar maneiras de conservar e integrar a edificação ao meio, para que o bem passasse a ser um integrante ativo da região e para que conversasse melhor com o seu entorno. Desse modo pode ser possível que a população estabeleça vínculos e consciência de pertencimento para com o bem, além da necessidade de abordar sobre a importância e os

benefícios de reabilitar um prédio histórico. Outro ponto focal da proposta projetual aqui desenvolvida foi manter e reviver o Espaço Trilhos, onde ocorriam apresentações artísticas e musicais, com a finalidade de agregar mais uma tipologia de lazer ao bem, além de levar rotatividade e prolongamento do uso do local.

O principal objetivo desse trabalho foi propor um projeto de reabilitação para o edifício da Estação Ferroviária de Teresina, tornando-o um museu para a capital do Piauí. Outros objetivos desse trabalho foram: entender sobre o bem e a sua história; compreender as premissas e conceitos que norteiam a intervenção; realizar levantamentos no local e no seu entorno; examinar estudos de casos semelhantes; identificar a necessidade de um museu para a cidade; e conhecer os ganhos para a cidade com o novo uso do edifício.

A capital do estado do Piauí possui um déficit com relação à espaços museológicos para o lazer cultural da população como mostra o levantamento realizado pelo G1 (portal de notícias digital do grupo Globo) em 2015 em parceria com dados fornecidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE e pelo Instituto Brasileiro de Museus - IBRAM, onde foi apontado que o Piauí possui 26 estabelecimentos museológicos e apenas 7 estão localizados na capital, assim como possui a terceira pior média de museus por número de habitantes, sendo 1 exemplar para cada 123 mil cidadãos, ficando atrás apenas do Maranhão e do Pará (G1, 2015).

Com essa coleta de dados sobre as necessidades da cidade e da população apresentou-se neste trabalho como solução para atingir uma maior preservação do bem e o uso do local, além de uma utilização cultural, o projeto arquitetônico do Museu Trilhos do Piauí. Após a realização de levantamento físico, métrico e o mapeamento de danos, ambos realizados diretamente no local, notou-se que a edificação não se encontra em bom estado de conservação, apresentando diversos pontos focais que necessitam de melhorias, estas sanadas na proposta projetual aqui apresentada.

Por fim, foram utilizados alguns métodos de pesquisa que serviram para embasar teórica e metodologicamente o projeto, como: análise de bibliografias e autores que possuíam afinidade com o tema e conceitos que nortearam o projeto; análise de referências iconográficas de acervo publicado na internet, em livros, em matérias de revistas e de jornais, entre outros. Foram utilizados, também, levantamentos métricos e patológicos, feitos pontualmente no local, e, por fim, analisou-se estudos de caso semelhantes, para observação de características tipológicas, de

soluções arquitetônicas positivas e negativas utilizadas em projetos de exemplares similares ao em estudo, entre outros resultados.

2 JUSTIFICATIVA

De acordo com o dicionário físico Mini Aurélio, a palavra ‘reabilitar’ significa “restituir a (algo ou alguém) direitos, prerrogativas, ou a estima pública ou particular, que perdera; readquirir a estima.” (REABILITAR, 2022), e esta foi a concepção adotada neste trabalho, através de uma proposta projetual, buscou-se recuperar o edifício da Estação Ferroviária de Teresina, tendo como resultado encontrado, dar um novo uso ao bem. Mas ao se pensar em um novo uso, foi preciso ponderar sobre quais as necessidades da cidade, o que a população precisava, pois se seria de uso público, logo deveria fortalecer o sentimento de pertencimento da população para com a edificação.

A escolha de museu para o novo uso da Estação teve vários motivos, um deles foi por se tratar de um instrumento de educação social, que serviria para promover a educação de forma cultural para todos, para um público que ia além de alunos e educadores. É no museu onde se preserva, se conserva, se narra e se expõe a história e a cultura, sendo assim outro motivo para a escolha desse uso, pois o bem passaria a ter um novo significado para a população, que teria um espaço para contemplação e conhecimento mais aprofundado da história da região, da relação da Estação com o desenvolvimento da cidade de Teresina, e principalmente, poderia desenvolver uma ligação com a arquitetura ferroviária local, que por muitos é desconhecida ou ainda desprezada por falta de pertencimento.

Com a criação do Parque Estação da Cidadania em 2016 (SEMDEC, 2021) já ocorreram mudanças na percepção da cidade por parte da população, como mudanças de hábitos para frequentar o novo espaço público. Com o uso do entorno da estação, percebeu-se mais um motivo para reabilitar o edifício, para que ele fosse além de sua beleza e sua importância arquitetônica, e se tornasse um símbolo cultural, de lazer e de turismo para a cidade.

Por se tratar de um bem tombado foi necessário se pensar em como trazer a população para perto do edifício, para que existisse uma concordância entre estes. Com isso foi uma das propostas projetuais deste trabalho manter e reviver um local para o Espaço Trilhos, logo foi assim, conservado um sentido artístico para o bem, o que trouxe também uma rotatividade no uso, permitiu um horário de utilização prolongado, e resultou no alcance de um público mais diversificado.

Por fim, ficou evidente que com o projeto de reabilitação do edifício, a cidade de Teresina e a população ganharam mais um polo de cultura e lazer, e um espaço para fortalecer

o turismo da região. Resultando assim no projeto do Museu Trilhos do Piauí, solução encontrada para sanar os problemas detectados na edificação, assim como para acrescentar valores ao bem e um novo uso, este que possui uma ligação com a atualidade sem abandonar o passado.

3 METODOLOGIA

Esta é uma pesquisa qualitativa, na qual o plano metodológico estabelecido foi pesquisado em biblioteca física e em acervo virtual, e foi dividido em quatro fundamentos a serem utilizados para o embasamento teórico e metodológico da pesquisa sobre o edifício da Estação ferroviário de Teresina, para que desta maneira fossem alcançados os objetivos estabelecidos e estudado a fundo o bem, o seu entorno e a sua condição atual, assim como, as possibilidades e estratégias projetuais que deveriam ser utilizadas.

Foi utilizada a pesquisa bibliográfica, onde analisou-se obras de variados autores, que possuíam uma ligação com o bem e/ou com os conceitos norteadores deste projeto, também foram revisadas fontes variadas, como livros, periódicos, sites confiáveis, artigos científicos, dicionários, entre outros, para assim, uma obtenção de um resultado teórico mais amplo e concreto.

Foram analisados ainda estudos de casos semelhantes, os quais foram selecionadas edificações com o uso de intervenção em prédios que são Patrimônio Cultural Edificado, e em tais casos, o projeto de intervenção desenvolvido utilizou como solução para a reabilitação dos bens, um espaço museológico. Tais análises foram realizadas para observação e comparação de soluções arquitetônicas positivas e negativas que foram utilizadas nos estudos, assim como, características tipológicas, história, características arquitetônicas, entre outras observações.

Outro instrumento utilizado foi a pesquisa iconográfica, onde foram estudados registros fotográficos dos acervos disponíveis em bibliotecas físicas e virtuais, onde se pôde acompanhar o desenvolver do bem ao longo da história da cidade, esta investigação foi de suma importância para uma melhor caracterização do mesmo e um entendimento dos processos sofridos ao longo dos anos.

Os levantamentos planialtimétricos, patológicos, e as visitas técnicas ao espaço da edificação, são etapas metodológicas e fontes de conhecimento indispensáveis para um projeto como o proposto, onde existe a necessidade de análise das condições da edificação, do terreno e do seu entorno. Tais levantamentos e medições foram realizadas diretamente no local onde a edificação está implantada e todos os dados colhidos foram úteis nas soluções projetuais aqui propostas.

Este trabalho de conclusão de curso foi dividido em cadernos, onde as etapas que o compõe foram organizadas, assim, fazem parte do mesmo: caderno 1 com a parte teórica aqui apresentada; e o caderno 2, onde foram disponibilizadas as peças gráficas, tais como as plantas de identificação e conhecimento do bem, de diagnóstico e de proposta projetual, como também a ficha técnica, com as análises e soluções para cada dano encontrado nas edificações.

4 REFERENCIAL TEÓRICO

O referencial teórico permite verificar o estado do problema a ser pesquisado, sob o aspecto teórico e de outros estudos e pesquisas já realizados (LAKATOS; MARCONI, 2003), logo o referencial deste projeto traz autores e pesquisas que conversam diretamente com o tema e com os conceitos norteadores do estudo. Também ajuda a narrar o trabalho, a história do bem, e a relação entre o edifício e o desenvolvimento da cidade de Teresina.

Cidade, sítio histórico e arquitetura são as primeiras definições que devem ser conceituadas e relacionadas entre si para que se compreenda e se explique a escolha do bem e de sua nova tipologia, assim como serve de base para definir os outros conceitos orientadores deste trabalho, como a relação da cidade com o Patrimônio Cultural Edificado, a importância do restauro e conservação de bens desta categoria e também do patrimônio industrial, grupo do qual o bem em estudo faz parte.

O exemplar que foi analisado trata-se de uma construção tombada em esfera federal e estadual, e é notória a baixa valorização e pertencimento de bens como este, por muitas vezes permanecerem sem um uso que faça uma conexão entre a edificação e a população. Logo deve-se definir também o que é Monumento Histórico e como se dá a transição desta categoria a Patrimônio Cultural. Estas concepções são muito bem esclarecidas pela autora Françoise Choay, que serviu como suporte no decurso dos tópicos deste referencial teórico.

Outro ponto que foi estudado foram as premissas de preservação, como as teorias de restauro e algumas cartas patrimoniais que se relacionam diretamente com a edificação da Estação Ferroviária de Teresina. Ainda foi conceituado o que é museu, o novo uso proposto neste projeto, a sua história e a sua importância como instrumento de educação social, assim como a história das ferrovias, trazendo-a em três patamares: o mundial, o nacional e o regional.

4.1 CIDADE, SÍTIO HISTÓRICO E ARQUITETURA

O autor Aldo Rossi em seu livro “A arquitetura da cidade” trouxe o pensamento de que “Iniciaram a arquitetura ao mesmo tempo que os primeiros esboços das cidades; a arquitetura é, assim, inseparável da formação da civilização [...]” (ROSSI, 1966, p. 1) apontando assim a concepção de que cidade e arquitetura se misturam no tempo e na definição, e que não é possível desagregá-las.

Desde os primórdios quando o ser humano se sedentarizou e ocorreu o surgimento das primeiras organizações em grupos, percebeu-se essa relação de forma clara, onde o homem construiu as suas primeiras edificações e surgiam as primeiras cidades, estas sendo coletivas e como agrupamento que serviu para atender as novas demandas do ser humano. Neste momento, “[...] na sua primeira construção tendiam a realizar um ambiente mais favorável à sua vida, a construir um clima artificial [...]” (ROSSI, 1966, p. 1).

Subsequentemente, “[...] com o tempo, a cidade cresce sobre si mesma, adquire consciência e memória de si mesma.” (ROSSI, 1966, p. 2) com isso passaram a surgir novos conceitos como memória e preservação, já que o passado ajuda a narrar a história do local, da população e da cultura. Segundo a Carta de Washington “todas as cidades do mundo são a expressão material da diversidade das sociedades através da história, sendo, por esse fato, históricas” (IPHAN – Carta de Washington, 1987, p. 1). Surgiu também a necessidade de conservação da arquitetura como um todo, para que assim a cidade se mantivesse viva e a população tivesse e continuasse desenvolvendo sua relação com o local e a arquitetura, sua noção de pertencimento com o que estava a sua volta e com o que fortaleceu a sua história.

O bem em estudo está localizado no bairro Cabral, às margens do centro de Teresina, e é um importante exemplar da arquitetura eclética da cidade. Nessa região estão localizados diversos exemplares dessa arquitetura que foi marcante para a história e foi um símbolo do desenvolvimento da capital do Piauí. É no centro da cidade onde se tem o sítio histórico, outro conceito a ser estabelecido nesse projeto devido sua importância no embasamento teórico do mesmo.

O sítio histórico é toda uma área que possui um significado histórico e, em Teresina tem-se essa área determinada na região central da capital onde está o seu traçado geométrico, e é também onde está localizada o marco zero da capital, onde ocorreram as primeiras ocupações da cidade planejada. A carta de Petrópolis (1964, p. 1) traz um conceito para o sítio histórico urbano:

Entende-se como sítio histórico urbano o espaço que concentra testemunhos do fazer cultural da cidade em suas diversas manifestações. Esse sítio histórico urbano deve ser entendido em seu sentido operacional de área crítica, e não por oposição a espaços não-históricos da cidade, já que toda cidade é um organismo histórico.

Esse local de importância histórica possui construções do passado que traduzem a cultura, as técnicas construtivas, e trazem para o presente as características de uma determinada época funcionando como um registro a céu aberto. A Estação Ferroviária de Teresina está um pouco afastada do centro do sítio histórico da cidade, porém, está em uma área ainda densa, com o entorno repleto de história e outras edificações de importância arquitetônica. Na Figura 1, percebe-se a proximidade da estação, com o centro histórico e Teresina.

Figura 1- Localização



Fonte: Google Maps, editado por Virgínia Marques, 2022.

Por fim, através da análise e estudo dos autores aqui citados assim como do bem abordado, percebe-se que a arquitetura possui um papel importante e considerável no narrar da história da localidade e da sociedade, age como evidência do passado e memória coletiva e cultural, além de consolidar o fato de que o Patrimônio Cultural é indispensável e valioso, logo é relevante a sua preservação e uso, como é defendido na Carta de Veneza (1964, p. 2) que aponta como sua finalidade que “a conservação e a restauração dos monumentos visam a salvaguardar tanto a obra de arte quanto o testemunho histórico.”

4.2 O CAMINHO AO PATRIMÔNIO CULTURAL

O termo Patrimônio Cultural foi resultado de um processo de constantes transformações e da evolução social da humanidade. Tal termo sofreu muitas alterações até ser utilizado com o significado e a abrangência atual. Patrimônio é uma palavra preexistente, esta recebeu diversos adjetivos ao longo do tempo, o que a requalificou. Inicialment, Patrimônio estava ligado, em sua origem, às estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade estável, enraizada no espaço e no tempo.

No passado, as expressões “monumento” e “patrimônio” foram sinônimos, porém a partir dos anos 60 do século XX deixaram de ser, pois o termo monumento não abrangia a imaterialidade e dava a ideia de unidade. O termo monumento vem do latim - é derivado da palavra *monere*, que possui o significado de lembrança, advertir, recordar (MONUMENTO, 2022) - assim sendo qualquer artefato edificado utilizado para se fazer recordar. Na Antiguidade Greco Romana estava ligado ao ideal de beleza e apropriação, depois, passou a ser relacionado ao ideal de memória e história.

Esses monumentos eram utilizados como referência para relembrar os momentos de glória, foram utilizados no interior das casas romanas e posteriormente expostos em locais públicos. Já no Renascimento – século XV – os monumentos passaram a ter um novo significado atribuído, foram vistos não somente como objetos utilizados para marcar um momento passado de glória e referência para o presente, mas também como representante de uma cultura, de um povo. O termo Monumento Histórico surgiu, sendo utilizado como uma ampliação do termo monumento, onde foram atribuídos mais valores e significados. Aos poucos os monumentos deixaram de ser erguidos e passou-se a tratar como Patrimônio, estes com o peso do real e sem que se tivesse nenhum artista envolvido. Os monumentos patrimoniais incluíam apenas uma parte da herança social, esta que não parava de crescer, assim sendo surgiu a necessidade do uso de um termo mais abrangente (CHOAY, 2006).

Em 1837, na França, ocorreu a primeira Comissão dos Monumentos Históricos, onde três categorias de exemplares se destacaram, foram estas: vestígios da antiguidade, edifícios religiosos da Idade Média e alguns castelos. No momento pós guerras mundiais, entre os séculos XIX e XX, o número de bens listados havia crescido drasticamente, mas não houve uma mudança nas tipologias anexadas, sendo apenas acrescentadas novas categorias, como: “arquitetura menor” onde se catalogavam todas as formas da arte de edificar; “arquitetura vernacular” onde se encaixam os edifícios característicos dos diversos territórios; e “arquitetura industrial” onde eram anexadas as fábricas, as estações, os alto-fornos, entre outros exemplares (CHOAY, 2006).

Ainda nesse período, com a perda de uma quantidade significativa de bens, surgiram questionamentos acerca do termo Monumento Histórico, este já não estava suprimindo a lacuna de abranger os bens imateriais, pois foi nesse momento que a necessidade da salvaguarda desses bens ficou mais evidente, visto que foi com a guerra que houveram perdas irreparáveis de grupos de bens materiais, de cultura, de saberes e de bens imateriais como um todo, com isso

ocorreu a volta do uso do termo Patrimônio já suprimindo as lacunas do momento. Em 1931 houve a primeira Conferência Internacional para a conservação dos Monumentos Históricos, realizada em Atenas, onde surgiu a primeira Carta Patrimonial (Carta de Atenas de 1931) (CHOAY, 2006).

O termo Patrimônio Cultural foi baseado no conceito de cultura, este que segundo Françoise Choay, é todo um modo de vida ou os diferentes modos de vida de cada povo, herdados pela tradição e passados às gerações futuras, já para o termo mais abrangente, Patrimônio Cultural, a autora estabeleceu o conceito de que este compreende todos os elementos e manifestações, tangíveis e intangíveis, produzidas pelas sociedades, resultado de um processo no qual a reprodução das ideias e da matéria se constituem em fatores que identificam um determinado país ou região. Definiu ainda como suas características principais: ser algo dinâmico, logo se modifica ao longo da história; e atribui vários valores e significados a um mesmo bem seja ao longo do tempo, seja em um determinado momento ou contexto, agregando diferentes valores de acordo com os grupos sociais, econômicos e culturais diferentes (CHOAY, 2006).

Os bens que fazem parte de Patrimônio Cultural, são bens de valor coletivo, são produtos da cultura de um povo e de toda ação inteligente do homem na tentativa de conhecer e se adaptar ao meio ambiente, este bem deve ser importante para uma sociedade, uma nação, uma comunidade, deve ter valores agregados. São também elementos que podem diferenciar grupos, sociedades e comunidades, sendo eles materiais, como edificações, técnicas construtivas, entre outros, ou ainda imateriais, como a língua, a cultura, o modo de agir, as tradições em si, mas ambos formam uma identidade. Ao mesmo tempo que aponta os semelhantes, os diferencia de outros grupos sociais (CHOAY, 2006).

Esse conceito tende a se expandir cada vez mais, uma vez que sua importância é valorizar a singularidade e a identidade, conseqüentemente a necessidade de proteção e salvaguarda desses bens são de suma importância. Apesar de problemas como o turismo e a questão dos direitos de propriedade e uso, como cita a escritora Françoise Choay, existe também um consenso a favor da proteção e conservação desses bens, tanto por parte governamental como por parte da população, sociedade, comunidade com um todo (CHOAY, 2006).

No contexto brasileiro, a Constituição Brasileira de 1988 especificou o conceito de Patrimônio Cultural Brasileiro, ampliando assim o conceito de patrimônio, e trouxe ainda a

explicação de que cabe ao Poder Público, com a colaboração da comunidade a preservação dos bens patrimoniais. Trazendo assim na sua seção 6, referente a Cultura, no Artigo 216 (CONSTITUIÇÃO BRASILEIRA, 1988):

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

I - as formas de expressão;

II - os modos de criar, fazer e viver;

III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

§ 1º O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação.

Segundo o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado de São Paulo - CREA-SP (2008, p. 14), Patrimônio Cultural Edificado: “são edificações isoladas ou conjuntos de edificações, que poderão ter tipologias distintas e não necessariamente antigas, mas que possuam peculiaridades culturais.” Com este conceito definido, fica claro que o exemplar em foco neste projeto faz parte desta concepção, e ao mesmo tempo surge a pergunta: por que preservar?

Porque é um direito de todo cidadão conhecer a história de seus antepassados e a sua identidade, isso se relaciona diretamente com a cidadania, direito também garantido na Constituição Brasileira de 1988. Além disso ampliar o acesso que a população tem ao patrimônio cultural e seus bens é o pilar para o desenvolvimento sustentável e para a melhoria das condições de vida população (CHOAY, 2006; CONSTITUIÇÃO BRASILEIRA, 1988).

Preservar significa, segundo o dicionário físico, Mini Aurélio “livrar (se) de algum mal ou dano; livrar (se), resguardar (-se); livrar, defender.” (PRESERVAR, 2022), e um bem com importância comprovada como a Estação Ferroviária de Teresina, necessita de preservação, para que a história, a memória e a cultura sejam mantidas e sejam narradas pela edificação. Mas um dos maiores desafios da preservação patrimonial é a falta de valorização dos bens, a falta de reconhecimento da edificação como algo de pertencimento público, ou ainda a falta de visão do potencial turístico do conjunto do edifício.

Percebe-se que a participação da população precisa ser ativa na conservação dos bens patrimoniais, onde se faz necessário entender o que aquele monumento representa, para que se possa ajudar na sua preservação e conservação. Outro fator que interfere de forma determinante na preservação do Patrimônio Cultural Edificado é a inserção deste no dia a dia da sociedade, assim, ele deixa de ser algo distante e passa a ser algo corriqueiro para quem irá frequentar o local, se torna ponto de encontro, ponto turístico, ponto de referência, passa a ser notado e sentido de formas diferentes já que cria uma ligação com a população, agregando assim novos valores ao bem, como fica claro na Carta de Veneza (1964, p. 2):

Artigo 5º - A conservação dos monumentos é sempre favorecida por sua destinação a uma função útil à sociedade; tal destinação é, portanto, desejável, mas não pode nem deve alterar a disposição ou a decoração dos edifícios. É somente dentro destes limites que se deve conceber e se pode autorizar as modificações exigidas pela evolução dos usos e costumes.

Segundo Aloísio Magalhães (1979, apud CAMPOS, 2005, p.159) “a comunidade é a melhor guardiã de seu patrimônio. Só se preserva aquilo que se ama e só se ama aquilo que se conhece”. Com isso, fica perceptível a necessidade e importância de dar um novo uso à Estação Ferroviária de Teresina, para que assim seja estabelecido ali um uso útil à sociedade, e por isso a escolha de museu, conceito este que será abordado e explicado ao longo deste referencial teórico.

4.3 AS TEORIAS DO RESTAURO

As edificações de uma cidade ajudam a narrar a sua história como também são os representantes da memória local e coletiva. Com esses bens se mantendo conservados e ativos no dia a dia da comunidade, as gerações que se desenvolvem ao longo de sua existência conseguem construir sua identidade. O passado precisa ser lembrado e vivido através desses representantes da história, onde se pode ver e vivenciar a cultura e a memória ali conservadas através dos anos. “Por isso, a memória social depende da proteção dos elementos do passado e da forma pela qual estão ou podem se tornar ativos no presente” (CALDEIRA, 2006, p. 91).

Segundo Eduarda Luso, Paulo B. Lourenço e Manuela Almeida (2004, p. 31):

Os monumentos sofrem as consequências das condições atmosféricas e dos diferentes usos sociais que gerações lhe atribuem ao longo dos tempos. Ainda que “restaurar” signifique repor em bom estado algo que perdeu as suas qualidades originais, a aplicação prática deste conceito não é simples.

Ao se pensar em intervenção e/ou em restauro deve-se buscar bases teóricas concretas para que não sejam criados falsos históricos ou ainda para que se respeite toda a história e o

próprio bem, como também os seus valores atribuídos. Essas bases são as cartas patrimoniais e as convenções internacionais, documentos criados para servir como orientação aos que buscam intervir em edificações patrimoniais, assim como existem vários teóricos que falaram sobre o restauro, logo, essas “teorias” do restauro também devem ser apresentadas e analisadas para que assim se compreenda sua importância e seu uso como base nesse processo de intervenção, o qual assim como a arquitetura e a cidade, vive em evolução constante.

Durante o processo evolutivo da humanidade é perceptível o desenvolvimento de técnicas que ajudassem no processo de conservação e preservação de bens culturais contra o processo de deterioramento (CALDEIRA, 2006). Inicialmente, até o século XV, durante a Idade Média, os monumentos eram considerados: os da cultura antiga, pagã, como os castelos; e os cristãos, os quais a Igreja entendia como representantes para a história. As primeiras iniciativas e ações preservacionistas foram feitas por particulares de forma pontual e com interesses ligados às suas heranças, já no Renascimento, surgiram estudos sobre a preservação movidos pelo interesse e admiração dos elementos da cultura clássica. Foi nesse período também que as primeiras intervenções ocorreram, porém, ainda não podendo ser consideradas restauro, mas mesmo com isso deve-se trazer à tona os esforços dos artífices, arquitetos e escultores, estes buscaram se aprofundar e aprimorar suas técnicas às utilizadas nas construções antigas, também buscaram conhecer os materiais e os sistemas construtivos, para assim aplicá-los nas novas construções (CHOAY, 2006).

A Igreja Católica teve uma grande responsabilidade e um papel importante nesses passos iniciais do desenvolvimento do restauro, os papas foram os primeiros a buscar a preservação das edificações antigas através das bulas papais. Esses documentos oficiais que apresentavam o selo do Papa, foram orientações da Igreja. Nesse momento houve uma bula papal que condenava, como uma forma de barrar as ações em bens da Antiguidade, mesmo se estes se situassem em propriedades privadas, sendo utilizada a excomunhão como uma forma de ameaça (CHOAY, 2006).

Assim, o primeiro país a intervir nos bens foi a Itália onde ficava a sede da Igreja Católica, seguido pelos Estados Unidos e pela Inglaterra, esta que em 1500 sofreu com a Reforma Protestante e a desordem causada. Foi nesse momento que surgiram as sociedades dos antiquários (sociedade civil), as quais emergiram por todo o território europeu ao longo dos anos e foram responsáveis pelo início dos registros iconográficos e da catalogação, formando assim inventários dos bens da antiguidade (CHOAY, 2006).

Seguidamente, em 1789, a França passou por diversos problemas ao longo da Revolução Francesa, o que ocasionou em uma série de vandalismos aos bens da aristocracia local, e consequentemente, a preservação passou a ser necessária e acabou envolvendo diferentes interesses sociais, como: o cultural, onde existiu uma preocupação com os aspectos estéticos; o político onde os bens foram vistos como bens da nação e assim passaram a ser objetos de medidas administrativas e jurídicas; e a justificativa ideológica, que trouxe como solução para os bens a aplicação de um novo significado para o mesmo (CHOAY, 2006).

“É então necessário proteger os monumentos e iniciar a discussão sobre a metodologia de conservação e restauro” (LUSO, LOURENÇO E ALMEIDA, 2004, p.33). Os princípios das teorias de restauro seguiram as necessidades de cada localidade, o que gerou certas diferenças entre cada país em suas concepções e orientações. E segundo Luso, Lourenço e Almeida (2004, p.33-34):

O Estado encarrega personalidades como Vitet e Merimée de debater e desenvolver os critérios a aplicar, assumindo Vitet o novo cargo de Inspector dos Monumentos Históricos. Estes desenvolvimentos são seguidos pelo resto da Europa, resultando em diferentes teorias e práticas consoante o pensamento dos responsáveis nacionais, ainda que com influências recíprocas e com o objectivo comum de protecção do monumento.

Na Itália, no século XIX, surgiu uma teoria que posteriormente foi denominada “Restauro Arqueológico”, esta foi influenciada pelos escritos do Papa Leão XIII, no que se referia a Basílica de São Pedro em Roma, e que foi objeto de muitas discussões sobre a sua reconstrução. Para esta teoria se entendia o complemento ou a consolidação de monumentos, desenvolvidos com base em rigorosas análises prévias que permitiam validar a sua composição. Tratava-se de um processo no âmbito do qual se empregavam elementos originais, através da técnica de anastilose, procedimento de preenchimento das lacunas por meio de reproduções simplificados e distinguíveis, sem atingir, portanto, uma excessiva similitude formal, o que poderia conduzir à falsificação histórica (CHOAY, 2006). Exemplos dessa teoria foram as obras de restauro do Arco de Tito e do Coliseu em Roma, realizadas por Giuseppe Valadier (1769 – 1839) e Raffaele Stern (1774 – 1820), ambos italianos (LUSO, LOURENÇO E ALMEIDA, 2004; CHOAY, 2006).

Na França, entre os anos de 1830 e 1870, emergiu a teoria que foi nomeada “Restauro Estilístico”, muito difundida e protagonizada por Emanoel Viollet-le-Duc, francês (1814-1879). Nesta teoria, o conceito de “estilo” passou por uma reformulação, passando a ser entendido como uma realidade histórico-formal, unitária e coerente, limitada no tempo, e o monumento

era compreendido como uma “unidade estilística” e o que se buscou restaurar foi essa unidade, ignorou-se as características singulares, e se partiu de uma noção do monumento ideal, algo que era interpretativo. Viollet-le-Duc escreveu (LUSO, LOURENÇO E ALMEIDA, 2004, p.36): “restaurar um edifício não é conservá-lo, repará-lo ou refazê-lo, é restabelecê-lo num estado de plenitude que não poderá ter existido em nenhum momento.” (CHOAY, 2006).

Em meados do século XIX, despontou na Inglaterra, paralelamente ao “Restauro Estilístico” na França, a teoria do “Restauro Romântico”, esta foi defendida por John Ruskin, inglês (1819 - 1900) e por William Morris, inglês (1834 - 1896). Nessa teoria, o não intervencionismo radical era uma premissa básica, onde os teóricos pregaram a ideia de conservação. John Ruskin acreditava que o trabalho das gerações passadas conferia ao edifício um caráter sagrado, e que qualquer intervenção era um sacrilégio, logo, seria ferir a autenticidade do bem, e aceitava apenas a manutenção e a conservação, condenando as intervenções e considerando os acréscimos uma “mentira arquitetônica” (CHOAY, 2006).

No final do século XIX, apareceram agentes que adotaram posturas intermediárias entre as premissas de Viollet-le-Duc e de Ruskin. A partir de 1880, na Itália, surgiram novas teorias, como a do “Restauro Histórico”, teoria sustentada e aplicada pelo italiano Luca Beltrami (1854 - 1933). Para este teórico, o monumento era um documento, e qualquer intervenção deveria ser baseada em outros documentos – livros, arquivos, gravuras – e na análise da edificação. Esta teoria, foi uma alternativa mais moderada do “Restauro Estilístico” de Viollet-le-Duc (CHOAY, 2006).

Logo em 1883, ergueu-se uma teoria defendida por Camilo Boito, italiano (1836 - 1914), que ficou conhecida como “Restauro Moderno”. Tal teoria defendeu que os monumentos eram documentos históricos, estes deveriam ser conservados assim como os acréscimos sofridos pelo tempo, as partes desaparecidas não deveriam ser reconstruídas, a tipologia estilística devia ser recusada em favor do caráter de singularidade de cada momento e o uso deve ser praticado em caso extremo. Um ponto importante para essa teoria é que a restauração quando feita – em último caso – deveria ser cuidadosamente documentada e assinalada como diferente das características originais, seja com o uso de materiais diferentes, cores, inscrições, entre outras soluções de diferenciações. Muitos dos princípios pregados por essa teoria do restauro foram base para futuras premissas e documentos internacionais decorrentes (CHOAY, 2006).

Outros nomes manifestaram-se ao longo da história e merecem destaque, como o austríaco, Alois Riegel (1858 – 1905), que no início do século XX, desenvolveu a “Teoria dos Valores”. Segundo Choay (2006, p. 139), “Riegl formula sem ambiguidade, antes de qualquer outro, a distinção entre monumento e monumento histórico”, e definiu monumento histórico através de valores adquiridos ao longo do tempo. Em 1902, Alois foi nomeado presidente da Comissão austríaca dos Monumentos Históricos e ficou incumbido de estabelecer uma nova legislação para a conservação de tais monumentos. Foi assim, que um ano depois, em 1903, o teórico lançou sua obra teórica “*Der moderne Denkmalkultus*” (*O Culto Moderno dos Monumentos*), onde “a sua análise é estruturada pela oposição de duas categorias de valores.” (CHOAY, 2006, p. 139), a primeira os valores de rememoração, onde estavam ligados ao passado e faziam intervir a memória, e a segunda os valores de contemporaneidade, que pertenciam ao presente momento (CHOAY, 2006).

Até a primeira metade do século XX, com o final da segunda guerra mundial, as práticas e teorias de conservação permaneceram sem grandes mudanças, foi então que um nome marcou esse momento trazendo uma nova teoria, o italiano Gustavo Giovannoni (1873 – 1947). Tal teoria ficou conhecida como “Restauro Científico”, e era uma reelaboração da linha teórica defendida por Camilo Boito. Nessa teoria, os valores documentais foram priorizados em relação aos formais, valorizando-se assim o contexto onde o bem estava inserido, imprimindo uma importância especial ao urbanismo. Apresentava também uma preocupação especial com as estruturas, as técnicas construtivas e os materiais utilizados. O teórico se colocou contra os acréscimos e, se fossem estritamente necessários, que fossem distinguidos e datados, além de não aceitar casos de reconstrução integral, estes eram entendidos como uma criação de falso histórico (CHOAY, 2006; LUSO, LOURENÇO E ALMEIDA, 2004).

Contudo, ainda nesse período, pós segunda guerra mundial, houve perdas enormes, de monumentos isolados a cidades inteiras destruídas. Logo a teoria do “Restauro Científico” se mostrou falha e, com isso, surgiram muitos estudiosos com correntes e teorias para solucionar estas perdas e orientar o restauro desses bens, nomes como: Cesare Brandi (1906 - 1988), Piero Gazzola (1908-1979), Renato Bonelli (1911-2004) e Giovanni Carbonara (1942). Foi nesse momento que surgiu uma teoria de grande importância, esta que ficou conhecida como teoria do Restauro Crítico, onde o restauro passou a ser visto como uma obra de arte particular para cada caso, não se podendo generalizar com regras e normas, e era constituído de um ato criativo e crítico (CHOAY, 2006).

A preservação do patrimônio arquitetônico atual se apoia em convenções internacionais e em estudos multidisciplinares de grande abrangência e profundidade, logo, torna-se necessária a apresentação e análise das cartas patrimoniais, estas que são parâmetros e documentos criados com o objetivo de guiar as decisões acerca da conservação do patrimônio cultural na esfera internacional.

4.4 AS CARTAS PATRIMONIAIS

A segunda metade do século XX, foi um período marcado por debates, reuniões e conferências, onde se discutiu e se buscou atingir uma homogeneidade internacional acerca da teoria e da prática da conservação, com isso, os documentos resultantes desses debates e encontros foram, genericamente chamados de “Cartas Patrimoniais”. Tais documentos reúnem informações, premissas e bases teóricas de grande importância para o processo de intervenção no patrimônio como um todo, desde a etapa de levantamentos, de reconhecimento, de diagnóstico, da valorização do bem, chegando até o projeto de intervenção em si, tornando o processo rigoroso e consistente.

Algumas cartas foram utilizadas para embasar teoricamente este projeto, que possuem ligação direta com os conceitos orientadores do trabalho aqui apresentado, foram estas: Carta de Atenas, de 1931; Carta de Veneza, de 1964; Carta de Burra, de 2013; Carta de Washington, de 1986; Carta de Petrópolis, de 1987 e Carta de Nizhny Tagil, de 2003.

A Carta de Atenas de 1931 foi o pontapé inicial das diretrizes que se voltaram para a proteção e conservação do patrimônio cultural. Esta trouxe como algumas de suas orientações: a instrução sobre o não uso de reconstituição integral de bens, dando preferência a manutenção regular e permanente; e uso da técnica de anastilose, e quando fosse estritamente necessário restaurar que se respeitasse a obra e os seus valores artístico e histórico; abordou sobre a importância do bem e da sua relação com o seu entorno; aceitação do uso de técnicas e materiais modernos para intervir e restaurar os bens, desde que estes não descaracterizassem o edifício; trouxe como ponto de destaque a importância e a necessidade da multidisciplinaridade nas etapas do restauro; e abordou também sobre a utilização dos bens – desde que os usos sejam compatíveis com o edifício – para que assim a sua conservação seja favorecida. Com isso a Carta serviu como base teórica para a proposta projetual deste trabalho, onde se propôs um novo uso ao local, assim objetivou-se a sua melhor conservação (CARTA DE ATENAS, 1931).

A Carta de Veneza de 1964 foi um documento desenvolvido em um encontro do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios – ICOMOS. Nesta Carta foram estabelecidos critérios importantes, como considerações sobre a utilização da edificação como forma de conservá-la e que o seu entorno é de suma importância para o valor histórico do bem, tornando monumento e entorno, inseparáveis. Esse documento deu ênfase também para o restauro sendo uma medida excepcional, dando preferência ao seu uso quando for substancial, levando em conta as marcas da história do bem, ponto que foi um aperfeiçoamento do conceito da época. Trouxe ainda a necessidade de estudos históricos e arqueológicos ao longo de todas as etapas da intervenção, e por fim abordou sobre o uso de técnicas e materiais modernos, estes sendo utilizados quando as técnicas e materiais tradicionais se mostrassem inadequados (CARTA DE VENEZA, 1964).

A Carta de Burra, elaborada no encontro do ICOMOS na Austrália em 1980 foram estabelecidos conceitos, como: termos importantes, conservação, preservação, restauração, reconstrução e procedimentos. Dentre esses conceitos, destacou-se o que foi relatado sobre adaptação: “[...] será o agenciamento de um bem a uma nova destinação sem a destruição de sua significação cultural.” (CARTA DE BURRA, 2013, p.7) e sobre o uso compatível: “o uso compatível designará uma utilização que não implique mudança na significação cultural da substância, modificações que sejam substancialmente reversíveis ou que requeiram um impacto mínimo.” (CARTA DE BURRA, 2013, p.7)

A Carta de Washington, foi elaborada em um outro encontro do ICOMOS, este realizado nos Estados Unidos, na cidade de Washington em 1986. Tal documento é importante no embasamento teórico deste trabalho, pois é a “Carta Internacional para a Salvaguarda das Cidades Históricas”, esta foi redigida sendo um complemento da “Carta Internacional sobre a Conservação e o Restauro dos Monumentos e Sítios”, mais conhecida como “Carta de Veneza de 1964”. O documento elaborado em 1986, definiu como “salvaguarda das cidades históricas” um conjunto de “[...] medidas necessárias à sua proteção, conservação e restauro, assim como ao seu desenvolvimento coerente e à sua adaptação harmoniosa à vida contemporânea.” (CARTA DE WASHINGTON, 1986, p.1-2). E possuiu um diferencial de grande relevância, passou a não limitar a importância da preservação ao entorno imediato. Considerou a necessidade de incluir a preservação nos planos de ordenamento e no planejamento urbano, e que “os valores a preservar são o caráter histórico da cidade e o conjunto de elementos materiais e espirituais que lhe determinam a imagem[...]” (CARTA DE WASHINGTON, 1986, p.2).

A Carta de Petrópolis, também foi redigida em 1987, esta foi desenvolvida no Brasil, na cidade carioca de Petrópolis, no 1º Seminário Brasileiro para Preservação e Revitalização de Centros Históricos. Nesta carta foi definido Sítio Histórico Urbano – SHU como: “[...] o espaço que concentra testemunhos do fazer cultural da cidade em suas diversas manifestações” (CARTA DE PETRÓPOLIS, 1987, p.1), colocou-se ainda que a cidade é um ambiente somatório e não eliminatório, este sendo resultado de um processo de produção social, onde só se aplica a sua substituição após demonstração do esgotamento do seu potencial sociocultural. Outro ponto estabelecido pelo documento, foi a inserção da realização de inventários com a participação da população, onde: “proporciona não apenas a obtenção de conhecimento do valor por ela atribuído ao patrimônio, mas também, o fortalecimento dos seus vínculos em relação ao patrimônio” (CARTA DE PETRÓPOLIS, 1987, p.2).

Ainda sobre esse crescimento do desenvolvimento de documentos e cartas voltadas para o patrimônio na segunda metade do século XX, neste período foi notório a expansão documental voltada a categorias específicas do patrimônio. Foi em 2003, em um encontro realizado na Rússia, na cidade de Nizhny Tagil, que a primeira carta focada na preservação do patrimônio industrial surgiu, a “Carta de Nizhiny Tagil”. Tal documento estabeleceu como elementos que pertencem a esta categoria de patrimônio: “[...] os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico” (CARTA DE NIZHINY TAGIL, 2003, p. 3). A carta englobou todo o segmento de maquinários, edifícios, locais de armazenamento, toda a estrutura e infraestrutura, assim como o local onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação. O estudo de todos esses elementos e das relações estabelecidas, como também a investigação adequada para o aumento da compreensão do passado e do presente foi chamado de “arqueologia industrial”, e o período histórico de maior relevância nesse estudo estende-se do início da Revolução Industrial, na segunda metade do século XVIII, até os dias de hoje (CARTA DE NIZHINY TAGIL, 2003).

O patrimônio industrial é o “testemunho de atividades que tiveram e ainda têm profundas consequências históricas” (CARTA DE NIZHINY TAGIL, 2003, p. 4) posto isso, fica clara a necessidade da sua preservação e conservação, para que assim a história, cultura e memória sejam mantidas. E, conseqüentemente, a reabilitação proposta para o edifício da Estação Ferroviária de Teresina, objetivou e beneficiou a conservação do bem, assim como também permitiu a sua maior valorização e melhorou a sua relação com a população local.

Após o estudo e análise de todos os documentos citados acima, percebeu-se a importância dos mesmos para o embasamento teórico e projetual da proposta do Museu Trilhos do Piauí, este que visou beneficiar a edificação da estação ferroviária da capital piauiense, com mais um local repleto de história e memória, no qual a população pode usufruir para convivência e desenvolver cada dia mais a relação de pertencimento com o seu passado.

4.5 HISTÓRIA DOS MUSEUS

A preocupação com o entendimento e a preservação do passado sempre estiveram presentes durante o processo evolutivo da humanidade, ideia essa que fez o presente trabalho analisar sobre a evolução do conceito de museu, entendido como “[...] ao mesmo tempo, casas de memória, lugares de representação social e espaços de mediação cultural.” (JÚNIOR; CHAGAS, 2006, p. 11). Assim como, buscou-se compreender sobre os valores e significados atribuídos ao termo durante a sua história, esta tendo início na Antiguidade Clássica (VIII a.C. – V d.C.).

Segundo Suano (1986), a palavra museu originou-se na Grécia, do termo “*Museion*”, o qual significava “casa das musas” e era “[...] uma mistura de templo e instituição de pesquisa, voltada sobretudo para o saber filosófico” (SUANO, 1986, p.10). A autora abordou ainda sobre o fato de que nesse momento as obras que ali eram expostas, destinavam-se para a contemplação das divindades e não para a “fruição dos homens” (JULIÃO, 2006, p.18). Com o passar dos anos, já em II a.C., surgiu o grande “*Museion*” de Alexandria, resultado da estabilidade econômica da dinastia dos Ptolomeus no Egito, onde o foco primordial era o conhecimento enciclopédico. Foi nesta época que a ideia de “museu” se ligou com a “[...] ideia de compilação exaustiva, quase completa, sobre um tema [...]” (SUANO, 1986; JULIÃO, 2006).

O colecionismo e a formação de coleções grandiosas vêm de muito tempo atrás. Diversos são os vestígios encontrados pela arqueologia que revelam a presença de coleções monumentais sobre a guarda de faraós ou de imperadores, onde se destacaram os Romanos, na Antiguidade, estes possuíam objetos de diversas localidades conquistadas por seu vasto império. Posteriormente, em III a.C., esses colecionadores já utilizavam estátuas pelos corredores das edificações públicas, como também muitas dessas coleções particulares eram abertas à visitação. Tais conjuntos demonstravam “fineza, educação e bom gosto” em relação à cultura grega, principalmente, do mesmo modo serviam de evidência do poder e da força dos inimigos que Roma havia derrotado (SUANO, 1986).

Na idade Média, com a ampliação do poder da Igreja Católica e a disseminação da ideia de despojamento pessoal e desprendimento de bens materiais, as coleções passam a ser doadas majoritariamente para a Igreja, a qual tornou-se gestora de conjuntos enormes. No final da idade Média, surgiram as coleções de tesouros privados nas mãos dos príncipes de cidades republicanas da Itália, coleções estas que datam do século XIV. Tais acervos eram compostos, até o século XV, por manuscritos, moedas, porcelanas, entre outros artefatos, seguidamente, já entre os séculos XV e XVI, despertou-se um interesse por artigos da Antiguidade, sobretudo a arte, a literatura e a filosofia, período conhecido como Renascimento, onde voltou-se para o passado e se deu destaque para objetos das civilizações grega e romana (SUANO, 1986). Foi nesse período que surgiram também os ‘Gabinetes de Curiosidade’ e as coleções científicas, ambientes de exposição com uma simulação do ambiente natural, e segundo Letícia Julião (2006, p.18):

reuniam grande quantidade de espécies variadas, objetos e seres exóticos vindos de terras distantes, em arranjos quase sempre caóticos. Com o tempo, tais coleções se especializaram. Passaram a ser organizadas a partir de critérios que obedeciam a uma ordem atribuída à natureza, acompanhando os progressos das concepções científicas nos séculos XVII e XVIII. Abandonavam, assim, a função exclusiva de saciar a mera curiosidade, voltando-se para a pesquisa e a ciência pragmática e utilitária.

Ainda durante o Renascimento, houve uma crescente produção de obras de arte, em especial, escultura, pintura e arquitetura. As grandes coleções desse período, se tornavam cada vez mais ricas com essa produção, com isso, a Europa – destaque para a Itália – passou a concentrar as maiores coleções renascentistas. E como afirma Marlene Suano (1986, p.21):

são essas grandes coleções principescas e reais do Renascimento que vão dar origem à instituição ‘museu’ que conhecemos hoje. A ampliação do acesso a tais coleções – normalmente restrito apenas às famílias e amigos do colecionador – foi lentíssima e motivada por razões várias [...].

De acordo com a pesquisa bibliográfica feita em obras de autores que tratam sobre o tema de “museu”, encontrou-se na obra “O que é Museu?” (SUANO, 1986) uma abordagem ampla e completa sobre a trajetória das coleções “abertas ao público” até se chegar nas instituições a serviço do público. Ainda nos tempos modernos, o papa Pio VI, organizou as coleções do Papado em um *antiquarium* e permitiu, pela primeira vez, a visita do público a tal coleção, este episódio ocorreu em 1471. No desenrolar dos séculos XV e XVI, a Europa passou por mudanças com as Reformas religiosas e a Contra Reforma – movimento que fez despertar para a importância do papel da cultura na defesa e preservação da sociedade cristã -, estes que resultaram na aparição das congregações, as quais criaram espaços visitáveis por público seletivo,

onde pode-se destacar a Companhia de Jesus, que criou em 1601, a Biblioteca Ambrosiana e a Academia de Belas Artes, espaços que serviam como “receituário” da estética aprovada pela Igreja. E como resultado do período compreendido entre o final do século XVII e começo do século XVIII, percebeu-se “[...]a cristalização da instituição museu em sua função social de expor objetos que documentassem o passado e o presente e celebrassem a ciência e a historiografia oficiais.” (SUANO, 1986, p.23).

Paralelamente a essa ideia de educação da escolástica oficial, surgiram pensadores que se empenharam em fazer a divulgação de conceitos divergentes dos estabelecidos e do método experimental das ciências. Posto isto, surgiu, em 1638, na Inglaterra, o primeiro museu público da Europa, conhecido como *Ashmolean Museum* de Oxford, porém ainda que essas instituições fossem abertas à visitação, o público era bastante restrito, resumido a convidados especiais da Igreja, artistas, elite governante, especialistas, estudioso e estudantes universitários (SUANO, 1986).

Seguidamente, ocorreram mudanças com relação a ampliação desse acesso às coleções, onde a economia mercantil dos séculos XVI a XVIII, resultou em um crescimento na política educacional e cultural, como também, no acesso às galerias, palácios, “gabinetes”, e mesmo “museus”. Movimento este, percebido por todo o território europeu: em 1750, o Palácio de Luxemburgo abriu suas portas ao público para dar acesso à coleção real francesa; em 1755, o povo pôde visitar as galerias do Palácio de Potsdam, na Prússia; e na Rússia, Catarina II permitiu a entrada da comunidade no Palácio Hermitage, em São Petersburgo (atual cidade de Leningrado). Mesmo com essa maior liberdade de visitação às coleções expostas, ainda eram estabelecidas diversas exigências para o acesso, pois nessa época havia um grande número da população que não sabia ler ou escrever, o que ocasionava em visitas “feitas em alegre e ‘desrespeitosa’ algazarra” (SUANO, 1986, p.26), comportamento que gerava um sentimento de ciúmes por parte dos donos das coleções e ainda “rompiam com o ‘clima de contemplação’ em que os objetos deveriam ser apreciados.” (SUANO, 1986, p.27) (SUANO, 1986).

Na Europa, o clima de tensão se amplificava com a reação da população ao autoritarismo dos reis e da nobreza, e posteriormente, com a Revolução Francesa (1789), culminando no acesso definitivo às coleções, as quais se tornaram de fato públicas. Foi então que o museu se apresentou como representante ideal da burguesia, criando a imagem de classe dirigente. Em 1791, houve assembleias de revolucionários que sugeriram a criação de espaços museológicos, estes foram: o Museu do Louvre, o Museu dos Monumentos, o Museu de História Natural e o

Museu de Artes e Ofícios. Posteriormente, tais edificações se espalharam pelos continentes, chegando nos Estados Unidos e América do Sul. Assim, os museus chegam à metade do século XIX como “[...] uma mistura de conceitos mal compreendidos, abarcando desde ideias de contemplação, de templo do saber, até as de representante de ‘caráter nacional’[...]” (SUANO, 1986, p.34). Muitos desses museus possuíam acervos repletos de obras do domínio colonial de muitas das nações europeias ainda no século XIX. Segundo Letícia Julião (2006, p.19), as “expedições científicas percorriam os territórios colonizados, com o objetivo de estudar seus recursos naturais e sua gente, e de formar coleções[...]”, assim como ocorreu no território brasileiro, este descrito de forma detalhada em muitos escritos feitos nas viagens realizada ao país, conteúdo importante para a formação de acervos de museus no velho continente. (SUANO, 1986; JULIÃO, 2006).

No Brasil, os primeiros museus surgiram de projetos culturais de D. João VI, e tiveram seus acervos construídos por doações, como o Museu Real (1818) – atualmente Museu Nacional –, o qual recebeu doações do monarca fundador. Na segunda metade do século XIX, surgiram outros exemplares no país, como: o Museu do Exército (1864), o da Marinha (1876), o do Instituto Histórico e Geográfico da Bahia (1894), o Paraense Emilio Goeldi (1866) e o Museu do Ipiranga (1894), estes dois últimos com um destaque, pois se trataram de museus com acervo etnográfico. Museus com esse tipo de acervo cresceram por todo o mundo durante os anos de 1870 a 1930, estes eram caracterizados por “pretensões enciclopédicas, eram museus dedicados à pesquisa em ciências naturais, voltados para a coleta, o estudo e a exibição de coleções naturais, de etnografia, paleontologia e arqueologia” (JULIÃO, 2006, p.20) (JULIÃO, 2006).

No século XX, viu-se, por todo o mundo, os museus enciclopédicos com conteúdo voltado para os aspectos do saber e do país, entrarem em decadência nos anos 20 e 30, baseando-se na ultrapassagem das teorias evolucionistas em que se apoiavam. Já em 1922, com a inauguração do Museu Histórico Nacional (MHN), deu-se uma importância às questões relacionadas a nação, tal prédio possuiu destaque por romper com a tradição enciclopédica e por trazer à tona um modelo no qual o foco era a história, a pátria, era um local para a formulação de uma representação de nacionalidade, utilizando a cultura material ali exposta. Tal exemplar serviu de molde para a implantação de outras instituições com as suas características, onde nas décadas de 30 e 40, os museus abordavam em seus espaços a ideia de memória nacional. Em 1937, foi criado o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – SPHAN, este foi relevante para o processo de institucionalização da política de patrimônio cultural nacional (JULIÃO, 2006).

Os intelectuais modernistas, em 1924, acabaram redescobrimdo a estética barroca empregue em construções brasileiras do passado, ponto este que fez despontar uma nova consciência para a necessidade e a importância de preservação do patrimônio cultural. A começar nos anos 20, o governo federal criou algumas iniciativas com o objetivo de preservação do patrimônio, como: a Inspetoria dos Monumentos (1923), o Serviço de Proteção aos Monumentos Históricos e Obras de Arte (1934) e o Museu Histórico Nacional (1922), tais órgãos “concebiam o patrimônio e a história como campos voltados para o conhecimento e culto da tradição, privilegiando aspectos morais e patrióticos, em uma visão grandiloqüente e ufanista do passado e da nação.” (JULIÃO, 2006, p.21) (JULIÃO, 2006).

No ano de 1936 – data anterior à criação do SPHAN -, a pedido do Ministro da Educação e Saúde Pública, Gustavo Capanema, o escritor Mário de Andrade elaborou um anteprojeto com objetivo de institucionalizar a política preservacionista nacional, onde se incorporaria as mais diversas manifestações culturais do país. O autor do documento era convicto na função dos museus como agentes úteis e importantes para a conservação da cultura popular e de que o mesmo possui uma função educativa, ele propôs então a criação de quatro museus, estes eram correspondentes aos livros de tombo que seriam adotados: arqueológico e etnográfico, histórico, das belas artes e das artes aplicadas e tecnologia industrial (JULIÃO, 2006).

No decorrer da evolução da humanidade, percebeu-se que o museu foi mudando de significado social, assim como os valores atribuídos a esta tipologia, desde museu ‘enciclopédico’, álbum aberto onde estava exposto tudo que a natureza e o homem conheciam, representante de poder e riqueza de um governo ou nação, retrato do país e dos feitos deste, entre outros. Mudanças essas que resultaram na diversidade e abrangência do museu atual, este um espaço de preservação do passado e do desenvolvimento da cidade, possui ainda a capacidade de permitir que a população seja um agente ativo e não apenas um mero espectador em um local que aborda a memória viva da cidade (SUANO, 1986).

Assim, para que se entenda sobre a tipologia em questão, se faz necessário buscar o conceito atual de museu e suas atualizações – visto que este está em constante alteração -, e que de acordo com o Conselho Internacional de Museus – ICOM (ICOM, s.d., p. 01):

O museu é uma instituição permanente sem fins lucrativos, ao serviço da sociedade e do seu desenvolvimento, aberta ao público, que adquire, conserva, investiga, comunica e expõe o património material e imaterial da humanidade e do seu meio envolvente com fins de educação, estudo e deleite.

Com este conceito estabelecido, surge o questionamento: qual a importância do museu como instrumento de educação social? Esta tipologia serviu e ainda serve para promover a educação de forma cultural para todos, de forma mais igualitária, além de contribuir para aproximar a população de sua história, cultura e memória, ali conservadas. Outro fator importante para a escolha de um museu como novo uso para a Estação Ferroviária de Teresina, foi estabelecer uma aproximação do edifício tombado com a sociedade e com a cidade.

Com a facilidade de ajustes dos museus as edificações já existentes, este se tornou um grande aliado na reabilitação do Patrimônio Cultural Edificado. Em vista disso, foram diversos os exemplares que foram transformados em espaços museológicos ao redor do mundo, posto que esta tipologia unifica história, edificação e entorno. O fortalecimento da valorização e da conservação das edificações que ajudam a contar a história da cidade, foram pontos que estimularam o turismo local, e a economia do município e do estado que passou a receber o museu. Todas essas características aqui descritas como importantes foram adotadas na tipologia da proposta projetual do Museu Trilhos do Piauí.

4.6 HISTÓRIA DAS FERROVIAS

As ferrovias são um símbolo de desenvolvimento e da Revolução Industrial, estas foram muito utilizadas e difundidas, primeiramente na Inglaterra, a partir da segunda metade do século XVIII, pois foram um facilitador do escoamento da produção de minério da região norte inglesa, por fim, se estabeleceram como ponto de apoio para o desenvolvimento e a consolidação da indústria e do capitalismo.

A utilização deste meio de transporte se alargou por diversos países, devido as suas comprovações de viabilidade técnica e como meios lucrativos, foi entre 1825 e 1830 que estas foram meios de transporte importantes para a Inglaterra, seguidamente surgiram as primeiras linhas ocidentais: em 1827 nos Estados Unidos, entre 1828 e 1835 na França, em 1835 na Alemanha e na Bélgica e em 1837 na Rússia, e segundo Hobsbawm (2007, p.32) “a revelação fez-se ainda mais surpreendente pela incomparável maturidade técnica mesmo das primeiras ferrovias”(HOBSBAWM, 2007).

Com o desenvolvimento das ferrovias e pela capacidade e diversidade de funções desse meio de transporte, surgiram diversas necessidades arquitetônicas, como a construção de estações ferroviárias, linhas de ferro, maquinário, edifícios de armazenamento, e conseqüentemente foram utilizadas algumas características e soluções de tipologias diversas já

existentes, tais como a formulação dos fluxogramas dos edifícios públicos, as soluções utilizadas em edifícios industriais e as grandes estruturas de coberta surgidas nas Exposições Universais. Como afirma Anna Finger (2013, p.9): “esses novos programas contribuíram para a ruptura com as antigas tradições construtivas, deflagrando uma busca por soluções arquitetônicas e estéticas que respondessem de forma mais apropriada à nova realidade industrial.” (FINGER, 2013).

Materiais industriais, como o ferro e o vidro, passaram a ser utilizados devido suas múltiplas possibilidades técnicas, consequentemente, a arquitetura ferroviária se tornou um campo de experimentos, o que contribuiu para as transformações vividas pela arquitetura no século XIX. O uso do ferro nos trilhos do trem só foi possível após a sua popularização e melhora qualitativa, onde passou a ser utilizado nos trilhos férreos, substituindo os trilhos em madeira, porém em meados do século XVIII ainda eram movidas por tração animal, agente este que foi substituído a partir de 1804, com a criação de protótipos bem sucedidos para o transporte de cargas pesadas, e foi em 1825 que foi inaugurada a primeira estrada de ferro pública, na Inglaterra, marco da institucionalização do sistema ferroviário (FINGER, 2013; HOBSBAWM, 2007).

Durante o decurso do século XIX, a arquitetura ferroviária passou por diversos avanços, pesquisas e experimentos, onde o ferro se fez cada vez mais presente por sua flexibilidade de uso e qualidades técnicas, notou-se a ampliação de vãos com uso do ferro em pontes e viadutos, onde o material venceu espaços maiores e com o uso de menos apoios, além de sua leveza, à vista disso, este foi incorporado rapidamente pela arquitetura e passou a compor também a cobertura dos edifícios. A *Euston Station*, em Londres, foi a primeira a receber uma grande cobertura metálica, posteriormente esta solução e o material passaram a ser muito utilizados em outros exemplares dessa tipologia. Com a maior utilização das ferrovias, bondes e trens urbanos, as carroças passaram a ser substituídas e com isso ocorreram muitas mudanças na cidade, como as modificações nos traçados, agora mais retos e mais largos, e as reformas urbanas, estas utilizadas como justificativa para demolição de áreas com malhas medievais, para a retirada de parte da população de áreas de interesse e para a facilitação da entrada da polícia. E segundo Finger (2003, p.131):

O mesmo princípio da salubridade que embasou as reformas urbanas trouxe, também para a arquitetura tradicional, materiais industriais como o ferro e vidro, que ao permitir amplas aberturas e privilegiar a iluminação e ventilação natural, fez com que essa fosse profundamente alterada.

Após 1830, a arquitetura ferroviária passou por mudanças, onde a preocupação estética ganhou destaque, foi nesse momento que houve a incorporação da função de transporte de passageiros, onde tornou-se fundamental a readequação dos complexos e edifícios, tendo início discussões sobre o caráter da arquitetura ferroviária. Neste momento, as atividades foram separadas por edifícios para que houvesse uma maior organização das funções, o que ocasionou alterações arquitetônicas, estas tiveram que ser estudadas pelos profissionais – que passaram a ter que se especializar cada vez mais – e em meados do século XIX, começaram a ser publicados tratados sobre o assunto.

Os tratados eram textos que analisavam e comparavam soluções que já haviam sido empregues, assim recomendavam as julgadas “boas”, tinham como objetivo orientar desde reformas e reconstruções a novos projetos, trouxeram também diretrizes sobre diversos assuntos para nortear os projetistas. Tais escritos se tornaram bastante populares, onde as experiências foram difundidas, copiadas e adaptadas às diferentes realidades, foram ainda traduzidos para diversas línguas, o que contribuiu para a “popularização das soluções e definição do caráter da arquitetura ferroviária, pois as “fórmulas de sucesso” acabavam sendo repetidas em todo o mundo” (FINGER, 2003, p.168), criando assim uma identidade tipológica.

Com a difusão desses tratados e o uso das ferrovias para transporte de passageiros, estes edifícios passaram por mudanças no seu programa de necessidade, o qual tornou-se dividido por atividades, sendo constituído por basicamente 4 alas: atividades ligadas ao transporte de passageiros, atividades ligadas ao transporte de cargas, atividades ligadas à manutenção e operação e atividades administrativas. O progresso da arquitetura ferroviária se deu pelo processo que ocorreu durante o século XIX, onde as linguagens historicistas eram reabilitadas, como também se deu através do desenvolvimento técnico desprendido de referências tradicionais, logo eram evidentes as contradições nos edifícios ferroviários deste século. Inicialmente, esta arquitetura foi marcada pela solução das questões funcionais, pontos de destaque em suas plantas, já o caráter estético da mesma era uma questão com diversas discordâncias (FINGER, 2013).

As edificações iniciais das ferrovias foram construídas por engenheiros, somente em 1830, quando o transporte de passageiros foi anexado como função desse meio de transporte, que os arquitetos passam a desenvolver tais projetos. Foi então que surgiram alguns exemplares com fachadas conectadas com as novas funções realizadas nas edificações, onde se notou o uso das gares marcadas, mãos-francesas e o destaque da torre do relógio, elementos estes que

passaram a ser identificados como elementos característicos da arquitetura ferroviária, assim dando início à difusão de um caráter estético ligado a esta tipologia (FINGER, 2013).

Os tratados de meados do século XIX, propunham que as estações de grande porte dos grandes centros urbanos deveriam seguir o estilo daquela localidade, já as de médio e pequeno porte receberiam um tratamento mais simplificado. Com o passar dos anos, já no final do século XIX, houve a popularização da *Art Nouveau*, assim como novas discussões sobre pureza formal, estas que posteriormente serviram de interferência para o Movimento Moderno – este foi marcado por um rompimento com os movimentos anteriores e com as suas características, onde o concreto armado, o aço, o vidro e as linhas retas foram bastante utilizados (CRUZ, 2021). Tal movimento, motivou mudanças na arquitetura ferroviária no século XX, como o rompimento com o historicismo e uma busca por uma nova expressão, momento em que houve alguns exemplares onde a cobertura metálica foi substituída por concreto ou ainda as mudanças nas plantas, algumas tornando-se assimétricas e com torres aparecendo em segundo plano (FINGER, 2013).

Com o final da segunda guerra mundial e muita perda de exemplares, incluindo bens da arquitetura ferroviária, foi necessária a reconstrução desses edifícios, nesse momento uma nova linguagem foi utilizada, o *International Style* – movimento que levou força para o abstrato, o simples e o geométrico, uso de janelas em fitas, pilotis, perfeição técnica, planta flexível, terraços-jardim, foram algumas das características deste (VIVA DECORA, 2018). Assim como a evolução tecnológica, que ocasionou a substituição do vapor por novas fontes de energia, como a eletricidade e outros combustíveis, ponto que resultou na troca de elementos inicialmente ligados a tal tipologia e que deixaram de ser úteis após essas evoluções, como a elevação das coberturas e o uso do lanternim. Assim sendo, neste período, ocorreu um afastamento destas edificações novas das iniciais – as quais eram associadas como referências tipológicas – se aproximando mais de tipologias como as dos aeroportos e dos prédios comerciais (FINGER, 2013).

No final do século XX, o transporte ferroviário caiu em desuso, visto que outros meios de transporte se faziam mais eficientes e popularizados, foi nesse momento que tal tipologia passou por grandes obras de reestruturação e de adaptações em relação a sua inserção no cotidiano da população. Surgiram assim novos exemplares, como: metrô, VLT's, bondes, mon trilhos, estes passaram a atender as necessidades específicas de cada localidade. Atualmente, o transporte de passageiros tem uma crescente influência na utilização do

transporte sobre trilhos, devido os avanços tecnológicos e o desenvolvimento de modelos de alta velocidade (KÜHL, 1998).

Já para entender sobre o desenvolvimento ferroviário no Brasil, deve-se compreender sobre a ideia de isolamento do país em diversos âmbitos - político, social, econômico e territorial. Tal pensamento se fez presente ainda no período colonial, onde esta ideia foi inserida em escritos desse momento histórico, com isso, o país passou por iniciativas administrativas para a ocupação do seu interior e para a proteção de seu território e de suas fronteiras ainda nesta fase inicial da sua colonização. Entre os séculos XV e XVI, surgiu na Europa, uma lei conhecida como “*uti possidetis*” – princípio romano que significa “o território é de quem nele habita” (FERNANDES, 2017) –, a qual estabelecia que o país que realizasse a ocupação da localidade recém-descoberta, passaria a ter a posse legal deste território, o que ocasionou um maior empenho de Portugal na ocupação territorial do Brasil, houve então um esforço para povoar as colônias e fazer ligações entre as províncias da região. Com o passar do tempo, essa preocupação de formar uma nação se amplifica pois, com a Independência em 1822 e entre os anos de duração do período imperial (1822 - 1889), ocorreu uma elevação na aparição de movimentos separatistas regionalistas e/ou republicanos (GALVÃO, 1996).

Com esse clima de insegurança gerado por essas ameaças separatistas, o governo sentiu a necessidade de criar instrumentos capazes de preservar a unidade nacional, assim como também, após a Proclamação da República em 1889, foi incluída na Constituição Republicana (1891) o desejo de mudar a capital para uma localidade mais central, transferindo-a do Rio de Janeiro para o Planalto Central. Foi também neste momento que começaram a surgir políticas de incentivos à construção de ferrovias, aspecto apoiado por essa visão integracionista (GALVÃO, 1996).

No início do século XIX, Portugal permanecia distante das discussões e da evolução da arquitetura ferroviária vista em países do velho continente, como Inglaterra, França e Alemanha, e como consequência disso, o Brasil, ainda como de colônia de Portugal, não possuía uma produção arquitetônica diferente da produção colonial, que se dava de modo empírico e eram empregues materiais como a madeira, a pedra e o barro, assim como os padrões estéticos já difundidos e utilizados na Europa não despontavam nas obras do país, estes surgiram após a inserção da Missão Francesa (1816), da fundação da Escola Real de Ciências, Artes e Ofícios (1816) e da Academia de Belas Artes (1826), porém tais padrões foram introduzidos basicamente em edifícios públicos (FINGER, 2013).

Entre as primeiras décadas após a Independência do Brasil, a economia do país se baseava na exportação de produtos agrícolas, e o escoamento dessa produção se dava por navegação de cabotagem – navegação de curta duração onde não se perde a costa de vista, feita ao longo da costa – e por transporte por mulas, ambos estavam se enfraquecendo por seus altos custos e por sua lentidão. Motivando assim, iniciativas para a implantação ferroviária no país, com a crescente produção do café e a maior necessidade de escoamento rápido e com melhores custos, não demorou para surgir uma lei de incentivo ao transporte ferroviário, esta foi sancionada em 1835, pelo regente Feijó, a qual concedia créditos e outros incentivos, porém tal lei não atingiu o seu objetivo, já que houve certa insegurança e desconfiança por parte dos investidores, assim como baixa de disponibilidade de capital (VIEIRA, 2010).

Durante os anos que se seguiram, a produção de café aumentou e a ideologia integracionista passou a ser cada vez mais presente e mais forte no país, fatores estes que impulsionaram o processo de introdução do transporte ferroviário, porém a implantação de fato só ocorreu em 1850, com a disponibilização de capital inglês (VIEIRA, 2010). Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, em um texto sobre o I Centenário das Ferrovias Brasileiras (1954), o primeiro trecho de ferrovia instituído no Brasil foram os 14 km de ligação entre Rio de Janeiro e Petrópolis (1854), efetivados pelo Visconde de Mauá (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA [IBGE], 1954).

Por todo o século XIX, as ferrovias e sua arquitetura se alargaram pelo território brasileiro, ainda se apoiando na entrada de capital inglês no país, esta relação traçou os moldes iniciais da infraestrutura ferroviária no Brasil, a qual possuía características de modelos já desenvolvidos na Europa, juntamente com algumas adaptações em relação ao contexto local de sua inserção, ocasionando uma repercussão no panorama das cidades, estas passaram a adotar atributos do Ecletismo, o qual estava em desenvolvimento no território nacional (KÜHL, 1998).

Na segunda metade do século XIX, o Ecletismo passava a ser alvo de críticas em alguns pontos da Europa, e nesse contexto, chegou ao Brasil, passando a ser símbolo da modernidade e do desenvolvimento, por trazer o distanciamento das características da arquitetura colonial, assim como pelo uso de materiais industriais, visto como uma evolução tecnológica. No início do século XX, ocorreu uma sucessão semelhante com o uso do concreto armado e a ascensão do Art Déco (FINGER, 2013).

Inicialmente, a implantação ferroviária do Brasil se deu através pequenos complexos que eram construídos com técnicas e materiais precários, alguns desses exemplares passaram, posteriormente, por ampliações, reformas e até mesmo reconstruções de acordo com o aumento de demanda ou mudança nas funções ali exercidas. Uma grande parcela dos modelos construídos no período inicial de instalação da arquitetura ferroviária no Brasil – durante os primeiros 100 anos – possui um volume único com planta retangular, cobertura de duas águas em telha cerâmica sob estruturas de tesouras em madeira, possuía ainda a variação do corpo central, este composto por uma ala central com dois pavimentos e alas laterais térreas. A aparição de estações maiores ou ainda com mais de dois pavimentos, ocorreu a partir de 1920 (FINGER, 2013).

A preocupação com a estética e o caráter ideológico foi se desenvolvendo durante a evolução da arquitetura ferroviária no Brasil, assim houve uma busca pela integração com o conceito de progresso, um foco na aproximação, em diversos aspectos, aos grandes centros da Europa, e as empresas responsáveis pelas primeiras linhas buscaram construir uma ideologia estética própria. Com esse ideal estabelecido e a introdução de materiais industrializados, o Ecletismo serviu como “estilo oficial” e símbolo dessa arquitetura no século XIX. Já com a chegada do concreto armado houve uma mudança nas formas dos edifícios e uma migração para o uso do Art Déco, este amplamente abordado nas linhas de administração pública e em outros edifícios também de cunho público na era Vargas (1930 – 1945). No período pós Segunda Guerra Mundial, aconteceu um afastamento das referências históricas na arquitetura ferroviária com o avanço do Movimento Moderno, este fez-se presente nessa tipologia arquitetônica do Brasil como também da Europa, aproximando exemplares desta arquitetura às demais tipologias (FINGER, 2013).

No governo de Getúlio Vargas, entre os anos de 1930 a 1945, os investimentos no transporte rodoviário aumentaram consideravelmente, já que este era visto como o novo símbolo do progresso, houve nesse momento grandes incentivos à industrialização do país e estímulos para sua expansão em curto prazo e com menores custos comparados aos investimentos necessários nas ferrovias, assim como, a chegada da indústria de automóveis nos anos de 1919 com a Ford do Brasil e em 1925 com a General Motors do Brasil, ajudou nesse processo de transição (GALVÃO, 1996; VIEIRA, 2010).

No governo de Juscelino Kubitschek, entre os anos de 1956 a 1961, considerou como foco do desenvolvimento os transportes, a geração de energia e a indústria de base, como

também considerou que o transporte propício para o desenvolvimento e a ligação do Planalto Central era o rodoviário, logo este passou a ser dominante e prioritário para o governo. Houve uma certa preocupação com o desenvolvimento das ferrovias nesse período, onde se teve como meta a sua expansão e modernização, embasada em repasses de capital do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico – BNDE, outro fator importante para o transporte ferroviário desse momento foi a criação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA, a qual era formada por linhas já existentes, onde o objetivo foi criar uma unidade de planejamento e de gestão, mesmo com essas iniciativas positivas para o desenvolvimento das ferrovias não se obtiveram resultados concretos, já que os investimentos priorizaram estados considerados com maior potencial econômico, como São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, resultando em um repasse de verba menor para outras linhas – incluindo as do Nordeste do país – assim a malha ferroviária acabou perdendo o uso, e passou a dar lugar para a evolução rodoviária nacional (VIEIRA, 2010).

O desenvolvimento das ferrovias no nordeste do Brasil, teve início ainda no período colonial, quando se objetivou a facilitação e a ampliação da exportação dos produtos agrícolas, assim como a intensão de interligar as regiões isoladas do território. A primeira linha férrea da região foi construída em 1850, para fazer a ligação de Recife ao rio São Francisco, e até 1890 o nordeste já possuía diversos trechos instalados nos estados: do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas e Bahia (IBGE, 1994; VIEIRA, 2010).

A economia do estado do Piauí se deu, inicialmente, com base na pecuária, fornecendo os produtos advindos dessa criação para as regiões açucareiras, litorâneas e mineradoras do país na era colonial. Essa base econômica para o estado, fez com que houvesse um desenvolvimento por um bom tempo, o que resultou no progresso de diversas regiões, como no Norte, a cidade de Parnaíba, foi um exportador de grande destaque de couro e carne de charque. Já no século XIX, ocorreu uma mudança, onde a economia passou a ter foco na agro exportação (IPHAN, 2008b).

Em 1852, houve a transferência da capital do Piauí de Oeiras para a Vila do Poti, hoje Teresina, o que ocasionou em maiores investimentos no transporte fluvial, visto que a nova capital está inserida entre dois rios – Parnaíba e Poti. A navegação ao longo dos rios levou os produtos do extrativismo piauiense para os mercados europeu e americano, em 1858, foi criada a Companhia de Navegação a Vapor do Parnaíba (CNVP), a qual cooperou na estruturação desse mercado (SEMPPLAN, 2022; VIEIRA, 2010).

Com o passar dos anos, ainda nas primeiras décadas do século XIX, foram apresentados projetos de obras estruturantes, como a construção de ferrovias e do porto marítimo, assim como em 1871 e 1888 foram modificadas e atualizadas Resoluções Provinciais, com o objetivo da construção de linhas ferroviárias para fazer a ligação entre cidades do estado, tais como: Parnaíba e Luís Correia e Amarante e Oeiras ao rio São Francisco, obras que não prosperaram (VIEIRA, 2010).

Em 1889, logo após a Proclamação da República, o governo continuou considerando o transporte ferroviário como peça chave na integração do território nacional, estando diretamente ligado a conceitos como: velocidade, progresso e desenvolvimento. Em 1909, foi fundada a Inspeção Federal de Obras Contra as Secas – IFOCS, órgão que, posteriormente, foi de grande importância para o estado na construção das linhas férreas. Neste momento, houveram cobranças para o governo federal, solicitando investimentos da nação para a construção e estruturação de ferrovias e do porto marítimo, cobranças feitas pelos representantes políticos, imprensa local e comerciantes, pois estes viam a necessidade e a importância da estrada de ferro na consolidação da economia local (IPHAN, 2008b; VIEIRA, 2010).

Em 1895, foi construído o primeiro trecho férreo que ligou os estados do Piauí e do Maranhão, a Estrada de Ferro Caxias – Cajazeiras (hoje em dia conhecida como Timon), esta que se prolongou até chegar em São Luís em 1919, quando passou a ser nomeada de Estrada de Ferro São Luís – Teresina – EFSLT. E no início do século XX, o Piauí passou por um acréscimo de produtos como base de sua economia, como a exportação de derivados da carnaúba e do babaçu, pedras, artigos de couro e a borracha da maniçoba, esta que fez com que o estado passasse a ser incluído no cenário nacional do Ciclo da Borracha (VIEIRA, 2010).

As ferrovias se colocaram como símbolo de muitos conceitos, foram interligadas diretamente com a ideia de desenvolvimento, modernidade, movimento, espaço e tempo. As construções que compõem a arquitetura férrea geravam fascínio por onde chegavam, além de uma centralização econômica local, foi ainda responsável pela abertura de novas rotas nas regiões de produção, estas distintas das utilizadas na era colonial, trazendo a tona um sentido econômico, este que passou a se sobrepor ao sentido ocupacional (IPHAN, 2008b; VIEIRA, 2010).

Os exemplares de ferrovias construídos no Brasil, inicialmente, foram modelos já utilizados e difundidos pela Europa, e conseqüentemente no Piauí essas construções seguiam

esses moldes, mas já estavam adaptados às condições do país do século XX. O modelo base desses exemplares do estado era tipo chalé rural, padrão já estabelecido pelos manuais europeus e difundido pelo velho continente. Entre 1920 e 1923, foram construídas ao norte do estado as duas primeiras ferrovias, de Luís Correia a Piracuruca. E por onde a arquitetura ferroviária passou, fez mudanças nas casas e nas cidades, onde os materiais industriais começaram a se fazer mais presentes, como o tijolo maciço de cerâmica cozida e a telha plana (tipo Marselha), como também os tons de amarelo utilizados na pintura das estações foi muito difundido pelas localidades da linha férrea (VIEIRA, 2010).

Em 1920, ocorreu uma mudança na base econômica de todo o país, que acarretou mudanças também nos estados. No Piauí, com o fim do Ciclo da Borracha, houve uma desaceleração no desenvolvimento da região Norte, assim como também houve um declínio nas exportações piauienses como um todo, o que ocasionou em um declínio das construções e investimentos ferroviários por todo o país. Juntamente a estas quedas, houve a chegada e instalação da indústria automobilística no Brasil a partir de 1919 e o Congresso das Municipalidades de 1922, e no Piauí, como no restante do território nacional, ocorreu a expansão das estradas de rodagem (IPHAN, 2008b; VIEIRA, 2010).

Com a Crise de 1929, houve consequências em todo o mundo e no Brasil não foi diferente, estas chegaram a atingir até mesmo as ferrovias. Entre 1930 e 1945, Getúlio Vargas assumiu o governo federal, durante a sua gerência várias linhas férreas foram estatizadas para que fossem mantidos o seu funcionamento e a sua conservação, porém o maior foco do governo foram os investimentos nas rodovias e na industrialização do país. A situação no estado do Piauí era de estagnação nos investimentos ferroviários, assim, em 1940 já não havia mais a expansão da malha. Logo, o estado havia perdido uma importante força econômica no comércio das cidades do Norte com as mudanças nos mercados internacionais no período pós Segunda Guerra Mundial, como também a ascensão rápida das rodovias por todo o país (IPHAN, 2008b).

No comando federal estava Juscelino Kubitschek (1956 - 1961), e o cenário nacional ainda era de desenvolvimento das rodovias e das indústrias brasileiras, porém houve uma preocupação com a modernização das ferrovias, para redução de custos ao governo federal. Assim, criou-se a RFFSA em 1957, a qual uniu diversas linhas pelo país, inclusive as redes do Piauí, outro ponto focal dessa empresa era a unificação das gestão e a compatibilização com o plano de metas federal, objetivou-se a modernização, melhoria da eficiência e aumento da

rentabilidade das ferrovias brasileiras, assim como também houve um estudo para o reconhecimento das linhas “antieconômicas” para serem desativadas (VIEIRA, 2010).

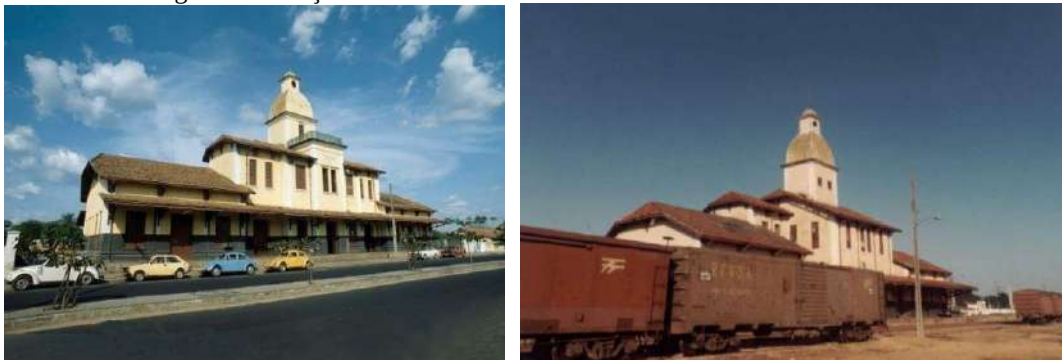
Até o ano de 1987, registrou-se nos guias ferroviários o tráfego de passageiros pelas linhas de Teresina a Luís Correia e a Fortaleza. A Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA passou a integrar o Programa Nacional de Desestatização ainda nos anos 1990, e em 1997 foi realizado um leilão da rede do Nordeste. Em 1998, a operação da rede passou a ser realizada pela Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN (atualmente denominada Ferrovia Transnordestina Logística - FTL), e atualmente, as concessões são reguladas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT (IPHAN, 2010; VIEIRA, 2010).

4.7 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE TERESINA

A cidade de Oeiras era a capital do Piauí até 1852, quando houve a troca para onde hoje é a cidade de Teresina, esta foi planejada e teve seu território inicial dividido em um traçado retilíneo repartido em 12 quadras de largura e 18 de comprimento, esta foi implantada entre os rios Parnaíba e Poti. A evolução da cidade se deu, no primeiro momento, no sentido Norte-Sul, de forma paralela ao curso do rio Parnaíba, o qual possuía uma grande importância na economia da localidade, já que serviu como rota de escoamento de mercadorias e abastecimento da região, assim como fez a ligação inicial com o Maranhão e com o litoral. Outro fator importante para a expansão da cidade, mas agora no sentido Leste, foi a implantação da Igreja São Benedito, localizada no contorno limítrofe do traçado planejado da época, com isso, os voluntários responsáveis por sua edificação buscavam material no rio Poti, o que criou um corredor de passagem onde se instalaram vias, chácaras e quintas, dando início às construções da cidade (IPHAN, 2008).

Teresina recebeu a construção de uma ferrovia, obra estruturante de grande importância para a aceleração e ampliação do seu desenvolvimento e de sua economia. A sua construção ligou definitivamente o Piauí ao Maranhão, fazendo essa conexão primeiramente com Timon, e posteriormente com São Luís. O traçado da linha férrea se deu acompanhando o formato semicircular da Avenida Miguel Rosa, sendo construído na parte externa da malha planejada da época. Com a chegada dos trilhos à capital do Piauí, houve a necessidade da construção de uma estação ferroviária para suporte dos serviços ali desenvolvidos, com isso, em 1920, o edifício foi instalado no cruzamento das avenidas Frei Serafim e Miguel Rosa (IPHAN, 2008).

Figura 2 - Estação Ferroviária de Teresina entre os anos de 1970 e 1990.



Fonte: Virgínia Marques, 2022.

A Estação Ferroviária de Teresina teve suas atividades intensificadas, em 1939, ano em que a Ponte Metálica João Luís Ferreira foi inaugurada, possibilitando a passagem do trem sob o rio Parnaíba e ligando a capital até São Luís. No anos que se passara entre 1970 e 1980, o trem tinha a sua passagem feita sobre a avenida Frei Serafim, nesse período ocorreu uma transformação no movimento das ferrovias e uma obra de reestruturação na avenida, o que resultou no rebaixo da linha férrea, assim como a inserção da linha que ligou a cidade de Teresina até Fortaleza, onde também foi objetivo da obra, restaurar a ligação com o litoral do estado, já que esta linha apresentava certa descontinuidade pelo desuso. Em 1980, a cidade teve que readaptar as suas estradas de ferro para a circulação do metrô, o qual segue em uso até os dias de hoje, dividindo os trilhos com os trens de carga (IPHAN, 2008).

Com a chegada da arquitetura ferroviária à capital do estado, houve uma incorporação de elementos novos na arquitetura local, assim como ocorrido em diversos outros lugares ao longo do desenvolvimento dessa tipologia arquitetônica. Elementos como os materiais industrializados – tijolo maciço, telha plana do tipo francesa –, referências construtivas com base no modelo chalé europeu, e as características do Ecletismo, o que trouxe um novo ar para a cidade e suas edificações (IPHAN, 2008).

Figura 3 - Fachada posterior.



Fonte: Virgínia Marques, 2022.

O edifício da estação foi baseado em um modelo muito utilizado ao redor do mundo nas construções da arquitetura ferroviária, tratava-se de um bloco com volumetria simétrica, a qual era repartida a partir de uma torre central elevada por abóboda – no caso de Teresina, essa torre possui um óculo, onde se previu a instalação de um relógio -, a parte térrea contava com espaços para administração, telégrafo, correio, enfermaria, dormitórios, depósitos e ala destinada aos passageiros, já o andar superior era composto por mais alguns dormitórios, e em um nível acima estava disposto um terraço descoberto, voltado para a avenida Miguel Rosa, porém essas disposições e esse programa de necessidade sofreram diversas alterações ao longo dos anos (IPHAN, 2008).

A edificação contou com alguns volumes de cobertura, estes utilizando as telhas planas, um diferencial na construção em relação a outras obras da capital. Em sua composição foram empregues esquadrias com grandes alturas, feitas em madeira e vidro, com detalhes em veneziana, ao longo das salas o piso era ladrilho hidráulico e nas escadas piso em madeira, suas fachadas seguiam com o uso dos tons de amarelo e esquadrias em marrom. O complexo da estação foi formado por outras edificações, distribuídas no terreno, como os dois armazéns, estes localizados em sua lateral, distribuídos paralelamente à edificação principal, a casa do agente, locada após os trilhos, e a oficina, construída no ponto mais ao Norte do terreno (IPHAN, 2008).

O espaço que originalmente foi dedicado para receber o pátio de manobras e a reserva para a expansão da malha férrea da capital passou por alterações durante os anos de desenvolvimento da cidade, até que em 2016 recebeu o uso de parque com a construção do Parque Estação da Cidadania, hoje um elemento importante no entorno da estação, possui valores já consolidados, teve um importante papel na preservação do patrimônio local e possui uma integração ao contexto da cidade, fatores que resultaram em seu uso e a evolução da relação entre população e local, criando o sentimento de pertencimento, ponto determinante para a preservação e continuidade no uso do parque (SEMDEC, 2021).

5 ESTUDOS DE CASOS SEMELHANTES

Os estudos de caso tem como sua principal função servir como base de estudo e orientação, e para este projeto foram analisados três estudos de casos semelhantes, foram pesquisados projetos em âmbito internacional, nacional e regional. Todos os exemplos aqui estudados são referentes a intervenções em patrimônio cultural e ambos apresentam como proposta de reabilitação o museu.

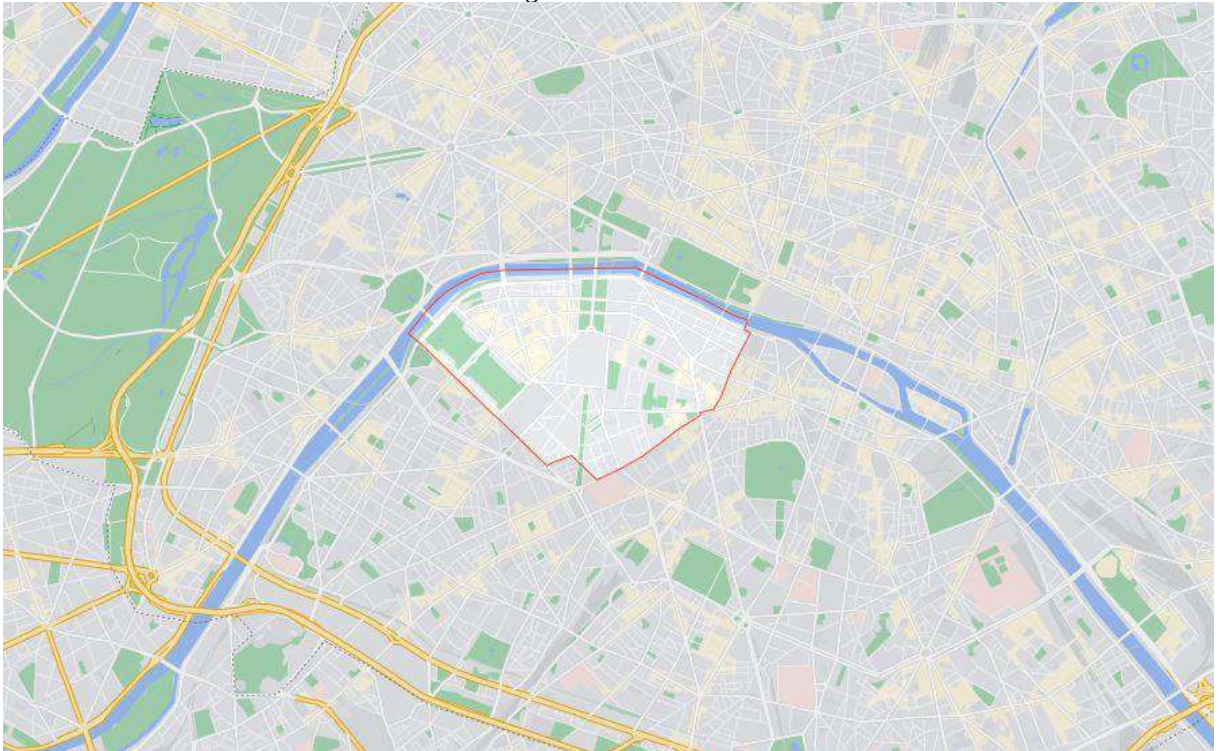
Na esfera internacional, o caso estudado foi o projeto de intervenção da Estação Ferroviária de D'orsay, em Paris, na França, onde hoje funciona o Museu D'orsay, trata-se de uma obra precursora, pois foi a primeira vez que uma edificação de arquitetura industrial foi reabilitada para acolher um museu de tamanha importância (MARTINS, 2016). Na esfera nacional, foi analisada a reforma da intervenção do Museu de Língua Portuguesa, em São Paulo capital, na Estação da Luz, um dos maiores marcos históricos do país, símbolo do desenvolvimento e também porta de entrada de milhares de imigrantes no Brasil. E na esfera regional, o estudo de caso foi o do Museu Rodin Bahia, que se trata de uma intervenção no Palacete Comendador Catharino ou Palacete das Artes, este é um exemplar da arquitetura eclética e possui um grande destaque por se tratar da primeira filial do Museu Rodin fora da França.

6.1 MUSEU D'ORSAY

A intervenção realizada no Museu D'orsay de Paris apresentou pontos de interesse que serviram como base para a proposta arquitetônica aqui apresentada, tais aspectos foram aqui descritos e explorados para uma associação entre a intervenção em análise e a proposta de intervenção na Estação ferroviária de Teresina.

O Museu D'orsay está localizado na margem esquerda do rio Sena, em uma região central de Paris, na França, mais precisamente no 7º *arrondissement*, destacado em vermelho na figura 2 - é uma segmentação administrativa da cidade de Paris, que a divide em 20 unidades municipais, os *arrondissements*, palavra francesa significa, segundo o dicionário virtual “*Linguee*”, bairros, distritos (LINGUEE, 2022)- onde também situam-se outros pontos turísticos, como: a Torre Eiffel, o *Parc du Champ Mars*, o Hôtel de Invalides e o Palácio Bourbon. Em suas adjacências também se encontram: a *Place de la Concorde*, o Museu do Louvre, o *Jardin des Tuileries*, a *Saint-Chapelle* e a *Cathédrale Notre-Dame* de Paris (GOOGLE MAPS, 2022).

Figura 4 - 7º arrondissement



Fonte: Google Maps - Editado por Virginia Marques, 2022.

O edifício onde hoje funciona o museu, era originalmente a estação ferroviária “Gare du Quai D’orsay” - figura 2 - a qual é um projeto de Victour Laloux, construída para receber um hotel de luxo e o “*Chemin de Fer de Paris à Orléans*”, em português “Caminho de ferro de Paris a Orleães”, onde o palácio administrativo era o “Palais d’Orsay” que foi inaugurado em 1898, ficando pronto para a Exposição Universal de 1900. A fachada da edificação possui estilo eclético e no seu interior, prevaleceu o estilo moderno, com uso de estruturas metálicas, o que para a época foi uma evolução e o edifício se tornou um símbolo do modernismo francês (WEBER, 2022).

Figura 5- A Estação D'orsay em 1900.



Fonte: Paris sempre Paris, 2015.

Com os avanços tecnológicos em desenvolvimento acelerado a estação se tornou antiquada, já que os trens estavam cada vez maiores e suas plataformas não eram longas o suficiente para recepcioná-los, com isso a edificação passou por diversos usos após perder a sua função principal, como: central dos correios durante a segunda Guerra Mundial e centro de recolhimento de prisioneiros e deportados no momento pós-guerra, hotel, entre outros usos, até que em 1978 o Governo Francês decide que o seu novo uso seria um museu instalado dentro do seu prédio histórico e é, também, em 1978 que o prédio é reconhecido como Monumento Histórico (PICORALLO, 2016; AJZENBERG, 2016).

Posto isso, em 1979, foi realizado um concurso para coleta, análise e escolha de alguns projetos para a reabilitação do bem, com isso, foram entregues propostas para a transformação do local em um museu sem que se descaracterizasse a obra de Victor Laloux. O resultado deste concurso nomeou como os vencedores os arquitetos do grupo ACT-Architecture: Renaud Bardon, Jean-Paul Philippon e Pierre Colboc (AJZENBERG, 2016).

O projeto selecionado trabalhou com uma distribuição no edifício de forma a chamar o público para dentro do bem, utilizando aberturas em vidro em sua lateral que levam a cidade para dentro do museu (Figura 4) e o uso dos terraços para uma maior interação entre interior e exterior. O trajeto da visita interna se dá de modo dinâmico, sem um roteiro pronto para ser seguido, as obras são dispostas lado a lado de forma contínua (Figura 5), tornando o passeio mais participativo e ativo, além de permitir que a população conheça a edificação em sua totalidade, já que todos os espaços foram adaptados para o uso museológico e suas particularidades que o deixam mais atrativo e interativo.

Figura 6- Fachada lateral voltada para o rio Sena.



Fonte: Jornal da USP, 2016.

Figura 7- Esculturas.



Fonte: Fahrenheitmagazine, s.d.

O museu manteve as grandiosas dimensões do eixo principal da antiga estação (Figura 6), onde foram instaladas as salas de exposição, no térreo, e que ficam distribuídas ao longo das laterais desse núcleo. O andar seguinte possui terraços que são colocados como mezaninos em relação ao pavimento térreo, onde são dispostas mais salas de exposições, assim como no terceiro pavimento. A nova tipologia conta ainda com salas e compartimentos que complementam o seu programa de necessidades e auxiliam no prolongamento do uso e na diversificação do público, são estes: o restaurante, a livraria, o “Café des Hauteurs” e o auditório (PICORALLO, 2016; AJZENBERG, 2016).

Figura 8- Vista superior do eixo principal.



Fonte: Fahrenheitmagazine, s.d.

Esta obra em análise é uma edificação que se localiza na região central da cidade na qual está inserida, tem uma fachada com características ecléticas, possui uma importância arquitetônica e histórica por ser tratar de um monumento histórico, é uma obra de intervenção na qual um exemplar de arquitetura industrial foi reabilitado para receber um novo uso, passando a ser um museu, e como consequência disso o edifício passou a ter um novo significado. Características estas que fazem este estudo de caso ter uma relação direta com a proposta arquitetônica aqui apresentada para a intervenção no prédio da Estação Ferroviária de Teresina.

6.2 MUSEU DA LÍNGUA PORTUGUESA

O Museu da língua portuguesa está localizado em São Paulo capital, no prédio da Estação da Luz, um símbolo de desenvolvimento e ponto de chegada de milhares de pessoas ao país. No entorno da edificação está localizado outro grande museu com importância histórica e arquitetônica, a Pinacoteca de São Paulo, além dele, também estão inseridos nessa região: o Jardim da luz, o Mercado municipal de São Paulo, o farol Santander, a Praça das Artes, entre outros edifícios, com isso percebe-se que as proximidades tem uma ligação com a história e a cultura da região, e por se tratar de uma área central com diversos pontos turísticos que em sua maioria são da esfera de museus e/ou centros culturais essa relação fica ainda mais marcada.

Mas antes de trazer a análise acerca do projeto de intervenção que resultou no museu, deve-se aprofundar sobre a história da edificação como um todo, para que a sua relevância seja compreendida e assim justifique-se a importância da relação entre o bem existente e o seu novo uso, como também a relação que deve ser conservada e ampliada entre edificação com valores sociais atribuídos e o seu entorno, a população local e a cidade em sua totalidade.

O edifício onde hoje fica a ilustre Estação da Luz não foi a primeira localidade dessa estação, antes do edifício estar inserido no local atual foram construídas outras duas edificações anteriores. Na figura 7 tem-se marcadas a localização dos três endereços da estação ao longo dos anos, em roxo está destacada a avenida Prestes Maia, localização da 1ª edificação da estação, em amarelo está marcada a avenida Cásper Líbero e em azul a rua Florêncio de Abreu, onde estava inserida a segunda edificação da estação e em vermelho se destacou o atual edifício da estação. Na imagem também estão destacados o Jardim da luz, em verde, e a Pinacoteca de São Paulo, em branco.

Figura 9 - Localização.



Fonte: Google Maps, 2022, editado por Virginia Marques, 2022.

A primeira Estação da Luz ficava na onde hoje corresponde a avenida Prestes Maia, boulevard situada próxima do endereço mais recente do edifício, como se pode ver na figura anterior. Esta era uma edificação mais simples às margens da linha férrea, possuía um edifício singelo e que com o passar dos anos deixou de atender à demanda de embarque e desembarque de cargas e de passageiros, necessitando de uma edificação maior e que facilitasse o escoamento da produção de café. Assim o uso desse edifício se deu entre os anos de 1867 e 1888, quando uma nova localidade foi utilizada para implantação do segundo prédio da Estação da Luz (CRUZ, 2019; OLIVERIA, 2013; PORTAL DO GOVERNO DE SÃO PAULO, 2021).

A segunda construção foi feita entre a atual rua Florêncio de Abreu e avenida Cásper Líbero, ainda nas proximidades de onde fica a atual edificação. O objetivo era atender à demanda cada vez maior de passageiros e mercadorias. Por último, a SPR - São Paulo *Railway Company* - decidiu ampliar a estação e fazer algo que suprisse a demanda e que acompanhasse o crescimento desenfreado da cidade de São Paulo naquele período. Levou cerca de dez anos para a nova estação ser inaugurada, ocorrendo em março de 1901. (CRUZ, 2019; OLIVERIA, 2013; PORTAL DO GOVERNO DE SÃO PAULO, 2021; MENNUCCI, 2021).

Este novo prédio foi inserido na atual localização. Em 1946, dois dias antes da entrega da SPR pelos ingleses para o Governo da união, devido ao término da concessão de 90 anos, ocorre o primeiro incêndio na estação, o qual a deixou em ruínas, com isso o prédio precisou

ser reconstruído e foi ampliado, ganhando um andar a mais, e retoma o seu uso em 1951 (CRUZ, 2019).

Ainda em meados dos anos 40, o transporte ferroviário acaba perdendo seu destaque e ficando em segundo plano, já que é neste momento que se tem em primeiro plano transportes como o avião, o carro e o ônibus, estes sendo usados de forma mais frequente, assim a Estação da Luz e o bairro da Luz - região onde está inserido o prédio e que apresentou um desenvolvimento adjacente ao da estação - começaram a se degradar com o desuso, entretanto em 1982, o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico (Condephaat) decidiu tombar a Estação da Luz, ratificando assim a sua importância histórica e arquitetônica (CRUZ, 2019).

O prédio que hoje se conhece possui características da arquitetura neoclássica e utiliza de todo material importado da Inglaterra, desde sua estrutura metálica de cobertura até os pregos. O projeto inicial é atribuído ao arquiteto britânico Charles Henry Driver, conhecido por ser um profissional experiente em estações ferroviárias. A edificação é constituída por dois blocos com características particulares, sendo estes: o primeiro que possui dois andares e a torre do relógio - torre que se assemelha com o Big Ben de Londres - e apresenta grandes dimensões longitudinais, se estendendo por toda a lateral da Praça da Luz. Este foi erguido com uso de estrutura de alvenaria de tijolos, conta com mansardas (janelas dispostas sobre o telhado) em sua extensão lateral e torreões. O segundo bloco está inserida na lateral da rua Mauá e apresenta uma gare em vidro com grandes dimensões e bastante vasta, com 40 metros de vão, 150 metro de comprimento e 25 metros de altura, cobre 6 estradas de ferro que eram rebaixadas em relação ao nível das ruas laterais (CRUZ, 2019).

Nos anos entre 1990 e 2000 a estação passou por algumas reformas, uma dessas foi projetada por Paulo Mendes da Rocha e seu filho, Pedro Mendes da Rocha. Tal projeto tinha como principal objetivo adaptar o prédio para a inserção do Museu de Língua Portuguesa. E em 2006, o museu é inaugurado no prédio da estação, tal obra trouxe novamente o valor de ponto turístico à edificação e passou a conversar melhor com o seu entorno, predominantemente ocupado por prédios com valor cultural e de lazer (CRUZ, 2019).

A estação continua recebendo linhas de metrô da cidade de São Paulo, assim segundo a CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) circulam pelo local uma média de 250 mil passageiros por dia útil e os trens da companhia realizam diariamente cerca de 840 viagens.

A estrutura do museu é mais um atrativo aos turistas que visitam a capital paulista, aos próprios moradores da cidade e aos usuários do sistema de transporte metroviário, para conhecer mais sobre a língua nativa do Brasil e também para se aprofundar ao longo da história e cultura encontradas na edificação e por toda a sua história (MARQUES, 2021).

Porém em dezembro de 2014, a estação sofreu o segundo incêndio de sua história, desta vez o fogo destruiu primeiro e segundo andares do prédio e afetou totalmente o museu já existente. Neste momento o uso das plataformas para o tráfego de trens da CPTM foi suspenso temporariamente (MENNUCCI, 2021). O prédio precisou ser restaurado e em 2019 o museu reabriu depois de uma grande reforma planejada e guiada por Pedro Mendes da Rocha, teve como princípio repensar a instituição e compreender a sua própria relação com o público, e usou como base o projeto que fez juntamente com o seu pai, Paulo Mendes da Rocha (DELAQUA, 2019).

Durante a reforma algumas novidades foram colocadas em prática, como o uso das duas alas laterais ao saguão principal, ala leste e oeste. Outro ponto que foi modificado com esse uso das duas alas foi a liberdade no percurso a ser seguido, onde no projeto original havia um roteiro a ser seguido pelo visitante dentro do museu o que fazia com que o público circulasse apenas pela ala leste do edifício, e isso foi alterado na reforma, trazendo maior permeabilidade física dentro da estação, ponto este que chamou a atenção neste estudo de caso, além disso, houve a mudança na interação do público com o percurso a ser seguido no museu, onde agora é possível escolher por onde seguir, sem que se tenha um início e um fim já definido, possui um percurso sugerido porém não é algo fixo, resultando assim em uma maior liberdade e interação do público com o espaço museológico, outro ponto que se faz presente no projeto aqui apresentado, onde se trouxe essa liberdade para o público do “Museu Trilhos do Piauí”.

O prédio conta também com uma bilheteria para grandes grupos separada na ala oeste, o que também é um ponto de destaque no estudo deste exemplar em relação a planta do museu na Estação ferroviária de Teresina. Optou-se também por manter uma estrutura metálica com vidro que cobre os pátios, que cria uma espécie de comunicação com a linguagem utilizada na Pinacoteca de São Paulo, solução esta que serviu de ponto de partida para a escolha da estrutura metálica e do vidro na torre do elevador feita no projeto do museu na capital do Piauí.

Outro ponto que chamou a atenção para a análise deste caso, foi a escolha de abertura dos arcos em sua fachada principal, o que resultou em uma maior conexão da estação com as

ruas do seu entorno e com a cidade em si, e gerou uma área de convívio público, ponto este que tem ligação direta com a abertura e reutilização das portas já existentes na fachada do prédio da Estação ferroviária de Teresina, criando assim uma integração do externo com o interno e permitindo um fluxo livre e mais atrativo do público.

O prédio reformado conta ainda com outros aspectos que foram usados como referência de análise e base para soluções utilizadas no projeto do museu de Teresina, tais como: uso de experiências interativas, conteúdo audiovisual e ambientes imersivos, onde o público é colocado como componente ativo das exposições do museu; a utilização dos terraços superiores como mais um espaço integrante do museu, fator que trouxe integração com as atrações turísticas do entorno e com a localidade onde o edifício está inserido; como também o restauro das esquadrias já existentes, ponto em comum com o projeto desse trabalho, no qual as esquadrias também passaram por restauro.

Além dos pontos destacados acima, a intervenção realizada na Estação da Luz serve como um excelente exemplar de estudo de caso semelhante pois tem como características primordiais: a reabilitação e a readequação dos seus espaços originais, ganhando também melhorias na segurança e na infraestrutura, além do uso das técnicas de restauro na recuperação da edificação e na preservação de seus aspectos arquitetônicos e históricos.

6.3 MUSEU RODIN BAHIA

O Museu Rodin Bahia está localizado em Salvador, mais precisamente no bairro das Graças, região onde possui uma grande quantidade de exemplares de casarões dos séculos 19 e 20 (VICTORIANO, 2022), dentre estes destacou-se o Palacete Comendador Catharino, edifício no qual foi sediada a primeira filial do Museu Rodin fora da França (KON, 2022). O projeto de intervenção foi realizado pelo escritório “Brasil Arquitetura” dos arquitetos Marcello Ferraz e Francisco Fanucci, profissionais que possuem grande experiência no que diz respeito a intervenção em bens patrimoniais (ARCHDAILY, 2022).

O museu foi definido pela Vice-presidente da Associação Cultural Auguste Rodin – Rodin Bahia, Eulâmpia Reiber (2016), como: “um complexo cultural de estímulo às artes plásticas”, ela considerou ainda o ambiente um “espaço de estímulo criativo, intercâmbio e de difusão artístico-cultural [...]”, pontuou assim sua importância como local de promoção e afirmação do potencial das artes e dos museus na melhoria da relação do bem e da arte com a população e com o local de sua inserção, e na conservação de um bem patrimonial.

O edifício já existente possui uma arquitetura eclética e características rebuscada em suas fachadas, tem uma área de 1.500 metros quadrados, estes utilizados para o abrigo das exposições permanentes como colocou o arquiteto responsável pelo projeto, Marcello Ferraz, para o site da Galeria da Arquitetura (VICTORIANO, 2022). O arquiteto colocou ainda que a criação do anexo foi para a inserção das exposições temporárias e depósitos, espaços que complementam a área necessária para atender o programa de necessidades do Museu Rodin Bahia (VICTORIANO, 2022).

Segundo o site oficial do Museu Palacete das Artes (2022), como também ficou conhecido o Palacete Catharino, o edifício pertenceu ao comendador Bernardo Martins Catharino, o projeto original foi do arquiteto Rossi Baptista e foi decorado por Oreste Sercelli, sendo concluído em 1912. A obra foi um símbolo da burguesia baiana e segundo descrição do site oficial do museu (MUSEU PALACETE DAS ARTES, 2022):

[...] representa o forte poder econômico de algumas famílias baianas, e nesse caso específico, evidencia a grandeza artística de uma obra arquitetônica monumental, onde mais que residência, serviu também, como instrumento raro de fruição artística para os habitantes da antiga Cidade da Bahia.

Com toda a sua importância arquitetônica, histórica e cultural, o Palacete Catharino foi tombado em 1986, processo este que foi (MUSEU PALACETE DAS ARTES, 2022):

[...] proposto pelo antropólogo Thales de Azevedo e aprovado pelo Conselho Estadual de Cultura, tornando-se o primeiro imóvel de estilo eclético tombado pelo Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia (IPAC).

Após o seu tombamento, a edificação passou por alguns usos até que em 2003 lhe foi atribuído o uso de museu, tornando-se a sede do Museu Rodin na Bahia. O bem foi selecionado para tal função por uma série de características pertinentes, como os seus aspectos similares aos do Hotel Birdon, que funciona como sede do Museu Rodin na França, este possui também características ecléticas que foi um dos pontos de ligação entre as duas edificações, e foi ainda a tipologia arquitetônica que teve um forte traço de representatividade da arquitetura francesa, assim como foi uma característica que ligou o bem em análise e o prédio da Estação Ferroviária de Teresina (MUSEU PALACETE DAS ARTES, 2022).

Segundo uma descrição cedida pelos arquitetos do escritório Brasil Arquitetura ao site ArchDaily, para a implantação da filial do museu em Salvador foi necessário o cumprimento de algumas condições preestabelecidas, como a de que o local para receber o uso deveria ter relevância cultural para a cidade e também era necessário que atendesse aos requisitos técnicos

para garantir a segurança e a integridade das obras originais enviadas diretamente da sede da rede do Museu Rodin para a nova filial (ARCHDAILY,2019). Assim como o edifício da Estação Ferroviária de Teresina, ambos possuem esse forte traço cultural, onde nessa intervenção em análise, era ponto central e decisivo para a implantação do museu no bem, como também no projeto aqui realizado, o qual decidiu-se trazer destaque a essa característica pertinente à edificação.

A intervenção feita no Palacete ocorreu de maneira pontual e delicada, onde o bem foi restaurado e reestruturado para atender às novas demandas, também foram introduzidas mudanças que eram necessárias para a adaptação do prédio ao novo uso – como climatização e acústica -, mas foram feitas de forma a respeitar e conversar com tudo que já era existente, tornando-se assim discretas e equilibradas. Aspecto este que foi utilizado também nas soluções arquitetônicas empregues no projeto do Museu Trilhos do Piauí.

Um ponto da obra que chama a atenção é solução de ligação entre os dois prédios, estes distintos em tempo e características arquitetônicas, porém ligados através de uma passarela elevada feita em concreto protendido – material que permitiu o vazio que se encontra logo abaixo dessa passagem – possui 10 metros de altura e ainda promove um diálogo com o jardim, espaço pensado para ser um ponto de encontro e de inclusão social para a cidade, este possui ainda uma disposição de algumas das grandes obras do escultor francês *Auguste Rodin* (ARCHDAILY, 2019). Assim como nesse estudo de caso semelhante, o projeto do museu na cidade de Teresina teve como foco o uso do entorno e a melhoria da sua relação com o edifício já existente, fortalecendo assim aspectos sociais e de convivência, pontos também destacados pelos arquitetos responsáveis da obra do Museu Rodin Bahia em seu site oficial (BRASIL ARQUITETURA, 2022):

[...] inspiração primeira de todo o projeto, esse jardim [...] é o principal apelo à convivência, hoje obrigatória em um museu que assume também a função de centro de encontros por meio da arte e da cultura.

Um último ponto que deve ser destacado nesse projeto de intervenção e que possui conexão com o projeto do Museu Trilhos do Piauí é a solução utilizada para sanar a necessidade de um sistema de circulação vertical, o que levou os arquitetos responsáveis a executar a implantação “[...] de um volume de concreto aparente, amalgamado ao edifício histórico e contendo escada e elevador [...]” (BRASIL ARQUITETURA, 2022). Recurso também utilizado na edificação do espaço museológico de Teresina, onde foi implantada uma torre em estrutura metálica e vidro, a qual serve como invólucro para o elevador, este necessário para proporcionar

acesso ao andar superior de forma ágil e acessível, sendo uma solução que respeita o gabarito da obra existente, e se coloca como um elemento neutro, não interferindo na fachada do bem.

7 PROPOSTA

A proposta de reabilitação da Estação Ferroviária de Teresina foi dividida em etapas: Identificação e Conhecimento do Bem; Diagnóstico e Proposta de Intervenção. Tal sequência foi seguida para uma melhor compreensão do bem, de sua história e de sua condição de conservação, as etapas possuem um desenvolvimento textual e projetual (peças gráficas), itens necessários para a evolução do projeto aqui abordado e defendido.

7.1 IDENTIFICAÇÃO E CONHECIMENTO DO BEM

Para o desenvolvimento desta etapa foi necessário a análise do bem e de sua história, o que resultou no conhecimento completo e amplo da edificação, do seu entorno, do seu estado de conservação, assim como de sua importância cultural e social, entre outros aspectos encontrados. Esta se fez indispensável para a elaboração da proposta de reabilitação aqui apresentada.

Neste item foram feitos os levantamentos métricos e teóricos, das referências pertinentes ao conteúdo sobre o bem, assim como foi feito também o levantamento fotográfico, este importante para a caracterização do bem e para a elaboração do mapeamento dos danos encontrados no edifício. As informações encontradas serviram para atualizar os dados levantados pela Rede Cidade em 2018, e a conclusão dessa etapa resultou na formulação do conteúdo gráfico referente ao conjunto de informações colhidas e necessárias para o conhecimento e identificação da Estação Ferroviária de Teresina.

7.1.1 LOCALIZAÇÃO E LEGISLAÇÃO

A edificação em estudo – a Estação Ferroviária de Teresina – esta localizada no cruzamento das Avenidas Miguel Rosa e Frei Serafim, no bairro Cabral, região central da cidade. Foi inserida em um local com grande fluxo de veículos e de pessoas, no seu entorno pode-se destacar o Parque Estação da Cidadania (a Leste do bem), o qual impulsionou o uso da região pela população, e a Estação de Metrô de Teresina (ao Norte).

Ainda sobre o entorno do bem, notou-se um predomínio de uso comercial na região, o que torna o local ainda mais movimentado. Com a estação de metrô funcionando na lateral da edificação percebeu-se um fluxo intensificado de pessoas e de transporte público (ônibus) nas avenidas que circundam o bem. No cruzamento – entre as avenidas Miguel Rosa e Frei Serafim – localiza-se o prédio do Departamento de Estradas de Rodagem do Piauí – DER, além de

edifícios com uso hospitalar, onde pode-se pontuar o Hospital Getúlio Vargas, o Hospital Infantil Lucídio Portela e o Hospital São Marcos. Destaca-se ainda na região edificações de uso militar, como o 25º Batalhão de Caçadores (quartel do exército) entre outras edificações dessa tipologia.

Pontos estes que formam um importante fluxo de pedestres e de veículos na região, o que foi uma vantagem para a implantação do projeto do Museu Trilhos do Piauí, este tornando-se mais um ponto turístico e de referência, o qual passou a ser mais um atrativo para os residentes da região e para o público que passa pela localidade diariamente.

Segundo o novo Plano Diretor de Teresina – PDOT (2019), a Estação está inserida na macrozona de Desenvolvimento, mais precisamente na Zona de Desenvolvimento Centro, tal zona possui características que a tornam propícia para o desenvolvimento da região, como: boa distribuição e grande fluxo de transporte público, rede de energia, água e esgoto instaladas, usos diversos, fatores que geraram interesse público e incentivos para a ampliação das obras e uso das edificações dessa região, mais um motivo que viabilizou a reabilitação do bem em estudo, assim como este passou a ser um fortalecedor do desenvolvimento da localidade, trazendo mais cultura e lazer para a população e para a cidade como um todo.

Segundo o relatório feito por Olavo Pereira (IPHAN, 2008), o terreno do bem em análise possui uma área total de 10,83 hectares, já as edificações possuem (IPHAN, 2008, p.4):

Pavimento térreo.....	1.270,00m ²
Pavimento superior.....	227,48m ²
Mirante.....	45,73m ²
Escada da torre.....	20,48m ²
Casa do agente	112,55m ²
Anexo casa do agente.....	84,05m ²
Armazém 01.....	227,40m ²
Armazém 02.....	140,60m ²

O terreno da estação é regular e plano, o que fez com que a sua implantação fosse facilitada, existe um desnível em relação aos trilhos do metrô, os quais foram rebaixados durante uma obra resultado da reestruturação das ferrovias e dessa região da capital do Piauí. A implantação da edificação à margem da avenida a torna imponente e visível em diversos ângulos da região, fator este que foi respeitado na proposta projetual do Museu Trilhos do Piauí, assim como o uso de mínima intervenção interna e externa, como também a implantação de blocos novos sendo nulos na paisagem – a torre para a circulação vertical e a cobertura do pátio do Espaço Trilhos.

7.1.2 PESQUISA HISTÓRICA

A cidade de Oeiras foi a capital do estado até 1852, quando o então governador do Estado, José Antônio Saraiva, optou pela troca de localidade, para onde hoje é a cidade de Teresina. Esta foi desenvolvida baseada em um planejamento e um traçado geométrico, o qual ocupava uma área de 43km² e o ponto de início da cidade foi marcado na praça da Igreja Nossa Senhora do Amparo, ponto conhecido como “marco zero” (IPHAN, 2008).

Um dos fatores para a mudança da capital foi o fato da nova localização estar implantada entre os rios Parnaíba e Poti. Assim a evolução da cidade se deu através dos rios, funcionando como pontos de escoamento e de abastecimento da cidade, como também fez a ligação desta com as regiões próximas – como o Maranhão e o litoral –, no primeiro momento, a cidade de ampliou no sentido Norte-Sul, posteriormente, no sentido Leste, e assim se deu início a implantação de chácaras, vias e quintas no território da cidade (IPHAN, 2008).

Teresina recebeu a construção de uma ferrovia a partir de 1920, obra estruturante de grande importância para a aceleração e ampliação do seu desenvolvimento e de sua economia. Esta foi implantada a leste da malha planejada da cidade, na ponta da Avenida Frei Serafim. Tanto a construção da Estação Ferroviária de Teresina, como a construção da Ponte João Luís Ferreira (sob o rio Parnaíba), foram obras efetuadas pela Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão. Tais construções ligaram definitivamente o Piauí ao Maranhão, relação que se estabeleceu e se amplia até os dias de hoje. O traçado da linha férrea se deu acompanhando o formato semicircular da Avenida Miguel Rosa, sendo construído na parte externa da malha planejada da época. Com a chegada dos trilhos à capital do Piauí, houve a necessidade da construção de uma estação ferroviária para suporte dos serviços, com isso, o edifício foi instalado no cruzamento das avenidas Frei Serafim e Miguel Rosa (IPHAN, 2008).

A Estação Ferroviária de Teresina teve suas atividades intensificadas, em 1939, ano em que a Ponte Metálica João Luís Ferreira foi inaugurada, possibilitando a passagem do trem sob o rio Parnaíba e ligando a capital até São Luís. No ano de 1970, o trem tinha a sua passagem feita sobre a avenida Frei Serafim, nesse momento ocorreu uma transformação no movimento das ferrovias e uma obra de reestruturação na avenida, o que resultou no rebaixo da linha férrea, assim como a inserção da linha que ligou a cidade de Teresina até Fortaleza, onde também foi objetivo da obra, restaurar a ligação com o litoral do estado, já que esta linha apresentava certa descontinuidade pelo desuso. Em 1980, a cidade teve que readaptar as suas estradas de ferro

para a circulação do metrô, o qual segue em uso até os dias de hoje, dividindo os trilhos com os trens de carga (IPHAN, 2008).

O edifício da Estação Ferroviária é uma construção do início século XX, e possui características arquitetônicas do período do Ecletismo. Por sua importância em diversas áreas patrimoniais foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN em esfera federal, e pela Secretaria de Estado de Cultura do Piauí - SECULT em esfera estadual, logo, percebe-se o valor do bem. A arquitetura ferroviária, a qual chegou juntamente com a construção da estação, se fez presente em vários pontos da cidade, trouxe materiais que foram incorporados e mudaram as edificações da região.

7.1.3 ANÁLISE TIPOLOGICA

Com a chegada da arquitetura ferroviária à capital do estado, houve uma incorporação de elementos novos na arquitetura local, assim como ocorreu em diversos outros lugares ao longo do desenvolvimento dessa tipologia arquitetônica. Elementos como os materiais industrializados, referências construtivas com base no modelo chalé europeu, e as características do Ecletismo, o que trouxe um novo ar para a cidade e suas edificações (IPHAN, 2008).

Segundo Olavo Pereira (IPHAN, 2008), a chegada da arquitetura ferroviária em Teresina, ainda nos anos iniciais do século XX, moldou adaptações nos prédios públicos e nas casas da região, que “[...] passaram a incorporar novas formas e materiais[...]”, o autor colocou ainda que (IPHAN, 2008, p.19):

Foram então adotadas coberturas de telha plana, empenas chanfradas, beirais com guarda-pó apoiados em mão-francesa, balaustradas de madeira e até mesmo o típico cromatismo amarelo e marrom das alvenarias e esquadrias. A telha plana do tipo *marseille*, prensada em formas especiais, foi de uso comedido, nunca chegando a superar as de meia cana, mais conhecidas como colonial [...]. Já o ladrilho hidráulico foi fartamente empregado durante muitos anos, caracterizando-se como um dos mais representativos elementos da indústria da construção civil em meados do século XX [...].

No edifício da Estação Ferroviária de Teresina adotou-se características particulares as quais estavam “[...]em sintonia com a tendência poliestilística [...]” característica do Ecletismo, o qual, segundo Nestor Goulart Reis Filho (1978, apud IPHAN, 2008, p.44):

[...] cuja característica primeira era a permissão para a mistura de linguagens arquitetônicas distintas, apresenta-se como veículo propagador das inovações tecnológicas presentes no cenário econômico-social brasileiro do período.

O edifício da estação foi baseado em um modelo muito utilizado ao redor do mundo nas construções da arquitetura ferroviária, tratava-se de um bloco com volumetria simétrica, a qual era repartida a partir de uma torre central elevada e arrematada por abóboda de arestas, a parte térrea contava com espaços para administração, telégrafo, correio, enfermaria, dormitórios, depósitos e ala destinada aos passageiros, já o andar superior era composto por mais alguns dormitórios, e em um nível acima estava disposto um terraço descoberto, voltado para a avenida Miguel Rosa, porém essas disposições e esse programa de necessidade sofreram diversas alterações ao longo dos anos (IPHAN, 2008).

A edificação contou com alguns volumes de cobertura, estes utilizaram as telhas planas, um diferencial na construção em relação a outras obras da capital, assim como foram distribuídos de forma simétrica em relação à torre central, e com um escalonamento decrescente que diminui conforme se afasta do centro do prédio. Em sua composição foram empregues esquadrias com grandes alturas, feitas em madeira e vidro, com detalhes em veneziana, ao longo das salas, o piso era ladrilho hidráulico e nas escadas piso em madeira, suas fachadas seguiam com o uso dos tons de amarelo e esquadrias em marrom. O complexo da estação foi formado por outras edificações, distribuídas no terreno, como os dois armazéns, estes localizados em sua lateral, distribuídos paralelamente à edificação principal, a casa do agente, locada após os trilhos, e a oficina, construída no ponto mais ao Norte do terreno (IPHAN, 2008).

O espaço que originalmente foi dedicado para receber o pátio de manobras e a reserva para a expansão da malha férrea da capital passou por alterações durante os anos de desenvolvimento da cidade, até que em 2016 recebeu o uso de parque com a construção do Parque Estação da Cidadania, hoje um elemento importante no entorno da estação, possui valores já consolidados, teve um importante papel na preservação do patrimônio local e possui uma integração com o contexto da cidade, fatores que resultaram em seu uso e a evolução da relação entre população e local, criando o sentimento de pertencimento, ponto determinante para a preservação e continuidade no uso do parque (SEMDEC, 2021).

7.1.4 MATERIAIS E TÉCNICAS CONSTRUTIVAS

A Estação Ferroviária de Teresina possui alguns prédios que compõe o seu programa de necessidades, são eles: o prédio principal, o alojamento, os armazéns 1 e 2, entre outros. O edifício principal possui uma simetria rígida e foi dividido a partir do eixo central, onde se encontra a torre, este possuía em sua setorização diversas funções, onde no térreo estavam os ambientes destinados aos passageiros e a parte administrativa – onde se tinha a venda de

bilhetes, plataformas de acesso aos trens, correio, telégrafo, enfermaria, entre outros –, o pavimento superior foi, primordialmente, utilizado para a instalação de dormitórios e banheiros de uso dos ferroviários. Ao longo das mudanças de usos sofridos no decorrer dos anos, houve mudanças na planta e no fluxograma (IPHAN, 2008).

Os materiais empregues na construção das alvenarias foram, em sua maioria, os tijolos maciços e elementos de concreto armado, posteriormente, houve a instalação de paredes em *dywall* (gesso) para uma maior setorização interna dos edifícios da Estação. O acabamento das alvenarias externas se deu com a pintura mantendo o cromatismo característico, em tons de amarelo, e nas paredes internas possuem pintura em tons pastéis, em grande parte das alvenarias, assim como, possui ainda acabamentos como os azulejos – empregues nos banheiros (IPHAN, 2008).

As esquadrias foram feitas em madeira, algumas com caixilhos de vidro, com detalhes em veneziana e com vedações de almofadas. Tais aberturas, possuem como acabamento uma pintura na cor marrom-café, cor característica dessa tipologia para a época. Já nos pisos implantados na edificação, pode-se destacar o emprego de ladrilho hidráulico – onde ainda se encontram trechos com os ladrilhos originais -, com as mudanças sofridas, alguns pontos foram recobertos com outros materiais, como o piso Paviflex, o piso cerâmico, o porcelanato, os azulejos, e foram implantados também pisos em madeira – encontrado nas escadas e nos cômodos do primeiro pavimento –, a cerâmica vermelha esmaltada, o piso cimentado, detalhes que podem ser vistos nas imagens seguintes (IPHAN, 2008).

Os forros encontrados na edificação foram diversos, como: forro em PVC, madeira corrida, gesso liso, em placas de gesso, telha vã, laje aparente, bóveda catalana (arco em tijolos) e abóboda aparente, espalhados ao longo dos prédios e demarcados na planta de forro (peça gráfica anexada). Sobre a cobertura das edificações, notou-se o uso de telhado de duas águas – com o sentido de queda voltados para a fachada frontal e para a fachada posterior de cada volume – e com inclinações exageradas, estas sendo lidas como uma influência dos modelos europeus (IPHAN, 2008).

Ainda sobre as coberturas, empregaram-se calhas metálicas com um revestimento em madeira, e os condutores externos de água pluvial foram utilizados em zinco e fixados nas paredes. O madeiramento de estrutura foi feito em madeira serrada, com o uso de tesouras de pendural e de cumeeiras locadas sobre alvenarias, a cobertura das plataformas foi projetada com

balanços de grandes dimensões e com sustentação em mão francesa, fator característico da tipologia. Por todo o telhado foi adotado o uso de telhas planas tipo Marselha, e deve-se dar destaque à cobertura da torre, onde foi implantado o uso de concreto armado com revestimento em argamassa caiada, a qual imita a madeira (IPHAN, 2008).

Entre o mobiliário original encontrado na edificação, deve-se destacar a presença do sinete, locado na cobertura da plataforma posterior do edifício principal, este era utilizado como chamado para o embarque de passageiros (IPHAN, 2008).

7.1.5 MODIFICAÇÕES E SITUAÇÃO ATUAL

No ano de 1990, a Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA utilizava o edifício juntamente com a sede da administração do metrô – esse que começou a utilizar os trilhos com a obra de rebaixo dos mesmos –, ocorre então a privatização da RFFSA, que foi posteriormente desativada. Assim o uso do espaço permaneceu sendo sede da administração da Companhia Metropolitana de Transportes Públicos – CMTMP até a atualidade. No decurso dos anos, as edificações que compõe a Estação passaram por algumas mudanças e reformas para sua adaptação aos novos usos, o que ocasionou na inserção de novos forros, pisos, alterações nas instalações sanitárias, inserção de divisórias em gesso, entre outras transformações (IPHAN, 2008).

Ao longo das visitas feitas ao local, as análises iconográficas e a atualização dos levantamentos feitos pela Rede Cidade em 2018, notou-se que as edificações passaram por mudanças significativas, modificando até mesmo características históricas dos prédios, o que resultou em perdas e descaracterização da obra, assim como outras mudanças foram notadas, porém essas são reversíveis, como a remoção das paredes de gesso ou de alguns revestimentos que cobrem os originais. Atualmente os edifícios não se encontram em bom estado de conservação, pois apresentam danos. Os problemas encontrados no bem foram mapeados e colocados nas pranchas (peças gráficas) da etapa de diagnóstico em anexo, assim como foram detalhados na ficha técnica, também anexada ao trabalho.

7.2 DIAGNÓSTICO

A etapa de diagnóstico foi fundamental para conhecer e analisar os danos encontrados na edificação assim como para estabelecer as melhores soluções para cada problema encontrado, resultando assim em uma proposta assertiva e adequada. Para esta etapa, as edificações foram analisadas em todos os seus detalhes, seguidamente foram montadas as

pranchas deste tópico, componentes do “caderno II”, as quais são: o mapa de danos e o estado de conservação. Também compõem esse caderno, as fichas técnicas, onde foram descritos e analisados os danos encontrados, bem como as soluções para cada um.

Ao final das análises e coletas de dados, percebeu-se que o bem não se encontra em bom estado de conservação, mas os danos se deram de forma pontual. Percebeu-se ainda que com o uso do local houve uma certa periodicidade na manutenção, gerando um grau de conservação, como também ocasionou em mudanças e obras de reformas que chegam a descaracterizar e geram perdas históricas e de materiais na edificação.

Por todo o complexo foram encontrados problemas como: as manchas de umidade, muitas delas, causadas pela perda ou pelas lacunas nos telhados, sujidades aderidas – desde presença de sujeiras por falta de limpeza até as causadas pela presença de insetos e animais -, infiltração, desgaste de pisos, destacamento da camada pictórica de portas, janelas e até de paredes, estas resultado, principalmente, da falta de manutenção e da presença de umidade, fissuras, rachaduras, entre outros danos.

Na parte externa foram mapeados danos como: vandalismo, pichações, presença de grafites, fiação irregular, intervenções construtivas - resultado de obras de reformas e adaptações -, ressecamento do madeiramento das tesouras da cobertura, oxidação do gradil metálico presente em parte do muro da edificação, fissuras no piso cimentado, entre outros danos que prejudicam a leitura da obra.

As mudanças ocorreram em quase todos os cômodos da edificação, desde mudanças nos forros, como nos pisos, na setorização, nas esquadrias – as quais foram vedadas, quebradas ou danificadas. Notou-se ainda que a edificação do alojamento, locada na lateral direita do prédio principal, é uma edificação que se distancia das outras em relação às características arquitetônicas do conjunto de obras.

7.3 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

Tal etapa trata sobre o novo uso proposto para a edificação em análise, onde se propõe uma intervenção em uma edificação de importância histórica, fator este que fez necessário utilizar como base de pesquisa e estudo os parâmetros internacionais e nacionais, e documentos referentes a esse assunto. Assim sendo, este tópico conta com uma divisão, onde foram desenvolvidas uma parte teórica, aqui apresentada – “caderno I” – e uma parte gráfica –

“caderno II” – onde foram disponibilizadas as pranchas das três etapas aqui descritas, para que assim o trabalho aqui defendido fosse assimilado de forma completa e ampla.

7.3.1 MEMORIAL JUSTIFICATIVO E DESCRITIVO

Ao se concluir a fase de identificação e conhecimento do bem e a fase de diagnóstico da edificação, passou-se para a elaboração da proposta de intervenção, a qual levou como base o aporte decorrente das etapas anteriores e dos estudos iconográficos, teóricos e levantamentos. O resultado desta etapa foi uma proposta de reabilitação da Estação Ferroviária de Teresina, dando-a um novo uso, com a implantação do Museu Trilhos do Piauí, onde se buscou a realização de uma mínima intervenção e manutenção das características pertinentes ao bem com grande significado histórico, cultural e arquitetônico.

Tal etapa, compreendeu o detalhamento da proposta projetual de reabilitação do complexo da Estação teresinense, como também o percurso até a chegada no resultado, do mesmo modo que explicou os fatores orientadores da intervenção: mínima intervenção, conservação de características originais, acessibilidade, reversibilidade, entre outros. As etapas elaboradas ao longo do processo de desenvolvimento do projeto foram de suma importância para embasar as soluções projetuais escolhidas e para evitar a criação de “falso histórico”. Como também, tais decisões se apoiaram na base teórica estabelecidas pelas cartas patrimoniais e estudo da bibliografia correspondente aos conceitos norteadores deste trabalho

A proposta consiste na reabilitação do complexo da Estação Ferroviária de Teresina à um museu, o Museu Trilhos do Piauí, assim como foram destinados espaços para o desenvolvimento de atividades educacionais, culturais e artísticas e salas de *workshop*. A escolha da reabilitação do bem se deu com a intensão de preservação através do uso do local, assim como a inserção de um ambiente com diversas atividades, ambientes dinâmicos e um público diverso, além de um uso prolongado, que fosse além do uso em horário comercial. É importante ressaltar que o novo uso possui valores educacionais, este sendo de suma importância na educação social, e que leva o conhecimento para um público que vai além de professores e alunos, como também permitiu a criação de novos valores e significados por parte da população para com a edificação, e ainda resultou na implantação de mais um exemplar de uma tipologia escassa no Piauí.

O bem esta inserido em uma região que apresenta incentivos por parte de órgãos públicos, para o seu desenvolvimento e ampliação de atividades, o que facilitou a implantação

do museu, assim como apresenta boa distribuição de infraestrutura necessária e grande fluxo de pessoas e veículos, pontos de destaque e de base para a necessidade e implantação do intervenção do complexo. Sobre o entorno do bem, notou-se um predomínio de uso comercial na região, também percebeu-se o uso hospitalar com a presença de alguns exemplares e o cruzamento de dois grandes eixos rodoviários da cidade – Avenida Miguel Rosa e Avenida Frei Serafim-, o que torna o local ainda mais movimentado, fator considerável para a implementação do museu, este passando a ser um ponto de referência para os frequentadores do local e para a cidade de Teresina.

A proposta apresentou como partido arquitetônico a mínima intervenção e a manutenção das características intrínsecas ao bem, foi proposto uma intervenção onde as fachadas foram mantidas da forma original e buscou-se a restauração de elementos originais e a adaptação mínima da edificação e de sua estrutura para a locação do novo programa de necessidades.

Após a etapa de diagnóstico, percebeu-se que as edificações não se encontravam em bom estado de conservação, principalmente as partes em desuso, o que gerou a aparição de danos por todo o complexo, assim a intervenção proposta precisasse ser feita de forma mais cautelosa e conservando os elementos arquitetônicos de grande valor. A solução projetual para tais danos, foram os reparos dos mesmos, a manutenção frequente da edificação e quando necessário a troca ou substituição do elemento arruinado por outro, sendo perceptível a presença da nova peça, já que esta não compõe a construção original, propostas que se baseiam nas premissas das cartas patrimoniais e sempre buscou-se evitar o falso histórico.

Sobre o programa de necessidades, foram realizadas pesquisas em bibliografias que abordavam sobre a distribuição do fluxo e dos espaços de museus, como também a análise dos estudos de casos semelhantes, o que resultou no seguinte programa de necessidades:

- Programa de Necessidades

- Prédio principal - Térreo:

Setor administrativo:

Controle de câmeras	08,36m ²
Reserva técnica	16,21m ²
Vestiário	13,06m ²

Copa	08,10m ²
Administração geral	38,76m ²
Convívio funcionários	13,92m ²
Billheteria	03,24m ²
Sanitário 03	02,53m ²
Sanitário 04	02,64m ²
Ambulatório	10,43m ²
Loja de <i>souvenirs</i>	11,46m ²

Setor social:

Saguão principal	53,61m ²
Recepção Grupos	10,34m ²
Sala de exposição	13,40m ²
Sanitário 01	05,81m ²
Sanitário 02	05,86m ²
Sala de exposição	20,65m ²
Sala de exposição	54,09m ²
Sala de exposição	41,17m ²
Sala de exposição	12,98m ²

- Prédio principal – 1º pavimento:

Setor administrativo:

Direção	13,36m ²
Financeiro	13,88m ²
Recepção	21,25m ²
Dml	01,82m ²
Depósito	04,12m ²
Reserva Técnica, Museologia e Oficina	29,28m ²

Setor social:

Sanitário com fraldário 01	06,18m ²
Sanitário com fraldário 02	06,18m ²

Sala de exposição	21,96m ²
Sala de exposição	12,52m ²
Sala de exposição	27,76m ²

- Alojamento:

Sala de pesquisa e leitura	23,03m ²
Depósito	03,66m ²
Sanitário 01	03,07m ²
Sala educacional 01	16,45m ²
Sanitário 02	03,07m ²
Sala educacional 02	20,61m ²
Sanitário 03	03,40m ²
Sala educacional 03	22,37m ²
Sanitário 04	03,29m ²
Sala educacional 04	21,96m ²
Sanitário 05	03,30m ²
Sala multiuso	21,81m ²
Sanitário 06	03,30m ²

- Armazém 1:

Sala de <i>workshop</i> 01	114,37m ²
Sala de <i>workshop</i> 02	96,74m ²
Sanitário 01, 02, 03, 04	03,75m ²

- Armazém 2:

Espaço Trilhos - interno	94,29m ²
Pátio descoberto	121,92m ²
Palco	19,63m ²
Sanitário 01 e 02	03,75m ²

O programa de necessidades, o layout e o fluxo estabelecidos na proposta do Museu Trilhos do Piauí, foram pensados para que se mantivesse a privacidade da área administrativa, (de acesso restrito) assim como, a área social tivesse um acesso livre e fluido, assim o museu apresentou uma visita dinâmica e sem roteiro definido, onde o público pôde fazer a visita com maior liberdade pelas salas de exposição e por todo o complexo da estação, características analisadas nos estudos de casos semelhantes e adaptadas na proposta projetual deste trabalho.

O prédio principal da Estação foi dividido, no térreo, em área administrativa (ala direita em relação à torre) e área social (ala esquerda em relação à torre), abriga as salas de exposição, e todo o programa necessário para o funcionamento do museu. O primeiro pavimento também foi dividido em área administrativa (ala esquerda em relação à torre) e área social (ala direita em relação à torre), este possui mais salas de exposição e banheiros acessíveis com fraldário. Toda a circulação vertical do prédio foi solucionada através do uso das escadas e do elevador instalado na parte externa da edificação, este instalado dentro de uma torre em metal e vidro na fachada posterior do prédio.

O prédio do alojamento foi direcionado para receber as salas educacionais, a sala multiuso e a sala de leitura e pesquisa, espaços pensados para servirem como ponto de aproximação do complexo com o público, assim como para dar um uso educacional ao bem. Para o armazém 1, foi feito um programa de necessidades de um uso com maior rotatividade e uma demanda maior de público, este recebeu as duas salas de *workshop*, ambas com banheiros acessíveis. O armazém 2, voltou a ter o uso destinado para o Espaço Trilhos, onde ocorrem apresentações artísticas e de dança, este possui a área interna e a área externa, esta passou a ser coberta com um pergolado de estrutura em madeira, para uma adequação ao clima e à exposição ao sol durante o dia, este bloco contou ainda com banheiros acessíveis.

Para os acessos às edificações, foram mantidos os locais das portas, onde no prédio principal, na área administrativa do térreo, as portas que estavam em desuso passaram a ser utilizadas como acesso, já as da área social permaneceram fechadas para o controle de acesso ao acervo do museu. No alojamento, cada sala possui acesso próprio, assim como nos prédios do armazém 1 e 2. Outro fator considerado na proposta de intervenção do bem foram as diretrizes de acessibilidade estabelecidas pela NBR 9050. As rampas locadas na proposta de projeto possuem inclinação calculada de acordo com a tabela de dimensionamento de rampas presente na norma de acessibilidade. Além disso, foram propostos em alguns locais onde o

desnível era maior que 50cm o uso de plataformas elevatórias, estas implantadas na área externa dos edifícios.

As edificações já possuíam as instalações de caixas d'água e de ar condicionados, estas foram adaptadas para receber aparelhos novos, com isso não houve uma mudança nas fachadas dos prédios. A ventilação e iluminação natural foram feitas pelas esquadrias já existentes na obra, estas restauradas e conservadas na proposta de projeto.

7.4 ESPECIFICAÇÕES:

As edificações apresentam diversos danos, porém estes podem ser solucionados com reparos pontuais e/ou substituição do material ou peça. As soluções adequadas para cada dano encontrado foram listadas nas fichas técnicas (peça anexada), assim como foram analisados os problemas encontrados e suas causas, pontos também listados no caderno de fichas técnicas.

Para as coberturas, que se encontram em estado regular de conservação, foi proposto o reparo das telhas desgastadas, faltantes e/ou deslocadas, mas mantendo-se o padrão dos materiais utilizados na forma original. Já a alvenaria existente será analisada, sendo necessária a remoção de parte do reboco para análise do estado de conservação e técnicas construtivas utilizadas, resultando assim em soluções adequadas e assertivas para cada caso.

Ao longo da extensão dos prédios percebe-se que o piso original foi mantido, em alguns pontos apresentaram danos pontuais, também foi identificado o uso de novos pisos, estes sobrepostos aos originais, já os pisos em madeira estavam em um estado de conservação ruim, porém todos os danos encontrados são reversíveis, com troca do material, substituição, manutenção, polimento ou ainda limpeza constante. Para os locais onde foi necessária a troca, propõe-se o uso de piso Paviflex 30x30cm na cor marrom similar ao existente, assim como foram mantidos os pisos, mesmo que diferentes, ao longo das salas das edificações. Já nas áreas molhadas utilizou-se piso em cerâmica branca 20x20cm. Na parte externa foi mantido o piso cimentado, este necessitou tratamento de problemas identificados no mapeamento de danos, e o piso intertravado.

Para revestir as alvenarias foram propostos a aplicação de tinta à base de água, sobre o reboco emassado, na cor Grão-de-bico da Suvinil, tanto na parte externa como na parte interna, para que assim seja mantido o cromatismo amarelo característico da tipologia arquitetônica. As esquadrias originais foram mantidas, restauradas quando possível e pintadas na cor Canela em pó da Suvinil, mantendo-se com a cor original. Para as esquadrias novas foram adotadas as

janelas em alumínio e vidro na cor marrom, e as portas novas foram selecionadas as em madeira na cor marrom.

Os forros encontrados não estavam em estado de arruinamento ou totalmente arruinados nos pontos sem uso, já no térreo do prédio principal os forros estavam bem conservados porém não eram os originais, com isso a solução encontrada foi restaurar os forros com pequenos danos e nas edificações que foi utilizado forro, optou-se pelo forro de gesso liso pintado na cor branca. A aparelhagem de banheiro foi escolhida toda da marca Deca, tanto pias, torneiras, bacias sanitárias, como também as barras de apoio.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho de conclusão de curso trata-se de uma proposta de reabilitação do complexo da Estação Ferroviária de Teresina, localizado na cidade de Teresina – PI, na Avenida Miguel Rosa, bairro Cabral. O novo uso proposto compreende um ambiente de preservação da cultura e da história local, tendo como objetivo incentivar o uso e a vivência do bem, para a sua conservação e para a manutenção da história local e da memória da cidade.

Para que o projeto fosse desenvolvido, foi necessário o estudo dos conceitos relevantes para o embasamento e para a compreensão do objeto em estudo e do novo uso proposto. Assim, concluiu-se que a reabilitação da edificação deve ser feita de forma a respeitar os aspectos arquitetônicos, históricos e culturais intrínsecos à edificação. Com isso, a escolha de materiais foi feita de forma a respeitar os materiais originais e ainda existentes, onde buscou-se aporte nas teorias do restauro e nas cartas patrimoniais para se chegar a uma intervenção completa e adequada, tendo em vista também o foco na acessibilidade, reversibilidade e mínima intervenção.

Conclui-se que, a proposta de reabilitação do complexo da Estação Ferroviária de Teresina no Museu Trilhos do Piauí, é viável, esta respeita tanto os aspectos materiais, como também os aspectos construtivos e intrínsecos ao bem, além de respeitar e fazer com que a edificação se relacione melhor com o seu entorno. Assim, compreende-se a que seja possível a criação de novos valores e memórias do bem, além de transformar o lugar em um ponto de referência que vai além de sua arquitetura, tornando-se um local de convívio social e preservação patrimonial, cultural e da história local.

REFERÊNCIAS

AJZENBERG, Elza. D'orsay é um museu de desafios e inspirações. **Jornal da USP**, 2016. Disponível em: <<https://jornal.usp.br/cultura/dorsay-e-museu-de-desafios-e-inspiracoes/>>. Acesso em: 25 de nov. de 2021.

ARRONDISSEMENTS. In: *Linguee*. Dicionário Online de Inglês. 2022. Disponível em: <<https://www.linguee.com.br/frances-portugues/traducao/arrondissement.html>>. Acesso em: 20 de jan. de 2022.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília: Casa Civil, 2016. Disponível em: Acesso em: 24 de ago. de 2021.

BRASIL ARQUITETURA. Brasil Arquitetura, [s.d.]. Projetos. Disponível em: <<http://brasilarquitetura.com/#>>. Acesso em: 12 de fev. de 2022.

BRASIL. **Constituição (1988)**. **Constituição** da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, **1988**.

CAMPOS, Gizely Cesconetto de. Educação, cultura e patrimônio. In: FARIAS, Deisi Scunderlick Eloy de (Org.). Maracajá: pré-história e arqueologia. Tubarão-SC: Unisul, 2005.

_____. Carta de Veneza. Brasília: IPHAN, 2014. Disponível em: Acesso em: 02 mar. de 2022.

_____. **Conjunto Ferroviário de Teresina**: Dossiê de Tombamento. Teresina: IPHAN, 2010.

CALDEIRA, Cleide Cristina. Conservação preventiva: histórico. **R. CPC**, São Paulo, v.1, n.1, p. 91-102, nov. 2005/ abr. 2006. Disponível em: <<file:///C:/Users/Maria%20do%20Socorro/Desktop/fsa%202022.1/tcc%20-%20final/conserva%C3%A7%C3%A3o%20preventiva%20revista%20usp.pdf>>. Acesso em: 12 de fev. de 2022.

CHOAY, Françoise. A alegoria do patrimônio. 4. ed. São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006.

CRUZ, Talita. Estação da Luz: história, arquitetura e +7 curiosidades!. **Viva decora**, 2019. Disponível em: <<https://www.vivadecora.com.br/pro/estacao-da-luz/>>. Acesso em: 21 de jan. de 2022.

CRUZ, Talita. Arquitetura Moderna: Saiba tudo sobre o estilo que mais influencia arquitetos no mundo. **Viva decora**, 2021. Disponível em: <<https://www.vivadecora.com.br/pro/arquitetura-moderna/>>. Acesso em: 20 de jun. de 2022.

DELAQUA, Victor. "Museu da Língua Portuguesa: conheça o projeto por trás da reforma", 22 de Ago. de 2019. **ArchDaily Brasil**. Acesso em: 26 de Mar. de 2022. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/923350/museu-da-lingua-portuguesa-conheca-o-projeto-por-tras-da-reforma>>.

ESCRITÓRIO INTERNACIONAL DOS MUSEUS SOCIEDADE DAS NAÇÕES. Carta de Atenas. Brasília: IPHAN, 2014. Disponível em: Acesso em: 30 nov. 2021.

EQUIPE, Viva Decora. Qual é a relação entre o *International Style* e a arquitetura moderna?. **Viva decora**, 2018. Disponível em: < <https://www.vivadecora.com.br/pro/international-style/>>. Acesso em: 20 de jun. de 2022.

IPHAN. Carta de Petrópolis. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Petropolis%201987.pdf>>. Acesso em: 29 de mar. de 2022.

Equipe ArchDaily Brasil. "Com selo LEED e madeira recuperada, Museu da Língua Portuguesa reabrirá em julho", 19 de Jul. de 2021. **ArchDaily Brasil**. Acesso em: 26 de Mar. de 2022. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/965230/com-selo-leed-e-madeira-recuperada-museu-da-lingua-portuguesa-reabrira-em-julho>> .

FINGER, Anna E. Um século de estradas de ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. 2013. 466 f. Tese (Doutorado) - Universidade de Brasília, Brasília, 2013. Disponível em: Acesso em: 19 fev. de 2022.

FERNANDES, Fernando Roque. Tratado de Madrid (1750). **InfoEscola**, 2017. Disponível em: < <https://www.infoescola.com/historia/tratado-de-madrid-1750/> >. Acesso em: 20 de jun. de 2022.

FERRAZ, Marcelo Carvalho. Espaços Culturais Museu Rodin Bahia. **Way back machine**, 2011. Disponível em: <https://web.archive.org/web/20111031234045/http://www.brasembottawa.org/cd/arq_6.1.6.museu_rodin.htm>. Acesso em: 29 de mar. de 2022.

GALVÃO, Olímpio J. A. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil: Uma perspectiva histórica. PPP: Planejamento e Políticas Públicas, Brasília, n. 13, p. 183- 214, jun. 1996.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. E. F. São Luiz – Teresina (1926 - 1975) RFFSA (1975 - 1997). **Estações Ferroviárias do Brasil**, última atualização em 03 de junho de 2020. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/ma-pi/teresina.htm>>. Acesso em: 12 de abr. de 2021.

GHIRARDELLO, Nilson; SPISSO, Beatriz et. al. Patrimônio Histórico: como e por que preservar. 3ª Edição. São Paulo: Canal 6, 2008.

HOBBSAWM, Eric J. A era das revoluções: 1789-1848. 21. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2007.

ICOM. Pesquisa ICOM Brasil - Nova definição de museu. S.d. disponível em: <<http://www.icom.org.br/wp-content/uploads/2021/02/Apresentacao.pdf>>. Acesso em: 28 de maio de 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA [IBGE]. I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954. Disponível em: Acesso em: 25 mar. de 2022.

INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES [ICOMOS]. Carta de Burra. Brasília: IPHAN, 2013. Disponível em: <

http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/The-Burra-Charter-2013-Adopted-31_10_2013.pdf>. Acesso em: 02 de mar. de 2022.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL [IPHAN]. **Cidades do Piauí testemunhas da ocupação do interior do Brasil durante o século XVIII: Conjunto Histórico e Paisagístico de Parnaíba.** Teresina: IPHAN, 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA [IBGE]. **I Centenário das Ferrovias Brasileiras.** Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954. Disponível em: Acesso em: 16 mar. 2022.

IPHAN. Educação Patrimonial. 2014. Disponível em: <
http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Educacao_Patrimonial.pdf>.

IPHAN. Carta de Washington 1986. Disponível em: <
<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Washington%201986.pdf>>. Acesso em: 29 de mar. de 2022.

IPHAN. Carta de Atenas. Disponível em: <
<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201931.pdf>>. Acesso em: 29 de mar. de 2022.

IPHAN. Carta de Burra. Disponível em: <
<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Burra%201980.pdf>>. Acesso em: 29 de mar. de 2022.

IPHAN. Carta de Nizhiny Tagil. Disponível em: < >. Acesso em: 29 de mar. de 2022.

JULIÃO, Letícia et. al. Caderno de diretrizes museológicas. 2º Edição. Brasília, 2006.

KÜHL, Beatriz M. Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua Preservação. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. Fundamentos de Metodologia Científica. 5a. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LUSO, Eduarda; LOURENÇO, Paulo B.; ALMEIDA, Manuela. Breve história da teoria da conservação e do restauro. Disponível em: <http://www.civil.uminho.pt/revista/artigos/Num20/Pag%2031-44.pdf>. Acesso em: 15 ago. de 2021.

MARTINS, Simone. Museu D'orsay. **História das artes**, 2020. Disponível em: <
<http://www.historiadasartes.com/tag/museu-dorsay/>>. Acesso em: 20 de jan. de 2022.

MENDES, Patrícia. CRC FUNDAC - PI, 2017. Estação Ferroviária de Teresina. Disponível em: <
<https://crcfundacpiaui.wordpress.com/2019/01/11/estacao-ferroviaria-de-teresina-2/>>. Acesso em: 12 de abril de 2021.

MONUMENTO. In: MINI AURÉLIO. 8º ed. _____: Positivo, 2012.

MUSEU Rodin Bahia. **Vitruvius**, 2006. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/06.070/2721>>. Acesso em: 07 de fev de 2022.

MUSEU Rodin, Brasil Arquitetura - Salvador/BA, 2002. **Nelson Kon**, [s.d.]. Disponível em: <<http://www.nelsonkon.com.br/museu-rodin-bahia/>>. Acesso em: 10 de fev. de 2022.

OLIVEIRA, Abrahão de. Um monumento no centro de São Paulo – A estação da Luz. **São Paulo in foco**, 2013. Disponível em: <<https://www.saopauloinfoco.com.br/um-monumento-no-centro-de-sao-paulo-a-estacao-da-luz-2/>>. Acesso em: 21 de jan. de 2022.

PALACETE das Artes. **Museu Palacete das Artes**, 2022. Disponível em: <<https://museupalacetedasartes.wordpress.com/sobre/>>. Acesso em: 05 de fev. de 2022.

PRESERVAR. In: MINI AURÉLIO. 8º ed. _____: Positivo, 2012.

PIAUÍ é o 5º estado do Brasil com o menor número de museus. **G1 Piauí**, 2015. Disponível em: <<http://glo.bo/1dy6cK1>>. Acesso em: 12 de fev. de 2022.

PICORALLO, Márcia. Museu D’Orsay faz 30 anos. Sua história como estação de trem e museu. **Mulher casada viaja**, 2016. Disponível em: <https://mulhercasadaviaja.com/museu-dorsay-historia-como-estacao-de-trem-e-museu/> >. Acesso em: 21 de jan. de 2022.

PORTAL do Governo de São Paulo. Marco da capital paulista, Estação da Luz completa 120 anos. **São Paulo.gov**, 2021. Disponível em: <<https://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/estacao-da-luz-completa-120-anos/>>. Acesso em: 21 de jan. de 2022.

_____. Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 23 de dezembro de 2007.

REABILITAR. In: MINI AURÉLIO. 8º ed. _____: Positivo, 2012.

REIBER, Eulâmpia. Museu Rodin Bahia, um complexo cultural de estímulo às artes plásticas. **Way back machine**, 2016. Disponível em: <<https://web.archive.org/web/20101226084506/http://www.fundacaocultural.ba.gov.br/04/revista%20da%20bahia/Artes%20Plasticas/rodin.htm>>. Acesso em: 05 de fev. de 2022.

ROSSI, Aldo. A arquitetura da cidade. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

SANTANA, Ana Lucia. Estação da Luz. **InfoEscola**, 2013. Disponível em: <<https://www.infoescola.com/sao-paulo/estacao-da-luz/>>. Acesso em: 21 de jan. de 2022.

SEMDEC. Semdec Teresina – Piauí. Atrativos Turísticos. Disponível em: <<https://semdec.teresina.pi.gov.br/atrativos->

turistico/#:~:text=Parque%20Esta%C3%A7%C3%A3o%20da%20Cidadania,c%C3%A9u%20aberto%20no%20mundo%20inteiro>. Acesso em: 13 de abril de 2021.

SEMPPLAN. Semplan – Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação. História de Teresina. Disponível em: <<https://sempplan.pmt.pi.gov.br/historia-de-teresina/>>. Acesso em: 15 de abril de 2021.

SUANO, Marlene. O que é Museu?. São Paulo: Brasiliense S.A., 1986.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE [TICCIH]. Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial. Nizhny Tagil: TICCIH, 2003. Disponível em: Acesso em: 03 de maio de 2022.

VIEIRA, Lêda R. Caminhos de ferro: a ferrovia e a cidade de Parnaíba, 1916-1960. 2010. 247 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) - Centro de Ciências Humanas e Letras, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2010. Disponível em: 214. Acesso em: 12 nov. de 2021.

VICTORIANO, Gabrielle. Museu Rodin Bahia. **Galeria da Arquitetura**, [s.d.]. disponível em: <https://www.galeriadaarquitetura.com.br/projeto/brasil-arquitetura_/museu-rodin-bahia/2799>. Acesso em: 30 de mar. de 2022.

WEBER, Nathália. Museu D'orsay Paris. **Cidade e cultura**, [s.d.]. Disponível em: <<https://www.cidadeecultura.com/museu-dorsay-paris/>>. Acesso em: 25 de nov. de 2021.