

*As intervenções
transformadoras do pátio e
Conjunto Arquitetônico da Estação
Ferroviária de Teresina – Piauí*



CLAUDIANA CRUZ DOS ANJOS

Mestra em Desenvolvimento Urbano pela Universidade Federal de Pernambuco (2018), com especialização em História Cultural pela Universidade Federal do Piauí e História da Arte e da Arquitetura, pelo Instituto Camillo Filho. Aperfeiçoamento em Gestão e Prática de Obras em Conservação e Restauro do Patrimônio Cultural no Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada pela UFPE, graduada em Arquitetura e Urbanismo pela UFPI. Arquiteta e Urbanista do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - Superintendência do Piauí, docente do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Uninassau e Coordenadora da especialização em Patrimônio e Cidade em Teresina-PI.

AS INTERVENÇÕES TRANSFORMADORAS DO PÁTIO E CONJUNTO ARQUITETÔNICO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE TERESINA – PIAUÍ

RESUMO

O presente texto aborda as intervenções realizadas no Conjunto Arquitetônico da Estação Ferroviária de Teresina, capital do Piauí, ao longo do tempo. O objetivo é discutir o impacto dessas intervenções e como contribuíram para a constituição do conjunto arquitetônico atual, reconhecido como Patrimônio Cultural do estado do Piauí e do Brasil por meio do tombamento. A análise tomou como referência a documentação produzida pelas instituições de preservação Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) e Secretaria de Cultura do Estado do Piauí (Secult) sobre o bem cultural em questão, em especial, o projeto contratado pela Superintendência do Iphan no Piauí com o objetivo de restaurar este conjunto ferroviário. O artigo propõe contribuir para as discussões sobre a intervenção no patrimônio ferroviário ao promover uma reflexão teórica sobre a prática restaurativa, cuja base está ancorada na bibliografia especializada sobre a tendência teórica denominada Restauro Crítico Conservativo e Criativo.

PALAVRAS-CHAVE: Patrimônio Industrial Ferroviário. Restauração. Preservação. Conjunto ferroviário de Teresina.

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo propõe uma reflexão sobre a preservação do patrimônio industrial ferroviário de Teresina através da análise das intervenções realizadas no pátio e conjunto arquitetônico da Estação Ferroviária da capital do Piauí, bem reconhecido pelo tombamento federal como Patrimônio Cultural brasileiro. O Conjunto da Estação de Teresina, como é identificado, caracteriza-se como um dos mais expressivos espaços ferroviários do estado e do Brasil, compreende uma grande área livre onde eram realizadas manobras e a circulação dos trens; a estação de embarque e desembarque; dois armazéns para estocagem de mercadorias; a casa do agente; dormitório, e; antiga serraria.

A conformação atual deste conjunto é resultado de intervenções ocorridas ao longo do tempo que levaram à demolição de algumas estruturas e à incorporação de outras, além da adoção de novas funções, sem que uma consciência histórica e artística pautasse as decisões projetuais. Na atualidade, tal postura não encontra mais amparo, o que requer uma reflexão teórica sobre as intervenções propostas para este patrimônio, tendo como referência a tendência teórica Restauro Crítico Conservativo e Criativo e as especificidades do Patrimônio Cultural Ferroviário.

O texto está organizado em duas seções, a primeira apresenta a trajetória histórica, caracterização e transformações do conjunto até seu reconhecimento como patrimônio cultural, e a segunda, analisa sua feição mais recente através da proposta de restauração desenvolvida pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, por meio de sua representação no Piauí. E por fim, uma reflexão sobre a preservação desse bem tutelado.

2 O CONJUNTO ARQUITETÔNICO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE TERESINA: DE MEIO DE TRANSPORTE A PATRIMÔNIO CULTURAL

2.1 CARACTERIZAÇÃO HISTÓRICA E ARQUITETÔNICA

Datam do terceiro quartel do século XIX os primeiros estudos para implantação da Estrada de Ferro Central do Piauí (EFCP). As razões eram muitas, de acordo com Cerqueira (2015), a maior delas, a necessidade de amenizar as consequências da seca de 1915. Silva Filho (2008), por sua vez, associa a essa contingência a promessa de integrar municípios piauienses e a oportunidade de aproximar produtos e pessoas, ampliando a competitividade econômica para

além dos limites do estado, além de ligar a capital ao litoral. É nesse contexto que se inserem as obras ferroviárias realizadas em Teresina a partir da década de 20.

O Conjunto Arquitetônico da Estação Ferroviária de Teresina e a Ponte Metálica João Luís Ferreira sobre o rio Parnaíba, que limita os estados do Maranhão e Piauí, compõem as obras efetuadas nos primeiros anos do século XX pela Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão com vistas a solucionar o problema de transporte entre as respectivas capitais¹. Iniciadas em 1922, o complexo da estação fora inaugurado em 1926. A ponte, por sua vez, fora concluída apenas no final de 1938 (IPHAN, 2008).

Em que pese os atrasos na implantação da ferrovia, a estação rapidamente se integrou à dinâmica cotidiana da cidade, conforme registros da primeira metade do século, que documentam, não só a empolgação com a atividade ferroviária, mas também a estrutura implantada na capital. Uma nota do jornal *O Piauí*, de 12 de junho de 1925, relata a visita do então Governador às obras ferroviárias implantadas em local estrategicamente selecionado, conforme figura 1, que naquele momento marcava a expansão do núcleo urbano da recente capital:

S. Exa. o dr. Governador do Estado, começou a sua visita pela esplanada da estação, a qual já se acha toda fechada por um bem construído muro de alvenaria nas duas faces que fazem frente para a projectada avenida de contorno da cidade e para a avenida Frei Seraphim [...] e na qual se acham presentemente, em construção, **o edifício da estação, o primeiro grupo de armazéns de carga para importação e exportação, três grupos compreendendo sete casas para o pessoal encarregado da conservação das linhas, parte dos desvios projetados e o nivelamento do local em que terão de ser construídas a linha circular, as oficinas, os depósitos de locomoção e outras dependências.** (Ibidem, 2008, p. 8, grifo nosso)

Fig. 1_Planta de Teresina com o pátio ferroviário e a estrada de ferro São Luís – Teresina. Início séc. XX.



Fonte: IPHAN/2017.

1 A Estrada de Ferro São Luís-Teresina, partia de São Luís do Maranhão, passava por Teresina e seguia até Luís Correia, no litoral piauiense.

De acordo com os estudos realizados para o Inventário dos Bens Imóveis do Patrimônio Ferroviário do Piauí, a ferrovia foi “[...] responsável pela disseminação simultânea de inovações técnicas e da introdução de materiais construtivos e decorativos de produção seriada na arquitetura tradicional brasileira”, recursos que possibilitaram a incorporação de uma “[...] lógica estética da industrialização” (IPHAN, 2012, p. 87). Estilo próprio, inspirado nos chalets europeus, de caráter pitoresco, e que se difundiu por todo o Brasil até o início do século XX, com variações decorativas e compositivas conforme a importância hierárquica.

Fig. 2 Vista da estação. Data provável: anos 1940. Autor desconhecido



Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ma-pi/teresina.htm>

A arquitetura ferroviária desses primeiros anos do século XX é caracterizada pela simetria de planos e volumes, altos pés-direitos, amplos beirais que se projetam sobre as plataformas de embarque e desembarque sustentados por mãos francesas, com uso de telhas planas em coberturas de forte inclinação. Referências neoclássicas são identificadas na configuração dos vãos das esquadrias, por sua vez, providas de vedações almofadadas, venezianas e caixilhos em vidro. Acabamentos em pintura na cor amarela para as alvenarias e marrom-café para as esquadrias. Padrão que vai se repetir até a incorporação de outras linguagens arquitetônicas.

Quanto aos aspectos espaciais, predominam a simplicidade e racionalidade dos esquemas conforme as demandas operacionais da ferrovia: “[...] cada categoria [arquitetônica] tem tipologia definida pela estética, técnica e função” (Ibidem, 2012). Rigidez programática que também se observa na implantação e organização das estruturas, em geral, de conformação linear, seguindo o traçado da via férrea, com plataformas de embarque e desembarque elevadas e paralelas à via pública de um lado, e rente aos trilhos na sua face interna, conforme figura 2. Quanto às demais edificações, a localização variava conforme a função que exercia para o funcionamento da atividade.

O conjunto ferroviário de Teresina se apresenta com a configuração estilística, arquitetônica e espacial supracitada. A estação e os dois armazéns assentados sobre plataformas elevadas definem um dos limites do grande pátio, e ao mesmo tempo estabelecem sua conexão com a cidade, conforme figura 3, onde os produtos e pessoas transportadas pelos trens encontravam sua destinação,. O pátio propriamente dito compreende um amplo espaço livre, fechado em relação ao ambiente urbano, onde se desenvolviam as manobras e demais operações.

Fig. 3_ Vista do conjunto formado pelos armazéns e estação, a partir da Avenida Miguel Rosa.



Fonte: IPHAN/2017

Do programa inicial supracitado, grande parte das edificações chegou ao século XXI: a estação; os dois armazéns de mercadorias; a casa que servia de moradia para o administrador da rede, com um pequeno anexo; o dormitório, e; em área mais afastada, a antiga serraria para a produção de dormentes, a seguir apresentados e ilustrados na figura 4. Dos galpões para depósitos de carros e de locomotivas e trilhos que constituíam o pátio de manobras citados no jornal de 1925, nada restou, assim como as outras dependências mencionadas.

Fig. 4_ Vista aérea da área ferroviária com a identificação das edificações



Fonte: IPHAN/2008

Este programa informa sobre a importância do complexo ferroviário da capital e das operações necessárias para fazê-lo funcionar. Se sobressai em relação às demais estruturas implantadas ao longo da malha ferroviária piauiense por sua dimensão, diversidade tipológica e qualidade arquitetônica do seu conjunto. A estação de Teresina, considerada a expressão máxima da arquitetura ferroviária do Piauí, é composta por uma volumetria equilibrada e simetricamente distribuída em relação a torre, simetria também evidenciada nas fachadas. Foi projetada com dois grandes alpendres para abrigar o embarque e desembarque de cargas e passageiros, dormitórios, enfermaria, correio, telégrafo, instalações sanitárias e depósitos, distribuídos em dois pavimentos.

Fig. 5 Vista da estação ferroviária a partir da Avenida Miguel Rosa.



Fonte: IPHAN/2008.

De caráter monumental, vide figura 5, a “[...] imponência da edificação da Estação, somada a uma localização privilegiada, em termos de implantação, confere ao conjunto da Estação Ferroviária de Teresina, um grande valor simbólico, bem como de marco referencial para todo o entorno” (IPHAN, 2008, p. 37). Quanto aos armazéns, possuem conformação estritamente funcional, poucas aberturas, compostas por grandes portas de correr em madeira e pequenas janelas nas empenas com moldura em massa, sem outra ornamentação. De partido retangular e volumetria definida pelos amplos telhados, em duas águas e cumeeira paralela à via férrea, sustentados por mãos francesas em madeira que avançam em relação às plataformas, figura 6.

Fig. 6 Vista dos armazéns a partir da Avenida Miguel Rosa.



Fonte: Iphan/2017

Possuíam as mesmas dimensões, mas em algum momento da segunda metade do século XX, um dos armazéns perdeu praticamente a metade de sua arquitetura. Sabe-se que estas edificações chegaram ao final dos anos 90 em precárias condições físicas, mas não foi possível precisar as causas do arruinamento ou demolição, nem quando efetivamente ocorreu. O fato é que a pelo menos trinta anos o armazém 2, como identificado pelo Iphan, possui a configuração formal mostrada na figura 7 a seguir.

Fig. 7 Vista atual dos armazéns e do espaço entre os mesmos.



Fonte: Claudiana Anjos/2021

A antiga serraria chegou ao século XXI praticamente na condição de ruína, mas sendo possível identificar os espaços de trabalho em seu interior. Foi objeto de intervenção quando da implantação do Parque Estação da Cidadania apresentado a frente.

A partir do programa do complexo ferroviário percebe-se que sua construção e operação envolviam um contingente razoável de trabalhadores, o que explica a necessidade de três grupos de edificações residenciais, com sete casas para o pessoal encarregado da conservação das linhas, conforme descrição de 1925. De acordo com Cerqueira (2014), os empregados da ferrovia podiam ser temporários ou pertencerem ao quadro da empresa, serem analfabetos, com alguma instrução ou com formação completa, e exerciam as mais variadas atividades profissionais até o alto escalão, composto pelos engenheiros e diretores.

[...] ferreiro, pedreiro, carpinteiro, pintor, funileiro, eletricista, maquinista, assistente de manutenção de linha, agente da estação, foguista, graxeiros, chefe de trem, guarda-freios, conservadores de linha, feitores, chefes de turma, funileiros, soldadores. (Ibidem, p. 5-6)

A supracitada autora informa que a conservação da linha envolvia a organização dos trabalhadores em *turmas* distribuídas ao longo da linha de trem, compostas por trabalhadores braçais, em geral analfabetos, “[...] que se dedicavam à manutenção da estrada, executavam serviços como trocar trilhos e dormentes, manutenção e reconstrução de aterros, capinar, roçagem nas margens dos trilhos”, tudo sob a supervisão de um *feitor* ou *mestre de linha* (Ibidem, p. 8-9).

A partir dessa referência tem-se uma noção da participação das estruturas residenciais. Das cinco tipologias identificadas na malha ferroviária piauiense, duas são encontradas nesse pátio: a casa do agente, destinada ao funcionário de maior patente, e; o dormitório utilizado pelos trabalhadores de manutenção da rede ou pelos funcionários de passagem. Correspondem, assim, à tipologia mais elaborada e à mais simples, respectivamente. A casa do agente, de programa mais completo, está localizada com certo distanciamento da estação e demais edificações, mas próxima o suficiente para manter a vigilância e acompanhamento da atividade, o que reservava ao agente ferroviário² e sua família certa privacidade. Em estilo chalé, de imediato é identificada com o padrão ferroviário, conforme figura 8 a seguir.

Fig. 8 Vista da casa do agente e anexo.



Fonte: Claudiana Anjos/2021.

Quanto ao dormitório, a racionalidade funcional e simplicidade formal o define. Está implantado entre a estação e o primeiro armazém, edificações de maior destaque e apuro técnico do conjunto. A partir das imagens do início dos anos 70 até meados de 80, conforme figuras 9 e 10, pode-se conjecturar que a edificação atual resulta da ampliação de edificação anterior, ou mesmo de sua substituição.

Fig. 9_ Vista de edificação entre o armazém e a estação. Cena do curta metragem O Terror da Vermelha, 1972.



Fonte: <https://teresinaantiga.com>.

2 A casa manteve o uso residencial até 2018, quando a família do Sr. Raimundo Nonato de Sousa, agente ferroviário aposentado, que morava no local desde 1986, foi transferida para uma edificação nova construída em área lindeira ao pátio, a fim de destinar a casa para uma função cultural no Parque.

Fig. 10_Vista a partir do pátio do dormitório entre a estação e armazém com a configuração similar à atual.



Fonte: FUNDAC/1997.

Trata-se de uma construção simples, com fachada sem ornamentações, definida pela sequência de portas e janelas, que revelam a ordenação lado a lado dos dormitórios, com esquadrias em madeira almofadada e veneziana, pé-direito baixo e cobertura em duas águas em telhas coloniais, figuras 11 e 12. Diferente da casa do agente, destinada aos trabalhadores braçais está localizada bem próxima à via férrea e voltada para esta, de modo a oferecer rapidamente o suporte necessário para sua manutenção. Sua feição arquitetônica está mais atrelada à arquitetura popular piauiense que à linguagem eclética predominante. Esta ausência de traços ecléticos dificulta sua identificação como parte do conjunto, como se verifica nos documentos institucionais analisados.

Fig. 11_Detalhe do dormitório e sua implantação em relação à estação. Data provável: 1985.



Fonte: SECULT/PI.

Fig. 12 Vistas atual do dormitório.



Fonte: Claudiana Anjos/2021

As pesquisas e imagens conhecidas do pátio ferroviário de Teresina ainda são insuficientes para uma maior compreensão das motivações para as demolições ou das novas inserções. O que se pode pressupor, com base nas informações disponíveis até o momento e, considerando as especificidades do transporte ferroviário, é que estas tenham ocorrido acompanhando as necessidades funcionais da atividade, que tanto podiam prescindir de estruturas consideradas obsoletas, como incorporar novas em incremento da sua eficácia. Há de se considerar também o declínio da atividade ferroviária que já se insinuava desde a década de 50, visto que as dificuldades enfrentadas pelas estradas de ferro no Brasil eram muitas. (IPHAN, 2012)

Ao passo que a ferrovia enfrentava grandes dificuldades para manter-se ativa, Teresina vivia um momento de expansão urbana. Situação que impôs um conflito em relação à infraestrutura urbana, pois a linha férrea e a passagem do trem se constituíam em importantes barreiras físicas, vide figura 13. Entre os anos de 1987 e 1990, o então governo do estado se articula para adaptar parte da linha férrea e do pátio ferroviário para o funcionamento do metrô da capital e o complexo passa a ser administrado pela Companhia Metropolitana de Transportes Públicos (CMTP), órgão do estado responsável pela operação do metrô e pela administração da malha ferroviária remanescente. A CMTP passa, assim, a compartilhar o prédio da estação com um escritório da antiga Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). (IPHAN, 2017)

Fig. 13_ Cruzamento da linha férrea com Av. Frei Serafim, ao fundo o pátio e edificações do conjunto. Dec. 80.



Fonte: FUNDAC/1997.

Da trajetória do conjunto arquitetônico da estação de Teresina pode-se considerar que a implantação do metrô e, logo em seguida, o reconhecimento da estação e armazéns como patrimônio cultural pelo estado, ambos ao longo da década de 90, marcaram um novo momento do conjunto, compreendido pela definição de novas destinações para os armazéns e estação.

No bojo dessas redefinições funcionais³, algumas intervenções para recuperação da integridade física das edificações foram realizadas até a primeira década dos anos 2000, face ao estado de conservação ruim em que se encontravam, seja por iniciativa da CMTF, da então Fundação Estadual de Cultura e do Desporto do Piauí, ou da representação do Iphan no estado. Parte destas podem ser caracterizadas como reformas sem compromisso com a integridade histórica e tipológica das edificações, ocasionando perdas, especialmente nas espacialidades internas. Outras, tinham um caráter restaurativo, mas foram realizadas de forma parcial e descontinuada, de modo que a estação e armazéns até o momento encontram-se com estado de conservação entre razoável e ruim (IPHAN, 2017).

Das intervenções realizadas no período supramencionado destaco a concluída em 2001 por usar no convite, figura 14, para entrega da obra a representação gráfica do segundo armazém em sua forma original. Apesar do convite, a intervenção se limitou à recuperação dos elementos mais degradados, mas o uso dessa imagem parece indicar a intenção de restabelecer o armazém à sua integralidade. Intenção que será recuperada no projeto de restauração analisado.

Fig. 14_Detalhe do convite da entrega da restauração, em 2001, com o armazém 2 em sua dimensão original.



Fonte: IPHAN/2017

Esta primeira parte apresentou e analisou o conjunto arquitetônico ferroviário de Teresina sob os aspectos históricos, estéticos e formais, buscando evidenciar suas características definidoras, bem como sua organização espacial. A atualidade do conjunto é abordada a seguir por estar vinculada a intervenções mais invasivas e transformadoras ocorridas a partir da década de 90 e à sua proteção como patrimônio cultural, primeiro em âmbito estadual, e mais recentemente, pelo governo federal.

2.2 INTERVENÇÕES TRANSFORMADORAS E RECONHECIMENTO COMO PATRIMÔNIO CULTURAL

3 Os armazéns foram cedidos pela RFFSA para o Governo do Estado, que passou a utilizá-los, juntamente com a Prefeitura Municipal de Teresina, para atividades culturais e artísticas. O armazém 1 foi adaptado para funcionar uma rádio comunitária, escola de música e, posteriormente, de teatro, uso que se mantém. O armazém 2 serviu por um curto período como área expositiva, serve de depósito e apoio das atividades artísticas promovidas no local.

Pátio ferroviário, corredor metroviário, parque urbano, subutilização e patrimônio cultural, essas palavras resumem a trajetória recente do conjunto ferroviário em análise. Das intervenções de grande porte ocorridas, a primeira a modificar significativamente as características do transporte e o contexto do local foi a do rebaixamento dos trilhos que cruzavam o pátio de manobras para a implantação do sistema metroviário da capital. Obra estruturante realizada entre 1989 e 1991 pela Secretaria de Obras do Estado do Piauí, momento em que se pressupõe terem sido removidos os demais trilhos, uma vez que ali se encerrava esta atividade (FUNDAC, 1997).

Para a passagem do metrô o pátio foi seccionando em duas porções, na primeira: estão a estação, o dormitório, os dois armazéns e se estende ao longo da Avenida Miguel Rosa até o final do terreno; a segunda corresponde ao pátio ferroviário propriamente dito, fechado por muros e pouco visível aos olhos da cidade e onde situam-se as antigas casa do agente e serraria.

Para o embarque e desembarque no metrô foi construída uma nova estação interligando as duas porções supramencionadas, em estrutura metálica e próxima à antiga, figura 15, tornando-se um “[...] componente de notória participação, embora sem maiores prejuízos à leitura do prédio da estação”, conforme avaliação do estudo para tombamento federal (IPHAN, 2008, p. 36). Mas, essa configuração impôs uma nova feição ao complexo, fragmentando-o em partes e promovendo a ruptura de um espaço importante para o entendimento da atividade ferroviária.

Fig. 15_Vista aérea da antiga estação ferroviária, com estação e fosso do metrô e pátio ao fundo.



Fonte: IPHAN/2008.

Em seguida à remodelação do pátio para incremento da infraestrutura de transporte urbano e das iniciativas para adoção de um caráter cultural para o local, se deu o reconhecimento da estação e dos dois armazéns como patrimônio cultural⁴ do estado do Piauí por sua “[...] importância arquitetônica, o seu caráter simbólico e a sua localização privilegiada no contexto urbano, contribuindo para a formação da identidade de Teresina” (FUNDAC, 1997, sp).

4 Resolução de Tombamento: nº 9710, de 15/05/1997.

A segunda intervenção transformadora se deu em um contexto bastante diferente do observado anteriormente. Vinte e cinco anos depois, o pátio ferroviário não se apresentava mais como estrutura de transporte ativa, e, sim, como Patrimônio Cultural reconhecido pelas esferas estadual e federal. Nos estudos para orientar a ocupação e nova destinação do antigo pátio verifica-se uma dupla leitura da área: enquanto patrimônio histórico e ambiental a ser preservado e como espaço estratégico para a cidade. Sendo identificadas duas ordens de intervenções: a criação de um Parque Urbano onde antes funcionava o pátio, e a reabilitação das edificações históricas do conjunto da estação (IPHAN, 2017).

Após um longo período de negociação entre as instituições envolvidas, de 2007 a 2011, foi finalmente definido um projeto que atendesse aos acordos celebrados e às diretrizes de preservação estabelecidas, e a obra realizada entre os anos de 2016 e 2018 pelo município de Teresina, compreendendo: o agenciamento da área livre para instalação de anfiteatro, áreas esportivas, recreativas, de descanso e apoio; paisagismo, e; a restauração e adaptação da casa do agente e antiga serraria para novo programa, vide figura 16. O projeto previa também a criação de passarelas sobre a trincheira do metrô para interligação das duas porções, não realizadas nesta obra (Ibidem).

Fig. 16 Vista aérea do Parque implantado no antigo pátio. Data: 2018.



Fonte: Google maps.

O projeto do Parque foi definido a partir de diretrizes que orientaram o agenciamento do local com vistas à valorização do antigo pátio, enquanto espaço livre, aberto e pouco ocupado, e a ampla visualização das edificações históricas (Ibidem). Essa intervenção, em que pese sua apropriação social, não foi capaz de reverter a ruptura espacial promovida pelo metrô. Situação que, somada à ausência de referências diretas à atividade ferroviária, conduz a um olhar pouco atento à sua antiga condição de pátio ferroviário. Destaco que a conexão supramencionada, foi concebida a partir da demolição do antigo dormitório que irá compor o escopo do projeto de restauração do conjunto da estação abordado a frente.

A implantação do parque somente foi possível após a publicação da Lei nº 11.483 (BRASIL, 2007), que extinguiu a RFFSA, passando para a União os direitos e obrigações sobre seu espólio, cabendo ao Iphan a responsabilidade de “[...] receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, bem como zelar pela sua guarda e manutenção”, conforme seu artigo nono. Situação que ofereceu ao Instituto a oportunidade, não só de prover a cidade de um novo equipamento cultural, mas também de viabilizar a instalação de sua sede na antiga estação.

A movimentação em torno da valoração como Patrimônio Cultural Ferroviário⁵, nos termos da Lei supracitada, e da nova destinação do antigo pátio conduziram também ao tombamento federal⁶ do Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina em 2012, cuja motivação foi reconhecer sua importância “[...] histórica e arquitetônica para a cidade [...] seu caráter simbólico, potencial de uso, a sua localização privilegiada no contexto urbano”, conforme Anexo II do processo de tombamento federal (IPHAN, 2008, p. 50), contribuindo para “[...] a compreensão do processo de urbanização da capital, do Piauí e do território nacional”, conforme parecer no mesmo processo (Ibidem, p. 41). Com o tombamento seria possível promover a transformação acima descrita, assim, ao tempo que a tutela federal objetivava reconhecer os valores artísticos e históricos⁷ das edificações e da área, contava com a nova destinação para assegurar sua gestão.

Na descrição do objeto do tombamento federal constam o pátio ferroviário; a estação; os dois armazéns; a casa do agente e seu anexo. O dormitório não é identificado como objeto a ser preservado e a antiga serraria é mencionada como vestígio dos espaços de manutenção, cuja ruína deveria ser mantida e valorizada. Na figura 17 a seguir consta a demarcação dos perímetros de entorno e tombamento e a identificação das edificações de valor cultural. Um aspecto a observar neste tombamento é que, apesar de tutelar toda a área ferroviária, concentra a argumentação e os valores na excepcionalidade e apuro técnico da estação e sua composição visual com os armazéns.

Fig. 17_ Imagem do Google maps manipulada pelo Iphan/PI: em preto, linha férrea; em amarelo, perímetro de tombamento; em vermelho, perímetro de entorno; em laranja, os bens de valor cultural.

5 Com inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, criada pela Portaria Iphan nº407/10, substituída pela Portaria nº 17/2022, que estabelece os procedimentos para a valoração cultural, sem apreciação pelo Conselho Consultivo.

6 Principal instrumento de proteção do patrimônio cultural material do Brasil, criado pelo Decreto Lei nº25 em 1937.

7 O conjunto foi inscrito nos livros do Tombo Histórico e Belas Artes, em 2013. Processo T: 1557-T-2008.



Fonte: IPHAN/2008.

A face mais recente da trajetória do conjunto da estação ferroviária é marcada pela ausência de cuidados e recursos financeiros para a conservação das edificações que compõem a porção voltada para a Avenida Miguel Rosa, por quem as ocupa e pelas instituições de preservação responsáveis, não obstante os esforços, particularmente pelo órgão federal, em promover sua restauração completa e dotá-las de usos considerados coerentes com a materialidade física.

3 ENTRE DEMOLIÇÃO E RECONSTRUÇÃO, A CRIAÇÃO DO CONJUNTO ARQUITETÔNICO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE TERESINA

Correto afirmar que qualquer ato de conservação ou de restauro provoca uma modificação na matéria original. E esse é o problema central do restauro: como operar essa modificação mantendo a premissa ‘conservar e revelar valores?’ (NAHAS, 2017, p. 2)

Em 2017 a Superintendência do Iphan no Piauí realizou a contratação⁸ de empresa especializada para elaboração de projeto de restauração para o conjunto da estação de Teresina com o objetivo de promover a recuperação das características arquitetônicas, históricas e estilísticas; adaptar o prédio da estação como sede do Iphan-PI; reestruturar os armazéns para atender as demandas do Espaço Trilhos no primeiro e instalar a sede da CMTP no segundo, além do agenciamento dos espaços externos. Com esse projeto o Iphan almeja alcançar o antigo propósito de estabelecer sua sede na estação⁹ e integrar a área onde está localizado o referido conjunto ao antigo pátio, atual Parque Estação da Cidadania.

⁸ Tomada de Preços nº02/2017, Ordem de Serviços nº16/2018, vide processo adm. nº 01402.000535/2017-77.

⁹ A transferência da CMTP para o armazém 02 obedece a acordo judicial celebrado entre as partes para conclusão do processo de reintegração de posse em favor do Iphan.

O projeto, constitui-se, assim, como uma continuidade ao rol de intervenções já realizadas. Nesse sentido, o mesmo pode ser considerado como documento balizador das ações futuras do órgão, motivo pelo qual, sua análise é importante. Entretanto, a exemplo das análises anteriores, interessa nesse texto observar apenas as intervenções que implicam na alteração na configuração formal e espacial do conjunto, no caso, as compreendidas pela demolição do dormitório e recomposição volumétrica do armazém 2.

Na apresentação do projeto de restauração a equipe¹⁰ contratada situa as intervenções propostas no âmbito do Restauro Crítico – Criativo, em referência direta ao teórico Cesari Brandi e à pesquisadora brasileira Beatriz M. Kühl, em quem busca amparo para os critérios de intervenção adotados. Na definição do conceito norteador do projeto a equipe informa que da análise crítica “[...] passa-se automaticamente ao ato criativo uma vez que a restituição da imagem muitas vezes prevê a retirada de acréscimos e a inserção de novos elementos” (IPHAN, 2017, p. 7). Esta análise se refere às etapas de identificação e diagnóstico realizadas com vistas ao conhecimento completo das edificações, cujo principal objetivo é a “[...] valorização arquitetônica e histórica do complexo e a manutenção e a recuperação de suas características estilísticas” (Ibidem), observando os valores e significados que motivaram seu reconhecimento como patrimônio cultural.

O caráter interpretativo e crítico da linha teórica referenciada é analisado como legitimador de uma certa liberdade de atuação frente as estratificações do bem cultural, cujas decisões projetuais devem se voltar para a forma adequada de intervir nos elementos acrescidos ou alterados ao longo do tempo. Essa perspectiva guia a análise da relação entre as instâncias estética e histórica, e se apresenta através do juízo crítico de valor que a equipe faz dos referidos acréscimos e das alterações identificadas nas edificações, resultantes da passagem do tempo ou da ação humana, avaliadas em atenção ao propósito de recuperar a unidade figurativa do conjunto, no caso, composta pela estação e armazéns.

No projeto o dormitório é considerado como um acréscimo sem qualidade e a área remanescente de sua demolição como ambiência das edificações históricas supracitadas, espaço que deveria “[...] estabelecer comunicação com a ambiência do Parque da Cidadania, dar melhores condições de circulação aos pedestres, bem como valorizar e reforçar a imponência do Conjunto, acentuando seu ponto de vista perante as vias de veículos circundantes” (Ibidem, p. 13).

10 Rede Cidade Desenvolvimento Sustentável Ltda.

Quanto aos valores associados ao conjunto, a equipe referendou os definidos no tombamento federal, que reconhece na estação a expressão máxima do valor artístico e as demais edificações e espaços como testemunhos da história da ferrovia. No projeto essa percepção se manteve, não sendo reconhecido no dormitório vinculação com conjunto ferroviário que justificasse sua permanência. Desse modo, sua demolição foi considerada adequada, não só pela eliminação de um elemento espúrio, mas também por contribuir para o “[...] fortalecimento da harmonia visual do conjunto [...] resgatando a unidade potencial do mesmo” (Ibidem).

Nas imagens utilizadas nas etapas de identificação e diagnóstico para ilustrar o percurso do conjunto no tempo fica evidente que o dormitório integra o pátio ferroviário desde sua concepção, sofrendo modificações para atender as demandas da própria atividade. Logo, a harmonia visual e unidade potencial buscadas no projeto são interpretações particulares da equipe e do Iphan, ou seja, criações feitas no presente em prol de uma visão esteticamente idealizada do conjunto.

Convém ressaltar que, de fato, a edificação não carrega as mesmas características ecléticas e construtivas das demais edificações, sua materialidade é claramente simplificada, a exemplo da serraria. Entretanto, esta coaduna com a hierarquia dos trabalhadores que abrigava no contexto da rede, cuja tipologia e qualidade edilícia estavam associadas. Os dormitórios e casas de turma eram acomodações coletivas, destinadas aos funcionários de baixa qualificação, por vezes, temporários, sua implantação próxima à linha férrea e entre a estação e armazéns faz todo o sentido na organização do complexo, sendo registro de seu funcionamento, portanto, sua existência é reveladora da história da ferrovia no Piauí.

Em relação ao armazém 2, o desejo antigo do órgão de devolver sua integralidade material parece ter encontrado na determinação de acomodar o programa de necessidades da CMTP neste local o argumento necessário. O projeto desenvolvido para este armazém compreende a recomposição da sua dimensão original tomando as noções de *distinguibilidade*, *reversibilidade* e *aposição* como norteadoras da proposta que, através do diálogo entre elementos novos e antigos, visa manter o “[...] aspecto simplista e utilitário advindo da concepção de armazéns”, mas sem mimetismo, ou seja, não pretende a reconstrução integral por repristinação (IPHAN, 2017, p. 27).

A proposta em questão requer uma reflexão: a lacuna promovida pela perda de parte do armazém corrompe a lógica de continuidade do conjunto? O restabelecimento da configuração formal que foi fraturada é importante, ou seja, é necessária para sua compreensão? À luz do restauro crítico conservativo e criativo, quando uma alteração ou perda se consolida, o mais prudente, é deixar como está, desde que não comprometa a imagem figurativa do bem. É sob essa perspectiva que a proposição de recomposição volumétrica é aqui analisada.

Como visto na primeira parte do texto, o objeto de preservação é o conjunto ferroviário da qual os armazéns são partes significativas. Sua localização e relação que estabelecem com a estação e com a cidade contribuem para a identidade do conjunto enquanto bem cultural e para a qualificação do espaço urbano em que se inserem. A considerar o tempo decorrido desde que parte do armazém se perdeu e que esta lacuna não interferiu no reconhecimento como patrimônio cultural, pode-se avaliar que a apropriação social, visual e urbana do bem em questão se deu em assimilação a essa lacuna.

Por outro lado, a análise da edificação como unidade autônoma conduz à conclusão de que a lacuna altera sua espacialidade e forma. Entretanto, a exemplo do dormitório, questiona-se esta análise individualizada, vez que a perda da materialidade não impossibilita a leitura do conjunto ferroviário, e que o armazém ao lado, de igual característica, consegue suprir a informação de sua configuração formal e da tipologia de armazém. Nesse sentido, sob a perspectiva do restauro crítico a solução proposta aproxima-se mais da ideia de inovação que de restauração, o que não a invalida, mas impõe uma reflexão sobre o conjunto que se quer preservar para o futuro, bem como sobre o aporte teórico a subsidiar as intervenções de caráter restaurativo.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Da análise do percurso histórico do conjunto arquitetônico e pátio ferroviário em questão, percebe-se que as transformações que sofreu até o início da década de 90 foram guiadas exclusivamente por questões funcionais e pragmáticas, não havendo ainda uma consciência histórica e estética que reconhecesse esse espaço como expressão do legado da ferrovia que vinha se constituindo desde o final do século XIX, e, portanto, objeto de preservação.

A identificação desse espaço como elemento referencial para a cidade, por sua vez estava atrelado às dificuldades em conciliar a linha férrea com as crescentes demandas de incremento da infraestrutura urbana, não havendo ainda um distanciamento temporal em relação ao fim da atividade ferroviária. A consciência patrimonial supramencionada acontece em seguida à implantação do metrô com o tombamento estadual, mas ainda restrita à estação e aos armazéns.

O mesmo não se pode afirmar em relação à implantação do parque, que se constituiu a partir da patrimonialização de toda a área ferroviária, apesar do enfoque na estação. A definição das novas funções e a remodelação do antigo pátio, embora implante na cidade um importante equipamento urbano, oferece uma leitura incompleta dos significados do legado ferroviário, papel desempenhado pelas edificações históricas, em particular, as situadas à Avenida Miguel Rosa.

A completa valorização desse acervo continua no aguardo de intervenções restaurativas globais que se pretende alcançar com o projeto de restauração contratado pelo Iphan. Este, ao passo que compreende a recuperação das características definidoras do conjunto enquanto patrimônio cultural do Piauí e Brasil, incorpora inovações em nome da sua preservação.

Cabe destacar que tanto a demolição do dormitório quanto a recomposição volumétrica do armazém 2 parecem ter sido colocadas para a equipe contratada pelo Iphan como algo preestabelecido ao projeto¹¹, sendo referendado neste. Desse modo, uma reflexão que permeia sua análise é a que objetivos se vinculam a demolição e recomposição volumétrica propostas. Estas parecem estar associadas ao propósito de criar uma composição estética que remeta ao momento áureo da ferrovia no estado, cujo simbolismo está impregnado na imponência arquitetônica da estação e na relação visual que esta conforma com os armazéns. Uma imagem referendada no reconhecimento oficial do bem.

Beatriz M. Kühl (2008) alerta que é necessário promover uma criteriosa seleção do que preservar, que deve balizar-se no profundo conhecimento sobre o objeto, em suas estratificações temporais, qualidades figurativas e aspectos simbólicos. O não reconhecimento de qualidades que vincule o antigo dormitório ao acervo ferroviário de Teresina acaba por sedimentar o caminho para sua demolição, relegando ao esquecimento este elemento por não corresponder a um determinado desejo de patrimônio.

Ana Lara B. Lessa (2016), por sua vez, aponta a proximidade temporal e as características específicas do patrimônio industrial, que inclui a ampliação tipológica, como aspectos que dificultam seu reconhecimento como bem a ser preservado. Essa avaliação parece estar evidente no caso em análise, em que a presença silenciosa e a feição popular do dormitório não são identificadas como relevantes, postura oposta à conferida à lacuna arquitetônica do armazém.

O Restauro Crítico Conservativo e Criativo, ao tempo que considera pertinente a eliminação de partes espúrias e a incorporação de novos elementos, pressupõe que estas decisões sejam tomadas a partir de justificado juízo crítico de valor, com vistas a favorecer a leitura do bem em seus aspectos figurativos, o que requer profundo respeito e conhecimento sobre o bem e consistente amparo teórico para fundamentar a prática restaurativa. As proposições em análise parecem se afastar do aporte teórico referenciado, vez que estão balizadas em interpretações que

11 O escopo da contratação estabelecia: abastecer o conjunto de áreas verdes e espaços de contemplação e solucionar a demanda de vagas de veículos para o Iphan e CMTP. Demanda a ser atendida na área delimitada para o projeto.

desconsideram a historicidade, materialidade, e, fundamentalmente, a leitura estética do conjunto apropriada na atualidade.

Concluo com a avaliação de que o projeto de restauração contratado pelo Iphan, ao passo que tem o condão de restabelecer as edificações do conjunto em sua imponência e características essenciais, de outro pode imprimir uma imagem que nunca existiu, logo, a nova feição pretendida, mesmo alinhada com os valores destacados no processo de patrimonialização, carrega perdas e ganhos para o campo disciplinar do restauro e para a memória ferroviária. Embora as propostas estejam mais associadas ao desejo de criação de um patrimônio que ao de restauração em seu estrito sentido, as mesmas não devem, necessariamente, ser invalidadas, mas consideradas como parte do capítulo mais recente da trajetória desse bem, que se pretende ser marcado pela inovação e novas funcionalidades.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRANDI, Cesare. **Teoria da restauração**. Cotia: Ateliê Editorial, 2004, pp. 9-109.

BRASIL. **Decreto Lei nº 25** de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Decreto_25_de_30_11_1937.pdf.

_____. **Lei nº 11.483**, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 05 de junho de 2001, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/11483.htm.

CERQUEIRA, Maria Dalva Fontenele. **Entre trilhos e dormentes: A Estrada de Ferro Central do Piauí na história e na memória dos parnaibanos (1960-1980)**. 2015. 169f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2015.

_____. Histórias não contadas: o cotidiano das dificuldades dos trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Piauí (1950 – 1970). In: XII **Encontro Nacional de História Oral**: política, ética e conhecimento, Teresina: EDUFPI, 2014.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Portaria nº 407**, de 21 de dezembro de 2010. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>.

_____. **Portaria nº 17**, de 29 de abril de 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/iphan/pt-br/centrais-de-conteudo/legislacao/atos-normativos>.

_____. **Proc. n. 1557-T-08**. Tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina. Piauí. Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro.

_____. **Patrimônio Ferroviário do Piauí. Pesquisa sobre a Malha Ferroviária do Piauí**. IPHAN/PI, Teresina, 2012.

_____. **Proc. n. 01402.000535/2017-77**. Contratação de empresa especializada para elaboração de projeto de restauração do conjunto ferroviário de Teresina, Piauí. IPHAN/PI.

_____. **Proc. n. 01402.000267/2011-06**. Acompanhamento da implantação do Parque Estação da Cidadania. Teresina-PI. IPHAN/PI.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: Problemas teóricos de restauro**. 1. ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2008. 328p.

NAHAS, Patrícia V. A capacidade de “escutar” o monumento. O limite entre a criatividade projetual do novo e a conservação do antigo na obra de Giovanni Carbonara. In: **Revista Vitruvius**. 2017. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline>.

FUNDAÇÃO CULTURAL DO ESTADO DO PIAUÍ. **Estação Ferroviária**: proposta de tombamento. Departamento do Patrimônio Histórico, Artístico e Natural. Teresina. 1997. 63f.

SILVA FILHO, Olavo Pereira da. **Carnaúba, pedra e barro na Capitania de São José do Piauí**. Belo Horizonte: Nova Fronteira, 2007.