

**CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO**  
**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO**

**ROSANE RABELO LOPES**

**CASA DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE SÃO LUÍS**

**São Luis – MA**  
**2006**

**ROSANE RABELO LOPES**

**CASA DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE SÃO LUÍS**

Trabalho final de graduação apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão como parte dos requisitos para obtenção do título de Arquiteta e Urbanista.

Orientador <sup>a</sup>: Prof<sup>a</sup> Msc. Márcia Marques

**São Luis – MA  
2006**

**ROSANE RABELO LOPES**

**CASA DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE SÃO LUÍS**

**Aprovada em: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_**

**BANCA EXAMINADORA**

---

Profª Msc. Márcia Marques  
Orientadora

---

Profª . Vitor Hugo dos Santos Plum  
Examinadora Interna

---

Arqª. Veronica Pires  
Examinadora Externa

Aos meus pais pelo amor, confiança e incentivo depositado ao longo dessa caminhada. E a meus amigos pelo apoio e por estarem sempre comigo nessa etapa importante da minha vida.

## **AGRADECIMENTOS**

Aos meus pais, pelo carinho e apoio.

Ao meu irmão, Eduardo pela compreensão.

Aos meus familiares pela preocupação.

À minha grande amiga, Alessandra pelo apoio incondicional, e constante incentivo para a realização desse trabalho.

À minha orientadora a Prof. Márcia Marques, pela paciência e orientação segura.

Ao Antonio Abreu, um exemplo de bom profissional, sem seu apoio jamais teria começado esse trabalho.

À Marise Alves, pela sua orientação na minha formação profissional.

Ao Júlio César Lima, funcionário da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, sem sua ajuda não seria possível a realização desse trabalho.

Aos funcionários do Departamento de Patrimônio Histórico Artístico e Paisagístico do Maranhão – DPHAP – MA, pela colaboração.

À todos os meus amigos, pelo carinho e incentivo.

O valor das coisas não está no tempo que elas duram, mas na intensidade com que acontecem. Por isso existem momentos inesquecíveis, coisas inexplicáveis e pessoas incomparáveis.

(Fernando Pessoa)

## **RESUMO**

O trabalho apresenta uma Proposta de Reabilitação do prédio que atualmente sedia a Secretaria de Segurança Pública, localizado na Avenida Beira-Mar no centro da cidade de São Luis, construído no ano de 1929 e que durante muitos anos funcionou como Estação Ferroviária João Pessoa, transformando-a na Casa da Memória Ferroviária de São Luis. Afim de contribuir com a manutenção e a preservação dos elementos que compõe a história do estado e do país no que se refere às ferrovias, e de colaborar com a valorização do patrimônio arquitetônico e paisagístico da cidade, melhorando de forma eloqüente um espaço que apresenta uma localização privilegiada e de grande potencial turístico, o projeto busca reconstituir as belas fachadas que compõe a edificação como também adequar o espaço interno de maneira funcional, harmônica e requintada afim de oferecer um lugar de cultura, entretenimento e conhecimento para a população de São Luis e seus visitantes.

**Palavras-chaves: Reabilitação. Estação Ferroviária. Casa da memória.**

## **ABSTRACT**

The work presents a Proposal of Rehabilitation of the building that now bases Public Safety's General office, located downtown of São Luis in the Coastal Avenue, built in the year of 1929 and that during many years it worked as Rail Station João Pessoa, transforming her/it in the House of the Rail Memory of São Luis. Similar of contributing with the maintenance and the preservation of the elements that it composes the history of the state and of the country in what refers to the railroads, and of collaborating with the valorization of the architectural patrimony and paisagístico of the city, getting better in an eloquent way a space that presents a privileged location and of great tourist potential, the project search to reconstitute the beautiful facades that it composes the construction as well as to adapt the internal space in a functional way, harmonica and refined similar of offering a culture place, entertainment and knowledge for the population of São Luis and their visitors.

**Word-key: Rehabilitation. Rail station. He/she marries of the memory.**

## LISTA DE SIGLAS

- ANTT – Associação Nacional de Transportes Terrestres
- ALL – América Latina Logística
- BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
- CFN – Companhia Ferroviária do Nordeste
- CBTU – Companhia Brasileira de Transportes Urbanos
- DPHAP – MA – Departamento de Patrimônio Histórico, Artístico e Paisagístico do Maranhão
- ESFECO – Estrada de Ferro Corcovado
- FCA – Ferrovia Centro Atlântica
- ICOM – Conselho Internacional de Museus
- IPHAN – Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
- MASP – Museu de Arte de São Paulo
- PND – Programa Nacional de Desestatização
- RFFSA – Rede ferroviária Federal S.A.

Lopes, Rosane Rabelo.

Casa da Memória Ferroviária de São Luís / Rosane Rabelo Lopes – São Luís, 2006.

76 f.: il.

Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual do Maranhão, 2006.

1. Reabilitação. 2. Estação Ferroviária 3. Casa de Memória.

I Título.

CDU: 725.91 (812.1)

## INTRODUÇÃO

O Brasil é um país de uma história muito rica e de muitas singularidades. Com o desenvolvimento citadino, a necessidade de resgatar essa memória está se tornando cada vez mais indispensável para a formação cultural de uma cidade.

São Luís foi eleita cidade Patrimônio Cultural da Humanidade, por possuir um amplo acervo arquitetônico, cultural e histórico, muito presente em nosso cotidiano. A monumentalidade de nossas edificações, a homogeneidade do centro histórico como um todo, cria um ambiente diferenciado que atrai pessoas de todo o país e também do mundo. Essas características em especial tornam São Luís uma cidade de identidade própria.

O objetivo deste trabalho será resgatar a história e a arquitetura de um pedaço dessa identidade, reabilitando a antiga Estação Ferroviária de São Luís, transformando-a em um espaço de preservação ferroviária, que será intitulado de Casa da Memória Ferroviária.

Casas de Memória ou Museus em geral, sejam eles históricos ou modernos, possuem um grande valor simbólico. Suas arquiteturas regionais e imponentes, muitas das vezes, criam um sentimento de admiração e atração pelo espaço, se tornando um grande referencial histórico e arquitetônico. A exemplo da antiga Estação Ferroviária de São Luís, local escolhido para a elaboração da proposta, que possui uma arquitetura única e uma localização privilegiada, ou seja, tem todas as características para sediar um grande empreendimento histórico e cultural na cidade.

Criar um local onde seja possível relembrar e preservar essa enorme riqueza é de vital importância para a preservação da nossa história e para a formação de uma mentalidade rica e diversificada.

São bem significativos os benefícios gerados para uma sociedade, com a implantação de uma Casa de Memória, principalmente por ser um atrativo histórico e cultural para os moradores e em especial para os turistas em geral. Conseqüentemente, gerando um desenvolvimento sócio-econômico e cultural para as cidades.

Por ser uma reabilitação em um prédio antigo para sediar uma casa de memória, buscamos um embasamento teórico que fundamentasse tanto à parte projetual quanto histórica desse trabalho. Por isso, sua estrutura foi dividida em dois capítulos cada qual com seus respectivos sub-itens.

No Capítulo 1, será exposto um breve histórico das ferrovias no mundo, no Brasil e no Maranhão, buscando mostrar e ilustrar os momentos e as pessoas mais importantes que participaram dessa história de desenvolvimento e mudanças na economia do país. E concluído com uma contextualização para um melhor entendimento sobre a situação atual das ferrovias em geral.

Já no Capítulo 2, com o tema proposto, será tratado mais diretamente, que é a Casa de Memória Ferroviária, fazendo um breve histórico dos museus, para um esclarecimento sobre o papel importante na sociedade que esse espaço desempenha, contextualizando-o, pois atualmente existem diversos tipos e atuações de museus e é de extrema importância entender o funcionamento dessa instituição, para um melhor embasamento do trabalho.

Continuando a explanação teórica, será feito um breve histórico da antiga Estação Ferroviária João Pessoa, analisando suas características arquitetônicas, diagnosticando seu estado de conservação e preservação e ilustrando com um belo acervo iconográfico onde poderão ser vistos fotografias desde sua construção.

E finalmente no item de Reabilitação de Estação Ferroviária, será trabalhado diretamente o tema sugerido, justificando-o e mostrando os objetivos almejados. E como consequência, será mostrada a legislação pertinente ao projeto, pois se trata de uma área histórica e por isso necessita de normas e leis mais específicas. E por se tratar de uma Casa de Memória Ferroviária, o trabalho contará com um item de catalogação do acervo, pois é importante registrar os acervos encontrados, dando maior credibilidade ao projeto.

Cumprindo essa etapa de fundamentação teórica, a próxima etapa será a prática, onde será apresentado o levantamento físico-arquitetônico da edificação escolhida junto com o levantamento fotográfico, e por fim a proposta do anteprojeto com os devidos detalhes técnicos exigidos.

Enfim, é um trabalho que mescla teoria e prática, com o objetivo de compreender, conhecer e entender um processo de reabilitação e a ação a que se destina, ou seja, o funcionamento e implantação de uma Casa de Memória.

## CAPÍTULO I – UM BREVE HISTÓRICO DAS FERROVIAS

### 1.1 – As Ferrovias no Mundo

Este capítulo tem como objetivo mostrar a importância da ferrovia para o crescimento econômico mundial, em especial o Brasil, já que se tornou a coluna vertebral de todo o início do progresso e desenvolvimento econômico brasileiro.

A partir do séc. XVIII, grandes transformações aconteceram de forma brusca na vida humana, dando forma a uma sociedade industrial que conhecemos. Essas mudanças tiveram início na Europa, em especial na Inglaterra, e foi denominada de Revolução Industrial.

O nascimento da ferrovia como tal, no entanto, tem origem no final do séc. XVIII e no início do séc. XIX, na Inglaterra, no bojo da Revolução Industrial. Depois do aperfeiçoamento da máquina a vapor, feita pelo escocês James Watt, em 1770, e da construção da primeira máquina fixa a vapor de alta pressão em 1801, por Richard Trevithick, várias tentativas foram levadas a efeito para que um veículo impulsionado a vapor d'água pudesse locomover-se em uma estrada. Podem ser citadas as experiências de Nicholas Cugnot, na França, Oliver Evans, nos Estados Unidos e George Stephenson, na Inglaterra. A primeira locomotiva a vapor, a “Invicta”, teve sua construção conduzida por Trevithick, e foi concluída em 1804 para tracionar vagões sobre trilhos em minas de carvão; apresentou problemas de aderência. Financiado por capitalistas ingleses, para locomoção mais geral fora das minas, Stephenson desenvolveu sua primeira locomotiva a vapor, a “Blucher”, mas também carecia de melhorias e adequações (FONTELLES e FRÓES, 2000).

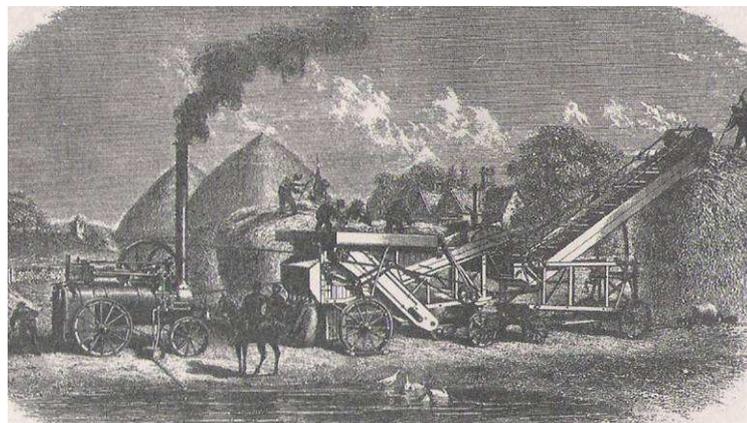


Fig. 01 - A máquina a vapor de James Watt em operação  
Fonte: Livro “A Revolução Industrial”, de Letícia Bicalho Canêdo – 13 ed.

De acordo com Brina, a primeira viagem de uma locomotiva ocorreu em 1825, entre Stockton e Darlington, na Inglaterra. Foram 25 quilômetros vencidos em 1 hora, essa viagem foi consagrada como marco do nascimento da estrada de ferro. Mais tarde em 1830, foi inaugurada a ferrovia entre Liverpool e Manchester, os dois centros industriais ingleses mais importantes da época, iniciando e consolidando a formação da malha e da atividade ferroviária inglesa.

“A França inaugurou em 1832 sua primeira estrada de ferro tráfegada por locomotiva a vapor, entre Saint – Etienne e Lyon, e, em 1870, sua malha já se compunha de mais de 17.000 km” (SETTI, 2000).

“Já nos Estados Unidos, o primeiro trem começou a circular entre Charleston e Hamburg, na Carolina do Sul, em 1839; a atividade econômica mais importante dos Estados Unidos, entre 1850 e 1860, era a construção e a exploração de estradas de ferro” (SETTI, 2000).

Mesmo a Inglaterra sendo o primeiro país a construir uma estrada de ferro, foi um americano que ficou conhecido como “o pai das Estradas de Ferro”. Seu nome era John Stevens, foi o primeiro cidadão americano a receber em 1815 a concessão para explorar as ferrovias.

A partir daí, os caminhos de ferro começaram a se propagar pelo mundo. “A ferrovia destacou-se como principal meio de transporte, o que resultou em profundas alterações nas relações produtivas e comerciais, aproximando regiões, ampliando mercados, criando cidades em função das linhas férreas e, mais especificamente, elas as estações ferroviárias”.<sup>1</sup>

## **1.2 – Ferrovias no Brasil**

A economia brasileira no século XIX tinha uma característica especial, se concentrava apenas no litoral e da utilização da exploração dos recursos naturais do interior do país. Era uma economia, basicamente, primário-exportadora. Não havia uma unidade econômica e suas diversas regiões eram autônomas, formando economias regionais independentes, cujo único elo de ligação era a navegação.

---

<sup>1</sup> BRASIL. Ministério dos Transportes. Op. Cit.

O desenvolvimento ferroviário brasileiro sempre esteve ligado intimamente às políticas de governo, que variaram constantemente ao longo de nossa história. Com isso, o Brasil foi décimo quinto país a possuir uma estrada de ferro.

Pode-se dizer que as primeiras iniciativas nacionais relativas à construção de ferrovias se deram no ano de 1828, quando o Governo Imperial autorizou por Carta de Lei a construção e exploração de estradas em geral. O propósito era interligar várias regiões do país. Mais tarde, o Regente Padre Diogo Antônio Feijó, promulgou em 1835 uma lei que propiciava às empresas privilégios nas concessões da exploração do transporte ferroviário. Mas, sem muito sucesso. Somente em 26 de julho de 1852, houve realmente condições para o investimento nas ferrovias brasileiras, pois, a lei nº 641 promulgada pelo Governo Imperial estabelecia vantagens, como isenções e garantia de juros sobre o capital investido na exploração das estradas de ferro.

E foi então que, em 30 de abril de 1854, inaugurou-se a primeira estrada de ferro do Brasil, sendo idealizada pelo primeiro grande empresário brasileiro do setor de transportes, Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá. Tinha pouco mais de 19 quilômetros de extensão e ligava o Rio de Janeiro a Petrópolis. Essa via férrea permitiu a integração de duas importantes modalidades do transporte brasileiro, o aquaviário e o ferroviário, proporcionando a primeira operação intermodal do Brasil. A empresa que operava esse serviço chamava-se “Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis”.

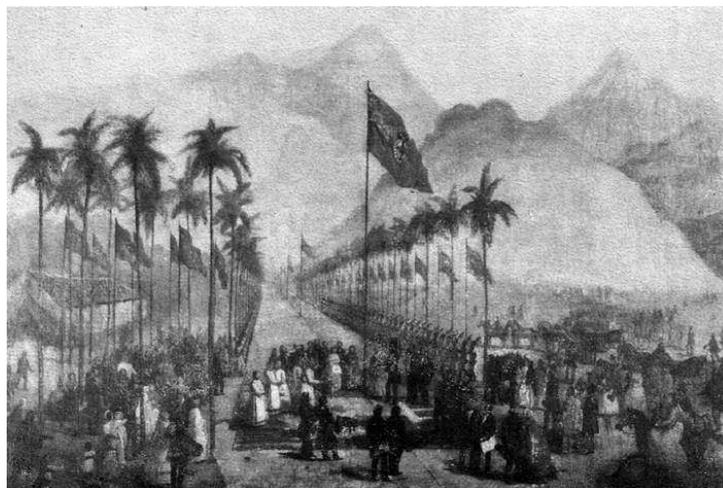


Fig. 02 - Lançamento da Pedra Fundamental da Estrada de Ferro Petrópolis (Mauá).  
Fonte: Catálogo de Centro de Preservação Ferroviária do Rio de Janeiro/ Engenho de Dentro/1983/Preserve/RRFSA

A segunda via-férrea inaugurada no Brasil, foi a Recife – São Francisco, em 8 de fevereiro de 1858. Esta estrada, embora não tenha atingido seu propósito, que era chegar ao rio São Francisco, ajudou a criar e desenvolver cidades ao seu redor.

No mesmo ano, em 29 de março, foi inaugurada a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, com tamanho inicial de 47,21 km, e seguia da Estação da Corte a Queimados no Rio de Janeiro. Esta construção foi considerada uma das mais importantes obras da engenharia ferroviária do país, pois ultrapassava 412 metros de altura da Serra do Mar, com a execução de cortes, aterros e aberturas de túneis, dentre eles, o túnel Grande com 2.236 m de extensão, que em 1864, foi considerado o maior do Brasil.

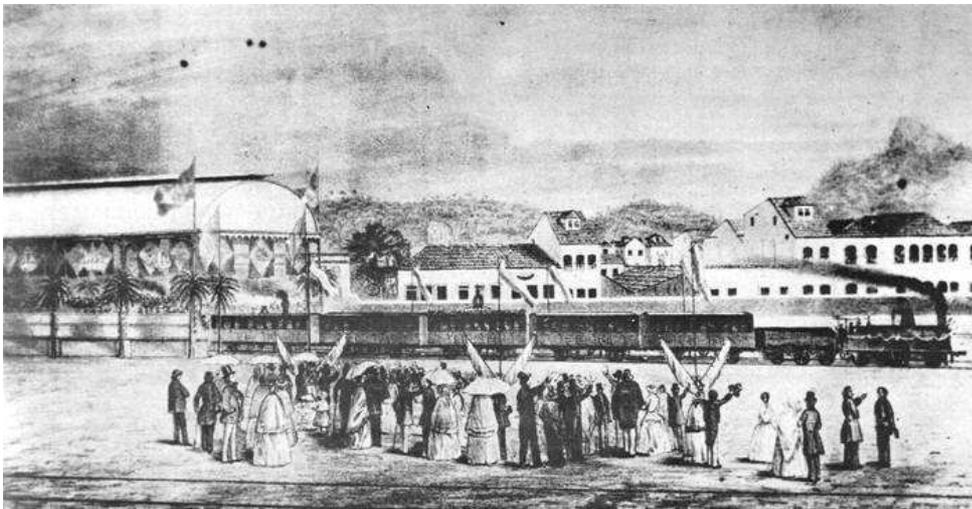


Fig. 03 – Inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II

Fonte: Livro “A Ferrovia e sua História” – Estrada de Ferro do Brasil, de Eduardo Gonçalves David.

Mais tarde, essa mesma estrada, transformou-se na Estrada de Ferro Central do Brasil em 1889, um dos principais eixos de desenvolvimento do país.

Em 8 de julho de 1877, ocorre a união de duas das mais importantes cidades do país. Rio-São Paulo. Quando os trilhos da Estrada de Ferro São Paulo, inaugurada em 1867, se une com a Estrada de Ferro Dom Pedro II, marco importante na história do desenvolvimento das ferrovias no Brasil.

Já em 1884, ainda no período do Império, “foi construída a menor ferrovia brasileira, a Estrada de Ferro Corcovado - ESFECO, no Rio de Janeiro, com extensão de pouco mais de 3.800 m e empregando sistema de cremalheira para vencer a elevação no topo da qual, anos depois, seria erguida a estátua do Cristo Redentor”. (SETTI, 2000).

Nesse mesmo ano, o país contava com 6.116 km, além de 1.650 km em construção. Em dezembro de 1888 existiam 9.200 km em exploração e 9.000 km em construção ou em estudo.

É importante relatar também a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, cuja obra iniciou em 1907 e sua inauguração foi no ano de 1912, com cerca de 366 km de extensão. Essa ferrovia fazia parte do tratado firmado entre o Brasil e a Bolívia, chamado de Tratado de Petrópolis, onde garantia ao Brasil a incorporação do Acre ao seu território.

Situada nos confins de Rondônia, na fronteira com a Bolívia, o empreendimento se notabilizou em vista da sucessão de desastres e pelas inúmeras dificuldades e sacrifícios que exigiu. Não por acaso ficou conhecida com “Ferrovia da Morte”. Estima-se que, pelo menos, 6.200 pessoas tenham morrido durante sua construção, vitimadas, principalmente, por doenças tropicais, em especial, a malária. Diversas tentativas infrutíferas de empresas alemãs, inglesas e norte-americanas antecederam a implantação definitiva. Para se levar a cabo a construção, foi contratado um grande contingente de trabalhadores estrangeiros, egressos de quase todos os países do mundo. Karl Terzaghi, o Pai da Mecânica dos Solos, de tão preciosa importância para os Engenheiros Geotécnicos, chegou a se inscrever num dos postos de recrutamento, que, a companhia norte-americana, ganhadora da concorrência para a construção da ferrovia, mantinha mundo afora; desistiu, à última hora, de embarcar. A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré foi desativada em 1971 (TELLES, 1993).

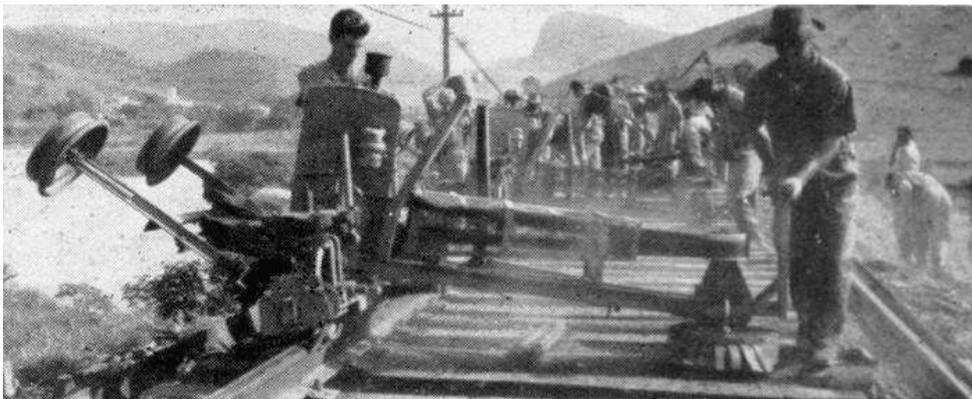


Fig. 04 – Construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré  
Fonte: Revista Ferroviária, década de 50.

Já no início do século XX, foi realizada uma obra de grande porte conduzida pelo Engenheiro Paulo de Frontin, foi a duplicação da Estrada de Ferro Central do Brasil no trecho da Serra do Mar, nela foram utilizadas as técnicas mais modernas de engenharia.

“Nos anos 20, as exportações de minério oriundo de Minas Gerais e escoados pelo Porto do Rio de Janeiro, batiam recordes. Em 1920, havia cinco trens de passageiros por dia, em cada sentido, ligando Rio de Janeiro a São Paulo” (TELLES, 1993).

Em 1922, já existia no país um sistema ferroviário com aproximadamente 29.000 km de extensão, cerca de 2.000 locomotivas a vapor e 30.000 vagões em tráfego.

“Logo após o fim da Segunda Guerra Mundial, estudos da Comissão Brasil – Estados Unidos para o desenvolvimento do Brasil indicavam a ferrovia como de grande importância estratégica. Em 1953, a malha ferroviária brasileira totalizava cerca de 37.000 Km” (FONTELLES e FRÓES, 2000 e SIMEFRE, 2000).



Fig. 05 – Mapa Ferroviário do Brasil  
Fonte: Revista ferroviária, 1990

### 1.3 – As Ferrovias no Maranhão

No século passado, o Maranhão só possuía uma forma de escoamento de sua produção agrícola e industrial, que era por meio dos rios. Esse sistema era problemático principalmente devido às cheias e as vazantes do Rio Itapecuru.

A construção do sistema de ferrovias no Maranhão se deu pela necessidade de solucionar esse grande problema, que era essa comunicação do interior do estado com a Capital.

Com o surgimento da Companhia de Progresso Agrícola do Maranhão, teve início o transporte ferroviário no Maranhão, com a construção da Ferrovia do Engenho São Pedro, localizada no Vale do Pindaré. Foi inaugurada em 13 de setembro de 1883 com extensão de 10 km. Essa ferrovia era de uso particular, e ligava o Engenho Central São Pedro aos canaviais, por onde era feito o transporte de cana-de-açúcar para o abastecimento do Engenho.

Em 23 de maio de 1882, o então Presidente da Província do Maranhão concedeu ao cidadão José Moreira Silva, o uso, posse e a construção de uma estrada de ferro ligando a cidade de Caxias a São José das Cajazeiras, através da Lei nº 1.267 durante um período de 90 anos.

O projeto da estrada de ferro só teve início em 01 de dezembro de 1888, quando o Governo Imperial autorizou o Engenheiro Nicolau Le Cocq, por meio de um novo Decreto nº 10.103, que concedia ao engenheiro realizar estudos sobre esta ferrovia.

Em 31 de maio de 1889, já com os estudos preliminares feitos, o Governo Imperial expediu mais um Decreto nº 10.250, concedendo a Companhia Le Cocq a exploração da Estrada de Ferro Caxias – Cajazeiras (Timon) por 80 anos.

Logo após, em 1890, a concessão para a construção da via-férrea, foi transferida da Companhia Le Cocq para a Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil, através do Decreto nº 529.

Um ano depois, em 23 de março de 1891, mais uma vez a concessão foi transferida, agora para a Companhia de Melhoramentos do Maranhão.

Finalmente, em 09 de junho de 1895, a ferrovia foi inaugurada, tendo uma extensão de 78 km. Tendo seu ponto de partida na cidade de Cajazeiras e seu ponto final na cidade de Caxias. Até então, apenas uma parte do problema havia sido solucionado. Faltava ligar São Luís ao resto do estado.

Em 1904, somente nove anos depois, o então Presidente Afonso Pena resolveu viajar de São Luís a Caxias, em um dos navios pelo Rio Itapecuru.

“Como sofreu o velho estadista – sol inclemente, chuvas torrenciais, nuvens de mosquito e, ao longe, o bulício de matas e o coaxar dos sapos. O “gaiola”-(navio)-

vencia lentamente a correnteza – quinze ou vinte dias de lutas e sacrifícios”. (GUIMARÃES, José Areias. Breve História de um Caminho de Ferro, 1963, p. 04).

Quando o Presidente retornou ao Rio de Janeiro, logo em seguida no dia 3 de janeiro de 1905, foi autorizada a construção da via férrea ligando São Luís a Caxias, através de um Decreto nº 1.329.

Mas, foi somente em 03 de novembro de 1907, que os estudos preliminares e a definição do traçado da ferrovia haviam sido aprovados, junto também com o orçamento para a sua construção.

Em junho de 1906, vários engenheiros foram chamados para trabalhar na construção dessa via férrea, são eles: José Palhano de Jesus, Samuel Gomes Pereira, Eulálio Vitério, Cerqueira Carvalho, Getúlio Nóbrega, Álvaro Durand, Eurico Macedo, Manfredo Catanhede e Carlos Torres.

O traçado era perfeito. Percorria o divisor de águas do Rio Itapecuru e Mearim. Porém as cidades de Rosário, Itapecuru, Coroatá e Codó não estavam incluídas no seu percurso. O que causou estranheza já que eram na época centros de grande influência política.

A construção teve início em 1907, mas logo foi interrompida a pedido do então Governador do Maranhão, Dr. Benedito Leite, para a inclusão no percurso da estrada a cidade de Rosário, que era sua cidade natal. A modificação do traçado foi realizada pelos engenheiros Adolfo Domingues e Getúlio Nóbrega.

O Governo Imperial construiu os primeiros 90 km da ferrovia, terminados em 1910. De 1910 a 1912, a responsável pela construção foi a empresa Proença Echeverria & Cia. Mais tarde, a execução da obra foi entregue a “Companhia São Luís –Caxias”. No entanto, devido a inúmeras prorrogações de prazo para a conclusão da obra, o Governo através de uma Portaria de 24 de novembro de 1919 do Ministério da Aviação, foi transferida novamente a concessão para a construção, só que agora para a Inspetoria Federal das Estradas.

Finalmente, em 30 de dezembro de 1920, por meio do Decreto nº 14.589 de 25 de maio, a Estrada de Ferro Caxias-Cajazeiras foi incorporada a Estrada de São Luís-Caxias. Esse Decreto além de incorporar as ferrovias, aprova o projeto e o orçamento para a construção da Estação Ferroviária de São Luís (A Estação João Pessoa).

“O custo total dos serviços entre São Luís e Cajazeiras (Timon) foi de trinta e nove mil e cinqüenta e seis contos de réis” (GUIMARÃES, José Areias, 1963).

Apenas em 1938, a via férrea chegou a Teresina, mas precisamente em 2 de dezembro, quando no Governo Getúlio Vargas, houve a construção da Ponte João Luís Ferreira, com 270 metros de comprimento. Foi então, que surgiu a Estrada de Ferro São Luís-Teresina, com 452 km de extensão, bitola de 1 m e aproximadamente 30 Estações e Paradas, atingindo os municípios de São Luís, Rosário, Santa Rita, Itapecuru, Cantanhede, Pirapemas, Coroatá, Timbiras, Codó, Caxias, Timon e finalmente Teresina.

Mais tarde, em 1957 a Estrada de Ferro São Luis-Teresina foi incorporada a Rede Ferroviária Federal S.A. Mas essa mudança não foi capaz de solucionar os problemas de funcionamento da ferrovia.

As principais dificuldades que surgiram para o funcionamento da ferrovia dizem respeito às despesas de custeio. As cargas transportadas na época eram de baixo valor econômico e de procura duvidosa, o que levou, em determinadas épocas a ferrovia sofrer grande dificuldade para realizar as devidas manutenções das máquinas, equipamentos e pagamento de funcionários devido aos altos custos. Outra grande dificuldade para o funcionamento surgiu em função da concorrência de outras opções de escoamento de produtos agrícolas e industrializados, a exemplo da navegação fluvial. Este fator foi apontado como principal responsável pela dificuldade na obtenção de recursos capazes de superar as despesas de custeio de São Luis-Teresina (Jornal o Imparcial - São Luís, 30 de agosto de 1985).

Outro fato importante ocorrido na Rede Ferroviária Federal de São Luís foi a mudança da Sede que se localizava da Beira –Mar para o bairro do Tirirical, próximo ao prédio do Departamento Municipal de Estradas de Rodagem. Essa mudança se fez necessária para a melhoria da operacionalização dos trens, principalmente os cargueiros. Mas admite-se também como um dos motivos da mudança, o grande número de acidentes que ocorriam com pedestres, já que os trens cortavam toda a cidade.

De maneira geral, o incentivo do Governo Imperial para a construção de ferrovias no país, trouxe algumas conseqüências graves, que continuam até hoje, como:

- Estradas de Ferro muito extensas e sinuosas;

- Ferrovias isoladas e dispersas;

-Muita variedade de bitolas nas ferrovias dificultando a integração operacional.

Por essas razões, e também a grandes variações econômicas sofrida pelo país, várias estradas acabaram tendo prejuízos, e entraram em falência. Então o Governo Federal, visando evitar o avanço dessa crise, formulou um projeto para unificar as ferrovias. Criou-se então, em 1957, a Rede Ferroviária Federal.

Vale ressaltar que em 1997, no período em que ocorriam inúmeras privatizações promovidas pelo Governo, a Estrada de Ferro São Luis-Teresina foi vendida para a Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN.

Logo após a venda da Malha Nordeste ao Consórcio Manor, a composição acionária da CFN ficou assim dividida: Companhia Siderúrgica Nacional, 20%; Companhia Vale do Rio Doce, 20%; Banco Bradesco, 20%; e Taquari Participações 40%. Atualmente a divisão acionária obedece a seguinte distribuição: Taquari Participações (Grupo Vicunha) com 50% e a Companhia Siderúrgica Nacional com 50% (SANFORD, Diógenes Germano “Uma Contribuição ao Estudo dos Indicadores de Desempenho Operacional de Ferrovias de Carga: O Caso da Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN”, COPPE/UFRJ, M. Sc. Engenharia de Transportes, Rio de Janeiro, 2002).

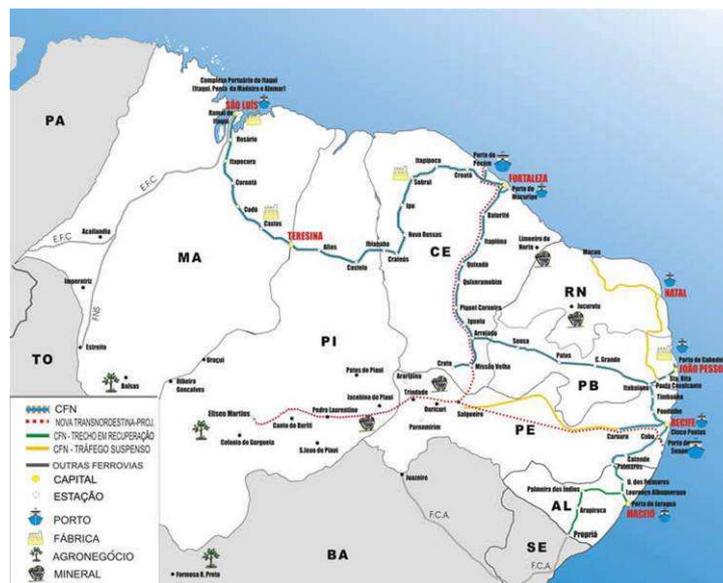


Fig. 06 – Mapa Ferroviário do Nordeste

Fonte: [www.cfn.com.br](http://www.cfn.com.br)

#### **1.4 – Rede Ferroviária Federal SA – RFFSA**

No início da década de 50, o sistema ferroviário nacional, enfrentava um momento de crise. A solução encontrada pelo Governo Federal junto ao Congresso Nacional, com base em estudos e debates, foi a unificação de 18 (dezoito) ferrovias pertencentes a União. Foi então, que em 16 de março de 1957, criou-se a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA.

Essa administração tinha como objetivo, explorar, reequipar, ampliar e conservar as estradas de ferro a ela incorporada.

Mas, logo no início, a empresa já contava com o déficit financeiro que dificultava sua administração, gerando assim um desequilíbrio técnico-operacional.

Então, o Governo Federal decidiu tomar uma medida para contornar os problemas. Essa decisão afastava a RFFSA dos transportes urbanos, transferindo a administração operacional desse sistema para a Companhia Brasileira de Transportes Urbanos – CBTU, recém criada em 22 de fevereiro de 1984. Mas essa atitude, porém, não obteve muito sucesso com relação ao retorno do equilíbrio administrativo da RFFSA.

Com a crise só se agravando, e o Governo impossibilitado de gerar investimentos no setor, criou-se então o Programa Nacional de Desestatização – PND, que tinha como órgão executor o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES. A RFFSA foi incluída nesse programa que consistia em: dividir a empresa e 6 (seis) regionais (Nordeste, Sudeste, Sul, Oeste, Centro-Leste e Teresa Cristina), transferir a administração ao setor privado e arrendar os bens da RFFSA aos novos operadores.

Esse modelo de privatização foi implementado em 1996. E já em 7 de dezembro de 1999 a Rede Ferroviária Federal encontrava-se extinta.

#### **1.5 – Contexto Atual**

“O modo de transporte ferroviário se caracteriza, por uma alta eficiência no transporte de cargas em grande quantidade e em longas distâncias” (BOWERSOX e CLOSS, 2001). Seu traçado é quase na sua totalidade perpendicular ao litoral, por consequência da economia predominante no país no período das suas construções. A maior parte de sua malha possui trajetos longos e recuos, por existirem apenas uma linha, ou seja, as ferrovias não

possuem mão dupla, e ainda estão apresentando um estado de conservação bastante precário, dificultando a operacionalidade desse sistema.

“O Brasil, apesar de possuir grande potencial para a utilização do transporte ferroviário, grande parte do seu território não é atendido por ele e apenas 20,86% da produção no país é transportada” (GEIPOT, 2001). A fragilidade desse sistema se deve principalmente pela sua total dependência do mercado externo, já que seu principal objetivo nesse momento é atender a economia de exportação.

Com o fortalecimento da política de exportação, a Associação Nacional dos Transportes Ferroviários - ANTF prevê em poucos anos o aumento da participação principalmente das ferrovias no transporte da produção nacional podendo chegar até 30% em 2008. Numa perspectiva mais otimista, no século XXI a participação das ferrovias no transporte de produtos agrícolas poderá chegar a 56%. (CAIXETA – FILHO, 2001)

“A malha ferroviária atual possui uma extensão de 29.706 km, e o principal produto movimentado por ela é minério de ferro, que representa 63% do volume total das cargas transportadas através das ferrovias brasileiras” (ANTT, 2003). A figura abaixo mostra a distribuição atual das ferrovias e suas devidas concessionárias.



Fig. 07 – Mapa Ferroviário do Brasil  
Fonte: [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br)

De maneira geral, as ferrovias estão distribuídas no território nacional para ligar algumas partes do território, onde normalmente são regiões onde há grande produção agrícola e extração de minerais para os portos. Como por exemplo, a Estrada de Ferro

Carajás, que possui 892 Km de extensão e sua concessão pertence a Vale do Rio Doce – CVRD. Ela opera com um sistema de interligação mina-ferrovia-porto, ligando a Serra de Carajás, no Estado do Pará ao porto Ponta da Madeira e o Porto do Itaqui, em São Luís do Maranhão. Mas essa ferrovia também é utilizada para o transporte de grãos para o sul do Maranhão, Piauí, Pará e Mato Grosso.



Fig. 08 – Estrada de Ferro Carajás  
Fonte: [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br)

Outra importante ferrovia do Brasil é a Ferrovia Norte-Sul, cuja sua concessão pertence a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. Seu traçado atende região de Colinas no Tocantins (TO) e encontra a Estrada de Ferro Carajás, em Açailândia (MA), com 461 km de extensão. O seu funcionamento visa além do escoamento da produção agro-industrial, o transporte de passageiros, que está em pleno funcionamento graças ao convênio estabelecido junto a Estrada de Ferro Carajás, ligando assim Açailândia (MA) a Imperatriz (MA).

A Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN, com extensão de 4.238 km serve aos Estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco de Alagoas ligando a seus devidos portos. Seu principal objetivo é o transporte de produtos siderúrgicos, soja, minérios entre outros.

Existem outras ferrovias distribuídas em todo o território brasileiro, não menos importante como a Ferrovia Norte-Sul que se localiza entre Estreito e Açailândia, a Estrada de ferro Vitória Minas que liga Belo Horizonte ao Porto de Tubarão, a Ferrobanque fica entre o município de Rubinéia no noroeste de São Paulo e o Porto de Santos, a Ferroeste no oeste do Paraná, a Ferrovia América Latina Logística – ALL em Guarapuava, essa linha em especial é o melhor exemplo de distribuição integrada de ferrovias, pois interliga os Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, São Paulo, os portos de São Francisco, Rio Grande, além da Argentina, Paraguai e Uruguai, a Ferrovia Novoeste que liga Corumbá ao porto de Santos,

a Ferronorte que fica entre o sul de Mato Grosso e a Ferrovia Ferroban, a Centro Atlântica – FCA que faz conexão entre uma das regiões mais movimentadas economicamente do país que é Belo Horizonte e Salvador e finalmente a MRS Logística S.A. que opera interligando Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro.

“Embora o sistema ferroviário brasileiro esteja sendo operado por empresas privadas, como foi visto, a extensão da malha continua limitada e precária” (ANTT, 2003). Como o país passa por uma retomada de crescimento e com o aumento do fluxo de produtos para exportação, o Ministério dos Transportes visando uma significativa melhoria nesse setor, criou o Plano de Revitalização das Ferrovias. Esse programa já está em implementação e foi estruturado em 4(quatro) programas com linhas de ação bem definidas.

O primeiro é o

“(…) Plano de Integração e Adequação Operacional das Ferrovias, que já está em andamento e trouxe capital e novos investidores. O objetivo geral desse plano é manter em funcionamento os corredores de transportes em direção aos portos, possibilitando a integração das malhas ferroviárias” (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES).

O próximo é o

“(…) Programa de Ampliação da Capacidade dos Corredores de Transporte, este tem como objetivo o aumento imediato da participação da ferrovia no fluxo de exportação. Ações imediatas de ampliação da frota de vagões e locomotivas e a recuperação da infra-estrutura arrendada devem ser deflagradas com investimento privado. E em contrapartida o poder público em parceria com a iniciativa privada desenvolverá ações para eliminar ou sinalizar passagens de nível remover com reassentamentos moradores de invasões construídas as margens dos trilhos e realizar obras em torno das grandes cidades (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES)”.

O terceiro é o “Programa é a Expansão e Modernização da Malha Ferroviária que visa levar os trilhos das ferrovias as novas fronteiras agrícolas, sobretudo nas regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste” (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES).

E finalmente o

“(…)Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros, que objetiva criar condições para o retorno do transporte de passageiros. O seu primeiro passo é estimular a exploração de trens turísticos e culturais, além da preservação da memória ferroviária. Essa iniciativa tem impacto importante na economia local, porque gera empregos no setor turístico e, além disso, a volta gradual dos trens de passageiros funciona como estímulo para a implantação pela iniciativa privada de trens modernos em zonas de grande densidade populacional especialmente no eixo Rio - São Paulo. O Plano de Revitalização das Ferrovias é um instrumento adequado para dotar o Brasil de uma infra-estrutura de transporte ferroviário capaz

de contribuir na eficiência dos transportes e a redução dos custos logísticos do setor produtivo nacional” (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES).

## **CAPÍTULO II – CASA DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA**

### **2.1 – Breve Histórico dos Museus**

O ser humano já possuía o hábito de colecionar objetos desde a época da pré-história. Existem relatos que já na Antiguidade, já havia coleções particulares de obras de arte. Na Grécia Antiga, construía-se pequenas edificações ao lado dos templos para guardar os presentes oferecidos aos deuses, como esculturas, por exemplo. Já na Idade Média, colecionar bens e artefatos era sinônimo de riqueza e poder.

Mas o museu moderno, só surgiu entre os séculos XVII e XVIII, a partir de doações de coleções particulares, em consequência criou-se então em 1683, o Museum Ashmolean, onde suas visitas eram restritas a Aristocracia. Só alguns anos mais tarde, veio a surgir o primeiro museu<sup>2</sup> aberto a todo público, o Museu Britânico, em 1753, criado pelo Parlamento inglês a partir da compra de uma enorme coleção de antiguidades clássicas.<sup>2</sup>

Não tão satisfeitos, os franceses influenciados pelos ideais iluministas na Revolução Francesa de Liberdade, igualdade e fraternidade, se deu à abertura do Museu do Louvre, que tinha finalidades cultural, recreativa e ainda possuía acesso irrestrito.

A partir daí, durante todo do século XIX foram sendo construídos museus por todas as partes do mundo, como por exemplo, o Altes Museum, em Berlim, o Museu do Prado, na Espanha, o Museu de Versalhes, na França, o Museu de Arte Moderna (MOMA), nos Estados Unidos.

---

<sup>2</sup> Museu, s.m. Lugar destinado ao estudo, reunião e exposição de obras de arte, de peças de coleções científicas, objetos antigos, etc. A palavra vem do latim *museum*, , que por sua vez é derivado do grego *mouseion*, que refere-se a um lugar ou a um templo destinados as Musas que inspiravam a arte.

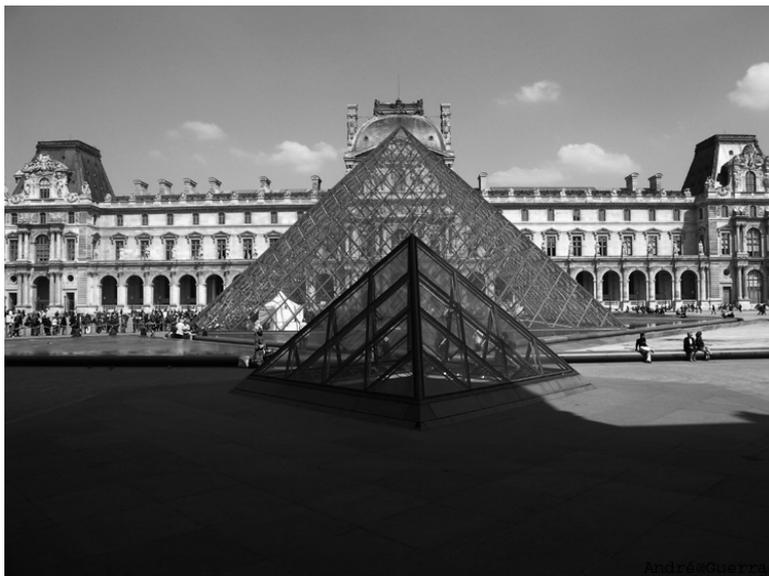


Fig. 10 – Museu do Louvre  
Fonte: [www.mtf.pt/galeria](http://www.mtf.pt/galeria)

Já durante o século XX, as exposições não eram apenas obras de arte e antiguidades clássicas, com o poder da Revolução Industrial, os museus passaram a adotar temas ligados ao passado e ao presente da sociedade, vinculados a vários setores, como os transportes, comunicações, aviação, teatro, temas também ideológicos e políticos, como por exemplo, o Museu da Revolução, em Moscou na Rússia.

Chegando ao Brasil, o primeiro museu, foi criado por Dom João VI, em 1818, o Museu Real que mais tarde em 1822, passaria a se chamar de Museu Imperial Nacional, e novamente após a Proclamação da República em 1889, seu nome mudaria novamente para Museu Nacional. Outros museus foram abertos no país, como o Museu do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (1862), o Museu de Mineralogia e Geologia da Escola Nacional de Minas Gerais (1876).

Até então, esses locais de exposição vinham estabelecendo a prática do museu como uma sucessão de salões e gabinetes, decorados com elementos clássicos que permitiam alojar coleções nacionais para a apreciação do público. Salões cheios de objetos, classificados rigidamente por cronologia, escolas e autores; salões com rigidez draconiana com respeito à origem, data de coleta, tamanho, conteúdo (ARNAUT, JUREMA KOPKE EIS e ALMEIDA, CÍCERO ANTONIO FONSECA).

Finalmente surge no século XX, um museu inovador na forma de expor suas obras. O Museu de Arte de São Paulo - MASP, construído em 1947 e considerado uns dos mais importantes tanto pela sua arquitetura inovadora, quanto pela belíssima qualidade de seu acervo, permanecendo em funcionamento até os dias atuais.

### 2.1.1 – Museu x Memória

“O museu é a representação da vida, da cultura, da educação, que não pode ser visto apenas como local de representação da cultura erudita, mas extensão da escola, da casa e da cidade” (FALEIRO, 2001).

“É uma instituição ao serviço da sociedade na qual é parte integral e que possui em si próprio os elementos que lhe permite participar na formação das consciências das comunidades que serve (...) o museu pode contribuir para levar essas comunidades a agir, situando a sua atividade no quadro histórico que permite esclarecer os problemas atuais, (...)” (DECLARAÇÃO DE SANTIAGO, 1972).

De acordo com a definição do Conselho Internacional de Museus - ICOM (1974), Copenhaga, XI Assembléia Geral – O museu é uma instituição permanente, sem finalidade lucrativa, ao serviço da sociedade e do seu desenvolvimento, aberto ao público, que adquire, conserva, investiga, comunica e exhibe para fins de estudo, educação e deleite, testemunhos materiais do homem e do seu meio.

“Considerados também como “instituições de memória”, são locais que colecionam, preservam, documentam, exibem e interpretam evidências culturais, isto é, são lugares onde a cultura é elaborada, comunicada e interpretada” (CAPOVILLA, 2003).

“O museu é, pois, o espaço por excelência onde se representa a interface entre o real e o representado, entre o presente e o vivido que se torna parte da nossa memória social. Como espaço, o museu não reproduz a realidade, no entanto, ele a significa tornando-a compreensível” (ROMERO, 2004).

Relacionar o significado da memória para o museu é como relacionar um trem com seu trilho, um não funciona sem o outro.

“As nossas recordações (...) são uma construção que fazemos q partir de fragmentos de conhecimentos que já eram, na sua origem, interpretações da realidade e que, ao voltarmos a reuni-los reinterpretemo-los à luz de novos pontos de vista”. (CAPOVILLA, 2003)”.

“Os museus abrigam o que fomos e o que somos. E inspiram o que seremos” (GILBERTO GIL).

## 2.2 – Contextualização

Ultimamente as definições “clássicas” de o que é um museu têm mudado radicalmente, pois antes seu conceito era muito limitado não permitindo abordar os diversos tipos de museus existentes: museu de história, arte, arqueologia, ciências naturais, tecnologia, etnografia, antropologia. Mas todos têm em comum seu interesse pelo patrimônio cultural e natural. Por isso ele é de grande importância para o desenvolvimento local, principalmente para o setor turístico. Nesse caso há uma relação de extrema dependência, o turismo cultural depende dos museus, e os museus dependem do turismo para sua própria sobrevivência.

“O que é certo é que o conceito de museu abandonou a idéia de simples armazém de peças e objetos para converter-se num espaço ao serviço das comunidades. Neste sentido o museu é um meio de comunicação” (ALONSO FERNÁNDEZ, 1993:32).

“Neste cenário, os museus são um exemplo da cultura da permanência numa época de fugacidade” (FERNÁNDEZ DE ROTA, 1996). “(...) na qual vivemos, é por isso e outros motivos que os museus estão chamados a ser um dos centros da vida cultural mais importantes do presente e do futuro” (XERARDO PEREIRO, 2003 -2004).

Aos poucos esse conceito de museu ser apenas um local para guardar e expor objetos, têm sido trocados por uma concepção mais adequada ao seu papel representado atualmente, o de museu interativo, dinâmico e participativo.

“O museu é uma instituição que pode ser reutilizada como espaço de reconstituição cultural e patrimonial, o que contribui para o desenvolvimento sociocultural. Servir para preservar a identidade local, recuperar patrimônio cultural” (ANDER EGG, 1981; GARCÍA CANCLINI, 1987).

Outra papel importante que o museu poderá desempenhar é o educativo. Segundo Valdés Sagues, três seriam os modelos de relacionamento entre museus e educação, são eles:

a) Museu e educação formal: Serve como instrumento de ensino-aprendizagem. Serve para reforçar o conhecimento através de atividades didáticas. Tentando criar hábitos de consumo cultural entre os escolares. Ex. Visitas programadas pelas escolas.

b) Museu e educação não formal: É uma forma de difusão de conhecimento. São atividades estão orientadas a públicos alvos mais genéricos que utilizam os seus tempos de lazer nestas atividades. Ex.: palestras, cursos, atelier, visitas guiadas, etc.

c) Museu e educação informal: É o que conhecemos como meio de comunicação que elabora exposições dialógicas para relacionar visitantes, obras e museu. O visitante passa a ser um participante ativo, voluntário, que assume uma educação não integrada nos currículos escolares oficiais.

Segundo o antropólogo Xerardo Pereiro, essas deveriam ser as características de um museu:

- 1) Refletir os sentidos vivos da cultura local.
- 2) Ser um lugar emotivo.
- 3) Que os objetos sejam percebidos em íntima relação com o doador ou proprietário (memória, lembranças)...
- 4) Os critérios de exibição devem integrar o tipo de sensações que evocam os objetos dentro da comunidade. Isto é, ser um museu de idéias e não só de objetos.
- 5) Deve ser um lugar de encontro entre os velhos e os jovens.
- 6) Deve ser um lugar de transmissão de conhecimentos. O desenvolvimento sustentável passa por deixar aos nossos filhos conhecimentos culturais e uma natureza cuidada.
- 7) Deve ter em conta a participação e gestão dos locais.
- 8) Deve dar uma resposta clara à reprodução sócio-económica local, o que implica planificar um certo consumo turístico.

Por o museu ocupar um papel central na contemporaneidade, fica clara a sua importância, podendo-nos fazer capaz de conhecer a história cidadina e influenciar no cotidiano da sociedade. Agindo de forma integrada (educação x museu x sociedade), os benefícios serão mútuos, gerando desenvolvimento cultural e sócio-econômico para as

idades, facilitando a preservação do patrimônio cultural, principalmente na sociedade brasileira que possui manifestações culturais tão diversificadas.

### **2.3 – A Estação João Pessoa**

Localizada na Avenida Beira-Mar, a edificação dispunha de uma posição estratégica no aspecto geográfico e econômico, pois está situada bem no centro da cidade.

A sua construção se deu após aprovação da planta por meio do Decreto nº14.238 de 02 de julho de 1920. Mas a liberação definitiva só ocorreu em 25 de maio de 1921, através de outro Decreto nº14.832, que autorizava as obras com outro projeto em substituição ao aprovado anteriormente. Mas infelizmente o autor desse projeto continua até hoje desconhecido.

As obras foram iniciadas em 14 de novembro de 1925, e tinha como responsável técnico o engenheiro Sr. Teixeira Brandão, que na época ocupava o cargo de Diretor as Estrada de Ferro São Luis-Teresina.

Sua inauguração ocorreu em 15 de novembro de 1929, na época tinha recebido o nome de Estação João Pessoa e tinha como objetivo sediar o terminal de passageiros e a administração da ferrovia de São Luís.

#### **2.3.1 – Características do Imóvel**

A edificação localiza-se na Avenida Beira-Mar no centro da cidade, está implantada sobre uma grande plataforma a 62 cm (sessenta e dois centímetros) de altura em relação ao nível da rua, valorizando a imponência de sua arquitetura.

De estilo eclético, possui em sua fachada vários elementos decorativos como frisos em massa, arco pleno, cimalha, óculo, marquise, platibanda, pórtico. A fachada em sua maioria está pintada na cor amarela, com detalhes em branco e cinza (FIG. 11).

O corpo principal do prédio possui uma planta retangular simétrica e sua estrutura é composta de concreto armado e alvenaria de tijolo. Ele foi dividido em quatro pavimentos, térreo, sobreloja, primeiro e segundo pavimentos.



Fig. 11 – Fachada Principal

Infelizmente por se tratar de um prédio que hoje abriga várias delegacias do Estado, houve certas restrições de acesso em alguns setores, para a realização do registro fotográfico.

No Térreo, o hall principal possui pé-direito duplo com alguns elementos decorativos nas paredes e forro, e o piso é todo em ladrilho hidráulico colorido em ótimo estado de conservação (FIG. 12, 13 e 14).



Fig. 12 – Forro do hall principal



Fig. 13 – Elementos na parede



Fig. 14 – Piso em ladrilho hidráulico colorido

Nas circulações frontais que dão para as escadas laterais, o piso também é de ladrilho hidráulico colorido, só que nas cores verde e branco (FIG. 15).



Fig. 15 – Piso em ladrilho hidráulico colorido

As escadas laterais dão acesso apenas até ao primeiro pavimento e já sofreram algumas intervenções como a colocação de um piso emborrachado para a própria segurança do usuário já que o acesso atualmente está sendo exclusivamente por essas escadas, pois o elevador que existe no prédio está desativado há alguns anos (FIG.16).

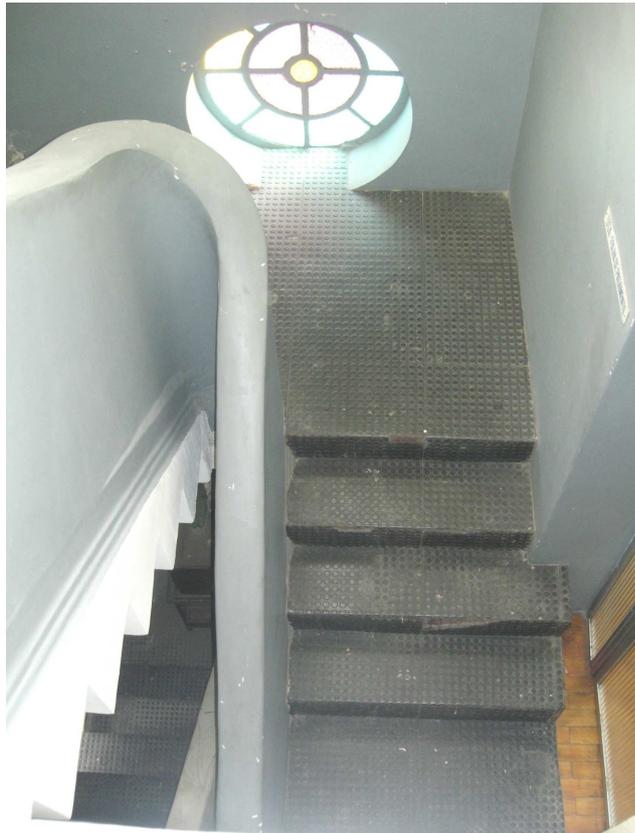


Fig. 16 – Escada lateral

Em se tratando de forro, existe é inexistente nos pavimentos térreo, sobreloja e primeiro pavimento, pois possuem laje. Já no segundo pavimento possui forro de madeira.

A Fachada Principal tem como elemento marcante um pórtico imponente centralizado, onde possui duas colunas monumentais que chegam até ao segundo pavimento e são arrematadas, na parte superior, por uma cimalha (FIG. 17). O acesso principal é feito através de um portão de ferro trabalhado.



Fig. 17 – Pórtico de entrada

Os vãos são formados por uma arcada em arco pleno que vai do térreo a sobreloja, hoje fechados por grades. Já no primeiro e segundo pavimentos os vãos são formados por vergas retas com vedações em esquadrias de madeira e vidro e outras de alumínio e vidro. Além disso, por toda a fachada existem aparelhos de ar condicionado expostos (FIG. 18).



Fig. 18 – Fachada principal

Na Fachada Posterior existem similaridades nos vãos do primeiro e segundo pavimentos em relação à fachada principal, como a presença de vãos retos e arcos plenos e inclusive com a presença de ar condicionados. Já o térreo apresenta vãos em verga reta, e Mão-francesa com vigas treliçadas com cobertura de telha metálica ao longo de toda a fachada (FIG. 19 e 20).



Fig. 19 – Fachada Posterior



Fig. 20 – Detalhe da mão-francesa

As Fachadas Laterais atualmente permanecem parcialmente cobertas pelos anexos, dificultando sua visualização, mas não impedem de perceber traços da fachada original (FIG. 21 e 22)



Fig. 21 – Anexos da lateral direita



Fig. 22 – Anexo da lateral esquerda

E finalmente a cobertura, que é em três águas nas abas laterais e no corpo central onde se localiza o pórtico, o telhado possui quatro águas todas em telha cerâmica e arrematada por platibanda. Nessa cobertura possui um elemento de grave impacto visual, nele está instalada a casa de máquinas do elevador do prédio.

### 2.3.2 – Análise do Estado de Conservação e Preservação

De acordo com a Carta de Lisboa conservar é o “Conjunto de medidas destinadas a salvaguardar e a prevenir a degradação de um edifício, que incluem a realização das obras de manutenção necessárias ao correto funcionamento de todas as partes e elementos de um edifício”.

Outro conceito de conservação é o do Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, que considera conservação, ações que visem à manutenção, a garantia de utilização e a conseqüente proteção da edificação. Os serviços de conservação são ações que resguardam o bem imóvel ou móvel da decadência, da deterioração, defendendo e salvaguardando com serviços tais como: repintura, recuperação de reboco, retelhamento, substituição de peças de telhado ou substituição de pequenos elementos arquitetônicos.

Portanto seu estado de conservação é regular, necessitando apenas de alguns pequenos serviços como pintura e pequenos reparos.

“Já preservação arquitetônica é a intervenção destinada à preservação das características arquitetônicas, artísticas e decorativas que compunham o imóvel na época de construção. Abrange serviços de manutenção, conservação e restauração” (INSTITUTO DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN).

Entretanto seu estado de preservação é bastante delicado. Se compararmos o edifício na época da sua construção com seu estado atual, percebe-se claramente as inúmeras alterações que o prédio vem sofrendo.

Nas fachadas, por exemplo, nota-se modificações nos vãos e esquadrias que anteriormente eram de madeira e vidro e atualmente são de alumínio e vidro e fora dos padrões originais. Outra alteração clara de ser observada é na fachada lateral e posterior onde os vãos eram óculos e hoje estão completamente modificados tanto na forma quanto nas dimensões. Além disso, a colocação de aparelhos de ar condicionado, tubulações, em toda a fachada degrada e polui visualmente a superfície externa da edificação.

Enfim, o estado atual de conservação do prédio permanece regular, mas o estado de preservação está bastante precário devido às inúmeras intervenções feitas sem nenhum planejamento, comprometendo todo projeto original.

## 2.4 – Reabilitação da Estação Ferroviária

De acordo com Bueno, reabilitação significa: “Reabilitar, restituir ao estado anterior, aos primeiros direitos ou prerrogativas; regenerar; restituir a estima pública ou particular; readquirir estima ou crédito; recuperar-se”.<sup>3</sup>

Segundo a Carta de Lisboa, reabilitar significa executar obras que têm por fim a recuperação e beneficiação de uma construção, resolvendo as anomalias construtivas, funcionais, higiênicas e de segurança acumuladas ao longo dos anos, procedendo a uma modernização que melhore o seu desempenho até próximo dos atuais níveis de exigência.

O local escolhido para a implantação, será uma edificação localizada na Avenida Beira-Mar no centro da cidade, onde no passado era a Estação Ferroviária de São Luís–Teresina, e atualmente é utilizada pela Secretaria de Segurança como delegacia. Trata-se de um prédio de arquitetura imponente, e de localização privilegiada, pois está em uma área de fácil acesso e de grande atrativo para a cidade, que é o Centro Histórico. Não resta dúvida que esse é o melhor lugar para sediar a Casa de Memória da Estação Ferroviária de São Luís, pois foi a sede dessa ferrovia, onde a história está marcada em cada pedra e ladrilho da edificação.

Reabilitá-la seria uma forma de preservar um pedaço importante da nossa história, pois é um registro de um período de grande crescimento, desenvolvimento e transformações no cotidiano citadino.

O surgimento de uma casa de memória sobre a estrada de ferro do Brasil e em especial de São Luís-MA, deverá preencher um espaço inexistente e muito esperado na cidade, pois esta ferrovia foi destinada a ser a coluna vertebral de todo o desenvolvimento no Maranhão. E lembrar essa história e as pessoas que a fizeram, é de total importância já que São Luís é muito carente de um equipamento oferecedor de tais propósitos.

O objetivo principal da proposta é elaborar um anteprojeto arquitetônico transformando a antiga Estação Ferroviária, localizada na Avenida Beira-Mar, em uma Casa da Memória Ferroviária, mesclando em um só espaço cultura e lazer de forma auto-sustentável.

---

<sup>3</sup> BUENO, Francisco da Silveira. Minidicionário da língua portuguesa. Ed. Ver. e atual, São Paulo, 1996.

Sua implantação deverá trazer benefícios significativos para a economia local, como a criação de emprego e renda diretos e indiretos principalmente no setor turístico. Pois será um local que proporcionará atividades variadas, voltadas tanto para o visitante local quanto ao turista, qualificando ainda mais o roteiro turístico de São Luís.

## **2.5 – Legislação Pertinente**

Para um melhor entendimento a respeito das leis, decretos e cartas que regulam áreas tombadas, que é caso da área escolhida para elaborar a proposta, alguns conceitos deverão ser expostos inicialmente.

Tombamento (...) significa um conjunto de ações realizadas pelo poder público com o objetivo de preservar, através da aplicação de legislação específica, bens de valores históricos, culturais, arquitetônicos, ambientais e também de valor afetivo para a população, impedindo que venham a ser destruídos ou descaracterizados (...).<sup>4</sup>

Só será aplicado o tombamento a bens de interesse de preservação da memória coletiva, como bens móveis e imóveis de interesse ambiental e cultural com: livros, mobiliários, ruas, praças, edifícios, obras de arte, cidades, etc.

Em São Luís existem três áreas de tombamento, a área de tombamento federal, a área de tombamento estadual e a área inscrita como Patrimônio Mundial pela UNESCO.

No caso do prédio escolhido, a antiga Estação Ferroviária também sede da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, não é um bem tombado isoladamente, mas está inserido na área de tombamento estadual, e também pertence a uma área de entorno do imóvel tombado, já que é vizinho da Praça Gonçalves Dias, que é tombada como conjunto arquitetônico e paisagístico federal. Portanto está protegido pelas leis e normas de preservação do patrimônio.

Como não existem leis específicas que regulamentem a preservação do entorno do imóvel tombado e por ser uma área vizinha ao bem que se quer preservar, é considerado então uma extensão do tombamento e, portanto deve ser regido pelas mesmas leis com objetivo de manter a ambiência e a visibilidade do imóvel tombado.

---

<sup>4</sup> Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN

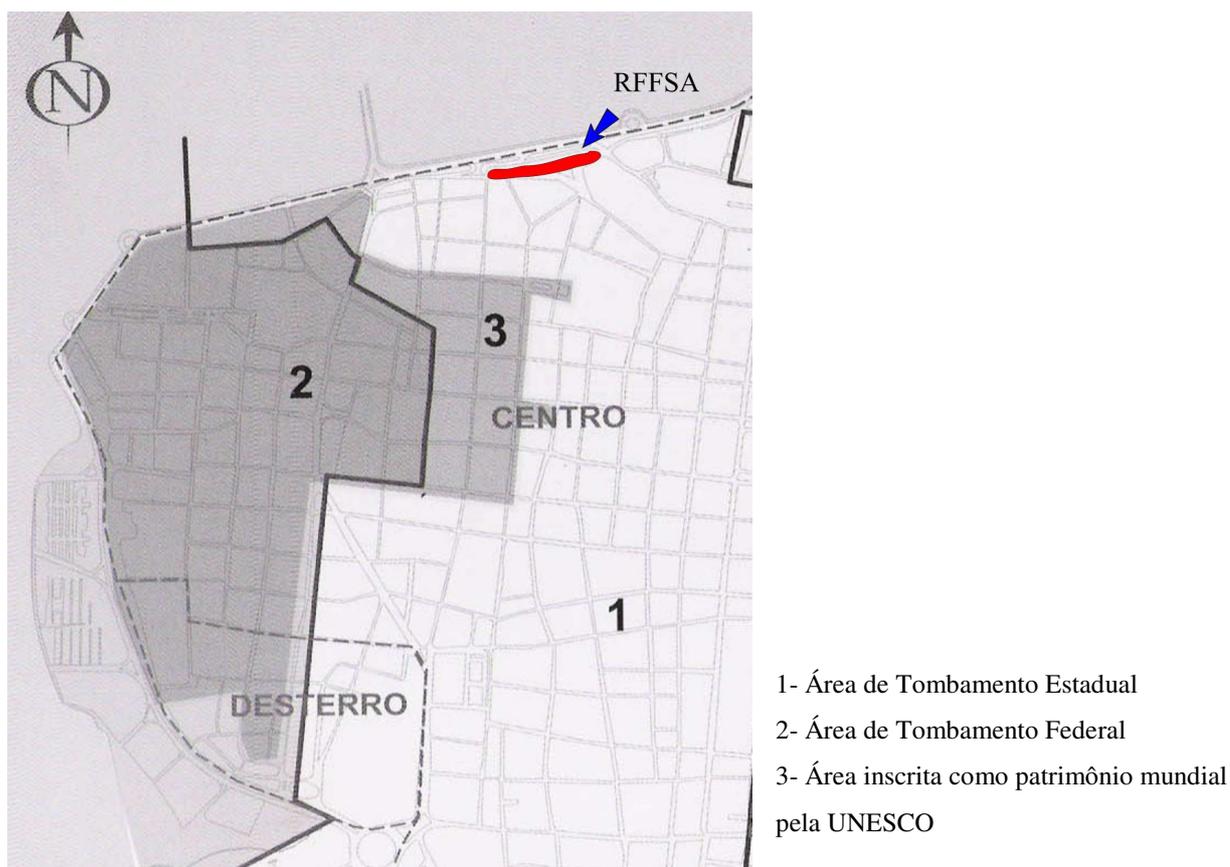


Fig. 34– Mapa do Centro histórico de São Luís mostrando os limites das áreas protegidas  
Fonte: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional –IPHAN

Então de acordo com a Constituição da República Federativa do Brasil de 05 de outubro de 1988, no art. 216 parágrafo único, todo o nosso patrimônio cultural deve ser protegido pelo Poder Público, através do tombamento.

E é justamente o Decreto Lei 25, de 30 de novembro de 1937 a principal lei de preservação de patrimônio, que define e organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Como podemos perceber no art. 18 desse decreto que “sem prévia autorização do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, não poderá, na vizinhança de coisa tombada, fazer construção que impeça ou reduza a visibilidade, nem nela colocar anúncios ou cartazes, sob a pena de ser mandado destruir a obra ou retirar o objeto, impondo-se neste caso a multa de cinquenta por cento do valor do mesmo objeto”.

Mas existem outras leis além dessa que também auxiliam nas orientações de preservação, como o Decreto Lei nº 10.089 de 06 de março de 1986. Essa é uma lei estadual e dispõe sobre o tombamento do conjunto histórico, arquitetônico e paisagístico do centro histórico de São Luís.

Além dessas normas relativas a preservação patrimonial, existem também as Cartas Patrimoniais, que são textos elaborados em encontros de entidades não governamentais para a criação de regras e diretrizes para orientar na proteção do patrimônio cultural.

A Carta de Veneza, por exemplo, que foi publicada em maio de 1964, dispõe sobre a conservação e restauração de monumentos e sítios históricos. Nela diz que: “o monumento não pode ser separado da história da qual é testemunho e nem do ambiente no qual se encontra”. E, ainda hoje, as recomendações contidas nesse documento são adotadas pelo “Comitê e Patrimônio da Unesco” como princípio fundamental na orientação sobre conservação.

Existe também a Carta de Burra, que foi publicada em 19 de agosto de 1979, e nela há um estímulo para outras discussões sobre conservação do patrimônio, principalmente com relação aos conceitos de bem, substância, sítio, significado cultural, conservação, manutenção, preservação, restauração e reconstrução.

Outra também muito importante é a Carta de Lisboa, que foi resultado do I Encontro de Reabilitação Urbana em Lisboa em 1993, que foi continuada no Rio de Janeiro em 1994, e tinha como finalidade criar uma linguagem comum, com as devidas adaptações necessárias para cada nacionalidade, estabelecendo princípios que iriam reger as futuras intervenções.

Enfim, existem inúmeras outras leis, cartas, que regulamentam a preservação do nosso patrimônio, dessa maneira podemos concluir que a legislação só tem a acrescentar na orientação, preservação, conservação e reabilitação de edificações isoladas como também do contexto urbano com um todo.

Em se tratando de legislações voltadas para museus ou espaços de preservação que é o foco da proposta, algumas cartas e seminários foram usados como base para elaboração de uma intervenção adequada ao tema. Como por exemplo, o documento final redigido após o Seminário Regional da Unesco em 1958, que (...) *“dá ênfase à função educativa dos museus (...) reconhece o museu como se fosse uma extensão da escola. (...) Aproveita para enfatizar o caráter didático da exposição. Buscando alternativas para os problemas expositivos, sugere que o museu se aproprie das novas tecnologias para comunicar”*.

Já na Mesa Redonda de Santiago do Chile realizada em 1972, foi elaborado um documento que (...) “define um novo conceito de ação dos museus: o museu integral, destinado a proporcionar à comunidade uma visão de conjunto do seu meio material e cultural”. Esse documento foi decisivo para identificação da função social que um museu deve desempenhar.

E finalmente a Declaração de Caracas criada em 1992, considerada por Hughes Varine um dos mais importantes documentos da história da construção de uma nova museologia. No (...)

“desenvolvimento desde evento foram tratados numerosos aspectos, alguns dos quais foram analisados com especial ênfase, visto que durante as seções, ficou evidenciada a singular relevância da sua relação com o desempenho dos museus, que são: museus e comunicação, museus e gestão, museus e liderança, museus e recursos humanos e finalmente, museus e patrimônio”. (DECLARAÇÃO DE CARACAS, 1992)

## **2.6 – Catalogação do Acervo**

Em 1987 houve uma tentativa de criação de um espaço de exposição e preservação da memória ferroviária na própria sede da RFFSA, foram reunidas em uma sala na antiga Estação Ferroviária, várias peças, das locomotivas, como sinos, apitos, telefones, telégrafos, placas de bronze, relógios, fotografias, entre outras. Mas infelizmente não obteve muito sucesso, obrigando seus idealizadores, para preservar melhor esse registro, doar essas peças para um museu criado em Parnaíba-PI que tinha o mesmo objetivo, preservar a memória ferroviária. Com isso garantiam a salvaguarda desse acervo.

Em sua concepção original, a Casa de Memória Ferroviária, seria constituída de um acervo que retratasse de forma cronológica a história do transporte ferroviário no Maranhão. Todavia, em razão da falta de acervo local, cujas peças foram doadas já acima citadas, o acervo ficará restrito a réplicas das peças originais e a um acervo iconográfico de uma coleção particular da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, ilustradas abaixo.

### 2.6.1 – Acervo Iconográfico

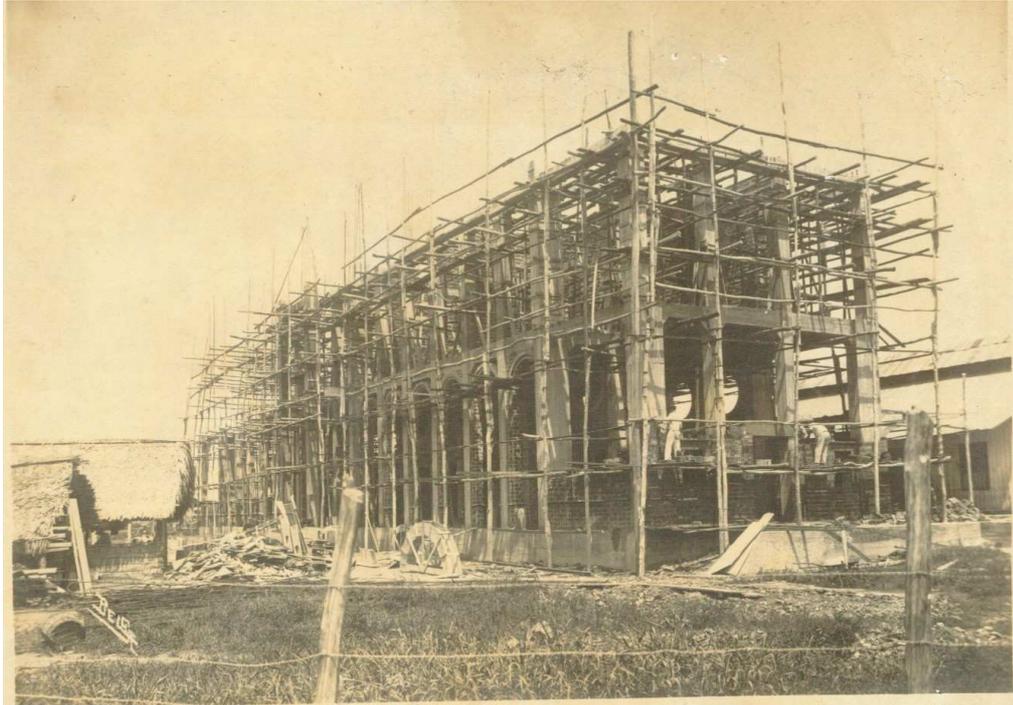


Fig. 13 – Estação Ferroviária João Pessoa – Construção  
Fonte: Acervo particular - RFFSA

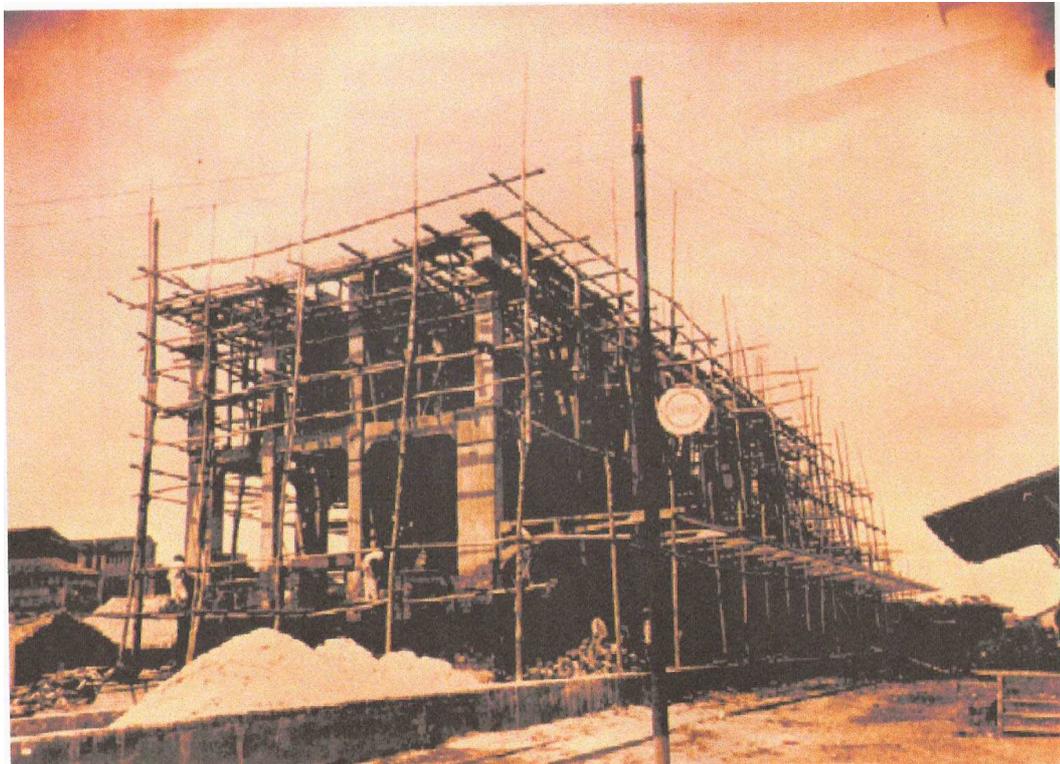


Fig. 14 – Estação Ferroviária João Pessoa – Construção (1925-1929)  
Fonte: Acervo particular – RFFSA



Fig. 15 – Fachada Posterior e Lateral Direita – Construção (1925-1929)  
Fonte: Acervo particular – RFFSA



Fig. 16 – Fachada Posterior e Lateral Esquerda – Construção (1925-1929)  
Fonte: Acervo particular – RFFSA

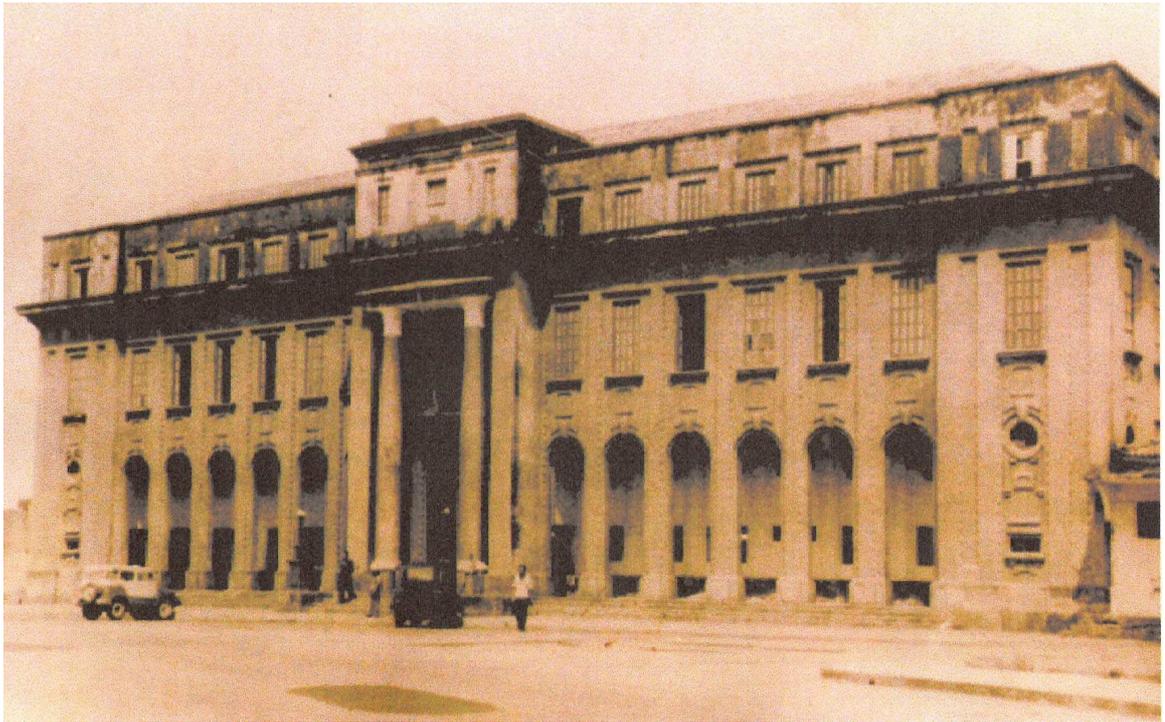


Fig. 17 – Fachada Principal – Estação João Pessoa 1970  
Fonte: Acervo particular – RFFSA

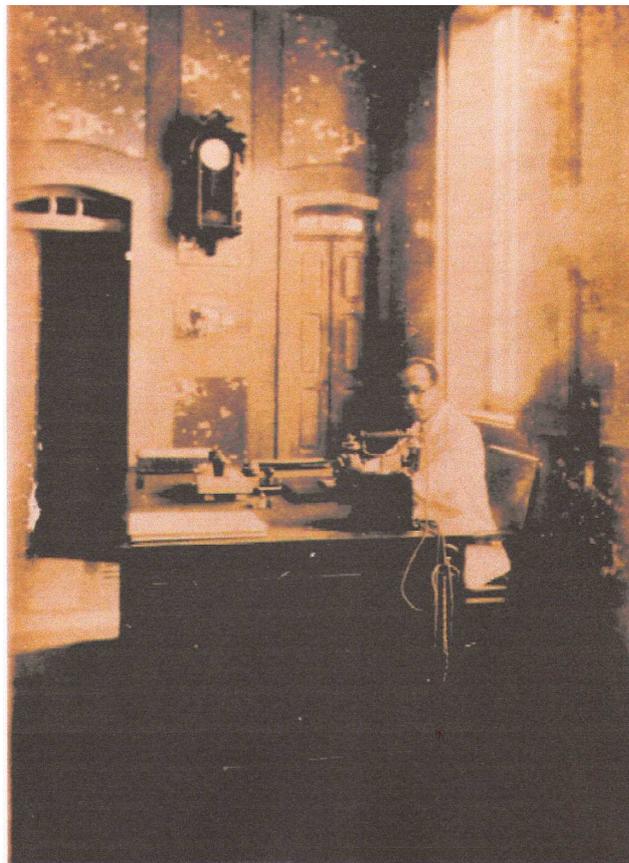


Fig. 18 – Gabinete da Administração  
Fonte: Acervo particular – RFFSA

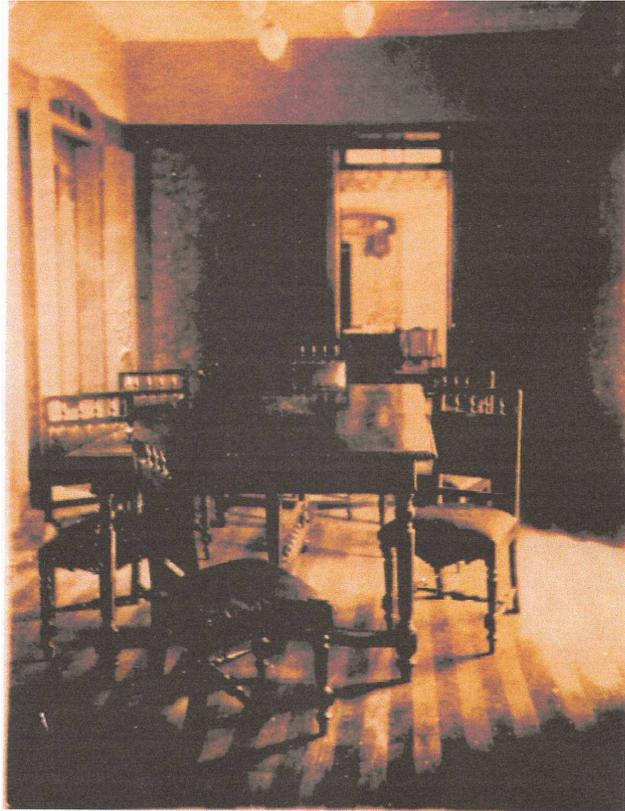


Fig. 19 – Salão do primeiro pavimento  
Fonte: Acervo particular – RFFSA



Fig. 20 – Vista Geral das linhas férreas  
Fonte: Acervo particular – RFFSA



Fig. 21 – Visita do Presidente Juscelino – 1958  
Fonte: Acervo particular – RFFSA

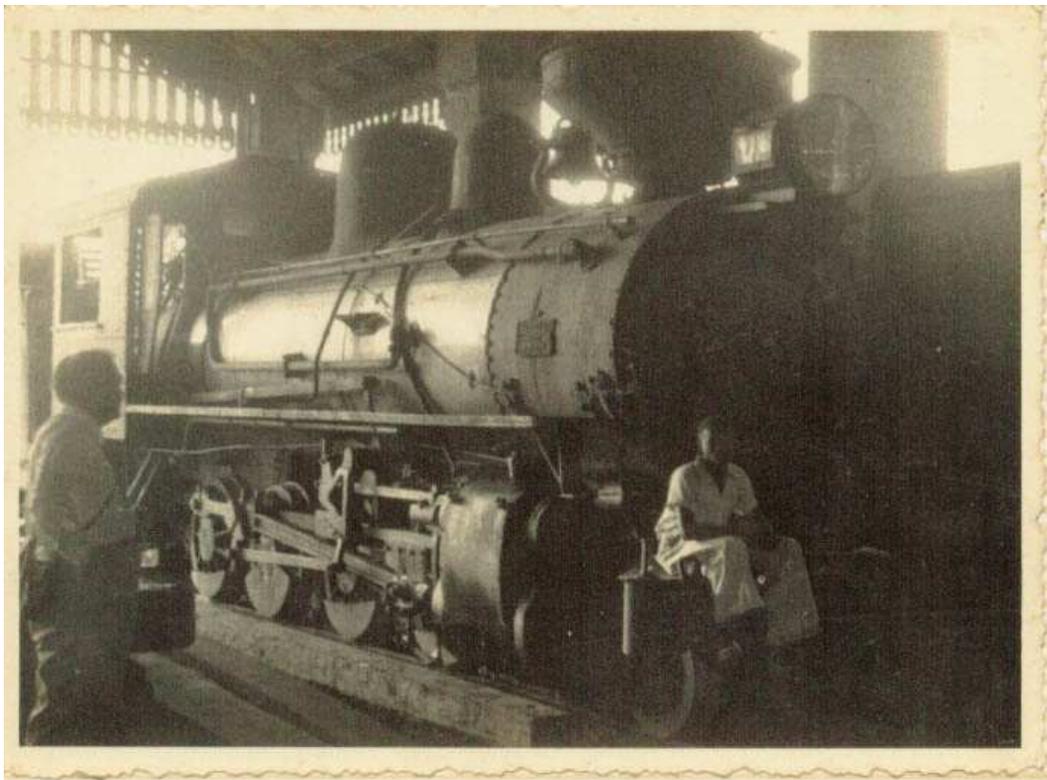


Fig. 22 – Visita do Presidente Juscelino – 1958  
Fonte: Acervo particular – RFFSA



Fig. 23 – Vista do pátio da Estação João Pessoa – São Luis  
Fonte: Acervo particular – RFFSA



Fig. 24 – Missa na área de embarque e desembarque na Estação  
Fonte: Acervo particular – RFFSA



Fig. 25 – Funcionários na locomotiva no pátio da estação  
Fonte: Acervo particular – RFFSA



Fig. 26 – Funcionários no pátio da estação  
Fonte: Acervo particular – RFFSA



Fig. 27 – Oficina da Estrada de Ferro São Luis-Teresina  
Fonte: Acervo particular – RFFSA

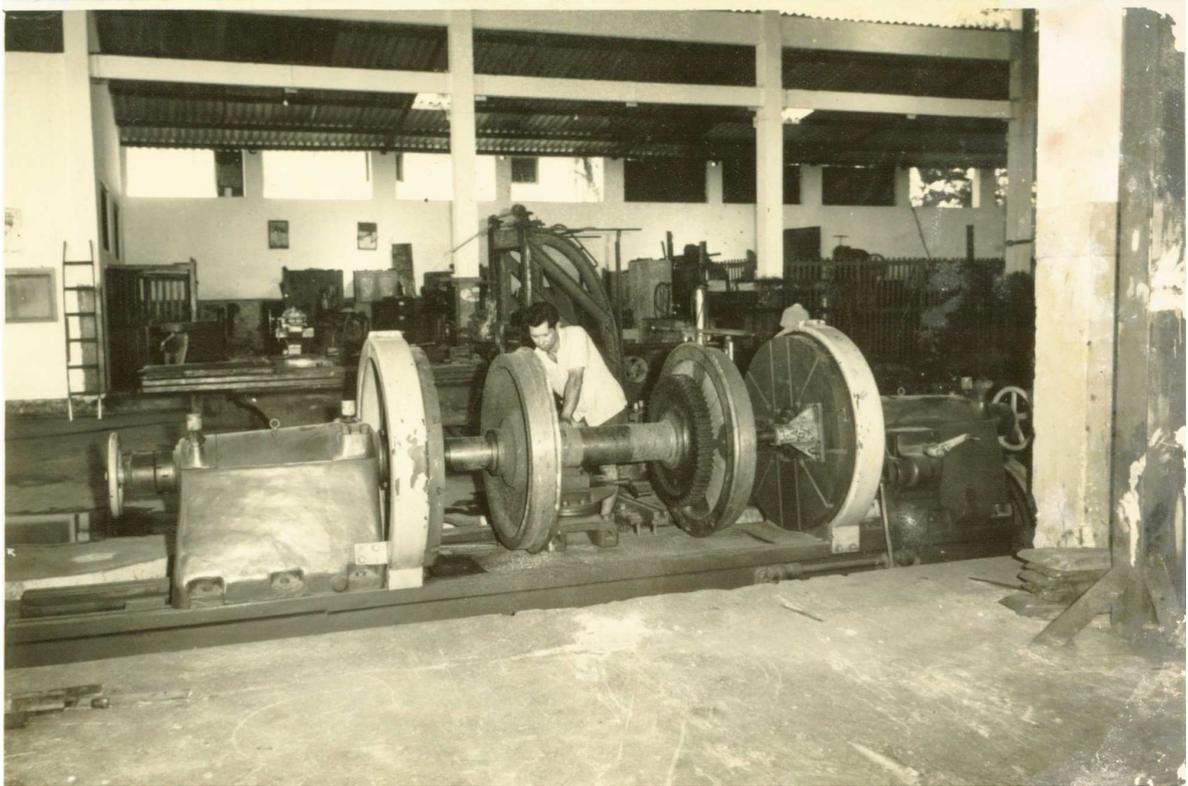


Fig. 28 – Oficina da Estrada de Ferro São Luis-Teresina  
Fonte: Acervo particular – RFFSA

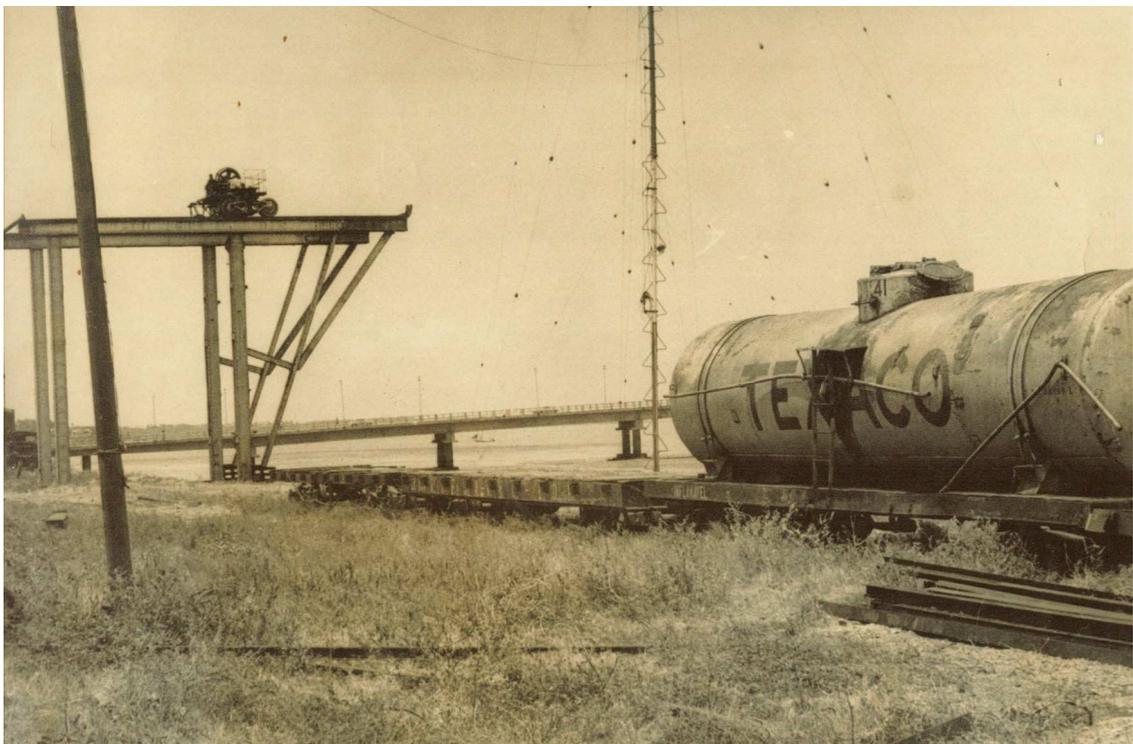


Fig. 29– Vista do pátio esquerdo da Estação João Pessoa  
Fonte: Acervo particular – RFFSA

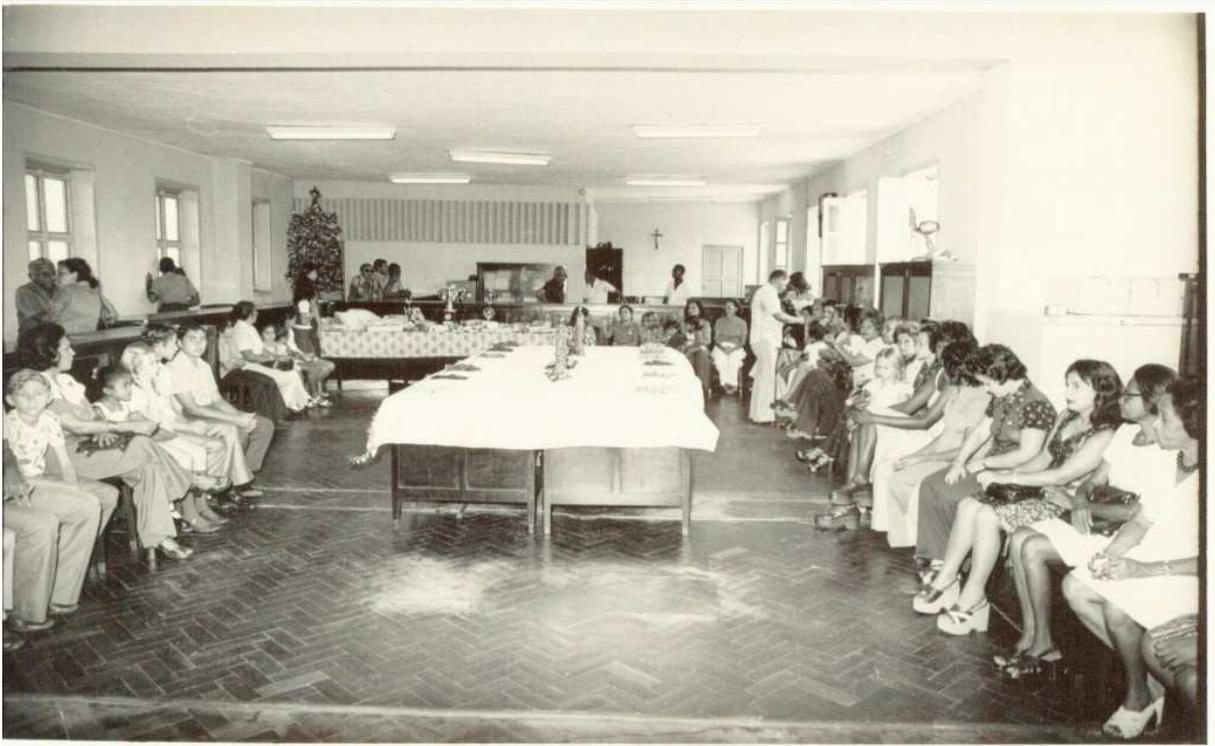


Fig. 30– Confraternização dos funcionários da RFFSA  
Fonte: Acervo particular – RFFSA



Fig. 31– Uma das salas da administração da RFFSA  
Fonte: Acervo particular – RFFSA



Fig. 32– Uma das salas da administração da RFFSA  
Fonte: Acervo particular – RFFSA

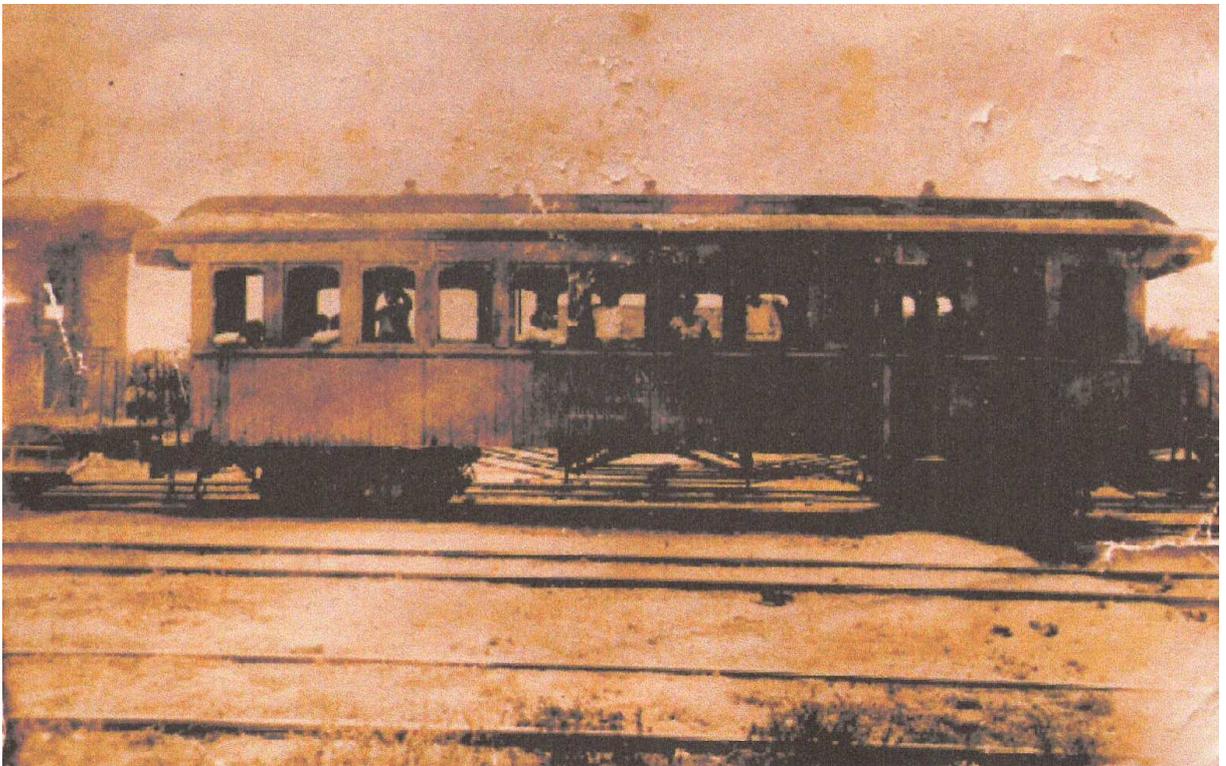


Fig. 33 – Vagões de passageiros  
Fonte: Acervo particular – RFFSA

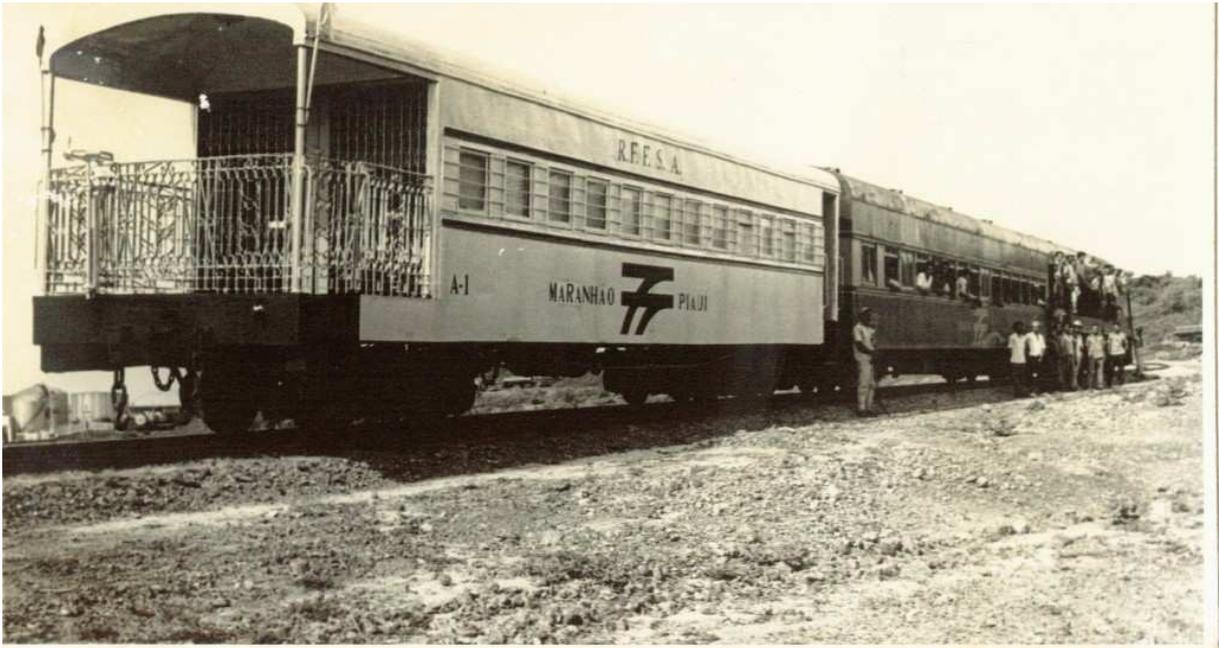


Fig. 34– Vagões do trem São Luis-Teresina  
Fonte: Acervo particular – RFFSA



Fig. 35 – Locomotiva - São Luis-Teresina  
Fonte: Acervo particular – RFFSA

## 2.6.2 – Acervo de Peças

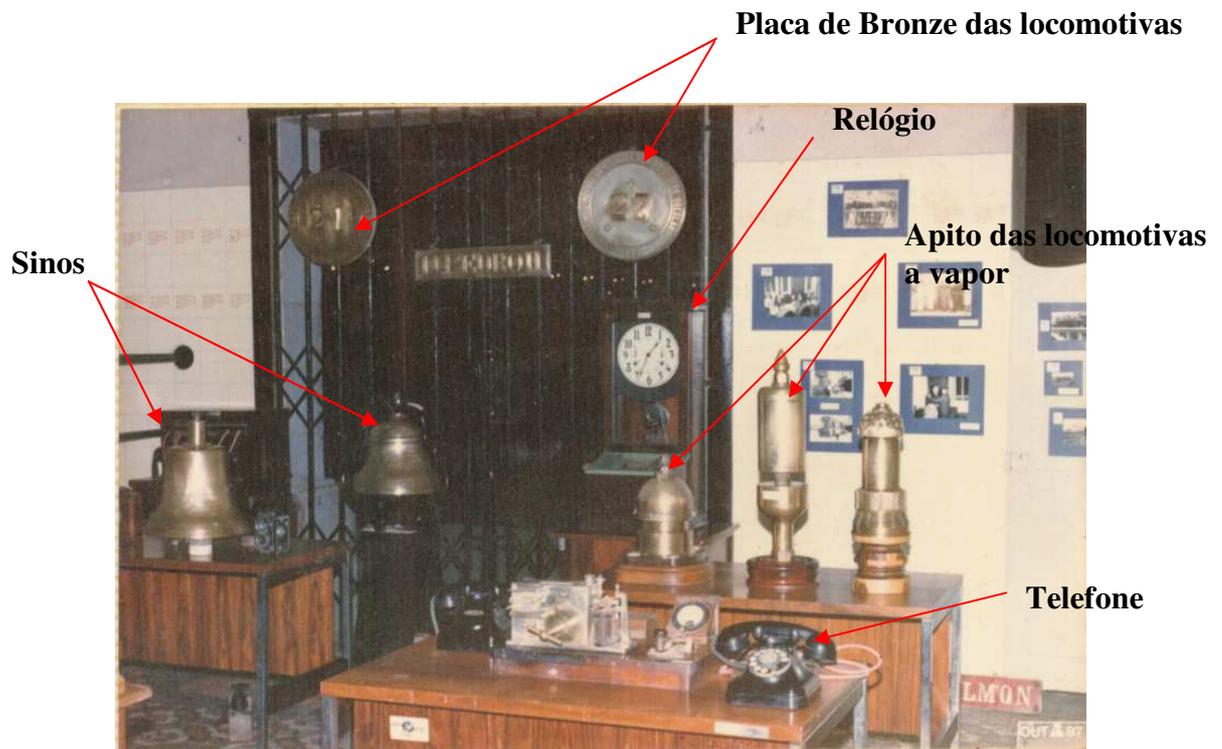


Fig. 36 – Exposição de peças do acervo particular RFFSA  
 Fonte: Acervo particular – RFFSA



Fig. 37 – Exposição de peças do acervo particular RFFSA  
 Fonte: Acervo particular – RFFSA

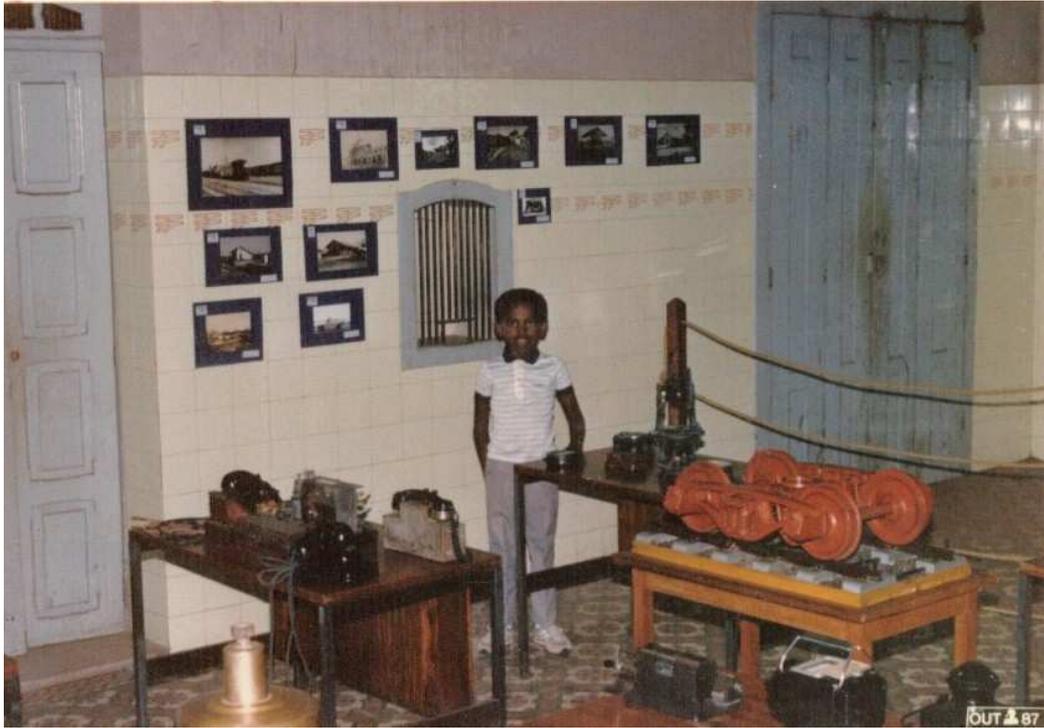


Fig. 38 – Exposição de peças do acervo particular RFFSA  
Fonte: Acervo particular – RFFSA



Fig. 39 – Exposição de peças do acervo particular RFFSA  
Fonte: Acervo particular – RFFSA



Fig. 40 – Locomotiva Benedito Leite original – principal peça do acervo  
Fonte: Acervo particular – RFFSA

## 2.7 – Levantamento Físico-Arquitetônico

Por o prédio escolhido sediar várias delegacias da cidade, tivemos grande dificuldade de acesso. Mesmo com autorização prévia da Secretaria de Segurança, alguns delegados não permitiram nossa entrada, por isso, nosso trabalho se baseou no levantamento realizado em 1998 pelo Departamento Histórico Artístico e Paisagístico do Maranhão (DPHAP – MA).

PLANTA DE SITUAÇÃO E LOCALIZAÇÃO

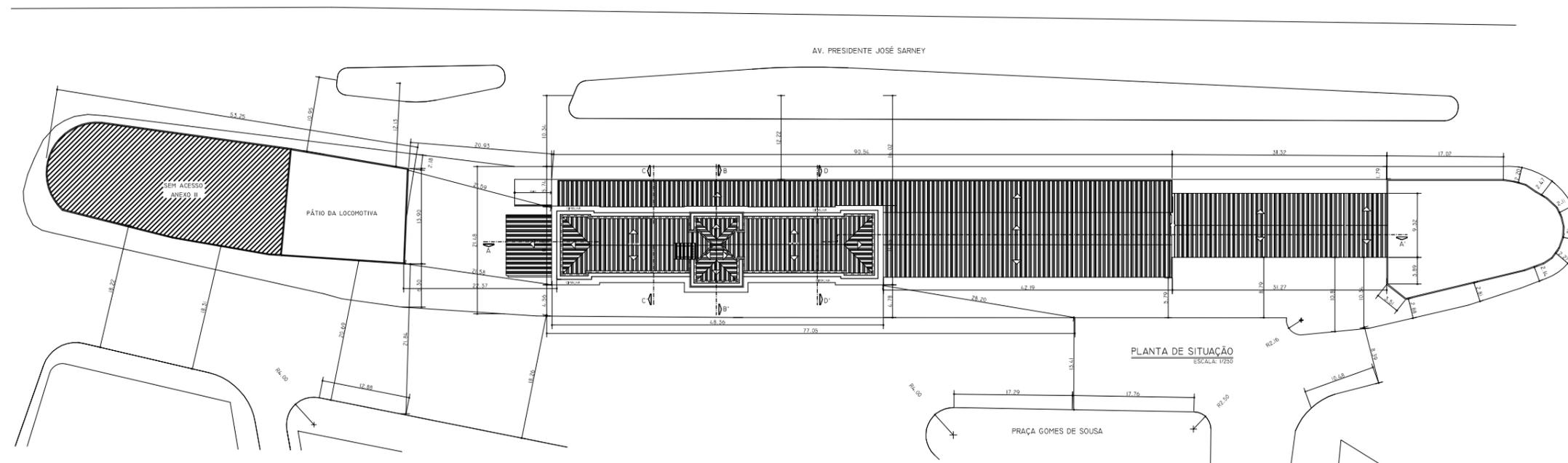
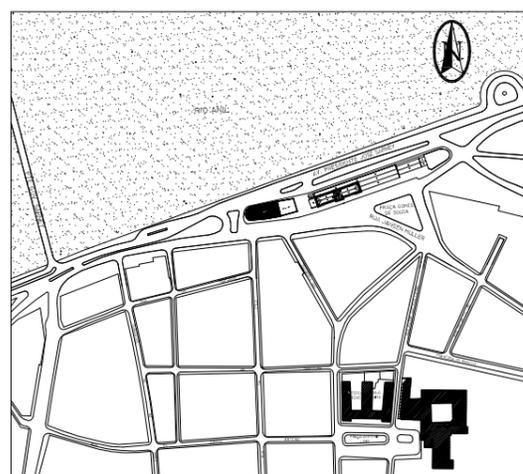


IMAGEM DE SATÉLITE



PLANTA DE LOCALIZAÇÃO

**UEMA**

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

PROJETO: CASA DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE SÃO LUÍS  
PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DO PRÉDIO DA RFFSA - AV. BEIRA-MAR

AUTORA : ROSANE RABELO LOPES

CÓDIGO : 01.132.21

FRANCHA:

DESCRIÇÃO: LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO  
PLANTA DE SITUAÇÃO/PLANTA DE LOCALIZAÇÃO/IMAGEM DE SATÉLITE

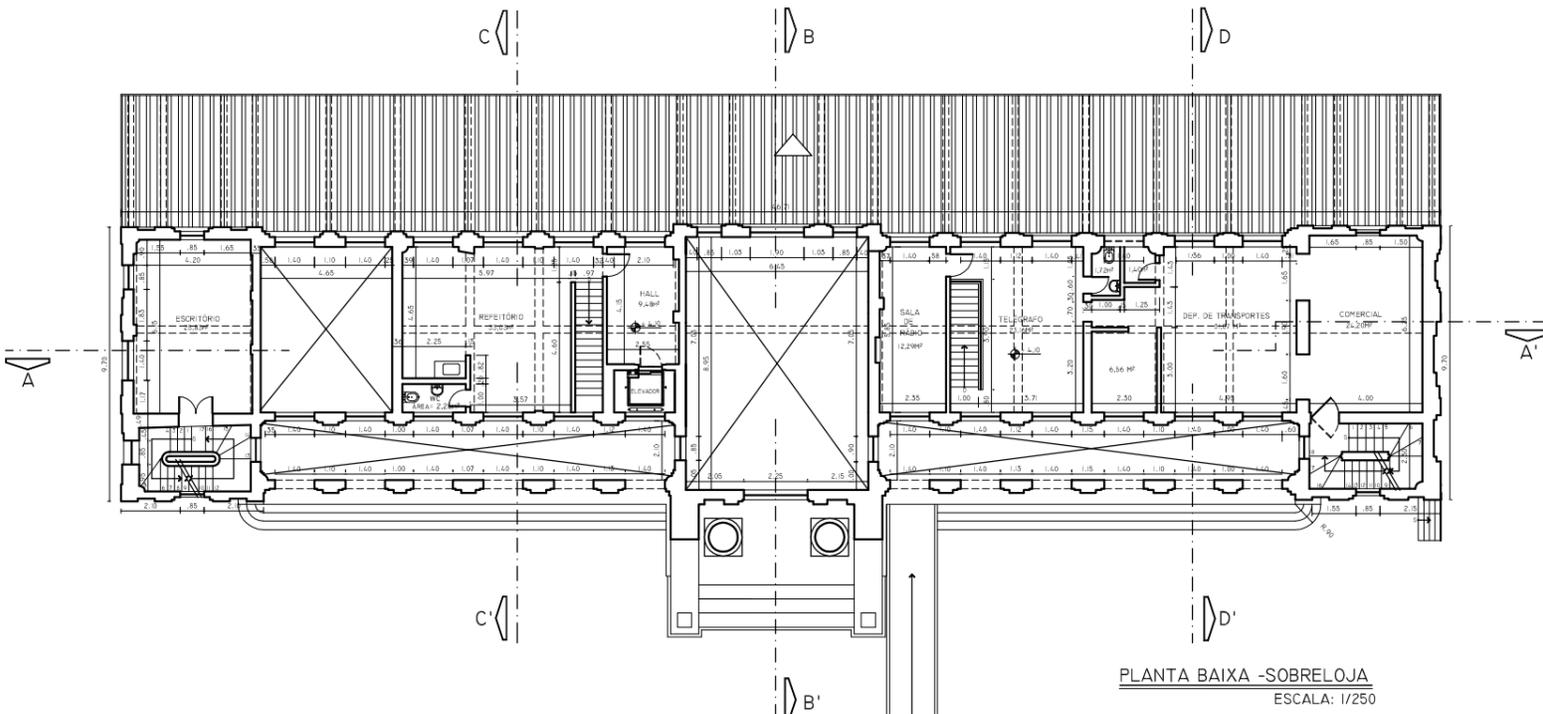
01/07

DATA: AGOSTO/2006

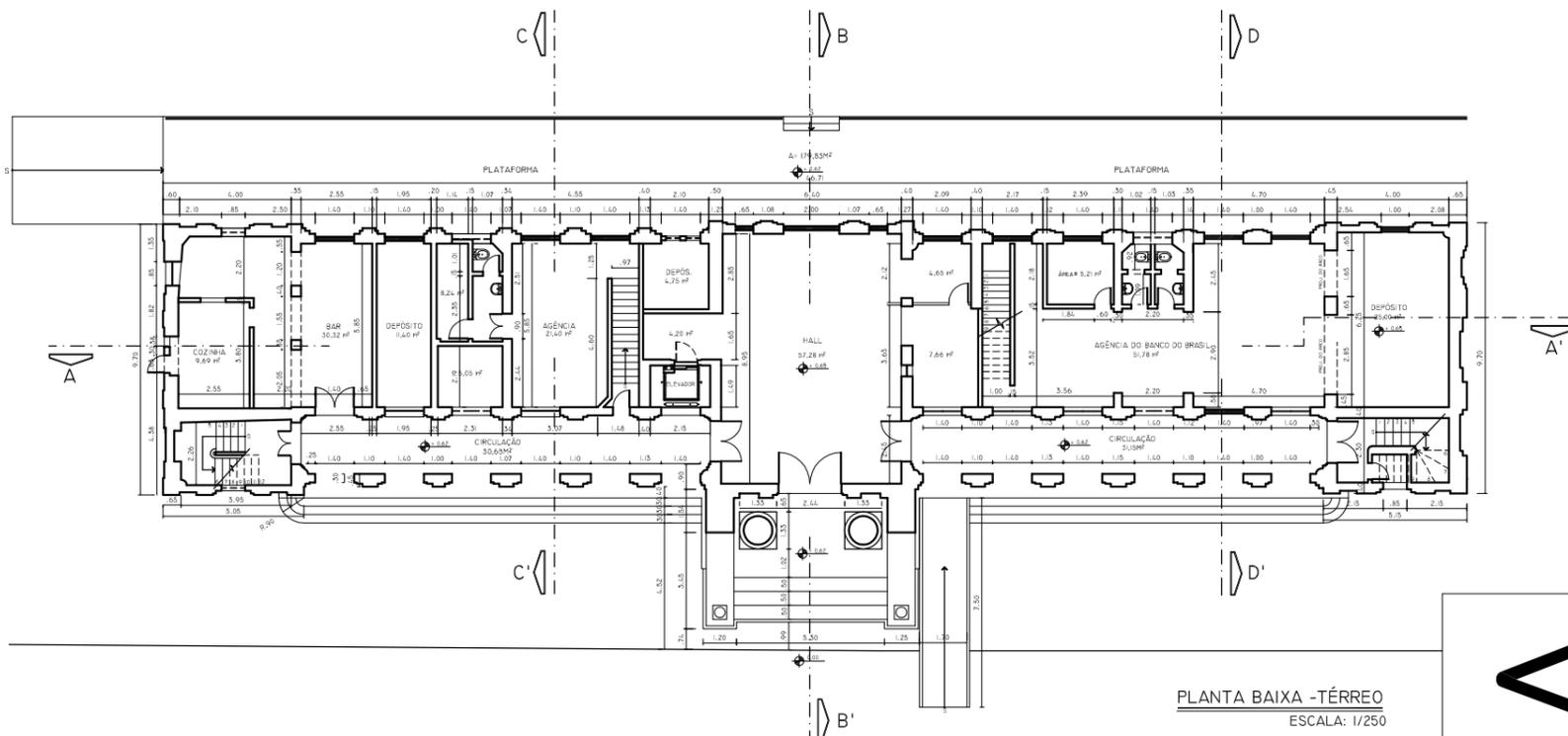
FORMATO: A3

ESCALA: 1/750

PLANTAS BAIXAS



PLANTA BAIXA -SOBRELOJA  
ESCALA: 1/250



PLANTA BAIXA -TÉRREO  
ESCALA: 1/250

**UEMA**

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

PROJETO: CASA DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE SÃO LUÍS  
PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DO PRÉDIO DA RFFSA - AV. BEIRA-MAR

AUTORA : ROSANE RABELO LOPES

CÓDIGO : 01.132.21

PRANCHA:

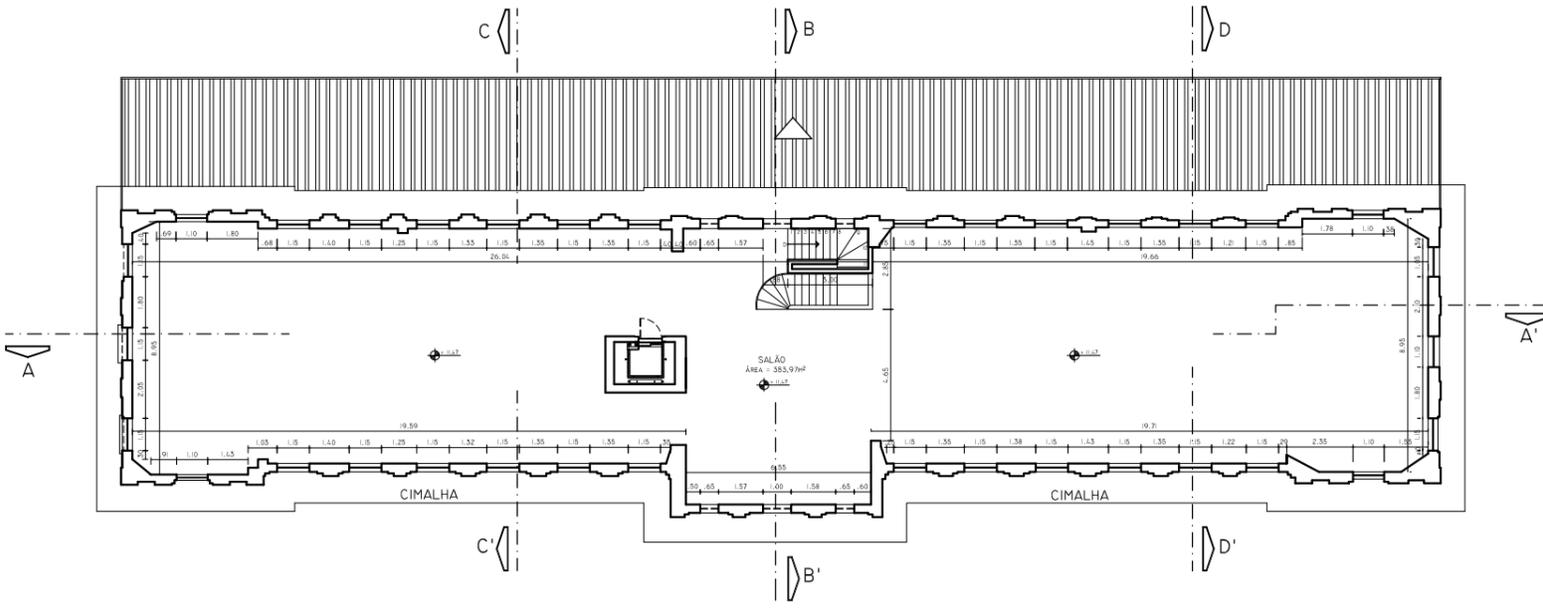
DESCRIÇÃO: LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO  
PLANTAS BAIXAS

02/07

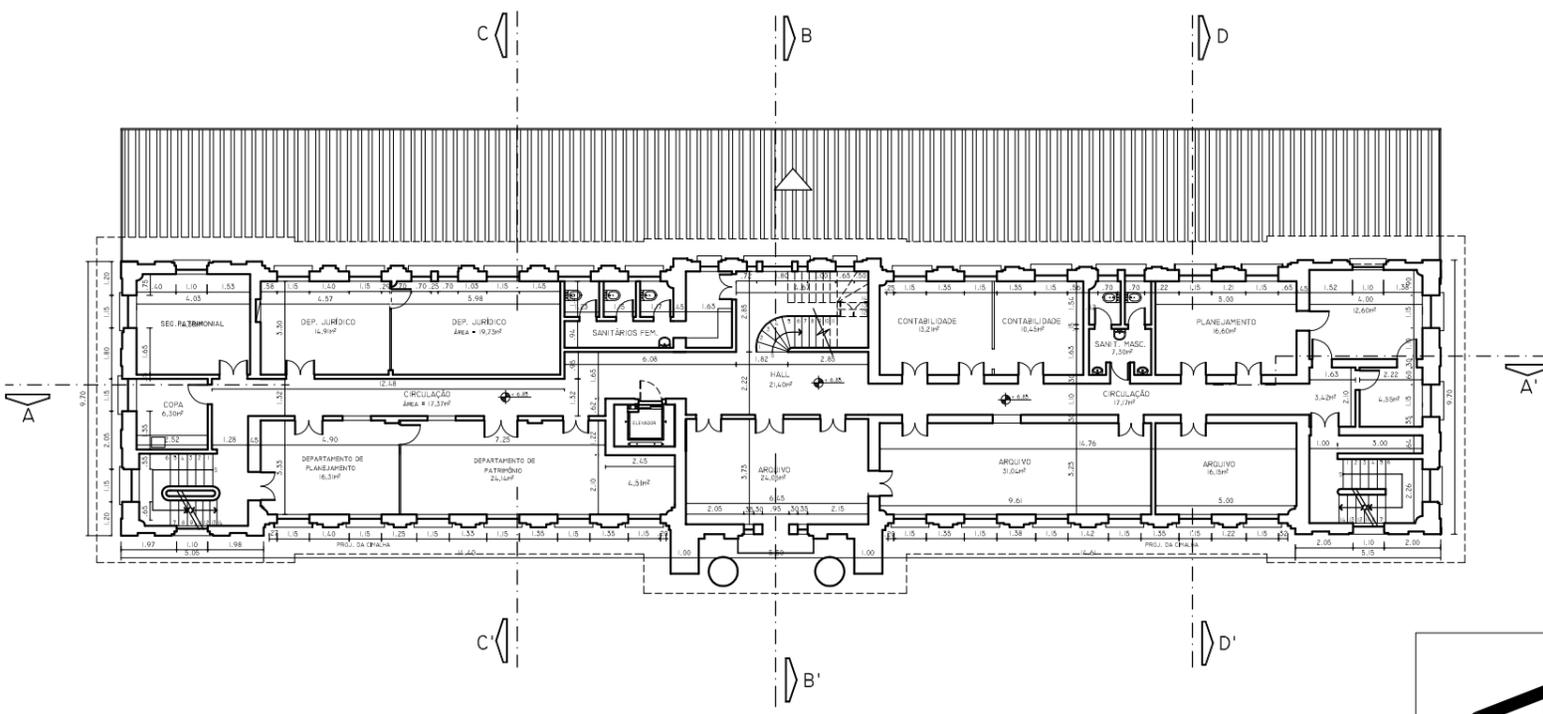
DATA: AGOSTO/2006

FORMATO: A3

ESCALA: 1/250



PLANTA BAIXA - 2º PAVIMENTO  
ESCALA: 1/250



PLANTA BAIXA -1º PAVIMENTO  
ESCALA: 1/250

**UEMA**

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

PROJETO: CASA DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE SÃO LUÍS  
PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DO PRÉDIO DA RFFSA - AV. BEIRA-MAR

AUTORA : ROSANE RABELO LOPES

CÓDIGO : 01.132.21

PRANCHA:

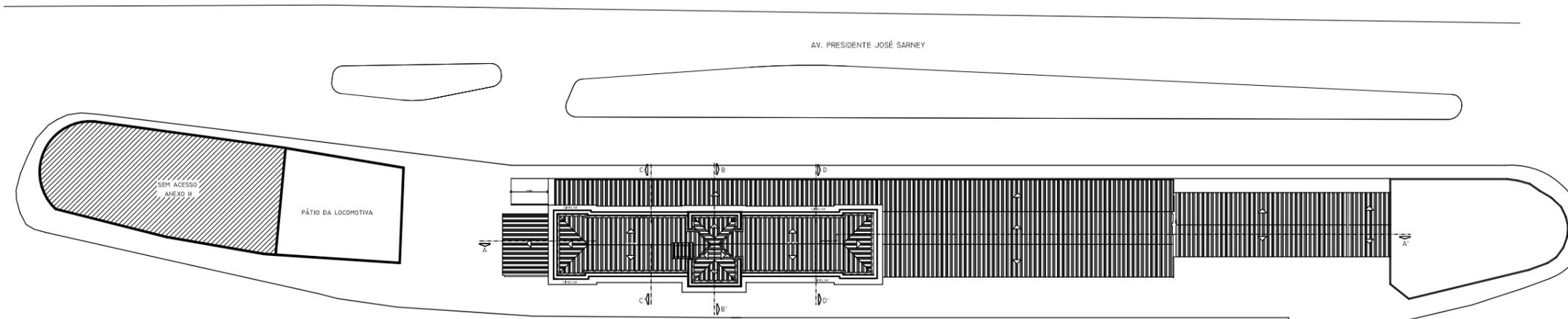
DESCRIÇÃO: LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO  
PLANTAS BAIXAS

03/07

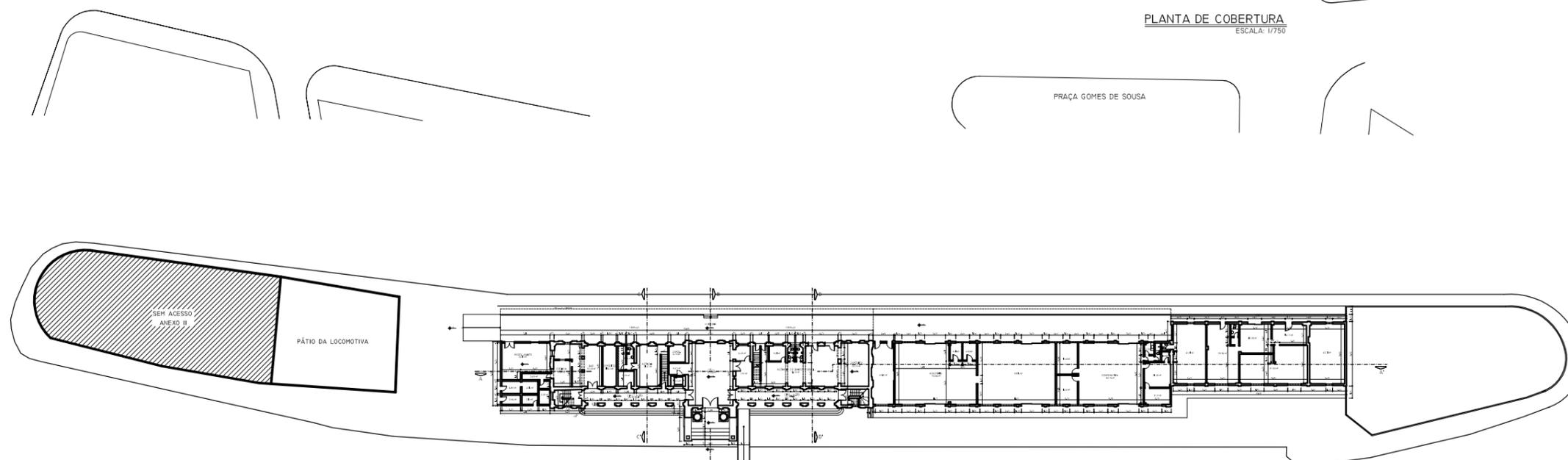
DATA: AGOSTO/2006

FORMATO: A3

ESCALA: 1/250



PLANTA DE COBERTURA  
ESCALA: 1/750



PLANTA BAIXA - TÉRREO COM ANEXOS  
ESCALA: 1/750

UEMA

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

PROJETO: CASA DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE SÃO LUÍS  
PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DO PRÉDIO DA RFFSA - AV. BEIRA-MAR

AUTORA : ROSANE RABELO LOPES

CÓDIGO : 01.132.21

PRANCHA:

DESCRIÇÃO: LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO  
PLANTA DE COBERTURA/TÉRREO COM ANEXOS

04/07

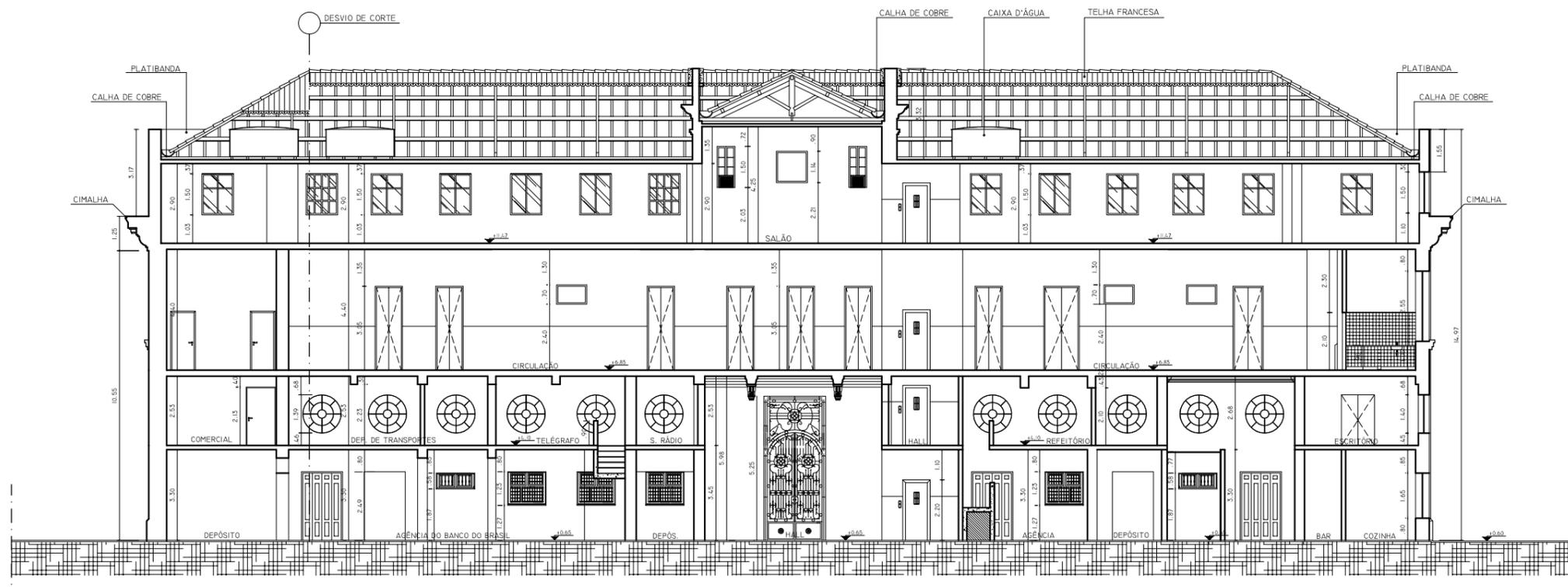
DATA: AGOSTO/2006

FORMATO: A4-EXTENDIDO

ESCALA: 1/750

PLANTA DE COBERTURA

CORTES



CORTE LONGITUDINAL AA'  
ESCALA: 1/200

UEMA

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

PROJETO: CASA DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE SÃO LUÍS  
PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DO PRÉDIO DA RFFSA - AV. BEIRA-MAR

AUTORA : ROSANE RABELO LOPES

CÓDIGO : 01.132.21

FRANCHA:

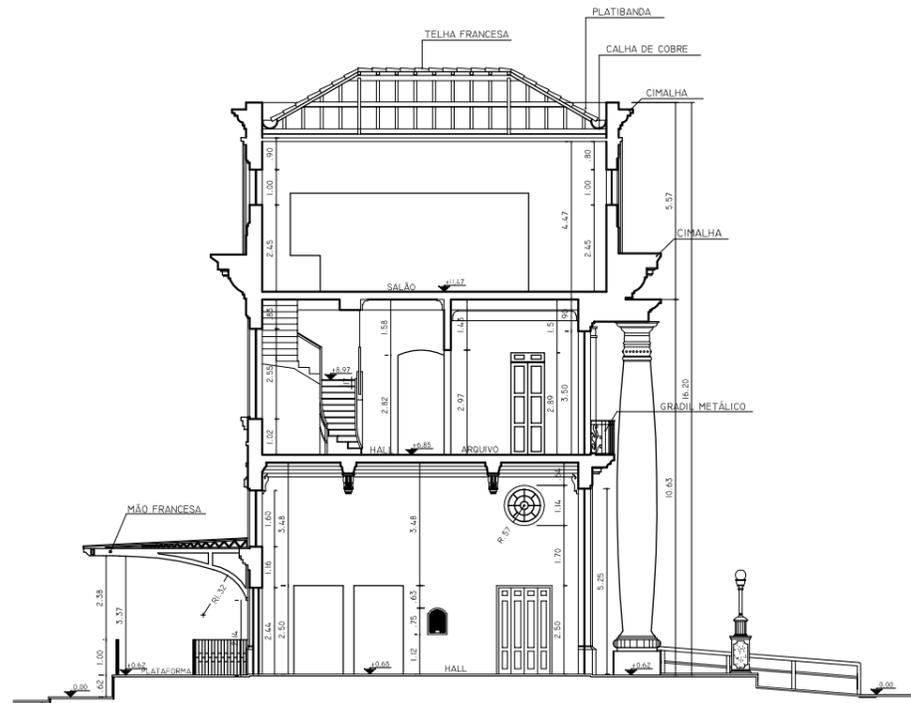
DESCRIÇÃO: LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO  
CORTE LONGITUDINAL AA'

05/07

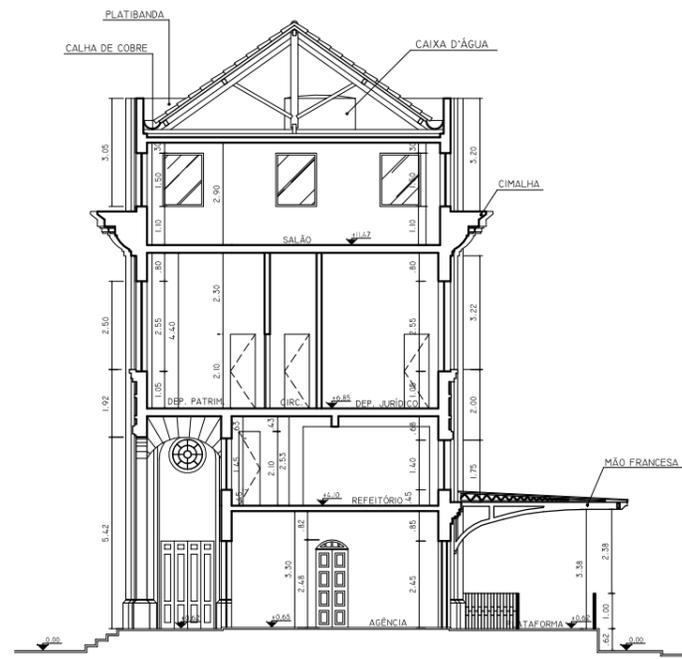
DATA: AGOSTO/2006

FORMATO: A3

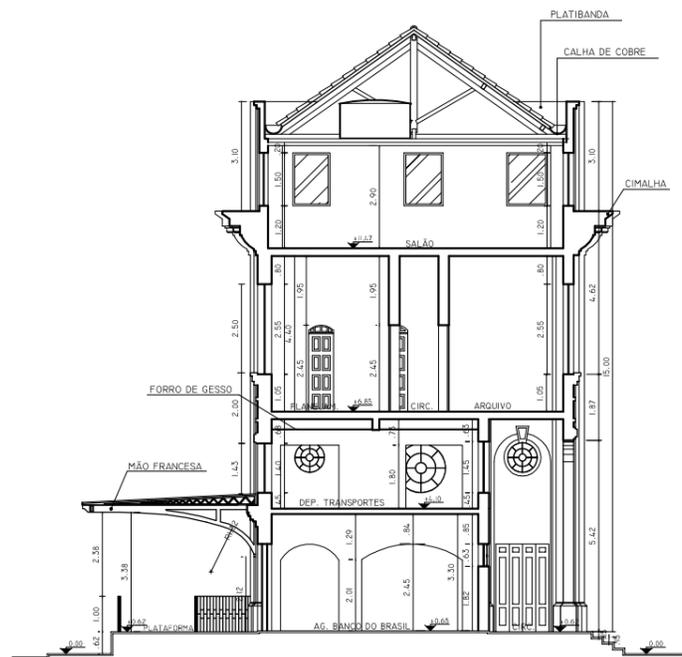
ESCALA: 1/200



CORTE TRANSVERSAL BB'  
ESCALA: 1/200



CORTE TRANSVERSAL CC'  
ESCALA: 1/200



CORTE TRANSVERSAL DD'  
ESCALA: 1/200

UEMA

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

PROJETO: CASA DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE SÃO LUÍS  
PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DO PRÉDIO DA RFFSA - AV. BEIRA-MAR

AUTORA: ROSANE RABELO LOPES

CÓDIGO: 01.132.21

FRANCHA:

DESCRIÇÃO: PROJETO ARQUITETÔNICO  
CORTES TRANSVERSAIS BB'/CC'/DD'

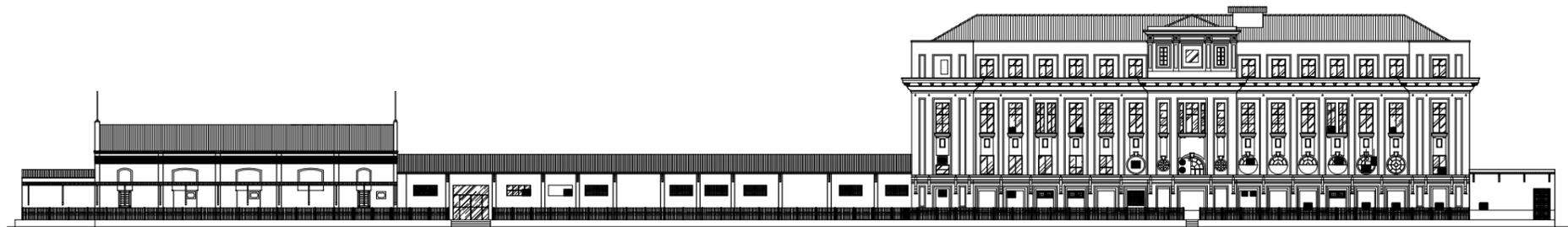
06/07

DATA: AGOSTO/2006

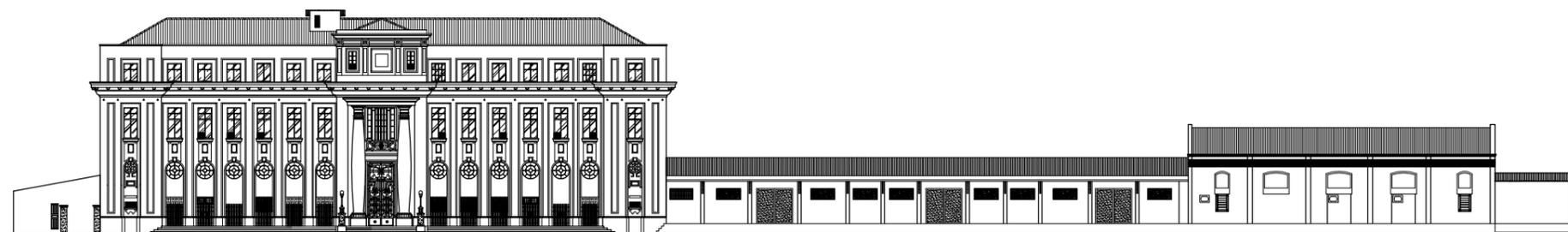
FORMATO: A3

ESCALA: 1/200

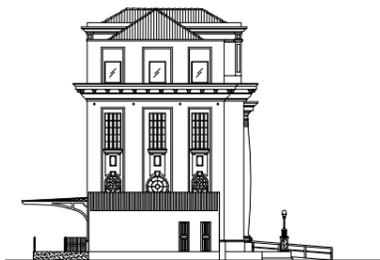
## FACHADAS



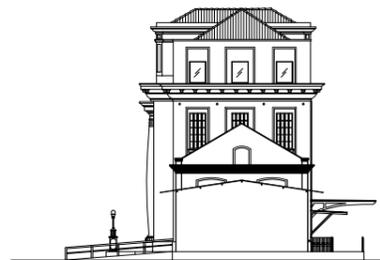
FACHADA POSTERIOR  
ESCALA: 1/500



FACHADA PRINCIPAL  
ESCALA: 1/500



FACHADA LATERAL ESQUERDA  
ESCALA: 1/500



FACHADA LATERAL DIREITA  
ESCALA: 1/500

UEMA

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

PROJETO: CASA DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE SÃO LUÍS  
PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DO PRÉDIO DA RFFSA - AV. BEIRA-MAR

AUTORA : ROSANE RABELO LOPES

CÓDIGO : 01.132.21

PRANCHA:

DESCRIÇÃO: LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO  
FACHADAS

07/07

DATA: AGOSTO/2006

FORMATO: A3

ESCALA: 1/500

## **2.8 – Levantamento Fotográfico**

Pelos mesmos motivos acima citados, só nos foi permitido a realização de fotografias em alguns setores da edificação, como circulações, salão principal do térreo e sobreloja, escadas e algumas salas do primeiro e segundo pavimentos, como podem ser vistas a seguir. (APÊNDICE 1)

## **2.9 – Anteprojeto Arquitetônico**

Durante a etapa de concepção projetual, decisões importantes foram tomadas com relação à intervenção que seria feita naquela área pra melhorar a ambiência e o aspecto físico e paisagístico da edificação.

Por se tratar de um prédio histórico e de uma arquitetura significativa, tivemos um grande cuidado na elaboração da proposta, pois nosso principal objetivo é resgatar as características originais do prédio e dotá-lo de infra-estruturas necessárias para uma utilização confortável. E para isso, fizemos um levantamento físico e iconográfico da edificação buscando distinguir elementos originais daqueles oriundos de intervenções posteriores para elaboração de uma proposta correta e segura.

De acordo com registros encontrados e após uma análise criteriosa dos levantamentos, percebemos que os anexos existentes não fazem parte do projeto original da edificação, portanto tomamos a decisão de removê-los. Principalmente por se tratarem de edificações sem nenhum valor arquitetônico significativo, além de estarem bloqueando as fachadas laterais e comprometendo a paisagem do entorno, que por sinal é bastante privilegiada já que o prédio situa-se na Avenida Beira-Mar em frente à Baía de São Marcos.

Diante das possibilidades e obediente às exigências da lei de acessibilidade, elaboramos um programa que atendesse as necessidades do tema proposto baseado em estudos realizados sobre museus em geral, seu papel educativo e de lazer proposto na nova museologia. Diante disto, o programa é composto por: no pavimento térreo será implantada uma recepção ampla no salão principal, localizado na parte central do prédio, salões de exposições temporárias e banheiros masculinos, femininos e adaptados na aba esquerda da edificação e loja de suveniers, um café na aba direita integrado a área de vivência localizada na plataforma esquerda. Os acessos serão feitos por duas escadas uma em cada extremidade da edificação e por um elevador localizado no salão principal.

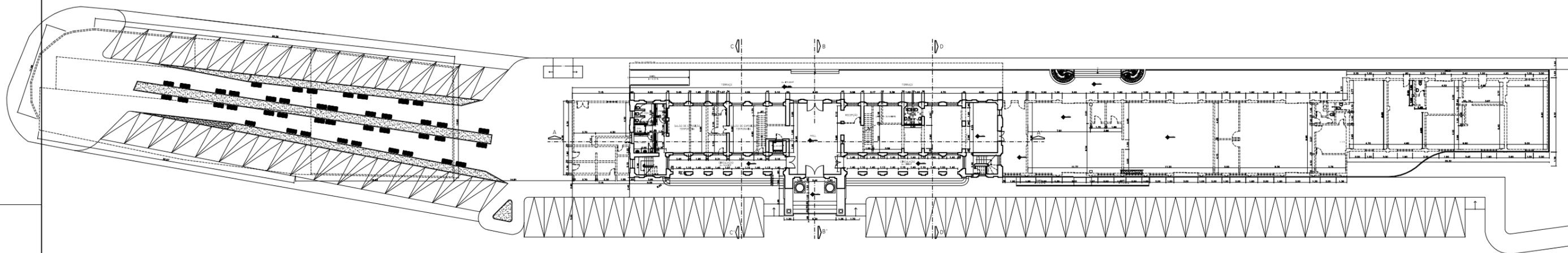
Na sobreloja, terá os salões exposições permanentes, salas de acervo digital, banheiros masculinos, femininos e adaptados. Nesse pavimento em especial, não há interligação entre as abas esquerda e direita da edificação, e a última sala da aba direita com o restante do prédio, por isso propomos a colocação de passarelas feitas com trilhos e dormentes de madeira com placas de vidro no piso para facilitar os acessos das pessoas portadoras de necessidades especiais e para a interligação das duas abas do prédio.

Já no 1º pavimento, na aba esquerda, terá a biblioteca temática que será composta de um grande salão com acervo de livros e revistas em geral, mesas para leitura, um espaço destinado à bibliotecária, um espaço destinado a pesquisas na internet e banheiros. A aba direita desse pavimento foi reservado para colocação de salas para cursos e oficinas, uma cozinha e um depósito.

E finalmente no 2º pavimento, na aba direita, que será encontrado um grande auditório com capacidade para 120 pessoas, com sala de apoio ao palestrante com lavabo, sala de controle de ar condicionado e um depósito de equipamentos. A área central desse pavimento ficou reservada para um grande foyer com copa de apoio e banheiros masculino, feminino e adaptado. E na aba esquerda, uma administração geral com banheiro, uma sala de reunião e de pequenos reparos.

É de grande importância ressaltar que todo programa de necessidades foi elaborado com o intuito criar espaços temáticos, divertidos e agradáveis procurando integrar diversão e conhecimento em um só lugar.

PLANTAS DE DEMOLIÇÃO E CONSTRUÇÃO



PLANTA BAIXA TÉRREO COM ANEXOS  
ESCALA: 1/500

PAREDES	
	PARECE ORIGINAL/EXISTENTE
	A CONSTRUIR
	A DEMOLIR

**UEMA**

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

PROJETO: CASA DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE SÃO LUÍS  
PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DO PRÉDIO DA RFFSA - AV. BEIRA-MAR

AUTORA : ROSANE RABELO LOPES

CÓDIGO : 01.132.21

PRANCHA:

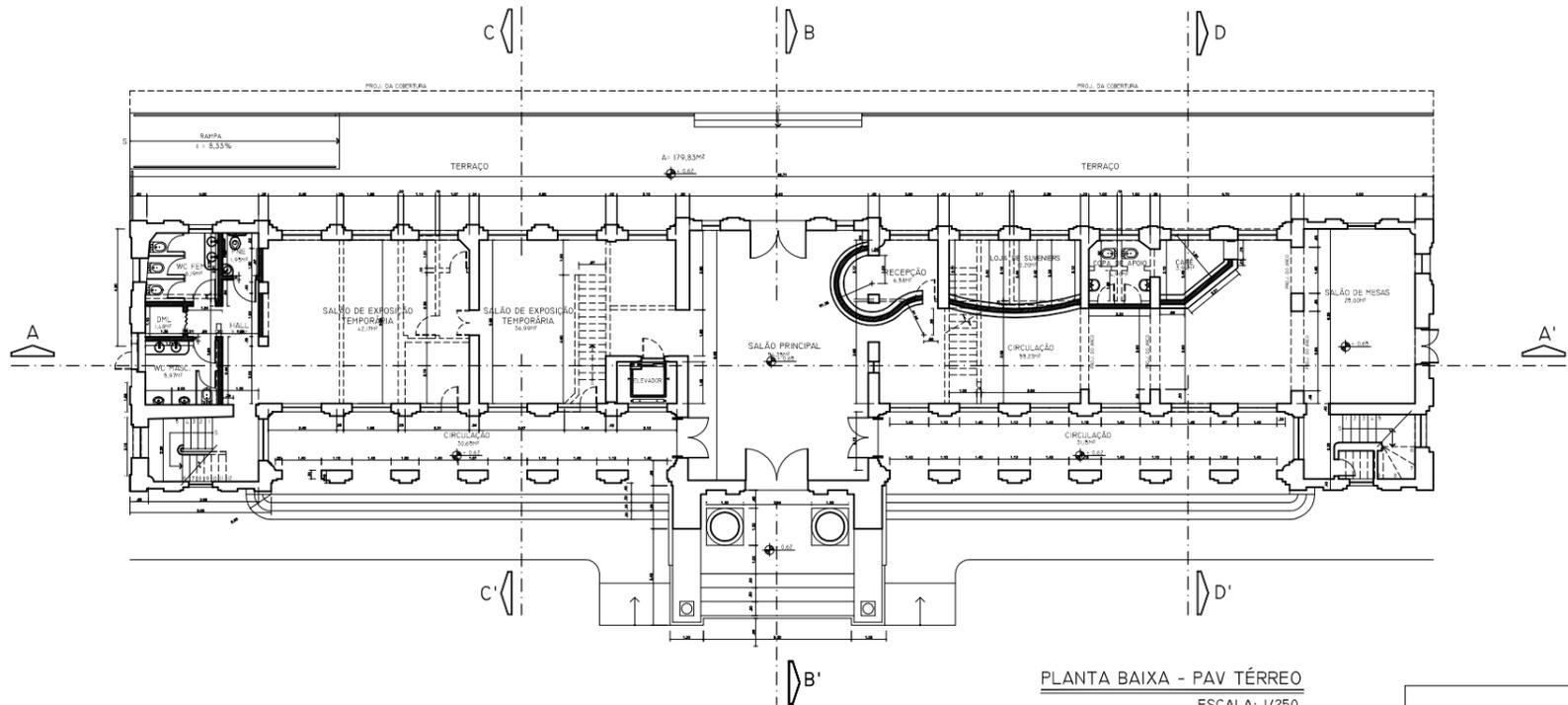
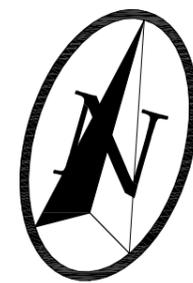
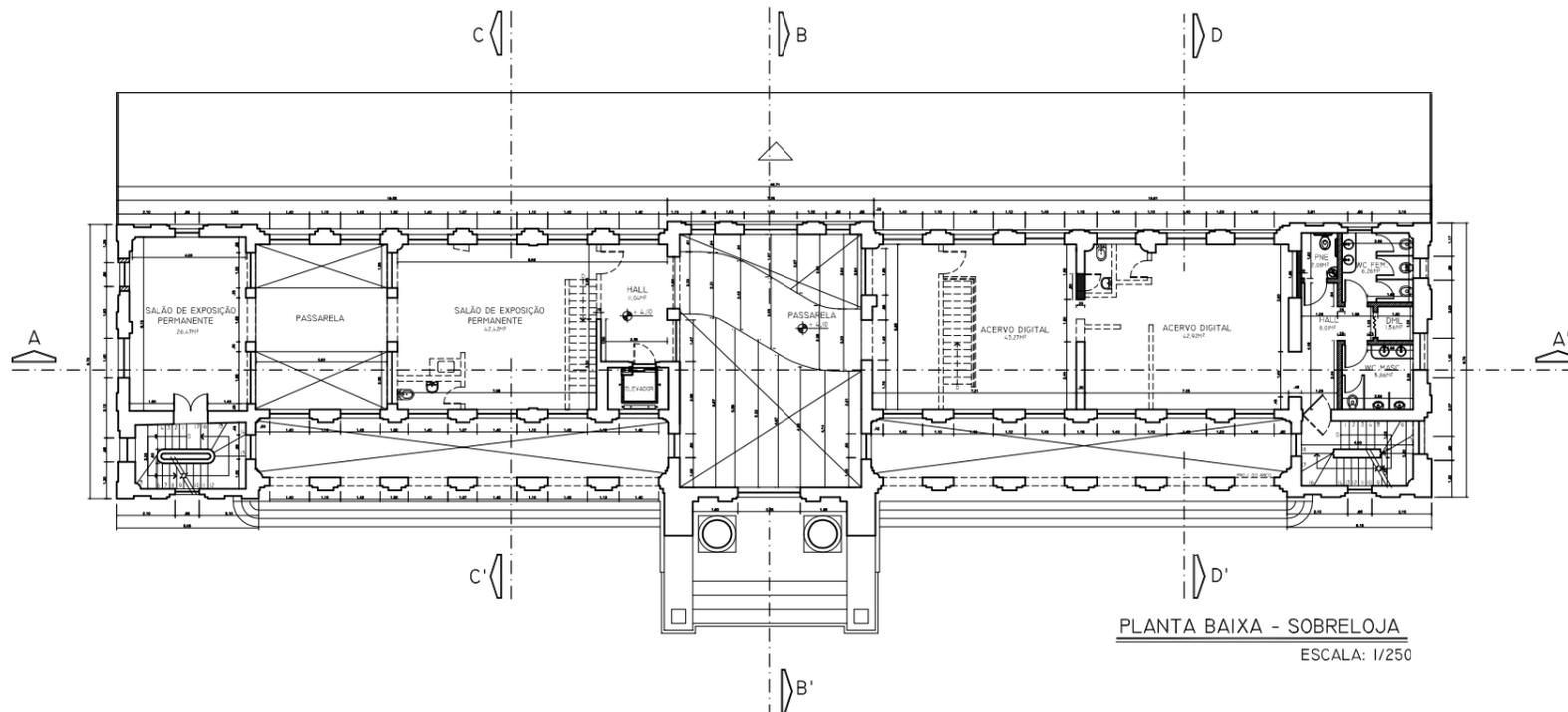
DESCRIÇÃO: DEMOLIÇÃO E CONSTRUÇÃO  
PLANTA BAIXA - PAV. TÉRREO COM ANEXOS

01/03

DATA: AGOSTO/2006

FORMATO: A3

ESCALA: 1/500



PAREDES	
	PAREDE ORIGINAL/EXISTENTE
	A CONSTRUIR
	A DEMOLIR

**UEMA**

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

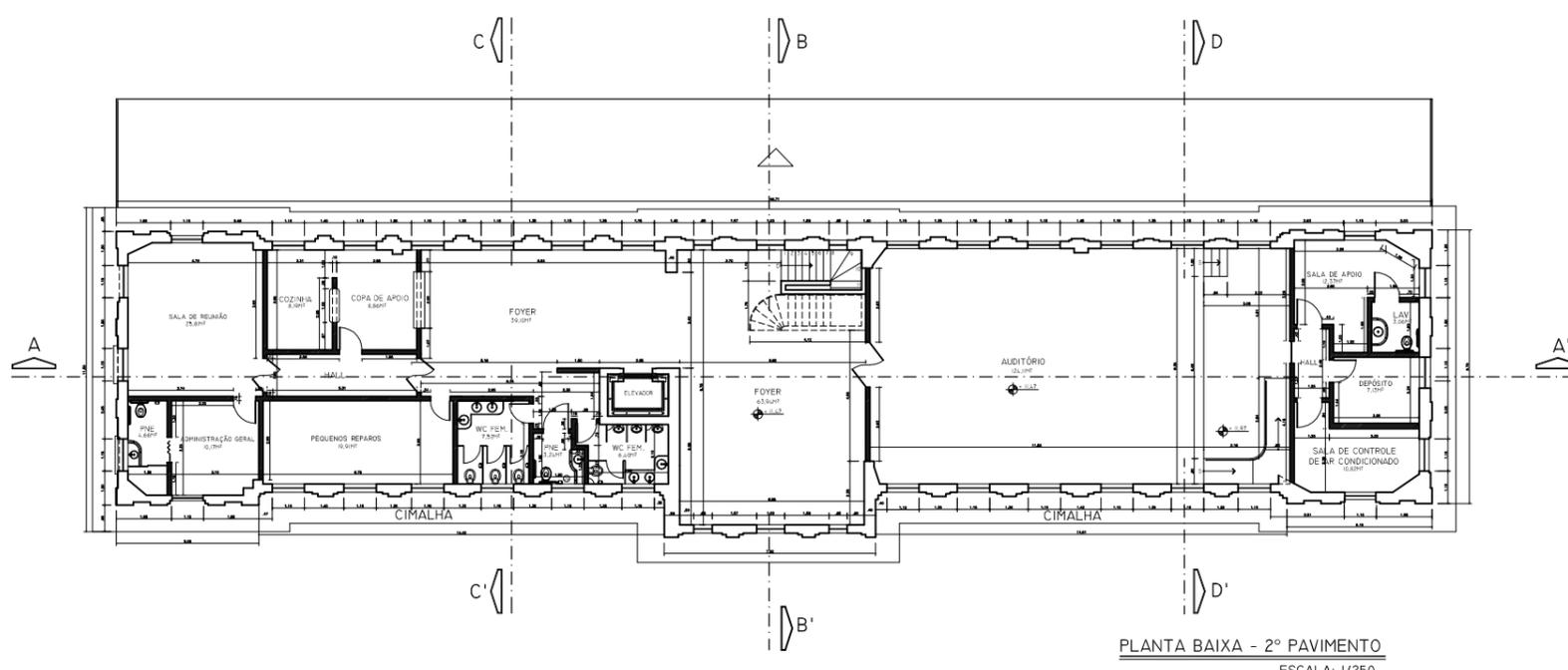
PROJETO: CASA DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE SÃO LUÍS  
PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DO PRÉDIO DA RFFSA - AV. BEIRA-MAR

AUTORA : ROSANE RABELO LOPES      CÓDIGO : 01.132.21      PRANCHA:

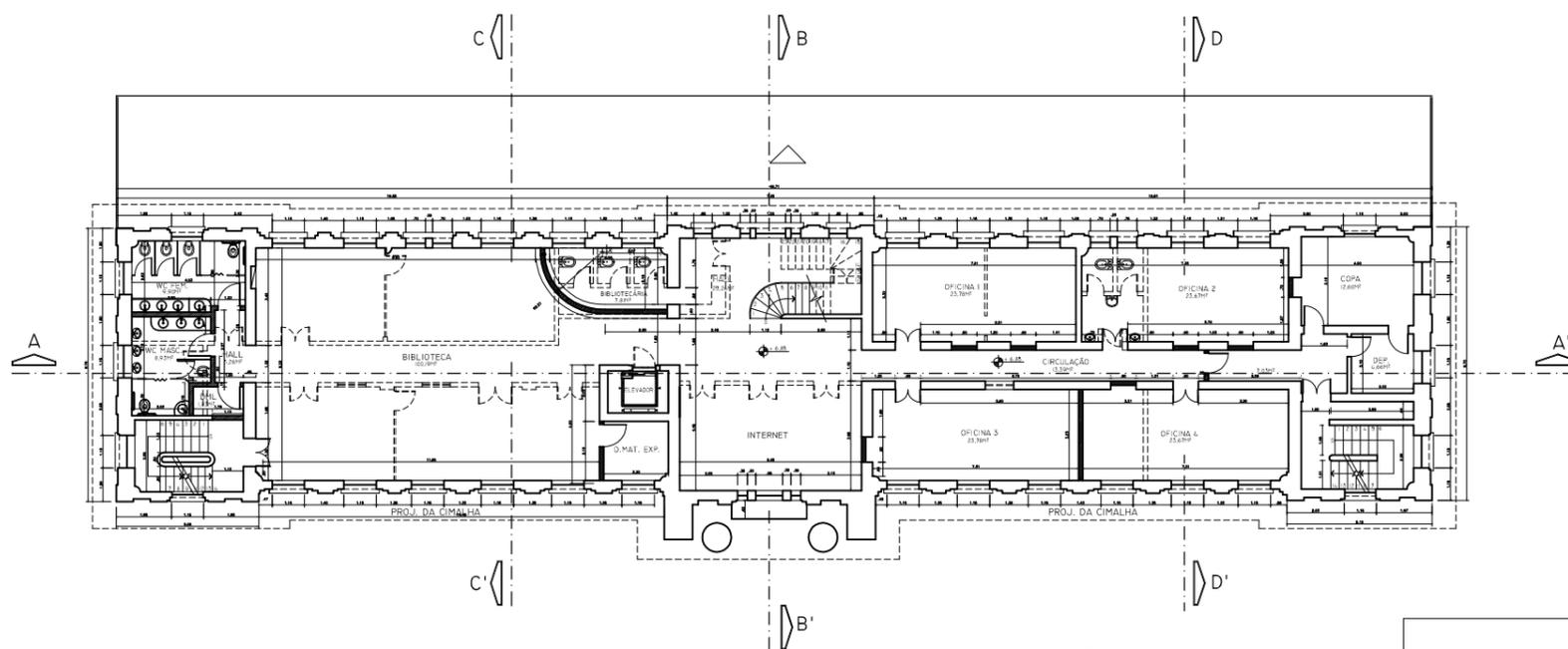
DESCRIÇÃO: DEMOLIÇÃO E CONSTRUÇÃO  
PLANTAS BAIXAS

DATA: AGOSTO/2006      FORMATO: A3      ESCALA: 1/250

02/03



PLANTA BAIXA - 2º PAVIMENTO  
ESCALA: 1/250



PLANTA BAIXA - 1º PAVIMENTO  
ESCALA: 1/250

PAREDES	
	PAREDE ORIGINAL/EXISTENTE
	A CONSTRUIR
	A DEMOLIR

UEMA

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

PROJETO: CASA DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE SÃO LUÍS  
PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DO PRÉDIO DA RFFSA - AV. BEIRA-MAR

AUTORA: ROSANE RABELO LOPES      CÓDIGO: 01.132.21      PRANCHA:

DESCRIÇÃO: DEMOLIÇÃO E CONSTRUÇÃO  
PLANTAS BAIXAS

DATA: AGOSTO/2006      FORMATO: A3      ESCALA: 1/250

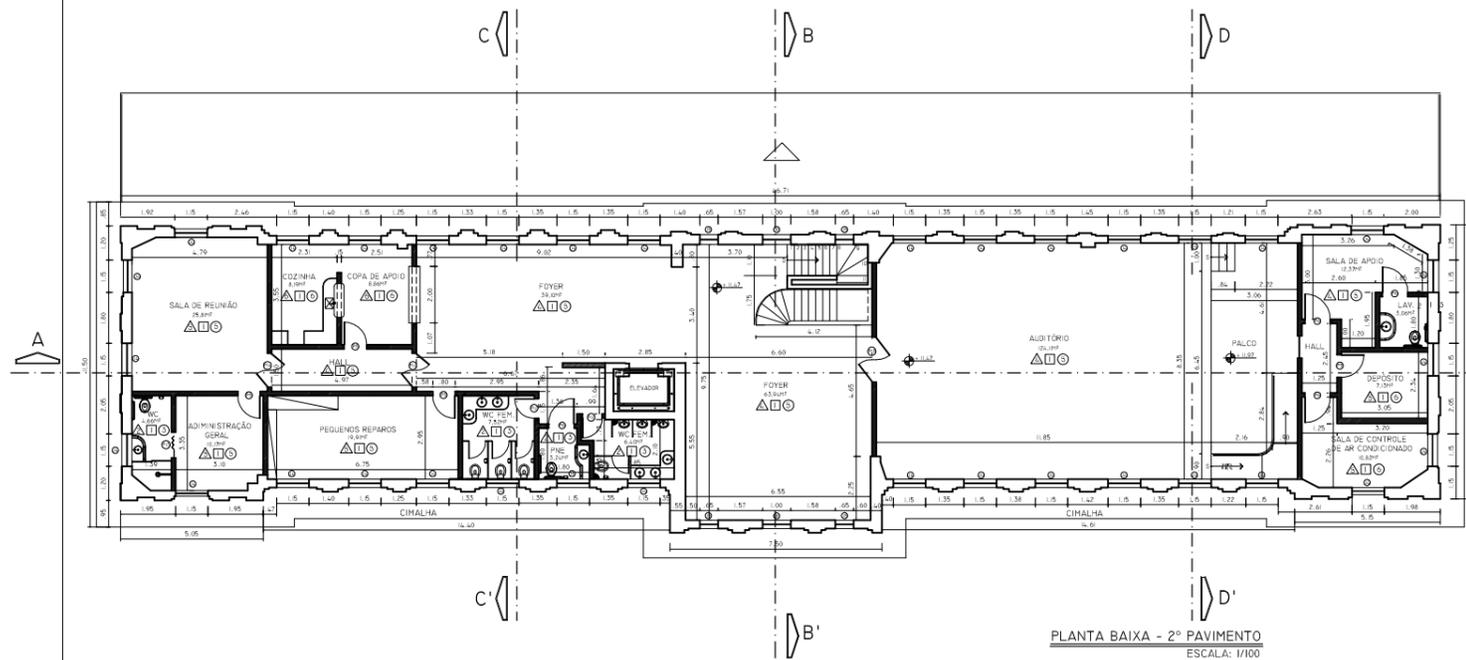
03/03

PLANTA DE SITUAÇÃO E LOCALIZAÇÃO

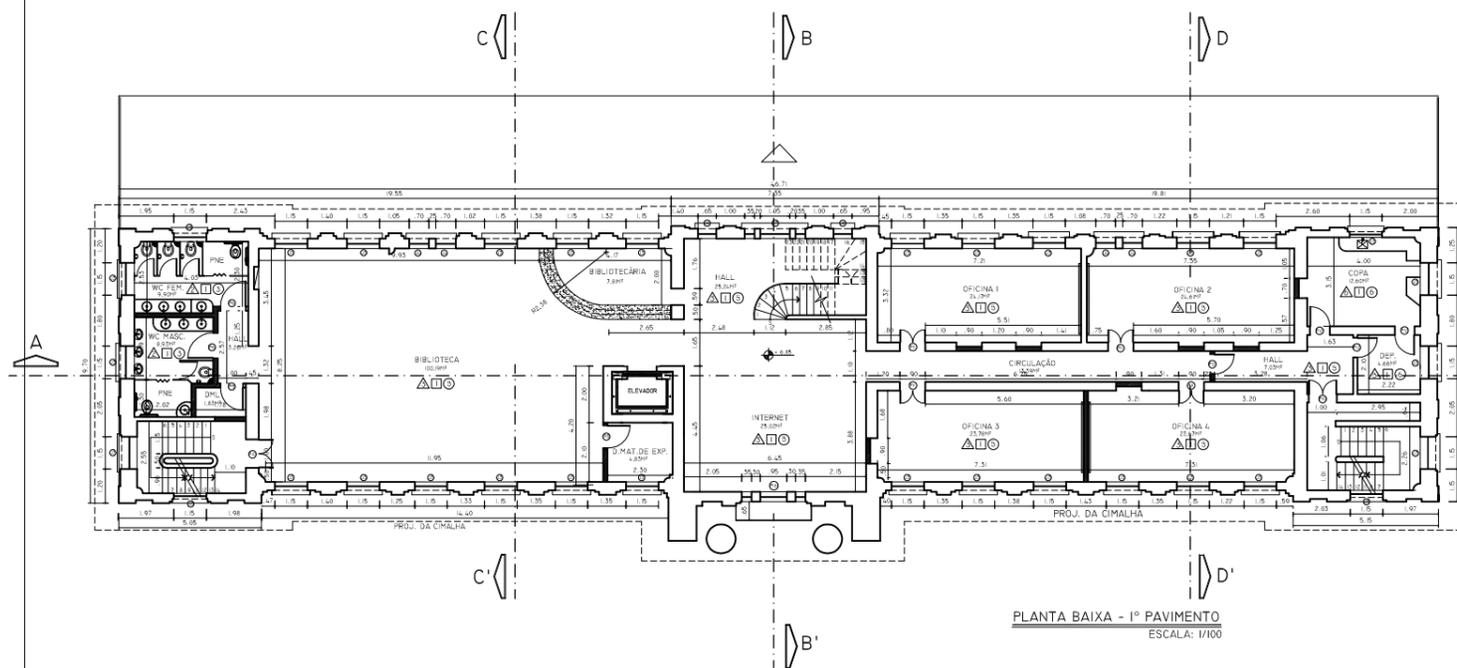


PLANTAS BAIXAS COTADAS E ESPECIFICADAS





PLANTA BAIXA - 2º PAVIMENTO  
ESCALA: 1/100



PLANTA BAIXA - 1º PAVIMENTO  
ESCALA: 1/100

### ESPECIFICAÇÕES

PAREDE	
1	PAREDE COM ACABAMENTO EM TINTA PVA NA COR VANILLA
2	PAREDE REVESTIDA EM CERÂMICA SALMON 41X41 CM PEI 4 - LINHA MARMORIZADA DUOMO DA ITAGRES
3	PAREDE COM ACABAMENTO EM TINTA PVA NA COR VERDE TS G051
4	PAREDE COM ACABAMENTO EM TINTA PVA NA COR AMARELO TS G097
5	PAREDE COM ACABAMENTO EM TINTA PVA NA COR BRANCO GELÓ
6	PISO EM CERÂMICA STAR WHITE 30X30 CM PEI 4 - LINHA PISO E PAREDE MONOCOLOR DA ELIANE
TETO	
1	LAJE EM CONCRETO COM ACABAMENTO EM TINTA PVA NA COR BRANCO NEVE
2	LAJE EM CONCRETO COM ACABAMENTO EM TINTA PVA NA COR PALHA
PISO	
1	PISO EM LADRILHO HIDRÁULICO EXISTENTE
2	PISO EM CERÂMICA ALMOND 41X41 CM PEI 4 - LINHA RUSTIC COLISEUM DA ITAGRES
3	PISO EM CERÂMICA SALMON 41X41 CM PEI 4 - LINHA MARMORIZADA DUOMO DA ITAGRES
4	PISO EM CERÂMICA PETRA MARFIM 40X40 CM PEI 3 - SÉRIE TERRA DA ELIANE
5	PISO EM PORCELANATO MARFIM 40X40 CM PEI 3 - LINHA PORCELANATO NATURAL DA ELIANE
6	PISO EM CERÂMICA STAR WHITE 30X30 CM PEI 4 - LINHA PISO E PAREDE MONOCOLOR DA ELIANE

### PAREDES

	PAREDE ORIGINAL/EXISTENTE
	VÃO EMPAREDADO
	A DEMOLIR

### ÁREAS

TÉRREO	ÁREA = 306,22 M <sup>2</sup>
SOBRELOJA	ÁREA = 248,32 M <sup>2</sup>
1º PAVIMENTO	ÁREA = 384,91 M <sup>2</sup>
2º PAVIMENTO	ÁREA = 394,61 M <sup>2</sup>
TOTAL	ÁREA = 1.334,06 M <sup>2</sup>

### QUADRO DE ESQUADRIAS

PORTAS			
Nº	DIMENSÕES	QUANT.	DESCRIÇÃO
P1	5,37 X 2,25	01	PORTÃO METÁLICO COM ACABAMENTO EM ESMALTE SINTÉTICO NA COR GRAFITE
P2	2,00 X 2,40	01	PORTÃO METÁLICO COM ACABAMENTO EM ESMALTE SINTÉTICO NA COR GRAFITE
P3	2,00 X 2,45	02	PORTA EM MADEIRA COM ACABAMENTO EM ESMALTE SINTÉTICO NA COR VERDE L051
P4	1,40 X 2,40	26	PORTA EM MADEIRA COM ACABAMENTO EM ESMALTE SINTÉTICO NA COR VERDE L051
P5	0,80 X 2,10	10	PORTA EM MDF COM ACABAMENTOS EM FÓRMICA NOGAL ESCURO, NOGAL NATURAL, FRENE
P6	0,90 X 2,10	07	PORTA EM MDF COM ACABAMENTOS EM FÓRMICA NOGAL ESCURO, NOGAL NATURAL, FRENE
P7	1,50 X 2,45	02	PORTA EM MADEIRA COM ACABAMENTO EM ESMALTE SINTÉTICO NA COR VERDE L051
P8	1,20 X 2,45	01	PORTA EM MADEIRA COM ACABAMENTO EM ESMALTE SINTÉTICO NA COR VERDE L051
P9	1,00 X 2,45	01	PORTA EM MADEIRA COM ACABAMENTO EM ESMALTE SINTÉTICO NA COR VERDE L051
P10	1,00 X 2,45	02	PORTA EM MADEIRA COM ACABAMENTO EM ESMALTE SINTÉTICO NA COR VERDE L051
P11	0,90 X 2,10	04	PORTA PIVOTANTE DE VIDRO TEMPERADO FOSCO 7 MM
P12	0,70 X 2,10	05	PORTA EM MDF COM ACABAMENTOS EM FÓRMICA NOGAL ESCURO, NOGAL NATURAL, FRENE
P13	0,90 X 2,10	03	PORTA SANFONADA EM PVC NA COR BRANCO
P14	1,20 X 2,10	02	PORTA PIVOTANTE DE VIDRO TEMPERADO FOSCO 7 MM
P15	1,60 X 2,10	02	PORTA PIVOTANTE DE VIDRO TEMPERADO FOSCO 7 MM
P16	0,95 X 3,50	01	PORTA EM MADEIRA COM ACABAMENTO EM ESMALTE SINTÉTICO NA COR VERDE L051

### QUADRO DE ESQUADRIAS

#### JANELAS

Nº	DIMENSÕES	QUANT.	DESCRIÇÃO
J1	0,65X1,40 1,00	02	JANELA DE MADEIRA E VIDRO COM ACABAMENTO EM ESMALTE SINTÉTICO NA COR VERDE L051
J2	0,85X1,40 1,00	04	JANELA DE MADEIRA E VIDRO COM ACABAMENTO EM ESMALTE SINTÉTICO NA COR VERDE L051
J3	1,15X2,50 1,00	34	JANELA DE MADEIRA E VIDRO COM ACABAMENTO EM ESMALTE SINTÉTICO NA COR VERDE L051
J4	1,15X1,50 1,10	35	JANELA DE MADEIRA E VIDRO COM ACABAMENTO EM ESMALTE SINTÉTICO NA COR VERDE L051
J5	0,65X1,00 2,45	04	JANELA DE MADEIRA E VIDRO COM ACABAMENTO EM ESMALTE SINTÉTICO NA COR VERDE L051
J6	0,65X1,00 2,45	02	JANELA DE MADEIRA E VIDRO COM ACABAMENTO EM ESMALTE SINTÉTICO NA COR VERDE L051
J7	1,05X1,55 1,00	01	JANELA DE MADEIRA E VIDRO COM ACABAMENTO EM ESMALTE SINTÉTICO NA COR VERDE L051
J8	1,00X1,00 2,45	02	JANELA DE MADEIRA E VIDRO COM ACABAMENTO EM ESMALTE SINTÉTICO NA COR VERDE L051

### QUADRO DE ESQUADRIAS

#### ÓCULOS

Nº	DIMENSÕES	QUANT.	DESCRIÇÃO
Oc1	Ø 0,85	10	ÓCULO DE FERRO COM ACABAMENTO EM ESMALTE SINTÉTICO NA COR GRAFITE FOSCO E VIDRO COLORIDO
Oc2	Ø 1,40	26	ÓCULO DE FERRO COM ACABAMENTO EM ESMALTE SINTÉTICO NA COR GRAFITE FOSCO E VIDRO COLORIDO

**UEMA**

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

PROJETO: CASA DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE SÃO LUÍS  
PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DO PRÉDIO DA RFFSA - AV. BEIRA-MAR

AUTORA: ROSANE RABELO LOPES

CÓDIGO: 01.132.21

FRANCHA:

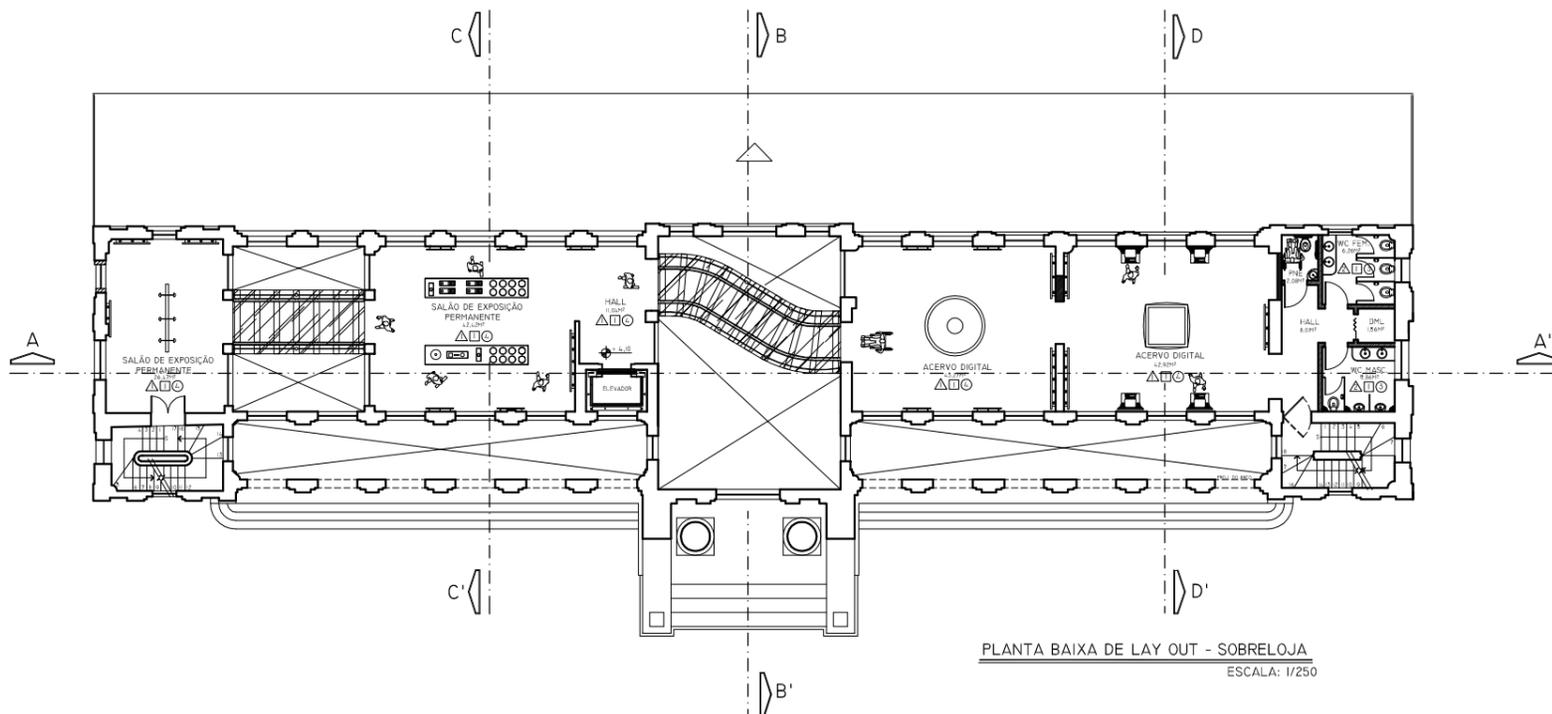
DESCRIÇÃO: PROJETO ARQUITETÔNICO  
PLANTA BAIXA DE COTAS E ESPECIFICAÇÕES

03/10

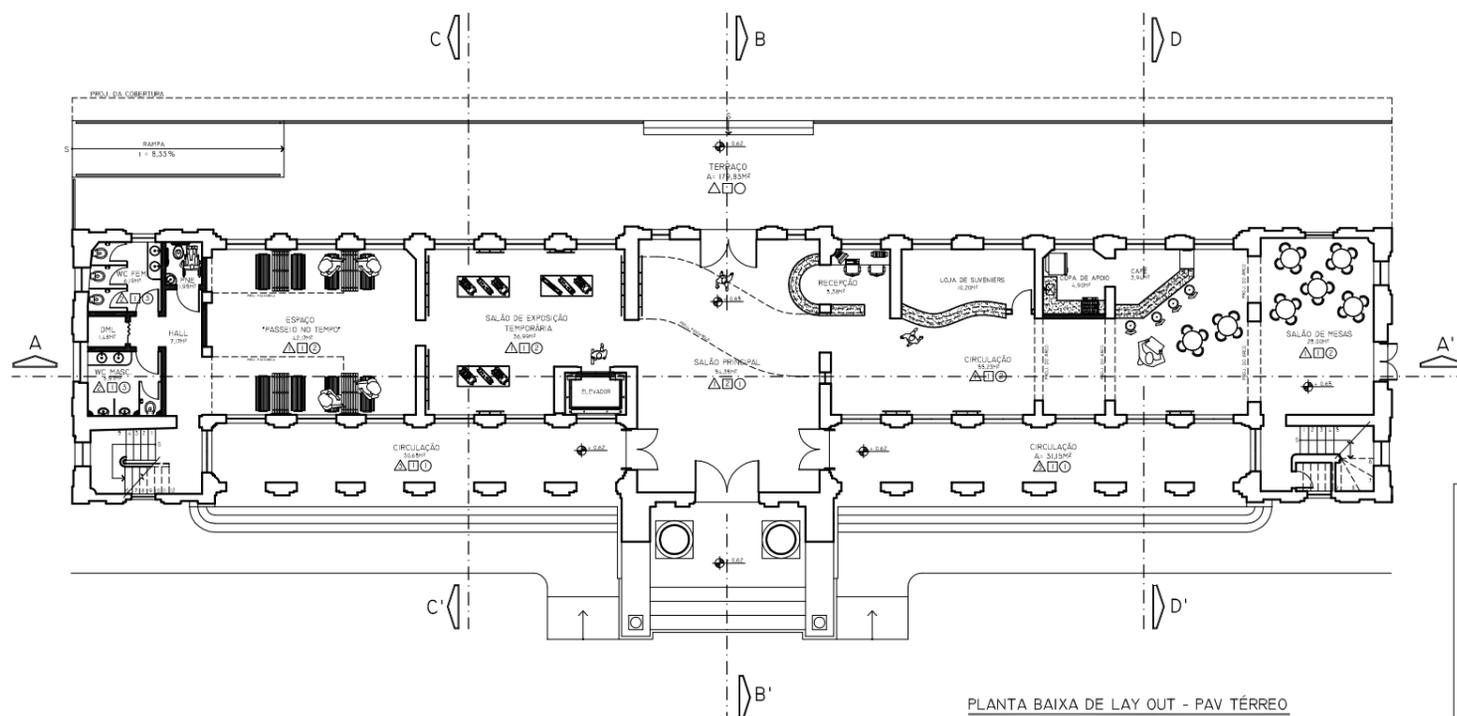
DATA: AGOSTO/2006

FORMATO: A3

ESCALA: 1/250



PLANTA BAIXA DE LAY OUT - SOBRELOJA  
ESCALA: 1/250



PLANTA BAIXA DE LAY OUT - PAV TÉRREO  
ESCALA: 1/250

PAREDES	
	PAREDE ORIGINAL/EXISTENTE
	VÃO EMPAREDADO
	A DEMOLIR

ÁREAS	
TÉRREO	ÁREA = 306,22 M <sup>2</sup>
SOBRELOJA	ÁREA = 248,32 M <sup>2</sup>
1º PAVIMENTO	ÁREA = 384,91 M <sup>2</sup>
2º PAVIMENTO	ÁREA = 394,61 M <sup>2</sup>
TOTAL	ÁREA = 1.334,06 M <sup>2</sup>

ESPECIFICAÇÕES	
	<b>PAREDE</b>
	PAREDE COM ACABAMENTO EM TINTA PVA NA COR VANILLA
	PAREDE REVESTIDA EM CERÂMICA SALMON 41X41 CM PEI 4 - LINHA MARMORIZADA DUOMO DA ITAGRES
	PAREDE COM ACABAMENTO EM TINTA PVA NA COR VERDE TS G051
	PAREDE COM ACABAMENTO EM TINTA PVA NA COR AMARELO TS G097
	PAREDE COM ACABAMENTO EM TINTA PVA NA COR BRANCO GELO
	PISO EM CERÂMICA STAR WHITE 30X30 CM PEI 4 - LINHA PISO E PAREDE MONOCOLOR DA ELIANE
	<b>TETO</b>
	LAJE EM CONCRETO COM ACABAMENTO EM TINTA PVA NA COR BRANCO NEVE
	LAJE EM CONCRETO COM ACABAMENTO EM TINTA PVA NA COR PALHA
	<b>PISO</b>
	PISO EM LADRILHO HIDRÁULICO EXISTENTE
	PISO EM CERÂMICA ALMOND 41X41 CM PEI 4 - LINHA RUSTIC COLISEUM DA ITAGRES
	PISO EM CERÂMICA SALMON 41X41 CM PEI 4 - LINHA MARMORIZADA DUOMO DA ITAGRES
	PISO EM CERÂMICA PETRA MARFIM 40X40 CM PEI 3- SÉRIE TERRA DA ELIANE
	PISO EM PORCELANATO MARFIM 40X40 CM PEI 3- LINHA PORCELANATO NATURAL DA ELIANE
	PISO EM CERÂMICA STAR WHITE 30X30 CM PEI 4 - LINHA PISO E PAREDE MONOCOLOR DA ELIANE

**UEMA**

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

PROJETO: CASA DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE SÃO LUÍS  
PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DO PRÉDIO DA RFFSA - AV. BEIRA-MAR

AUTORA: ROSANE RABELO LOPES

CÓDIGO: 01.132.21

FRANCHA:

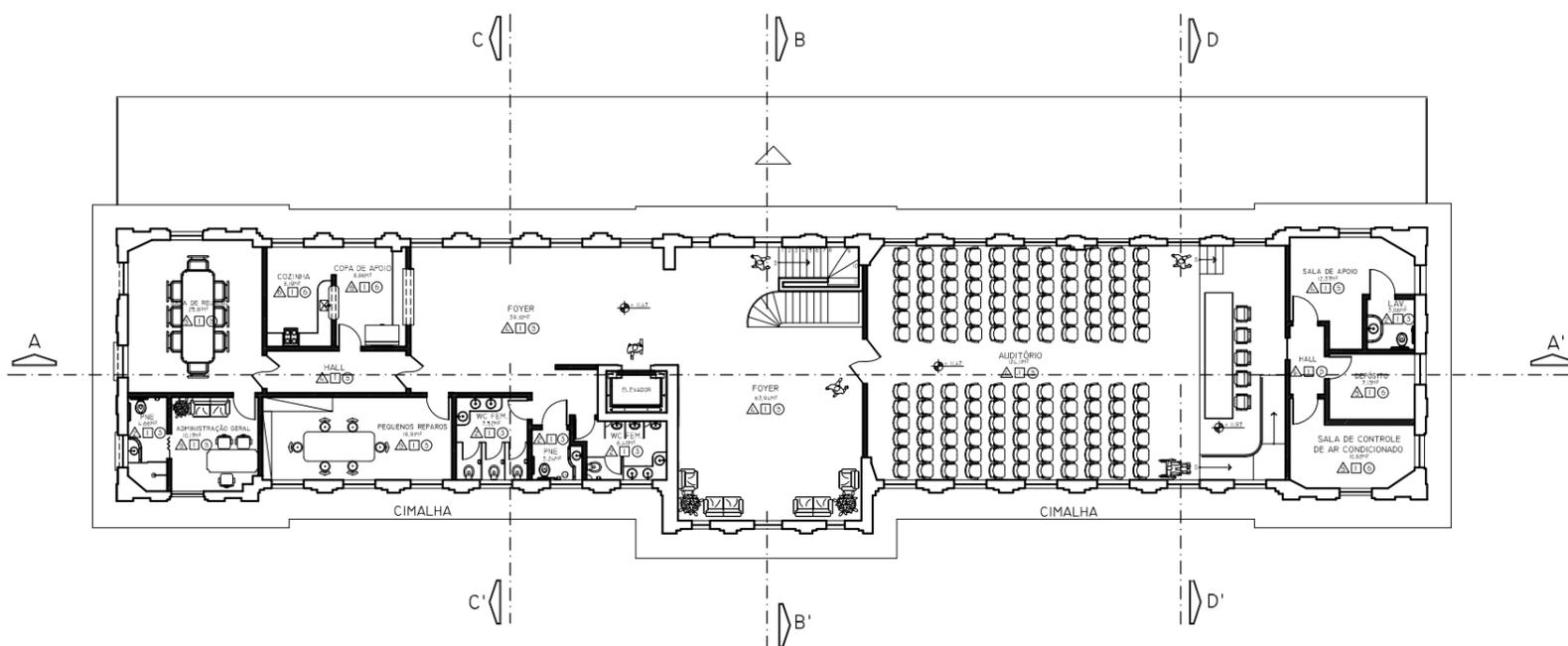
DESCRIÇÃO: PROJETO ARQUITETÔNICO  
PLANTAS BAIXAS DE LAY OUT

04/10

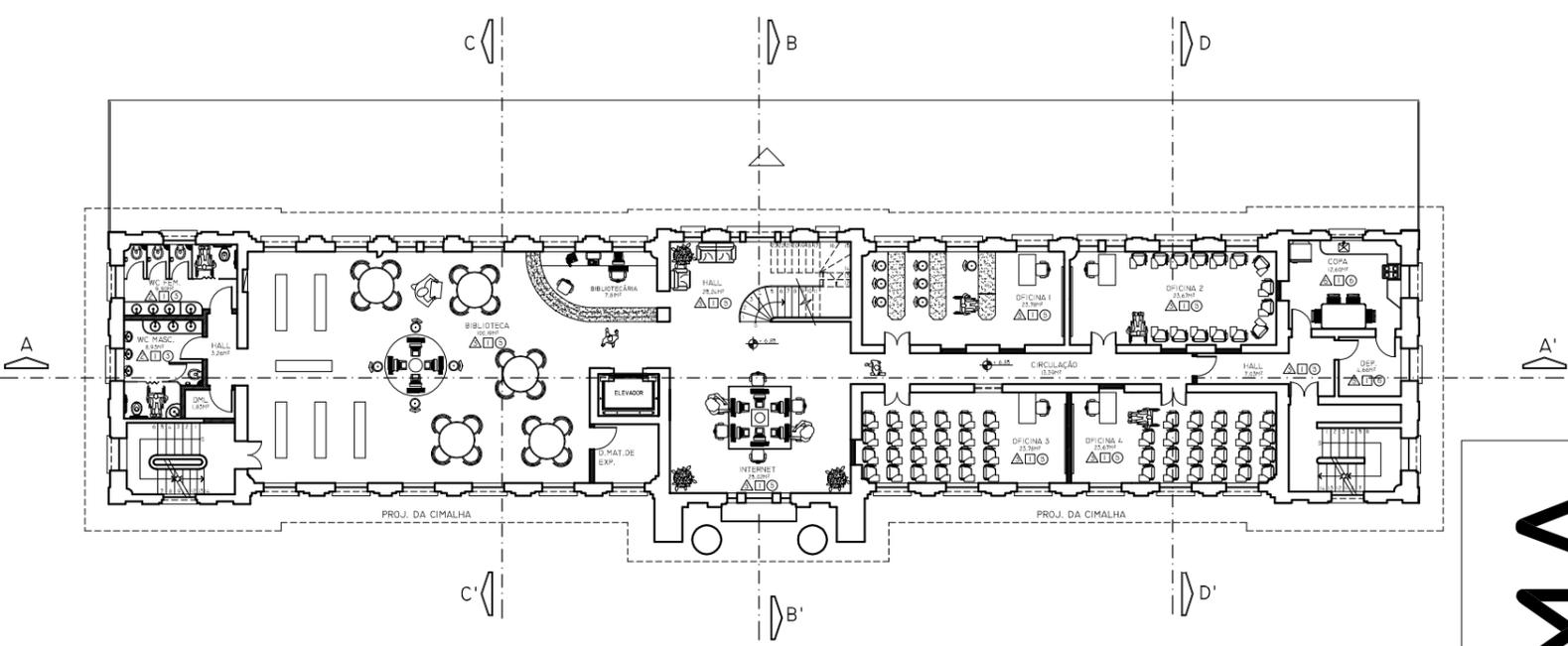
DATA: AGOSTO/2006

FORMATO: A3

ESCALA: 1/250



PLANTA BAIXA DE LAY OUT - 2º PAVIMENTO  
ESCALA: 1/250



PLANTA BAIXA DE LAY OUT - 1º PAVIMENTO  
ESCALA: 1/250

PAREDES	
	PAREDE ORIGINAL/EXISTENTE
	VÃO EMPAREDADO
	A DEMOLIR

ÁREAS	
TÉRREO	ÁREA = 306,22 M <sup>2</sup>
SOBRELOJA	ÁREA = 248,32 M <sup>2</sup>
1º PAVIMENTO	ÁREA = 384,91 M <sup>2</sup>
2º PAVIMENTO	ÁREA = 394,61 M <sup>2</sup>
TOTAL	ÁREA = 1.334,06 M <sup>2</sup>

ESPECIFICAÇÕES	
	PAREDE
	PAREDE COM ACABAMENTO EM TINTA PVA NA COR VANILLA
	PAREDE REVESTIDA EM CERÂMICA SALMON 41X41 CM PEI 4 - LINHA MARMORIZADA DUOMO DA ITAGRES
	PAREDE COM ACABAMENTO EM TINTA PVA NA COR VERDE TS G051
	PAREDE COM ACABAMENTO EM TINTA PVA NA COR AMARELO TS G097
	PAREDE COM ACABAMENTO EM TINTA PVA NA COR BRANCO GELO
	PISO EM CERÂMICA STAR WHITE 30X30 CM PEI 4 - LINHA PISO E PAREDE MONOCOLOR DA ELIANE
	TETO
	LAJE EM CONCRETO COM ACABAMENTO EM TINTA PVA NA COR BRANCO NEVE
	LAJE EM CONCRETO COM ACABAMENTO EM TINTA PVA NA COR PALHA
	PISO
	PISO EM LADRILHO HIDRÁULICO EXISTENTE
	PISO EM CERÂMICA ALMOND 41X41 CM PEI 4 - LINHA RUSTIC COLISEUM DA ITAGRES
	PISO EM CERÂMICA SALMON 41X41 CM PEI 4 - LINHA MARMORIZADA DUOMO DA ITAGRES
	PISO EM CERÂMICA PETRA MARFIM 40X40 CM PEI 3- SÉRIE TERRA DA ELIANE
	PISO EM PORCELANATO MARFIM 40X40 CM PEI 3- LINHA PORCELANATO NATURAL DA ELIANE
	PISO EM CERÂMICA STAR WHITE 30X30 CM PEI 4 - LINHA PISO E PAREDE MONOCOLOR DA ELIANE

**UEMA**

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

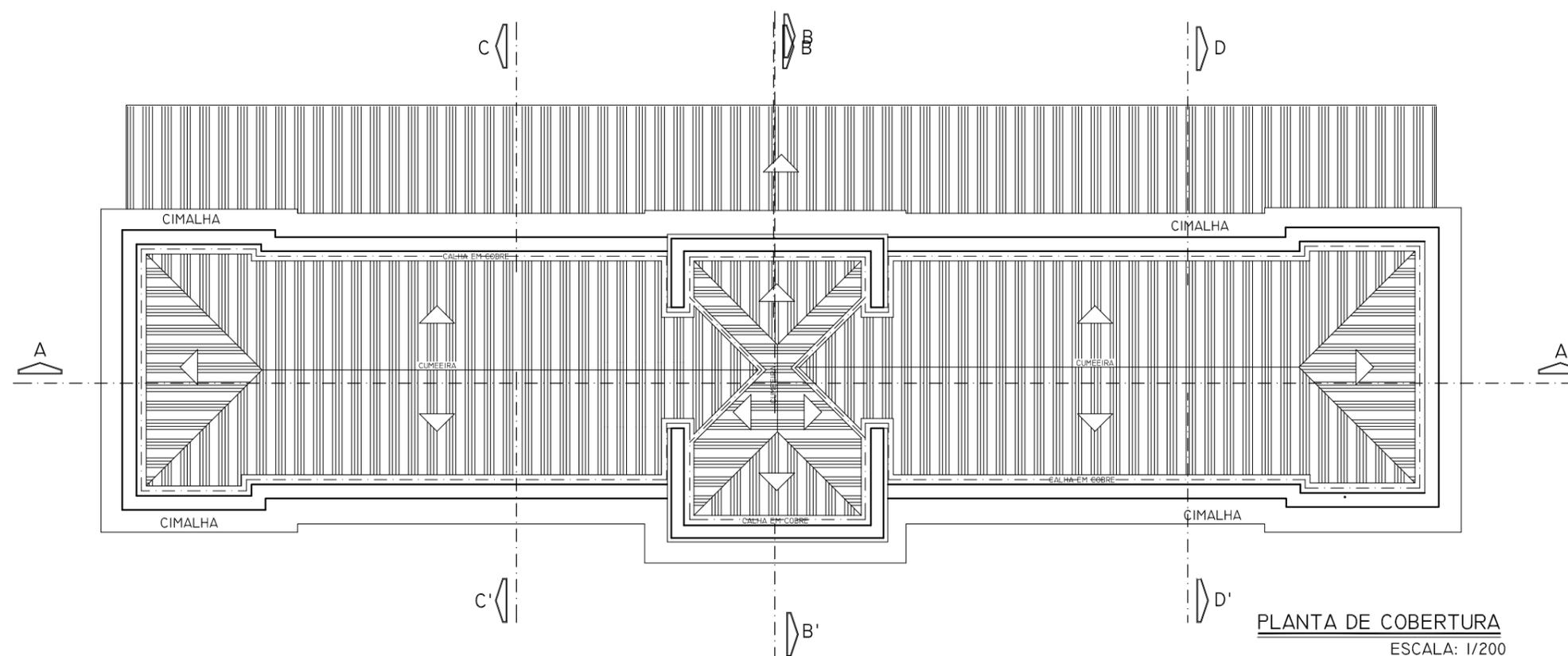
PROJETO: CASA DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE SÃO LUÍS  
PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DO PRÉDIO DA RFFSA - AV. BEIRA-MAR

AUTORA: ROSANE RABELO LOPES      CÓDIGO: 01.132.21      PRANCHA:

DESCRIÇÃO: PROJETO ARQUITETÔNICO  
PLANTAS BAIXAS DE LAY OUT

DATA: AGOSTO/2006      FORMATO: A3      ESCALA: 1/250

05/10



PLANTA DE COBERTURA  
ESCALA: 1/200

**UEMA**

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

PROJETO: CASA DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE SÃO LUÍS  
PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DO PRÉDIO DA RFFSA - AV. BEIRA-MAR

AUTORA : ROSANE RABELO LOPES

CÓDIGO : 01.132.21

PRANCHA:

DESCRIÇÃO: PROJETO ARQUITETÔNICO  
PLANTA DE COBERTURA

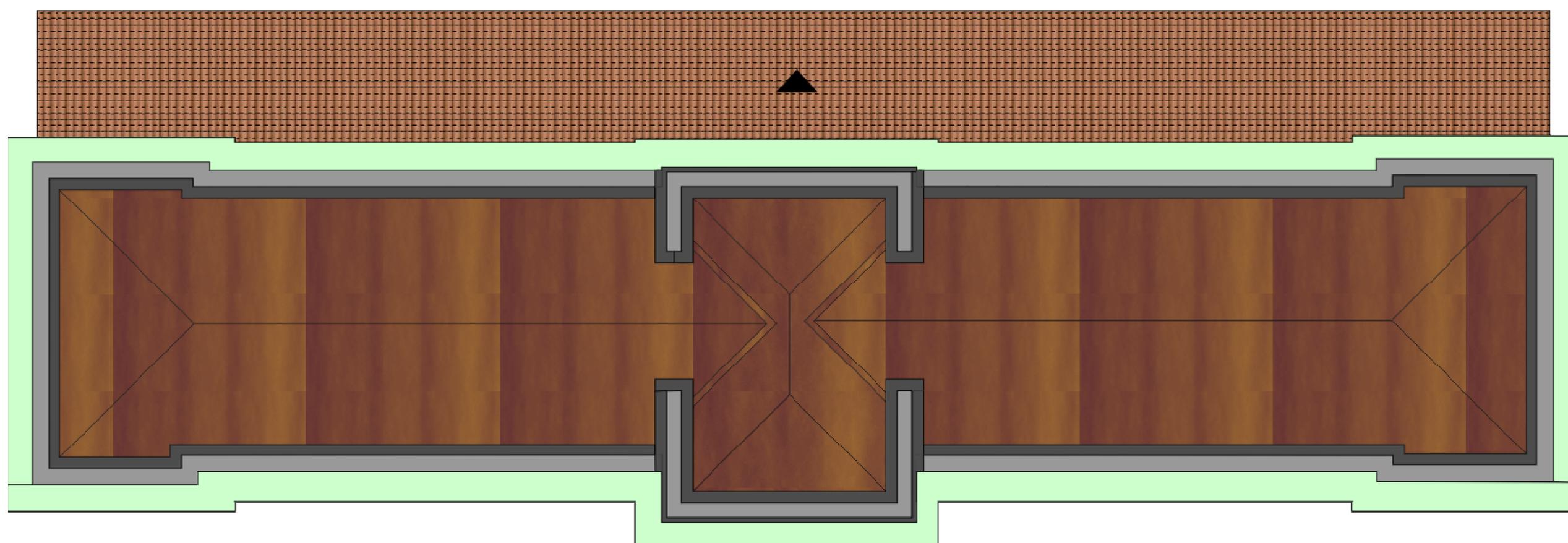
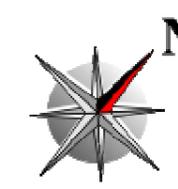
06/10

DATA: AGOSTO/2006

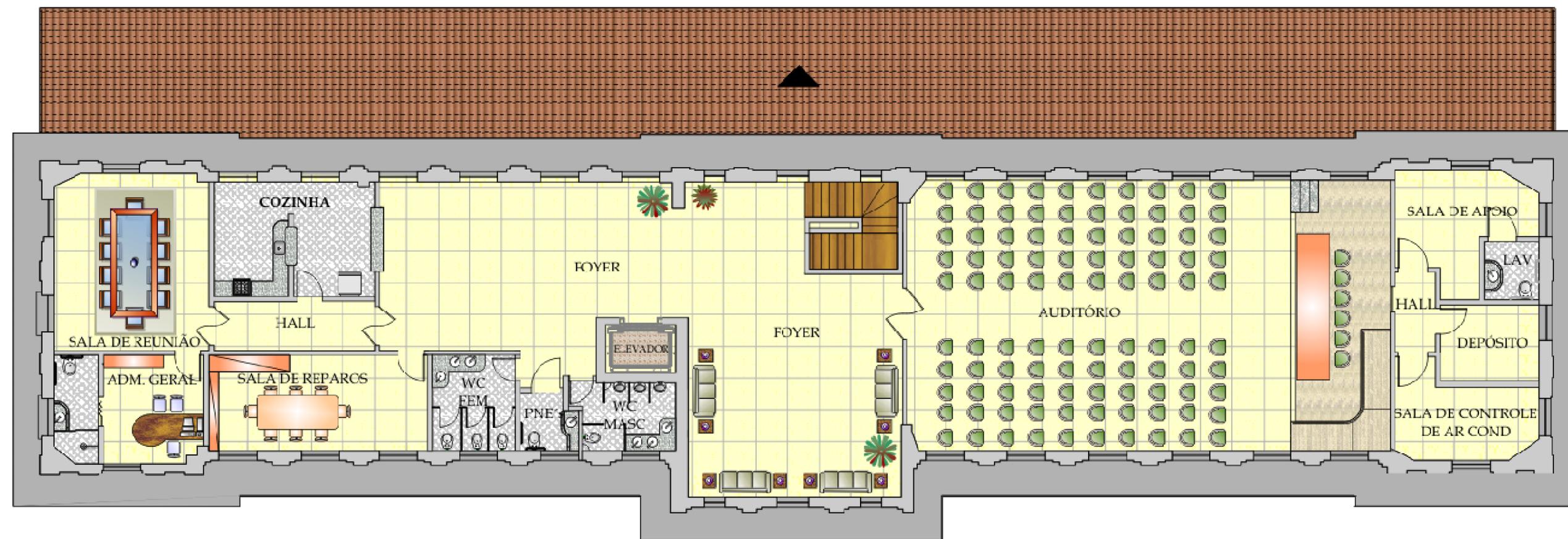
FORMATO: A3

ESCALA: 1/200

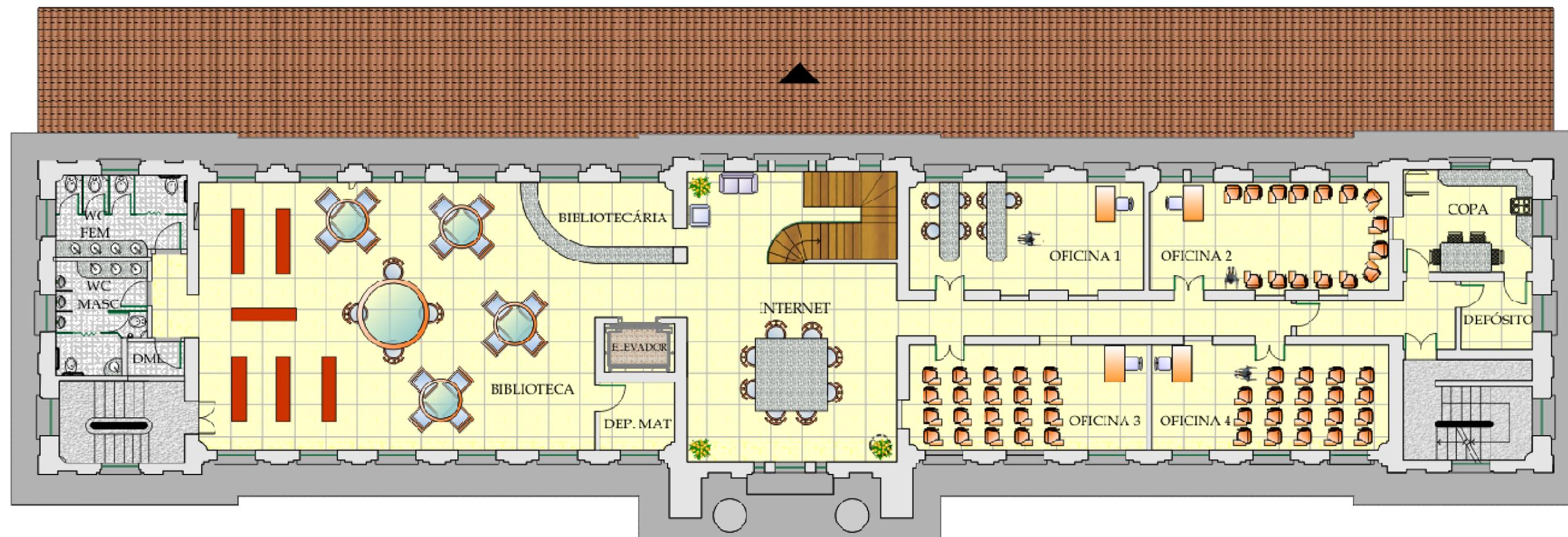
PLANTAS BAIXA COM LAY OUT



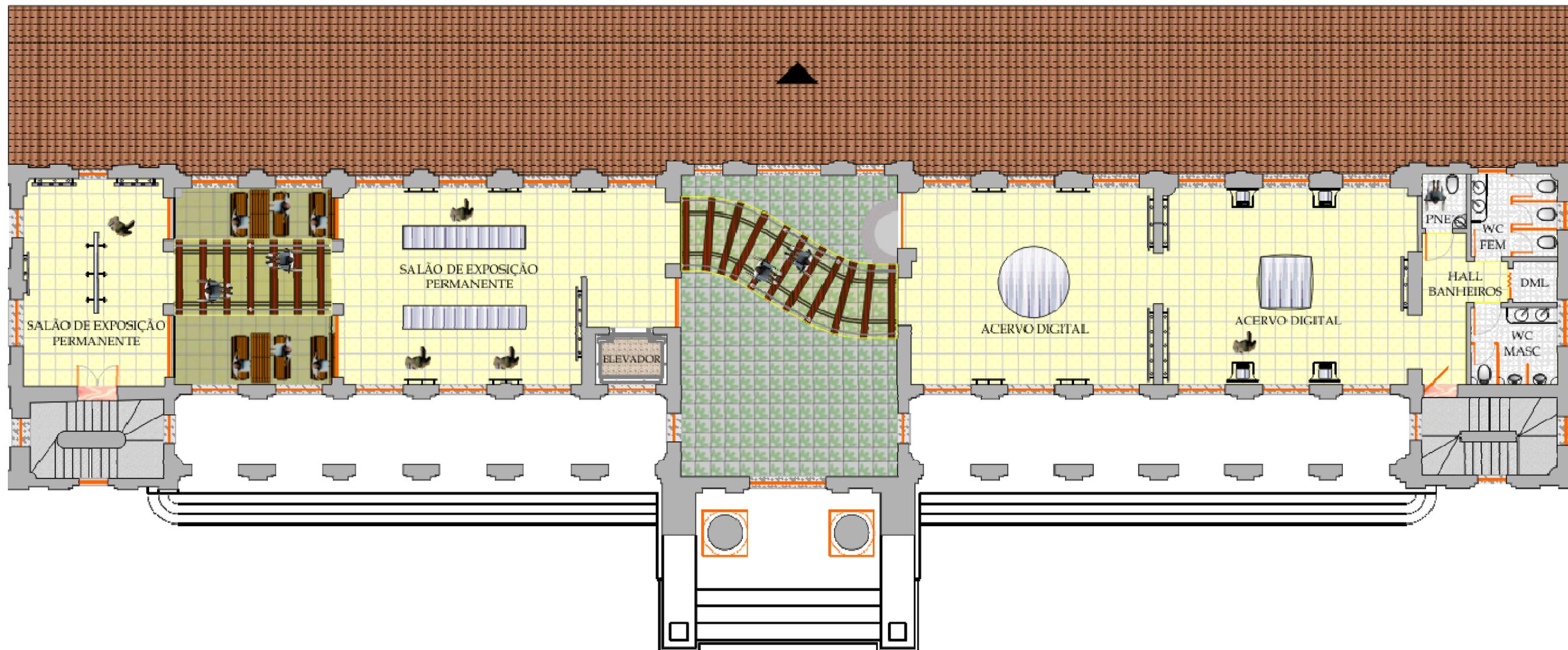
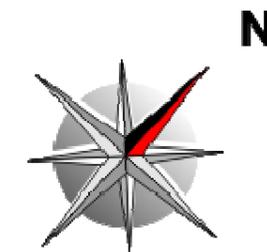
**PLANTA DE COBERTURA**



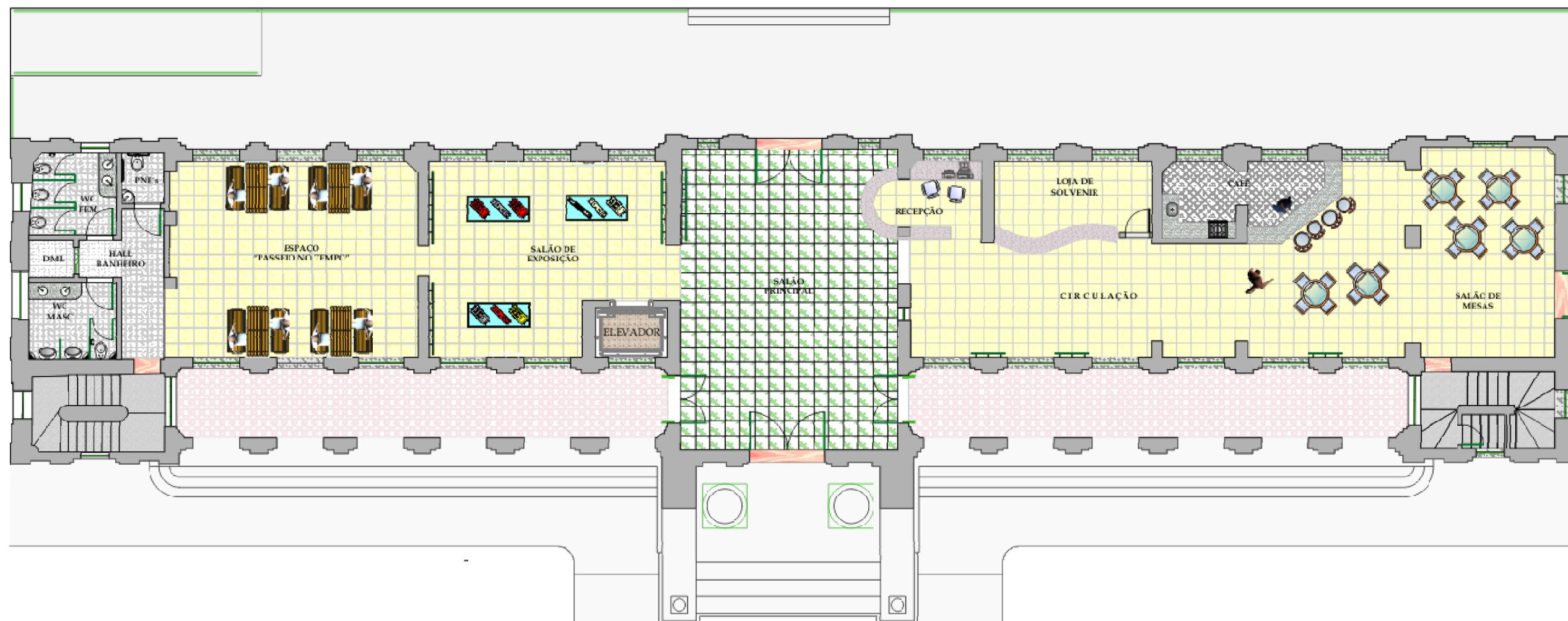
**PLANTA BAIXA – 2º PAVIMENTO**



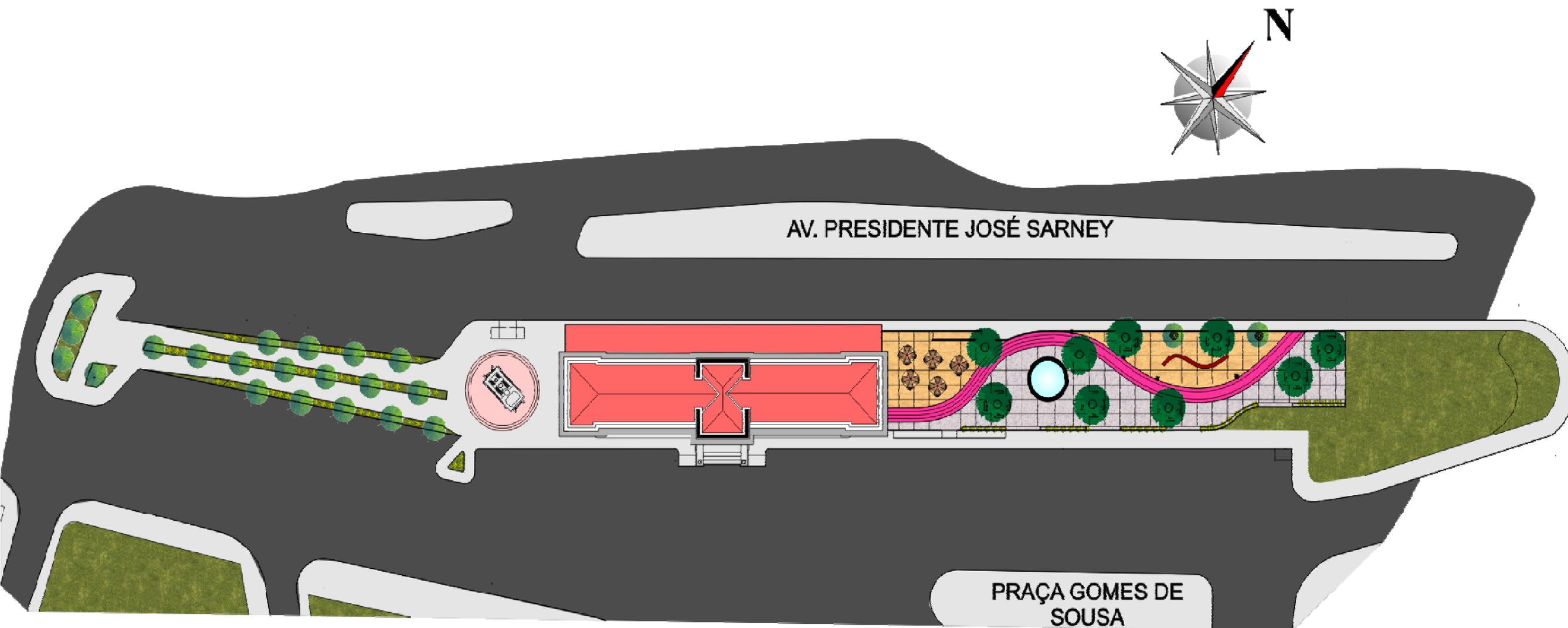
**PLANTA BAIXA – 1º PAVIMENTO**



**PLANTA BAIXA - SOBRELOJA**



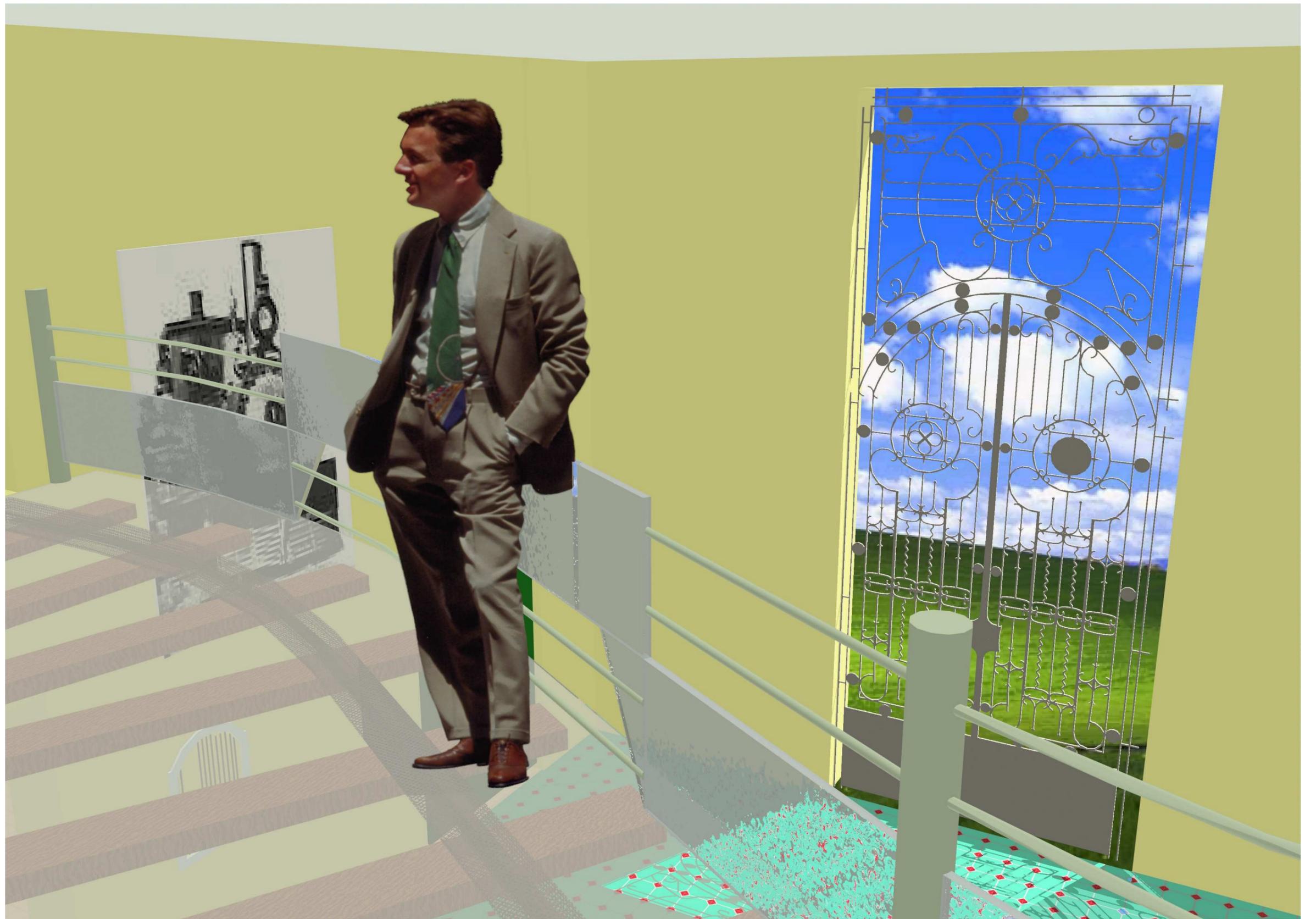
**PLANTA BAIXA - TÉRREO**



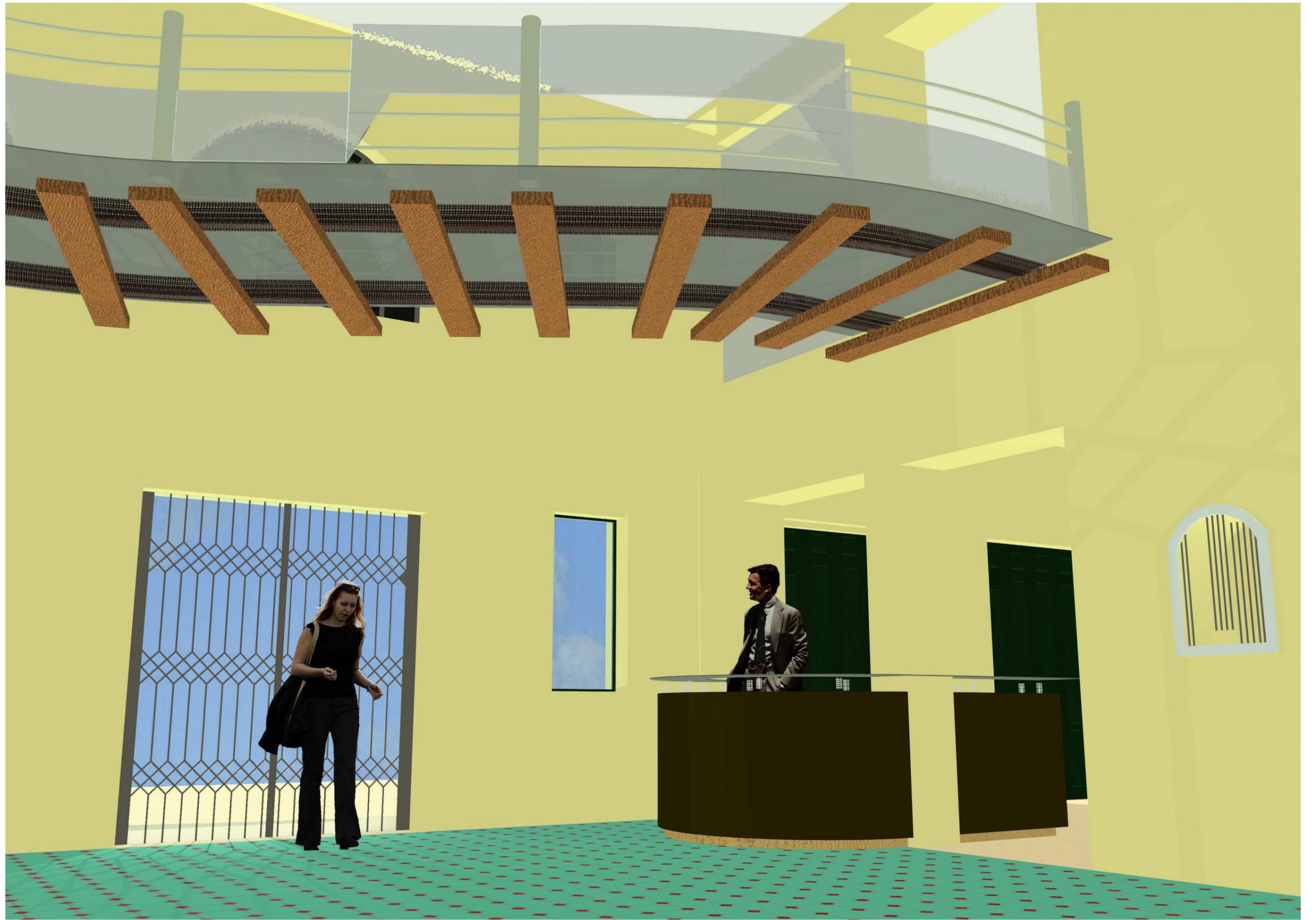
# IMPLANTAÇÃO



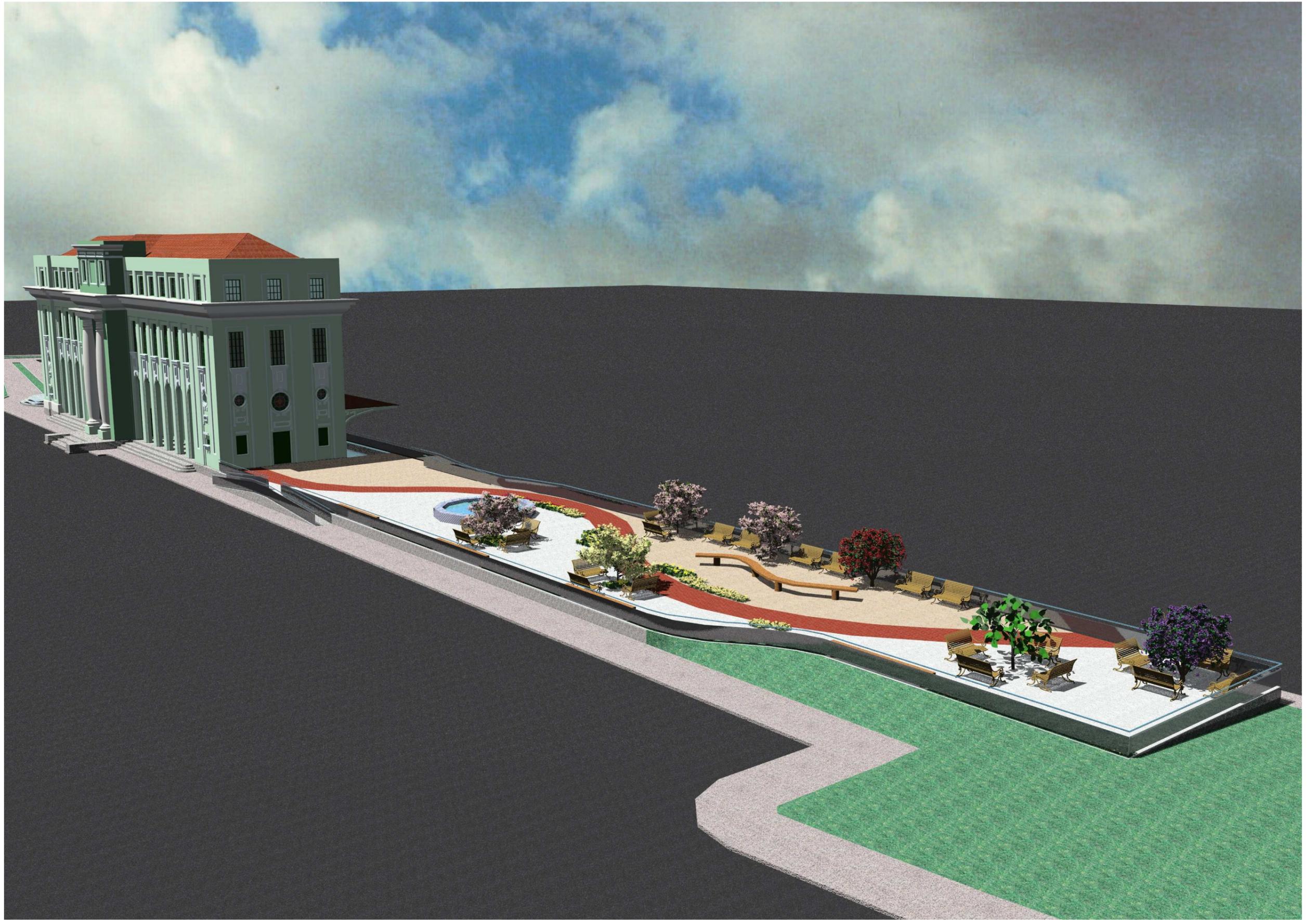
**VISTA PASSARELA**



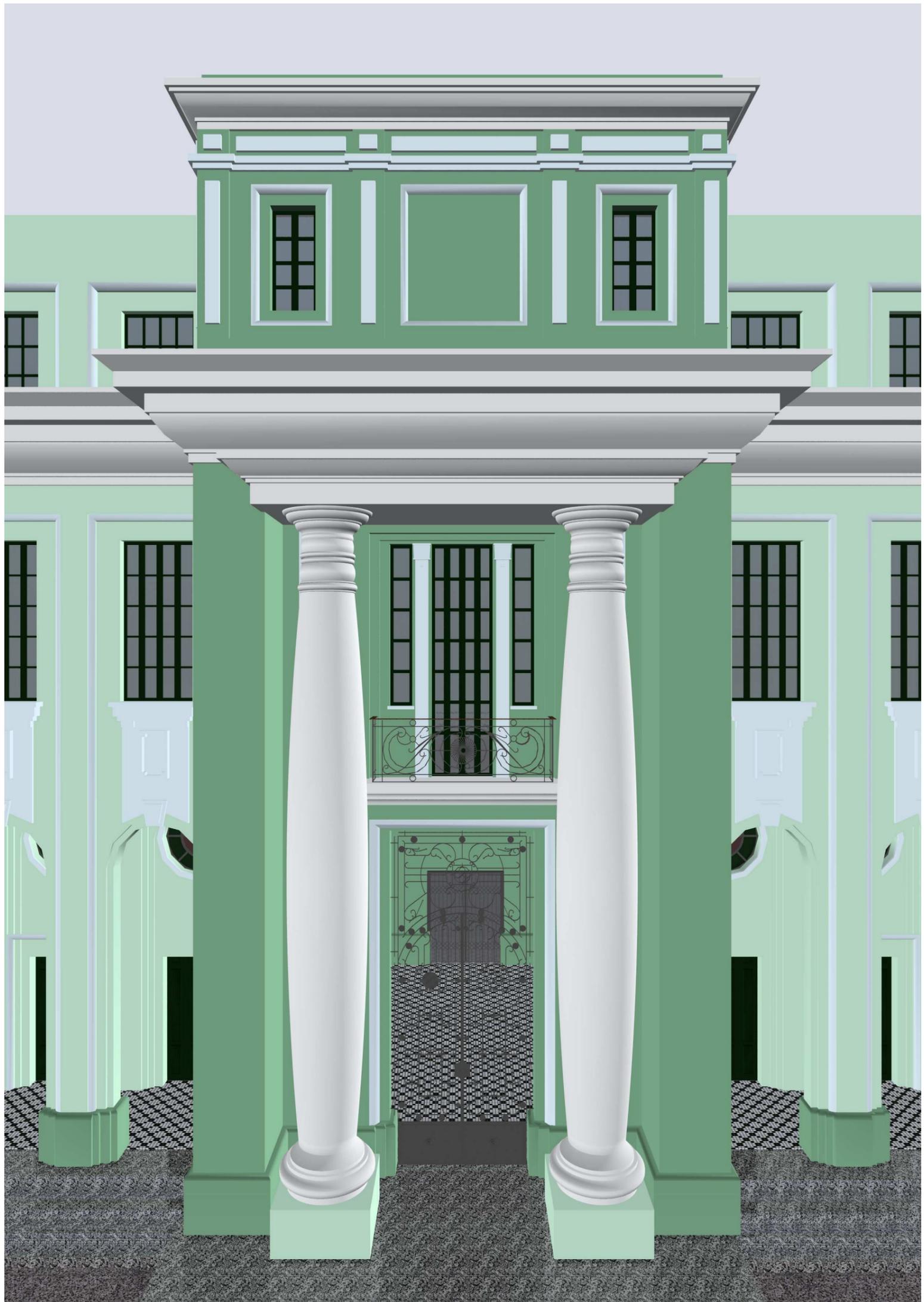
**VISTA PASSARELA**



**VISTA RECEPÇÃO**



**VISTA GERAL**



**VISTA DO PÓRTICO DE ENTRADA**



**VISTA POSTERIOR**

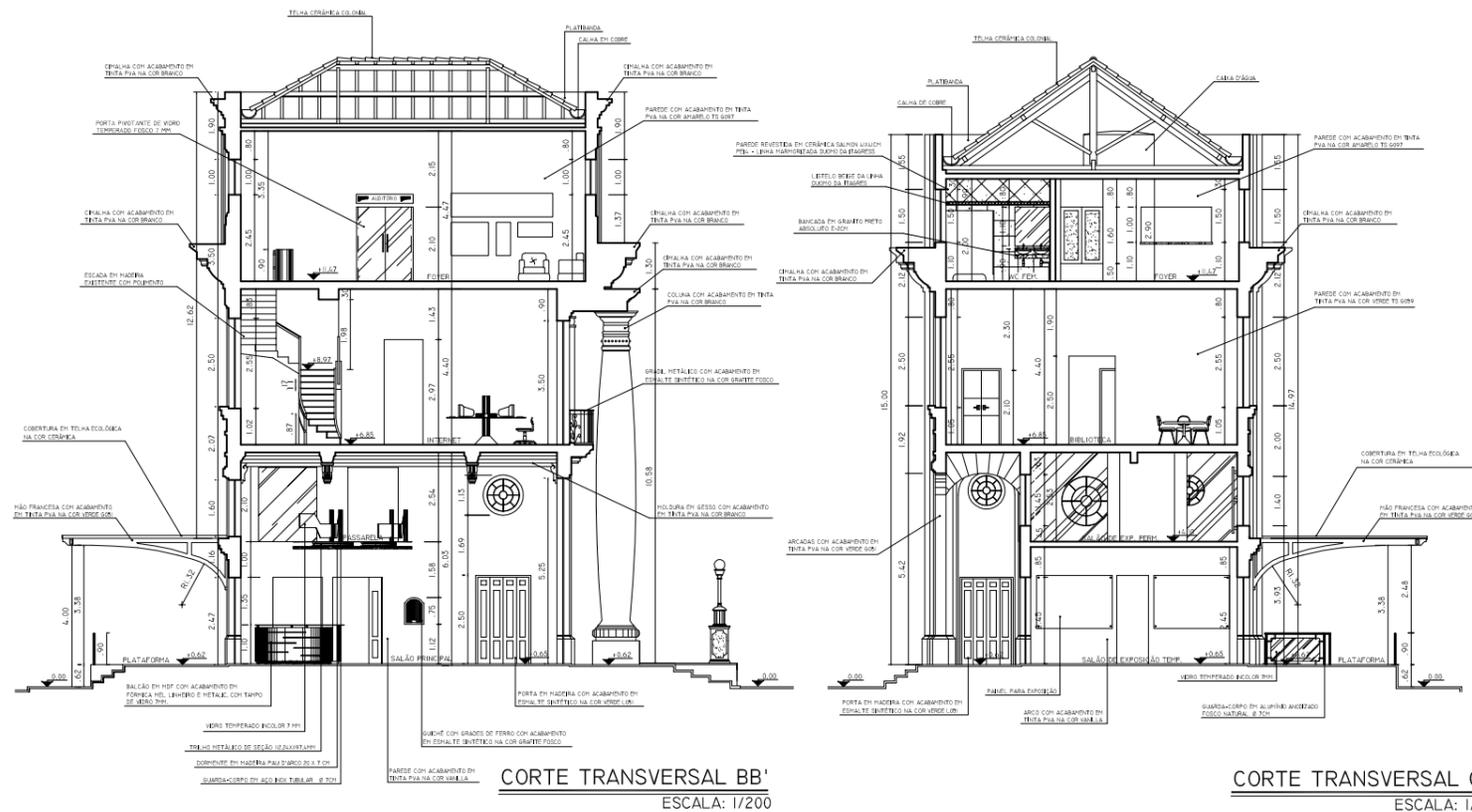


**VISTA PRINCIPAL**

PLANTA DE COBERTURA

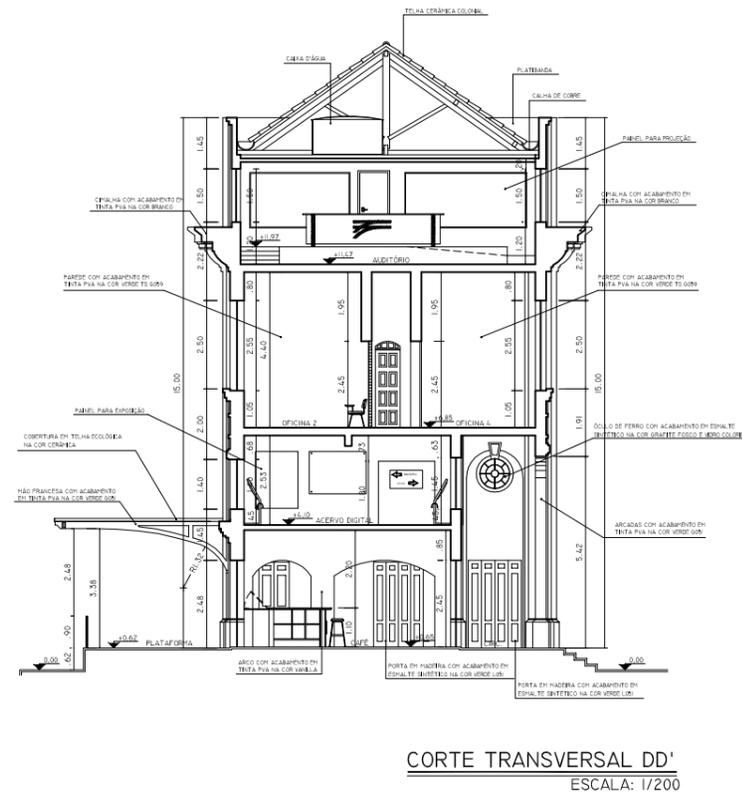
CORTES





**CORTE TRANSVERSAL BB'**  
ESCALA: 1/200

**CORTE TRANSVERSAL CC'**  
ESCALA: 1/200



**CORTE TRANSVERSAL DD'**  
ESCALA: 1/200

**UEMA**

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO**  
**CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO**  
**TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO**

PROJETO: **CASA DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE SÃO LUÍS**  
PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DO PRÉDIO DA RFFSA - AV. BEIRA-MAR

AUTORA : **ROSANE RABELO LOPES**

CÓDIGO : **01.132.21**

FRANCHA:

DESCRIÇÃO: **PROJETO ARQUITETÔNICO**  
**CORTES TRANSVERSAIS BB'/CC'/DD'**

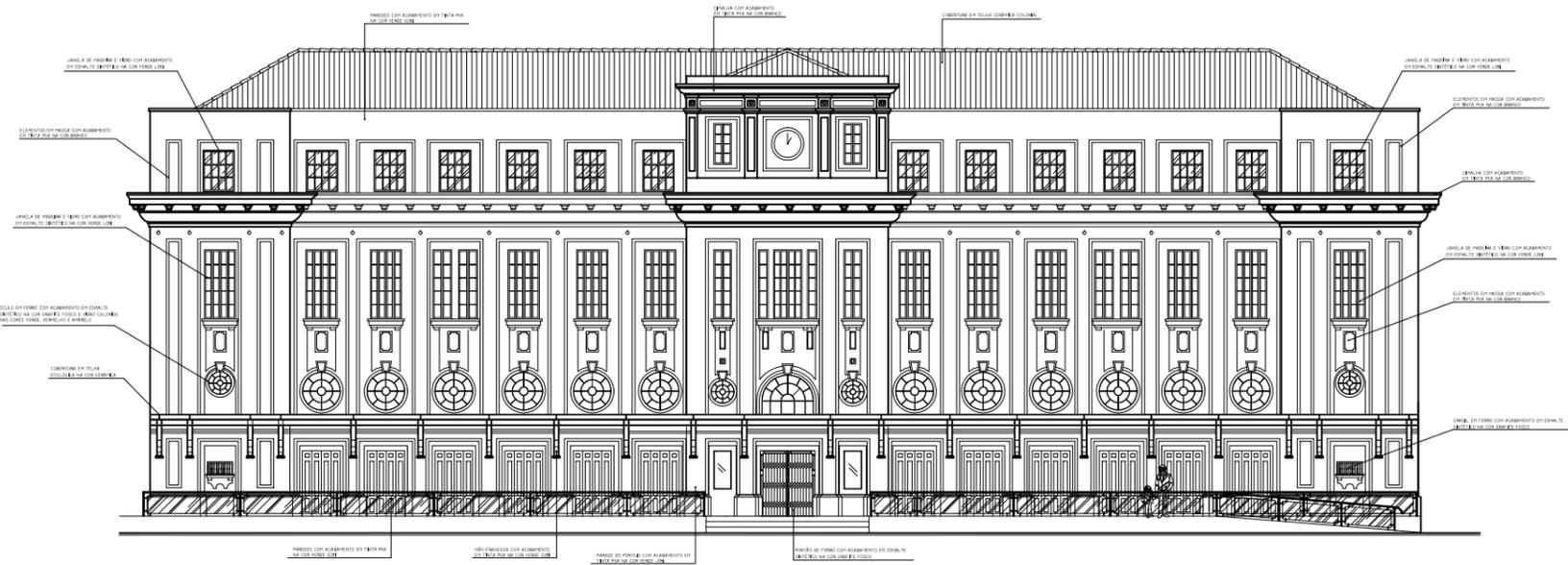
**08/10**

DATA: **AGOSTO/2006**

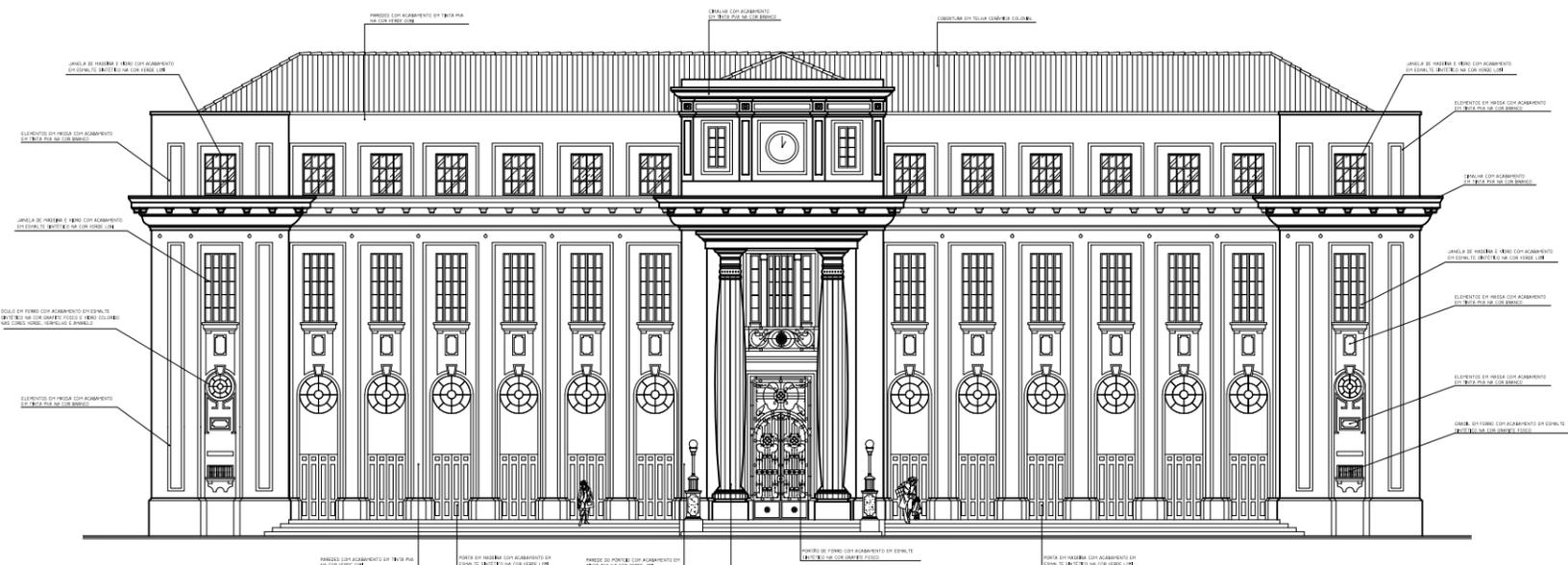
FORMATO: **A3**

ESCALA: **1/200**

## FACHADAS



FACHADA POSTERIOR  
ESCALA: 1/250



FACHADA PRINCIPAL  
ESCALA: 1/250

UEMA

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

PROJETO: CASA DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE SÃO LUÍS  
PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DO PRÉDIO DA RFFSA - AV. BEIRA-MAR

AUTORA : ROSANE RABELO LOPES

CÓDIGO : 01.132.21

FRANCHA:

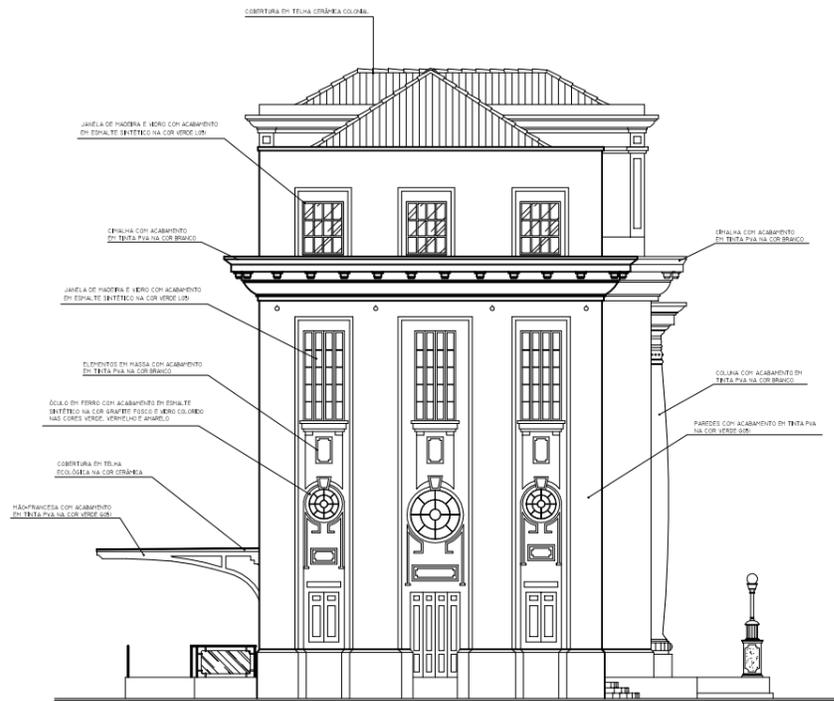
DESCRIÇÃO: PROJETO ARQUITETÔNICO  
FACHADAS

09/10

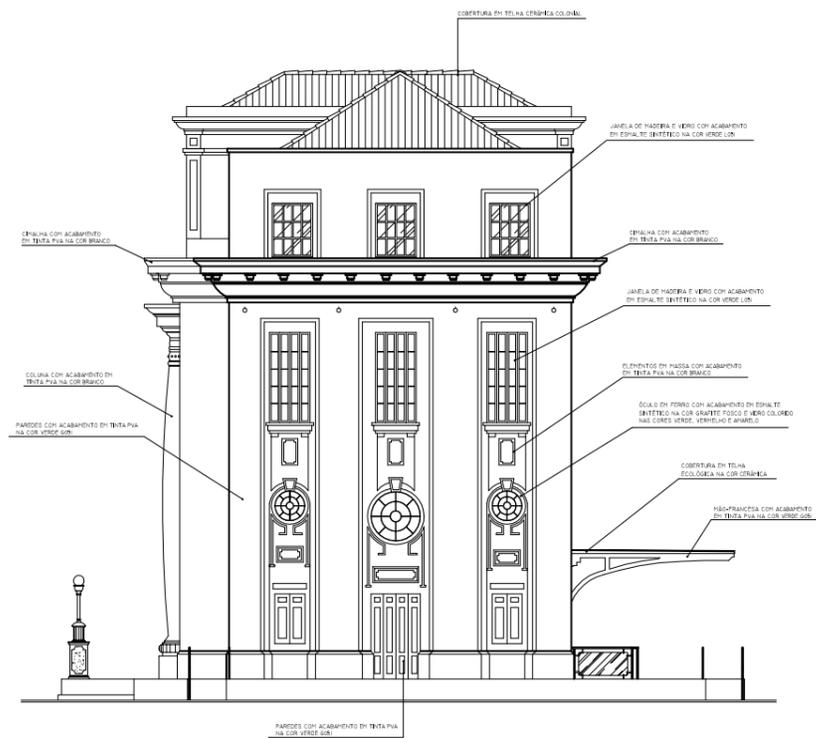
DATA: AGOSTO/2006

FORMATO: A3

ESCALA: 1/250



FACHADA LATERAL ESQUERDA  
ESCALA: 1/200



FACHADA LATERAL DIREITA  
ESCALA: 1/200

UEMA

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

PROJETO: CASA DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA DE SÃO LUÍS  
PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DO PRÉDIO DA RFFSA - AV. BEIRA-MAR

AUTORA : ROSANE RABELO LOPES

CÓDIGO : 01.132.21

PRANCHA:

DESCRIÇÃO: PROJETO ARQUITETÔNICO  
FACHADAS

10/10

DATA: AGOSTO/2006

FORMATO: A3

ESCALA: 1/200

## CONCLUSÃO

Criar um espaço de preservação, realça o fato de que o passado nem sempre é lembrado com espontaneidade. Se essa história não estivesse ameaçada, não existiria a necessidade de criar museus, casas de memória para poder guardar, conservar arquivos, objetos, imagens para assim lembrar a sociedade o significado do passado.

O surgimento de um local destinado à preservação ferroviária em São Luís é de grande importância cultural e histórica para o estado, pois dessa forma irá resgatar todo esse momento de ascensão econômica que a cidade sofreu, permitindo que futuras gerações tomem conhecimento de um momento histórico próspero.

Para esse objetivo, propôs-se então a criação da Casa de Memória Ferroviária, um local onde poderá ser encontrado em exposição objetos importantes que fizeram parte dessa história de desenvolvimento e crescimento econômico. Além de espaços diversos com biblioteca, loja, salas para cursos e oficinas, espaços digitais que abrigam equipamentos onde será disponibilizado o acervo, ainda que parcialmente, já que o acervo encontrado ainda não é o suficiente; auditório e instalações capazes de realizar vários eventos culturais, gerando sustentabilidade ao espaço.

A necessidade de se criar novos espaços inseridos no contexto de preservação, surgiu do fato que Casas de Memória e Museus estarem incluídos tanto no âmbito nacional quanto regional, nos principais roteiros turísticos culturais. Por isso a importância da criação de um espaço que una conhecimento e diversão é o principal propósito do projeto, que através do uso da tecnologia aliada à arquitetura unifica cultura, lazer e conhecimento de forma divertida, para assim atingir diversos públicos.

Vale ressaltar, que um empreendimento desse porte, não trará apenas benefícios para seus visitantes em busca de conhecimento, mas também vários benefícios para a economia local gerando emprego e renda diretos e indiretos, sem contar com a melhoria da ambiência da vizinhança em geral.

Assim sendo, o surgimento de um espaço como esse só tem a enriquecer e qualificar mais ainda o roteiro turístico e cultural dessa cidade.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

**ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL.** Revista Ferroviária (Suplemento). Rio de Janeiro, 1956.

EIS, Jurema Kopke e ALMEIDA, Cícero Antonio Fonseca. **Museografia: A linguagem dos museus a serviço da sociedade e de seu patrimônio cultural.** Rio de Janeiro: IPHAN / OEA, 1997.

GUIMARÃES, José Areias. **História de um caminho de ferro.** São Luís: Tipografia da Estrada, 1963.

IPHAN, Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Cartas Patrimoniais.** 2ª ed. rev. Aum. Rio de Janeiro: IPHAN, 2000.

LAGO, Antônio Bernardino Pereira do. **Estatísticas histórico-geográfica da Província do Maranhão.** São Paulo: Siciliano, 2001.

MACEDO, Eurico Teles de. **O Maranhão e suas riquezas.** São Paulo: Siciliano, 2001.

MEIRELES, Mário M. **História do Maranhão.** São Luís, Fundação Cultural do Maranhão, 1980.

PUPPO, Benedito Barbosa. (1968), **“Velocidade: vitória da ferrovia”.** Revista Ferroviária, v.29, n.12-24.

RRFSA – Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, **Relatório sobre a Estrada de Ferro São Luis-Teresina e E.F. Central do Piauí.** Escritório Técnico Especial, Setor Ferroviário, 1952.

VIVEIROS, Jerônimo de. **História do Comércio do Maranhão.** São Luís: LITHOGRAF, 1992 V.3.

VIEIRA, Giovana Barreto. **Restauração e Revitalização do Terminal Ferroviário João Pessoa e agenciamento do entorno.** São Luís:UEMA, 1998. 133p.

### Jornais:

A Estrada de Ferro São Luís-Teresina realizações durante o ano de 1954-200.000 passageiros transportados. **JORNAL DO DIA.** São Luís, 25 de dezembro de 1954, p.5.

A Estrada de Ferro São Luís-Teresina superou seus maiores problemas. **A TARDE.** São Luís, 19 de novembro de 1956.

ÀS 13 horas, entre nós o Presidente da República. **A TARDE.** São Luís, 18 de janeiro de 1958.

Em São Luís, as 1ª das 4 Diesel Elétricas da Estrada de Ferro. **O IMPARCIAL**. São Luís, 19 de janeiro de 1958.

Incêndio, ontem, na estação João Pessoa. **O IMPARCIAL**. São Luís, 11 de novembro de 1964. n. 15061.

Juscelino chegará às 18. Juscelino cumprirá sua promessa. **A TARDE**. São Luís, 11 de janeiro de 1958.

Locomotivas diesel adquiridas para a São Luís-Teresina. **O IMPARCIAL**. São Luís, 13 de abril de 1953.

Rede Ferroviária Federal S.A E. F. S. Luis-Teresina. **O IMPARCIAL**. São Luís, 1 de janeiro de 1958.

#### **Sites:**

ARQUITETURA de museus. Disponível em: <http://www.arquimuseus.fau.ufrj.br/site>> Acesso: em 17 maio 2006.

ARQUITETURA de museus. Disponível em: <http://www.cofem.org.br/guia>> Acesso: em 17 maio 2006.

BRASIL nos trilhos. Disponível em: <http://www.anba.com.br/especial>> Acesso: em 13 maio 2006

CONCESSÕES ferroviárias. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/concessao/fer/historico>> Acesso: em 13 maio 2006.

EXPANSÃO da malha. Disponível em: <http://www.anba.com.br/especial>> Acesso: em 13 maio 2006.

HISTÓRIA da Vale do Rio Doce. Disponível em <http://www.cvrd.com.br>> Acesso: em 15 maio 2006.

HISTÓRIA da locomotiva. Disponível em: <http://www.tremdedoido.cjb.net>> Acesso: em 16 maio 2006.

HISTÓRIA das ferrovias. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/menu/ferrovias/historico>> Acesso: em 15 maio 2006.

HISTÓRIA dos museus. Disponível em: <http://www.historiaviva.com.br>> Acesso: em 20 maio 2006.

HISTÓRIA dos trilhos. Disponível em: <http://www.antf.com.br/principal>> Acesso: em 15 maio 2006.

LEGISLAÇÃO do patrimônio. Disponível em: <http://www.iphan.gov.com.br>> Acesso: 20 maio 2006.

MUSEUS. Disponível em: <http://www.museuhistoriconacional.com.br>> Acesso: em 18 maio 2006.

MUSEOGRAFIA. Disponível em: <http://www.revista.iphan.gov.br>> Acesso: em 18 maio 2006.

MUSEU. Disponível em: <http://www.wikipedia.com.br>> Acesso: em 18 maio 2006.

MUSEU de Belo Horizonte. Disponível em: <http://www.arcoweb.com.br>> Acesso: em 19 maio 2006.

OS MUSEUS. Disponível em: <http://www.historianet.com.br>> Acesso: 21 maio 2006.

PRESERVAÇÃO ferroviária. Disponível em: <http://www.revistaferroviaria.com.br>> Acesso: em 15 maio 2006.

RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A. Disponível em: <http://www.rffsa.gov.br>> Acesso: em 16 maio 2006.

**APÊNDICE 1**  
**LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO**



FOTO 01 – Fachada Principal



FOTO 02 – Fachada Posterior



FOTO 03 – Fachada principal dos anexos



FOTO 04 – Arcadas à esquerda



FOTO 05 – Arcadas à direita



FOTO 06 – Detalhe da base dos pilares



FOTO 07 – Vão gradeado da circulação direita



FOTO 08 – Detalhe do Óculo

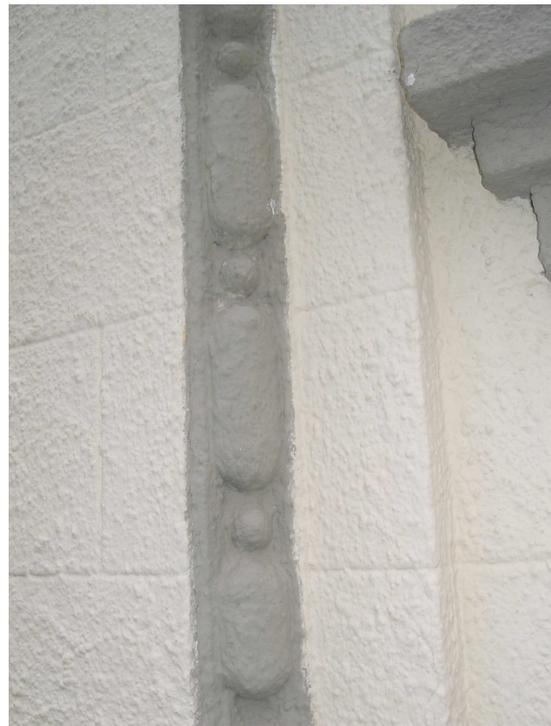


FOTO 09 – Detalhe em massa da fachada



FOTO 10 – Detalhe da fachada principal



FOTO 11 – Piso em ladrilho no térreo



FOTO 12 – Lateral esquerda



FOTO 13 – Pórtico de entrada



FOTO 14 – Circulação externa



FOTO 15 – Detalhe do óculo na circulação



FOTO 16 – Circulação da esquerda



FOTO 17 – Escada de acesso a sobreloja

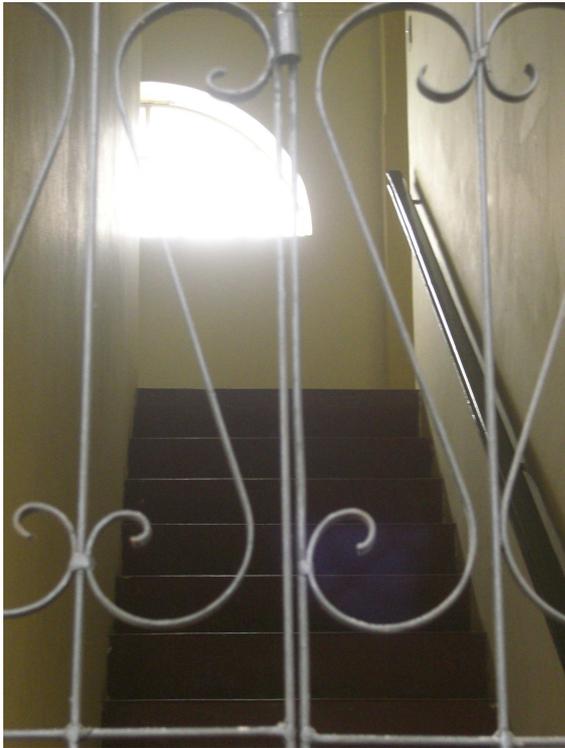


FOTO 18 – Escada de acesso a sobreloja



FOTO 19 – Uma das entradas do térreo



FOTO 20 – Circulação externa da direita



FOTO 21 – Rampa de acesso ao anexo



FOTO 22 – Iluminação da entrada



FOTO 23 – Detalhe na fachada posterior

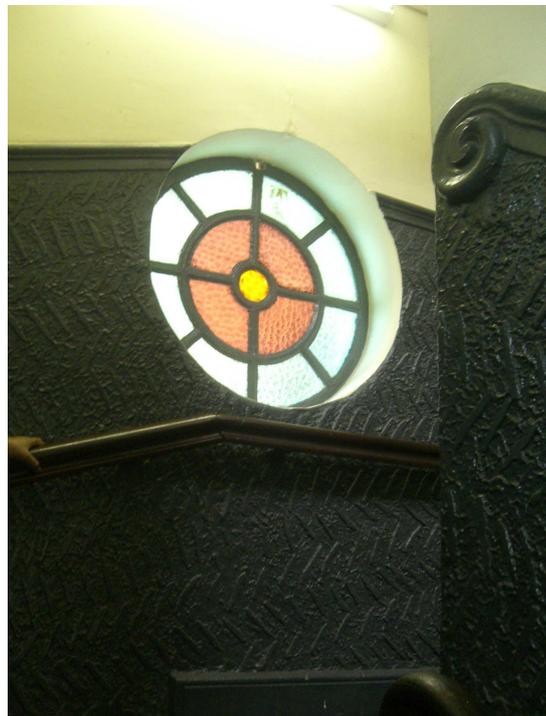


FOTO 24 – Óculo na escada periférica



FOTO 25 – Vista lateral da plataforma na fachada posterior



FOTO 26 – Detalhe da mão-francesa da cobertura da plataforma



FOTO 27 – Escada periférica da direita



FOTO 28 – Vista de superior da escada



FOTO 29 – Pequeno corredor da escada

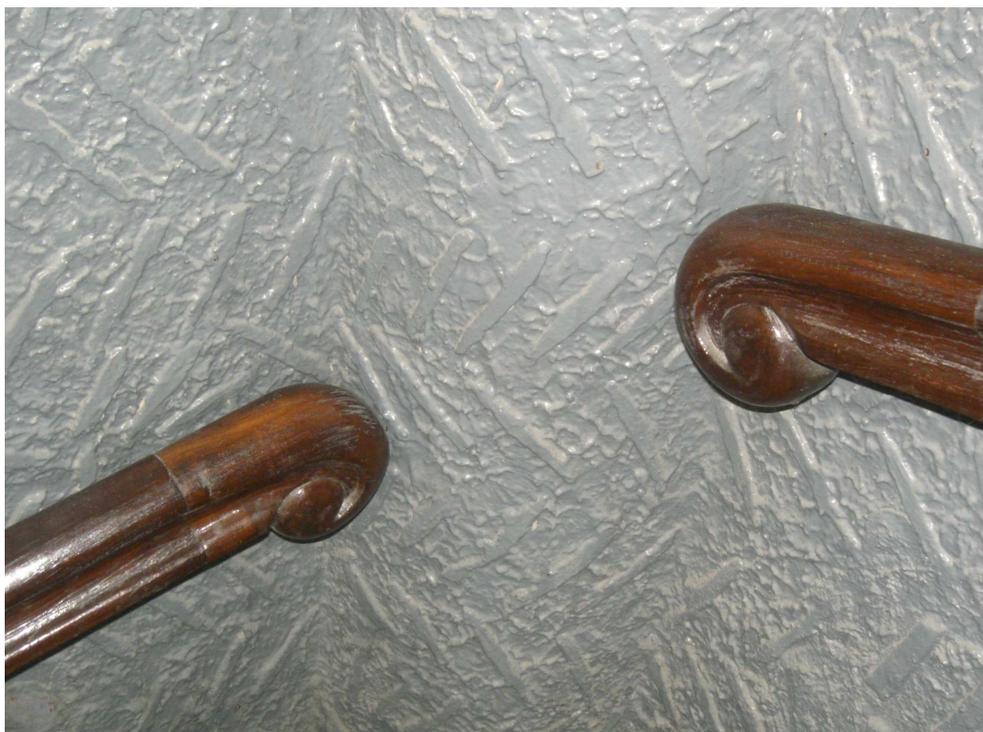


FOTO 30 – Detalhe do guarda-corpo da escada



FOTO 31 – Vista superior com guarda-corpo da escada



FOTO 32 – Forro da Sobreloja



FOTO 33 – Detalhe do forro da Sobreloja



FOTO 34 – Detalhe do forro com óculo



FOTO 35 – Detalhe do óculo na Sobreloja



FOTO 36 – Vista na Sobreloja



FOTO 37 – Escada de acesso ao 2º pavimento



FOTO 38 – Detalhe do piso da escada de acesso ao 2º pavimento



FOTO 39 – Porta do elevador desativado



FOTO 40 – Circulação do 1º pavimento



FOTO 41 – Piso em ladrilho 1º pavimento



FOTO 42 – Piso em ladrilho 1º pavimento

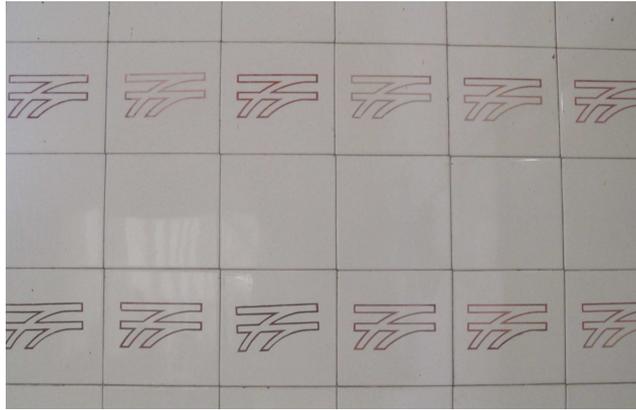


FOTO 43 – Detalhe do azulejo com o símbolo da RFFSA



FOTO 44 – Detalhe da infiltração no forro



FOTO 45 –Instalações elétricas



FOTO 45 – Forro quebrado



FOTO 47 – Pequena copa no 1º pavim.



FOTO 48 –Portas na circulação do 1º pav.



FOTO 49 – Detalhe da porta no 1º pav.



FOTO 50 – Esquadria no 2º pavimento



FOTO 51 – Esquadria no 2º pavimento



FOTO 52 – Detalhe da borboleta



FOTO 53 – Detalhe da infiltração



FOTO 54 – Vista do 2º pavimento da fachada posterior



FOTO 55 – Vista do 2º pavimento fachada principal