O MODERNO JÁ PASSADO | O PASSADO NO MODERNO
reciclagem , requalificação , rearquitetura

anais do 7º seminário do_co_mo_mo_brasil
porto alegre, 22 a 24 de outubro de 2007

# A Reciclagem da Estação Ferroviária de Brasília

Roberto Souza Guedes

Cláudio José Pinheiro Villar de Queiroz

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
SQN 115 – bloco G – apartamento 505 CEP: 70772-070 Brasília – DF SCS Qd. 02 – bl. D – sala 205, Ed. Oscar Niemeyer. +55 0xx61 3201-5622 CEP: 70310-500 Brasília – DF +55 0xx61 8401-6967 +55 0xx61 3322-0638 email: guedes.roberto@gmail.com +55 0xx61 9271-3175 blog: http://arquitetoembrasilia.blogspot.com email: claudio.queiroz@bol.com.br

# A Reciclagem da Estação Ferroviária de Brasília

A Estação Ferroviária de Brasília (EFB) foi construída na década de 70 pela empresa Soares Leone S.A. segundo o traço original de Oscar Niemeyer. Sua localização pré-estabelecida no projeto do Plano Piloto de Brasília, de Lucio Costa.

Esta proposta prevê o restauro da edificação, parte de um processo histórico buscando compreender a construção moderna em seu período transitório, agressivamente modificada e necessitando da reformulação do seu espaço original. Ou seja: restaurar a condição espacial perdida, a ser atualizada com as adequações programáticas e tecnológicas da contemporaneidade.

Assim a reflexão arquitetônica sobre a obra já concebida é tida como ação de caráter sócio-econômico, político e cultural, pois engloba fatores que influenciaram e motivaram a sua construção desde aquele tempo até os dias atuais.

Com isso o projeto de restauro e intervenção redefinirá de maneira respeitosa a qualidade da obra deturpada pelo tempo e pelas tomadas de decisões que deformaram a edificação. Esta, deixada ao acaso das intervenções adaptadas a funções para as quais não se prestava.

A EFB desvirtuada exemplarmente para fim análogo – o de rodoferroviária – oferece um caso *sui generis* para o exercício simulado do restauro de obra moderna.

A intervenção no processo de reciclagem da EFB trata da atitude consciente face a uma obra relevante, de reconhecido valor arquitetural, cujo potencial da edificação permite o reaproveitamento para fins objetivos, com ganhos sócio-culturais e econômicos previsíveis; a começar pela ação de impedir o avanço da condição degradante.

Portanto, é sugerido neste trabalho final de graduação, a relação entre a intervenção nova nessa existência construída também restaurada, como exposição do seu reuso adaptável.

Palavras-chave: restauro, intervenção

The Recycling of the Railroad Station of Brasilia

The Railroad Station of Brasilia (RSB) constructed in the decade of 70 by the Soares Leone SA company. according to original trace of Oscar Niemeyer had its localization daily pay-established in the project of the Plan Pilot of Brasilia of the Lucio Costa.

The project that foresees the restoration of the construction has left of a historical process that it searchs to understand the modern construction in its aggressively modified transitory period and needing a reformularization of its original space, that is, of a lost space condition, to be recouped and to be brought up to date with the programmatical and technological adequacies of the contemporaneidade.

Thus the reflection architectural on a conceived workmanship already is had as action of partner-economic character, cultural politician and, therefore get factors that had since then influenced and motivated its construction until the current days.

With this the project of I restore perhaps and intervention will redefine in respectful way the quality of the workmanship that was modified by the time and for the taking of decisions that they had deformed the construction, left to of the suitable interventions the functions which were not useful. The modified RSB exemplarily for analogous end – “roadrailstation” -offers to a case *sui generis* for the exercise simulated the restoration of modern workmanship.

The intervention in the process of recycling of the RSB deals with the conscientious attitude face to an excellent workmanship, of recognized architectural value, whose potential of the construction allows the rework for objective ends, with previsible partner-cultural and economic profits; to start for the action to hinder the advance of the degradante condition.

Therefore if it suggests in this final work of graduation the relation enters new intervining in the constructed existence as exposition of its reuse adaptable.

Words-key: restoration, intervention

A Reciclagem da Estação Ferroviária de Brasília

## Histórico da Estação

*Imagem 1: vista da linha do trem, a EFB recém construída. fonte: site da estações ferroviárias*

A Ferroviária de Brasília foi inaugurada pelo Presidente da República, João Baptista Figueiredo, com a chegada do primeiro trem de passageiros vindo de São Paulo em 28 de abril de 1981. O edifício foi construído pela empresa Soares Leone S.A. na década de 1970 e projetado pelo arquiteto Oscar Niemeyer. É feito em concreto armado possuindo grandes vãos no térreo com robustos pilares e duas paredes-vigas análogas àquelas do tipo Vierendel, fazendo a sustentação e o fechamento do segundo pavimento. Foi realizada uma reforma no ano de 2000. Trocaram o telhado, reformaram o piso e o teto, partes elétricas, hidráulicas e as de incêndio: as plataformas de embarque e desembarque. O projeto está situado na via EPIA – Estrada Parque de Indústria e Abastecimento – conforme já localizado no projeto original de Lucio Costa. Atualmente funciona como rodoviária interestadual também, pois foi adaptada para essa função. A empresa que mantêm sua ferrovia ativa é a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) que tornou-se uma concessionária do transporte ferroviário de cargas em setembro de 1996, a partir do processo de desestatização da Rede Ferroviária Federal, extinta neste ano.

*Imagem 2: fotos aéreas do Arquivo Público do DF, 19/05/1976, autor: Luiz Lemos*

## Referencial Teórico

O assunto possui pouca bibliografia a respeito, visto que é recente o conceito de restauro de obras modernas. Surge no ambiente acadêmico um ou outro estudioso interessado pelo assunto que, quando

posto, provoca discussão sobre a conceituação de restauro em face das expressões tradicionais utilizadas, tais como reforma e revitalização. A reforma é a reconstrução conduzindo a forma precípua, habilitando fisicamente o espaço para um fim determinado. A revitalização pressupõe obra edificada ou fração urbana, que perdeu vitalidade em função de circunstância degradante, de deseconomia urbana e/ou deflação social, entre outros, como gestão indevida. O restauro trata-se da atitude consciente face a uma obra relevante, de reconhecido valor arquitetural, cujo potencial da edificação permite o reaproveitamento para fins objetivos, com ganhos sócio-culturais e econômicos previsíveis; a começar pela ação de impedir o avanço da condição degradante e a concluir a recuperação da atmosfera virtuosa original. A premissa do trabalho leva em consideração os princípios tradicionais da preservação de obras patrimoniais, cujo propósito era o de guardá-las para o testemunho das gerações futuras, como Viollet-le-Duc discorreu sobre a questão. Compreendendo, no entanto, que o objetivo é a restauração de obra moderna. Todavia, os ensinamentos do mestre constituem referenciais a serem considerados:

> *Restauração, s.f. A palavra e o assunto são modernos. Restaurar um edifício não é mantê-lo, repará-lo ou refazê-lo, é restabelecê-lo em um estado completo que pode não ter existido nunca em um dado momento.VIOLLET-LE-DUC, E. E., Dictionnaire Raisonné de l'Architecture Française du XI au XVI siècle. Paris, Librairies-Imprimeries Réunies, s. d. (1854-1868), vol. 8, pp. 14-34. Nas restaurações, há uma condição dominante que se deve ter sempre em mente. É a de substituir toda parte retirada por materiais melhores e por meios mais eficazes ou perfeitos. É necessário que o edifício restaurado tenha no futuro, em conseqüência da operação à qual foi submetido, uma fruição mais longa do que a já decorrida. Não se pode negar que todo o trabalho de restauração é uma prova bastante dura para uma construção.VIOLLET-LE-DUC, E. E., Restauração. Brasil, Artes & Ofícios. p. 54. O arquiteto encarregado da restauração de um edifício deve conhecer as formas, os estilos pertencentes a esse edifício e à escola da qual proveio, deve ainda mais, se for possível, conhecer sua estrutura, sua anatomia, seu temperamento, pois antes de tudo é necessário que ele o faça viver. É necessário que tenha penetrado em todas as partes dessa estrutura, como se ele mesmo a tivesse dirigido, e adquirido esse conhecimento, deve ter à sua disposição vários meios para empreender um trabalho de recuperação. Se um desses meios vier a falhar, um segundo, um terceiro, devem estar totalmente prontos. Idem, ibidem.*
>
> *p. 56-7.* Grifo sobre o original.
>
> *Uma vez que todos os edifícios nos quais se empreende uma restauração têm uma destinação, são designados para uma função, não se pode negligenciar esse lado prático para se encerrar totalmente no papel restaurador de antigas disposições fora de uso. Proveniente das mãos do arquiteto, o edifício não deve ser menos cômodo do que era antes da restauração. Idem, ibidem. p. 64. Em circunstâncias semelhantes, o melhor a fazer é colocar-se no lugar do arquiteto primitivo e supor aquilo que ele faria se, voltando ao mundo, fossem a ele colocados os programas que nos são propostos. Mas compreende-se, então, que é preciso deter todos os recursos que possuíam esses mestres antigos, que é preciso proceder como eles procediam.Idem, ibidem. p. 65.* Grifo

> sobre o original. *Em se tratando de restauração, um princípio dominante do qual não se deve jamais, sob pretexto algum, se afastar, é o de levar em conta todos os traços indicando uma disposição. O arquiteto só deve ficar completamente satisfeito e colocar os operários para trabalhar depois de encontrar a combinação que melhor e mais simplesmente se adequar ao traço que ficou aparente; decidir sobre uma disposição a priori sem se cercar de todas as informações que devem comandá-la, é cair na hipótese, e nada é tão perigoso quanto a hipótese em trabalhos de restauração.Idem, ibidem. p. 69.*

Outra vertente do pensamento sobre obras históricas é o de Cesare Brandi sucedendo no espaço e no tempo a obra de Viollet-le-Duc, importando para a formação de um referencial teórico apropriado:

> *A restauração constitui o momento metodológico do reconhecimento da obra de arte, na sua consistência física e na sua dúplice polaridade estética e histórica, com vistas à sua transmissão para o futuro. BRANDI, Cesare. Teoria da Restauração, artes & ofícios. Ateliê Editorial. São Paulo, Brasil. 2004. p. 30. A restauração deve visar ao restabelecimento da unidade potencial da obra de arte, desde que isso seja possível sem cometer um falso artístico ou um falso histórico, e sem cancelar nenhum traço da passagem da obra de arte no tempo. BRANDI, Cesare. Teoria da Restauração, artes & ofícios. Ateliê Editorial. Sp brasil. 2004. p. 33.*

Portanto, são raras e inovadoras as informações sobre “restauro de obras modernas”, conforme a comunicação feita pelo professor Gerard Monier em 1996 no CEPLAN, por ocasião do Colóquio Patrimônio e Modernidade, organizado pela FAU/UnB, constituindo a interação que subsidia preliminarmente este estudo projetual, buscando os insumos produzidos em *L'Architecture du XX ême Siècle,* conforme *fac-símile* do professor. Não obstante o texto “Restauração de obras modernas e a Casa da Rua Santa Cruz de Gregori Warchavchik” traz os subsídios teóricos que serão apropriados ao presente estudo. Como nas próprias palavras do arquiteto Marcos José Carrilho, autor do texto:

> *“o primeiro aspecto a destacar é de ordem conceitual e refere-se à contradição presente no propósito de se preservar uma arquitetura que, de modo nenhum foi concebida com o objetivo de se perenizar. A arquitetura moderna devia ser, antes de tudo, a expressão de sua época. Devia, ademais, ser dotada da flexibilidade e da capacidade de se adaptar às mudanças que a vida contemporânea impõe, em conseqüência da dinâmica característica dos tempos modernos. Conservar, manter a configuração inicial era, portanto, algo absolutamente antagônico a uma concepção que reconhecia seu papel na mudança e no processo de transformação constante da realidade.”*

## Memória projetual

A Estação Ferroviária, palco das intervenções aqui propostas, está localizada na extremidade oeste do Eixo Monumental, rente à área demarcada como sítio tombado, o de Brasília, Patrimônio Cultural da Humanidade. Conforme implantação explicitada no Relatório do Plano Piloto de Lucio Costa de 1957.

No plano do urbanista, os contornos retos da Estação Ferroviária já estão presentes, além de numerada e mencionada na legenda do croqui. Mais do que uma simples menção, portanto, os traços parecem insinuar a relação desta, como ponto focal do Eixo Monumental, participando da globalidade da composição urbana, hoje histórica. Assim, mais que um simples entreposto, o desenho original sugere um limite confugurador, direcionando a via monumental ao centro político do país.

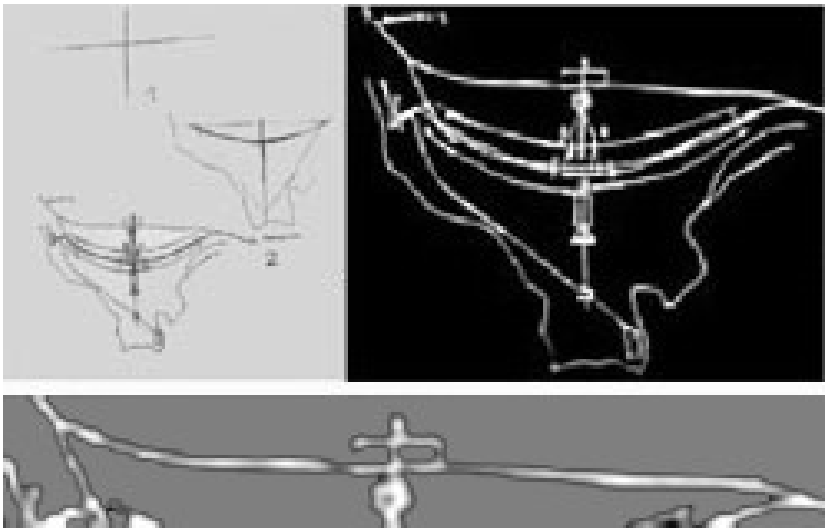


*Imagem 3: o Plano Piloto de Lucio Costa; a oeste do Eixo Monumental, a Estrada ParqueIndústria e Abastecimento (EPIA) e neste ponto focal, a Estação Ferroviária no destaque.*

O trecho a seguir destaca a posição e o ponto de vista de Lucio Costa ao se relacionar com a cidade que projetou. Porém, peculiarmente, numa atemporalidade de escrita, o texto reflete uma atitude de preservação do bem moderno, seja ele uma cidade ou um edifício.

> *"Finalmente, o importante ao se pensar na complementação, na preservação, no adensamento ou na expansão de Brasília é não perder de vista a postura original, é estar-se imbuído de lucidez e sensibilidade no trato dos problemas urbanos; é perceber que coisas maiores e coisas menores têm importância análoga, consideradas cada uma em sua escala; é enfrentar os inúmeros problemas do dia a dia com disposição, firmeza e flexibilidade; é tanto saber dizer não como dizer sim na busca contínua da resposta adequada, — tarefa tantas vezes ingrata e inglória para os técnicos que participam dedicadamente de sucessivas administrações; é fazer prevalecer o senso comum, fugindo das teorizações acadêmicas e protelatórias, e da improvisação irresponsável. É lembrar-se que a cidade foi pensada "para o trabalho ordenado e eficiente, mas ao mesmo tempo cidade viva e aprazível, própria ao devaneio e à especulação intelectual, capaz de tornar-se, com o tempo, além de centro de governo e administração, num foco de cultura dos mais lúcidos e sensíveis do país." Lucio Costa – Brasilia Revisitada.*

Assim tanto na macro escala (urbana) quanto na micro (edilícia), o papel do restaurador moderno torna-se fundamental, pois dotado de muitas ferramentas e cercado por inúmeras variáveis flexibilizadas e mutáveis pelo tempo; o interventor infere de conhecimento para manifestar sua expressão arquitetural

(arquitetônica e urbanística) a fim de estabelecer o contato da origem com
o que é contemporâneo.

Este trabalho final de graduação, portanto, ressalta a necessidade contemporânea do restauro de obras modernas, passando por sua revalorização. Atualmente, o objeto de estudo encontra-se deteriorado pela falta de manutenção, com uso deturpado e seu espaço mal aproveitado; quase 50% anacronicamente abandonado.

Construída em meados da década de 70, a partir do traço original de Oscar Niemeyer, a antiga Estação Ferroviária de Brasilía (EFB) possui prerrogativais arquiteturais do movimento moderno -como a planta livre da estrutura, a construção sobre pilotis, entre outras -o que possibilita as mudanças necessárias para a adaptação funcional, contemporânea, do que é novo, racional e humano. Além de paredes revestidas por azulejos de Athos Bulcão. Notadamente, levando em conta o potencial estético da edificação, recuperando a tradição da obra de arte complementando
o espaço arquitetônico, tornando-se dele indissociavelmente.

Analisando a implantação, a relação no contexto histórico, no geográfico, no urbano, e as razões da mudança de uso da EFB para uma “rodoferroviária”, a proposta traz o exercício do resgate funcional de origem do edifício aliado às novas necessidades.

Este projeto vem ao encontro da proposta de licitação da nova Rodoviária Interestadual do Distrito Federal e no intuito da União – por meio do Ministério dos Transportes. Isto vem incentivar as ligações ferroviárias de passageiros no país e a previsão de um novo meio de transporte coletivo na capital, que é o veículo leve sobre trilhos (VLT), seguindo o novo plano chamado *Brasília Integrada*. A proposta reorganiza, assim, a EFB como estação intermodal.

## Diretrizes de intervenção

O *restauro* da edificação traz um conjunto de medidas respeitosas em face do caráter moderno desta obra, ao mesmo tempo *intervindo,* para reciclar os espaços da deteriorada estação. Estas incluem:

1 Refazer a permeabilidade do percurso através da primeira plataforma, destinada futuramente ao VLT (e inclusive aos ônibus regionais), com mais possibilidades de direcionamentos, pois no edifício existente há apenas um eixo de circulação (Imagem 4).

2 Valorizar as áreas do subsolo, hoje subutilizado, prevendo uma ampliação com o intuito de tornar seus espaços naturalmente ventilados e iluminados. Para tanto, é indispensável demolir a estrutura da plataforma existente – dado o seu grave estado patológico – retirando terra e remanejando-a (Imagem 5).

3 Construir as novas plataformas de embarque e desembarque do transporte ferroviário interestadual seguindo a lógica do que deveria ter sido, porém refazendo a concepção estrutural, readaptando as necessidades funcionais que se anunciam (imagem 6).

4 Permitir a acessibilidade de pedestres e de veículos, com mais clareza e legibilidade, a fim de melhorar o desempenho dos fluxos dos que partem ou chegam a estação e dos que a deixam ao desembarcar em Brasília. Para este fim, foi reconfigurada a paisagem local: aproveitando a flora existente; reduzindo o número de vias; e criando o estacionamento subterrâneo de três subsolos, de modo a valorizar a entrada da edificação. Para isto: foi concebida a nova praça, sobre o referido estacionamento, voltada para a marquise de acolhimento idealizada na proposta e para acentuar a condição de ponto focal do Eixo Monumental (imagem 15).

5 Reordenar as zonas de atividades para facilitar tanto a compreensão do usuário quanto sua orientação e localização no edifício.

6 Inserir soluções técnicas e comerciais que imprimam maior sustentabilidade à gestão do conjunto: incluindo iluminação e ventilação naturais, e reaproveitamento de águas pluviais.

A restauração da obra teve como diretrizes de intervenção os princípios das Cartas Patrimoniais aplicados às edificações tombadas, devido ao caráter peculiar dos objetos modernos possuidores de significação histórica, urbana e artística, mesmo que não sejam obras tombadas. Apesar de haver uma aparente contradição no *restauro da obra moderna* – como esta construída há apenas 30 anos -é preciso resgatar a necessária adequação do espaço, a própria inserção contemporânea na realidade. Porém, esta reinterpretação, é antes o resgate de algo que não se perdeu no tempo, em termos estruturais, nem deixou de ter movimento, nem de viver, ou seja: são as intenções perdidas daquela estação ferroviária original. Entretanto, de maneira equívoca, deu-se a utilização e reordenação para outro fim estabelecido, o de ser simultaneamente, rodoviária. E que, pela displiscência administrativa veio a gerar um espaço mal-resolvido e de baixa qualidade.

*Imagem 4: croqui de planta baixa do térreo da EFB - fluxos alterados – maior perbeabilidade.*

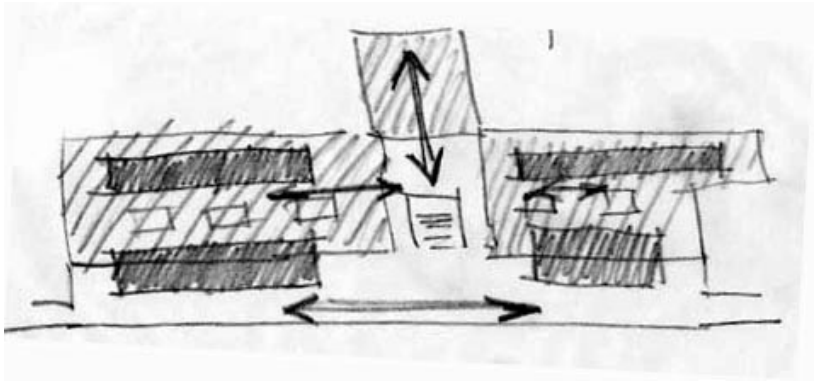


*Imagem 5: esboço/planta do subsolo – ampliação hachurada,*

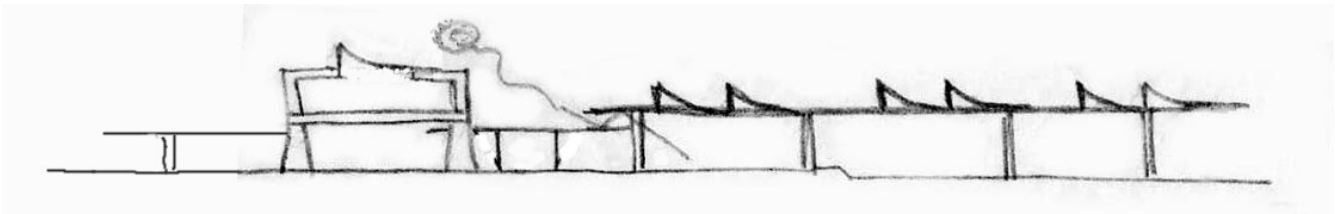


*Imagem 6: esboço reconstituição da marquise e da nova cobertura das plataformas constituindo a unidade da intervenção; a totalidade composicional completa-se pela retomada do shed idealizado por Niemeyer*

*no partido e abandonado no desenvolvimento executivo.*

Nesta requalificação da EFB buscou-se nos desenhos originais cedidos pela Fundação Oscar Niemeyer, reinterpretar o que foi concebido nos anos 70 de maneira que readimitisse no tempo presente os novos usos propostos aqui. Houve, concumitantemente, a pesquisa conclusiva nos arquivos do GDF para reconhecimento do que fora executado na época. Neste sentido foi realizado levantamento dos locais para a conformidade do projeto. Assim, foi iniciado o novo estudo preliminar, permitindo as medidas convenientes ao que este projeto propunha realizar, levando em conta aqueles pressupostos estabelecidos.

Comparando os fluxos propostos do projeto original com os da realidade transtornada – uma confusão de percursos – foi resgatado o que era mais óbvio e mais coerente com a estrutura da edificação e da organização viária: minimizando o tempo e racionalizando a lógica dos transportes, em função da mobilidade.

O Partido. Os Esboços de Oscar Niemeyer

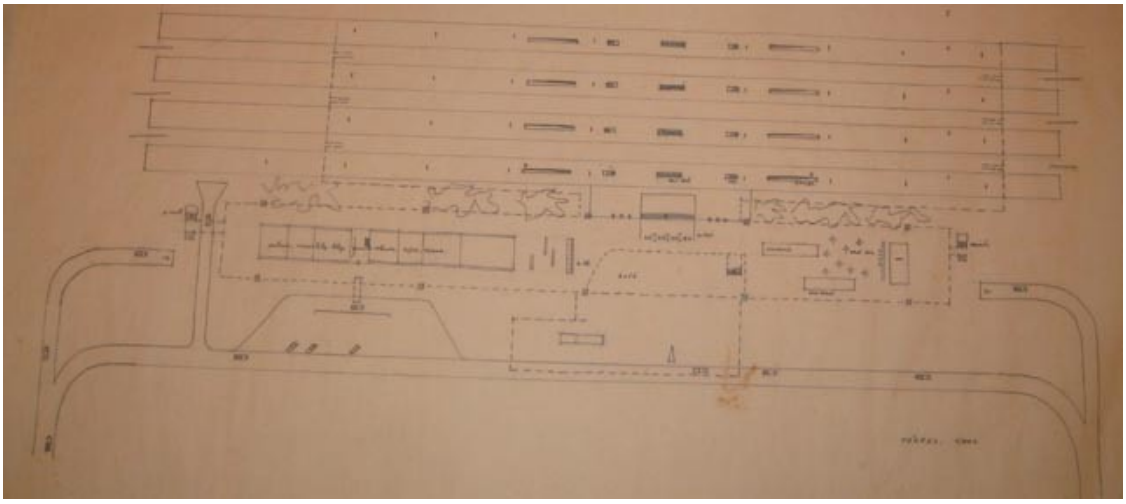


*Imagem 7: planta do térreo.*

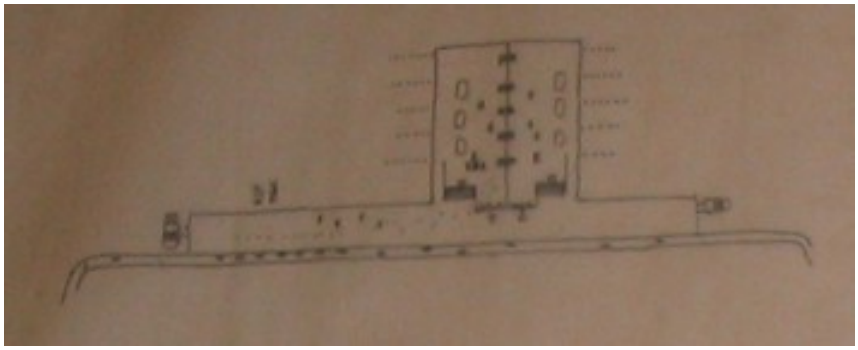


*Imagem 8: subsolo.*

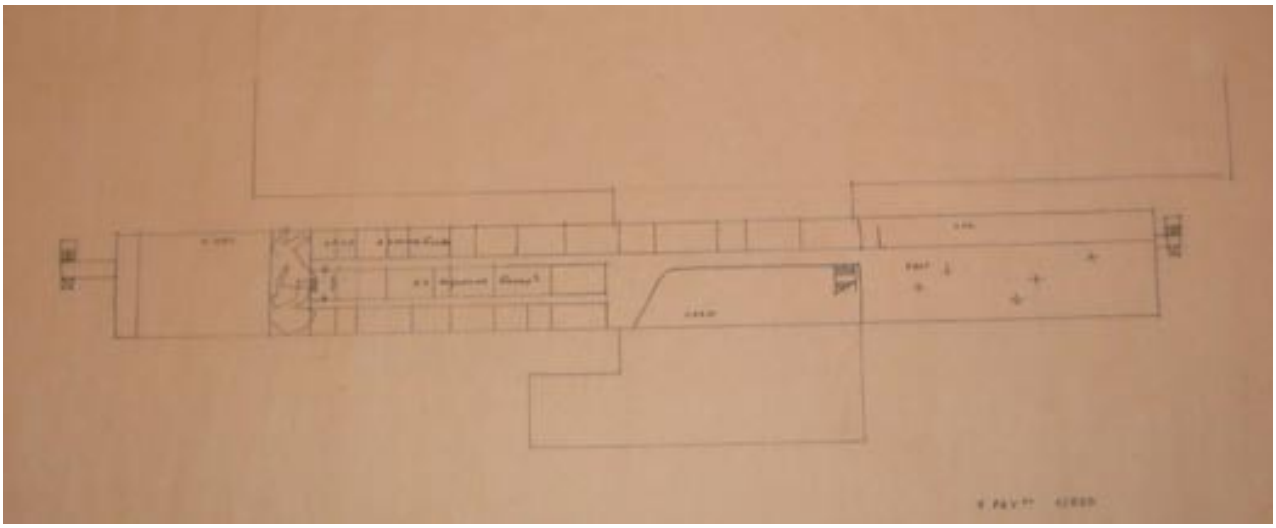
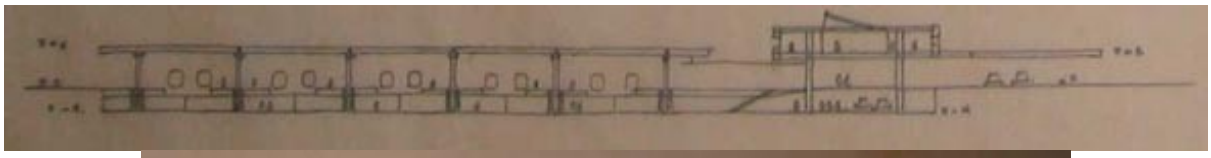
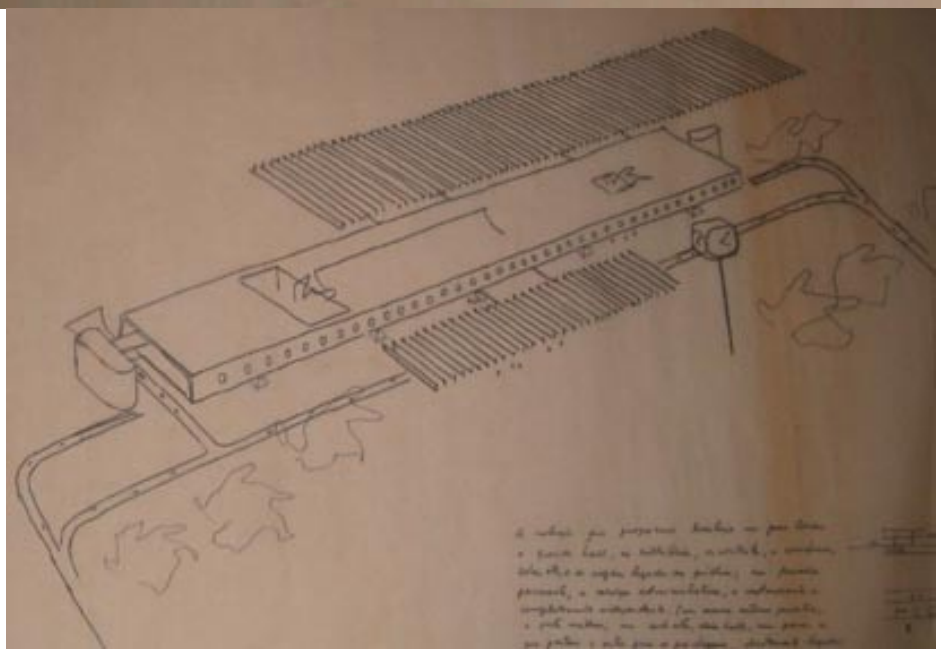
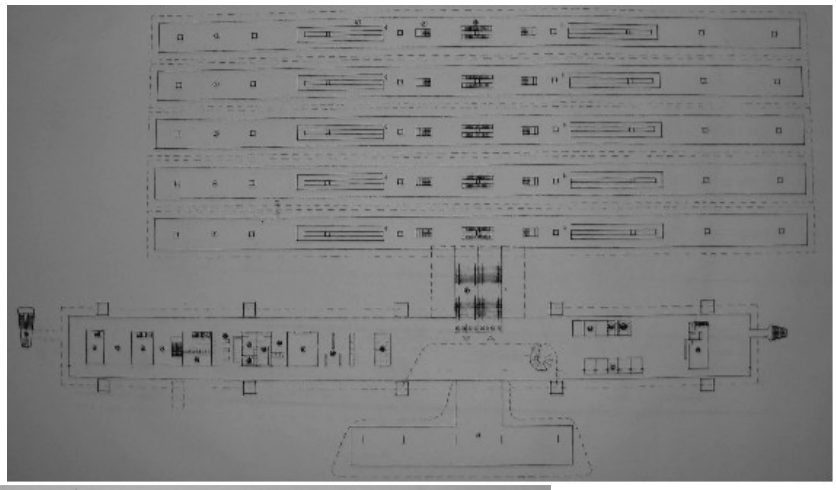


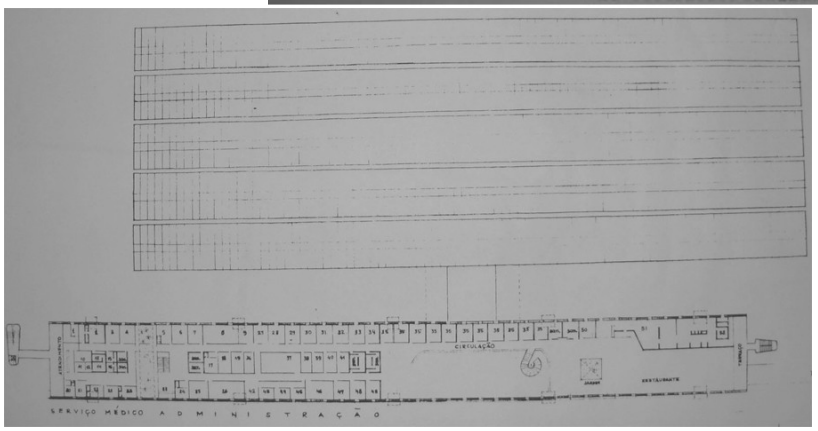
*Imagem 9: mezanino.*





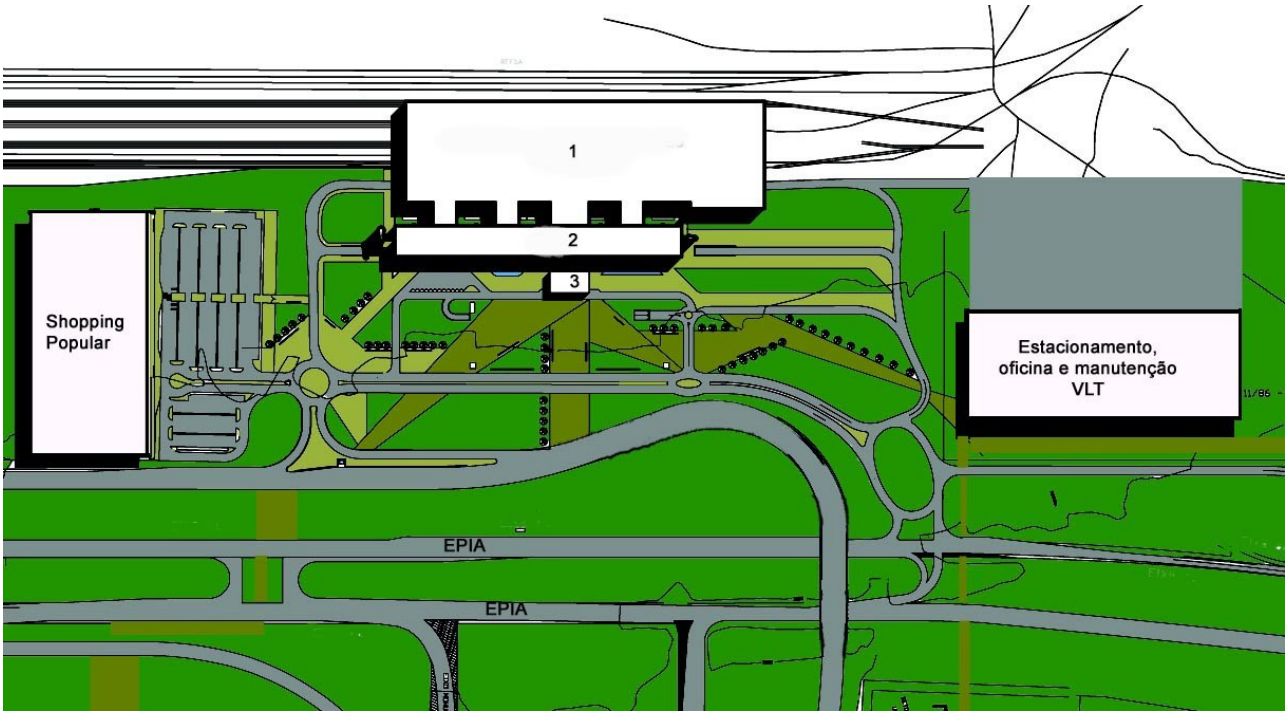
Plantas do Arquivo do Governo do Distrito Federal



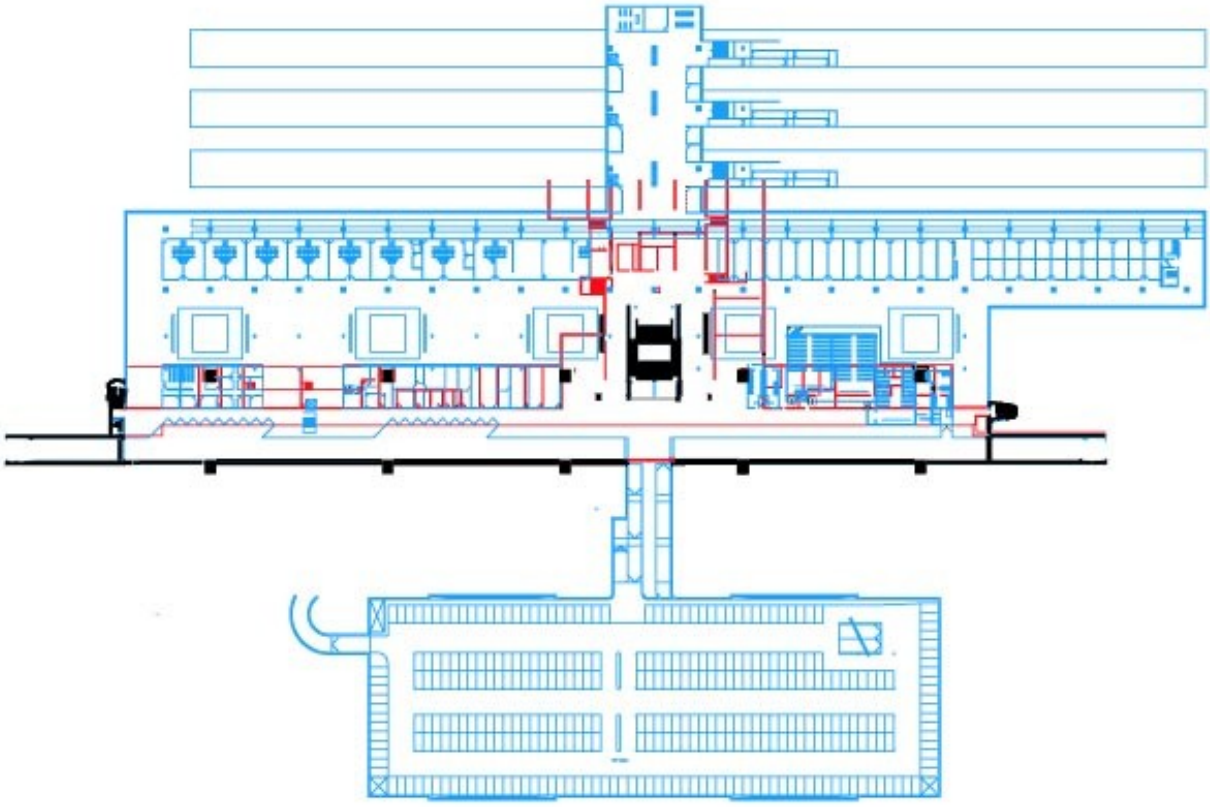


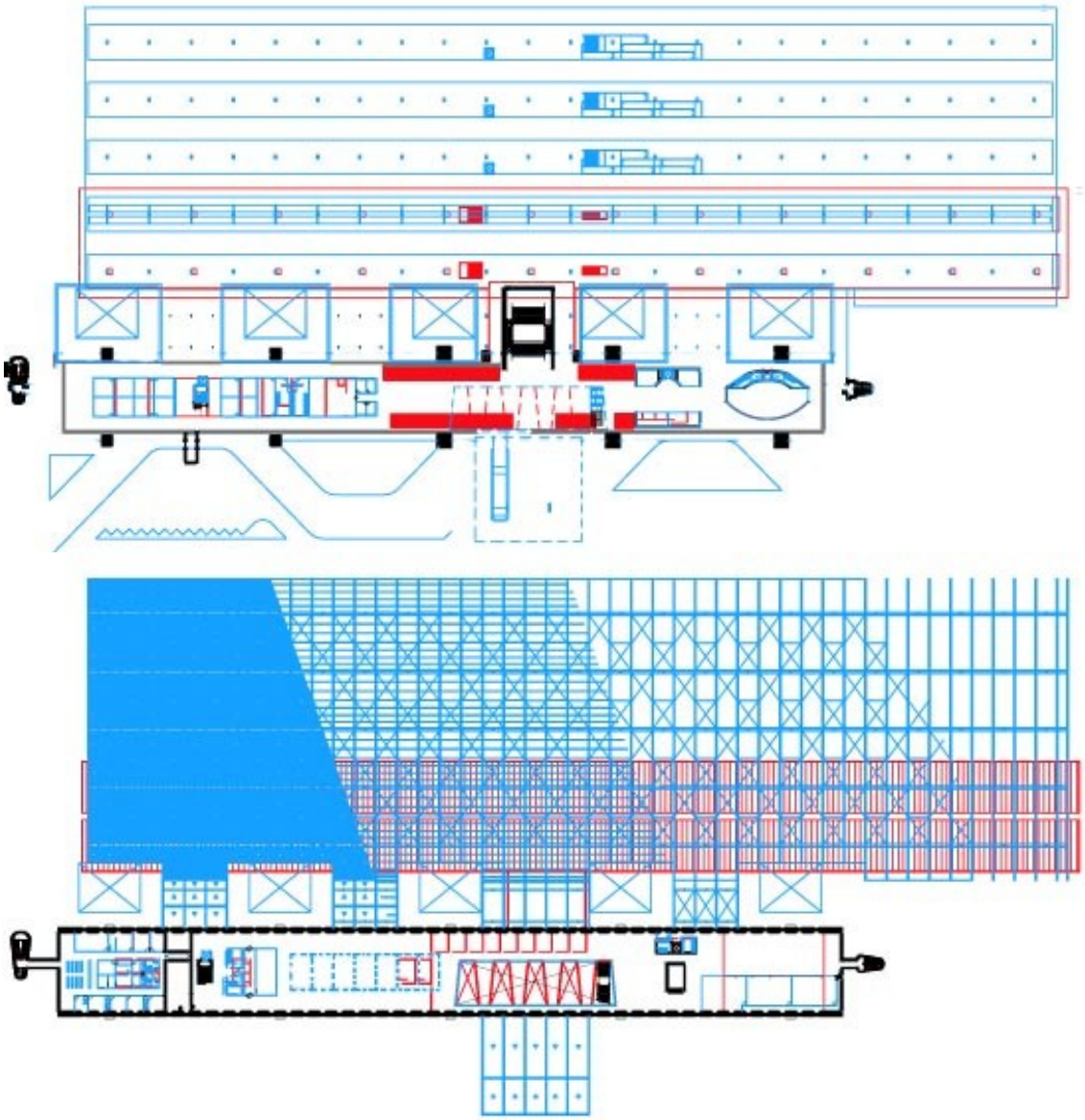
O Projeto

EPIA - Estrada Parque Indústria e Abastecimento
Norte
EIXO MONUMENTAL
Sul
PÁTIO FERROVIÁRIO
1
2
3
4
4
4
4
5
6

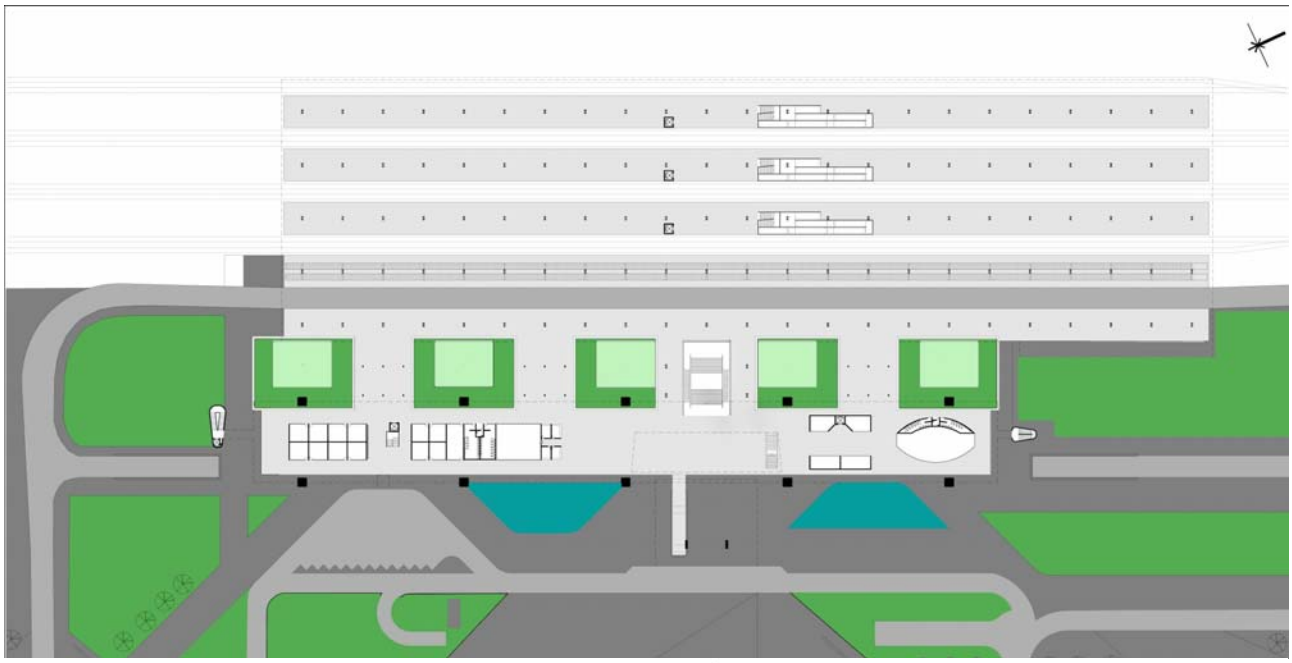


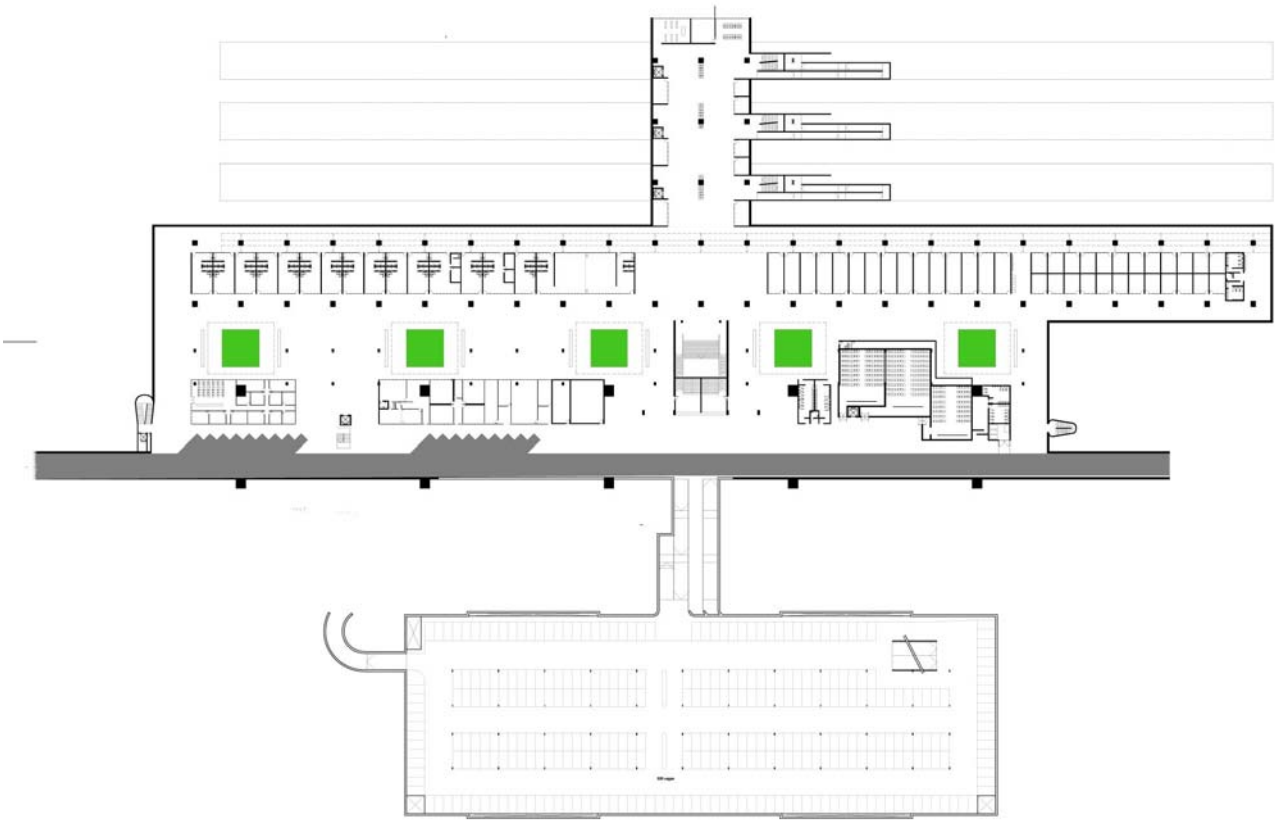

*3. nova marquise frontal.*
A construir / a demolir

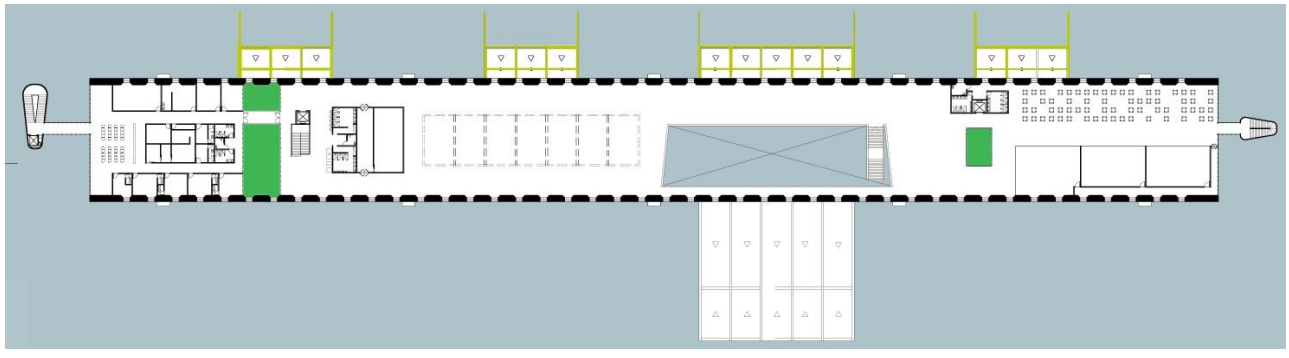


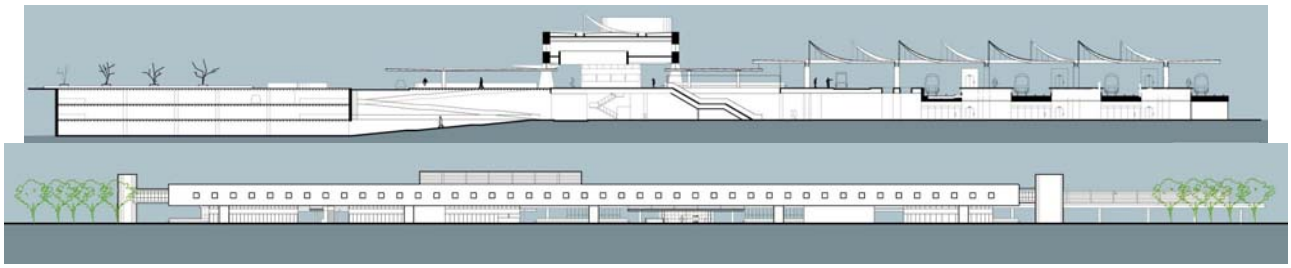


A Proposta





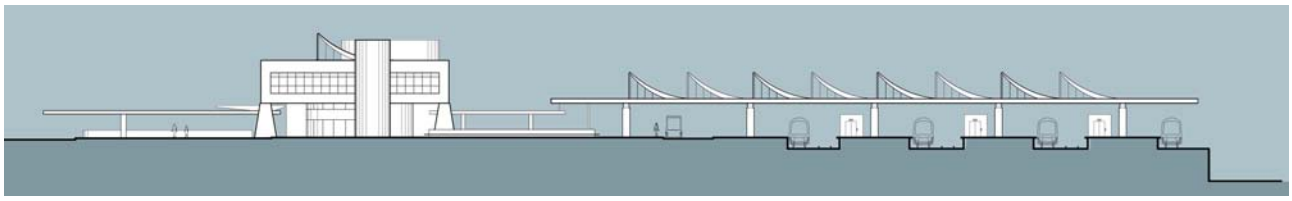




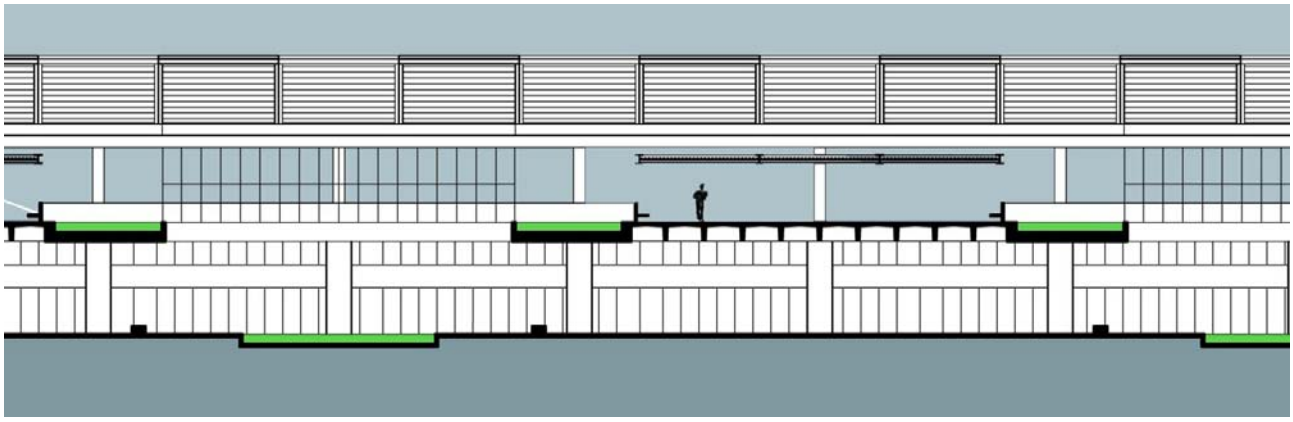
O zoneamento foi elaborado para que atendesse a diversidade exigida no programa de necessidades. Este, logo tomado pelo cruzamento do fluxo do partido arquitetônico linear. A decisão de dividir o espaço em partes distintas foi inevitável.

Portanto na zona sul situam-se as partes dos serviços, do atendimento à comunidade, das instituições e do posto de saúde. Na norte, a alimentação, o lazer e o comércio.

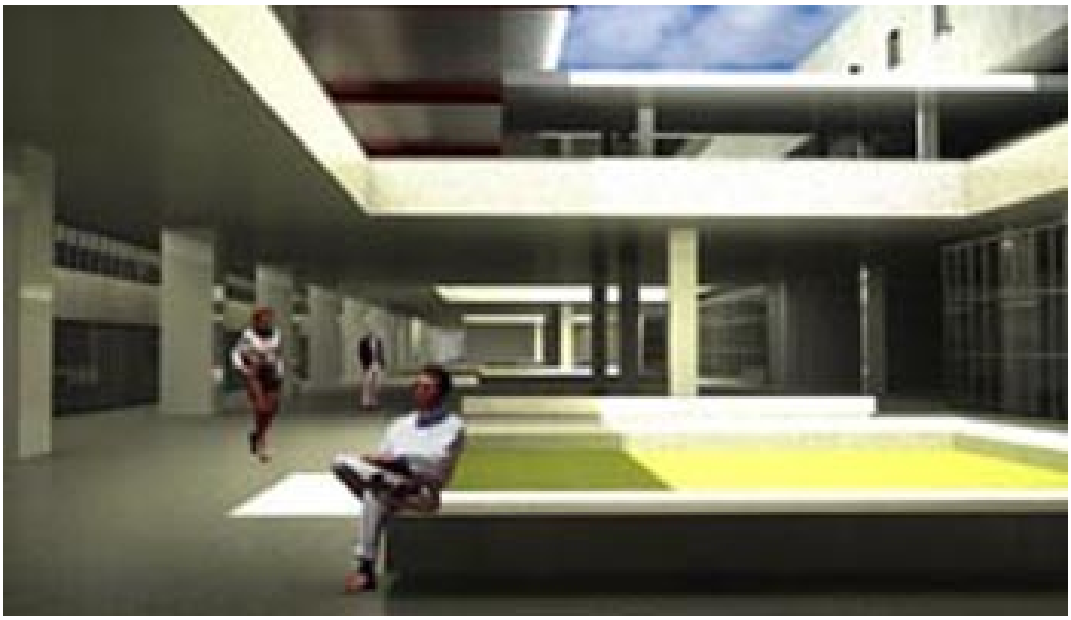
A procura caracterizou-se pelo aproveitamento das técnicas construtivas mais racionais em economia de escala. Bem como atender às necessidades ambientais e de sustentabilidade: captação de luminosidade e ventilação zenital e cruzada, coleta águas pluviais para reservatório subterrâneo com vistas para reuso em sanitários, manutenção e jardins.



Assim, tendo em vista a intenção de valorizar o subsolo, foram propostas as aberturas zenitais para ventilação e iluminação. Desta forma, a distribuição -de pátios descobertos e ajardinados -foi alterada, beneficiando tanto o pavimento térreo quanto o inferior.



O resultado promete um percurso mais agradável, favorecido pela claridade e pelas condições naturais. Apresenta, assim, a vantagem de ser possível vizualizar o céu – com o que isto significa -a partir do subsolo.



Como exemplo da postura assumida referente ao restauro das obras modernas, foi retomada a proposta original da marquise frontal, de acolhimento da população.

Ela foi demolida por falta de manutenção gerando problemas estruturais decorrentes de infiltração crônica e prolongada.

Este elemento arquitetônico foi reintroduzido, no entanto, com estrutura de aço e telha galvanizada, a mesma utilizada na intervenção posterior, a grande cobertura sobre as plataformas.

Diferentemente do concreto originalmente empregado.

Esta mudança, portanto, foi justificada, tomando como base as Cartas Patrimoniais. Nestas se encontram referências sobre parte de uma obra a ser recuperada pela reconstrução, e por isso sendo reapresentada com novas características técnicas e arquiteturais.

Assim, é possível claramente identificar os diferentes tempos da construção: o que é original e o que é recente.

Não obstante, a citada marquise frontal, a de recepção da população, foi reinterpretada e proposta no

mesmo material da intervenção fundamental. A que substituiu as antigas coberturas parciais, originais, protegendo as plataformas de embarque e desembarque.

*considerara na definção do seu partido.* Tal como foram concebidas na tecnologia de estrutura metalica – inspirada a partir dos exercícios projetuais do prof. João Filgueiras Lima, o Lélé – aberturas zenitais desenvolvidas a partir de sheds industriais.

Importou para esta intervenção, a nova cobertura, a possibilidade de ventilação e iluminação natural em toda grande área cobrindo as plataformas.

No caso do presente exercicio, foram redesenhados como intervenção complementar, tendo em conta todavia, uma referência do projeto original de Oscar Niemeyer, que desenhara um grande shed com forma peculiar, sobre o nível superior da EFB conforme os croquis de próprio punho, no estudo preliminar consultado (imagens 10 e 11).

Mas o shed do partido original do prof. Niemeyer não foi desenvolvido no projeto de execução, nem construído, sendo objeto do restauro dessa proposta e refêrencia para justificada intervenção.

Os sheds da nova cobertura sobre as plataformas, foram constituídos, como intervenção em tecnologia de estrutura metálica, se relacionando diretamente com a marquise reapresentada na entrada principal da Estação e também com o edifício de concreto existente, agora dotado do mesmo shed restaurado. Aquele do prof. Niemeyer no desenho do partido.

Nesta dialética arquitetural se expressa a fundamentalidade desta proposta: respeitosa com o patrimônio existente, é consciente das novas condicionalidades arquiteturais, éticas e estéticas, colocadas para o profissional dessa arte, diante da possibilidade de preservar culturalmente bens modernos, independentemente do seu tempo histórico ou do seu valor imobiliário. Surge a nova reflexão cultural em face das obras modernas.

## Conclusão

Em princípio, as obras contemporâneas não seriam objetos de tombamento como patrimôniohistórico.Mas algumas dessas são obras merecedoras de preservação, em razão de sua *arquitectónica*(Kant,1997,p.657). Permitem, portanto, fundamentação consistente, para serem objetos de*restauros* e mesmo classificadas como de valor patrimônial, no caso, cultural.A *preservação das obras modernas* é matéria que muitos hoje dedicam atenção. E isto, nosprivilegia, considerando a Capital tombada em face de outras experiências, de edificações comimportância histórica e social recentes no mundo.

*(..)criação urbana de 1957. (..) Brasilia foi o primeiro monumento da época contemporâneaincluído pela UNESCO no Patrimônio Cultural da Humanidade.* (SILVA, Ernesto. 2006).As obras modernas quando

são consideradas dignas de preservação ocorre notadamente emfunção de suas qualidades arquiteturais reconhecidas.As obras modernas tombadas como patrimônios culturais diferem fundamentalmente daquelashistóricas. São obras úteis e atualizadas em renovadas funções ao longo de suas existênciasmateriais. Embora, classificadas, ainda assim podem ser até mesmo objeto de criteriosasintervenções arquiteturais.Neste exato sentido, no da preservação para eventual tombamento, as obras modernas trazemem si uma contradição de princípios, graças à evolução tecnológica de sua estrutura,engendrando o dinamismo resultante da flexibilidade que lhes é inerente.A flexibilidade dos espaços internos é, portanto, entre suas qualidades inerentes, a que decorreda independência da estrutura em relação às vedações, antes indispensáveis à sustentação daconstrução.Assim, pode parecer contraditório, querer cristalizar os espaços de qualquer edifício moderno,seja em decorrência de significado histórico precoce, e/ou em razão de importância culturalmanifesta.Trata-se da obra arquitetônica, cuja contemporaneidade se exprime por dinamismo espacialintrínseco, dotando a nova espaço-temporalidade de maiores possibilidades organizacionais,diante da perspectiva de transformações de usos e destinos de suas áreas.E isto, viabilizando os novos programas de necessidades, adaptáveis, independentemente dapeculiaridade da construção, exeqüíveis com menos recursos de investimentos do que emperíodos anteriores. A arquitetura moderna é uma conquista tecnológica considerada histórica,por assim dizer, caracterizando a contemporaneidade.As edificações antigas tombadas como patrimoniais, em razão de suas historicidades, sãopreservadas integralmente.Elas guardam os elementos arquitetônicos expressivos, principalmente as divisões funcionaiscaracterísticas dos usos edilícios da época daquelas sociedades e de suas histórias.
São como testemunhos do tempo ou de períodos passados a serem guardados no espaço paraas gerações futuras.As obras modernas, caso devam -e por razões objetivas -só convém à preservação comopatrimônios culturais.Seus espaços possuem características, por vezes veladas, podendo ser explorados até os limitesda sua flexibilidade, atendendo ao dinamismo mutável dos tempos.Quer dizer: até o máximo da ocupação que a sua ossatura revelar e/ ou seu caráter arquitetônicopermitirem.

A Estação Ferroviária, propriamente:

Neste caso, por excelência, a flexibilidade pode ser disponibilizada com mais ou menos transformações; para os estudiosos de arquitetura e da arte de construir, para os que conhecem a história da Arquitetura brasileira e para os que aprenderam a admirar em Niemeyer, algo marcante em sua obra: a elegância da simplicidade. Da Pampulha ao Congresso Nacional, passando pelo Conjunto da República ou pela Universidade de Constantine, feita logo após a UnB. E para muitos, esquecido nestas analogias, o Catetinho, o dito “Palácio de Tábuas”. É fundamental dizer: indissociavelmente elegantes e simples, mas sem abrir mão de confessas manifestações de surpreendentes pregnâncias estéticas e simbólicas. Para muitos, são características em suas obras. E isto, declaradamente. Mas com a maestria devida. Desde a Obra do Berço até o “Olho”, em Curitiba; e desde um de seus *chefs d’ oeuvres* – entre outros, insuficientemente avaliados – como as *ordens* brasilienses, no sentido de Malreaux, para as *cariátides*

dos palácios de Brasília. A questão da EFB é que ela já nasceu, “tirando do partido” da ocupação extrema do seu plano. Pois adota a mesma postura com a qual Lucio Costa já havia pré-determinado, “pousando” respeitosamente a edificação no começo/término -ponto focal -do Eixo Monumental. Pode-se dizer que, como edifício de partido linear com grandes vãos – estrutura sememlhante a da Universidade de Constantine*,* são seus anchos totais que caracterizam a arquitetura a ser preservada, o próprio espaço livre na totalidade de seus vãos. E considerando a importância do vão livre, juntamente com a tecnologia do concreto armado e o momento histórico do arquiteto em Brasilia, estas qualificações justificam a preservação cultural – ou mesmo arquitetural – que classifica esta obra como um dos ícones da cidade em ponto focal expressivo. O que há de marcante é o patrimônio constitutivo de sua espacialidade atemporal, com a memória registrada em suas paredes internas, algumas com os citados revestimentos de azulejos do artista Athos Bulcão. Dinâmicas e pregnantes em relação ao concreto aparente e estrutural. É fundamental, no caso da preservação, refletir o caráter cultural e histórico da obra. E tratando exclusivamente deste último aspecto fundamental, embora a EFB referencie Brasília e sua criação, o caráter histórico patrimonial por princípio inexiste como obra moderna, no caso. A obra moderna não é possuidora desta condição patrimonial a ser valorada; ela não dispõe da materialidade sócio-espacial distante no tempo, própria ao tombamento como patrimônio histórico. Quer dizer, tratando-se da obra moderna, para que sejam consideradas as questões referentes à preservação e ao restauro, sua natureza peculiar tem em conta o imprescindível valor das sínteses arquiteturais e estético-simbólicas arquetípicas. E estes requintes culturais das obras modernas, podem até mesmo transcender aqueles referenciais históricos, unicamente propiciados pela pátina do tempo. Trata-se, portanto, de condição diferenciadora, análoga à dos *registros* de bens intangíveis. Assim diferenciada, a obra moderna não é um *patrimônio histórico*, estrito senso – dizendo respeito a tombamento – mas, como um bem contemporâneo é aceito pelo valor cultural que o torna digno de ser preservado. E no limite, tombado. Todavía, como patrimônio cultural. Fundamental, portanto, é a compreensão do caráter e do valor arquitetural da obra, como é a Estação, finamente sublimada pela condição monástica:

1 por sua racionalidade estrutural;
2 pela funcionalidade original e seu caráter inequívoco, de ferroviária;
3 e, mais que tudo, pela estética concisa e poética, presente na própria simplicidade

estabelecendo padrão de dignidade. O que impressiona na EFB é a integridade com que as *categorias vitruvianas* se harmonizam na obra, de modo indissociável, como, aliás, surgem na arquitetura moderna do Brasil: sem ecletismos recorrentes, após tantos *néos* ou *pós,* sem afastar a tese da antropofagia; cosmopolita, mas guardando seus *nítidos traços diferenciadores,* resumiria o Prof. Graeff. Mas as referências ao espaço, dizem respeito também à ocupação e a maneira de apropriação que garanta sua nobreza. Nem ocupá-lo excessiva e cotidianamente como resultante da super-utilização, nem com o tipo de atividade que prescinda da atmosfera para a qual não foi adequado. Para tanto, devem ser preservadas a qualidade da utilização e o destino da edificação; no caso, permitindo visualizar sempre a integridade das suas partes, deixando-as em seqüência compreensiva, sem subdividir suas proporções. E assim ordenadas, portanto, como conjunto de parcialidades importantes dentro da

totalidade fundamental, sua escala real: os conteúdos arquitetônicos e o continente arquitetural percebidos com harmonia e clareza.

Bibliografia


COSTA, Lucio. *Relatório do Plano Piloto de Brasília.* ArPDF, CODEPLAN, DePHA. Brasília, 1991.COSTA, Lucio. *Brasilia Revisitada,* em Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.Número especial. Pp. 171-176. 1990

SILVA, Ernesto. *Preservação de Brasilia, ontem e hoje*. Revista Brasilia em Dia, 2006

NIEMEYER, Oscar. *Minha Arquitetura.* Ed. Revan, 1995.KANT, I. *Crítica da Razão Pura*. 4ª ed. Lisboa. Portugal: Fundação Calouste Gulbenkian. 657p.MALREAUX, A. Discurso proferido em Brasilia em 25/08/1959.GRAEFF, Edgard. *A superação da dependencia cultural. A arquitetura brasileira após Brasilia*. Riode Janeiro: IAB-RJ. 1977.Revista Módulo – Revista de Arquitetura, Urbanismo e Artes – Dezembro de 1975 – Janeiro de1976. N. 4

VIOLLET-LE-DUC, E. E., *Restauração*. Brasil, Artes & Ofícios.

BRANDI, Cesare. *Teoria da Restauração*. Artes & Ofícios.http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp030.asphttp://www.arcoweb.com.br/debate/debate10.aspProjeto Design, edição 252, Fevereiro de 2001.FCA site: http://www.fcasa.com.brEstações Ferroviárias site: http://www.estacoesferroviarias.com.br