



ARQUITETURA MODERNA E MODAIS DE TRANSPORTE

O caso da Estação Rodoferroviária de Brasília

ISRAEL, HANIEL

FAU Mackenzie. LPP. lpp@lpp.arq.br

MICHELIN, GUILHERME

FAU Mackenzie. LPP. guilherme.michelin@mackenzie.br

CALDANA, VALTER

FA. valter.caldana@mackenzie.br

RESUMO

O objetivo deste trabalho é documentar o prédio da Estação Rodoferroviária de Brasília. Visa explicitar o edifício junto a uma narrativa histórica no contexto dos anos 1970, assim como apresentá-lo junto aos programas recentes de políticas públicas de preservação da arquitetura modernista brasileira. A estação localizada na extremidade oeste do Eixo Monumental, apresenta valor relacional simbólico às novas gerações de candangos que passaram a chegar a partir da sua inauguração. Trata-se de um dos marcos memoráveis ao projeto político de interiorização nacional e dos novos fluxos de migração, traduzidos em aspectos tangíveis e intangíveis na nova capital, assim como também deste exemplar da arquitetura brasileira. Para tanto, recorre-se a leitura do objeto arquitetônico em si sob o método descritivo-analítico a partir de fragmentos disponibilizados pela *busologia* e a uma construção narrativa histórico-contextualista para compreensão da existência do próprio edifício ao seu tempo e à contemporaneidade. Como também parte dos procedimentos metodológicos, adotou-se por instrumento a análise de imagens, fotografias, plantas e desenhos técnicos, assim como o memorial descritivo do projeto, mapas da cidade e legislação que permitissem descrever a presente documentação. Como resultado, este trabalho evidenciou a descaracterização do prédio pelo uso ao longo dos anos, assim como a ineficiência da gestão pública no tocante à preservação do mesmo, culminando com a transferência das atividades dessa estação para outro local. Desse modo, foi possível entender a importância da cidade de Brasília em termos de logística, além de apontar a perda da importância desse terminal frente ao protagonismo de outros modais de transporte.

Palavras-chave: Brasília; Arquitetura brasileira; Terminal rodoferroviário



INTRODUÇÃO

Brasília, tida como auge da produção arquitetônica modernista brasileira, é uma cidade inaugurada com intenção de tombamento, visando o reconhecimento de suas construções e do conjunto urbanístico, cuja engenhosidade é remetida às figuras dos arquitetos Lúcio Costa e Oscar Niemeyer. O objeto escolhido para análise neste artigo, a Estação Rodoferroviária, faz parte do acervo de obras construídas naquela cidade após sua inauguração. Trata-se de um caso interessante pelas sucessivas transformações de uso, onde atinge sua plenitude no curto período em que recebe a alcunha de um terminal intermodal.

O material produzido pelo meio acadêmico sobre a Estação Rodoferroviária de Brasília é escasso, daí a importância de sua documentação. Durante o percurso desse artigo, recorreu-se às publicações em sites e blogs de busólogos, depreendendo material iconográfico e textos descritivos sobre o edifício. A reconstituição gráfica por meio de modelagem tridimensional do terminal foi possibilitada graças ao trabalho de conclusão de curso realizado na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, publicado nos anais do 7^o Seminário Docomomo Brasil, o qual seguia outros objetivos (GUEDES; QUEIROZ, 2007).

Dada a conjuntura dos programas de pós-graduação em arquitetura no país, assim como também a da arquitetura modernista genuinamente brasileira, como exemplos de eventos recentes no âmbito acadêmico, a pesquisa sobre a produção arquitetônica nacional é passível de revisitação que, por conseguinte, tem engendrado novas narrativas e interpretações sobre seus respectivos objetos. Essa ampliação do campo historiográfico (GUERRA, 2017, p. 20), é necessária para o preenchimento de lacunas e de desmistificação de assuntos sobre os quais se estendem e são replicáveis axiomas em investigações dessa temática.

Assim, duas preocupações nortearam o desenrolar deste estudo: a primeira diz respeito sobre o universo dos procedimentos metodológicos nas leituras de objetos arquitetônicos; a segunda, também da mesma natureza, levantou questões como analisar um edifício frente à comparativos de planos de salvaguarda de conjuntos urbanos. Quanto a esse último, o desafio foi paulatinamente se diluindo de maneira natural conforme se obtinha aprofundamento nos planos urbanísticos.

No primeiro caso, porém, dentro de situação mais complexa, despertavam-se perguntas do como fazer uma investigação documental de uma edificação, considerando que a importância coisa-arquiteto ou objeto-coisa tenderia a apresentar-se repleta de significados que velam características essenciais do próprio objeto (ZEIN, 2018, p. 14). Em meio às escolhas, optou-se por revelar aspectos tangíveis e intangíveis do pensamento da obra, identificando o contexto histórico-culturalista de sua existência por meio de sua descrição.



A metodologia aqui adotada centra-se basicamente na leitura do objeto arquitetônico, enquanto material empírico, e em seu estudo comparativo junto à análise dos planos de conservação do conjunto urbanístico. Para tanto, selecionou-se o caso da Estação Rodoferroviária de Brasília, e os planos urbanísticos de conservação, sendo um desses desdobrados em portarias elaboradas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, IPHAN, e outro pela Secretaria de Estado de Gestão do Território e da Habitação, SEGETH, hoje intitulada por SEDUH - Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação.

Para atender o objetivo de documentação da Estação Rodoferroviária, optou-se por recorrer às tecnologias projetuais de modelos virtuais, recompondo através de modelagem tridimensional o edifício “*com'era*”, para posterior desenvolvimento de um texto descritivo-analítico, destacando suas transformações que potencializaram ou descaracterizaram o prédio do terminal ao longo dos anos. Tratam-se, portanto, de instrumentos textuais verbais e não-verbais. O método de descrição do objeto arquitetônico aplicado toma como referências os procedimentos, ora adotados e difundidos em larga escala pelos trabalhos acadêmicos e pesquisas realizadas Prof. Dr. Carlos Eduardo Comas, do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

A maneira que se conduz o desenrolar do breve histórico que introduz este trabalho, mas que também será adotado de forma mais fluida em outros trechos no decorrer do presente texto, partem de diretrizes conceituais abordadas em “A estratégia da aranha”, de autoria de Gustavo Rocha-Peixoto, mais precisamente sobre o modo historiográfico-culturalista. O mesmo ocorrerá também em referências de ideias sobre historiografia presentes no trabalho de Maria Waisman, “O interior da história”.

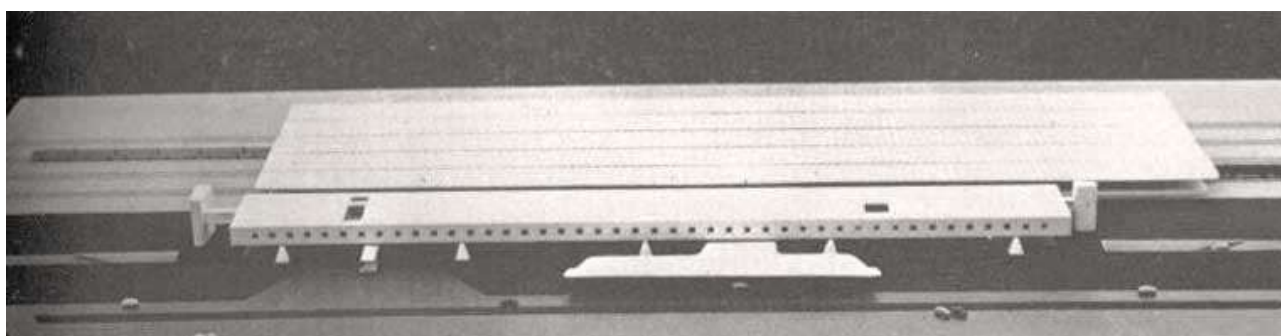


Fig. 1 – Maquete do projeto original da Estação “Ferroviária” de Brasília

Fonte: Revista Refasa, 197?



1. Contexto histórico

O início dos anos 70 no Brasil foi marcado, de modo geral, pelas crises políticas, econômicas e sociais, quando consideradas a conjuntura do regime político ditatorial em voga e as questões geopolíticas que emergiram com a crise global do petróleo. Embora atravessássemos um milagre econômico, cuja façanha consecutivamente engendrou um crescimento acelerado, os discursos ufanistas alimentados por essa ilusão passageira logo seriam desestimulados com a chegada da onda de instabilidade, a qual passou a frutificar dissimuladamente seus efeitos no mesmo período, postergando-se com mais veemência nos anos seguintes.

Nesse mesmo período também se cogita a crise da modernização nacional amparada na industrialização, a qual assiste a apoteose de suas conseqüências nas cidades. Representações das configurações socioespaciais do que poderia intitular-se de “apagão urbano”, quando as populações saltam estrondosamente em quantidade e passam a surgir os problemas da desigualdade social, em especial no centro-sul do país, esses grandes centros urbanos desencadearam desequilíbrios de naturezas diversas, ocasionado pela busca por melhores condições de vida reivindicadas pela população rural.

Fluxos migratórios cada vez mais frequentes, principalmente na região do nordeste brasileiro, em especial nos sertões, os retirantes partiam dos campos em direção aos polos urbanos regionais próximos ou às respectivas capitais de seus estados que detivessem uma imagem de cidade desenvolvida. O mesmo também ocorreu em maior magnitude quando esses movimentos se destinavam aos epicentros das decisões políticas e econômicas do país, localizados, a saber, nas cidades de Brasília, São Paulo e Rio de Janeiro. Condições humanas precárias, extrema dependência da terra, miséria, entre outros, muitos seriam os porquês pelos quais os sertanejos se sujeitariam a realocar-se para cidades distantes.

Brasília, referência significativa da arquitetura brasileira e talvez auge da arquitetura modernista nacional, evoca em parte fantasmas sustentados por pesquisadores em alguns trabalhos acadêmicos, no tocante a própria crise do desenho urbano cuja fundamentação centra-se nos princípios corbusierianos, protagonizando, a princípio, as grandes distâncias, o zoneamento funcional e as autopistas hierarquizadas. Uma cidade construída pelos candangos no cerrado, do zero, para simbolizar o governo central, localiza-se estrategicamente numa posição central do vasto território.

O mesmo espírito presente na cidade que parte da escala das autopistas em direção a escala do edifício, também se tornará uma peça-chave no entendimento da sua consolidação como nó viário, pelo qual são articuladas as ligações das rodovias vindas de todas as direções do país. Além desse apelo rodoviarista, edifícios ou equipamentos urbanos de infraestrutura passaram a ser requisitados para dar vazão e suporte de produtos e de passageiros.



Essa reivindicação por edifícios que atendesse a demanda das chegadas e das partidas movidas pelas longas distâncias, coincidiu com a égide da arquitetura modernista, a qual obteve a feliz oportunidade de almejar sua expressão em casos específicos de poucos dos terminais rodoviários. Entre eles, poderíamos citar como exemplos dessa situação: a rodoviária de Jaú, projetada por Vilanova Artigas, a de Fortaleza projetada por Marrocos Aragão e o novo terminal de Londrina, desenhado por Oscar Niemeyer. De modo geral, esses terminais não só concebiam programas estritamente funcionais, mas tinham soluções inovadoras do ponto de vista da tectônica e intenções plásticas em função da materialidade empregada.

2. Estação Rodoferroviária de Brasília



Fig. 2 - Vista do prédio da Estação Rodoferroviária de Brasília
Fonte: Flávio Cavalcanti, 197?

Edifício quase esquecido desenhado por um arquiteto bem conhecido, Niemeyer, a Estação Ferroviária foi inaugurada nos anos 70 e ali teve seu funcionamento até 2010, ano em que as atividades ligadas ao terminal rodoviário interestadual foram transferidas para um novo prédio com instalações mais adequadas. De início, a estação foi projetada para atender as linhas ferroviárias, sendo substituída paulatinamente, pelo transporte rodoviário.

Hoje funcionam salas administrativas ligadas aos departamentos do Governo do Distrito Federal. A antiga estação localizada na extremidade oeste do Eixo Monumental, apresenta valor relacional simbólico às novas gerações de candangos que passaram a chegar em Brasília a partir da sua inauguração. Trata-se de um dos marcos memoráveis e referenciais ao projeto político de interiorização nacional, traduzidos em aspectos tangíveis sobre a existência da nova capital, assim como também deste exemplar da arquitetura brasileira.



Caso a execução da obra contemplasse integralmente os espaços previstos, a estação contaria com 27.000m² (RFSa, 1972?) de área coberta. No entanto, dentro do projeto apresentado por Niemeyer eram previstos espaços maiores. Os 21 milhões de cruzados orçados para a construção, valor consignado na época pelo Programa Plurianual de Investimentos no triênio 72/74, foram empregados para que se obtivesse um edifício simples e funcional, mas com uma arquitetura arrojada e dotada de infraestrutura, como se esperava para um edifício público de qualidade em Brasília.

Comporta basicamente dois blocos, os quais serão intitulados aqui por principal e secundário, abrigando no primeiro caso os usos de administração e serviços e, no segundo, as plataformas para parada dos trens. Em frente a um amplo estacionamento, circundado por vias de acesso hierarquicamente bem divididas, estão posicionados os blocos, com desenho de implantação em “H”. O espaço já estava previsto para receber um equipamento no plano de Lucio Costa para Brasília de 1957, cujo desenho aparece nas linhas retas da “cauda do avião”, mas precisamente na via EPIA - Estrada Parque de Indústria e Abastecimento. Segundo Niemeyer:

"A solução que propomos localiza no pavimento térreo o grande hall, as bilheteiras, os controles, o comércio, bares, etc, e os órgãos ligados ao público; no primeiro pavimento, os serviços administrativos, o restaurante e, completamente independente (com acesso externo privativo) o posto médico. No subsolo, dois halls, um para os que partem e outro para os que chegam, diretamente ligados ao hall principal, às plataformas e ao estacionamento de táxis. Essa solução evita as passarelas sobre as linhas substituindo-as pelos (...) halls (com comércio ... etc) solução que reduz a altura das escadas de 6mts para 4mts. permitindo que os passageiros que chegam atinjam facilmente os locais de estacionamento de táxis. (a construção será simples, pré-fabricada: lajes de piso e cobertura; vigas e lajes de cobertura das plataformas)."

2.1. Bloco principal

O bloco principal implantado à frente do secundário, contém uma intenção plástica nitidamente volumétrica. Sua configuração longilínea, escalonada para conceber um espaço pavilhonar, protagoniza, de modo geral, princípios *corbusierianos* da arquitetura modernista. Está inserido entre o estacionamento e dois pátios internos que o separam do bloco secundário. Duas torres de circulação vertical flanqueiam as faces norte e sul. Uma grande caixa repousa sobre sistema de pilotis, a mesma que mimetiza a forma de um vagão de trem, erguendo-se a partir de dez pilares robustos espaçados entre si para configurar grandes vãos e planta livre no térreo.

O prisma do “vagão de trem” é composto por vigas *vierendeel* de concreto aparente. Trata-se de peças biapoiadas que sustentam parte da estrutura, ao passo que se tem o fechamento dos ambientes inseridos neste volume suspenso. Tem-se, portanto, vigas entre os eixos dos apoios, intermediadas pelas aberturas



em janelas com folhas de vidro pivotantes fixadas no eixo vertical e emolduradas por um elemento de cor branca. Os pilares e o volume suspenso, em conjunto com os demais componentes, além de desenhar a fachada principal que também será idêntica à sua face oposta, explicitam um jogo de forças e tensões similar à solução adotada posteriormente em uma das edificações do Museu Oscar Niemeyer na cidade de Curitiba.

Obtinha-se acesso ao bloco principal através de dois pontos sinalizados por marquises: uma de desenho simples, destinada a serviços e posicionada próximo à altura da face sul; e outra, mais suntuosa, no ponto médio do mesmo bloco demarcando a entrada principal e que foi demolida posteriormente. Ao lado direito dessa entrada, tem-se a presença de uma parede revestida por um painel de azulejos de Athos Bulcão. Esse acesso ainda passa a se integrar de modo contínuo no prédio, articulando-se diretamente com o eixo de circulação horizontal, o qual atravessa bloco primário e dá continuidade ao trajeto até alcançar o bloco secundário. Nas adjacências desse eixo, escadas conduzem o transeunte aos níveis do subsolo e do mezanino.



Fig. 3 - Vista da marquise do acesso principal, hoje demolida

Fonte: Regina Ferreira, 1980

No subsolo ocorreu uma adaptação significativa de uso para que a estação se transformasse em um terminal intermodal que, de certo modo, passou a descaracterizar o uso do edifício. A via que percorre toda a extensão do bloco principal no subsolo, designada *a priori* para fins de serviço, passou a ser a plataforma de embarque e desembarque das linhas rodoviárias interestaduais, pela qual os ônibus taxiavam enfileirados.

Dadas as condições de espaços exíguos para manobra dos veículos, excesso de umidade, escassez da exaustão da fumaça e poluição sonora produzida pelos ônibus, constatou-se a insuficiência do conforto termoacústico dos passageiros e da ineficiência do subsolo para tal função. Com a desativação das linhas ferroviárias, o local de embarque e desembarque foi transferido para a área das plataformas dos trens.



Entretanto, recorria-se à reativação da plataforma no subsolo para amenizar a saturação nos períodos de maior movimentação no terminal, funcionando como apoio provisório.

O acesso ao subsolo da estação é feito por três escadas, duas nas laterais pelas torres e uma central exclusivamente no térreo, no meio da interligação do bloco principal com o bloco secundário. Por ser consideravelmente larga, esse tamanho se justificaria caso o fluxo de pessoas aumentasse se fossem acrescentadas mais plataformas para os trens, ou seja, o eixo de circulação horizontal que perpassa pelos dois blocos no térreo mencionado anteriormente, também continuaria no subsolo para dar acesso a essas plataformas por baixo das mesmas. Ao descer essa escada, o transeunte se deparava com um painel informativo que exibia os horários de partidas e chegadas na testada da laje e, para acessar a via de serviços, ora adaptada para plataforma dos ônibus rodoviários, bastava o indivíduo contornar a escada para alcançá-la.

No térreo do bloco principal foram propostas as atividades de serviços gerais, integrando no conjunto uma lanchonete, localizada na extremidade norte, com desenho caracterizado pela forma oval em planta, seguindo de duas alas pequenas de lojas entremeadas por uma circulação espaçosa, voltando-se para o interior do edifício. Uma das faces externas dessas alas, inclusive, é a que recebe tratamento especial com os azulejos de Athos Bulcão, visível na fachada principal.

Posteriormente, aproximando-se da face sul, uma única ala de serviços materializada em um volume retangular cerrava a circulação nessa direção. Ali estavam previstas salas administrativas do Governo do Distrito Federal, dependências para gerenciamento das operações ferroviárias e um posto de atendimento médico. Anos depois, o espaço livre que se tinha entre a área de serviços e o acesso principal foi descaracterizado pela proliferação de quiosques e pela instalação de estruturas provisórias para funcionamento das bilheterias.

O pavimento superior em termos de uso tinha, a princípio, a ideia de continuar com a mesma setorização do programa no térreo, coincidindo então com as prumadas equivalentes nas posições de planta, segundo as divisões propostas. Desse modo, o restaurante ladeado por um jardim de inverno foi colocado acima da lanchonete, assim como algumas lojas, salão de espera e um pequeno vazio central se sobrepuseram no eixo de acesso da entrada principal. Na parte superior do bloco de serviços, o uso permanece o mesmo, tendo o desenho desses ambientes uma interrupção para dar lugar ao segundo jardim de inverno desse pavimento e, em seguida, prosseguir com uma sala administrativa. Segundo a construtora responsável pela execução, um mini hospital chegou a ser cogitado para essa área em questão, porém, a ideia não avançou.



Quem adentra o bloco principal e direciona o olhar para o alto, consegue enxergar um tratamento diferenciado em locais pontuais. As placas de chapa metálica de tom bronzeado dispostas de forma não ordenada, compõe uma espécie de mosaico que desenha o forro. Essa intervenção artística de Athos Bulcão é a segunda intervenção do mesmo autor no prédio. O mesmo procedimento se repete no teto do Plenário do Senado Federal e em outras obras de Niemeyer, no entanto, esse elemento no teto do bloco principal da estação ferroviária, além da função estética em si tinha também o papel de esconder a infraestrutura do prédio e a parte inferior da cobertura.



Fig. 4 - Vista do painel de azulejos de Athos Bulcão na ala norte do edifício
Fonte: Magdiel Mota, 2019

2.2 Bloco secundário

Trata-se de um espaço concebido para o embarque e desembarque dos passageiros junto ao alojamento dos trens para tais operações. Originalmente o projeto contemplava cinco plataformas, mas apenas duas foram de fato construídas. Não havendo pavimentos superiores e contando com uma passagem que o atravessa no subsolo, assim dando acesso à última plataforma, o que caracteriza este bloco simples e funcional são as duas alas cobertas que, ao primeiro olhar, passam a impressão de ser uma estrutura de pórticos constituindo uma unidade.

Distanciadas por uma largura consideravelmente curta, essa pequena separação entre as coberturas conformava um grande rasgo acima do espaço entre as plataformas, permitindo, na época, ventilação e passagem de luz direta. Outras questões técnicas são plausíveis e contributivas para que houvesse esse desmembramento, podendo-se citar dentre essas o dimensionamento dos grandes vãos e balanços, as



possíveis dilatações do concreto nas vigas e pilares, assim como também as eventuais vibrações provocadas pela passagem dos trens pelos trilhos. Posteriormente, essa abertura foi fechada por um lanternim que se apoia sobre pequenas tesouras metálicas.



Fig. 5 - Vista do bloco secundário e das plataformas durante construção

Fonte: Revista RAE, jan-mar 1977

A aparência das telhas onduladas e compridas indica serem possivelmente executadas em fibrocimento. Essas peças conduzem a coleta das águas pluviais, direcionando-a para uma viga calha central, costurando unidirecionalmente os pilares por toda a extensão das plataformas. Assim sendo, as duas coberturas do tipo asa de borboleta, com as inclinações voltadas para o eixo dos apoios, são os elementos que qualificam a forma deste bloco, protegendo as plataformas em um arranjo de balanço.

Em uma das plataformas tem-se o fechamento voltado para os pátios internos e também parcialmente para as faces sul e norte, através de uma vedação feita por caixilhos apoiados sobre uma mureta de altura baixa. Os montantes metálicos configuram vazios ortogonais pelos quais foram inseridas folhas de vidro, e toda a caixilharia se apresenta atirantada nas vigas de borda da cobertura nessa plataforma; a mesma que foi adaptada para receber treze pontos para embarque e desembarque dos ônibus, que ali paravam em fila. Do outro lado, apenas um extenso gradil restringe a passagem na segunda plataforma, exclusiva e esporadicamente utilizada para o transporte de cargas ainda realizadas pelos trens.



3. Brasília e os Planos Urbanísticos de Preservação

Sabe-se que o conceito da conservação urbana integrada (CI), remonta suas origens no urbanismo progressista italiano em meados de 1970. O caso da cidade italiana de Bolonha, no que tange o plano de reabilitação do centro histórico, foi uma experiência de política pública bem-sucedida, pela qual obteve engajamento das autoridades do Partido Comunista no final da década de 1960. A partir de então, houve uma propagação dessas ideias para outras cidades italianas e espanholas que, segundo Zancheti e Lapa, “ilustrou uma imagem política de eficiência administrativa, justiça social e participação popular” (2012, p.19).

Talvez um dos mais clássicos exemplos de implementação dessa política no Brasil tenha sido o caso do Centro Histórico de Salvador, em que problemas urbanos como gentrificação e museificação daquela área trouxeram novos questionamentos sobre a condução e a implementação dessa política junto aos interesses econômicos explicitados naquele fragmento da cidade; ambos mobilizados articuladamente pela esfera pública. Essa transfiguração do discurso político que se tinha na experiência europeia, de modo geral, foi realizada por grupos conservadores aliados aos interesses de mercado. A recuperação de áreas centrais de cidades brasileiras, cujo protagonismo eleva a comercialização demasiada dos espaços para atrair turismo em detrimento das necessidades sociais, sucedeu-se com resultados rentáveis, tendo como pano de fundo o modelo norte-americano de recuperação da “main street”.

Passados alguns anos, surgiu a Declaração de Amsterdã de 1975, a qual consiste basicamente no agrupamento de diretrizes norteadoras em prol da conservação integrada. Nesse texto foram suscitadas questões calcadas no sucesso da recuperação de áreas históricas com estímulos à permanência de grupos sociais de baixa renda. Trata-se de um produto elaborado pela ocasião do “Congresso sobre Patrimônio Arquitetônico Europeu” (ZANCHETI; LAPA, 2012, p.20). De modo geral, as reivindicações presentes no texto centravam-se na conciliação de monumentos e bens materiais tombados junto ao contexto urbano, numa visão mais ampla, enfatizando as relações biunívocas entre planejamento urbano e conservação de conjuntos arquitetônicos. A integração dos planos urbanos patrimoniais nas medidas legislativas e administrativas, inclusive, seria um dos princípios-chave do desenvolvimento da declaração.

Todavia, Brasília como expoente da arquitetura moderna brasileira e como cidade representativa dos preceitos do urbanismo moderno nos trópicos, tem dentro da sua concepção original de projeto as quatro linhas que irão definir a característica central da legislação de tombamento da cidade (SANTOS, 2009, p. 1). Em outras palavras, por hipótese a capital federal também nasce com um projeto de preservação imbuído



no Relatório do Plano Piloto de Lúcio Costa em 1957 e no Artigo nº 38 da Lei Santiago Dantas de 1960, constata-se uma mobilização sobre as formas modernas da cidade. No entanto, o tombamento intencional foi realizado em 1987, anos depois da Declaração de Amsterdã, alcançando posteriormente a legislação que o contemplasse no seu conteúdo histórico e urbano na década de 90.

Paralelamente a esses instrumentos de reconhecimento material e normas legislativas em comum, as políticas de preservação são asseguradas por instrumentos que visam atender os princípios qualificadores do urbanismo em Brasília. Definem parâmetros de usos e de ocupação do solo, gabarito e potenciais construtivos dentro dos perfis identitários de cada setor. A seguir, abordaremos dois planos urbanos com ênfase na área da Esplanada Ferroviária, localizada nas imediações da via EPIA, mais precisamente na altura da extremidade leste do Eixo Monumental, onde está inserida a Estação Rodoferroviária.

3.1 Portaria Federal nº. 314/1992

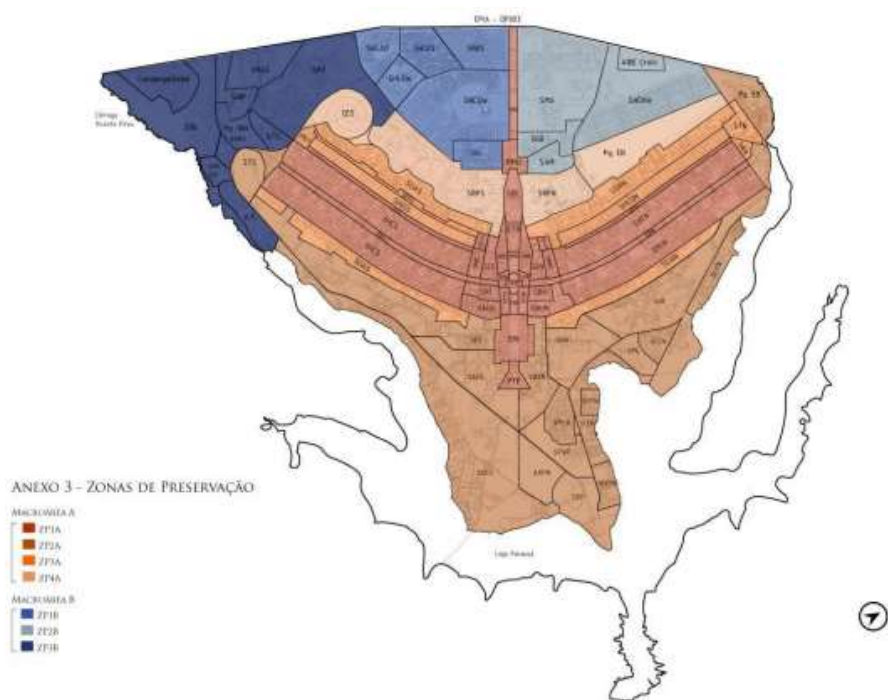


Fig. 6 - Mapa da Revisão do Conjunto Urbanístico - Portaria nº 166/2016

Fonte: IPHAN, 2016, p. 17

A Portaria 314, de 08 de outubro de 1992 aponta para a preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília, definindo *a priori* o locus a ser preservado, detalhando-se o conjunto do Plano Piloto, em projeto vencedor do concurso nacional, de autoria do arquiteto Lúcio Costa. Contempla, portanto, o espaço entre a orla do Lago Paranoá, a leste; a Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA), a oeste; e pelos córregos Vicente Pires, ao sul, e Bananal, ao norte.



Em seu Artigo 2º, a Portaria do Iphan define que o Plano Piloto de Brasília deve ter assegurada a manutenção das quatro escalas distintas da concepção urbana da cidade: a monumental, a residencial, a gregária e a bucólica. A escala monumental, conforme explica o Artigo 3º, define o modelo símbolo da capital do país, e se configura no espaço delimitado pelo Eixo Monumental, desde a Praça dos Três Poderes até a Praça do Buriti. Na Praça dos Três Poderes, configuram-se preservadas as estruturas, os acessos e as áreas adjacentes dos Palácios do Planalto, do Itamarati, da Justiça e do Supremo Tribunal Federal, assim como o conjunto do Congresso Nacional e os elementos escultóricos, tais como o Panteão da Pátria, a Pira e o Monumento ao Fogo Simbólico. À Esplanada dos Ministérios, o Artigo aponta para a vedação total de quaisquer construções acima do nível do solo no canteiro central verde, a fim de preservar integralmente a vista do conjunto arquitetônico.

3.2 Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB - PLC 78/2013)

O Projeto de Lei Complementar (PLC) nº 78/2013 prevê a atualização de parâmetros da área tombada de Brasília, para adequar a cidade às alterações ocorridas no decorrer dos anos. Serve para tanto do crescimento populacional, das mudanças da dinâmica urbano-espacial e das demandas por terrenos de comércio e serviços. Para isso, prevê o crescimento da mancha urbana para um novo núcleo a ser criado no Setor Militar Complementar (SMC) e no Parque Ferroviário, localizado atrás do conjunto da Rodoferroviária, com gabarito máximo de 27 metros. Também passa a se prever o aumento de gabarito em diferentes setores da cidade, sendo viabilizado pela aplicação de instrumentos urbanísticos como Outorga Onerosa do Direito de Construir (ODIR), Outorga Onerosa de Alteração de Uso (ONALT), além da constituição de uma Operação Urbana Consorciada (OUC).

O Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB) se debruça sobre as mesmas quatro escalas espaciais orientadoras da formação da cidade. Na escala Monumental, que confere identidade à capital administrativa do país, as alterações dão conta da ampliação de anexos de comércio e serviço junto aos edifícios dos Ministérios; alteração de usos e potenciais construtivos no setor Cultural Sul; e as alterações de permissão junto ao canteiro central do Eixo Monumental, permitindo a realização de eventos e manifestações culturais no local, conferindo a classificação de parque urbano no eixo da Esplanada dos Ministérios. Também permite que o canteiro no trecho a oeste da Praça do Cruzeiro possa ser ocupado por novas edificações, majoritariamente de uso institucional.

Na escala Residencial, destaque à possibilidade de se realizar concessão de uso a interessados privados para exploração das unidades de ensino das superquadras. A concessão também é prevista aos equipamentos de esporte e recreação localizados nas entrequadras, oficializando as novas ocupações e equipamentos já existentes em alguns setores. As diversas propostas ainda apontam para reordenamento dos lotes, com a



possibilidade de fração de quadras, implantação de novas unidades comerciais e ampliação do limite máximo de gabarito das edificações em cerca de 30%.

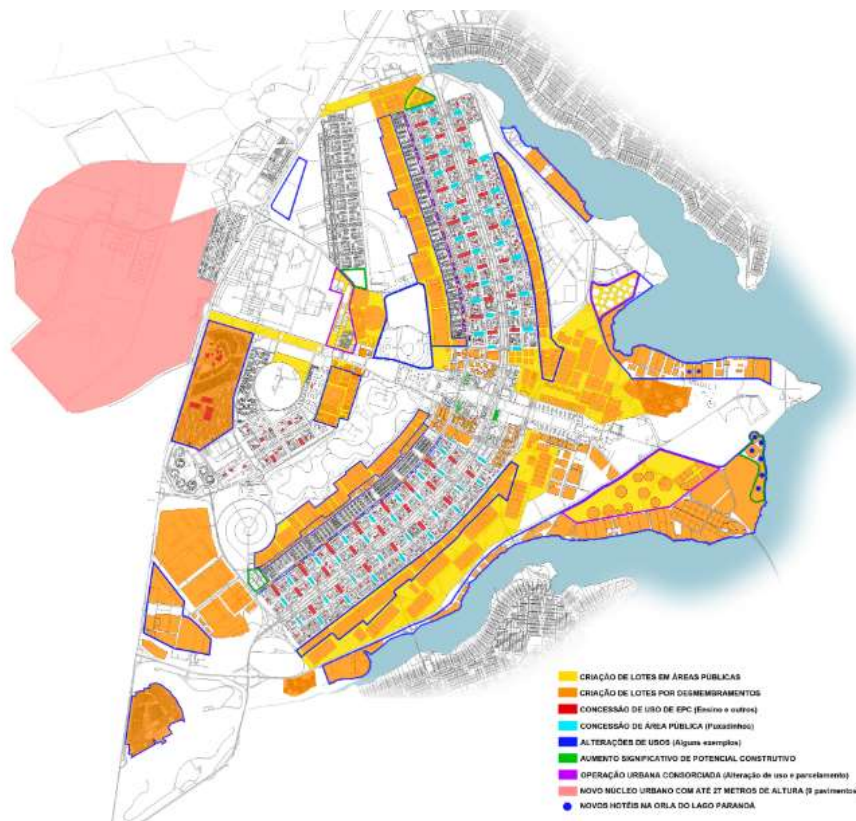


Fig. 7 - Principais alterações propostas pelo PPCUB
Fonte: Urbanistas por Brasília, 2013

4. Análise de resultados

O edifício da Estação Rodoferroviária de Brasília pertence ao conjunto das obras de Niemeyer construídas após a inauguração da capital federal. O partido arquitetônico desse equipamento urbano baseia-se na funcionalidade entre as circulações propostas e os espaços de serviço, privilegiando as áreas diretamente relacionadas aos modais de transporte. As plataformas dos trens no bloco secundário, a via de serviço no subsolo adaptada para os embarques e desembarques rodoviários, o acesso principal e de serviços que estão sinalizados no térreo pelas marquises, são elementos que demandam grandes áreas para facilitar o acesso aos modais e a transição.

A localização da Rodoferroviária na via EPIA - Estrada-Parque de Indústria e Abastecimento, foi planejada segundo uma estratégia operacional de logística, dadas as demais funções similares, também setorizadas nas adjacências da esplanada ferroviária. Nessa situação, o edifício estaria designado mais para uma função de



terminal de cargas do que propriamente de passageiros, a considerar o programa de necessidades. Seu posicionamento “nos fundos” do Eixo Monumental, isto é, de frente para as vias N1 e S1, permite deduzir que o plano excederia a questão logística para também atender, por hipótese, o interesse de preservar a paisagem bucólica naquela área através de um nó ferroviário em conjunto com a implementação do terminal, inibindo assim a construção de outros edifícios não-públicos que poderiam descaracterizar o Eixo Monumental.



Fig. 8 - Plataformas adaptadas para salas administrativas
Fonte: Magdiel Mota, 2019



Fig. 9 - Vista de trecho da ala sul do bloco principal em obras
Fonte: Magdiel Mota, 2019



Não obstante, os planos de salvaguarda que vigoram em Brasília nos diferentes estamentos da esfera pública, estão aquém do alcance à Estação Rodoferroviária por deter especificamente nessa área um caráter rígido, em última análise, operando tecnocraticamente nas suas limitações. O painel de azulejos de Athos Bulcão, recentemente restaurado, é contemplado por uma política palpável de preservação que foi possibilitada graças ao tombamento realizado pelo Governo do Distrito Federal (GDF). O mesmo órgão público e suas repartições fazem usufruto das atuais instalações do terminal desde a sua desativação. Porém, mais que uma reciclagem do edifício, a qual consubstanciou-se no emprego de usos diferentes daqueles que foram previstos no projeto original, é necessário um plano de preservação das formas significativas e de controle das patologias construtivas à escala da própria edificação.

Percebe-se que, no âmbito das políticas públicas de salvaguarda de conjuntos urbanos, nas quais se manifestam pretensões tangíveis à escala do edifício e em suma nos de caráter modernista para transporte em Brasília, há operações de cunho efetivamente duvidoso. Tomando o conhecimento de que as ações de tombamento não correspondem de imediato à preservação do edifício em si, embora seja de contribuição para o reconhecimento de seu valor histórico e cultural, o poder público, em casos específicos atua fragilmente frente a essas questões. Na Estação Rodoferroviária, por exemplo, a ocupação feita por salas do GDF, desencadeou um novo ciclo de descaracterização da sua forma arquitetônica. Por outro lado, também existe a inevitável demanda cada vez mais crescente por alojamentos de setores administrativos.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A lógica de construção urbana também aparece no desenho da estrutura. A forma facilmente identifica sua função, um prisma retangular em *vierendeel* que associa diretamente a um vagão de trem. A estrutura robusta em concreto armado ganha nível de leveza ao se elevar em pilotis; mas também ganha em funcionalidade. A lógica de separação de usos, transferindo à caixa elevada as funções administrativas e de serviços, liberando os níveis inferiores à movimentação de cargas e passageiros.

Essa lógica, porém, acaba por se inverter quando da passagem do tempo. A alteração da dinâmica da cidade induziu o crescimento populacional e mudança dos ritos e trajetos. A linha férrea passou a reduzir suas operações e finalizou o transporte de passageiros, o que por certo, passou a limitar a função ferroviária da estação, sendo, portanto, adaptado às ligações rodoviárias. Com rampas incluídas para acesso dos coletivos à plataforma inferior, e posterior uso das plataformas da ferrovia como ponto de parada dos ônibus, a estrutura registrou a mudança de modal sem o devido planejamento; tanto que o acúmulo de fumaça fora taxado como grande problema da estação.



Como imagem de uma cidade dinâmica, as condições se modificaram com o tempo, e a rodoviária também foi transferida para outra região. Hoje, setores administrativos da Justiça estão locados no edifício, que precisou novamente se adaptar: de terminal de cargas e passageiros para espaço de escritórios. Salas, muros e depósitos imputam ao edifício o caráter provisório da adaptação e uma lembrança dos planos que não seguiram em frente.

Brasília, como Patrimônio Cultural da Humanidade, tem em sua arquitetura e na lógica de ordenamento urbano as principais características desse status.

Não por menos a condição de preservação do patrimônio passa a ser tão essencial à conformação da cidade. Antes muito restrita com a Portaria 314/1992 do Iphan, Brasília agora discute as possibilidades de adaptar as regras de organização espacial. Mudanças de gabarito das edificações, mudanças de uso e ocupação, permissões de uso e exploração comercial de áreas restritas e instrumentos urbanísticos para captação do interesse privado. A cidade cresceu e registra outras rotinas não previstas por Lúcio Costa. Há demanda por mais serviços, por mais comércio, por mais moradias e pouco espaço permitido para ser desenvolvido.

Entre as alterações, que seria impensável ao plano original, permissões de construções no Eixo Monumental e no Lago Paranoá, prédios mais altos na zona gregária, e a criação de outra zona para residência e serviços a ser desenvolvida fora da região preservada, além da Via EPIA.

Com essa alteração, a antiga Estação Rodoferroviária passaria a registrar mais uma mudança. Além de perder as funções de conexão, perderia também a intenção de ser o limiar da mancha urbana de Brasília. A porta de entrada que demarca a condição bucólica da cidade-parque, passaria a ter seu locus alterado e envolvido pela área urbanizada, entre prédios altos, comércios e serviços. A estrutura em forma de vagão já não associa sua função à forma, e agora passaria a não ter sua implantação compondo a lógica de proteção visual e de distribuição urbana da cidade.



Referências Bibliográficas

BLOG LENÇO ENCARNADO. O adeus da rodoferroviária. Brasília, Blog Lenço Encarnado, 23 jul 2010. Disponível em: <<http://lencoencarnado.blogspot.com/2010/07/o-adeus-da-rodoferroviaria.html>> Acesso em: 08/05/2019.

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. 15ª Superintendência Regional. Plano Piloto 50 anos: cartilha de preservação; Coordenação de: Sandra Bernardes Ribeiro e Thiago Pereira Perpétuo. Brasília,DF: IPHAN/15ª Superintendência Regional, 2007. Disponível em: <[http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/plano_piloto_50_anos\(2\).pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/plano_piloto_50_anos(2).pdf)> Acesso em: 04/05/2019

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Portaria nº 314 de 08 de outubro de 1992. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_n_314_de_8_de_outubro_de_1992.pdf>. Acesso em: 04/05/2019

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Superintendência do IPHAN no Distrito Federal. Inventário da obra de Athos Bulcão em Brasília; Coordenação de: Sandra Bernardes Ribeiro e Thiago Pereira Perpétuo. Brasília-DF, 2018. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/athosbulcatilde_menor.pdf>. Acesso em: 04/05/2019

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Superintendência do IPHAN no Distrito Federal. Conjunto urbanístico de Brasília: Complementação e Detalhamento da Portaria nº 314/1992. Portaria nº 166/2016 - Complementação e Detalhamento da Portaria nº 314/1992 Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria_166_doc_tec.pdf>. Acesso em: 04/05/2019

CAVALCANTI, Flávio. Estação de Brasília: esperando o trem. Ferrovias para o Planalto, Brasília. Jornal Brasília, dez. 2012, Disponível em: <<http://doc.brazilia.jor.br/ferrovia-Brasilia/estacao-ferroviaria-Brasilia-projeto.shtml>>. Acesso em> 02/05/2019

CORREIO BRAZILIENSE. Desde a inauguração da nova Rodoviária, o antigo terminal está às moscas. Cidades. Correio Braziliense, 15 nov. 2010. Disponível em: <https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2010/11/15/interna_cidadesdf,223140/desde-a-inauguracao-da-nova-rodoviaria-o-antigo-terminal-esta-as-moscas.shtml> Acesso em: 02/05/2019

FUNDAÇÃO ATHOS BULCÃO. Pannel de Azulejos Rodoferroviária de Brasília, 1972. Disponível em: <<https://fundathos.org.br/abreGaleria.php?idgal=52>>. Acesso em: 02/05/2019

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação (SEGETH). Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano - Coordenação de Preservação. Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília. Brasília-DF, 2016. Disponível em: <http://www.seduh.df.gov.br/wp-content/uploads/2017/09/apresentacao_ppcub_ccpmtm_24052016.pdf>. Acesso em: 06/05/2019

GUEDES, Roberto Souza; QUEIROZ, Cláudio José Pinheiro Villar de. A Reciclagem da Estação Ferroviária de Brasília. In: 7º Seminário Nacional DOCOMOMO Brasil, 2007, Porto Alegre. Disponível em: <<http://docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/01/046.pdf>>. Acesso em 06/05/2019

GUERRA, Abílio. A construção do campo historiográfico. In: _____. Arquitetura e natureza; Abílio Guerra; organização de: Fernando Luiz Lara e Silvana Romano Santos. - São Paulo: Romano Guerra; Austin: Nhamérica, 2017. Cap. I, p. 20 - 35 (Pensamento da América Latina: 1)



HISTÓRIAS DE BRASÍLIA. Antiga rodoviária interestadual em 1980. Brasília, 18 jul 2018. Disponível em: <<https://www.facebook.com/historiasdebsb/photos/antiga-rodoferrovi%C3%A1ria-interestadual-em-1980-foto-de-regina-ferreira/987780914737352/>>. Acesso em: 08/05/2019.

LEYENDECKER DE ANDRADE, Luana; LUNA DE MELO, Carlos Eduardo. Histórico do concreto em Brasília. Uma visão sobre a estrutura de obras em concreto armado na Capital. Arquitextos, São Paulo, ano 14, n. 161.02, Vitruvius, out. 2013. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.161/4913>>. Acesso em 13/05/19

MARTINS, Rafael. DF: as faces da Rodoferroviária de Brasília. Blog Pense Mobilidade, 12 jan. 2010. Disponível em: <<http://www.pensemobilidade.com.br/2010/01/df-as-faces-da-rodoferroviaria-de.html>> Acesso em: 02/05/2019

NIEMEYER, Oscar. Terminal Rodoferroviário - Rodoferroviária de Brasília [EFB - estudo preliminar]. Fundação Oscar Niemeyer, Coleção Oscar Niemeyer. Disponível em: <<http://www.niemeyer.org.br/obra/pro224>>. Acesso em: 02/02/2019.

ROCHA-PEIXOTO, Gustavo. A Estratégia da Aranha. Rio de Janeiro: Rio Books, 2013

ROSSETTI, Eduardo Pierrotti. Brasília-patrimônio. Cidade e arquitetura moderna encarando o presente. Arquitextos, São Paulo, ano 13, n. 149.07, Vitruvius, out. 2012 Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/13.149/4547>>. Acesso em: 04/05/2019

SANTOS, Marcos Antonio. Brasília e o Tombamento: Patrimônio e Especulação na Cidade Modernista. In: 8^o Seminário Nacional DOCOMOMO Brasil, 2009, Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/01/064-1.pdf>>. Acesso em 06/05/2019

SCHVARSBURG, Benny; ANDRADE, Thiago de. Recado para o futuro de Brasília e inverdades do PPCuB. Política & Polícia - DF, 28 mar. 2014. Disponível em: <<http://politicaepoliciadf.blogspot.com/2014/03/recado-para-o-futuro-de-brasilia-e.html>> Acesso em:10/05/2019

SOMEKH, Nadia. A cidade vertical e o urbanismo modernizador: São Paulo 1920-1939. 1994. Tese (doutorado) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

URBANISTAS POR BRASÍLIA. PPCUB 2013 - Mapa com as principais alterações. Urbanistas por Brasília, 9 nov. 2013. Disponível em: <<https://urbanistasporbrasil.wordpress.com/2013/11/09/ppcub-2013-mapa-com-as-principais-alteracoes/>> Acesso em: 08/05/2019

WAISMAN, Marina. O interior da história: historiografia arquitetônica para uso de latino-americanos. São Paulo: Perspectiva (Coleção Estudos; 308)

ZANCHETI, Silvio Mendes. LAPA, Tomás. Conservação Integrada: evolução conceitual. In: LACERDA, Norma. ZANCHETI, Silvio Mendes (orgs.): Plano de gestão da conservação urbana: conceitos e métodos. Olinda: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2012. Cap. I, p. 18 - 30.

ZEIN, Ruth Verde. A década ausente. É preciso reconhecer a arquitetura brasileira dos anos 1960-70. Arquitextos, São Paulo, ano 07, n. 076.02, Vitruvius, set. 2006 Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.076/318>>. Acesso em: 12/05/2019



ZEIN, Ruth Verde. Há que se ir às coisas. In:_____. Leituras Críticas; Ruth Verde Zein; organização de: Abílio Guerra, Fernando Luiz Lara e Silvana Romano Santos. - São Paulo: Romano Guerra; Austin: Nhamerica, 2018.