



PROJETAR - 2015

Originalidade, criatividade e inovação no projeto contemporâneo:
ensino, pesquisa e prática. Natal, 30 de setembro a 02 de outubro.

A preservação do patrimônio ferroviário moderno: a Estação Bernardo Sayão, Núcleo Bandeirante-DF

The preservation of The Modernist Railway Heritage: The Bernardo Sayão train station, Núcleo Bandeirante-DF

La Preservación del Patrimonio Ferroviario Moderno: La estación de tren Bernardo Sayão, Núcleo Bandeirante-DF

MEDEIROS, Ana Elisabete

Doutora, Departamento de Teoria e História, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília –DTHAU-FAU/UnB, ana@unb.br

LIRA, Flaviana Barreto

Doutora, Departamento de Projeto, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília – DPRO- FAU/UnB, flavianalira@hotmail.com

FERREIRA, Oscar Luís

Doutor, Departamento de Tecnologia, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília – DTEC-FAU/UnB, oscar@unb.br

RESUMO

Em 21 de abril de 1968, foi inaugurada com festa e recebeu o primeiro trem Bandeirante para a capital vindo da cidade de Campinas, a estação ferroviária Bernardo Sayão, localizada na Cidade Livre, atual Núcleo Bandeirante, região administrativa de Brasília – DF. De arquitetura simples em estrutura aparente de concreto armado, vedações em tijolos também aparentes e tipologia comum aos equipamentos ferroviários, ou seja, edifício com funções principais no centro da plataforma elevada para embarque e desembarque, a estação encontra-se hoje abandonada e em estado de degradação. No entanto, poucos anos após a sua desativação, em 1991, funcionários da extinta RFFSA ocuparam o edifício e nele 04 (quatro) famílias estabeleceram suas moradias. Em 2014, os governos Federal, por meio da Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste – SUDECO, do Distrito Federal e de Goiás iniciaram estudos técnicos para a reativação do transporte ferroviário de passageiros no trecho Luziânia – GO e Guará – DF. Com danos estruturais e ocupação residencial incompatível com seu uso original, o edifício demanda intervenções emergenciais. Frente a essa problemática, quais os princípios a se adotar na preservação da Estação Bernardo Sayão? Em que medida os princípios expostos na teoria da conservação são balizadores da intervenção no patrimônio moderno e industrial? Este artigo pretende contribuir para a discussão e o desenvolvimento do arcabouço teórico para a preservação desse bem, por meio da avaliação não apenas da condição física do patrimônio, mas também de sua espacialidade e de sua intenção projetual.

PALAVRAS-CHAVE: Patrimônio industrial moderno, Estação Bernardo Sayão, Ensino de Projeto.

ABSTRACT

On April 21, 1968, was inaugurated with a party and receiving the first Bandeirante train to the capital coming from the city of Campinas, the railway station Bernardo Sayão, located in the Free City, current Núcleo Bandeirante, Brasilia – DF. Configured by simple architecture in apparent reinforced concrete structure, walls of



PROJETAR - 2015

Originalidade, criatividade e inovação no projeto contemporâneo:
ensino, pesquisa e prática. Natal, 30 de setembro a 02 de outubro.

apparent ceramic bricks and typology common to the railway equipment, ie building with main functions in the center of the raised platform for loading and unloading, the station is now abandoned and in a state of degradation. However, a few years after its deactivation in 1991, former RFFSA employees occupied the building and four (04) families established their homes there. In 2014, the Federal government, through the Superintendence of Midwest Development – SUDECO, the governments of the Federal District – DF and the Goiás – GO state initiated technical studies for the reactivation of a passenger rail line in from Luziânia – GO and Guará – DF. With small structural damage and incompatible residential occupation according to its original use, the building demand emergency interventions. Faced with this problem, which are the principles to be adopted in preserving Bernardo Sayão Station? To what extent the principles outlined in the conservation theory are a guide for the intervention in the modern and industrial heritage? This article aims to contribute to the discussion and development of the theoretical framework for the preservation of the asset, by assessing not only the physical condition of the property, but also its spatiality and its architectural design intent.

KEY-WORDS: Modern industrial heritage, Bernardo Sayão station, Teaching Architecture.

RESUMEN

El 21 de abril de 1968, se inauguró con fiesta y recibió el primer tren Bandeirante a la capital, la estación de tren Bernardo Sayão, ubicada en la Ciudad Libre, actual Núcleo Bandeirante, Brasília - DF. De arquitectura simple en estructura aparente de hormigón armado, sellos también en ladrillos aparentes y tipo común de equipos ferroviarios, es decir, la construcción con las funciones principales en el centro de la plataforma elevada de carga y descarga, la estación está ahora abandonada y en estado de degradación. Sin embargo, pocos años después de su desactivación en 1991, los ex empleados de la RFFSA ocuparon el edificio y en él cuatro (04) familias establecieron sus hogares. En 2014, los gobiernos Federal, del Distrito Federal y Goiás iniciaron los estudios técnicos para la reactivación de trenes de pasajeros en el tramo Luziânia – GO y Guara – DF. Con daños estructurales e incompatible ocupación residencial con su uso original, el edificio exige intervenciones de emergencia. ¿Frente a este problema, que los principios que deberán adoptarse en la preservación de la estación Sayão Bernardo? ¿En qué medida los principios esbozados en la teoría de la conservación son una guía para la intervención en el patrimonio moderno e industrial? Este artículo tiene como objetivo contribuir a la discusión y el desarrollo del marco teórico para la preservación de los activos, mediante la evaluación no sólo la condición física de la propiedad, sino también su espacialidad arquitectónica y su intención de diseño.

PALABRAS-CLAVE: Patrimonio industrial moderno, Estación Bernardo Sayão, Enseñanza de la arquitectura.

1 INTRODUÇÃO

A notícia da morte do engenheiro e geógrafo Bernardo Sayão (1901-1959) provocou silêncio no canteiro de obras da nova capital do Brasil. Engenheiros, mestres e candangos pararam consternados ao ouvirem sobre o acidente que, em 15 de janeiro, ceifou a vida de um dos primeiros diretores da NOVACAP e o responsável pela execução das obras de infraestrutura da capital.

Em silêncio hoje também se encontra um dos importantes equipamentos que, em 21 de abril de 1968, foi inaugurado com festa e recebeu o primeiro trem Bandeirante para a capital vindo da cidade de Campinas, a estação ferroviária Bernardo Sayão (Figura 1). Parte da Viação Férrea Centro Oeste – VFCO até 1975 e da Rede Ferroviária Federal – RFFSA até 1996, funcionou como ponto final do ramal que conectava Brasília a estação do Roncador em Urutaí – GO e daí até Campinas – SP. A estação

chegou a receber 10 trens de passageiros diariamente. No entanto, o modelo rodoviário adotado pelos governos brasileiros fez com que o transporte ferroviário definhasse. Em 1999, o setor foi privatizado, sendo extintas a Ferrovia Paulista SA – FEPASA e a Rede Ferroviária Federal SA – RFFSA. A malha ferroviária nacional iniciada por iniciativa do Barão de Mauá, em 1854, e que atingiu no final do segundo império, em 1889, cerca de 10 mil quilômetros, possui hoje (2015) pouco mais de 27 mil quilômetros sendo que, segundo a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária – ABIFER, apenas um terço dessa estrutura é economicamente produtiva.

Figura 1: Estação Bernardo Sayão, Núcleo Bandeirante – DF



Fonte: Arquivo da disciplina PROAU-8, 2015.

Na década de 1970, a área onde está situada a estação, Núcleo Bandeirante - DF (antiga cidade livre), estava cercada por invasões, entre elas a invasão do IAPI, o Morro do Urubu, a Vila Tenório, a Placa da Mercedes, entre outras. Neste mesmo ano foi projetada por Oscar Niemeyer, a Estação Ferroviária de Brasília, terminada em 1976, mas que só receberia um trem de passageiros em 1981, com a reativação do trem Bandeirante. Neste intervalo funcionou como estação rodoviária. A estação do Núcleo Bandeirante, apesar de destinada ao transporte de cargas, com a construção da estação de Brasília recebeu o único trem de passageiros que atendia a região até 1979. A estação foi desativada em 1992, com o fim do trem Bandeirante operado pela Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.

De arquitetura simples em estrutura aparente de concreto armado, vedações em tijolos também aparentes e tipologia comum aos equipamentos ferroviários, ou seja, edifício com funções principais no centro da plataforma elevada para embarque e desembarque, a estação encontra-se hoje abandonada e em estado de degradação. No entanto, poucos anos após a sua desativação, funcionários da extinta RFFSA ocuparam o edifício e nele 04 (quatro) famílias estabeleceram suas

moradias. Em 2014, os governos Federal, por meio da Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste – SUDECO, do Distrito Federal e de Goiás iniciaram estudos técnicos para a reativação do transporte de passageiros no trecho Luziânia – GO e Guará – DF.

Com danos estruturais e ocupação residencial incompatível com seu uso original, o edifício demanda intervenções emergenciais. Frente a essa problemática, quais os princípios a se adotar na preservação da Estação Bernardo Sayão? Em que medida os princípios expostos na teoria da conservação são balizadores da intervenção no patrimônio moderno e industrial? Este artigo pretende contribuir para a discussão e o desenvolvimento do arcabouço teórico para a preservação desse bem, por meio da avaliação não apenas da condição física do patrimônio, mas também de sua espacialidade e de sua intenção projetual.

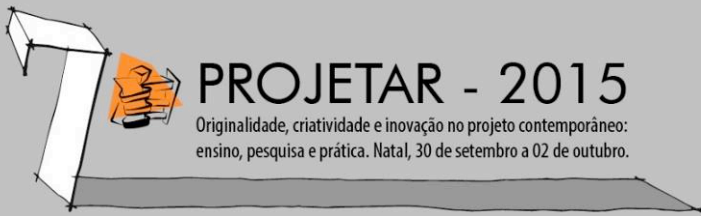
Frente a essa problemática, este artigo se propõe a apresentar a construção teórica e metodológica que guiará a intervenção acadêmica, realizada no âmbito da disciplina de Projeto de Arquitetura e Urbanismo 8 – Técnica Retrospectiva da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, na Estação Ferroviária Bernardo Sayão. A construção da significância cultural desse bem, o rebatimento da teoria da conservação na tomada de decisões sobre a intervenção, a definição do(s) uso(s) compatível(eis), bem como a proposição de diretrizes de requalificação do entorno imediato como forma de reinserção desse bem na malha urbana, certamente farão parte dessa discussão.

2 DESAFIOS À CONSERVAÇÃO DA ARQUITETURA MODERNA

Discutir o tema da arquitetura moderna hoje e os desafios que impõe para sua conservação demanda um entendimento, ainda que preliminar, do contexto de seu advento e de sua consolidação no mundo.

A arquitetura moderna foi se firmando em uma sociedade que começava a se familiarizar com as inovações técnicas advindas da Revolução Industrial, com a introdução de novos materiais e de novos modos de produção. Ainda na segunda metade do século XIX, a vida urbana foi apresentada à energia elétrica e às suas formas de distribuição e de aplicação.

As inovações tecnológicas trouxeram consigo uma nova visão sobre os métodos construtivos, introduzindo o aço e o concreto como elementos estruturais nas construções. Juntamente aos novos materiais que possibilitavam novos arranjos estruturais e construtivos, vieram as mudanças na infraestrutura das cidades, com a melhoria nas redes de saneamento e de abastecimento.



Foi no bojo dessas grandes inovações técnicas possibilitadas pela industrialização, que a arquitetura forjou uma nova forma de expressão artística e compositiva. Sobre esse aspecto Jokilehto (2003) defende a modernidade não é um estilo, mas uma abordagem cultural que penetrou todas as regiões do mundo e é expressa em uma variedade de formas. É esta pluralidade de expressões que se denomina Arquitetura Moderna e que constitui o patrimônio recente.

A produção arquitetônica advinda desse contexto caracterizou-se, assim, pelo seu caráter inovador e experimental e é precisamente nesse traço comum às variadas obras produzidas nesse período que reside grande parte dos desafios à sua conservação hoje.

Portanto, a conservação da arquitetura pós-industrialização impõe alguns particularidades e desafios não vistos nos bens ditos “tradicionais” e para os quais foi elaborada grande parte da teoria e das reflexões sobre a conservação do patrimônio. Nesse ponto cabe questionar se seria a teoria que fundamenta a conservação do patrimônio de períodos anteriores aplicável às obras da industrialização.

Parte-se do pressuposto que sim, que esse conjunto de reflexões se presta adequadamente a dar subsídios teóricos e metodológicos para qualquer ação de conservação e salvaguarda realizadas em bens desse período. Todavia, esta aplicação exige algumas reflexões prévias, posto que os edifícios pós-industrialização romperam a lógica projetual e construtiva tradicional, ao introduzir novas concepções arquitetônicas, novos materiais, novas tecnologias e novas estruturas (LIRA, 2010a).

Assim, esses edifícios impõem, de acordo com a Teoria da Restauração de Cesare Brandi (1963; 2004) duas instâncias que precisam ser consideradas ao se discutir medidas de preservação: uma estética, por meio da qual é obra de arte, e uma histórica, pois foi realizada pelo homem em certo tempo e em certo lugar.

Além dessas, enquanto obras de arquitetura, os edifícios impõem também a instância utilitária, uma vez que “o fim principal dos artefatos arquitetônicos e urbanísticos é fornecer abrigo ao homem na realização das diversas atividades necessárias à sua vida em sociedade” (LIRA, 2010b).

Com relação à instância estética, o que se deve buscar preservar no tempo são as características compositivas que revelam a linguagem desses edifícios, tais como: a horizontalidade da composição, o tratamento em planos, a sobriedade na utilização de cores e materiais, a presença do concreto e de outros materiais aparentes, o experimentalismo no uso dos materiais tradicionais ou advindos do processo de industrialização, as técnicas construtivas.

A instância histórica impõe tanto a manutenção do valor propriamente histórico desses objetos, que o afiliam a um momento da arquitetura e o vinculam a um dado contexto espaciotemporal, como a manutenção, tanto quanto possível, do valor historiográfico das técnicas e dos materiais construtivos utilizados.

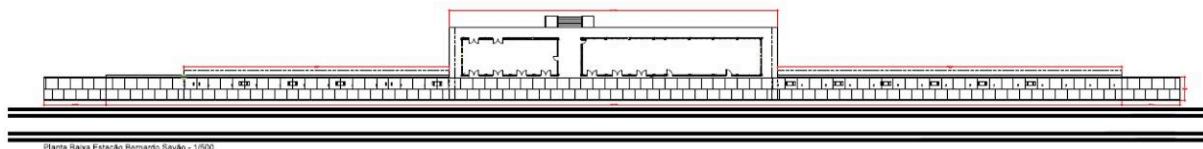
A instância utilitária, a sua vez, demanda a compatibilização dos interesses de preservação do patrimônio com a necessidade de garantir uma destinação aos edifícios condizente com os seus atributos (projeto, materiais, implantação, etc.) e com sua significância, em adequadas condições de segurança, conforto e acessibilidade, considerando os padrões atuais.

É partindo, portanto, desse conjunto de princípios teóricos balizadores da prática de preservação que se orientará a intervenção sobre a Estação Bernardo Sayão, a ser discutida nas sessões a seguir.

3 A ESTAÇÃO BERNARDO SAYÃO

Construída oito anos após a inauguração da capital, a estação Bernardo Sayão é composta por um volume simples em estrutura modulada de concreto armado aparente, vedações em tijolos cerâmicos à vista, esquadrias em madeira. A cobertura em telha de fibrocimento está sobreposta à laje de cobertura que, junto com a viga de bordo em seção variável, completa a forma da edificação. O módulo estrutural é de 4,00 metros no eixo dos pilares duplos. A estação está assentada em uma plataforma de concreto aparente, com 1,00 m de altura e piso em placas de cimento. As fotos da inauguração indicam que a longa plataforma de embarque e desembarque (cerca de 190 metros) (Figura 2) e sua cobertura em estrutura de trilhos de trem e telha de fibrocimento foram construídas posteriormente.

Figura 2: Planta Baixa – Estação Bernardo Sayão, Núcleo Bandeirante - DF



Fonte: Arquivo da disciplina PROAU-8, 2015.

A tipologia construtiva é marcada pela presença de características da arquitetura moderna como a estrutura independente em concreto aparente, as vedações independentes, a planta livre, princípios propostos por Le Corbusier em seus Cinco Pontos da Nova Arquitetura. Além dessas características, a



PROJETAR - 2015

Originalidade, criatividade e inovação no projeto contemporâneo:
ensino, pesquisa e prática. Natal, 30 de setembro a 02 de outubro.

arquitetura da estação apresenta a utilização dos mesmos materiais tanto no exterior quanto no interior, bem como, a forma externa é um rebatimento de sua concepção estrutural, um claro exemplo dos princípios que configuram a arquitetura brutalista, como expressas por Reyner Banham (1966) citado por Ruth Verde Zein (2005):

Franca exposição dos materiais; vigas e detalhes como brises em concreto aparente, combinados com fechamentos em concreto aparente ou com fechamentos em tijolos deixados expostos; mesma exposição de materiais nos interiores; geralmente a secção do edifício dita a sua aparência externa; em alguns casos, uso de elementos pré-fabricados em concreto para os fechamentos/ revestimentos; em outros, uso de lajes de concreto em forma de abóbada 'catalã' (BANHAM, 1966 apud ZEIN, 2005, p. 21).

Na capital federal a tipologia construtiva e a linguagem arquitetônica brutalista da estação (Figura 3) estão presentes em outras edificações do mesmo período, todas com funções públicas e institucionais como, por exemplo, a Comissão de Administração do Sistema Educacional de Brasília – CASEB (1960), a Aliança Francesa (1963), projeto de Oscar Niemeyer, a Escola Normal de Brasília (1970), a Escola Parque da 303/304 Sul (1977), entre outros. Em todas, o uso das vedações independentes em tijolos cerâmicos à vista fortalece a leitura da estrutura de concreto armado aparente e a seção estrutural define a forma geral das edificações.

Figura 3: Trecho da Fachada Oeste próximo ao acesso principal (vazio a direita) – Tipologia Construtiva



Fonte: Arquivo da disciplina PROAU-8, 2015.

4 A ESTAÇÃO HOJE

Em abril de 2015, como atividade da disciplina Técnicas Retrospectivas – PROAU-08, foi realizado um levantamento histórico, cadastral e mapa de danos da estação Bernardo Sayão como parte das atividades do primeiro semestre letivo. Os discentes foram orientados em sala sobre as

especificidades de cada levantamento e, sobre a forma como deveriam realizar as medições *in loco*, bem como a identificação das patologias encontradas. Dentre os cuidados solicitados estava o respeito à privacidade das quatro famílias que ocupam o imóvel desde a sua desativação. Por este motivo, e por não recebermos autorização dos moradores para realizarmos medições e imagens do interior da estação, este não foi registrado e representado. O “instantâneo” da estação, realizado no dia 30 de março, indicou um edifício em razoável estado de conservação, porém, com algumas das patologias e danos exigindo intervenção urgentes como forma de garantir a preservação do bem.

Tomando como referência o material colhido nos acervos consultados e na visita de campo, foi possível registrar e mapear técnicas e materiais construtivos da Estação, assim como seu estado de conservação e principais danos, os quais se encontram a seguir sintetizados:

Estrutura de Concreto aparente

A estrutura apresentava danos pontuais, como a corrosão da armadura de aço e o destacamento do concreto na região do colo dos pilares provocada pela carbonatação do concreto, bem como pela ação da umidade (Figura 4). Porém, não há indícios de danos estruturais graves, como trincas por recalque diferencial ou corrosão generalizada das armaduras.

Figura 4: Detalhe da estrutura de concreto aparente – Carbonatação do concreto e corrosão da armadura de aço



Fonte: Arquivo da disciplina PROAU-8, 2015.

Cobertura

A cobertura da estação apresentava-se aparentemente íntegra, não há marcas de vazamentos nas lajes em balanço, porém a indicações pontuais de problemas como a presença de fungos no encontro entre o pilar duplo e a laje de cobertura e marcas de escoamento de água sobre a face inferior da laje em razão da ausência de pingadeira. Não foi possível acessar a cobertura do edifício

para a correta identificação do sistema de cobertura e estado das telhas, calhas, rufos e cumeeira. A edificação possui também uma longa cobertura em telha de amianto (Figura 5) e estrutura em trilhos que protege a plataforma de embarque e desembarque, onde a madeira é utilizada como apoio das telhas. Os materiais encontram-se em bom estado de conservação, no entanto, a telha de amianto já foi banida de diversos estados e seu uso pode representar risco aos usuários do local.

Figura 5: Detalhe da estrutura da cobertura da plataforma – Estrutura em trilhos de trem e cobertura em telha de amianto



Fonte: Arquivo da disciplina PROAU-8, 2015.

Pisos

Foram identificados basicamente dois tipos de piso: o cerâmico vermelho, localizado no acesso principal e a placa de argamassa de cimento (piso cimentício) em todo o restante da edificação e na plataforma de embarque. Como informado o interior da edificação não foi visitado. O piso cerâmico apresentava vazios (preenchidos com cimento queimado pigmentado na mesma cor), peças trincadas e desgaste natural. O piso cimentício apresentava desgaste natural com mudança de cor (pátina), trincas, afundamentos e ausências, em especial na fachada leste onde a colocação de instalações de água e esgoto de modo a atender aos novos usos (habitação) danificou fortemente o piso.

Tijolos Aparentes

As vedações em tijolos cerâmicos aparentes apresentavam o maior número de patologias. Em alguns casos foram pintadas com tinta ou pichadas (Figura 6) e, no pior dos casos, revestidas com argamassa de cimento. Dependendo da forma como foi realizado o revestimento este pode ter danificado irremediavelmente o substrato (tijolo) impedindo o restauro. Há, na entrada da estação,

duas paredes revestidas com pastilhas na cor bege que se encontravam em bom estado necessitando apenas de limpeza.

Figura 6: Trecho da Fachada Leste – Patologias dos Tijolos Cerâmicos (Pichações e propagandas)



Fonte: Arquivo da disciplina PROAU-8, 2015

5 RECOMENDAÇÕES FINAIS

Assim, entendendo que o patrimônio é constituído de atributos físicos e imateriais aos quais conferimos valores, a definição de diretrizes de conservação para a Estação Bernardo Sayão deverá pautar-se na identificação dos atributos que mais fortemente caracterizam esse objeto e que precisam ser mantidos no tempo para que se siga atribuindo valores históricos, historiográficos e estéticos a ele.

O lastro metodológico para a identificação dos atributos foi dado pela tese de doutoramento intitulada “Patrimônio cultural e autenticidade: montagem de um sistema de indicadores para o monitoramento” (LIRA, 2010b), desenvolvida por uma das autoras deste artigo, que teve como objeto a construção de uma ferramenta para identificar indicadores de autenticidade do patrimônio cultural. No referido trabalho propõe-se o entendimento do edifício para fins de verificação da autenticidade a partir de 5 aspectos, são eles:

- *Espacialidade*: relacionada à relações entre partes e que conformam espaços exteriores (análise urbana) e espaço interiores (análise arquitetônica)

- *Tipo construtivo*: análise do invólucro mural (volumétrica) buscando identificar forma de implantação, gabarito, elementos decorativos, relação entre cheios e vazios
- *Técnicas e materiais construtivos*: materiais e os sinais da tecnologia construtiva empregados
- *Pátina*: de acordo com Carta do Restauro de 1972 (CURY, 2000), a pátina, entendida como o efeito da passagem do tempo nas superfícies dos objetos, deve ser conservada por razões históricas, estéticas e técnicas.
- *Usos e práticas sociais*: processos que animam o edifício ou o sítio, atributos de natureza não material envolvidos na dinâmica de utilização do pátio pelas pessoas.

Ainda que este artigo não discuta diretamente a autenticidade do bem, entende-se como válido o caminho para ler e compreender a Estação Bernardo Sayão a partir dos 5 aspectos e, com base nessa estrutura, definir recomendações de conservação para cada um deles, como se expõe a seguir:

Espacialidade

Descrição: A estação caracteriza-se pela horizontalidade e linearidade de suas linhas. Possui volume simples, como estrutura modulada de 4 metros entre os eixos dos pilares duplos de concreto armado aparente, vedações em tijolos cerâmicos à vista e esquadrias em madeira. O programa da estação está contido em dois blocos, unidos por cobertura única, que possuem diferentes comprimentos, o que gera uma composição com dois lados não simétricos. Entre os dois blocos está escadaria que faz o acesso principal ao edifício. A cobertura em telha de fibrocimento está sobreposta à laje de cobertura que, junto com a viga de bordo em seção variável, completa a forma da edificação. Sua estrutura independente possibilita plantas e fachadas livres, dois dos cinco pontos da arquitetura moderna corbusianos. A estação está assentada em uma plataforma de concreto aparente, com 1,00 m de altura e piso em placas de cimento.

Recomendações: A manutenção da linearidade e horizontalidade de suas linhas é atributo cuja manutenção é imprescindível para a compreensão do seu tipo. As plantas e fachadas livres permitem grande liberdade de exploração da ocupação do seu espaço interior. Porém, implicam também risco que precisa ser evitado, o da excessiva compartimentação que ameaça a própria percepção da planta livre. Como edifício de uso público, demandará a inserção de elementos como rampas no seu acesso principal e sanitários acessíveis.

Tipologia edilícia



PROJETAR - 2015

Originalidade, criatividade e inovação no projeto contemporâneo:
ensino, pesquisa e prática. Natal, 30 de setembro a 02 de outubro.

Descrição: Suas linhas horizontais e lineares marcantes (Figura 7) são atributos inerentes ao seu tipo edilício, estação ferroviária. Além da planta e fachadas livres, outra particularidade com relação às estações construídos em finais do século XIX e início do XX, está na linguagem construtiva brutalista, caracterizada materiais expostos, como concreto, tijolo, piso cimentício, perfis metálicos e madeira natural nas esquadrias.

Figura 7: Fachada Principal (Leste) – Sobreposição de foto e desenho CAD – Horizontalidade da composição



Fonte: Arquivo da disciplina PROAU-8, 2015.

Recomendações: A manutenção de suas linhas compositivas, de sua planta livre e dos materiais originais. A substituição de materiais ou outros elementos construtivos e estruturais deve buscar os materiais e as técnicas utilizados originais ou próximos a esses.

Técnicas e materiais construtivos

Descrição: Fortemente expressos na estrutura de concreto armado aparente, nos tijolos cerâmicos também aparentes, nas esquadrias em venezianas de madeira, no piso cimentício, técnicas e materiais definem a estação Bernardo Sayão. Esta expressão acredita-se que se reflete não apenas externamente, mas também no interior do edifício, pois a concepção brutalista sugere a simplicidade do uso dos materiais e a estrutura como elemento definidor da forma da arquitetura. A horizontalidade da composição é formada tanto pela linha formada pelas vigas aparentes na fachada como pela textura do tijolo aparente. E reforçada pela adição de duas longas coberturas em telha de amianto sobre estrutura de trilhos que protegem a plataforma de embarque e desembarque. Os materiais e técnicas são utilizados conscientemente para definir a estética da edificação.

Recomendações: Sugere-se para futuras intervenções que a composição estrutura, vedações e esquadrias seja mantido. As paredes de tijolos devem ser limpas de modo a expor novamente o tijolo onde ele hoje encontra-se revestido ou pintado por pichações ou propagandas. A estrutura de concreto deve ser adequadamente limpa para que a cor e a textura suave do concreto novamente contrastem com as linhas levemente marcadas dos painéis de vedação. As empenas em concreto da cobertura, bem como os trechos de lajes aparente (cobertura da plataforma) devem ser limpos. A telha de amianto teve seu uso banido em diversos estados do Brasil devido aos graves riscos à saúde oferecidos pelo uso da fibra. Por esta razão, sugere-se que as telhas originais sejam substituídas por

telhas de fibrocimento ou metálicas, adequadas tanto às exigências térmicas quanto acústicas, obedecendo uma seção de mesma altura e ondulação igual ou similar à da telha original.

Pátina

Descrição: A Estação apresenta diversos pontos de patologias, marcas de degradação que não se confundem com a pátina, claros sintomas de problemas graves que devem ser sanados com urgência. No entanto, a pátina está presente na edificação no escurecimento do concreto e do tijolo aparente, na madeira da estrutura da plataforma que já apresenta coloração fosca, no desgaste natural do piso cerâmico vermelho, localizado no acesso principal, na mudança de coloração também provocada pelo uso das placas de cimento utilizadas em parte do piso da estação e da plataforma de embarque, na oxidação dos perfis metálicos dos pilares da plataforma.

Recomendações: A manutenção da pátina não é consenso nos edifícios modernos, especialmente quando se argumenta que eles não foram projetados para envelhecer. Porém, entende-se que na necessidade de substituição de partes da edificação durante processos de intervenção tanto para adaptação como para restauro é fundamental a utilização de materiais que proporcionem um envelhecimento das superfícies semelhantes aos originais.

Usos e práticas sociais

Descrição: Manteve-se ativa enquanto estação de passageiros entre 1968 e 1991. Poucos anos após a sua desativação, funcionários da extinta RFFSA ocuparam o edifício e nele 04 (quatro) famílias estabeleceram suas moradias. Desde 2014, os governos Federal e do Distrito Federal e de Goiás iniciaram estudos técnicos para a reativação do transporte de passageiros no trecho Luziânia – GO e Guará – DF, o que implicaria a reativação do edifício como estação de passageiros.

Recomendações: O contexto atual que aponta para possibilidade, ainda que embrionária, do resgate da linha férrea para transporte de passageiros. Com isso, sugere-se que a intervenção na estação vise resgatar o seu uso original. Para tanto, entende-se necessário a relocação das famílias que hoje habitam o prédio por entender que este é um uso duplamente incompatível. Incompatível com o tipo edilício de estação ferroviária e, assim, a remoção estaria fundada no que dispõe a Carta de Burra de 1999 (CURY, 2000), na qual se defende que “uso compatível significa um uso que respeita o significado cultural de um sítio. Esse uso implica nenhum impacto, ou um impacto mínimo sobre o significado cultural”. Incompatível com condições dignas de habitabilidade para essas famílias.



PROJETAR - 2015

Originalidade, criatividade e inovação no projeto contemporâneo:
ensino, pesquisa e prática. Natal, 30 de setembro a 02 de outubro.

6 REFERÊNCIAS

Austrália ICOMOS. *A Carta de Burra*. ICOMOS, 1999. <http://5cidade.files.wordpress.com/2008/03/carta-de-burra.pdf>(15/09/2013)

BRANDI, C. *Teoria da Restauração*. Tradução de Beatriz Mugayar Kühl. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2004.

CURY, Isabelle. (Org.). *Cartas Patrimoniais*. Brasília: IPHAN, 2000.

Estação Bernardo Sayão. Disponível em: <<http://doc.brazilia.jor.br/ferrovia-Brasilia/estacao-ferroviaria-Bernardo-Sayao-fachada.shtml>>. Acesso em: 03 mar. 2015.

JOKILEHTO, Jukka. Continuity and Change in Recent Heritage. In Oers, R.V., Haraguchi, S., editors. *World Heritage papers, 5 Identification and documentation of modern heritage*. Paris: UNESCO/ WHC, 2003.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do Patrimônio da Industrialização: problemas teóricos de restauro*. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008.

LIRA, Flaviana B. As recomendações internacionais e a arquitetura moderna: limitações e possibilidades de aplicação nas ações de conservação e restauração. In *Anais do 3º DOCOMOMO NO/NE*. João Pessoa, 2010.

LIAR, Flaviana B. *Patrimônio cultural e autenticidade: montagem de um sistema de indicadores para o monitoramento*. Recife: EdUFPE, 2010.

MACDONALD, S. *20th Century Heritage: recognition, protection and practical challenges*. In: ICOMOS World Report 2002 – 2003 on monuments and sites in danger.

MUÑOS VIÑAS, S. *Contemporary Theory of Conservation*. Oxford: Elsevier Butterworth-Heinemann, 2005.

ZEIN, R. V. *A arquitetura da escola paulista brutalista 1953-1973*. 2005. Tese (Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2005. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/5452>>. Acesso em: 30 maio 2015.