



CRÔNICAS

O cruzamento desse eixo monumental, de cota inferior, com o eixo rodoviário-residencial impôs a criação de uma grande plataforma liberta do tráfego que não se destine ao estacionamento ali, remanso onde se concentrou logicamente o centro de diversões da cidade, com os cinemas, os teatros, os restaurantes etc. [...] Nesta plataforma [...], situou-se então o centro de diversões da cidade (mistura em termos adequados de Piccadilly Circus, Times Square e Champs Elysées). [...] Na parte central da plataforma, porém disposto lateralmente, acha-se o saguão da estação rodoviária com bilheteria, bares, restaurantes etc., construção baixa, ligada por escadas rolantes ao “hall” inferior de embarque separado por envidraçamento do cais propriamente dito.

67

CRUZAMENTOS
Lucas Akira | Aluno do CAU/UCB

Lucio Costa (1991, p. 20) definiu o centro da cidade, o cruzamento dos eixos, como local apropriado para a implantação da plataforma rodoviária, como pode ser percebido nos itens 5 e 10 do Relatório do Plano Piloto de Brasília. Sua intenção de que este centro fosse também o centro de diversões voltado às classes mais favorecidas, no entanto, foi frustrada pela apropriação do povo mais simples do local; trabalhadores que vieram para a construção da cidade se tornaram o público que mais frequentava a rodoviária e, consequentemente, o centro de diversões. Tal fato o surpreendeu; em um depoimento gravado pelo Programa de História Oral do Arquivo Público do Distrito Federal, em 1988, Lucio diz que havia planejado o local como um centro muito cosmopolita, e que a população periférica que havia tomado conta de lá. Isto o fez feliz por ter contribuído, afinal, foi o “Brasil de verdade [...] que tomou conta da área”, e que “isso deu uma força enorme à capital”.

Tal fato é recorrente até hoje; a rodoviária é o local mais movimentado da capital, pois recebe pessoas de todas as cidades satélite e do entorno, assim, os setores de diversão Norte e Sul acabam recebendo esse grande contingente populacional em suas dependências. No entanto, a plataforma da rodoviária que se tornou o verdadeiro centro da cidade, não da forma como Lucio imaginou (apenas um local de passagem para se chegar ao verdadeiro “centro”), mas sim como um centro de encontro, um local de inter-

ação entre toda a população Brasiliense. Mais do que o espaço físico, um espaço social. Se transformou, segundo os conceitos expostos por Marc Augé (2012, p. 73), de um não lugar a um lugar, pois “se um lugar pode se definir como identitário, relacional e histórico, um espaço que não pode se definir nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico definirá um não lugar”. Logo, a rodoviária, planejada para ser apenas um ponto de passagem, se tornou um lugar com identidade própria, com sua história e sua função relacional, consequência da apropriação do local pela massa popular.

O comércio, regular ou irregular, se apropriou de parte do local, assim como os “indigentes” e cidadãos marginais; lojas de doces, roupas e sapatos, lanchonetes e restaurantes, ambulantes vendendo brinquedos e guloseimas, moradores de rua e usuários de drogas, são figuras constantes na paisagem da rodoviária. As lojas e barraquinhas se misturam ao espaço de circulação, os corpos, jogados no chão, desaparecem em meio à sujeira, os limites se tornam confusos e abstratos, o “nosso” se mistura ao “deles”. As pessoas passantes na rodoviária, então, se tornam uma só, ao mesmo tempo em que se tornam só mais uma, e que, ainda assim, continuam sendo únicas.

Trato de três conceitos aqui, que, apesar de diferentes caracterizam um só fator: a perda de identidade e a perda de importância experimentadas no local, a impessoalidade consequente do descaso. O primeiro se dá pelo fato de todos es-

tarem lá por um mesmo objetivo, esperando pelo transporte que os levará para casa. Apenas mais uma pessoa na fila, sem nome, sem história, sem identidade, geralmente cansada e sem paciência para observar e sentir, e que, em conjunto com outros, cria uma massa uniforme. O outro conceito trata da falta de importância que as pessoas tem quando no local. Independentemente de sua presença, as coisas continuarão acontecendo por ali, um “alguém” se torna só mais um, irrelevante. E por fim, apesar disso, cada pessoa ainda tem sua história e sua identidade, sonhos e desejos que lhe motivam, mas que são completamente ignorados quando em meio à multidão.

Além dos “passantes”, ainda há outro grupo de pessoas, composto por aqueles que vivem no local. Pessoas que já tiveram suas identidades apagadas, se tornaram “não pessoas”. O cúmulo do descaso se reflete nelas, enquanto os passantes, que se julgam melhores, as ignoram e continuam seus caminhos, com pressa e medo. Se os passantes sofrem com a perda de identidade quando no local, os habitantes estão fadados a sofrer com isso até o fim. Mas estes tem com o local uma relação muito mais profunda do que qualquer passageiro jamais terá: a relação que alguém tem com sua casa. Pode-se dizer, então, que os habitantes cuidam do local melhor do que os passantes, afinal, para os últimos, o espaço não tem significado maior do que ponto de aglomeração e dispersão populacional (ao menos para a maioria), logo, depredam e sujam o es-

paço, não mantêm uma relação afetiva com este. Abandonam-no, mas não é um abandono espacial, e sim emocional. De tal forma, pode-se dizer que a rodoviária é tanto o lugar mais frequentado de Brasília quanto o lugar mais abandonado, só depende da perspectiva.

No entanto, esta é apenas uma visão pessimista do lugar. De um ponto de vista mais otimista, a rodoviária é, de fato, o centro de convivência da população; o ponto de encontro entre todas as pessoas da capital, onde não importa quem você é, o que tem, de onde veio ou para onde vai, onde todos são iguais. Tal forma de pensamento é fascinante e, de certa forma, utópica, utopia que herdei de Lucio em minha forma de enxergar o mundo. Mas apesar de quase surreal, é algo que acontece e faz parte da vida Brasiliense. É provável que todo mundo que mora em Brasília já tenha marcado de encontrar com alguém na rodoviária para ir a outro lugar, afinal, como escreveu Milton Nascimento em sua música “Encontros e Despedidas”, “a plataforma dessa estação é a vida desse meu lugar”.



BIBLIOGRAFIA

AUGÉ, Marc. Não lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade. 9. ed. Campinas: Papyrus, 2012.

COSTA, L. Brasília Revisitada 1985/1987: Complementação, preservação, adensamento e expansão urbana. Projeto, Brasil, v. 100, p.115-122, 1987.

RELATÓRIO do Plano Piloto de Brasília/ elaborado pelo ArPDF, CODEPLAN, DePHA. – Brasília: GDF, 1991. 76p., il.

ROSSETTI, E. P. Lucio Costa e a Plataforma Rodoviária de Brasília. Arquitextos, Brasília, v. 119, n.3, abr. 2010. <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.119/3371>>