RODOVIÁRIA

Com cheiro de Central de Brasil

Às vezes de forma quase imperceptível, às vezes de forma explosiva, a Rodoviária do Plano virou uma Bastilha candanga

Cesar Mendes

Terça-feira, 17h. Reunidos em assembléia no gramado em frente à rodoviária, motoristas de ônibus discutem a situação salarial. Nas filas e dentro dos ônibus, milhares de pessoas esperam para voltar para casa após mais um dia de trabalho. O tempo passa, a tensão da espera aumenta. Resultado: quebra-quebra.

Não é a primeira vez que tumultos como esse acontecem na rodoviária do Plano Piloto, que nos últimos anos tem assumido a vocação de cenário ideal para a cristalização de insatisfações populares na forma de badernas e manifestações. O primeiro sinal já havia sido dado em novembro de 1987, quando um protesto contra a política econômica do governo Sarney acabou gerando um tumulto de gigantescas proporções com o epicentro exatamente na rodoviária — o *Badernaço*. O quebra-quebra da semana passada, portanto, apenas confirma a suspeita. E lá é a nossa Bastilha, a Central do Brasil candango.

"O desenho urbano de Brasília não tem muitos espaços gregários, típicos locais de aglomeração, e essa falta é suprida em parte pela rodoviária", explica José Roberto Bassul, presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil em Brasília. "Vejo a plataforma superior da rodoviária, por exemplo, como o nosso Vale do Anhangabaú". Bassul lembra que, imbuído de um socialismo romântico, Lúcio Costa chegou a prever que a rodoviária seria um ponto de encontro entre pobres e ricos. "Mas, sem dúvida, sua concepção é fruto muito mais da aplicação de uma boa técnica rodoviária do que propriamente de um projeto social".

Calcanhar — De uma forma ou de outra, a verdade é que nos últimos anos a rodoviária passou a ser definitivamente o calcanhar-de-aquiles do sistema de segurança do Plano Piloto. "Acontece que há uma grande confluência de pessoas para lá, particularmente na hora de término de expediente, com uma postura psicológica de cansaço e impaciência e isto tem sido explorado", aponta o coronel João Manuel Brochado, ex-secretário de Segurança do Distrito Federal. Para o coronel, o fato de as badernas se dirigirem para a rodoviária tem uma explicação bem clara: "É o único lugar do Plano Piloto onde a CUT pode exercitar sua orientação sindicalista de que as greves devem provocar e perturbar as pessoas".

Brochado ressalta que embora não faltassem ameaças, nunca enfrentou uma paralisação relâmpago como a de terça-feira passada. "Certa vez um repórter me perguntou o que eu faria caso ocorresse a tal greve relâmpago. Eu respondi que haveria ações relâmpago da polícia". Mas Brochado não deu tempo ao tempo e, durante a sua gestão frente à Secretaria de Segurança, publicou uma Portaria (nº 011-28/04/89) proibindo manifestações públicas em determinados locais da cidade, entre eles a rodoviária. Hoje ele diz que vê com apreensão a retomada por parte dos motoristas de uma proposta cujo objetivo é fazer da rodoviária "uma república sindicalista", onde a categoria teria plenos poderes.

"A Portaria do coronel Brochado é inconstitucional", protesta Lacerda Neto, presidente licenciado da Ordem dos Advogados do Brasil em Brasília. "O que o coronel Brochado fazia era proibir as manifestações contrárias ao governo e permitir as favoráveis e, embora nosso pedido de liminar tenha sido negado, tenho certeza de que a Portaria vai cair quando for a julgamento".

A Constituição realmente é clara em seu artigo V, ítem XVI: "Todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido aviso prévio à autoridade competente". Lacerda salienta que o aviso prévio se destina tão somente a prevenir o choque de horários.

No entanto, o atual secretário de Segurança do Distrito Federal, Geraldo José Chaves, promete seguir à risca a orientação de Brochado. "Não podemos permitir manifestações de natureza alguma na rodoviária sob pena de ocorrerem paralisações no transporte. Os quase dois milhões de habitantes de Brasília não podem ser reféns de nenhuma categoria profissional". O secretário prefere não culpar os rodoviários pelo quebra-quebra de terça-feira e chega mesmo a entender a revolta popular: "Existe um ditado que diz que o brasiliense se divide em 4 partes: cabeça, tronco, membros e rodas".

CUT - Elzira Maria do Espírito Santo, eleita há um mês para a presidência da CUT no Distrito Federal, defende sua entidade das acusações do coronel Brochado destacando que as manifestações na verdade não acontecem na rodoviária, mas sim em áreas próximas como a Esplanada dos Ministérios, o estacionamento do Gran-circular ou mesmo do Conic. Mas quanto à Portaria, ela é taxativa. "No nosso entendimento, proibir manifestaçoes populares é um ato ditatorial e fascista". A concentração de pessoas na rodoviária é um processo natural e a baderna não é decorrência direta da aglomeração, mas sim das condições precárias em que a população está vivendo".

Há cinco anos administrando a rodoviária, Ivaldo Diniz denuncia a existência de baderneiros profissionais responsáveis pelas depredações durante os tumultos. "Posso dizer que o badernaço foi provocado por grupos organizados, pessoas que tgraziam pedras e outros restos de obras na mão, quando não havia nenhuma construção aqui por perto. Quanto ao que ocorreu na terça-feira passada, não creio que os motoristas possam ser responsabilizados pela destruição dos ônibus".

Mas existem pessoas que conhecem bem a rodoviária e discordam do ponto de vista do administrador. É o caso do lambe-lambe Claudemir Bezerra, que na terça-feira conseguiu escapar do caldeirão em que se transformou a rodoviária antes do início do quebra-quebra, mas já presenciou outros tumultos lá, inclusive o *Badernaço*: "Para mim existe infiltração política e malandragem. Os próprios funcionários das empresas de ônibus participam das depredações".

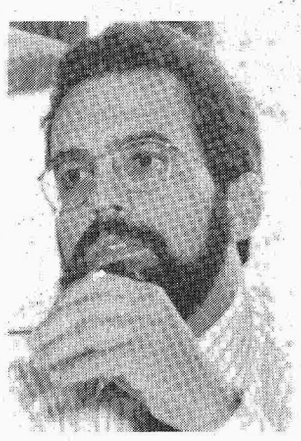
É a mesma opinião do Sargento Cornélio, que comanda o posto da Polícia Militar da rodoviária: "Na terça-feira, sem dúvida, a culpa foi dos rodoviários. eles furaram pneus e, quando viram que os passageiros estavam pacificamente esperando, iniciaram o quebra-quebra". Problemas coo esse são enfrentados diariamente pelo Sargento Cornélio e seu efetivo de 8 homens na rodoviária, embora nem sempre nas proporções da baderna que ocorreu semana passada. "Como faltam ônibus e as filas são grandes, a revolta é constante. Todo dia deslocamos policiais para acalmar as pessoas nas filas. Aí elas dizem. não precisa de polícia aqui, precisa é de ônibus".

A falta de ônibus é um dos principais agentes inflamadores do barril de pólvora em que se transformou a rodoviária. Segundo o professor Aldo Paviana, geógrafo da UnB e diretor do Núcleo de Estudos Urbanos e Regionais (NEUR), o problema de transportes urbanos em Brasília é fruto do centralismo que se verifica no movimento pendular diário, ou seja, pessoas que vêm para o trabalho e voltam para casa. "Há mais de 20 anos que estamos denunciando isto. 70 por cento dos empregos estão no Plano Piloto enquanto dois terços da população está nas satélites.

O presidente em exercício do Sindicato dos Rodoviários, Izaias Luiz Cassimiro, reconhece que um tumulto como o de terça-feira acaba trazendo prejuízos para todos, mas responsabiliza a polícia pelo quebra-quebra: "eles tinham que impedir a baderna e não o fizeram. Nossa idéia era parar por cerca de uma hora, mas a bagunça impediu que retornássemos ao trabalho". Ele justifica a escolha da rodoviária como ponto de reuinão da categoria pela situação geográfica estratégica. "Para lá convergem ônibus de todos os pontos do Distirto Federal", e faz um alerta: "A rodoviária é um estopim curto. O que fizemos terça-feira é cafezinho perto do que os empresários e o governo querem fazer conosco. Se continuar como está, ali vai pipocar de novo".

FOTOS: ARQUIVO

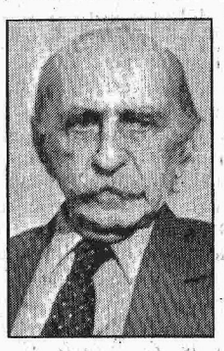
Brochado: ações-relâmpago



Bassul: espécie de Vale do Anhangabaú

plataforma, onde os dois eixos urbanísticos se cruzam
10 — Nesta plataforma, onde, como se viu anteriormente, o tráfego é apenas local, situou-se então o centro de diversões da cidade (mistura, em têrmos adequados, de Piccadilly Circus, Times Square e Champs Elysées). A face da plataforma debruçada sôbre o setor cultural e a esplanada dos Ministérios, não foi edificada, com exceção de uma eventual casa de chá e da Ópera, cujo acesso tanto se faz pelo próprio setor de diversões, como pelo setor cultural contíguo, em plano inferior. Na face fronteira foram concentrados os cinemas e teatros, cujo gabarito se fêz baixo e uniforme, constituindo, assim, o conjunto dêles, um corpo arquitetônico contínuo, com galeria, amplas calçadas, terraços e cafés, servindo as respectivas fachadas em tôda a altura de campo livre para a instalação de painéis luminosos de reclame. As várias casas de espetáculo estarão ligadas entre si por travessas no gênero tradicional da rua do Ouvidor, das vielas venezianas ou de galerias cobertas (arcadas) e articuladas a pequenos patios com [illegible]es e cafés, e "loggias" na parte dos fundos, com vista [illegible]ra o parque, tudo no propósito de propiciar ambiente [illegible]quado ao convívio [illegible] expansão. O pavimento terre[illegible] setor central [illegible]njunto de teatros e cinemas m[illegible]-se va[illegible]a sua extensão, salvo os nucle[illegible]s superiores, a fim de [illegible]spectiva, e os [illegible]as faces, para qu[illegible] etc., tenham vist[illegible]a inferior, e do outro

O sonho de Lúcio Costa



Nesta Plataforma, onde, como se viu anteriormente, o tráfego é apenas local, 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. O sistema de mão única obriga os ônibus, na saída, a uma volta, num ou noutro sentido, fora da área coberta pela plataforma, o que permite ao viajante uma última vista ao Eixo Monumental da cidade, antes de entrar no Eixo Rodoviário-Residencial — despedida psicologicamente desejável".