

Realidade devora o

Pioneiros recordam um tempo de namoros e

CIDADE

lado lírico da Rodoviária

conversas amenas, sem os muitos problemas atuais

ARLINDO
ELIANE OLIVEIRA
Da Editoria de Cidade

Apesar de pouca idade, Brasília tem muitas histórias. E a vantagem que a cidade possui sobre as demais é que a maioria dos casos são contados por seus próprios habitantes, que presenciaram a inauguração em 21 de abril de 1960. Eles são chamados, carinhosa e corretamente, de pioneiros.

Para grande parte dessas pessoas, poucos locais marcarão tanto o início da construção da capital quanto a Rodoviária. Ponto de encontro de políticos, turistas e funcionários públicos,

era considerada na época uma das únicas opções de lazer naquele emaranhado de poeira e críticas ao movimento mudancista — que tratava da transferência do antigo Distrito Federal (Rio de Janeiro) para o Planalto Central.

A construção da obra durou 9 meses, o tempo de gestação de uma criança. A Estação Rodoviária de Brasília foi inaugurada em 12 de setembro de 1960 — dia do aniversário de Juscelino Kubitschek — ocupando uma área de 43 mil 526,93 metros quadrados, segundo a escritura.

Como toda criança, ela cresceu. Mas sua infra-estrutura

não pôde acompanhar o crescimento geométrico da população. Circulam na Rodoviária, diariamente, meio milhão de pessoas, em seu maior número de baixo poder aquisitivo. Dos boxes de mármore, engraxatarias, bate-papos descompromissados e grandes decisões políticas, restaram apenas lembranças.

Atualmente, ela só pode ser comparada aos terminais dos grandes centros urbanos. Entretanto, trata-se de um terminal central, que acolhe, sem quaisquer condições, milhares de migrantes. Defeitos à parte, é onde bate mais forte o coração da cidade.

No mezanino, o primeiro carnaval

“A primeira impressão que eu tive da Rodoviária foi de espanto, em função dos espaços imensos e generosos”, comentou o poeta e jornalista Ezio Pires. Segundo ele, a sensação foi a mesma quando viu o mar pela primeira vez. Além do restaurante do terminal, localizado no mezanino, Ezio costumava ir ao Chevery, situado na W/3 Sul.

Duas etapas marcaram-no profundamente, com referência à construção da Rodoviária: a grande quantidade de poeira, no início — “que empoeirava até a Esplanada dos Ministérios” — e sua consolidação como ponto de encontro da sociedade local, “eminente-mente constituída de funcionários compulsoriamente transferidos para Brasília”.

CARNAVAL

Nesse período, recorda-se Ezio, era comum ver a “presença maciça” de homens e a “carência estatística” de mulheres: “Nos fins-de-semana, o sujeito se reunia com amigos para almoçar no restaurante da Rodoviária e, à noite, ia para o Palace Hotel”. Do restaurante, poucos se recordam exatamente do nome, mas alguns garantem que se chama Chapéu de Palha, denominação até hoje estampada pelo estabelecimento do mezanino da estação: “O serviço era à la carte, de boa qualidade, com feijoada aos sábados”.

De acordo com o jornalista, o primeiro carnaval de Brasília, em 61, teve maior concentração

de foliões no mezanino da Rodoviária, onde se situava o restaurante. “Os candangos se aglomeravam num bloco imenso. Era o Pacote mais estranho que eu já vi”, comentou.

O terminal, conforme o pioneiro Armando Barreto, que chegou aqui em 57, não cumpria exatamente sua função porque não atendia ao brasiliense, que preferia tomar ônibus na W/3 Sul, na maior parte das vezes: “Não havia Setor Comercial Sul, Conjunto Nacional, Conic. Aparecia um turista ou outro. O maior movimento era entre as linhas interestaduais”.

Ainda hoje um grupo de funcionários aposentados e ativos da Marinha, Câmara dos Deputados e Itamarati se reúne,

constantemente, na plataforma superior da Rodoviária, para tomar cerveja e conversar sobre os mais variados assuntos. “Mas nos primeiros anos, aqui era bem interessante”, conta João Guedes, 60 anos, em Brasília desde 62. “Até aniversário de amigos nós comemoramos na Rodoviária”.

João Guedes recorda que, na época, a Asa Norte era conhecida como a “asa quebrada de Brasília”, por praticamente não existir: “Dá o baixo movimento no local”. Ele se lembra também do piso, “que era belíssimo” e dos boxes de mármore: “Venho aqui tomar minha cervejinha há 15 anos. Antes era todos os dias; hoje, só duas vezes por semana”.



Ezio Pires: espanto só igualado pela visão do mar

Obra encarna espírito da cidade

Segundo o secretário de Governo do GDF, Carlos Murilo, Juscelino Kubitschek queria fazer da Rodoviária um exemplo do espírito de Brasília. “Ela foi construída em nove meses e sempre que o presidente vinha visitar a cidade, o primeiro ponto era a Rodoviária”, conta ele, afirmando que chegava a visitar as obras duas vezes por dia.

Carlos Murilo, primo de JK, era deputado federal pelo Rio de Janeiro. “Um aspecto engraçado e ao mesmo tempo fascinante era o imenso formigueiro humano formado por candangos. Muitos, inclusive, nunca haviam pegado uma enxada”, disse o secretário. Acrescentou que Juscelino dizia que se a Rodoviária não fosse construída, não seria possível consolidar a cidade: “Gastou-se mais cimento que no Maracanã”.

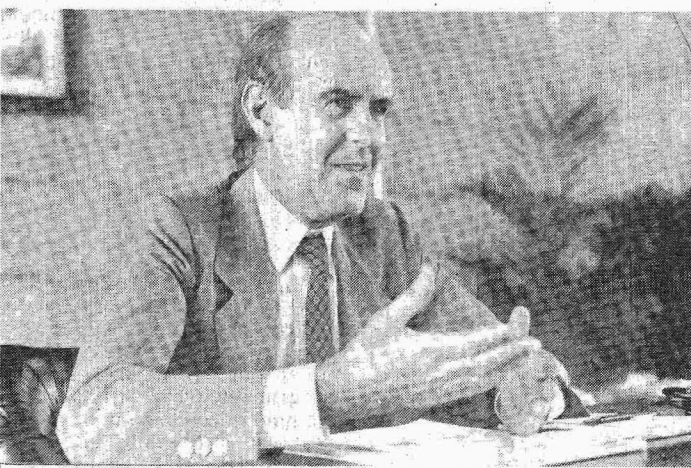
LACERDINHAS

Quem não se lembra dos “lacerdinhas”? Foi assim que os políticos da época classificaram os rodameiros, originários do grande acúmulo de ter-

ra. A comparação era feita em razão do espírito explosivo do então governador da Guanabara, Carlos Lacerda.

Depois de pronta, a Rodoviária tinha como centro de decisões políticas seu restaurante. “JK almoçava muito lá, com

senadores, deputados e personalidades de peso no cenário político daquele período. À noite, os encontros eram mais frequentes”, explicou Carlos Murilo, lembrando que a Câmara dos Deputados situava-se então no Rio de Janeiro.



Carlos Murilo: JK transformou obra em espaço político

Comércio vê estrutura precária

Restam poucas coisas do que foi a Rodoviária dos primeiros anos de Brasília. Um cine-foto, uma barbearia, a farmácia ao lado do restaurante, a churrascaria. “Dos seis elevadores, só existe um”, disse Antonio Cordeiro, um dos primeiros comerciantes do terminal, há 25 anos na cidade.

Na Drograria Santa Marta o movimento é intenso; a cada dia passam por lá cerca de 1 mil pessoas por dia. “Deve ser a

mais movimentada do DF. No entanto, a Rodoviária não oferece condições básicas. Nós, funcionários, quando precisamos utilizar o banheiro, vamos ao Conjunto Nacional”, afirmou o gerente Josimar Rodrigues.

Havia o Rodoprado e o Chapéu de Palha. Restou o segundo. Maria Efigênia Menezes, funcionária do estabelecimento, disse não se lembrar há quanto tempo o restaurante trocou de dono, mas admitiu que atual-

mente o público é bastante variado.

“A cada dia que passa, melhora o movimento”. A impressão é de Rita Credmann, proprietária de uma casa lotérica, “principalmente depois da inauguração do Conjunto Nacional”. Os ônibus para as cidades-satélites sajam da plataforma superior e os interestaduais e para o Plano Piloto da inferior.

Histórias de amor com tragédia

JOAQUIM FIRMINO

A história de Ana e Silvío Costa, casados há 30 anos, se confunde com a da cidade. Eles foram os primeiros a se casar em Brasília, em outubro de 58, hoje estão com quatro filhos e um neto. A maneira como o casal se encontrou pela primeira vez — é, no mesmo tempo, bela e pitoresca. Silvío conheceu Ana quando ela foi pedir emprego para o noivo, que morava em Pernambuco. “Eu também tinha uma noiva em São Paulo”, disse ele.

“Quando vi o Silvío, foi amor à primeira vista. Até hoje sou apaixonada por meu marido”, conta ela. Quatro meses depois, casaram-se na igreja Nossa Senhora de Fátima. Como não havia livro de registros, o padre Primo, já falecido, fez as devidas anotações numa folha de papel. “Acho que ele perdeu tudo”, revelou, Ana.

COLUNA

A Rodoviária foi palco de muitos encontros do casal. Orgulhoso, Silvío Costa conta que, assim que foi erguida a



Silvío e Ana Costa: pioneiros do casamento no DF

primeira coluna, ele estava ao lado de JK. Com uma ponta de tristeza, lembra que muitos operários morreram, em razão das grandes crateras abertas para a construção das colunas. “O trabalhador escorregava e caía. Só no dia do pagamento as pessoas notavam quem estava ausente”. As mortes, segundo ele, aconteciam também na Esplanada dos Ministérios.

Silvío critica os monumentos inaugurados pelo Governo, “muitas vezes em homenagem a pessoas que nada têm a ver com a cidade”. Sua sugestão é a de homenagem, de alguma forma, os candangos que morreram na construção da capital: “O trabalho era feito sem equipamentos de segurança”. Na época, o pioneiro era fiscal da 4ª Divisão de Obras da Novacap.