

A OBRA MAIS COMPLEXA

» CONCEIÇÃO FREITAS

Do centro geográfico do Plano Piloto brota uma obra que é ao mesmo tempo um edifício e um sistema viário, peça de arquitetura e de urbanismo. A mais complexa obra de Brasília não pertence a Oscar Niemeyer. É uma das duas criações do arquiteto Lucio Costa para a cidade (a outra é a Torre de Tevê). A Plataforma Rodoviária é mutante: transfigura-se em Eixão, mistura-se ao Eixo Monumental e se transforma em estação de ônibus, de passageiros e em shopping e setor de serviços.

Por pouco, a Rodoviária não seria construída no governo de Juscelino e, talvez, em nenhum outro governo. Lucio Costa chegou a sugerir ao presidente que deixasse a obra no cruzamento dos eixos para o governo seguinte. "Não senhor. Seu projeto depende dessa plataforma, quero deixar tudo pronto e iluminado". E assim foi feito. (Veja texto de Maria Elisa Costa).

O desprezo da qual a múltipla obra tem sido vítima ao longo dos últimos governos esmaeceu, mas não destruiu a grandeza do projeto de Lucio Costa. "Simbolicamente — escreveram Geraldo Nogueira Batista e Sylvia Ficher — a Estação Rodoviária representa, ao mesmo tempo, a dimensão mais cotidiana de Brasília, e o anseio de modernidade". Distante da sede dos três poderes, ela abriga a população mais humilde, observam os arquitetos no *Guiarquitetura Brasília*.

Não foi essa a intenção primeira de Lucio Costa, como ele mesmo reconheceu em visita que fez a Brasília, em meados da década de 1980. Da desejada "mistura em termos adequados de Piccadilly Circus, Times Square e Champs Elysées", a Rodoviária passou a ser ocupada pelo trânsito intenso de usuários de ônibus urbanos.

Centro borbulhante

O presidente Juscelino aderiu de pronto à projeção de Lucio Costa e também imaginou uma Rodoviária sofisticada, como disse no discurso de inauguração da plataforma, em 12 de setembro de 1960, dia de seu aniversário, três meses antes de deixar o governo. "Em torno dessa magnífica plataforma, não tardará a instalar-se um centro borbulhante de vida, com as suas instituições de cultura, as suas salas de espetáculos, as suas lojas, as suas galerias, as suas vielas de porte veneziano, seus trevos, terraços e cafés, onde se encontrará o ambiente propício à vida em comum, o lugar de encontro, o convívio tão necessário ao cidadão."

A rigor, nem Lucio Costa nem Juscelino erraram tanto assim. Ao redor da Rodoviária, surgiu inquieto movimento urbano desde o Conic, o setor mais democraticamente diversificado de Brasília, ao Conjunto Nacional e às plataformas que ligam a Asa Norte à Asa Sul.

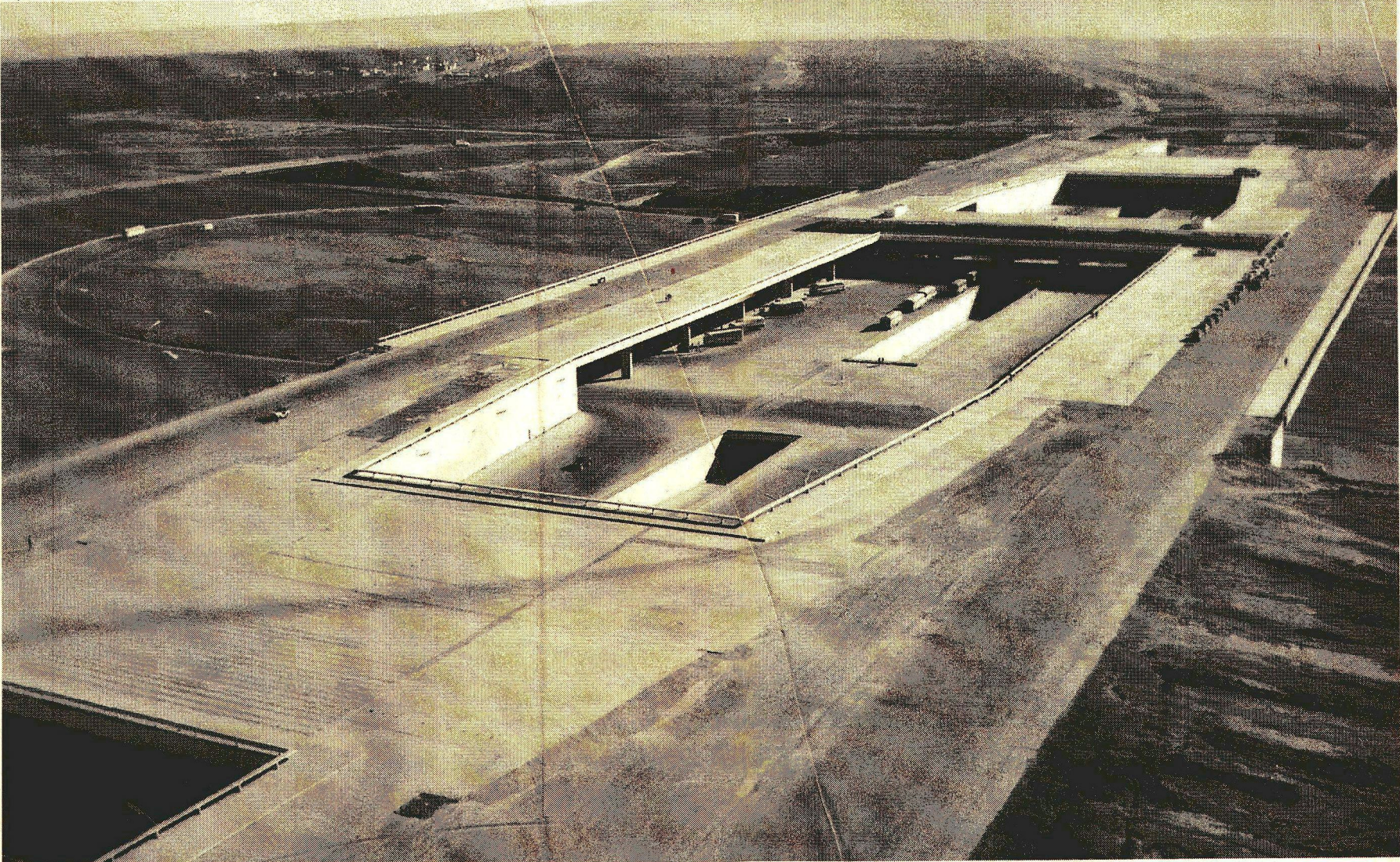
Quando visitou a cidade em meados da década de 1980, trazido pelos ventos democratizantes que sopravam no país, o arquiteto se encantou com a Rodoviária. Reconheceu que os brasilienses tinham melhorado o projeto original e de nenhum modo se condoeu com a alteração espontânea.

O mais importante estava feito. Lucio Costa conseguiu encaixar levemente na paisagem um projeto intrincado, que exigiu monumental movimento de terra. "A acomodação topográfica faz pressupor que o equipamento foi implantado como se o terreno, naturalmente, já preexistisse", explica o arquiteto Eduardo Rossetti em texto publicado no portal *vitruvius*. Pelas dimensões da obra, era de se esperar uma intervenção bruta na paisagem, mas o tratamento plástico de suas superfícies, como esclarece Rossetti, suavizaram sua presença na paisagem da Esplanada dos Ministérios.

A intenção do criador de Brasília parece ter sido a de dissolver a Rodoviária na paisagem. A ele, pouco interessava a exibição da forma, a imposição estética do concreto armado, mas sua discreta e perfeita inserção na cidade. "A solução — aponta Rossetti — abdica da questão da forma como parte exclusiva de sua formulação projetual. O que interessa é o lugar." Para fazer o projeto arquitetônico e urbanístico do marco zero do Plano Piloto, Lucio Costa fez uso de conhecimentos os mais variados: o de construção de rodovias, o de articulação de uma trama viária Complexa, o de fluxos de pedestre e o de conexões urbanas.

E ainda mais: teve o cuidado de projetar a Rodoviária como um mirante da Esplanada e das obras de Niemeyer, "deixando o pedestre com maior intimidade perante a monumentalidade da cidade." E

Arquivo Público do DF/Reprodução



A construção da Rodoviária invadiu a paisagem para marcar o centro geográfico do Plano Piloto com suas múltiplas funções. É arquitetura e também é urbanismo

não apenas para ele. O motorista que faz o primeiro retorno após a Rodoviária, como quem se despede da cidade, tem uma última visão panorâmica dos ministérios, da Praça dos Três Poderes e do Eixo Monumental leste. Mais ainda, a Rodoviária ocupa o lugar simbólico da conexão de todas as Brasília numa só, a do centro geográfico da cidade. Todas as cidades-satélites se cruzam na Rodoviária e dela partem passageiros rumo a todo o Distrito Federal. No primeiros anos, os ônibus interurbanos também saíam do cruzamento dos dois eixos.

350 caminhões

A obra mais portentosa de Brasília exigiu extremado movimento de terra. Pode-se conferir as alterações no relevo do terreno na foto que mostra a profundidade das escavações, um corte de cerca de dez metros. "Tinha uma máquina muito grande, chamada Lodel. Ela trabalhava fazendo volta. Ia escavando e a esteira ia enchendo os caminhões e a terra era levada para a Praça dos Três Poderes", conta o engenheiro Ronaldo de Alcântara Velloso que, ainda como topógrafo, trabalhou na preparação do terreno, entre junho e agosto de 1957. Aproximadamente 350 caminhões fizeram o transporte da terra do cruzamento dos eixos para a Praça dos Três Poderes. A movimentação de terra teve dois propósitos igualmente grandiosos: abrir espaço para a Rodoviária e subir o terreno do Eixo Monumental leste até a Praça dos Três Poderes para que a Esplanada ficasse inteiramente à vista desde o cruzamento dos eixos.

O carpinteiro Edwardes Cabral, 84 anos, trabalhou no Buraco do Tatu. "O sergente ia cavando e a gente fazia a forma", conta Cabral, à época funcionário da Construtora Rabello, responsável pela obra da Rodoviária, do Palácio da Alvorada, do Supremo Tribunal Federal, entre tantas outras em Brasília. "Sabe por que a Rodoviária balança?", pergunta Cabral. E ele mesmo responde: "Porque não é viga ligada uma na outra, é peça pré-moldada." De fato, são estruturas em concreto armado moldadas no local.

Na placa comemorativa da inauguração da obra, está escrito que a Estação Rodoviária de Brasília é "o estuário em que palpitará a vida de Brasília, na sua expressão de progresso, grandeza e força pioneira, a serviço do Brasil."

www.correiobraziliense.com.br



Acompanhe no hotsite mapas, filmes, fotos e textos que contam a história das obras de Brasília construídas até a inauguração.

» LEIA NA EDIÇÃO DE 14 DE JANEIRO DE 2012 — Um balanço das obras na cidade, faltando um ano para a inauguração e transferência da nova capital.

Na obra da Rodoviária foram gastos

160 mil

sacos de cimento,

600 toneladas

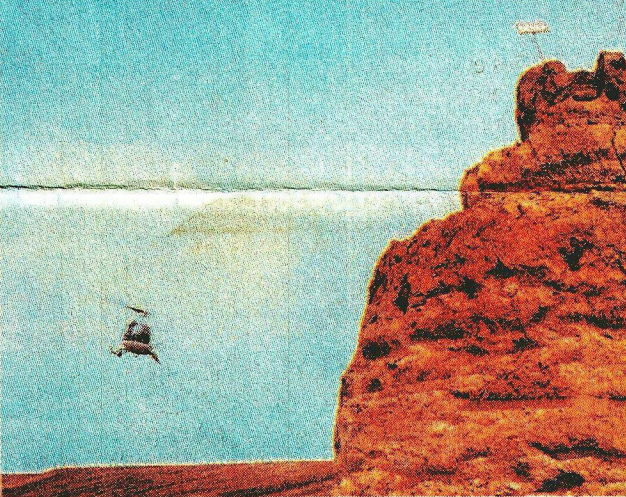
de aço duro para concreto protendido e

800 toneladas

de aço de outro tipo

(Fonte: *Diário de Brasília*, 1960)

Arquivo Público do DF/Reprodução



Escavou-se a terra até nove metros para acomodar a obra