

Plataforma rodoviária de Brasília: espaço modelo do desenvolvimentismo brasileiro

PEREIRA, Diogo Augusto Mondini. Plataforma rodoviária de Brasília: espaço modelo do desenvolvimentismo brasileiro. In: *Revista Docomomo Brasil*, Rio de Janeiro, n. 6, p. 57-64, dez. 2021.

data de submissão: 05/08/2021

data de aceite: 20/11/2021

Diogo Augusto Mondini Pereira
Mestre FAUUSP, bolsista FAPESP 2018/07124-0
Pesquisador Grupo de Pesquisa CNPq Representações: Imaginário e Tecnologia (RITe)
diogo.pereira@alumni.usp.br

Resumo:

A Plataforma Rodoviária de Brasília pode ser lida como um espaço síntese do desenvolvimentismo brasileiro. Nesse local, Lucio Costa combinou o imaginário modernista arquitetônico de infraestrutura de transporte, edifício e cidade ao imaginário modernizador estatal, pautado pela urbanização, industrialização e, sobretudo, a integração nacional baseada na rodoviarização. O projeto e os desejos da Plataforma Rodoviária reverberaram em outras estações rodoviárias em diversos centros urbanos brasileiros. Seu legado, contudo, é ambíguo. Seus desejos de modernidade não refletiram em cidades igualmente visionárias pelo país. Trata-se de uma limitação intrínseca ao próprio desenvolvimentismo brasileiro. **Palavras-chave:** desenvolvimentismo, modernismo, imaginário

Brasília's road platform: model space of Brazilian developmentalism

Abstract:

The Brasília's Road Platform can be read as a synthesis space of Brazilian developmentalism. In this place, Lucio Costa combined the architectural modernist imaginary of transportation infrastructure, architecture and the city with the state modernizing imaginary, guided by urbanization, industrialization and, above all, national integration based on road transportation. The design and desires of the Road Platform reverberated at other bus terminals in several Brazilian urban centers. Its legacy, however, is ambiguous. Its desires for modernity were not reflected in equally visionary cities across the country. This is an intrinsic limitation to Brazilian developmentalism itself.

Key words: developmentalism, modernism, imaginary

Plataforma rodoviária de Brasília: espacio modelo del desarrollismo brasileño

Resumen:

La Plataforma Rodoviária de Brasília puede leerse como un espacio de síntesis del desarrollismo brasileño. En este lugar, Lucio Costa combinó las imá-

genes arquitectónicas modernistas de la infraestructura de transporte, la arquitectura y la ciudad con el imaginario modernizador del estado, guiado por la urbanización, la industrialización y, sobre todo, la integración nacional basada en el tráfico rodado. El diseño y los deseos de la Plataforma Rodoviária repercutieron en otras estaciones de autobuses en varios centros urbanos brasileños. Su legado, sin embargo, es ambiguo. Sus deseos de modernidad no se reflejaron en ciudades igualmente visionarias en todo el país. Esta es una limitación intrínseca al propio desarrollismo brasileño.

Palabras clave: desarrollismo, modernismo, imaginario

Introdução

As ruas têm cheiro
De gasolina e óleo diesel
Por toda a plataforma
Toda a plataforma
Toda a plataforma
Você não vê a torre
(LEMOS, LEMOS, PRETORIUS, RUSSO, 1986)

A Plataforma Rodoviária tem importante função e significado no Plano Piloto de Lucio Costa. Sua posição, a intersecção entre os dois eixos definidores – monumental e residencial, é tanto centro geográfico, quanto centro de fato da cidade. Ela se posiciona, também, como um contraponto ao centro cívico representado pela Praça dos Três Poderes.

A relação entre estes dois centros, como imagens espelhadas, foi compreendida por Oscar Niemeyer, sendo o embasamento do Congresso Nacional uma interpretação deste reflexo simbólico e monumental. O binário de centralidades em Brasília remete diretamente à modernidade descrita pelo poeta Charles Baudelaire. Em seu ensaio "O pintor da vida moderna", o autor indicava: "a modernidade é o transitório, o efêmero, o contingente, é a metade da arte, sendo a outra metade o eterno e o imutável." (BAUDELAIRE, 1996, p. 24)



Figura 1- Lucio Costa, Plataforma Rodoviária e Congresso Nacional ao fundo, Brasília. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

A Praça dos Três Poderes representaria os aspectos perenes da almejada democracia republicana, enquanto a Plataforma Rodoviária, ao lado da Torre de TV, simbolizaria a condição frugal da vida moderna: o transporte, o ponto de encontro, o trabalho, o lazer, as mídias etc. Ambos os espaços confluem nos desejos de país moderno imbuídos na construção da nova capital.

Além da relação estreita com o binômio baudelairiano de modernidade, a Plataforma Rodoviária representou um ponto de convergência entre dois imaginários¹: o imaginário modernista arquitetônico e o imaginário modernizador estatal brasileiro.

(...) no campo da história da arte e da cultura, o termo imaginário tem um escopo mais abrangente e envolve também aquilo que é criado pela imaginação, mas tem existência material no mundo real: a atividade artística e as obras de arte. O imaginário seria a reunião de imagens mentais, imagens visuais, objetos visíveis e suas interações com a cultura humana. Essa acepção mais ampla de imaginário acrescenta, ao mundo mental da imaginação, o conjunto de todas as suas expressões materiais, bidimensionais e tridimensionais. No caso da arquitetura, cidades, edifícios e objetos, inclusive. Nesse sentido, o termo imaginário se coloca como síntese que dissolve os limites convencionais entre mundo mental e mundo real, entre ideias e formas sensíveis. (ROZESTRATEN, 2009, p.256)

Talvez isto justifique a sua relação com boa parte da produção modernista ulterior. Seu elemento central, isto é, a estação rodoviária, tornar-se-ia um programa difundido em larga escala pelo país nas décadas seguintes.

Em meio ao desenvolvimentismo estatal e seu intrínseco desejo de urbanização, industrialização e seu projeto de integração nacional pautado no “rodoviarismo”, a Plataforma Rodoviária se colocaria como espaço síntese da integração das ambições do estado e do campo da arquitetura. Este artigo visa discutir os aspectos destes dois imaginários e as relações com a Plataforma Rodoviária de Lucio Costa, além dos possíveis reflexos nas arquiteturas modernistas das décadas de 1960 e 1970.

Imaginário modernista arquitetônico

Duas imagens modernas ecoam na Plataforma Rodoviária. São projetos visionários, jamais executados, sobre infraestrutura, arquitetura e cidade. A primeira destas imagens é a *Cité Industrielle* de Tony Garnier, publicada em 1917. Mais especificamente, a estação ferroviária desta cidade utópica imaginada no início do século XX.



Figura 2 – Gravura da Estação da *Cité Industrielle*, projetada por Garnier. Fonte: Pinterest

Na gravura de Tony Garnier se veem duas marquises que saem do corpo principal da estação. Sob uma das marquises um ônibus aguarda o embarque, enquanto pedestres circulam a estação como numa praça. A torre do relógio complementa esta hipotética paisagem urbana, pontuando a estação como centro, visível desde toda a cidade.

A Estação Rodoviária do Plano Piloto, centro da Plataforma Rodoviária, reflete esta cena moderna. Os ônibus param sob os dois viadutos, como nas marquises de Garnier. Ao fundo, a Torre de TV mimetiza o relógio de Garnier, marcando o centro da cidade na convergência de eixos da capital. Esta relação, contudo, não se limita aos aspectos formais. Garnier vislumbrava a estação como um ponto de intersecção e adensamento, um equipamento central que sugeriria um programa ampliado, além de sua função de transbordo:

The station quarter is zoned mainly for apartment houses, hotels, department stores etc., so that the rest of the city will be free of high structures. On the plaza facing the station are the open-air markets. (...)The station of average size is at the junction of the great artery coming from the city with the roads that lead to the old city nearby. The public services of the station are at street level; the tracks below are accessible from platforms and waiting rooms at the lower level. Its large clock tower is visible throughout the entire city. (GARNIER apud WIEBENSON, 1969, p.111)

A Plataforma Rodoviária reclama igual sentido de centralidade, organizando em seus arredores centros comerciais, setores bancários, comerciais e hoteleiros, além de programas culturais como o Teatro, a Biblioteca e o Museu Nacional. Nas palavras de Lucio Costa, a Plataforma Rodoviária deveria ser “o centro de diversões da cidade (mistura em termos adequados de *Piccadilly Circus*, *Times Square* e *Champs Elysées*)” (COSTA, 1957 apud BRAGA, 2010, p. 169).



Figura 3 – Lucio Costa, Plataforma Rodoviária e Torre de TV ao fundo, Brasília. Fonte: Arquivo Público DF

A segunda imagem moderna que conflui na Plataforma Rodoviária provém dos igualmente utópicos *immeuble-villas* de Le Corbusier, desenhados entre o final da década de 1920 e início dos anos 1930. São famosas as colossais lâminas curvilíneas propostas para o Rio de Janeiro e Argel. Mistos de edifício e cidade, estas arquiteturas eram o embasamento de largas autopistas elevadas, como uma infraestrutura de transporte, cuja estrutura seria ocupada, conformando um edifício flexível capaz de amparar qualquer atividade urbana.

Em São Paulo, Le Corbusier proporia uma variação destas estruturas. Em vez das lâminas curvas elevadas do solo, duas autopistas retilíneas que se cruzam em ângulo reto conectariam as cotas mais elevadas da cidade. O edifício surgiria, desta forma, como negativo do relevo acidentado sob as autopistas. Diferentemente das propostas para o Rio de Janeiro e Argel, em São Paulo havia uma clara intenção de centralidade, marcada pela intersecção dos dois eixos:

Façamos o seguinte: de colina a colina, de um pico a outro, vamos implantar uma via horizontal de 45 quilômetros e em seguida uma segunda via, formando mais ou menos um ângulo reto, para servir os demais pontos cardeais. Estas vias retas são autoestradas de grande penetração na cidade e, na realidade realizam uma grande travessia. (...) Essas autoestradas que proponho são viadutos imensos. Não construam arcos one-

rosos para sustentar os viadutos, mas sustentem-nos por meio de estruturas de concreto armado que constituirão escritórios no centro da cidade e moradias na periferia. (LE CORBUSIER, 2004, p. 253)

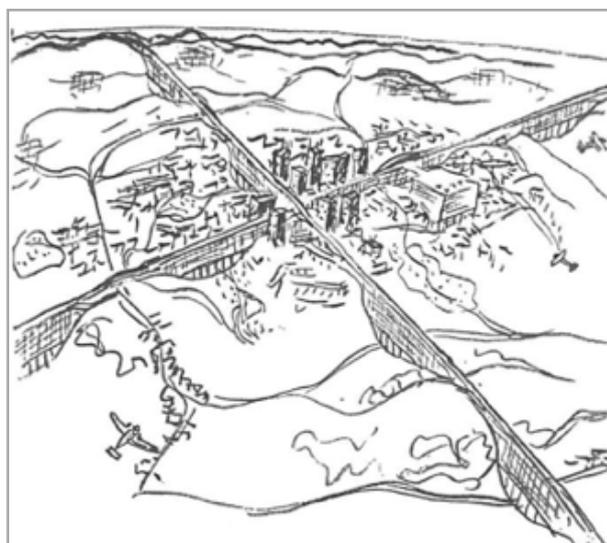


Figura 4 – Croqui de Le Corbusier, Plano para a Cidade de São Paulo, 1929. Fonte: www.cronologiadourbanismo.ufba.br

O Plano Piloto de Lucio Costa retomaria a solução axial proposta por Le Corbusier em São Paulo. A Plataforma Rodoviária, contudo, concentraria esta noção de amálgama entre edifício e cidade. Entre viadutos, arrimos e taludes, é difícil precisar onde começa a arquitetura e onde termina a infraestrutura. A estação rodoviária, centro deste complexo, ganharia com Lucio Costa um

protagonismo inédito². Tratava-se de uma nova proposta de centro, substituindo o papel da tradicional estação ferroviária. O arquiteto e urbanista unia, com isso, o imaginário arquitetônico ao imaginário modernizador estatal, o qual tinha no rodoviarismo um importante vetor da integração nacional.

Imaginário modernizador estatal

“Evolução”, conto de Machado de Assis, narra alguns encontros entre dois amigos da alta sociedade carioca, no transcorrer da segunda metade do século XIX. Inácio, o narrador representava o capitalista do jovem país independente, e Benedito, seu amigo, se tornaria político por uma sugestão despreziosa do próprio narrador.

Ambos se conheciam no primeiro encontro narrado, em Vassouras no interior fluminense. Deslumbrados com a tecnologia do transporte ferroviário, Inácio e Benedito divagavam sobre o desenvolvimento nacional. A conclusão seria reiterada repetidas vezes nas futuras reuniões entre os colegas:

- (...) Eu comparo o Brasil a uma criança que está engatinhando, só começará a andar quando tiver muitas estradas de ferro.

-Bonita ideia! exclamou Benedito faiscando-lhe os olhos. (MACHADO DE ASSIS, 1884 In: GLEDSON [org.], 2007, p. 312)

No fim, Benedito finalmente elegera-se deputado. Lendo trechos de seu discurso de posse para o amigo, novamente a máxima sobre o desenvolvimento nacional comparava:

Senhores, é tempo de cuidar, exclusivamente – notai que digo exclusivamente – dos melhoramentos materiais do país. Não desconheço o que se pode me replicar; dir-me-eis que uma nação não se compõe só de estomago para digerir, mas de uma cabeça para pensar e de coração para sentir. Respondo-vos que tudo isso não valerá nada ou pouco, se ela não tiver pernas para caminhar; e aqui repetirei o que há alguns anos, *dizia eu* a um amigo, em viagem pelo interior: o Brasil é uma criança que engatinha; só começará a andar quando estiver cortado de estradas de ferro. (GLEDSON [org.], 2007, p. 316)

O conto machadiano é um dos poucos do autor a tratar diretamente sobre o tema do desenvolvimento nacional e, sendo assim, surpreende a veia

cômica da narrativa: o político de poucas ideias, a repetição debochada de temas que aparentariam a maior importância para uma ex-colônia como o Brasil. O discurso de Benedito parece transmitir a mesma ideia proferida por Conselheiro Saraiva no Congresso Nacional em 1860, talvez matriz para Machado de Assis:

Por mais que me custe expor-me a ser tido por homem de pouco juízo, eu não hesitaria nunca em alistar-me no número dos loucos que nutrem a grande e generosa ambição de ver o país cortado de caminhos, de vias férreas, de canais, embora tudo isto nos desequilibrasse o orçamento e nos fizesse dever dezenas e dezenas de milhares de contos de réis. (LAFER, 2002, p. 9)

Confirmando as ironias de Machado de Assis, a história do modal ferroviário no Brasil não fez jus aos sonhos de Benedito ou Conselheiro Saraiva. Apesar do desenvolvimento pontual que propiciaram, as ferrovias brasileiras não foram capazes de integrar plenamente o território nacional. Fruto de investimentos majoritariamente privados (GORDINHO [org.], 2003, p. 61-74), estas obras atendiam primordialmente aos interesses dos mercados centrais das potências econômicas europeias, negligenciando um plano nacional para o desenvolvimento capitalista competitivo, o que configurou uma condição de “capitalismo dependente” (FERNANDES, 1975, p.90).

Ao longo do século XX, contudo, a figura política de Benedito seria atualizada. Agora, a rodovia surgia como alternativa mais barata e rápida de, enfim, integrar e interiorizar o Brasil. No final da República Velha, o Presidente Washington Luís adotaria como lema: “governar é abrir estradas” (GARCIA, 2015, p.18). Esta frase moldaria a política nacional nas décadas seguintes, privilegiando o transporte rodoviário em detrimento da malha ferroviária, que após a crise de 1929 passara ao controle estatal (GORDINHO [org.], 2003, p.74).

A integração e interiorização seriam vetor para a formação de um mercado interno e, portanto, um passo para o rompimento com a condição de arquipélago agrário-exportador. Os planos federais, portanto, visavam a construção de um país moderno, urbano e industrializado, como forma de superação de um passado arcaico, agrário e colonial. Juscelino Kubitschek adotaria em seu Plano de Metas o tema da integração nacional, tendo na rodoviarização um dos planos mais ambiciosos.

Essa realidade de substituição do modal ferroviário pelo rodoviário ficaria mais evidente a partir de então. Os investimentos em construção de rodovias superavam em muito o investimento no setor ferroviário, acompanhando o fomento à

2- Em Londrina no final da década de 1940, a estação rodoviária de Vilanova Artigas estava inserida de frente para a estação ferroviária, sugerindo a importância dada a este modal. Em Brasília, a estação ferroviária perde, enfim, seu espaço no centro, tendo sido implantada na extremidade do eixo monumental, numa relação urbana muito mais enfraquecida.

indústria automotiva no país. Como aponta Celso Lafer, a meta de pavimentação e implantação de rodovias no governo Juscelino Kubitschek foi superada:

Meta 8 – Pavimentação de rodovias, visando à pavimentação de 3.000km; a meta revista era de 5.000 km e em uma terceira revisão foi elevada para 5.800 km. No final do governo, 5.615,8 km tinham sido pavimentados, e em 1961, 6.215km. Meta 9 – Rodovias (construção), visando à construção de 10.000 km de novas estradas federais; a primeira revisão da meta aumentou esse número para 12.000 km e a segunda revisão, em 1958, contemplou a construção de 13.000km. Em 1961, 13.519 km de rodovias federais tinham sido construídos.” (2002, p.124). Isto contrasta com o transporte ferroviário, que apesar de contemplado pelo Plano de Metas, teve desempenho bastante aquém do projetado, que já era muito inferior aos planos rodoviários: “Meta 7 – Construção de ferrovias: a meta inicial previa o acréscimo de 1.500 km à rede existente. A meta revista aumentou esse número para 1.626,4 km. Em 1960, 826,5 km tinham sido acrescentados à rede existente, isto é, cerca de 50% da meta revista. (LAFER, 2002, p. 123).

Enquanto o setor ferroviário permanecia como espólio desordenado e pouco eficiente dos investimentos privados do século XIX e início do século XX, o transporte rodoviário ia, paulatinamente, ocupando os vazios deixados pela incipiente malha ferroviária (SANTOS, 1961, p.3-4).

Com isso, a estação rodoviária ganhava paulatinamente importância no campo arquitetônico. A estação de Londrina, projetada por Vilanova Artigas no início da década de 1950 em frente à estação ferroviária de características ecléticas, rapidamente ganhou projeção e reconhecimento em periódicos e livros³, antevendo a importância que o programa ganharia nas décadas seguintes.

Poucos anos depois, o projeto de Brasília, surgido deste mesmo fenômeno em meio ao Plano de Metas, ia de encontro aos desejos rodoviaristas do desenvolvimentismo brasileiro. A Plataforma Rodoviária construía um importante elo entre o imaginário modernizador e o imaginário modernista arquitetônico. Ao trazer para o centro do Plano Piloto a Estação Rodoviária, Lucio Costa transformava “o próprio centro geométrico da

cidade em terminal local e interestadual; de certa maneira sendo Brasília a capital, é quase como se postulasse um centro do país” (ZEIN, 1986, p.70). Este espaço poderia ser entendido, de certa forma, como uma síntese do desenvolvimentismo brasileiro, cujos aspectos repercutiriam nas demais produções das décadas seguintes, apesar da dita cisão entre modernismo paulista e carioca representada, justamente, após a construção da nova capital.

Espaço síntese do desenvolvimentismo brasileiro

Em seu texto, “Ingredientes da concepção urbana de Brasília”, Lucio Costa expunha a experiência das viagens em ônibus na ocasião de sua visita a Nova York. Tratava-se, portanto, de uma condição definidora de importantes soluções do projeto de Brasília, e a ela se poderia creditar a importância dada à Plataforma Rodoviária no projeto da cidade:

A circunstância de ter sido convidado a participar, com minhas filhas, dos festejos comemorativos da *Parsons School of Design* de Nova York e de poder então percorrer de *Greyhound*⁴ as autoestradas e os belos viadutos-padrão de travessia nos arredores da cidade. (XAVIER, KATINSKY [orgs.], 2012, p.144)

Por consequência, a estação ferroviária, aliada do projeto modernizador estatal, foi também deslocada no projeto da nova capital, para o outro extremo do eixo monumental. Sintomaticamente, neste local foi inaugurada nos anos 1980 a Estação Rodoviária Interestadual, projetada por Oscar Niemeyer (FICHER et al., 2010, p. B17). A mudança de programa visava desafogar a saturada Plataforma Rodoviária, consequência do próprio modelo desenvolvimentista brasileiro.

Esta mesma substituição seria empreendida em inúmeras cidades brasileiras nas décadas seguintes à construção da nova capital. Estações rodoviárias modernistas foram implantadas próximas à infraestrutura ferroviária como é o caso da antiga Rodoviária de São Paulo (arqs. Raul Ekman Simões e Carlos Lemos, 1972) e das rodoviárias de Belo Horizonte (arqs. Walter Machado, Fernando Graça, Francisco G. Santos e Luciano Pardini, 1971), Santos (arqs. Flávio Pastore e Luigi Villavecchia, 1970) e Limeira (arq. Zenon Lotufo, 1973), por exemplo. Em Curitiba (arq. Rubens Meister, 1972), assim como na Estação Interestadual de Brasília, a infraestrutura foi pensada para abrigar os modais rodoviários e ferroviários, porém, em todos estes casos o transporte rodoviário prevaleceu.

4- Empresa norte-americana de viação.

3- A Rodoviária de Londrina foi publicada no livro “Arquitetura Moderna no Brasil”, de Henrique Mindlin, (MINDLIN, 2000, p.250-251), uma das primeiras obras a mapear a produção modernista no Brasil.

Em Jaú, a Estação Rodoviária, projetada em 1973 por Vilanova Artigas, ocupava o espaço da Antiga Estação Ferroviária da cidade, literalmente. O memorial descritivo do projeto conferia o caráter de centro de lazer ao espaço da estação rodoviária, ecoando o caráter urbano da Plataforma Rodoviária de Lucio Costa:

Nas cidades médias do estado de São Paulo, principalmente nas mais antigas, o lazer de suas populações é, quase sempre, esquecido, havendo falta de hotéis, restaurantes, parques etc.

As estações rodoviárias, por isso, funcionam como ponto de convergência para onde se dirige grande parte de sua população em seus justos momentos de lazer. (apud IWA-MIZU, 2008, p.25)



Figura 5 – Vilanova Artigas, Rodoviária de Jaú, Jaú. Fonte: Acervo da Biblioteca da FAUUSP

Estas arquiteturas, tal qual a Plataforma Rodoviária, apresentavam um programa ampliado além de uma perspectiva estritamente funcionalista. Como observa Hugo Segawa, a partir da década de 1960:

A estação rodoviária não mais era concebida como um espaço exclusivo para transbordo de passageiros: constituía também local de vivência e lazer, lugar de encontro para a população da cidade, oferecendo bares, restaurantes e pequeno comércio como atrativos. (SEGAWA, 2014, p.168)

Como resultado deste processo, cidades brasileiras que sequer possuíam conexão ferroviária, passavam a ter, enfim, a estação rodoviária como marco da paisagem urbana e da integração nacional, a exemplo de Cuiabá e Florianópolis (arq. Enrique Brena e Yamandu Carlevaro, 1981). A ideia de um centro de lazer voltado também à população dominava o imaginário destas arquiteturas. Em 1978 o memorial do projeto da Rodoviária de Cuiabá, de Paulo Mendes da Rocha, Moacyr Freitas e Ercílio Gonçalves Souza, novamente apontava esta característica:

Os acessos em níveis diferentes vêm promover maior conforto aos usuários que têm perfeitamente separados o embarque do desembarque e, ainda, o uso do último pavimento de modo recreativo ou de lazer, dando com isso um atrativo maior ao conjunto e um “lugar de encontro” para a cidade. (...) Ao último pavimento procurou-se proporcionar ambientes de estar e lazer, quer usando o Restaurante de alto padrão em ambiente refrigerado, ou a lanchonete ampla, ou visitando as “lojas-vitrines” de bijouterias e artigos regionais e de “souvenir”, ou ainda circulando pelas varandas abertas curtido dali o movimento dos embarques ou a paisagem natural da região. (FREITAS, SOUZA, ROCHA, ARAKAWA, 1980, p.16)



Figura 6 – Paulo Mendes da Rocha, Moacyr Freitas e Ercílio Gonçalves Souza, Rodoviária de Cuiabá, Cuiabá. Fonte: Cartão-postal

Do ponto de vista estético e projetual a Plataforma Rodoviária renunciava também boa parte dos procedimentos que dominariam a produção das décadas seguintes. Seus pilares são em concreto armado aparente – estética predominante no modernismo brasileiro nos anos seguintes à construção de Brasília, enquanto suas paredes são revestidas no mesmo mármore aplicado aos palácios e edifícios públicos da capital. Este tratamento, ao mesmo tempo bruto e rebuscado, evidencia ainda mais a condição ambígua da Plataforma, misto de edifício, infraestrutura e cidade. Os viadutos, sob os quais estão as plataformas de embarque e desembarque, são uma construção mista de pilares de concreto moldados *in loco* e vigas e lajes pré-moldadas de concreto armado – algo não muito diverso do método de construção empregado em estruturas viárias até hoje e uma solução aplicada em larga escala como estrutura e cobertura das estações rodoviárias nas décadas de 1960, 1970 e início dos anos 1980.

Considerações finais

O modelo de desenvolvimento pautado pela “rodoviarização”, urbanização e industrialização seria ampliado após o golpe de 1964, o qual representou uma ruptura institucional, mas uma continuidade para o padrão do desenvolvimentismo brasileiro⁵. No final deste processo, o Brasil, de fato, se transformou em um país urbano e industrial, contudo, sem atingir a almejada modernidade.

Machado de Assis já observava em sua obra estes limites da modernização brasileira⁶. “Evolução” fora escrito em 1884, isto é, antes da abolição. Entre os personagens não há qualquer menção a esta condição; a escravidão não era vista como empecilho para o “progresso”. Estas “ideias fora do lugar”, entre um pensamento ao mesmo tempo moderno e arcaico, foram notadas pelo crítico Roberto Schwarz (2008). Um problema persistente mesmo após a abolição.

No ímpeto de privilegiar os “melhoramentos materiais” – como diria Benedito, prevaleceram, ao longo deste processo, as desigualdades sociais que refletem em desigualdades urbanas e entraves ao pleno desenvolvimento. Neste sentido, a integração entre edifício e cidade, o amplo espaço público e o arrojo técnico e estético das arquiteturas modernistas, como as estações rodoviárias, contrasta com a realidade muitas vezes precária da urbanização concomitante.

No campo da arquitetura, a relação entre a forma moderna e o padrão desenvolvimentista brasileiro aparecia como ressalva na análise de Giedion⁷, geralmente leitura favorável ao modernismo brasileiro, e como advertência no polêmico texto de Max Bill em 1954, uma contundente crítica ao campo arquitetônico brasileiro, a qual já questionava os limites desta operação estética num contexto de pouca relevância social:

Fica-se estupefato de ver uma barbárie como essa irromper um país onde há um grupo do

CIAM, num país em que acontecem congressos internacionais de arquitetura moderna, onde uma revista como a Habitat é publicada e onde se realiza uma bienal de arquitetura. Pois tais obras nasceram de um espírito desprovido de qualquer decência e de qualquer responsabilidade para com as necessidades humanas. É o espírito decorativo, algo diametralmente oposto ao espírito que anima a arquitetura, que é a arte da construção, arte social por excelência. (In: XAVIER [org.], 2003, p.161)

Este modelo representado na Plataforma Rodoviária, tanto para o Estado quanto para o campo arquitetônico, de certa forma, permaneceu durante o regime militar. Face ao acelerado processo de urbanização do período, fomentado pelo próprio padrão desenvolvimentista, este processo moldou a forma das cidades e arquiteturas públicas brasileiras contemporâneas. O desejo de país desenvolvido, nestas circunstâncias, estava fadado à inconclusão.

Diante destas contradições, é possível reconhecer, ainda assim, na Plataforma Rodoviária a experiência estética da modernidade. Retomando Charles Baudelaire e seu ensaio “O pintor da vida moderna”, sua análise sobre o eterno e o contingente é, justamente, uma observação sobre os pintores impressionistas de seu tempo. Estes pintores negavam a tradição acadêmica de retratar eventos históricos e mitologias, introduzindo uma pintura do cotidiano. Elevavam, deste modo, a vida banal das cidades à condição de arte, imutável e eterna (1996, p.24). Comparativamente, a estação rodoviária era um programa acessório, talvez de pouco valor cultural à primeira vista, que foi elevado à condição de protagonista da forma urbana.

A Plataforma Rodoviária ainda fornece uma perspectiva de vivência metropolitana. Fato que se repete em outras obras correlatas, seja em grandes cidades em meio a movimentados centros comerciais, como na Rodoviária de Porto Alegre – projeto do arquiteto Elyseu Mascarello, de 1969 – seja em pequenas cidades em meio ao baixo casario, como na Rodoviária de Jaú.

Como reconhecia Lucio Costa em depoimento, ao visitar a Plataforma Rodoviária nos anos 80, o projeto não correspondeu à realidade. Mas diante dos resultados do desenvolvimentismo brasileiro, Costa percebeu a persistência deste centro popular na dinâmica urbana e como um ponto de encontro para todos, algo absolutamente *sui generis* na realidade segregada de uma cidade brasileira, mas também da maioria das grandes cidades brasileiras⁸.

8- Em vez daquele centro cosmopolita requintado que eu tinha elaborado, (a Plataforma) tinha sido ocupada pela população periférica, a população daqueles candangos que trabalham em Brasília. Era o ponto de convergência, onde eles desembarcavam e havia então esse traço de união, era um traço de união entre a população burguesa, burocrata e a população obreira que vivia na periferia (...). Foi o Brasil de verdade, o lastro popular que tomou conta da área. Isso deu uma força enorme à Capital, me fez feliz de ter contribuído involuntariamente para essa realização. (COSTA apud ROSSETTI, 2010)

5- Tese de “A Revolução Burguesa no Brasil”, especialmente o capítulo “O Modelo Autocrático-Burguês de Transformação Capitalista” (FERNANDES, 1975, p.289-366), mas melhor explicada pelo próprio Juscelino Kubitschek, ao visitar Brasília anônimo, em 1972: “Fui combatido aos limites da resistência humana, quando me propus trazer a capital para o planalto. Atacaram-me com rancor e não me pouparam os insultos mais pesados. Aí está o que ficou de tudo: a sede do mundo moderno. Muita coisa se fez depois de mim. Meus sucessores deram continuidade à obra iniciada. Reconheço também, não há por que negar, que os governos militares vêm tocando a cidade em seu ritmo imprescindível. Aliás nunca duvidei disso: Brasília possui um profundo sentido de segurança nacional, de defesa e de posse – preocupações sempre presentes em nossas Forças Armadas. Antes de ser a capital do mundo futuro, é um marco de ocupação do Brasil pelos brasileiros.” (apud CHAGAS, 1972)

6- Ver “Um mestre na periferia do capitalismo” de Roberto Schwarz (SCHWARZ, 2012).

7- “Há outro problema, que aos olhos do estrangeiro pode parecer uma grave ameaça à paz interna e ao futuro do país. É a vergonha da especulação da terra; é o câncer do desenvolvimento brasileiro. (...) O Brasil é um país de contrastes, resultado de um período febril de especulação. Barracos toscos brotam como cogumelos nos terrenos baldios das grandes cidades e nos lotes absurdamente caros da sua periferia.” (GIEDION, 1956 In: XAVIER [org.], 2003, p.155 – 156)

Referências

- ARTIGAS, J. *Caminhos da arquitetura*. São Paulo: Cosac Naify, 2004.
- ARTIGAS, R. *Vilanova Artigas*. São Paulo: Terceiro Nome, 2015.
- BASTOS, M.; ZEIN, R. *Brasil: arquiteturas após 1950*. São Paulo: Perspectiva, 2010.
- BAUDELAIRE, C. *Sobre a modernidade: o pintor da vida moderna*. São Paulo: Paz e Terra, 1996.
- BRAGA, M. *O concurso de Brasília: sete projetos para uma capital*. São Paulo: Cosac Naify, 2010.
- BRUAND, Y. *Arquitetura contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 2002.
- CORULLON, M. A plataforma rodoviária de Brasília: infraestrutura, arquitetura e urbanidade. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAUUSP, 2013.
- FERNANDES, F. *A Revolução Burguesa no Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.
- FREITAS, M.; SOUZA, E.; ROCHA, P.; ARAKAWA, N. Terminal Rodoviário de Cuiabá. *Projeto*. São Paulo, n.26, p.16-18, 1980.
- FICHER, S.; SCHLEE, A.; FRANÇA, J. *Brasília 50 anos: guia de obras de Oscar Niemeyer*. Brasília: IAB, 2010.
- GARCIA, R. Rei da fuzarca e dos votos. *Revista Apartes*. São Paulo, n.12, p.12-19, jan.-fev. 2015. Disponível em <<http://www.saopaulo.sp.leg.br/apartes-antecedentes/revista-apartes/numero-12-jan-fev2015/rei-da-fuzarca-e-dos-votos/>> Acesso em: 08 dez. 2019.
- GLEDSON, J. (org.) *50 contos de Machado de Assis*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- GORDINHO, M. C. *Transportes no Brasil: a opção rodoviária*. São Paulo: Marca d'Água, 2003.
- GORELIK, A. *Das vanguardas a Brasília: cultura urbana e arquitetura na América Latina*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.
- IWAMIZU, Cesar Shundi. *A estação rodoviária de Jaú e a dimensão urbana da arquitetura*. Dissertação de Mestrado, São Paulo: FAUUSP, 2008.
- LAFER, C. *JK e o programa de metas*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.
- LE CORBUSIER. *Precisões: sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo*. São Paulo: Cosac Naify, 2004.
- LEMOS, F., LEMOS, F., PRETORIUS, A., RUSSO, R. Música Urbana. In: *Capital inicial. Capital inicial*. Rio de Janeiro: Polygram, 1986.
- MINDLIN, H. *Arquitetura Moderna no Brasil*. Rio de Janeiro: Aeroplano Ediotar / IPHAN, 2000.
- PEREIRA, D. As estações rodoviárias modernistas no Brasil e o imaginário do "edifício-cidade". In: *Anais do 13º Seminário Docomomo_Brasil*. Salvador: Instituto de Arquitetos do Brasil, Departamento da Bahia, 2019. Disponível em <http://www.inscricoes13docomomobrasil.ufba.br/modulos/consulta&relatorio/rel_download.asp?nome=110812.pdf> Acesso em: 15 fev. 2020.
- ROSSETTI, E. Lucio Costa e a Plataforma Rodoviária. In: *Arquitextos*, São Paulo, ano 10, n. 119.03, 2010.
- ROZESTRATEN, A. Representação do projeto de arquitetura: uma breve revisão crítica. In: *Pós*. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP, São Paulo, v.16, n.25, 2009, p. 252-270.
- SANTOS, R. *Crise das ferrovias*. s.n.:s.n., 1961.
- SCHWARZ, R. As ideias fora do lugar. In: _____, **Ao vencedor as batatas**. São Paulo: Duas Cidades; Editora 34, 2008, p.11-31.
- _____. *Um mestre na periferia do capitalismo: Machado de Assis*. São Paulo: Duas Cidades; Editora 34, 2012.
- SEGAWA, H. M. *Arquiteturas no Brasil: 1900-1990*. São Paulo: Edusp, 2014.
- SPIRO, A. *Paulo Mendes da Rocha: Bauten und Projekte = Works and Projects*. Sulgen: Niggli, 2002.
- XAVIER, A. (org.). *Depoimento de uma geração: arquitetura moderna brasileira*. São Paulo: Cosac Naify, 2003.
- XAVIER, A. KATINSKY, J (orgs.). *Brasília – antologia crítica*. São Paulo: Cosac Naify, 2012.
- ZEIN, R. V. Terminais urbanos: locais de destaque na paisagem. *Projeto*, São Paulo, n.94, 1986, p.68-63.