

A CIDADE E O RASGO: OS IMPACTOS E CONSEQUÊNCIAS DO ELEVADO PARA CIDADE DE SÃO PAULO.

SHAYENE J. DE S. CARNEIRO¹

¹ Graduando em Arquitetura e Urbanismo, Câmpus Alphaville, shayene.carneiro@gmail.com.
Área de conhecimento (Tabela CNPq): 6.04.00.00-5 – Arquitetura e Urbanismo

Apresentado no

10º Congresso de Inovação, Ciência e Tecnologia do IFSP ou no 4º Congresso de Pós-Graduação do IFSP

27 e 28 de novembro de 2019- Sorocaba-SP, Brasil

RESUMO: Uma lenda do interior do Brasil conta sobre uma enorme cobra que, quando encontrada, derruba casas e canoas e até muda o curso de rios, chamada minhocão. Ironia ou não, o apelido dado durante a campanha de Paulo Salim Farah Maluf (1969-1971) em prol do plano de construção da via Elevada de ligação entre a zona central e a zona oeste, faz jus à lenda, tendo em vista que o Minhocão de São Paulo não se diferencia muito do minhocão que vive no fundo dos rios de Mato Grosso, pois sua construção, literalmente, passou por cima de casas, engoliu prédios e alterou o percurso de uma área importante da cidade. Idealizado pelo prefeito José Vicente Faria Lima (1965-1969) e colocado em prática pelo então prefeito de São Paulo Salim Farah Maluf, em 1970, o “Minhocão” foi inaugurado no dia 24 de janeiro de 1971, ligando a Avenida Francisco Matarazzo à Praça Roosevelt e à Radial Leste, com 3,5 quilômetros de comprimento. Esta obra impactante, com grande importância viária para cidade de São Paulo torna-se, nos últimos anos, palco para debates e questionamentos sobre as soluções adotadas, seus impactos nos aspectos sociais e urbanísticos. O tema de investigação neste trabalho objetiva a discussão das origens desta tipologia de rua adotada no passado, o diagnóstico de seus impactos nas cidades, e, pontualmente, como o Elevado respondeu a esta abordagem, as possíveis soluções para seu futuro, o diálogo entre poder público e população e seus contrapostos sobre seus possíveis caminhos.

PALAVRAS-CHAVE: Arquitetura; Urbanismo; Vias Expressas, São Paulo; Minhocão; Elevado.

THE CITY AND THE RIP: THE IMPACTS AND CONSEQUENCES OF THE HIGH RAIL TO THE CITY OF SAO PAULO.

ABSTRACT: A legend of the interior of Brazil has a huge snake that, when found, drops houses and canoes and changes the course of rivers, called minhocão. Irony or not, the nickname given during a campaign by Paulo Salim Farah Maluf (1969-1971) in a plan for the construction of the elevation road between a central zone and a west zone, lives up to legend, having seen the Minhocão de São Paulo, its construction literally passed over houses, encompasses buildings and alters the course of an important area of the city. Conceived by Mayor José Vicente Faria Lima (1965-1969) and implemented by then-Mayor of São Paulo Salim Farah Maluf in 1970, the “Minhocão” was inaugurated on January 24, 1971, linking Avenida Francisco Matarazzo to Praça Roosevelt and Radial Leste, 3.5 kilometers long. This impacting work, with great road importance for the city of São Paulo, has become, in recent years, the stage for debates and questions about the solutions adopted, their impacts on social and urban aspects. The research theme in this paper aims to discuss the origins of this street typology adopted in the past, the diagnosis of its impacts on cities, and, on occasion, how the High responded to this approach, the possible solutions for its future, the dialogue between power public and population and their counterparts on their possible paths.

KEYWORDS: Architecture; Urbanism; Expressways, Sao Paulo; Minhocão; Elevation road.

INTRODUÇÃO

Me proponho a investigar os impactos da construção do minhocão na icônica Av. São João de São Paulo, o Elevado Presidente João Goulart. A construção do antes nomeado Elevado Presidente Costa e Silva, atualmente Elevado Presidente João Goulart, mas efetivamente nomeado pela população como Minhocão, inegavelmente causou grande impacto na cidade sobre vários aspectos.

A via foi construída durante o governo do Prefeito biônico Paulo Salim Maluf, em 1970 desconsiderando a discussão com a população, em especial, com os usuários do entorno que seriam seriamente afetados por tal obra.

Essa prática urbanística, de construção de grandes infraestruturas viárias, não ocorreu somente em São Paulo ou no Brasil. Se disseminou em inúmeras cidades, a partir de visão urbana que privilegiava a mobilidade via transporte individual, ocorrida principalmente nas cidades relativamente jovens, como ocorre nas Américas. Desde então essa via vem sendo objeto de polêmicas em torno de seu futuro.

Procurarei cercar o meu tema de investigação - o Elevado Presidente João Goulart - particularmente no que diz respeito ao seu futuro. Como é de conhecimento público, há anos essa grande infraestrutura é objeto de debate entre estudiosos, mas também do cidadão comum que sofre cotidianamente o impacto dessa via. Nos últimos anos, iniciativas das administrações públicas, tanto do executivo como do legislativo tem alterado seu uso. O tema foi escolhido pelo impacto que sua implantação causou e causa na cidade e as respostas possíveis, até hoje estudadas, para sua solução, após o trauma de sua construção.

MATERIAL E MÉTODOS

No período inicial de investigação (março de 2018), além da leitura de bibliografia acadêmica e de textos jornalísticos, a pesquisa centrou na raiz do problema, o modelo de modernização das cidades que é o ponto inicial da pesquisa.

Essas leituras tiveram início com o trabalho de Bohigas sobre a cidade de Barcelona, apresentado no livro “Reconstrucción de Barcelona.”,1986, as polêmicas sobre o modelo de reconfiguração da cidade. A partir desse estudo, foi possível por associação ao tema, elencar diferentes trabalhos literários próximos ao movimento moderno nas cidades e seus efeitos, como em “Tudo que é sólido desmancha no ar” de Marshall Bermann. A leitura seguinte focou no estudo de caso “Caminhos do Elevado - Memória e Projetos” de Rosa Artigas, Joana Mello e Ana Claudia Castro. A leitura dessa bibliografia norteará o debate do tema.

Paralelo ao referido acima, foram lidos textos publicados sobre o tema específico, artigos, pesquisas anteriores, produções cinematográficas. Um outro aspecto da investigação será de pesquisas “in loco” por amostragem, com registro fotográfico, sob a forma de entrevistas concedidas por moradores no local para compreensão da problemática e argumentação para uma possível resposta.

Através do aprofundamento do conhecimento do objeto de pesquisa através da bibliografia específica que trata do Elevado, tanto de textos como audiovisuais é possível a comparação com projetos similares que sofreram transformações em seu uso e/ou configuração física apontados como referência para se discutir o caso do Elevado.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Conforme foi visto nas discussões direcionadas sobre o elevado podemos ver o impacto que esta obra causou da cidade de São Paulo, influenciando um dos efeitos de evasão do centro, o sucateamento e desvalorização do mesmo. Existe muita discussão sobre o que deve ser feito sobre, o parque ou a demolição, porém um único consenso entre a população: o minhocão precisa mudar. O

fato de que a consciência da população tem nos últimos anos mudado, como disse Bonduki, sobre a participação efetiva na cidade.

Como se pode destacar a importância da participação no processo de decisão das alterações drásticas na cidade, também não significa a desvalorização da opinião profissional de arquitetos urbanistas, engenheiros, geógrafos, historiadores e demais profissionais que tenham cunho para decisão da obra. É a união das duas faces: os que usufruirão da mudança e os profissionais que elaborarão a melhor forma para que isto ocorra.

Dentre as diversas discussões sobre as opções, a do desmonte, defendida por parte dos moradores do local e pessoas que conhecem o Elevado como gerador de um estado de caos para o centro de São Paulo e tem como ponto forte da argumentação a degradação, principalmente, da parte debaixo do elevado ser o problema, degradada e suja, suscetível a criminalidade, mal iluminada durante o dia e com trechos mal iluminados no período da noite, barulhenta e desagradável. O parque não solucionaria o problema real e só teria maior fluxo de veículos, já que haveria o remanejamento dos veículos que transitavam na parte de cima do elevado, e assim, aumentando o barulho que não teria evasão, “tampado” pelo referido parque da mesma forma. Outro ponto de vista defendido é sobre a gentrificação, ainda que, em alguns defensores da demolição a gentrificação seria presente mesmo nesse caso.

Já os que defendem a existência do parque tem em mente primeiramente o High Line em Nova York, como também o pioneiro Plomenade Plantée em Paris. Porém, ambos são projetos direcionados para linhas de trens desativadas com diferenças como estruturais e caráter de implantação diferentes do elevado, dentre outras que ainda serão abordadas.

Ainda assim a defesa também parte do ponto, concordando com os prós demolição, que o minhocão fez uma cicatriz irreversível nos bairros da capital por onde passa, desvalorizou a região e atraiu um caráter negativo ao centro e imediações. E mesmo desta forma, após a interdição municipal sobre o fechamento do uso do viaduto aos finais de semana a população local adotou o elevado como local de lazer, explicitando a necessidade desse ambiente na região e na própria cidade. Um dos fatos sobre essa ocupação são as manifestações artísticas no Elevado.

CONCLUSÕES

A 32ª Bienal de São Paulo – INCERTEZA VIVA, se propôs a observar as noções de incerteza sobre a arte contemporânea. A incerteza na arte aponta para a criação, levando em conta a ambiguidade, dando espaço ao erro, a dúvida e cria brechas para apreensões mais profundas. A dúvida, assim, cria novas respostas e possibilidades e esta visão que a arte proporciona sobre a dúvida também é tomada pela arquitetura.

Como pode-se observar nas leituras, o sistema capitalista e sua relação com espaço urbano, a arquitetura como de arte suprimida pelos interesses privados e especulação imobiliária e principalmente a falta de diálogo com a população foram a gênese do objeto de estudo. O Elevado foi construído sob uma perspectiva rodoviarista de cidade, valorizando a autopista como forma de locomoção, para atender os interesses econômicos que teve como efeito a descaracterização de uma região antes, considerada um dos centros artísticos da capital, com suas atividades boêmias e culturais. Os bairros afluentes do centro foram desconsiderados em nome do progresso desenfreado, que gerou a desvalorização do espaço e gradativa ocupação de pessoas com menor poder aquisitivo.

É importante também levar em consideração o crescimento segregacionista e desenfreado que exigia medidas urgentes de infraestrutura urbana para suprir a demanda dos bairros que se expandiram e das regiões que começavam a gerar mais lucros para a capital como o arco pinheiros, também considerando que as marginais não haviam sido concluídas. Porém agindo de forma autoritária sobre o tecido urbano, não apenas pela necessidade de expansão visando o lucro, mas em consequência de um período histórico que dispensa a participação popular acuada pelo autoritarismo militar que controla as ideias e decisões populares por intermédio do medo. Reflexo deste estado que mesmo derrubado permanece presente na mentalidade gestora atual, que só em 2016 na gestão de Fernando Haddad, muda o nome de Costa e Silva, um dos carrascos da ditadura para João Goulart que ainda representava a democracia antes do golpe.

Desde sua polemica inauguração (1976) que já sofria críticas, o local passa pelos processos de ocupação espontânea, variando sua intensidade conforme a época, por várias razões de ser, como a carência da população de espaços públicos que contemplem o convívio social e lazer.

Neste diálogo são afluentes os grupos de pressão como o movimento de desmonte do minhocão (MDM) que dispõe de um site com as opções possíveis para realização da obra e suas defesas em relação ao projeto já citadas por este trabalho. Em 2005 o então prefeito José Serra (PMDB) encomendou a EMURB pelo menos dois projetos orçamentados para o desmonte do Elevado. O custo da obra foi orçado na época em 80 milhões em 6 meses de obras. O projeto, porém, nunca saiu do papel, pelo custo benefício e pela falta de interesse público.

O parque minhocão por outro lado, ainda não teve um orçamento oficial divulgado, porém também possui uma frente em sua defesa, a associação parque minhocão que tem sua “base” também no entorno do minhocão promovendo a discussão com a participação na câmara sobre os projetos de lei.

No meio destes debates permanece a população dividida sobre as respostas das possibilidades do futuro minhocão; sem saber do destino da minhoca que permanece inerente ao debate, exercendo a função que lhe foi dada, a população se apropria e usa o minhocão quando livre como espaço público de lazer e convívio. Essa ambiguidade e conflito gera a incerteza, e esta, a reflexão sobre o uso e ocupação da cidade com a liberdade da participação pública.

A incerteza viva que é o minhocão é fundamental elemento da mudança de atitude das pessoas para com a cidade, a melhoria do convívio social, sem que seja excludente e segregadora do espaço e das pessoas. Contudo, surgem outras questões acerca do tema as quais este trabalho ainda não pode contemplar, todavia “Ao contrário de que tanto se disse a história não acabou; ela apenas começa”. (Milton Santos).

AGRADECIMENTOS

A esta universidade, seu corpo docente, direção e administração que disponibilizaram a janela que foi concedida para apresentação do trabalho, eivado pela acendrada confiança no mérito e ética aqui presentes. A Universidade Paulista, em especial ao comitê de trabalhos científicos, pela orientação e iniciativa de incentivo a pesquisa científica, hoje tão importante no cenário acadêmico do país. E, em especial, a Professora Dra. Célia Maria da Rocha Paes pela paciência e dedicação na orientação do presente trabalho.

REFERÊNCIAS

Documentário: “Ponto de Vista (Minhocão)”. Direção: Ingrid Mabelle, São Paulo, 12/2015. Disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=FZrgLzHoKeU>>. Acesso em fevereiro de 2018.

Documentário: “Minhocão: demolir ou virar parque?”; Cidade Ocupada (com Fred Melo Paiva), São Paulo, 24/08 2015. Disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=A8awelSvx80>> Acesso em outubro de 2018.

Documentário: “Arquiteturas: Minhocão”; SESC TV, São Paulo em 31/10/2015. Disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=1H0OXH6H4Wo>> Acesso em outubro de 2018.

JACOBS, Jane. “Morte e vida das grandes cidades”, 1961, Nova York. São Paulo, WTF, 3ª EDIÇÃO. 2011.

FRAU, NETO, Fernanda Marafon Frau e Manoel Lemes da Silva. “O destino do Elevado Costa e Silva, o Minhocão: Uma decisão à luz do urbanismo”; VITRUVIUS; Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.200/6394>>. Acesso em março de 2018.

LAMAS, Julio. “Afinal, o que será do Minhocão? ”; ArchDaily; em 6 setembro de 2014. Disponível em < <https://www.archdaily.com.br/br/626868/afinal-o-que-sera-do-minhocao>> Acesso em fevereiro de 2018.

FELDMAN, Sarah. “Aprendendo com o Elevado Presidente Costa e Silva, o Minhocão.” Resenhas Online, São Paulo, ano 08, n. 091.04, Vitruvius, em jul. 2009. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/08.091/3029>> Acesso em março de 2018.

PAES, Célia. “Capítulo IV: Da rua á via”. FAUUSP: Dissertação de mestrado, In ”Bexiga e seus territórios”,1999.

BOHIGAS, Oriol. “IV – LA PLAZA Y LA CALLE”, In “Reconstrucción de Barcelona” MOPU, Madri, 1985.

BERMAN, Marshall. “Na floresta dos símbolos: algumas notas sobre o Modernismo em Nova Iorque”. In “Tudo que é sólido se desmancha no ar” (1982). São Paulo, Cia. das Letras, 1986.

32ª BIENAL, Rosa Barba. São Paulo, 12/2016, disponível em <<http://www.32bienal.org.br/pt/participants/o/2597>>. Acesso em janeiro 2019.

BRASIL. Câmara Municipal de São Paulo. LEI N. 12.152 DE 23 DE JULHO DE 1996 Dispõe sobre o horário de funcionamento do Elevado Costa e Silva. Disponível em <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L12152.pdf>>. Acesso em dezembro de 2018.

CET. Companhia de Engenharia de Tráfego. Relatório Sintético dos Estudos para restringir o Tráfego de Veículos Automotores no Minhocão. São Paulo, 20/01/2016. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/noticias/2015/07/06/no-dia11-comeca-a-antecipacao-do-horario-de-abertura-do-minhocao-em-todos-os-sabados-para-pedestres-e-ciclistas.aspx>>. Acesso em novembro de 2018.

GESTÃO URBANA. Plano Diretor Estratégico -PDE.São Paulo, 2014. Disponível em <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/plano-diretor/>>. Acesso em outubro de 2018.

MALUF, Paulo. Paulo Maluf (ARENA SP) anuncia construção do Minhocão. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=5puwc6ix9Dg>>. Acesso em agosto de 2018.

BERTONI, Anahi. “Fragmentos do minhocão a experiência imagética através da colagem”. SENAC, 2015. Disponível em <https://issuu.com/senacbau_201101/docs/fragmentos_do_minhoc_o_a_experien> Acesso em março de 2018.

RABAY, João. “Documentário sobre minhocão e gentrificação é um necessário (tapa) na cara”. São Paulo. <<https://www.hypeness.com.br/2016/02/documentario-sobre-minhocao-e-gentrificacao-e-um-necessario-tapa-na-cara/>>. Acesso em junho de 2018.

A VIDA NO CENTRO, “Minhocão como área de lazer: exposição de fotos e debates sobre o presente e o futuro do elevado”. São Paulo, 10/11/2017. Disponível em <http://avidanocentro.com.br/o_que_fazer/o-minhocao-como-area-de-lazer-exposicao-de-fotos-e-debates-sobre-o-presente-e-o-futuro-do-elevado/>. Acesso em abril de 2018.

LEIS MUNICIPAIS, Lei nº 16.833/18. Disponível em <<https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/2018/1684/16833/lei-ordinaria-n-16833-2018-cria-o-parque-municipal-do->>

minhocao-e-preve-a-desativacao-gradativa-do-elevado-joao-goulart>. Acesso em dezembro de 2018.

ARTIGO. “é possível desmontar o minhocão?”, São Paulo, 19/07/18. MDM. Disponível em <<https://www.minhocao.net.br/?p=40971>>. Acesso em dezembro de 2018.

CAMARA MUNICIPAL, Pesquisa de Projetos, Pl 0098/2018 para barrar a lei 16.833/18, 2018. Disponível em <<http://www.saopaulo.sp.leg.br/atividade-legislativa/projetos-apresentados-desde-1948/>>. Acesso em Janeiro de 2019.

SANTIAGO, Tatiana, “Lei que muda o nome do minhocão para elevado João Goulart é sancionada”, São Paulo. 07/2018, G1. Disponível em <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/07/lei-que-muda-nome-do-minhocao-para-elevado-joao-goulart-e-sancionada.html>>. Acesso em janeiro de 2019.

FOLGATO, Marisa, “Minhocão no chão por 80 milhões”. São Paulo, 18/08/2005, Folha de São Paulo. Disponível em <https://www1.folha.uol.com.br/folha/dimenstein/cbn/m_sp_180805.shtml>. Acesso em janeiro de 2019.

LOIOLA, Luis Eduardo. “Viaduc des arts, promenade plantée”. Abril de 2016. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/16.189/5980>> Acesso em Novembro de 2018.

AMORIN, Kelly. “Plano diretor de São Paulo determina a desativação do Elevado Costa e Silva, o minhocão”. São Paulo. 13/08/2014, Pini. Disponível em <<http://infraestruturaurbana17.pini.com.br/solucoes-tecnicas/Transporte/plano-diretor-de-sao-paulo-determina-desativacao-do-elevado-costa-325157-1.aspx>>. Acesso em dezembro de 2018.

ITAUCULTURAL, “Grupo esparrama: cinco anos de diálogo com a cidade”. São Paulo, 31/10/18. Disponível em <<http://www.itaucultural.org.br/grupo-esparrama-cinco-anos-de-dialogo-com-a-cidade>>. Acesso em janeiro de 2019.

SANTOS, Milton. “Por uma outra globalização: do pensamento único á consciência universal”. São Paulo. Record. 2006, 13ª edição.