



PASSADO, PRESENTE E FUTURO DO VIADUTO DO MINHOCÃO EM SÃO PAULO: UMA ÓTICA SOB A TEORIA DA GENTRIFICAÇÃO.

JÚLIA SCHAUN DA FOSECA¹; LUIZA PINTO MOSCARELI²,
ADRIANA PORTELLA³

¹Universidade Federal de Pelotas – schaunjulia@gmail.com

²Universidade Federal de Pelotas – luizamoscareli@gmail.com

³ Universidade Federal de Pelotas – adrianaportella@yahoo.com.br

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho aborda propostas de re-transformação urbana do Minhocão (popularmente assim reconhecido), denominado oficialmente de Elevado Presidente João Goulart. O próprio nome do elevado merece discussão e mudança, já que homenageia um dos generais-presidentes do Brasil no período da ditadura militar, que fora, também, o responsável pelo decreto do AI-5, um dos piores momentos da história do Brasil. Questões urbanísticas são evidenciadas para projetar o futuro do Minhocão: o desmonte total ou a requalificação como ambiente de lazer público.

Inaugurado pelo prefeito Paulo Maluf em janeiro de 1971, o viaduto tão criticado pelos urbanistas, foi considerado na época como a maior obra em concreto armado no continente Latino-americano. Sua estrutura de cinco metros de altura, quatro pistas e três quilômetros e quatrocentos metros de extensão levou apenas 14 meses para ser consolidada, segundo Silva et al. (2017). A justificativa do projeto era “desafogar” o trânsito na rua Amaral Gorgel, Av. São João e Av. Francisco Matarazzo. Atualmente o elevado não dá conta de cerca de 70 mil veículos que trafegam por lá, dados da CET – (Companhia de Engenharia de Tráfego) sendo o engarrafamento ainda um problema na região. Segundo Gehl (2010), a adição de vias para aliviar congestionamentos é uma equivocada solução dos engenheiros de tráfego. O aumento de vias de rolagem tem efeito temporário para o problema de trânsito, além de incentivar o aumento de veículos, traz como consequência mais poluição, menos pessoas nas ruas, menor segurança e qualidade de vida. Um agravante adicional é o fato de o elevado ficar muito próximo aos prédios adjacentes, propagando seus poluentes atmosféricos e sonoros aos moradores da região. Problema que tenta ser resolvido desde 1976 quando o então Prefeito, Olavo Egídio Stúbal, decretou o uso do elevado em horário reduzido (Cid, 2018). Com o elevado bloqueado nos fins semana gerou-se um movimento natural de apropriação por parte da população para espaço de lazer público, com atividades de caminhada, teatro aberto, pequenas feiras e encontros. A partir desse movimento surgiu a proposta de desativação definitiva das vias de rolagem de veículos tornando o elevado em um parque linear para atividades programadas ou de lazer passivo.

O que se coloca em questão é o silencioso e gradual movimento de gentrificação que acontece em função da requalificação de espaços públicos, supervalorizando-os e os tornando atrativos a outras classes, que por sua vez veem a oportunidade de implantação de negócios comerciais e imobiliários. Tais mudanças encarecem o custo de vida local podendo gerar a suba de preços dos produtos vendidos no comércio local, o aumento do valor do metro quadrado dos imóveis existentes e consequente do aluguel.

No passado, a região sofreu um tipo de gentrificação ao contrário, diz Silva et al. (2017), a partir de uma desvalorização imobiliária que circundava o elevado. Sendo assim, uma população menos favorecida economicamente viu ali oportunidade de moradia próxima aos centros de trabalho. Além disso, embaixo do elevado, se percebe a crescente desigualdade social existente na cidade: muitos moradores de rua se abrigam ali em condições de extrema vulnerabilidade por não possuírem suporte do governo para moradia.

Dentro desse contexto, esse artigo teve por objetivo revisar a literatura sobre a gentrificação em estudos para a cidade de São Paulo e, ainda de maneira especial, estudos que analisaram o Elevado João Goulart.

2. METODOLOGIA

O desenvolvimento do trabalho partiu da disciplina de Teorias do Urbanismo II da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas, onde aulas sobre diversos temas urbanísticos foram apresentadas. Em seguida, após a escolha do tema, iniciou-se a pesquisa de bibliografias que abordassem o assunto referente à teoria da gentrificação com ênfase em estudos para a cidade de São Paulo e, ainda de maneira especial, estudos que apontassem as problemáticas do Elevado João Goulart desde o ano de sua construção. Os autores estudados foram: Cid (2018), Gehl (2013), Schiller e Caldeira (2017), Silva et al. (2017), Rostey (2019) e Quintella (2020).

A partir de imagens, oriundas dos artigos sobre o Minhocão, foi feita uma pequena análise sobre o passado e o presente do Parque, além de terem sido adicionados argumentos pró desmanche do Elevado e pró mantê-lo. Após a coleta e análise do material para embasamento teórico, iniciou-se a análise definindo os pontos de destaque do tema e a revisão de literatura sob uma perspectiva atualizada do cenário urbano em questão.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

O Elevado João Goulart foi erguido por 3.100 técnicos e operários (Figuras 1 e 2) e liga as zonas leste e oeste da cidade de São Paulo. A obra de grande porte remete para alguns o período de repressão que a ditadura militar representa. Segundo Cid (2018), a obra custou aos cofres públicos cerca de 104 milhões de reais e que o porte e velocidade da obra foram de interesse do então prefeito Paulo Maluf.

Figuras 1 e 2: Construção do Minhocão na década de 1970.



Fonte: São Paulo in Foco (1970).

Erguido às pressas, não houve muito tempo para contestar a construção que causa graves problemas aos moradores do entorno. Dentre os incômodos pode-se citar o escurecimento dos primeiros andares dos prédios que o permeiam, com o bloqueio da entrada de luz ficam sombrios e úmidos. Além disso, segundo Cid (2018), outro problema é a poluição. O corredor de ônibus, em seu nível inferior, é o responsável pela emissão de gases. O corredor viário é cerca de 79% mais poluído que o resto da cidade. A autora ainda salienta que a poluição registrada é de 3 a 4 vezes maior que a recomendada pela Organização Mundial da Saúde.

Outro problema da inconveniente proximidade aos prédios é o excesso de ruídos. A fim de amenizar o inconveniente, o período de funcionamento das vias para veículos tem horários limitados desde 1976. Atualmente só há tráfego de segunda à sexta-feira das 07h00 às 20h00 em alguns trechos, dados da CET. Os ruídos ainda incomodam os moradores próximos que costumam tomar medidas que amenizem o problema, como a instalação de janelas antirruídos.

Os problemas citados acima claramente esgotam a população que vive e trabalha próximo ao Elevado. Por conseguinte, Schiller e Caldeira (2017), relatam a divergência evidente de opiniões da população para solucionar definitivamente o Minhocão. De acordo com os autores, a organização Associação Amigos do Parque é quem defende a permanência do elevado como parque linear público. A justificativa para manter sua estrutura em pé é que o centro da cidade carece de espaços públicos destinados ao lazer. Atualmente, há um projeto aprovado pela Prefeitura Municipal de São Paulo de requalificação do minhocão como parque linear (Figuras 3 e 4). A nova proposta prevê, em primeiro momento, instalação acessos para pedestres (elevadores e escadas) 17.500 metros quadrados de jardins, floreiras, deques e mobiliário urbano ao longo de todo o elevado. Além de acesso à alguns prédios por meio de rampas (Quintella, 2019).

Figuras 3 e 4: Projeto para o parque Minhocão



Fonte: Divulgação/Prefeitura de São Paulo (2019)

Sob outra perspectiva, os autores também destacam a o Movimento Desmonte do Minhocão sustenta seus argumentos de demolição do elevado pelo fato de representar uma lembrança da repressiva época ditatorial e de predomínio de automóveis na cidade, além de problemas de degradação que a estrutura apresenta em alguns trechos atualmente. Além disso, segundo Rostey (2019),



uma empresa de desmonte de grandes estruturas orçou o valor do serviço para o Elevado em 2016. O custo ficaria em \$32 milhões de reais no ano de 2019 e levaria cerca de seis meses para a conclusão. O lado positivo é que cerca de mil vigas da estrutura pré-fabricada poderiam ser reaproveitadas e leiloadas, valendo mais do que o gasto para o desmonte e gerando arrecadação para a cidade.

4. CONCLUSÕES

Diante do exposto, analisando discussões e estudos acerca do tema, é clara a necessidade de mais espaços públicos abertos na cidade de São Paulo. Sendo assim, a re-transformação do elevado por uma nova proposta de parque linear com estrutura mais estreita e leve que permita a permeabilidade de luz ao seu nível térreo parece coerente com o urbanismo contemporâneo que busca uma cidade inclusive e para todos. Porém, a proposta do parque linear só deve prosseguir se os devidos cuidados com a população em situação de vulnerabilidade que vive na parte de baixo do Minhocão forem tomados por parte dos governantes.

Portanto, deve-se lembrar que o Minhocão não é só um viaduto linear, mas um parque com várias faces. E todos esses lados devem ser tratados com olhares iguais, evitando deslumbres apenas com o que seria seu potencial turístico para fazer uma cidade pensada para pessoas sem quaisquer tipos de distinção, oportunizando a todos um urbanismo digno de cidadãos brasileiros.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CID, L. F. V. Análise de possíveis soluções urbanísticas para o viaduto Presidente João Goulart (Minhocão) em São Paulo, Brasil. [s.l.] FACULDADE DE ENGENHARIA DA UNIVERSIDADE DO PORTO, 2018.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

SCHILLER, M.; CALDEIRA, D. Á. **Cercar o Minhocão é a solução?** Disponível em: <<https://observasp.wordpress.com/2017/09/06/cercar-o-minhocao-e-a-solucao/>>.

SILVA, I. O. P. DA *et al.* **Espaço urbano, fluxos e direitos: percursos no Elevado João Goulart (Minhocão)**. Revista Alabastro, v. 1, n. 9, p. 64–74, 2017.

ROSTEY, G. **Parque Minhocão: uma grave consequência com São Paulo**. Estado da Arte, 25 out. 2019. Acessado em 14 set. 2020. Disponível em: <https://estadodaarte.estadao.com.br/por-que-o-parque-minhocao-e-uma-grave-inconsequencia-com-sao-paulo/>

QUINTELLA, S. **Prefeitura anuncia a construção do Parque Minhocão**. Veja São Paulo, 21 fev. 2019. Acessado em 22 set. 2020. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/minhocao-capa-projeto-verde/>