

V Simpósio Brasileiro Online de  
**Gestão Urbana**

28 a 30 de julho 2021



Trabalho Inscrito na Categoria de Artigo Completo  
ISBN 978-65-86753-31-8

**EIXO TEMÁTICO:**

- ( ) Cidades inteligentes e sustentáveis
- ( ) Conforto Ambiental e Ambiência Urbana
- (x) Engenharia de tráfego, acessibilidade e mobilidade urbana
- ( ) Habitação: questões fundiárias, imobiliárias e sociais
- ( ) Patrimônio histórico, arquitetônico e paisagístico
- ( ) Projetos e intervenções na cidade contemporânea
- ( ) Saneamento básico na cidade contemporânea
- ( ) Tecnologia e Sustentabilidade na Construção Civil

## **Duas Entrevistas, Imagens dos Caminhos da Mobilidade**

*Two Interviews, Images of the Mobility Paths*

*Dos entrevistas, imágenes de los caminos de la movilidad*

**Maria Isabel Imbrunito**

Professor Doutor, USJT, Brasil.  
imbrunito@gmail.com

**Biagio Antonio Barletta Jr**

Mestrando, USJT, Brasil.  
barlettabiagio@gmail.com

## RESUMO

Este documento busca a comparação entre dois vídeos que datam de um mesmo ano e servem como ponto de partida para a reconstituição e reflexão de diferentes paradigmas do pensamento urbanístico da década de 1960. São eles: uma entrevista com Jane Jacobs no programa "The Way It Is" da CBC TV, por volta da década de 1969 e a outra do então prefeito Paulo Salim Maluf no mesmo ano, com a exposição do antagonismo direto dos discursos contidos nas mídias, o texto busca cumprir a função de análise dos caminhos das novas cidades voltadas para pessoas e as que permanecem priorizando o automóvel até os tempos atuais, ilustrando o caso do Elevado Presidente Costa e Silva – atual elevado João Goulart, conhecido por Minhocão em São Paulo, principalmente quanto à degradação do seu entorno e projetos para sua requalificação.

**PALAVRAS-CHAVE:** Mobilidade Urbana. Ativismo. Cidade Caminhável

## ABSTRACT

*This document seeks to compare two videos that date from the same year and serve as a starting point for the reconstruction and reflection of different paradigms of urban thinking in the 1960s. They are: an interview with Jane Jacobs on the program "The Way It Is" by CBC TV, around the 1969s and the other by then mayor Paulo Salim Maluf in the same year, with the exposure of the direct antagonism of the discourses contained in the media, the text seeks to fulfill the function of analyzing the paths of the new cities aimed at people and those who remain prioritizing the automobile until the present times, illustrating the case of the Elevated President Costa e Silva - currently elevated João Goulart, known as Minhocão in São Paulo, mainly regarding the degradation of his surroundings and projects for his requalification.*

## RESUMEN

*Este documento busca comparar dos videos que datan del mismo año y que sirven como punto de partida para la reconstrucción y reflexión de diferentes paradigmas del pensamiento urbano en la década de 1960. Ellos son: una entrevista a Jane Jacobs en el programa "The Way It Es "de CBC TV, alrededor de la década de 1969 y la otra del entonces alcalde Paulo Salim Maluf en el mismo año, con la exposición del antagonismo directo de los discursos contenidos en los medios, el texto busca cumplir la función de analizar los caminos de las nuevas ciudades dirigido a personas y a quienes siguen priorizando el automóvil hasta la actualidad, ilustrando el caso del Presidente Elevado Costa e Silva - actualmente elevado João Goulart, conocido por Minhocão en São Paulo, principalmente en lo que respecta a la degradación de su entorno y proyectos para su recalificación.*

## 1 INTRODUÇÃO

Este trabalho procura estabelecer uma discussão com base em dois vídeos que datam de um mesmo ano – 1969. Ambos foram produzidos para informar a audiência sobre questões referentes ao processo de urbanização e transformação da cidade, e atualmente são facilmente acessados por canais no Youtube. São eles: uma reportagem de Kenneth Foley para a emissora canadense CBC TV, trecho do programa *The way it is*, no qual é apresentada uma entrevista com uma ilustre moradora recém-chegada à Toronto, Jane Jacobs, convidada a opinar sobre a Spadina Expressway, via para veículos de ligação expressa cujo prolongamento ao centro da cidade foi interrompido a tempo por mobilização da sociedade civil. O segundo vídeo contém a fala do então prefeito da cidade de São Paulo, Paulo Salim Maluf, anunciando a construção de uma nova via expressa elevada, o Elevado Presidente Costa e Silva - atual elevado João Goulart, que ficou conhecido por Minhocão - obra polêmica desde sua inauguração e que ainda se faz presente no cotidiano da população na área central da cidade.

Os dois vídeos são objeto de análise histórica e também de uma descrição minuciosa com base em seus conteúdos, que esclarecem dois paradigmas diferentes do pensamento sobre a cidade, ao ilustrarem posturas opostas em relação ao modelo de urbanização adotado e ao uso do automóvel. Busca-se identificar e enunciar alguns destes princípios urbanísticos por trás desse rico material de época.

Figuras 1 E 2 - Montagem de cenas dos dois vídeos utilizados pelos autores.



Fontes: Montagem dos autores a partir dos dois vídeos. Fonte (vídeo à esquerda): <https://www.mhpbooks.com/jane-jacobs-has-a-few-thoughts-on-the-new-wasteful-often-destructive-but-nevertheless-exciting-shape-of-the-cities-in-this-1969-canadian-tv-segment/> Fonte: (vídeo à direita): <https://www.youtube.com/watch?v=j44cTnNDHps>

Jane Jacobs muda-se para Toronto em 1968, depois de ter vivido e participado ativamente dos movimentos de resistência de bairros ao sul da ilha de Manhattan nos anos 1950 e 1960. Estes movimentos da sociedade civil barraram o avanço de grandes projetos que, vindos a cabo, aniquilariam as vizinhanças do East Village, SoHo e Greenwich Village. Entre os projetos propostos estavam o avanço da 5ª Avenida, que cortaria ao meio a Washington Square, e a construção da Lower Manhattan Expressway - LOMEX, via expressa em parte elevada e em parte enterrada, que atravessaria o sul da ilha no sentido Leste-Oeste.

Nota-se como o pensamento de Jane Jacobs foi se estabelecendo e fortalecendo ao longo das ações de resistência nas quais tomou parte para frear estas e outras obras, na tentativa de juntar argumentos e difundir-los perante a sociedade e junto aos meios de comunicação. Posicionou-se assim em oposição aos argumentos desenvolvimentistas, posicionando-se pela retomada de valores de qualidade de vida urbana ligados à cidade tradicional e pelo resgate de critérios com

base na vitalidade dos bairros, no uso da cidade pelo pedestre, na valorização do patrimônio construído ao longo do tempo e nas oportunidades que essa somatória de fatores propicia, como aluguéis baratos, reciclagem gradual dos edifícios e mistura de pessoas diferentes convivendo no mesmo espaço. Jacobs tentou mostrar que uma vizinhança animada se constitui pelo contrário das características que o modelo urbanístico moderno pretendia implantar (OMITIDO, 2020). A densidade e intensidade da cidade, segundo a jornalista, é garantida pela proximidade dos imóveis com a rua e pelo adensamento e justaposição de atividades distintas e interconectadas, que geram horários complementares de uso dos espaços pelas pessoas. E também, como temas que perpassam essas questões, estão o fortalecimento das relações sociais e dos indivíduos, entre si e com o lugar que habitam.

A postura contra a qual os vários comitês de resistência que Jacobs participou lutavam era a postura oficial da cidade, que visava abrir frente a novos empreendimentos e promover o aumento de complexos viários repletos de túneis, viadutos e grandes vias, que gerariam grandes obras. Conduzidos por Robert Moses, que ganhou cada vez mais espaço no planejamento das cidades em outros lugares além de Nova York, estes projetos contaram ali com resistência popular organizada e, depois de muita luta, foram preteridos em prol da preservação dos antigos bairros.

No prolongamento da 5ª Avenida, o objetivo de Robert Moses era estender o traçado viário da quadrícula novaiorquina, cujo plano datava de 1811. Este traçado era interrompido justamente no Greenwich Village, pelo motivo de que o bairro já apresentava um traçado próprio e uma ocupação prévias a esta data. Já a LOMEX, cujo desenho inicial data de 1955, visava a interligação Leste-Oeste que se estendia em pontes além da ilha, atravessando os bairros ao sul de Manhattan mencionados acima. Os argumentos utilizados pela municipalidade defendiam a modernização das vias e a substituição dos antigos edifícios que, segundo as autoridades, abrigavam cortiços e espaços degradados e insalubres. Contra estes argumentos, Jane Jacobs evidenciou que estes bairros não estavam degradados: os velhos edifícios eram habitados e abrigavam muitos usos de trabalho e moradia, propiciando uma vida vital para a vida urbana. Além disso, apresentavam uma agradável escala humana em seu conjunto. Para a jornalista, a noção de degradação de um bairro não estava relacionada à idade dos edifícios ou às classes sociais de seus moradores, mas envolvia a perda da intensidade e vitalidade urbana que os conjuntos modernos e massificados então propostos para o local tratariam de aniquilar.

O planejamento com base no automóvel e na alta velocidade, em parte responsável pela expansão dos subúrbios e pela implementação de vias expressas de ligação sem qualquer condição de uso local - movimento que vinha em alta desde o surgimento do automóvel e de sua adoção como transporte individual -, não foi confrontado principalmente em função do espraiamento urbano descontrolado. Adeptos do modo de vida suburbano, que tem a casa unifamiliar e a vizinhança residencial como principais atributos valorativos, continuaram a existir, e muitas cidades ao redor do mundo continuam atualmente a crescer sob este paradigma. Mas quando as vias expressas adentraram centros urbanos consolidados, gerando afunilamentos, demolições, perda de qualidade ambiental em áreas consolidadas e fluxo de automóveis incompatível com os bairros existentes, surgiram oposições e questionamentos sobre os modelos provenientes dos anos 1950 a 1970. Outro ponto importante amplamente difundido foi a necessária participação das populações na tomada de decisões sobre o território que habita. Foi este tipo de argumento que Jacobs resgatou na entrevista ao programa *The way it is*, que concedeu sobre a proposta da Spadina Expressway em Toronto.

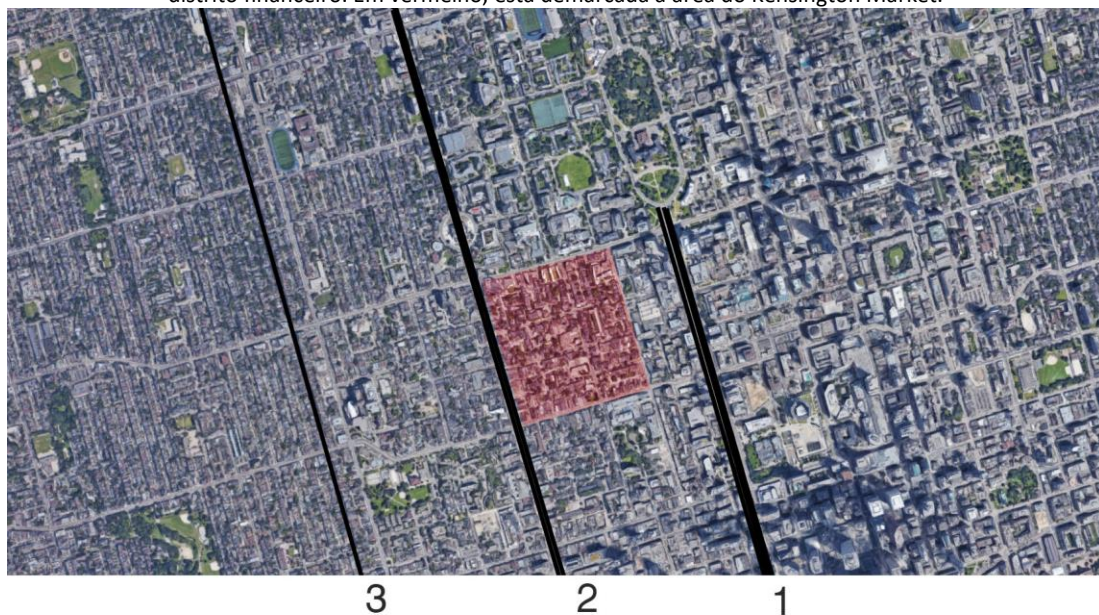
## 2 JACOBS E A SPADINA EXPRESSWAY

- “Odeio a University Avenue”.

Após tentar atravessar esta avenida para encontrar os repórteres, assim começa a fala de Jacobs sobre Toronto. Em compensação, ela ressalta as qualidades de uma Toronto viva nas proximidades de Kensington Market, onde antigas moradias abrigam comércios e propiciam usos voltados diretamente para o espaço público. Em suas palavras: “romântica, peculiar, com espaço urbano surpreendente e amplas calçadas” (JACOBS in FOLEY, s/d). Menciona também ruas residenciais locais como a Markham Street, que têm proporção, escala e funcionamento semelhantes às ruas locais do Greenwich Village, onde morava em Nova York.

Para Jacobs, a cidade de Toronto mostraria uma dupla personalidade, uma espécie de esquizofrenia: de um lado, pequenos grupos humanos vinculados a espaços graciosos, divertidos, com espírito vernacular; por outro, a cidade oficial dos planos e grandes projetos, medíocre, cara e pomposa. A jornalista diz notar entre os moradores um certo questionamento sobre este tipo de proposta urbana oficial, a ponto de considerar a Spadina Expressway a maior ameaça à cidade de Toronto.

Figura 3 - Nota-se os locais de interesse para a discussão do vídeo: 1-University Avenue, avenida larga intensamente atravessada pela comunidade da Universidade; 2- Spadina Avenue, que não recebeu a via expressa projetada; 3- Markham Street, rua local situada em tecido residencial, com quadras retangulares estreitas e edifícios antigos. O tecido da Universidade apresenta quadras menores e edifícios de grande porte. Ao sul da University Avenue fica o distrito financeiro. Em vermelho, está demarcada a área do Kensington Market.



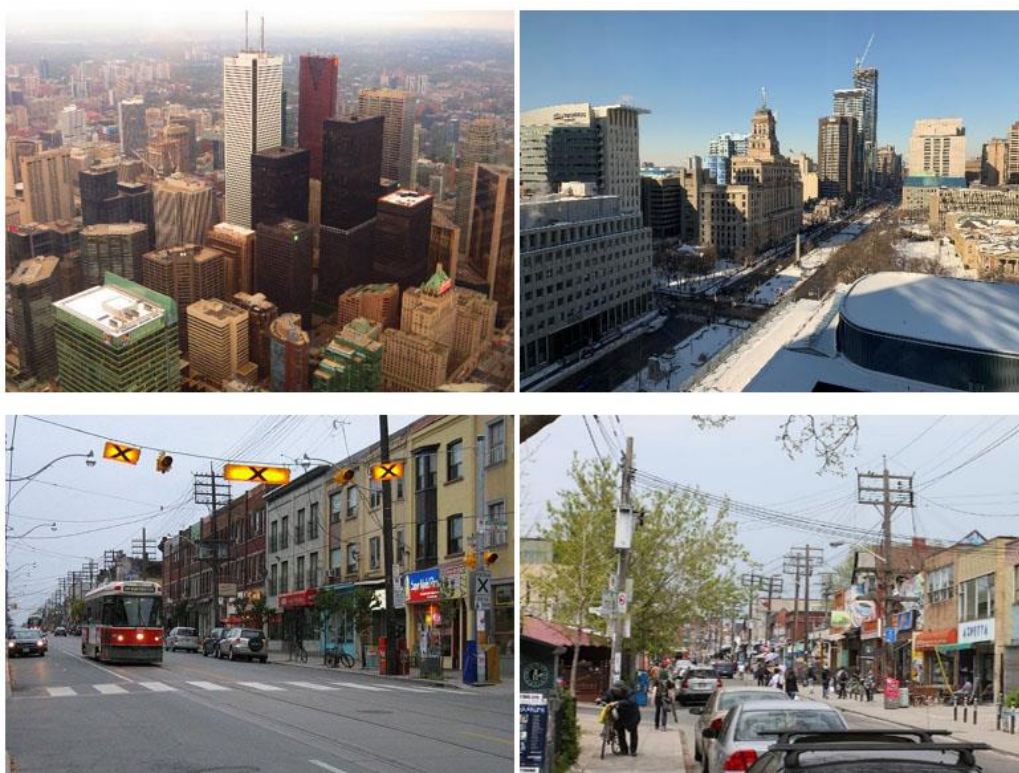
Fonte: Foto extraída do Google Maps e tratada pelos autores.

Na entrevista, os argumentos utilizados por Jacobs foram também técnicos. Segundo ela, levar uma via expressa para dentro da cidade adensada é o mesmo que levar um grande número de automóveis que entraria e sairia da via expressa em alguns pontos específicos de gargalo, e o afunilamento traria as vias locais ao redor destes pontos. Ainda conforme seu ponto de vista, é também impossível conciliar os cruzamentos de uma via expressa com as vias locais já implantadas. Uma via expressa adentra o tecido existente sem intercâmbio e

intersecção de vias uma vez que, ao evitar-se o cruzamento em nível, torna-se necessário resolver as travessias através de viadutos e túneis que trariam grande impacto e destruição à trama urbana existente. A ativista menciona ainda os quarteirões arrasados com o alargamento dessas vias, o estreitamento das calçadas para os pedestres e o corte de árvores dos passeios. As áreas livres de permanência das pessoas nesses entornos, por sua vez, dariam lugar aos carros e aos estacionamentos de veículos em pleno centro da cidade.

Jacobs desqualifica as decisões pautadas sem o respeito às dinâmicas e características dos bairros locais, ao dizer que a University Avenue é um modelo viário importado de outras cidades, que o Dominion Center - concluído em 1967, projetado pelo arquiteto Mies van der Rohe - é um modelo importado de edifícios, e a cidade resultante destas obras é tediosa e sem vida. Propõe então que se opte pela construção de espaços na escala das pessoas em vez de espaços ruidosos, grandiosos e velozes.

Figuras 4,5, 6 e 7: Exemplo de fotografia: Figura 3. Contraste de escalas. Acima, à esquerda: Conjunto arquitetônico do distrito financeiro de Toronto com vista para o Dominion Center. Acima, à direita: Vista da University Avenue. As imagens inferiores mostram a vitalidade urbana no Kensington Market.



Fontes: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Toronto-Dominion\\_Centre\\_and\\_Scotia\\_Plaza\\_from\\_CN\\_Tower,\\_Toronto,\\_Ontario\\_\(21652084160\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Toronto-Dominion_Centre_and_Scotia_Plaza_from_CN_Tower,_Toronto,_Ontario_(21652084160).jpg) ;  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aerial\\_view\\_of\\_Toronto%27s\\_University\\_Avenue.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aerial_view_of_Toronto%27s_University_Avenue.jpg) ;  
[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/97/Augusta\\_Avenue\\_Kensington\\_Toronto.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/97/Augusta_Avenue_Kensington_Toronto.jpg) ;  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Toronto\\_Little\\_Italy\\_23\\_\(8439722583\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Toronto_Little_Italy_23_(8439722583).jpg).

Para exemplificar o impacto negativo das vias expressas, Jacobs cita o exemplo de Montreal, em que as chamadas Autoroutes adentram a cidade cortando os bairros e espalhando o tráfego no meio urbano. Além das barreiras criadas pelas autopistas, também aponta para a impossibilidade de uso dos espaços verdes ao longo das vias expressas, que se tornam desqualificados devido ao ruído e poluição excessivos. Segundo a ativista, os espaços urbanos próximos às vias expressas são “envenenados” pelo automóvel.

Figuras 8 e 9 - Ao trazer exemplos de implantações mal sucedidas, Jacobs cita as Autoroute de Montreal. Nas imagens, mostra-se a Autoroute 15 (à esquerda) e a Autoroute Ville-Marie (à direita).



Fontes: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a7/Autoroute\\_Decarie\\_Montreal.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a7/Autoroute_Decarie_Montreal.jpg);  
[https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Autoroute\\_Ville-Marie\\_-\\_04.JPG](https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Autoroute_Ville-Marie_-_04.JPG).

### 3 - ROBERT MOSES EM SÃO PAULO, MINHOÇÃO E PAULO MALUF

A ideia de introduzir amplos sistemas de vias para automóveis que otimizassem a circulação na cidade de São Paulo remete ao Plano de Avenidas proposto por Prestes Maia, de 1930. Este sistema propunha, além das vias perimetrais compostas pelas Marginais ao longo dos principais rios urbanos, a ligação Norte-Sul da cidade, no sistema conhecido como “Y, composto pelas avenidas 9 de Julho, 23 de Maio, e pela Avenida Tiradentes. Segundo Assunção (2016), a avenida 9 de Julho foi construída como parkway no mandato do prefeito Fábio Prado; a 23 de Maio foi construída como highway apenas 30 anos depois, no mandato do prefeito Faria Lima. Além de previstas no Plano de Avenidas, estas vias foram também mencionadas no Relatório Moses, o “Programa de melhoramentos públicos para a cidade de São Paulo”, de 1950.

Segundo Neto (2018), Robert Moses aproveitava-se de seu reconhecimento por obras em Nova York e, graças à atuação de Nelson Rockefeller ao construir uma amarração político-cultural que visava promover a aproximação entre o Brasil e os Estados Unidos e intermediou o processo, acabou por vir e influenciar os rumos do urbanismo em São Paulo. Moses vislumbrou o incremento do automóvel e de obras viárias expressas em diversas cidades além de Nova York. Entre outras coisas, o relatório Moses elaborado para São Paulo previa a retificação dos rios Tietê e Pinheiros e a construção da ligação Leste-Oeste da cidade, através da construção de uma via que corresponde à atual Radial Leste. Um trecho importante desta ligação, o Minhocão, foi feito em poucos anos, pois o respaldo destas recomendações convergiu para a conveniência e motivação política no mandato do prefeito Paulo Maluf, entre 1968 e 1971.

Assim, data do mesmo ano do primeiro vídeo comentado sobre Jacobs – 1969 - o segundo vídeo objeto desta análise, no qual o então prefeito da cidade de São Paulo, Paulo Salim Maluf, engenheiro formado pela Escola Politécnica da USP que foi reconhecido por suas grandes obras viárias, anunciou o projeto, as estratégias e prazos para a construção do Minhocão. Já o apresentador, antes de lhe passar a palavra, fala do “suntuoso” projeto. Lembramos aqui o significado da palavra suntuoso que, segundo o dicionário, é aquilo que demanda grande

quantidade de dinheiro, feito de maneira dispendiosa, em que há excesso de ostentação (Houaiss, 2008)

O vídeo gravado com a fala de Maluf é objetivo e direto. Trata-se de uma apresentação do projeto, que esclarece sobre o desenho da via: o que liga, a origem, o percurso em via sobre a Avenida Amaral Gurgel, e os pontos de conexão, entrada e saída da via expressa. Toda a fala é pautada por informações quantitativas: a extensão da empreitada (3,5Km), o número de veículos que comportaria, a velocidade prevista de 80Km/h, o dimensionamento do número de pistas e da estrutura, o sistema construtivo empregado, eficiente e moderno, os custos (37.000.000,00 de Cruzeiros Novos) e os prazos (entrega em 14 meses de construção ininterrupta, inclusive domingos e feriados). A maior obra em concreto armado da América Latina seria elevada desde a Praça Roosevelt até o Largo Padre Péricles, na Avenida Francisco Matarazzo. O prefeito mostra imagens de perspectivas artísticas dos acessos ao elevado (Largo do Arouche, Avenida São João) e dos cruzamentos (Avenida Angélica), imagens silenciosas e despoluídas que, acompanhadas sempre pelo discurso de quem vai e vem de automóvel, enaltecem a facilidade do deslocamento. O prefeito elogia a solução proposta como aquela que vinha sendo aplicada em outras grandes cidades do mundo, que se resume ao tráfego sem interrupção em vias elevadas e sem nenhum cruzamento.

Nada é mencionado sobre o pedestre ou os impactos urbanos desta obra. Cabe aos jornais da época manifestarem-se contra a iniciativa do prefeito, mencionando aspectos ignorados no vídeo analisado. Assunção (2016) faz diversas menções a estas reportagens críticas, desde a oposição ao plano ambicioso até as denúncias de degradação da avenida Amaral Gurgel, já nos anos 1980. Apesar das falas reprimidas, a obra prosseguiu, com maior custo e prazo do que inicialmente foi previsto. Sua inauguração não pode ser considerada um sucesso, e logo um automóvel quebrado gerou a paralização do trânsito. Os impactos negativos no meio urbano e a degradação dos imóveis ao longo da via expressa são sentidos até o presente.

Figura 10 - Legenda: O Minhocão para os automóveis.



Fonte: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Viaduto\\_cheio.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Viaduto_cheio.jpg). Gsé Silva, CC BY-SA 4.0  
<<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>>, via Wikimedia Commons



Cabe dizer que este processo ainda está inconcluso. Com a decisão tomada de transformar esta estrutura elevada em um parque, o legado do Minhocão encontra, atualmente, novos paradigmas do urbanismo que apregoam outros princípios, com cidades mais humanas e sustentáveis, que cedem o espaço do carro para as pessoas. Com o legado de uma estrutura gigantesca, discute-se como transformar este elemento desencadeador de degradação do ambiente urbano em algo positivo para a cidade.

Figura 11 - O Minhocão para as pessoas



Fonte: Foto dos autores, 2017.

#### 4 - CONSIDERAÇÕES

Os vídeos descritos mostram pontos de vista opostos do pensamento sobre a cidade e o automóvel, num mesmo momento em que São Paulo, de modo sincrônico com outras cidades do mundo, opta pela implantação de vias expressas que encontraram alguma resistência entre as populações e grandes impactos a longo prazo na vida urbana. A incompatibilidade entre uma infraestrutura de escala metropolitana e as populações locais, com diferentes fluxos, interesses e relações de permanência no local, gerou conflitos de longo prazo e busca soluções conciliatórias. Ficam expostas tanto a disputa de posições dos agentes envolvidos como a mudança do pensamento contemporâneo sobre a cidade dos anos 1960, no que tocam aos ensejos, interesses e encaminhamentos do pensamento da cidade sobre si mesma.

#### 5 – REFERÊNCIAS

##### 5.1 Dissertação, tese e trabalho acadêmico

ASSUNÇÃO, E. L. L. **Minhocão e arredores: construção, degradação e resiliência (1970-2016)**. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo.) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie. 2016. Disponível em <<http://tede.mackenzie.br/jspui/handle/tede/3089>> Acesso: 15 mai. 2021

##### 5.2 Artigo de Periódicos

NETO, C. M. C. **A esfera técnica e o jogo político em São Paulo: o relatório Moses**. In: Anais XV Enanpur. 2013. Disponível em: <<http://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenanpur/article/view/477>>.

### 5.3 Mídias em vídeo

FOLEY, K. **How we love the land**. 4º episódio, entrevista com Jane Jacobs. CBC TV, Toronto, s/d. Disponível em: <https://www.mhpbooks.com/jane-jacobs-has-a-few-thoughts-on-the-new-wasteful-often-destructive-but-nevertheless-exciting-shape-of-the-cities-in-this-1969-canadian-tv-segment/>

PAULO MALUF anuncia a construção do Elevado Presidente Costa e Silva. São Paulo [S.l.:s.n.], 1969. 1 vídeo (2.26 min). Publicado pelo canal xol8lox. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=j44cTnNDHps> Acesso em: 12 mai. 2021