

Duas Entrevistas, Imagens dos Caminhos da Mobilidade

Maria Isabel Imbrunito

Professora Doutora, USJT, Brasil.
imbrunito@gmail.com

Biagio Antonio Barletta Jr

Mestrando, USJT, Brasil.
barlettabiagio@gmail.com

RESUMO

Este documento compara dois vídeos que datam de um mesmo ano (1969) e servem como argumento para refletir sobre dois diferentes paradigmas do pensamento urbanístico presentes na década de 1960. São eles: uma entrevista de Jane Jacobs no programa "The way it is", da TV canadense CBC, na qual combate as obras da Spadina Expressway, em Toronto, e a apresentação pelo então prefeito de São Paulo, Paulo Salim Maluf, do plano para construção do Elevado Presidente Costa e Silva – atual Elevado João Goulart, conhecido por Minhocão. O confronto dos vídeos expõe o antagonismo dos discursos com relação ao papel da infraestrutura viária, à valorização do ambiente urbano e à ideia de qualidade de vida urbana, e ilustra dois destinos: a paralização das obras da Spadina Expressway em Toronto e a conclusão das obras do Minhocão, em São Paulo.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade Urbana. Cidade Caminhável. Qualidade de vida urbana.

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, com trecho do programa "The way it is", que contém 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. O segundo vídeo contém a fala do então prefeito 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 como 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 ilustram dois paradigmas diferentes do pensamento sobre a cidade, ao apresentarem 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 do rico material de época.

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



Fonte: montagem dos autores a partir de: <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/> e <https://www.youtube.com/watch?v=j44cTnNDHps>

Jane Jacobs mudou-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, caso tivessem 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 parte elevada e 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 os meios de comunicação. Posicionou-se em oposição aos argumentos desenvolvimentistas, lutando pela retomada de valores da 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 decorre do exato contrário da cidade que o modelo urbanístico moderno pretendia implantar (IMBRONITO, 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. Como temas que perpassam essas questões, estão o fortalecimento das relações sociais, econômicas, e da relação dos indivíduos com o lugar que habitam.

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

No prolongamento da 5ª Avenida, o objetivo de Robert Moses era estender o traçado viário da quadrícula novaiorquina, cujo plano data de 1811. Este traçado era interrompido justamente no Greenwich Village, uma vez que o bairro já apresentava um traçado implantado e uma ocupação prévios a essa data. Já a LOMEX, cujo desenho inicial data de 1955, visava a interligação Leste-Oeste que se estendia em pontes para além da ilha, atravessando diversos bairros. Os argumentos utilizados pela municipalidade ressaltavam a modernização das vias e a substituição dos antigos edifícios que, segundo as autoridades, abrigavam cortiços e espaços degradados e insalubres. Contra os argumentos oficiais, Jane Jacobs evidenciou que estes bairros não estavam degradados: os velhos edifícios eram habitados e abrigavam muitos usos de trabalho e moradia, propiciando uma liga 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 estaria relacionada à idade dos edifícios ou às classes sociais de seus moradores, mas envolvia a perda da intensidade e vitalidade que os conjuntos modernos e massificados, propostos para o local, tratariam de aniquilar.

O planejamento com base no automóvel e na alta velocidade, responsável pela expansão dos subúrbios e pela implementação de vias expressas de ligação rápida 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 primeiramente em função do espraiamento urbano descontrolado. Adeptos do modo de vida suburbano, que tem a casa unifamiliar e a vizinhança residencial afastada como principais atributos valorativos, continuaram a existir no presente, e muitas cidades ao redor do mundo continuam atualmente a se expandir sob este paradigma. Entretanto, quando as vias expressas adentraram centros urbanos consolidados gerando afunilamentos, demolições e perda de qualidade ambiental em áreas consolidadas, trazendo fluxo de automóveis incompatível com os bairros existentes, surgiram oposições e questionamentos sobre os modelos provenientes dos anos 1950 a 1970.

Outro ponto importante que foi amplamente difundido e que data deste mesmo período trata da necessária participação das populações na tomada de decisões sobre os espaços que habitam. 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.

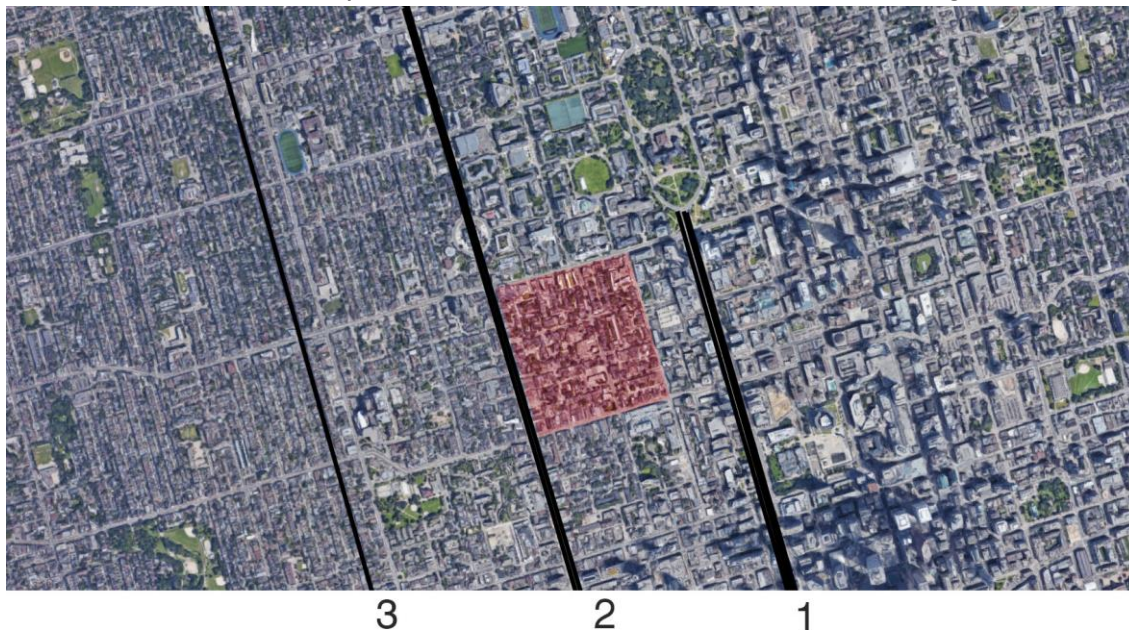
JACOBS e a SPADINA EXPRESSWAY

“Odeio a University Avenue.”

Assim começa a fala de Jacobs sobre Toronto, após tentar atravessar a avenida para encontrar os repórteres. Em compensação, ela ressalta as qualidades de uma Toronto viva nas proximidades do Kensington Market, onde antigas moradias transformadas em comércios 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 mostra uma dupla personalidade, uma espécie de esquizofrenia: de um lado, pequenos grupos humanos estabelecem vínculos com espaços graciosos, divertidos, de espírito vernacular; por outro, existe a cidade oficial dos planos e grandes projetos, medíocre, cara e pomposa. A jornalista diz já notar entre os moradores um certo questionamento sobre as propostas oficiais para a cidade, a ponto de considerarem a Spadina Expressway a maior ameaça à cidade de Toronto.

Figura 2. 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 estreitas e edifícios antigos. O tecido da Universidade apresenta quadras maiores e edifícios de grande porte. Ao sul da University Avenue fica o distrito financeiro, verticalizado, na parte inferior direita da foto. Em vermelho, a área do Kensington Market.

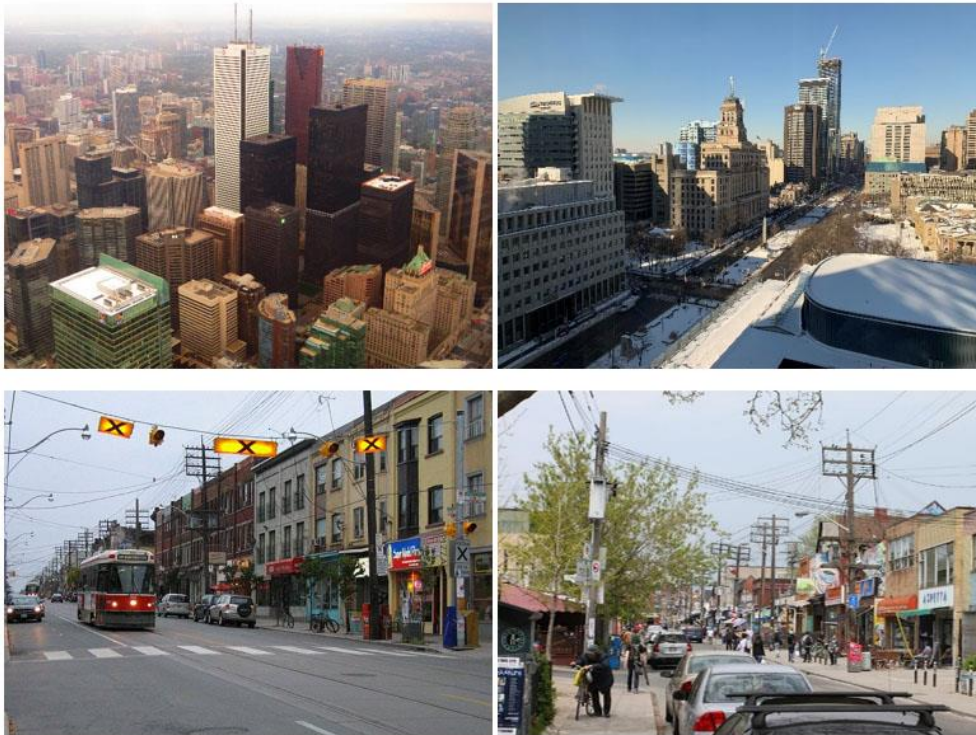


Fonte: Foto extraída do Google Maps e tratada pelos autores.

Na entrevista, Jacobs também utilizou argumentos técnicos para sustentar sua posição. Segundo ela, levar uma via expressa para dentro da cidade adensada equivale a despejar um grande número de automóveis, entrando e saindo da via expressa em pontos específicos de enorme gargalo, cujo afunilamento travaria o trânsito de vias locais ao redor destes pontos. Ainda conforme seu argumento, é impossível conciliar os cruzamentos de uma via expressa com as vias locais já implantadas. Uma via expressa adentra o tecido existente sem possibilidade de cruzamentos e intersecções de vias. Ao evitar-se o cruzamento em nível, torna-se necessário resolver travessias através de viadutos e túneis, que acarretam grande impacto e destruição à trama urbana existente. A ativista menciona os quarteirões arrasados com a implantação de vias expressas, o estreitamento das calçadas de pedestres devido ao aumento das pistas para automóveis e o corte de árvores dos passeios. As áreas livres para 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 que 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.

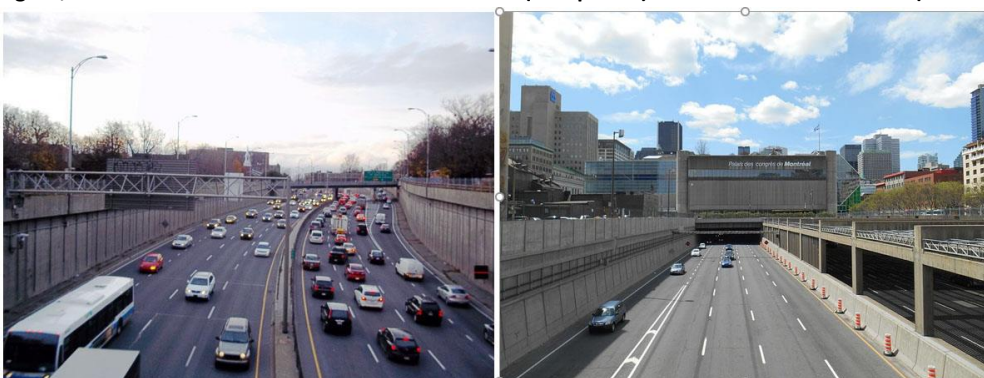
Figura 3. Acima, à esquerda: Distrito Financeiro de Toronto com vista para o Dominion Center. Acima, à direita: Vista da University Avenue. As imagens inferiores mostram a vitalidade urbana no Kensington Market.



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://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 adentraram a cidade, cortando os bairros e espalhando o tráfego intenso de veículos no meio urbano. Além das barreiras criadas pelas Autoroutes, ela 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 carro.

Figura 4. Ao trazer exemplos de implantações mal sucedidas, Jacobs cita as vias expressas de Montreal. Nas imagens, mostram-se as entrincheiradas Autoroute 15 (à esquerda) e a Autoroute Ville-Marie (à direita).



Fonte: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a7/Autoroute_Decarie_Montreal.jpg ;
https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Autoroute_Ville-Marie_-_04.JPG.

ROBERT MOSES EM SÃO PAULO, MINHOCÃO 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 de 1930, proposto por Prestes Maia e Ulhôa Cintra. Este sistema propunha, além das vias perimetrais compostas pelas Marginais ao longo dos principais rios urbanos de São Paulo, a ligação Norte-Sul da cidade através do 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 avenida 23 de Maio foi construída como Highway, 30 anos depois, no mandato do prefeito Faria Lima. Além de previstas no Plano de Avenidas, estas vias foram mencionadas no Relatório Moses, o “Programa de melhoramentos públicos para a cidade de São Paulo”, de 1950.

Moses vislumbrou o incremento do automóvel e de obras viárias expressas em diversas cidades do mundo. Segundo Neto (2018), Robert Moses aproveitou-se de seu reconhecimento por obras em Nova York e, graças à atuação de Nelson Rockefeller, que intermediou o processo agindo para promover uma aproximação entre o Brasil e os Estados Unidos, acabou por vir e influenciar os rumos do urbanismo em São Paulo. 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 poucos anos depois, quando o respaldo destas recomendações convergiu para a motivação e conveniência política e econômica durante o governo do prefeito nomeado Paulo Salim Maluf, entre 1968 e 1971.

Assim, data do mesmo ano do vídeo com a entrevista de Jane Jacobs, 1969, o segundo vídeo objeto desta análise, no qual o então prefeito da cidade de São Paulo, engenheiro formado pela Escola Politécnica da USP e que foi reconhecido por suas grandes obras viárias, anunciou o projeto da via elevada, narrando as estratégias e prazos para a construção do Minhocão. Já o apresentador, antes de lhe passar a palavra, fala de um “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, inicialmente, sobre o desenho da via: que pontos liga, qual a origem e o percurso, aéreo sobre a Avenida Amaral Gurgel, e quais 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 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 então imagens de perspectivas artísticas dos acessos ao elevado (Largo do Arouche, Avenida São João) e dos cruzamentos (Avenida Angélica), imagens silenciosas e despolidas 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 adequadamente em outras grandes cidades do mundo, e que se resume a tráfego sem interrupção em vias elevadas, sem nenhum cruzamento.

Nada é mencionado sobre o pedestre ou os impactos urbanos da 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, extrapolando o custo e o prazo inicialmente previstos. Sua inauguração não pode ser considerada um sucesso, pois logo um automóvel quebrado gerou a paralização do trânsito sobre a via. Os impactos negativos no meio urbano e a degradação dos imóveis ao longo da via expressa se prolongam até o presente.

Cabe dizer que este processo ainda está inconcluso. Com a decisão tomada de transformar esta estrutura elevada em parque, o legado do Minhocão vem de encontro a 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 5. Legenda: O Minhocão para os automóveis.



Fonte: 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

Figura 8 - O Minhocão para as pessoas



Fonte: Foto dos autores, 2017.

CONSIDERAÇÕES

Os vídeos descritos neste ensaio mostram pontos de vista opostos do pensamento sobre a cidade e o automóvel. Ao mesmo tempo em que Toronto freou a abertura de sua via expressa, São Paulo, em sintonia com outras cidades do mundo, optou pela implantação de uma via expressa de grande impacto. A incompatibilidade entre a infraestrutura de escala metropolitana e a dinâmica da população local, com seus diferentes fluxos, interesses e relações de degradação e permanência, gerou conflitos de longo prazo ainda em busca de soluções. Ficam expostos neste trabalho tanto a disputa de posições dos agentes envolvidos na produção do espaço urbano como a mudança do pensamento e dos planos sobre a cidade ocorrida dos anos 1960, no que toca aos desejos, interesses, prioridades e encaminhamentos sobre a vida urbana e o destino da cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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.

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/>>

IMBRONITO, M.I. Teoria e resistência em Jane Jacobs. **Revista Políticas Públicas & Cidades**, Belo Horizonte, v.9, n.1, p.1-16, 2020. Disponível em: < <https://rppc.emnuvens.com.br/RPPC/article/view/317/254>>

NETO, C. M. C. A esfera técnica e o jogo político em São Paulo: o relatório Moses. In: ENANPUR, XV. 2013, Recife. **Anais XV Enanpur.** S.l., 2013, v.15, n.1, p.1-17. Disponível em: <<http://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenanpur/article/view/477>>

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.