

CENTRO ATRAVESSADO: Mapeamento e indagações sobre os impactos da construção da Ligação Leste-Oeste do Município de São Paulo

CROSSING DOWNTOWN: Mapping and inquiries about the impacts of the construction of the East-West Connection of the Municipality of São Paulo

Dominique Crizane Moraes Aires¹
dominiqueaires.arq@gmail.com

Marcos Virgílio da Silva²
mvirgilio@gmail.com

Resumo: O presente trabalho consiste em realizar um mapeamento das modificações geradas pela construção da ligação Leste-Oeste, que atravessa o centro de São Paulo (abrangendo toda a extensão do Elevado João Goulart, Viaduto Júlio de Mesquita Filho, Viaduto Jaceguai, Viaduto do Glicério, Viaduto Leste-Oeste e Complexo Viário Evaristo Comolatti, até desembocar na Avenida Alcântara Machado). Com base em artigos, matérias de jornais, decretos e leis que remontam o desenvolvimento da cidade, assim como o entendimento de conceitos sobre lugar e memória, o objetivo é abordar os antecedentes das intervenções rodoviaristas na cidade de São Paulo, o processo de consolidação das regiões afetadas e suas transformações a partir da construção da Ligação. Pretende-se dimensionar, por meio de sobreposições cartográficas, o impacto das demolições e desapropriações, refletindo sobre a "memória coletiva" afetada e transformada durante o processo de implantação dessas vias elevadas. Por fim, será apresentado um mapeamento que estima a quantidade de demolições ocorridas, possibilitando visualizar as áreas onde os impactos da construção da Ligação Leste-Oeste foram mais intensos.

palavras-chave: Rodoviarismo, ditadura, Minhocão, memória, espaço urbano.

Abstract: The present work aims to map the modifications generated by the construction of the East-West Connection, which cuts through downtown São Paulo (spanning the entire length of the João Goulart Viaduct, Júlio de Mesquita Filho Viaduct, Jaceguai Viaduct, Glicério Viaduct, East-West Viaduct, and Evaristo Comolatti Viaduct Complex, ending at Alcântara Machado Avenue). Based on articles, newspaper articles, decrees, and laws that trace the city's development, as well as an understanding of concepts of place and memory, the objective is to address the precedents of road-oriented interventions in São Paulo, the process of consolidation of affected regions, and their transformations following the construction of the East-West Connection. Through cartographic overlays, the goal is to assess the impact of demolitions and expropriations, reflecting on the "collective memory" affected and transformed during the implementation of these elevated roadways. Finally, a mapping will be

¹ Arquiteta e Urbanista. Mestrado profissional desenvolvido no Centro Universitário Belas Artes de São Paulo.

² Doutor em História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo (2011), pela Universidade de São Paulo.. Coordenador do Mestrado Profissional em Arquitetura, Urbanismo e Design e do curso de Pós-graduação Lato Sensu em Patrimônio Cultural e Memória do Centro Universitário Belas Artes de São Paulo.

presented that estimates the number of demolitions, allowing visualization of areas where the impacts of the East-West Connection construction were most intense.

Keywords: Elevated highways, dictatorship, memory, urban space.

1. INTRODUÇÃO

A implantação da Ligação Leste-Oeste pode ser vista como fruto de um processo histórico de priorização do automóvel no contexto urbano da cidade de São Paulo. A começar pelo crescimento e consolidação da economia cafeeira no final do século XIX, em que o trânsito dessa mercadoria passa a circular do interior do estado para os portos, por meio de transporte com animais e, a partir de 1867, pela Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. Apesar da importância das ferrovias para o crescimento da cidade na virada do século XX, segundo Campos (2002), é notável a negligência em relação ao modelo ferroviário de transporte nas décadas seguintes. Com o objetivo de construir uma cidade que servisse como palco para a elite que se instalava, o modelo de grandes avenidas e do automóvel começa a surgir no centro das prioridades de intervenções para o espaço físico da cidade.

Enquanto centro econômico, a cidade passa a receber não só as elites, mas todo um contingente de trabalhadores. Esses se instalaram muitas vezes em regiões consideradas relativamente periféricas na época: próximas às indústrias (como na Mooca), nas vizinhanças das regiões mais nobres (como a Barra Funda e sua proximidade com os Campos Elísios), ou em áreas pouco valorizadas (como as regiões mais baixas do recém-loteado bairro da Bela Vista e da Baixada do Glicério). As obras públicas realizadas no final do século XIX e início do século XX estavam muito mais voltadas para a construção de edifícios institucionais e para o 'embelezamento' da cidade, visando o uso da estética europeia nos espaços públicos. Isso contrastava com qualquer política que tivesse como objetivo atender às diferentes camadas sociais que a cidade recebia na época.

Como colocou Campos (2002), se o contingente popular e operário estivesse contido nos espaços de vilas, a cidade poderia se concentrar na ilusão de construir uma "capital do café". Nas décadas seguintes, as consequências desse pensamento passam a ficar cada vez mais visíveis: o problema da habitação, com surgimento de diversos cortiços repletos de

imigrantes e ex-escravizados, além do congestionamento de veículos na região central, apesar das várias intervenções em vias públicas³.

Mudanças na dinâmica de áreas da cidade que priorizam os interesses hegemônicos se tornam um ponto recorrente no desenvolvimento da cidade de São Paulo. Em 1930, o prefeito Pires do Rio recorre ao engenheiro Francisco Prestes Maia que retoma o plano proposto há quase uma década por Ulhôa Cintra, o “Perímetro de Irradiação”, fazendo modificações e desenvolvendo o Plano de Avenidas. (Porto, 2006, p.133).

Seria composto de vários trechos de vias públicas, em segmentos, formados pela avenida Ipiranga, a rua São Luís (alargada e transformada em avenida), o Viaduto 9 de Julho, o Viaduto Jacareí, a avenida Rangel Pestana, a rua Mercúrio e a rua Senador Queiroz (alargada), até a referida Avenida Ipiranga. A denominação “Perímetro de Irradiação” provém do fato de servir como linha de partida das artérias que conduzem aos bairros (radiais). (idem, p. 140).

O plano que previa englobar modais de transporte público terminou por gerar uma desconfiguração sócio-espacial, afastando camadas menos privilegiadas da população do centro da cidade e consolidando a predominância do sistema de transporte individual motorizado.

Dentre as políticas do Estado Novo (1937-1945), houve o incentivo à instalação da indústria automobilística em todo território nacional, política reafirmada na década de 1950 durante a administração Juscelino Kubitschek. Com o incremento da política de incentivos fiscais à produção de veículos automotores atrelados a um processo de desativação das linhas de bondes (Neves, 2020, p.42), consolidou-se um cenário onde o automóvel se encontrava no centro das necessidades de locomoção no espaço urbano, e este, por sua vez, deveria existir principalmente para dar suporte ao automóvel.

Na década de 1960, já instaurado o regime militar, segundo Neves (2020), se uniram “o pensamento tecnocrático, prioridade do automóvel nas cidades, da centralização, do autoritarismo”, atendendo a anseios do setor privado (Diniz e Lima Júnior *ibid* Neves, p.96). Desse modo, o discurso desenvolvimentista alinhado à suspensão do regime democrático, abriu as portas para intervenções de grande impacto no meio urbano (Guillen, 2017, p.5). E, nesse contexto, surge a possibilidade de implantação de estruturas urbanas que há muito

³ Tomando como exemplo os planos Bouvard para o Anhangabaú e Parque Dom Pedro II assim como o alargamento da rua Líbero Badaró. Ver Campos (2002).

vinham sendo debatidas, como a Ligação Leste-Oeste: feita para atender aos problemas de circulação que há décadas persistiam na cidade, o objetivo era ligar duas regiões localizadas fora do centro por meio de vias expressas, sendo algumas delas elevadas. Essa obra atravessou regiões que não se encontravam vazias ou inabitadas no momento de sua implantação; muito pelo contrário: tratava-se de regiões densamente ocupadas há décadas, onde coexistia uma diversidade de contextos urbanos. Nesse sentido, é interessante levantar a discussão sobre esses lugares e refletir sobre como costumavam ser. Como Scifoni aborda:

De acordo com Carlos (1996), o ‘lugar é a base da reprodução da vida’. Isso não significa compreendê-lo como palco ou substrato físico inerte, ao contrário, ele é parte constitutiva da vida humana, ao mesmo tempo ponto de partida e resultado de um processo de apropriação, transformação e uso do espaço. Como dimensão concreta e real do espaço geográfico, o lugar é produto de uma construção social cotidiana, que se dá ao mesmo tempo em que a sociedade reproduz sua existência, relações sociais, cultura, valores e a própria história humana. (Scifoni, 2013, p. 3-4)

As soluções prometidas pelas obras de vias elevadas criam cisões e vazios capazes de desconfigurar dinâmicas das pessoas com os espaços onde foram implantados os viadutos. Alterações no espaço físico do ambiente urbano provocam também uma “ruptura irreversível do passado com o presente, e o temor da perda de si mesmas [as pessoas e suas memórias] junto com a perda das cidades”, coloca D’Alessio (1993). Além da intransponibilidade do território, afeta-se a memória da vida cotidiana em seu contexto urbano.

Este trabalho tem como objetivo apresentar uma estimativa das edificações afetadas pela obra da Ligação e versar sobre os perfis e dinâmicas anteriores dos bairros afetados. Pretende-se fazer uma singela contribuição no levantamento de questões a respeito do impacto de obras desse porte no contexto dos bairros em que foram implantadas. O artigo é composto de cinco seções: na primeira, traçamos um panorama geral das intervenções voltadas para os automóveis na cidade de São Paulo; na segunda, apresentamos os procedimentos metodológicos utilizados para realizar essa pesquisa; na terceira, tratamos do contexto da construção da Ligação Leste-Oeste; na quarta, analisamos, trecho a trecho, os bairros cortados pela Ligação; e, na quinta, apresentamos algumas considerações finais sobre o trabalho, apontando números e levantando inquietações que surgiram ao longo da pesquisa.

2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este trabalho foi construído a partir da sobreposição das bases *shapefile* das 'obras-de-arte' sobre mapas raster VASP CRUZEIRO de 1954, ambos disponibilizados e georreferenciados no portal Geosampa. Por meio do *software* de geoprocessamento QGis, foram delimitadas e quantificadas as edificações representadas no citado mapa, cujos traços apareciam atravessados pela camada de obras-de-arte. A representação dos edifícios afetados foi separada em dois tipos: representados em vermelho estão os edifícios severamente sobrepostos pela camada de obras-de-arte (ou pela construção da Ligação Leste-Oeste); em rosa, os edifícios indireta ou parcialmente afetados, aqueles muito próximos às vias elevadas que, dependendo da forma de execução, poderiam não ter sido removidos com as obras. Pequenas edificações como edículas, bastante recorrentes em lotes compridos, foram desenhadas para fins de visualização, mas não foram contabilizadas, para que não gerassem duplicatas nos números de possíveis remoções.

Artigos, matérias de jornais, decretos e leis municipais foram consultados para ajudar na elaboração de hipóteses e uma linha do tempo da construção dos trechos da Ligação, assim como mensurar as edificações afetadas.

3. A LIGAÇÃO LESTE-OESTE

A implantação da Ligação Leste-Oeste é um capítulo na longa história das intervenções rodoviaristas na cidade de São Paulo. O sistema era discutido desde a sanção da Lei Ordinária 6.061/1962, promulgada pelo então prefeito Francisco Prestes Maia. Dava sequência ao Perímetro de Irradiação, seguindo uma lógica semelhante de dispersão do congestionamento da área central, com obras sendo entregues no final da década de 1960. Durante a gestão Faria Lima (1965-1969), foi entregue, em 1967, a parte da Radial Leste mais próxima à Liberdade. E, em 1969, foi inaugurada a ligação da Rua Amaral Gurgel com a Bela Vista, passando sob a Praça Roosevelt. A continuação do plano se deu na administração de Paulo Maluf (1969-1971), inaugurando as vias expressas do emblemático Elevado Costa e Silva⁴ com

⁴ Nome original do atual Elevado João Goulart.

irônico congestionamento⁵. Também foram construídos durante sua administração o Viaduto Júlio de Mesquita Filho, Viaduto Jaceguai e seu prolongamento até a Avenida Alcântara Machado, segundo matéria do jornal O Estado de S. Paulo de 23 de setembro de 1969.

4. OS TRECHOS

4.1 Elevado Pres. João Goulart, Barra Funda e Sta. Cecília

O primeiro trecho estudado é o do Elevado Presidente João Goulart, construído majoritariamente sobre a Avenida São João, com acesso oeste na atual Avenida Francisco Matarazzo, seguindo pela Avenida General Olímpio da Silveira e passando por toda a extensão da Avenida São João até a altura do cruzamento com a Rua Helvétia.

A oeste consolidou-se o bairro da Barra Funda, a partir da construção da estação ferroviária em 1875, que atraiu a instalação de indústrias de pequeno e grande porte e, conseqüentemente, habitações operárias, recebendo pessoas negras e italianas trabalhadoras das indústrias. A leste firmava-se o bairro de Santa Cecília, advindo do parcelamento de uma chácara, que nasceu com caráter de residências de médio padrão..

Desde o início do século XX, a Avenida São João sofreu frequentes modificações (Campos, 2002), entre elas o alargamento durante a administração de Pires do Rio (1926-1930), entre a Praça Júlio de Mesquita e a Praça Marechal Deodoro, e um prolongamento entre a Alameda Glette e a Praça Marechal Deodoro (Assunção, 2016, p. 36-37). Segundo Assunção (2016, p. 46), a Avenida São João era, até a década de 1950, um importante eixo econômico, bem como uma ligação para a zona oeste da cidade. Entre o Largo do Paissandu e a Avenida Duque de Caxias, era uma região reconhecida como 'cinelândia paulistana' e, no trecho entre a Duque de Caxias e a Marechal Deodoro, foi ocupada predominantemente por edifícios residenciais com comércio nos térreos. O reconhecimento como Cinelândia, a presença de um eixo de comércio, hotéis e edifícios de órgãos públicos, e os desfiles de blocos de carnaval marcam a Avenida São João como uma importante rua para a dinâmica da vida urbana no centro.

O mapa representado na Figura 01 revela uma região densamente ocupada ao longo do eixo da Avenida São João. É evidente a configuração original da Praça Marechal Deodoro,

⁵ Ver a matéria “‘Minhocão’ aberto sem a repercussão esperada” do jornal O Estado de S. Paulo de 26 de janeiro de 1971, p.16.

alterada para dar lugar a uma alça de acesso à via elevada. Nos mapas VASP 1954 e SARA 1930, é possível localizar as antigas linhas de bonde, que desapareceram na década de 1950 devido a conflitos com a concessionária, à medida que o modelo centrado no automóvel ganhava predominância. Outro local onde foi construída uma alça para acesso ao elevado foi uma antiga garagem de bondes na confluência da Alameda Gleite, Avenida São João e Rua Helvétia. Segundo Santos (2006), na década de 1980, havia grandes expectativas do mercado imobiliário e dos órgãos públicos de que a construção das estações Barra Funda e Marechal Deodoro revitalizasse e valorizasse novamente a região, o que não se concretizou. A presença do elevado pode ter sido um fator crucial na estagnação dessas áreas.



Figura 01: Mapeamento SARA Brasil 1930, mostrando a extensão da Avenida São João antes do alargamento completo da via. **Fonte:** Geosampa com edição da autora.

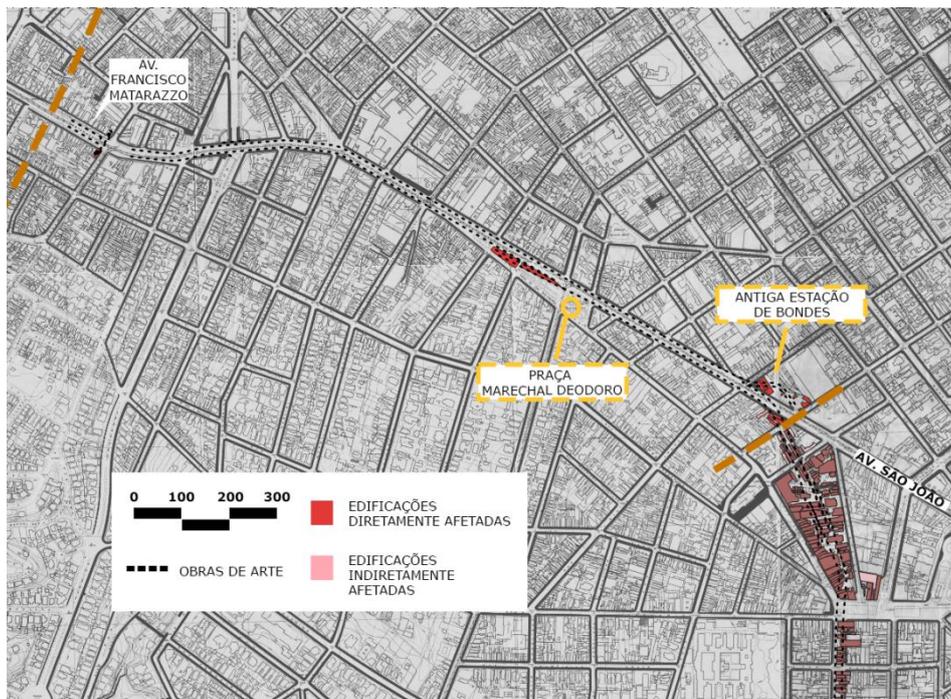


Figura 02: Mapa Vasp Cruzeiro de 1954 com sobreposição da camada de obras-de-arte e delimitação das calçadas, ilustrando a região da avenida São João e locais afetados. **Fonte:** Geosampa com edição da autora.

Neste recorte, foram contabilizados três imóveis diretamente afetados e sete indiretamente afetados, além da Praça Marechal Deodoro e de quatro pequenas edificações dentro da antiga estação de bondes.

4.2 Elevado João Goulart, trecho Santa Cecília e Vila Buarque

O próximo segmento se configura a partir da entrada do Elevado Presidente João Goulart, vindo da Avenida São João, cortando a quadra entre a Rua Sebastião Pereira e a Rua Frederico Steidel, até entrar na Rua Amaral Gurgel. Este trecho se situa entre Santa Cecília e Vila Buarque, territórios que quase se confundem. Na Figura 03, são destacadas e contabilizadas 83 edificações. Uma matéria do jornal O Estado de S. Paulo, de 12 de outubro de 1969, menciona que a abertura na quadra formada pelas ruas Sebastião Pereira, Ana Cintra, Frederico Steidel e Largo do Arouche resultou em desapropriações de cerca de 80 imóveis, sendo apenas um de 8 andares e os demais compostos por 2 andares. A matéria também relata a desapropriação de 8 imóveis na esquina da Duque de Caxias com o Largo do Arouche.

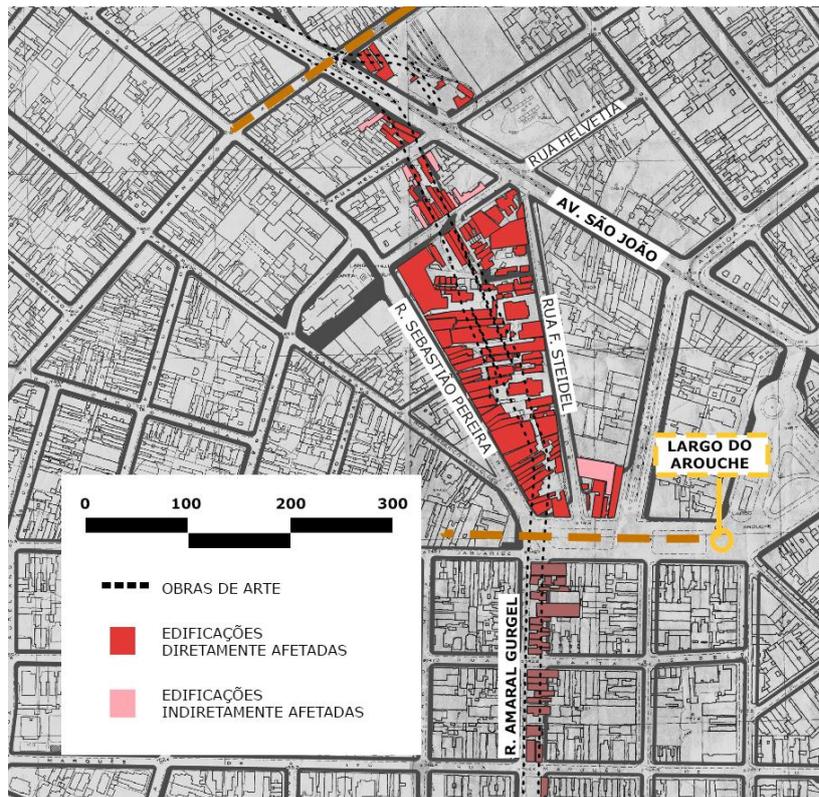


Figura 03: Mapa de 1954 com sobreposições das obras de arte e calçadas. Em vermelho, são representadas as edificações diretamente afetadas pela construção do Elevado no quarteirão cortado, Largo do Arouche e Rua Amaral Gurgel; em rosa, as edificações indiretamente afetadas. **Fonte:** Base cartográfica: VASP Cruzeiro 1954. Delimitação de calçadas e obras de arte: CET. Ambos disponibilizados pelo portal GeoSampa.

O primeiro decreto a comunicar o plano de alargamento da Rua Amaral Gurgel foi o número 944/1947, que aprovava o alargamento da via em toda a extensão entre o Largo do Arouche e a Rua da Consolação, reiterado por decretos como o 1165/1950 e o 1570/1952. A obra foi finalizada em 1966. O espaçamento entre esses diversos decretos e a concretização do alargamento dá uma ideia da morosidade presente até a década de 1960, durante a qual se consolidou um conjunto de desapropriações (o que não era um cuidado tomado durante a ditadura), além de mostrar um processo de anos na implantação do modelo do veículo individual que atravessou diferentes administrações.

Nas quadras ao sul da Rua Amaral Gurgel, a sobreposição de mapas ilustra um impacto intenso: o alargamento se sobrepunha a praticamente todas as edificações do lado ímpar voltadas para a rua alargada. Entretanto, é difícil encontrar registros de matérias de jornais ou decretos que ajudem a confirmar se essas edificações foram realmente cortadas com o

alargamento. Pode-se sugerir que parte dos edifícios tenha sido construída sob uma nova lei de uso e ocupação do solo, criando recuos frontais que permitissem a construção do elevado sem mais desapropriações⁶.

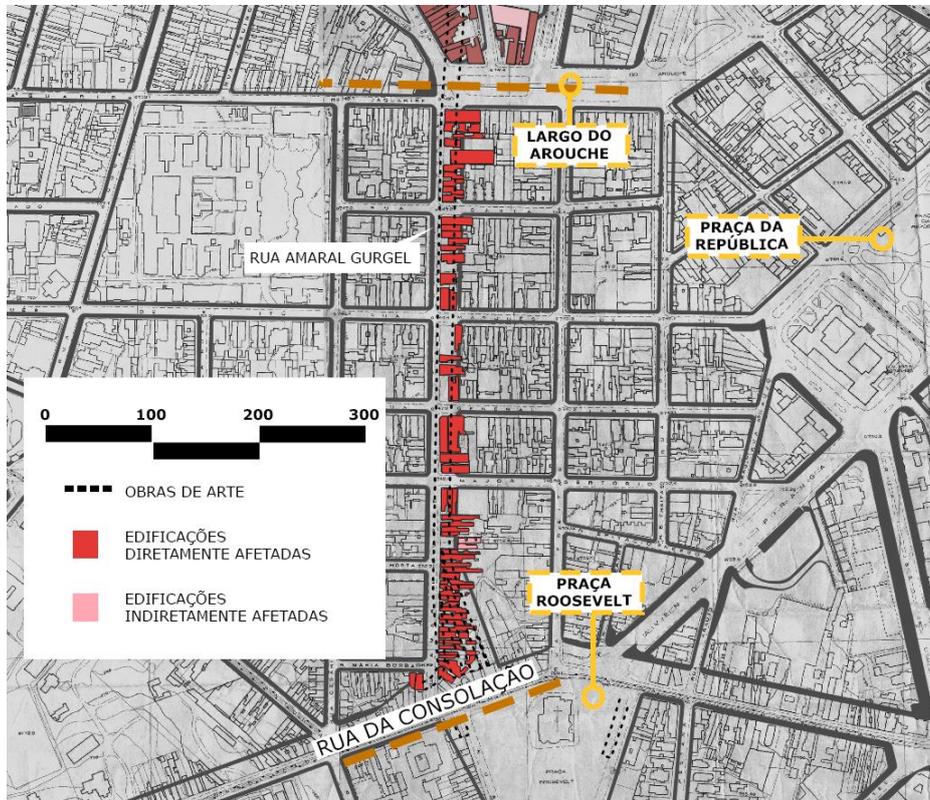


Figura 04: Mapa de 1954 com sobreposições das obras de arte e calçadas. Em vermelho, são representadas as edificações diretamente afetadas pela construção do Elevado no quarteirão cortado, Largo do Arouche e Rua Amaral Gurgel; em rosa, as edificações indiretamente afetadas. **Fonte:** Base cartográfica: VASP Cruzeiro 1954. Delimitação de calçadas e obras de arte: CET. Ambos disponibilizados pelo portal GeoSampa.

Considerando que a Avenida São João foi ocupada de acordo com os interesses da classe média, com cinemas e comércio, a ausência de atividades dessa espécie na Rua Amaral Gurgel levanta questões sobre como esse lugar era ocupado e como enxergar os lugares a partir de suas dinâmicas mais cotidianas e menos icônicas, que não interessavam ser noticiadas, onde a reprodução da vida se dava (Carlos, 1996). Um vislumbre disso pode ser observado na questão do Arouche, que começou a ser ocupado pela comunidade LGBT na

⁶ A sul, as edificações lindeiras à Rua da Consolação haviam sido desapropriadas pelos planos de alargamento a partir dos decretos 950, 952 e 953 de 1947.

mesma década de 1960. Neste recorte, foram contabilizadas 150 edificações diretamente afetadas e oito indiretamente afetadas, somando os números da quadra entre a Rua Sebastião Pereira e a Rua Frederico Steidel e o alargamento da Rua Amaral Gurgel.

4.3 Viaduto Júlio de Mesquita Filho, Bela Vista

O trecho seguinte compreende a área delimitada entre a Praça Roosevelt e a Praça Pérola Byington, por toda a extensão do Viaduto Júlio de Mesquita Filho. A região está inserida no bairro da Bela Vista, uma área diversa loteada a preços populares⁷, historicamente ocupado por ex-escravizados e imigrantes⁸. Perdura até os dias de hoje uma heterogeneidade de perfis sociais e econômicos, quando comparamos as regiões mais altas e valorizadas, como o Morro dos Ingleses, e as mais baixas, popularmente conhecidas como Bexiga ou Bixiga. Segundo Schnek (2018), a tipologia das casas na região permitiu a instalação de oficinas e pequenos comércios sob as residências, criando uma estreita relação entre moradia e trabalho. Essa dinâmica também contribuiu para que o bairro se consolidasse como um bairro de pedestres (Guillén, p. 8). Com ocupação diversa e usos múltiplos, a região da Bela Vista ofereceu cantinas montadas pelos descendentes e imigrantes calabreses, boates, teatros e criou um forte vínculo com a escola de samba Vai-Vai.

Na Figura 05, é possível identificar que além das regiões lindeiras ao viaduto, duas quadras foram atravessadas e apresentam um alto número de edificações demolidas. A primeira, entre as ruas São Domingos, Conselheiro Ramalho, Manoel Dutra e João Passalacqua. A segunda, entre as ruas 14 de Julho, Major Diogo, Manuel Dutra e Conselheiro Ramalho. Ambas são quadras que, representadas no mapa, são compostas por um padrão de ocupação de edificações compridas, com eventuais edículas no fundo do lote. A quadra da Rua 14 de Julho foi quase completamente destruída, restando apenas as bordas que hoje compõem uma 'praça'. Segundo Silva (2019), o importante sambista paulista Adoniran Barbosa teria vivido nessa rua entre 1941 e 1943.

⁷ A conformação original do Bexiga reflete a configuração geomorfológica da região, ocupada por morros e brejos insalubres e atravessada por três córregos que, com o desenvolvimento do local, acabaram sendo canalizados. Essas características inóspitas barateavam os preços dos lotes, o que atraía imigrantes e negros libertos já no final do século XIX." (Neto, 2019)

⁸ Santos (2006, p. 18) menciona a questão da mão de obra cafeeira: por estar desprovida de escravos, o governo acaba por promover a imigração.

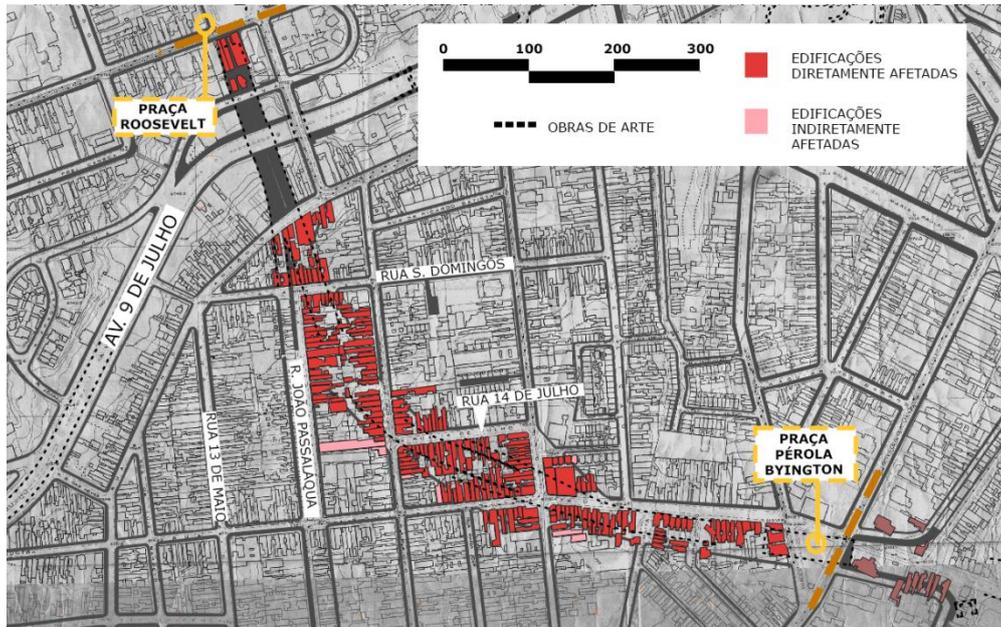


Figura 05: Mapa de 1954 com sobreposições das obras de arte e calçadas na extensão do Viaduto Júlio Mesquita Filho. Em vermelho são representadas as edificações diretamente afetadas, e em rosa as edificações indiretamente afetadas. **Fonte:** Base cartográfica: VASP Cruzeiro 1954. Delimitação de calçadas e obras de arte: CET. Ambos disponibilizados pelo portal GeoSampa.

Desde sua fundação, o bairro apresenta uma grande ocorrência de cortiços, o que nos dá dimensão de uma alta densidade demográfica na região e levanta questionamentos a respeito de quantas pessoas foram de fato removidas com a desapropriação.

Neste trecho foram contabilizadas 204 edificações diretamente afetadas e sete indiretamente afetadas.

4.4 Viaduto Jaceguai: Liberdade e Glicério

A área em questão se encontra entre a Praça Pérola Byington e a Rua do Glicério. O bairro da Liberdade se desenvolveu inicialmente por meio da instalação do Largo da Força e do Cemitério dos Aflitos. A região foi ocupada por ex-escravizados e posteriormente por populações de origem asiática⁹. O baixo valor da terra e a proximidade com a linha férrea

⁹ É reconhecidamente um território de disputas de narrativas atualmente: apesar de popularmente difundido como bairro da cultura japonesa, foi inicialmente ocupado majoritariamente por pessoas negras e, segundo dados do IBGE 2010, ainda o é. Consulte IGEPAC-Liberdade e Caminho Histórico Glória-Lavapés (CONPRESP)

viabilizaram a instalação da indústria em regiões alagadiças próximas ao Tamanduateí e, conseqüentemente, das vilas operárias na região (Shiraiwa, 2017), como as ainda existentes Vila dos Estudantes e Vila Suíça. A característica de 'rua sem saída' dessas vilas foi desmontada e elas passaram a ser mais abertas com a necessidade de alocação de uma nova rua paralela à radial.

Fica evidente a proximidade com a quadra onde se encontra a Capela e o Sítio Arqueológico dos Aflitos. A falta de representação dessa região na cartografia mais antiga deixa dúvidas a respeito das dimensões do cemitério e também levanta a indagação se na área escavada em trincheira da Avenida Radial Leste-Oeste poderiam ter sido encontrados artefatos arqueológicos pertencentes àqueles enterrados no Cemitério dos Aflitos, e se esses artefatos foram porventura descartados durante as obras.

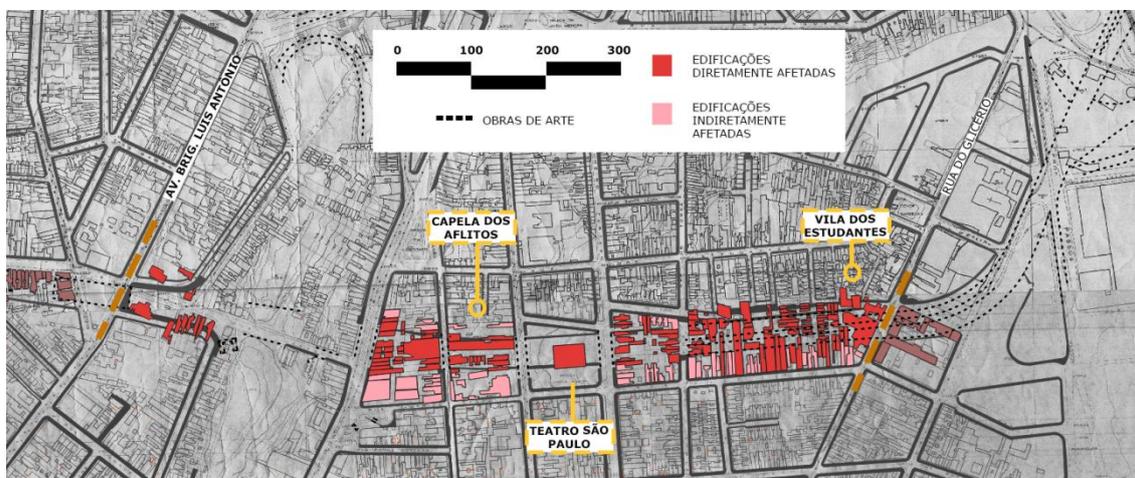


Figura 06: Mapa de 1954 com sobreposições das obras de arte e calçadas na extensão do Viaduto Jaceguai/ Av. Leste-Oeste. Em vermelho são representadas as edificações diretamente afetadas, e em rosa as edificações indiretamente afetadas. **Fonte:** Base cartográfica: VASP Cruzeiro 1954. Delimitação de calçadas e obras de arte: CET. Ambos disponibilizados pelo portal GeoSampa.

Na quadra da Praça Almeida Júnior, era representada uma edificação centralizada: tratava-se do Teatro São Paulo, construído em 1914. Teve seu auge com grandes apresentações na década de 1950, recebendo artistas como Bibi Ferreira e Mazzaropi, foi demolido em 1967 para a construção da Avenida Radial Leste-Oeste (Loureiro, 2015). As 'sobras' laterais dessa quadra, localizada entre as ruas 14 de Julho, Major Diogo, Manoel Dutra e Conselheiro Ramalho, tornou-se uma área verde de pouca utilidade para o meio urbano.

Com exceção do Teatro São Paulo, no recorte espacial e temporal, é um tanto difícil encontrar nos jornais consultados indicadores de como se dava a vida cotidiana dos residentes nessa região entre a Liberdade e o Glicério, principalmente informações sobre os costumes da população negra estabelecida nesse local.

Neste trecho foram contabilizadas 127 edificações diretamente afetadas e 54 indiretamente afetadas.

4.5 Viaduto do Glicério, Glicério e Mooca.

O último trecho a ser estudado corresponde ao recorte entre a Rua do Glicério e a Avenida Alcântara Machado, atravessando o rio Tamanduateí. Inicialmente, aqui se deu uma ocupação do que Campos (2002) elencou como os cinturões industriais, regiões que passaram a se desenvolver além da vista da cidade ocupada pela elite cafeeira no começo do século XX. Políticas de incentivo à construção de vilas operárias foram fomentadas pelo poder público, visando prover moradia de aluguel próxima ao local de trabalho dessas pessoas, o que era interessante aos olhos de quem queria construir áreas livres da circulação dos trabalhadores (Rolnik, citado por Campos, 2002). Aqui, estes desenvolviam suas vidas, seus trabalhos e seus espaços de lazer.

A região é atualmente marcada por diversos nós viários nos arredores do Parque Dom Pedro II, uma 'colcha de retalhos' criada para resolver a circulação da cidade no sentido leste-oeste.

A Rua Alcântara Machado integra o sistema da Ligação Leste-Oeste, embora tenha sido aberta muitos anos antes e tenha atravessado vários quarteirões durante sua construção. O mapa de 1954 mostra a Avenida Alcântara Machado já aberta, mas ainda sem uma ligação que atravessasse o rio Tamanduateí. Também evidencia a passagem de bondes sobre o rio Tamanduateí, seguindo pela Rua da Mooca, que corre paralela à Alcântara Machado, adentrando o bairro da Mooca.

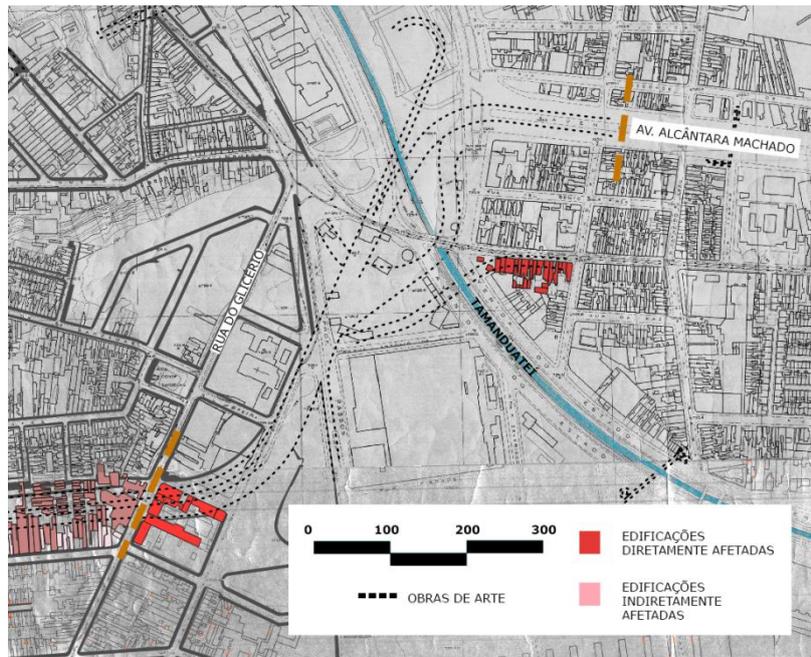


Figura 07: Mapa de 1954 com sobreposições das obras de arte e calçadas na extensão do Complexo Viário Viaduto Evaristo Comolatti e Viaduto do Glicério. Em vermelho são representadas as edificações diretamente afetadas, e em rosa as edificações indiretamente afetadas. **Fonte:** Base cartográfica: VASP Cruzeiro 1954. Delimitação de calçadas e obras de arte: CET. Ambos disponibilizados pelo portal GeoSampa.

Apesar de as obras da Ligação Leste-Oeste terem demandado menos desapropriações dentro do recorte mencionado, a região como um todo é afetada pelas numerosas obras viárias do Parque Dom Pedro II e pela dificuldade de transitar entre os territórios sem meios de transporte. Há um vazio urbano de difícil intervenção e ocupação para além dos carros.

Neste trecho foram contabilizadas 25 edificações diretamente afetadas e nenhuma indiretamente afetada.

5. Conclusão

Somando conforme a metodologia apresentada, obteve-se o total de 503 edificações diretamente afetadas e 70 edificações parcialmente afetadas pela construção da Ligação. Esse número é significativo, especialmente considerando a alta densidade de bairros como Bela Vista e Glicério, que têm um grande número de cortiços.

O mapa gerado tem como base um levantamento de 1954 que reflete algumas das mudanças contemporâneas ocorridas na cidade. No entanto, ele está quase uma década

distante da implantação da Ligação. Alterações nas leis de uso e ocupação do solo, assim como o remembramento de lotes, poderiam ser identificados usando um mapa mais próximo da segunda metade da década de 1960. É importante destacar a dificuldade de obter mapas adequados a esse período; durante o regime militar, a produção de mapas para obras públicas pode não ter sido uma prioridade. Eventos mais recentes, como o fechamento da Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa), também dificultam o acesso a bases mais precisas.

Sobre o conteúdo, a simples sobreposição de camadas permitiu visualizar com mais clareza os cortes e impactos gerados por obras desse porte, além de proporcionar uma quantificação que pode servir de base para outros estudos. Ao observar um mapa bidimensional, podemos perceber os padrões de ocupação do solo, bem como a repetição e espelhamento das formas, o que sugere a presença de construções geminadas. Inseridas em um contexto onde fazia sentido a presença do operariado, essas construções poderiam representar suas habitações, por exemplo.

As 573 formas delimitadas suscitam discussões sobre uma possível qualificação adicional: seria útil realizar levantamentos documentais sobre o número de pavimentos dessas edificações ou questões relacionadas ao espaço físico dos edifícios afetados. Além disso, tais levantamentos poderiam fornecer informações sobre a população em cada edificação, contribuindo para uma compreensão tridimensional mais completa. Detalhes sobre os costumes, relações entre moradores e não moradores, bem como o uso específico de cada espaço afetado, são informações que não foram obtidas durante o período desta pesquisa, mas que poderiam enriquecer significativamente o entendimento das áreas estudadas.

Por fim, não foi por mera escolha aleatória que a Ligação foi implantada onde está. Embora seja difícil encontrar documentos que detalhem os critérios usados pelos responsáveis pelo projeto, a Ligação cortou bairros densamente povoados como o Bexiga e o Glicério, áreas com uma forte presença operária próximas à Mooca e ao Brás, além de locais com significativa presença negra, como a histórica região da Liberdade, e uma grande avenida que já sofria com a decadência, como a Avenida São João. As transformações urbanas, orientadas por interesses hegemônicos, falam por si mesmas e, sem necessidade de palavras, revelam as intenções por trás das mudanças no espaço físico da cidade.

Referências

AGUIAR, V. C. de. **Baixios de viadutos como desafio urbanístico: uma leitura das ‘terras de ninguém’ nos viadutos Alcântara Machado e do Glicério**. 2017. Dissertação (Mestrado). História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2017.

ASSUNÇÃO, E. L. de L. **Minhocão e Arredores: construção, degradação e resiliência (1970-2016)**. 2016. Tese (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2016. Disponível em: <https://dspace.mackenzie.br/handle/10899/26132>. Acesso em 30 de junho de 2022.

CANTON, A. L. **Preservação Contraditória no Centro de São Paulo: degradação das Vilas Preservadas na Baixada do Glicério no contexto da renovação urbana (Operação Urbana Centro)**. 2007. Dissertação (Mestrado). Geografia Humana, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2007.

CAMPOS, C. M. **Os Rumos da Cidade**. 1 ed. São Paulo: Editora Senac, 2002.

CARLOS, A. F. A. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: FFLCH, 1996.

D’ALÉSSIO, M. M. **Memória: leituras de M. Halbwachs e P. Nora**. Revista Brasileira de História, v. 13, nº 25/26, p. 97-103, set. 92/ago.93.

FILGUEIRAS, T. L. **Viadutos sobre o Parque Dom Pedro II: reflexões sobre o papel do Estado e da racionalidade tecnocrática na produção do espaço urbano**. 2016. TCC (Graduação) - Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

GUIMARÃES, L. de B. M. **Liberdade**. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, Divisão do Arquivo Histórico, 1979. 169 p., il., fotos. (Série História dos Bairros de São Paulo, 16).

JORGE, C. de A. **Santa Cecília**. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, Divisão do Arquivo Histórico, 2006. 145 p., il., fotos. (Série História dos Bairros de São Paulo, 30).

LOUREIRO, Edison. **A praça sumiu!**. São Paulo Passado. São Paulo, 10 de novembro de 2015. Disponível em <https://saopaulopassado.wordpress.com/2015/11/10/a-praca-sumiu/>. Último acesso em 30 de junho de 2022.

MARZOLA, N. **Bela Vista**. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, Divisão do Arquivo Histórico, 1979. 138 p., il., fotos. (Série História dos Bairros de São Paulo, 15).

‘Minhocão’ aberto sem a repercussão esperada. O Estado de São Paulo, 26 jan. 1971, p.16. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19710126-29388-nac-0016-999-16-not>. Acesso em 29 de junho de 2022.

NETO, C. G. **Bexiga, história viva das origens da cidade de São Paulo**. Unicamp, 2019. Disponível em: <https://www.unicamp.br/unicamp/index.php/ju/noticias/2019/03/11/bexiga-historia-viva-das-origens-da-cidade-de-sao-paulo#:~:text=Encantou%2Dse%20com%20o%20antigo,do%20rosto%20marcado%20pela%20var%C3%ADola>. Acesso em 27 jun. 2022.

NEVES, D. R. L. **Construindo o poder: ditadura e obras públicas em São Paulo (1965-1976)**. 2020. Tese (Doutorado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2020.

NITO, M. K.; SCIFONI, S. **O patrimônio contra a gentrificação: a experiência do inventário participativo de referências culturais do Minhocão**. Revista do Centro de Pesquisa e Formação, nº 5, p. 38-49, set. 2017.

PORTO, A. R. **História Urbanística da Cidade de São Paulo (1554-1988)**. São Paulo: Carthago Editorial, 2006.

SANTOS, S. R. dos et al. **Barra Funda**. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, Divisão do Arquivo Histórico, 2006. 109 p., il., fotos. (Série História dos Bairros de São Paulo, 29).

SÃO PAULO (Prefeitura). **Decreto nº 944 de 27 de fevereiro de 1947**. Aprova o plano de alargamento da rua Amaral Gurgel entre o Largo do Arouche e a rua da Consolação, e dá outras providências. Diário oficial do estado de São Paulo.

SÃO PAULO (Prefeitura). **Decreto nº 6.061 de 4 de outubro de 1962**. Aprova o plano de abertura de uma via expressa em direção Leste-Oeste da cidade, ligando a avenida Alcântara Machado à rua Amaral Gurgel, e ligações auxiliares, revoga em todos os seus termos as leis 5419/57; 5547/58 e parcialmente a lei 4704/55. de Diário oficial do estado de São Paulo.

SÃO PAULO (Prefeitura). **Decreto nº 8.574 de 19 de dezembro de 1969**. Dispõe sobre a denominação de Via Elevada, em construção, nos 7º, 11º, 19º e 35º subdistritos – Consolação, Santa Cecília, Perdizes e Barra Funda, respectivamente e dá outras providências. Diário oficial do estado de São Paulo, 20/12/1969, p. 1.

SEMINÁRIO INTERNACIONAL URBANISMO BIOPOLÍTICO, 2017, Belo Horizonte. **Corpografias nos baixos do viaduto: território em disputa**. Belo Horizonte, 2017. 21p.

SEMINARIO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIÓN EN URBANISMO, 2019, Barcelona. **Urbanidade nos baixos de viadutos: possibilidades e transformações em área intersticiais**. Barcelona, 2019. 16p.

SILVA, Marcos Virgílio da. **Debaixo do “Pogréssio”: Sambistas e urbanização paulistana nas décadas de 1950 e 1960**. São Paulo: Alameda, 2019.

SCHNECK, S. **Bexiga, cotidiano e trabalho (1906-1931)**. Anais do Museu Paulista, v. 26, p. 1-50, 2018.

SCIFONI, S. **Lugares de memória operária na metrópole paulista.** GEOUSP Espaço e Tempo (Online), [S. l.], v. 17, n. 1, p. 98-110, 2013. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2013.74304. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74304>. Acesso em: 27 jun. 2022.

SHIRAIWA, M. C. S. **Inquietações urbanas: Reflexões sobre a produção socioespacial do Glicério.** 2017. TCC (Especialização) - Gestão de Projetos Culturais e Eventos, Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

TORRES, Y. N. **Minhocão: entre o céu e o chão.** Metamorfoses espaciais na metrópole paulistana. 2015. TCC (Graduação) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, 2015.

Vias elevadas, a nova mania. O Estado de São Paulo, 23 set. 1969, p.21. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19690923-28975-nac-0021-999-21-not>. Acesso em 29 de junho de 2022.

Via Elevada terá 3,4km. O Estado de S. Paulo, de 12 de outubro de 1969, p. 36. Disponível em <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19691012-28992-nac-0036-999-36-not>. Acesso em 28 de junho de 2022.