



Viaduto Pacaembú, São Paulo, 1958: significados de uma obra em face do processo de desenvolvimento urbano

Autores:

Renata Monteiro Siqueira - USP - renata.siqueira@usp.br

Resumo:

A história do Viaduto Pacaembú, inaugurado em 1958 junto à antiga estação de trem da Barra Funda, é recuperada em busca de seus significados em face do processo de urbanização em São Paulo. A obra integrava o projeto de prolongamento da Avenida Pacaembú, em pauta desde os anos 1920. Ela também inscrevia-se em um debate sobre estruturação urbana, em curso nos anos 1950, em que a travessia das estradas de ferro, a urbanização da várzea e os bairros periféricos tiveram peso importante. A construção foi erigida sobre um antigo espaço de sociabilidade negra, conhecido como Largo da Banana, acarretando a expulsão de seus frequentadores. Na análise, considerou-se a pluralidade de agentes envolvidos nas negociações e disputas relativas àquela proposta, bem como a percepção dos grupos sociais por ela afetados. Pretendeu-se, assim, contribuir para uma visada crítica sobre um momento de intensa transformação da capital paulista, em que sobressaiu a ambiguidade de um projeto de modernização.

VIADUTO PACAEMBÚ, SÃO PAULO, 1958

Significados de uma obra em face do processo de desenvolvimento urbano

APRESENTAÇÃO

Neste artigo, analisamos a história do Viaduto Pacaembú, construído como parte do prolongamento da avenida homônima, em São Paulo, durante a década de 1950. Essa passagem elevada foi inaugurada em 1958, durante a prefeitura de Adhemar de Barros (1957-1961), sobre as Estradas de Ferro Sorocabana e Santos-Jundiaí,¹ nas proximidades da estação Barra Funda.

De modo a nos aprofundarmos nos significados daquele viaduto, recuperamos a história do prolongamento da Avenida Pacaembú, cuja idealização remonta aos anos 1920. Além disso, foi também necessário contextualizar a construção do Viaduto Pacaembú em um conjunto de intervenções projetadas ou executadas na mesma época, no âmbito de um plano transposição das ferrovias através de vias elevadas por toda a cidade. O viaduto é compreendido enquanto obra viabilizada por um grupo abrangente de atores sociais, incluindo o quadro de políticos dos poderes executivo e legislativo municipais, os profissionais atuantes junto aos órgãos técnicos da prefeitura, os engenheiros e arquitetos envolvidos na concepção e execução da obra, entre outros. Ao mesmo tempo, levamos em consideração os objetivos pretendidos com a construção, assim como as disputas em jogo. Procuramos também observar qual foi a percepção sobre a obra por segmentos diversos da população. Entre eles, alguns possuíam mecanismos para fazer-se ouvir, através, por exemplo, da imprensa. Outros, não tendo o mesmo acesso a esses meios, expressaram-se através de sua produção artística, representando visões da população que frequentava ou habitava os espaços atingidos pela intervenção. A abordagem proposta resulta da opção por nos orientarmos pelo aporte metodológico de Michael Baxandall no livro “Padrões de Intenção: a explicação histórica dos quadros” (2006), especialmente no capítulo dedicado à “Ponte sobre o rio Forth, de Benjamin Baker”. Com isso, pretendeu-se explorar as potencialidades para o campo da história urbana de se partir do estudo de uma obra construída, em relação com o contexto sócio-cultural em que seus autores a conceberam.

Foram consultados documentos diversos, entre projetos e plantas disponíveis nos arquivos da Prefeitura Municipal de São Paulo, Atas da Câmara Municipal, publicações da

¹ Até ser estatizada em 1946, a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí denominava-se “São Paulo Railway Company”, popularmente conhecida como “Ingleza”.

imprensa e letras de samba. Com isso, pretendeu-se tanto enfrentar a escassez de fontes tradicionais que permitissem recuperar os significados daquela intervenção quanto acessar pontos de vistas plurais sobre a história a ser contada, chamando a atenção para a recorrente obliteração de determinadas vozes na condução da política urbana. A observação dessas fontes de forma articulada, a partir das inquietações acima explicitadas, contribui para uma visada crítica sobre um momento de intensa transformação da capital paulista, em que sobressai a ambiguidade de um projeto de modernização levado a cabo na cidade de São Paulo.

O VIADUTO PACAEMBÚ

Em São Paulo, próximo à antiga estação de trem da Barra Funda, encontra-se uma via elevada que atravessa as estradas de ferro Sorocabana e Santos-Jundiaí (Figura 1).² O Viaduto Pacaembú prolonga a avenida homônima para além das ferrovias em direção à Ponte da Casa Verde, sobre o Rio Tietê.



Figura 1 - Vista do Viaduto Pacaembú concluído e em funcionamento, em 1959 (Autoria não identificada). Disponível em: <https://br.pinterest.com/pin/464715255289924390/?lp=true>, acesso em julho de 2018.

A Avenida Pacaembú, que percorre o vale do córrego de mesmo nome, começou a ser ampliada durante a prefeitura de Prestes Maia, entre 1938 e 1942, como parte do Plano de Avenidas (1930), que começava a ser parcialmente implantado. Naquele momento, a via foi estendida do cruzamento com a rua General Olímpio da Silveira, onde ela então terminava, até o limite da ferrovia, na altura da rua Barra Funda (Figura 3). Para isso, foi

² Com a inauguração do Terminal Intermodal da Barra Funda em 1988, a estação de trem foi transferida de local. Atualmente, o Viaduto Pacaembú encontra-se contíguo ao Memorial da América Latina, complexo cultural projetado por Oscar Niemeyer, aberto ao público em 1989.

necessária a construção de um viaduto na rua General Olímpio da Silveira, sob o qual passava a avenida ampliada (Figura 2).

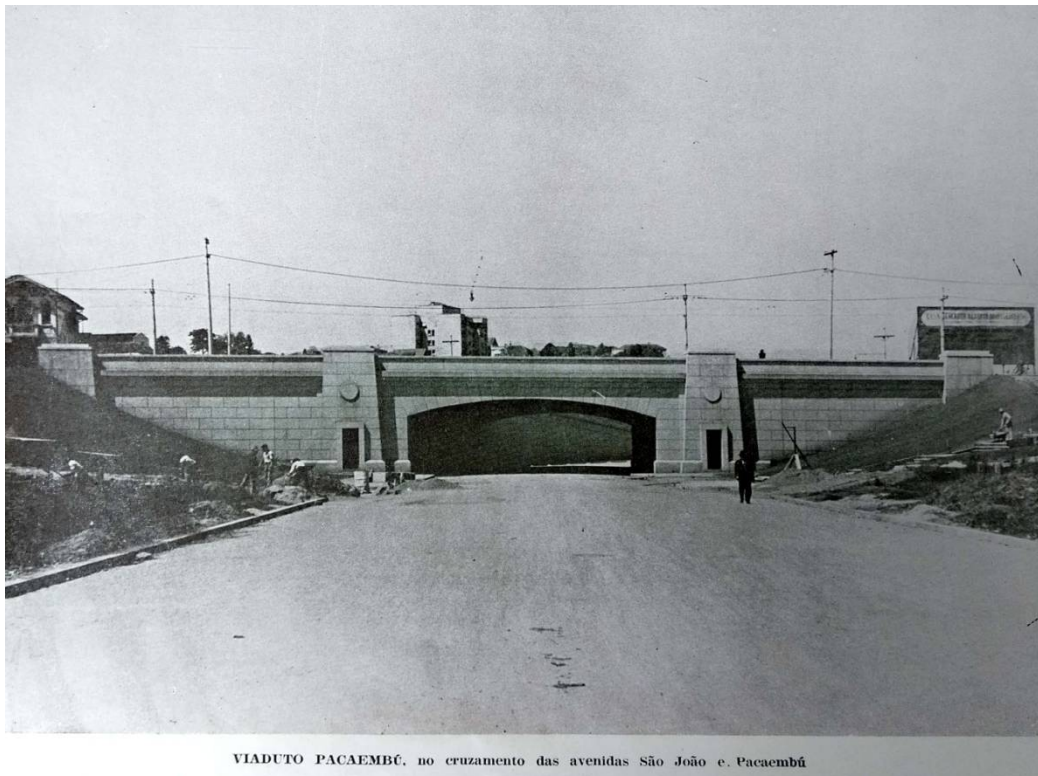


Figura 2 – Viaduto no cruzamento da Avenida Pacaembú com a Rua General Olímpio da Silveira, inaugurado em 1942, em uma área ainda pouco edificada. FONTE: MAIA, 1942.

A obra de 1942 apresentava o objetivo expresso de adequar a infraestrutura para a cidade futura, removendo um possível ponto de conflito de trânsito, ao eliminar o cruzamento em nível das “duas importantes artérias” (O PROJECTO, 1938, p.07). O projeto compreendia o alargamento de vias do entorno e o aumento dos recuos nos lotes. A técnica construtiva adotada foi a do concreto armado, de modo a oferecer um “aspecto grandioso, compatível com o ponto” (*ibidem*). Assim, naquele momento, a intervenção estava pautada por uma perspectiva de crescimento, visto como desejável, com ênfase no tratamento da questão estética, que deveria representar a grandiosidade que se pretendia atribuir àquela parte da cidade.

Notícias da época permitem constatar que no projeto de prolongamento da Avenida Pacaembú já estava prevista a ligação com as vias marginais, a serem construídas ao longo do Rio Tietê, como indica a passagem a seguir:

“O viaduto Pacaembú [inaugurado em 1942] (...) tem igualmente duas funções importantes: a de permitir o desvio das águas pluviais, favorecendo o aproveitamento de grandes extensões de terrenos antes alagadiços, e estabelecer a ligação da avenida Pacaembú com o conjunto

das avenidas marginais do rio Tietê.” (VIADUTO DO PACAEMBÚ, 1942, p.07)

De fato, a urbanização da Várzea do Tietê estava pautada, também ela, desde a década de 1920. Em 1921, a Diretoria de Obras Municipais, sob responsabilidade do engenheiro Victor da Silva Freire, em parceria com o Governo do Estado, realizou um primeiro projeto de retificação do rio, que compreendia a execução de avenidas marginais (ZOLA, 2018, p. 04). A proposta de integração da Avenida Pacaembú com as futuras vias expressas, articulada a um projeto de drenagem, revela o esforço em viabilizar a ocupação das áreas de várzea e de expandir área urbanizada para além das mesmas, no âmbito de um projeto de estruturação urbana³.

A constatação de que a construção do viaduto da década de 1950 resultava de um projeto idealizado muitos anos antes é corroborada por um conjunto de Declarações de Utilidade Pública⁴ sancionadas entre os anos 1920 e 1950, em que a prefeitura se reservava, de forma reiterada, o direito de intervir nas áreas necessárias quando fosse chegado o momento de executar o projeto de ligação viária até a Ponte da Casa Verde⁵. Foi, contudo, apenas na década de 1950, trinta anos após as primeiras elucubrações, que o projeto do Viaduto Pacaembú foi finalmente executado. Perfazendo 333,14 m de comprimento, a obra, construída em concreto protendido, iniciava-se, ao sul, no antigo Largo da Banana, na altura da rua Brigadeiro Galvão, chegando, do outro lado dos trilhos, até a Rua do Bosque, na “várzea da Barra Funda” (Figura 03). O Largo da Banana se localizava nas imediações dos portões de acesso à estação de carga da Companhia Sorocabana, na Estação Barra Funda.

³ A urbanização da Várzea do Tietê teve um lugar bastante significativo no Plano de Avenidas. Para Barbosa *et al.* (2018, p.06), a proposta “significou uma tentativa de conquistar o território da várzea como um espaço primário, trazendo o rigor do desenho da “cidade” para esse espaço secundário, unificando-o”.

⁴ Através dos seguintes dispositivos legais: Lei n° 2.877/1925, Ato do Governo Provisório n° 1.551 de 10/03/1939, Decreto n° 647 de 14/07/1945, Decreto n° 1.641 de 08/03/1952.

⁵ A Ponte da Casa Verde foi inaugurada em 1954. Contudo, desde 1915 existia uma ponte em madeira naquele local.

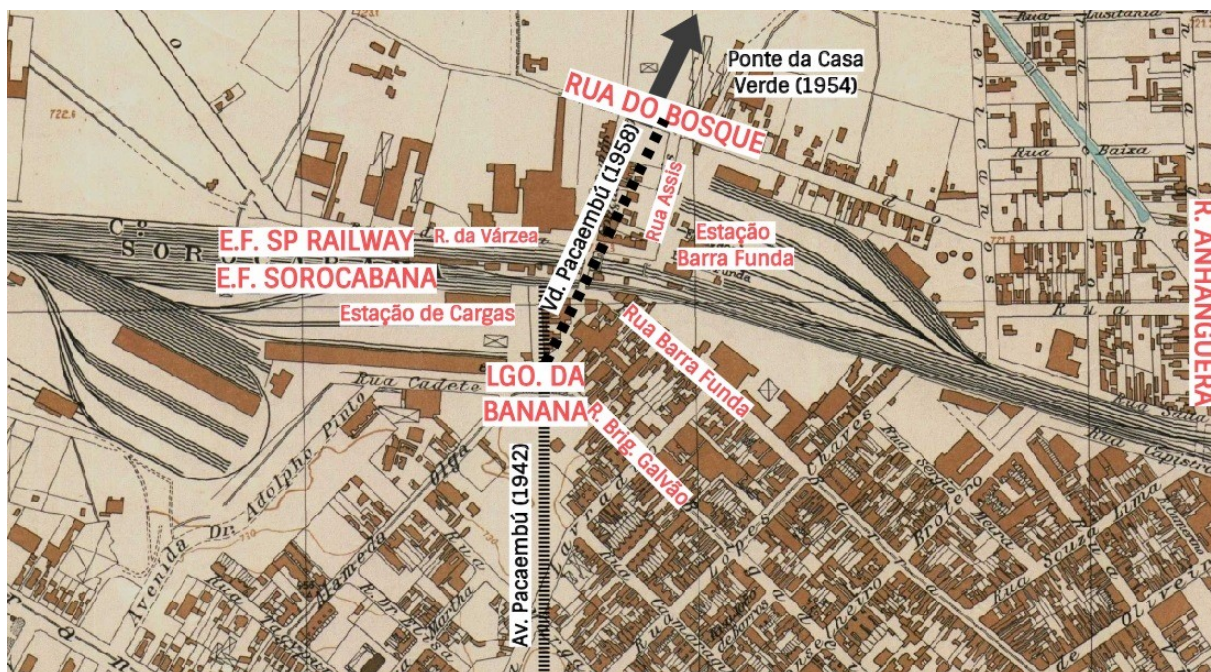


Figura 3 - Etapas do prolongamento da Avenida Pacaembú. Até 1942, a via se interrompia na altura da rua General Olímpio da Silveira (até 1937, esse era um trecho da rua das Palmeiras). Em 1942, a avenida foi ampliada até a rua Barra Funda, junto à Ferrovia. Em 1958, o Viaduto Pacaembú, construído entre o Largo da Banana e a Rua do Bosque, transpôs a ferrovia, de modo a fazer a conexão com a Ponte da Casa Verde, sobre o rio Tietê, que havia sido inaugurada em 1954, antes mesmo da construção das vias marginais, que se deu apenas em 1967. FONTE: Elaboração própria, sobre mapeamento Sara Brasil (1930).

O acesso à estação de cargas havia induzido, desde o início do século, a formação de uma área de função logística, engendrando a instalação de depósitos, armazéns e pequenas indústrias no seu entorno. Assim, aquela região passou a concentrar trabalhadores dedicados a atividades relacionadas à dinâmica da ferrovia, tais como carregadores de mercadorias, ensacadores, vendedores ambulantes, entre outros. No Largo da Banana, essas mercadorias eram revendidas, daí o nome atribuído informalmente ao local, não tendo ele chegado a constituir um logradouro oficial. Em meio a um cotidiano de trabalho, formou-se naquele espaço um lugar de sociabilidade negra,⁶ com a realização de rodas de samba e de tiririca,⁷ improvisando-se os instrumentos musicais com os caixotes com os quais trabalhavam (AGÊNCIA ESTADO, 2006).

⁶ Britto (1986) e Von Simson (2007), em seus estudos, respectivamente, sobre o samba e sobre o carnaval paulistanos, chamam a atenção para a configuração de um “território livre” de sociabilidade negra no Largo da Banana e em outros espaços da Barra Funda.

⁷ A Tiririca era “um modo de brincar o samba típico de São Paulo, praticada em vários núcleos informais de música (...). Ela era dançada da seguinte maneira: dois jogadores, no centro de uma roda formada por batuqueiros, faziam passos de samba e tentavam derrubar um ao outro com rasteiras. Ganhava a disputa aquele que derrubasse o adversário e o perdedor, por sua vez, dava lugar a um novo desafiante” (OLIVEIRA SANTOS, 2015, p.13). Encontrada até meados do século XX em praças e largos da cidade de São Paulo, como o Largo da Banana, o Largo dos Correios, a Praça da Sé, entre outros, ela foi paulatinamente desaparecendo, à medida que tais espaços eram objeto de intervenções urbanísticas que transformavam os modos de sociabilidade daqueles locais.

O local onde o viaduto foi implantado era tido como precário, com sérios problemas de saneamento, especialmente de esgoto e drenagem. As ruas não eram pavimentadas e havia acúmulo de lixo, de bichos e focos de doença, como atestam numerosas notícias publicadas entre o fim do século XIX e meados dos anos 1950. Nessas condições insalubres, pessoas viviam um cotidiano marcado por outras violências, fossem elas ligadas a brigas, com facadas e tentativas de homicídio, atropelamentos ou acidentes de trabalho na ferrovia e nos armazéns e depósitos que a rodeavam (SIQUEIRA, 2017, p.03). A região abrigava residências e comércios, como lojas de secos e molhados, farmácias, bares, e pequenas indústrias, como olarias, cortumes, entre outros.⁸ Na Figura 04, temos uma imagem do Largo da Banana, em que se observa a rua não pavimentada e os caminhos deixados pelas carroças que por ali circulavam, onde se formavam poças de água. Há uma charrete, sobre a qual se encontra um homem, que possivelmente a empregava para o transporte de cargas ou para o comércio de rua. Nota-se também a presença do trilhos de bondes, através dos quais se estabelecia a ligação entre o bairro, que então constituía um arrabalde, e o centro da cidade.



Figura 4 - Largo da Banana, antes da construção do Viaduto Pacaembú (Autoria não identificada) FONTE: FAUSTINO, 2016.

Diferentes significados podem ser atribuídos à localização escolhida para a construção do Viaduto Pacaembú. Em primeiro lugar, tratava-se de um local de trabalho, associado às atividades de carga e descarga das companhias ferroviárias. Ao mesmo tempo, consistia em um espaço de sociabilidade negra, constituindo tanto um lugar de moradia da população negra e de baixa renda como de realização de práticas sócio-culturais de matriz afro-brasileira. A escolha da localização do viaduto se beneficiava da condição de vulnerabilidade social dos ocupantes daquela área, enquanto fator de desvalorização do

⁸ Essa reconstituição se apoiou em anúncios imobiliários publicados em “O Estado de São Paulo” entre 1870 e 1960.

terreno. Tal estratégia não era nova. Em 1936, ao propor um projeto viário para aquela região, nas imediações da ferrovia, um integrante da Sociedade Amigos da Cidade justificou a escolha da área pelo fato de os prédios a serem desapropriados serem “velhos e de pequeno valor” (AMIGOS, 1936, p.11). Tratava-se, também, de uma área de várzea em um “arrabalde” da cidade, demarcando o limite da área urbanizada e uma fronteira para expansão futura. Finalmente, era uma região retratada como um lugar onde se estava sujeito a diversas ameaças, ligadas à presença de uma população caracterizada como violenta pela imprensa, a uma condição urbana insalubre, à frequente ocorrência de acidentes de trabalho e de atropelamentos envolvendo trens, bondes, ônibus, automóveis e pedestres, entre outras.

DEBATES PÚBLICOS E NEGOCIAÇÕES

Após a inauguração do Viaduto General Olímpio da Silveira, em 1942, as discussões sobre o prolongamento da Avenida Pacaembú na Câmara Municipal foram retomadas apenas nos anos 1950. Contudo, antes disso, em 1945, o Decreto nº 647 renovou a definição das áreas necessárias ao prolongamento da avenida até a futura Ponte da Casa Verde como de utilidade pública, par fins de desapropriação. Concomitantemente à do Viaduto Pacaembú, tramitou a construção de uma dezena de outras passagens sobre os trilhos que recortavam a cidade. Em um documento elaborado pelo Departamento de Urbanismo em 1961, pode-se observar esse conjunto de intervenções viárias (Figura 5). É possível constatar a intenção de se estabelecer conexões no sentido norte-sul, construindo travessias sobre as barreiras interpostas pelas ferrovias e pelos rios da cidade.

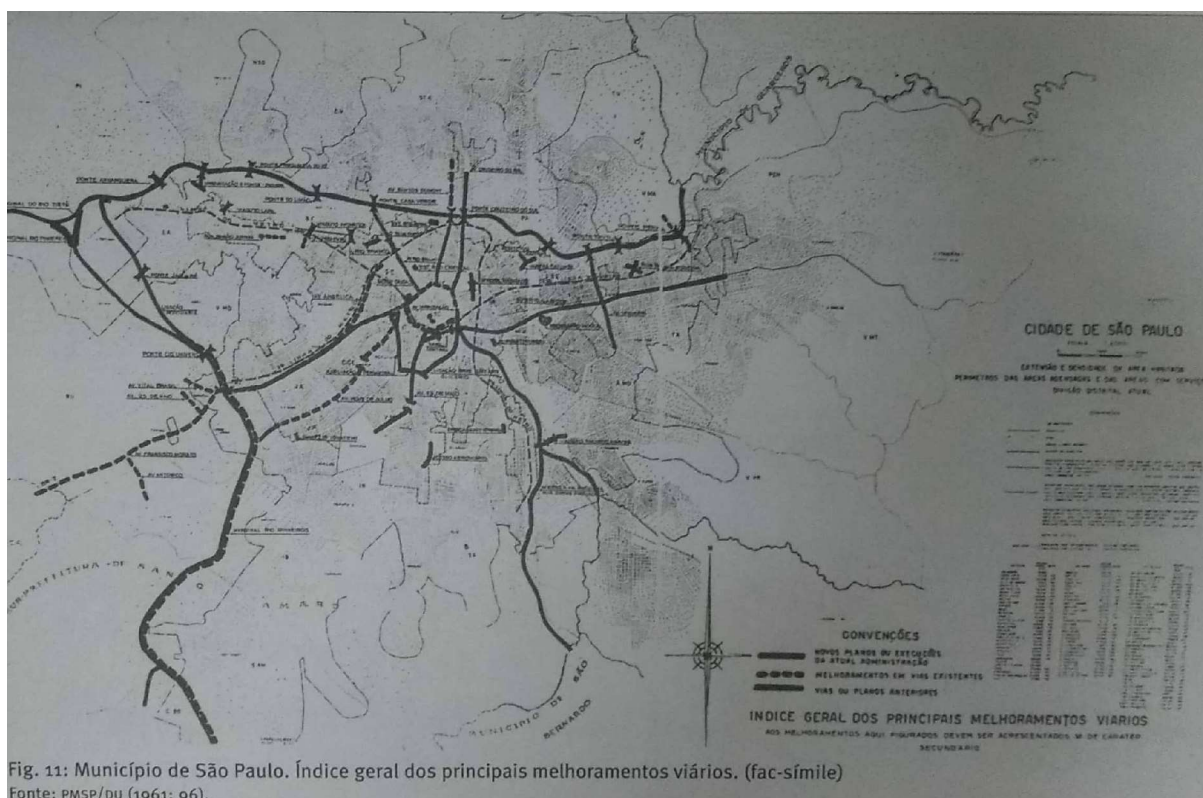


Fig. 11: Município de São Paulo. Índice geral dos principais melhoramentos viários. (fac-símile)
Fonte: PMSP/DU (1961: 96).

Figura 5 - Índice Geral de Melhoramentos Viários, apresentado no volume “Planejamento (1957-1961)”. Fonte: FELDMAN, 2005.

A questão das passagens em nível das ferrovias foi tema candente nas sessões da Câmara Municipal nos anos 1950. Via de regra, a persistência das antigas “porteiras” através das quais se atravessava de um lado para o outro dos trilhos era descrita pelos parlamentares como incompatível com uma cidade que se pretendia moderna. É claro que, para além do plano das convicções, adeptos e detratores dos projetos discutidos se pautavam por acirradas rivalidades políticas, que os Anais da Câmara Municipal permitem entrever.

O Viaduto do Gasômetro, construído sobre a Avenida Rangel Pestana para aliviar o congestionamento na “porteira do Brás”, inaugurado em 27 de dezembro de 1949 por Adhemar de Barros enquanto esse era governador, tornou-se uma referência para o debate sobre as ferrovias enquanto empecilhos ao desenvolvimento urbano. Aquela foi a primeira passagem elevada erigida sobre uma ferrovia na cidade, em um momento em que o problema das travessias em nível era agravado pelo crescimento populacional e da frota de veículos. Ao mesmo tempo em que aquele caso era mobilizado para assinalar a necessidade de se oferecer alternativas às demais porteiras, com frequência ele era uma referência negativa, destacando-se a má qualidade de sua execução, defeitos de projeto, ou o populismo que envolveu sua inauguração.

Um debate entre os vereadores em abril de 1951 é revelador dos termos em que o problema da travessia das ferrovias foi pautado pelo poder público. Na ocasião, foi discutido um requerimento onde se reivindicava a construção de novas porteiras na Estrada de Ferro Central do Brasil. A proposta era motivada por questões de segurança, em razão de um recente acidente com um coletivo que havia deixado ao menos um morto e 20 feridos em estado grave (CMSP, 02/04/1951, p.205). O pedido de instalação de novas porteiras teve forte oposição. Um vereador sugeriu que ele fosse substituído por um pedido de passagens subterrâneas ou viadutos (*idem*, p.264). Outro afirmou que a população paulista estava ameaçada de “um seccionamento da cidade que ficará como compartimentos estanques em virtude da ausência total de meios de ligação entre os bairros e a cidade” (*idem*, p.265). Para parte significativa dos vereadores, a ferrovia era vista como uma barreira e, nesse sentido, constituía um problema urbano, cujo enfrentamento deveria ser feito através passagens em desnível.

Um dos propositores do requerimento em pauta considerou então que “o plano que viria a resolver o assunto não seria nem o de passagens de nível, nem viadutos e, sim, o plano do ilustre engenheiro Prestes Maia, que [previa] a localização das Estradas de Ferro na Ponte das Bandeiras” (*idem*, p.266). Sendo assim, o político defendeu que a construção de passagens em desnível consistiam em um aumento desnecessário de despesas e que as porteiras, naquele momento, cumpririam o papel de salvaguardar vidas, de forma “prática” (*ibidem*).

No ano seguinte, a discussão foi retomada pelo vereador Nicolau Tuma, que cobrou a construção do Viaduto Pacaembú, lembrando o tormento que ainda eram para a população “as passagens em nível das estradas de ferro, sobretudo pelo intenso movimento de veículos e pela má-disposição das vias de acesso” (CÂMARA, 1952, p.04). O político reivindicava a construção da passagem superior “para dar acesso às pontes do Tietê, de acordo com o plano de prolongamento da Avenida Pacaembú” (*ibidem*). Em 1953, mais uma

vez, o mesmo reiterou sua posição, em uma discussão sobre a situação dos bairros periféricos localizados à margem do rio Tietê. Nesse sentido, afirmou que “Enquanto este viaduto não for construído, de nada adiantarão a ponte da Freguesia do Ó e a da Casa Verde, uma vez que o acesso a essas pontes (...) estará bloqueado pela porteira que causa o martírio de todos aqueles bairros” (CMSP, 22/06/1953, p.181). Vê-se aí outra discussão em que a construção das passagens era contextualizada: os problemas dos bairros periféricos.

As periferias urbanas foram tema destacado não apenas nas sessões da Câmara Municipal, mas também na imprensa. Em 1953, o periódico “O Estado de São Paulo” divulgou um plano de melhoria de bairros periféricos, voltado principalmente para as ruas pelas quais transitavam ônibus (EM EXECUÇÃO, 1953, p.07). Os problemas associados ao crescimento daqueles bairros, como transporte, saneamento e pobreza eram reiteradamente lembrados. Ainda em 1953, por exemplo, um editorial retratou as condições de vida “nos arrabaldes proletários e nos subúrbios distantes”, denunciando o processo de expansão urbana comandado pela especulação imobiliária, com abertura de loteamentos em áreas desprovidas de infraestrutura básica e de equipamentos urbanos, sujeitas a inundações, com “pântanos permanentes” (OS SERTÕES, 1953, p.03). Acompanhando esse debate, é possível reconhecer o processo de formação de periferias urbanas distantes e precárias, que tinham muitas vezes uma única linha de ônibus como meio de acesso, onde passou a residir parte significativa dos trabalhadores pobres (SAMPAIO, 1994, p.19). Deve-se, no entanto, assinalar que além da formação de periferias pobres, ao mesmo tempo em que se executava o prolongamento de avenidas para além da Várzea do Tietê, loteamentos de alta renda mais afastados do centro eram empreendidos naquela direção. Na década de 1950, a Zona Norte de São Paulo era a segunda com maior concentração de bairros de alta renda, atrás apenas do “vetor sudoeste” (VILLAÇA, 2001, p.138).

Em 26 de fevereiro de 1953, o Poder Executivo, comandado por Armando de Arruda Pereira, enviou à Câmara o Projeto de Lei nº 54 (Processo nº 929/1953), visando a autorização de crédito especial para a construção de dezesseis passagens sobre os lotes das Estradas de Ferro Sorocabana, Santos-Jundiaí e Central do Brasil. O processo foi instruído com um “plano geral” de passagens, compreendendo 13 viadutos e 3 passagens em nível, através do qual se pretendia “resolver de vez o problema do atravancamento do trânsito urbano, criado pela presença das referidas estradas” (CMSP, 1953, fl.06). O documento também expressava a “necessidade imprescindível de realizar um certo número de passagens para que se [obtivesse] ligação com as pontes em construção sobre o rio Tietê” (idem). Com a mudança de gestão, o processo foi encaminhado ao novo prefeito, Jânio Quadros, em maio de 1953, para manifestação sobre a matéria do projeto. A resposta foi encaminhada à Câmara apenas no ano seguinte. Após arrastar-se por dois anos entre os poderes legislativo e executivo, o projeto de lei foi votado em caráter de urgência, apenas ao final de 1955, em sessão de 21 de novembro daquele ano, durante o mandato de Juvenal Lino de Mattos (PSP). Na lei aprovada, o crédito autorizado foi três vezes superior aos Cr\$ 96.000.000,00 inicialmente previstos, totalizando Cr\$ 288.000.000,00, embora o número de viadutos a serem erigidos com esse recurso tivesse sido reduzido.

Para definir as obras para as quais seria concedido o crédito, foi levada em consideração a viabilidade de início imediato da construção, a existência de leis autorizando

a obra⁹ e para as quais necessidade de recursos fosse compatível com o montante a ser disponibilizado. O projeto de lei suscitou, na sessão de sua votação, uma discussão bastante intensa, opondo dois grupos, um favorável à votação em caráter urgente, outro defendendo o adiamento da discussão a fim de melhor analisar o parecer das Comissões de Finança e Orçamento e de Urbanismo, Obras e Serviços Públicos (CMSP, 21/11/1955, p. 80). Os partidários da discussão imediata sublinhavam a necessidade de resolver a “aflição dos que esperavam diariamente nas porteiras”, enquanto os que solicitavam prorrogação questionavam o aumento no valor original da proposta, denunciando a “orgia de gastos municipais” (CMSP, 21/11/1955, p.89).

O argumento vencedor, do grupo que propunha a votação imediata, apoiou-se no fato de que a autorização dos recursos era regular, independentemente do montante, enfatizando-se o suplício representado pelas porteiras para a população. O projeto de lei foi aprovado, com apenas um voto contrário. As divergências concentraram-se na pertinência ou não de se votar a proposta e não no texto do projeto de lei. Tanto de um lado como de outro, as posições eram justificadas em nome do “interesse do povo”, caracterizado ora como melhoria da eficiência dos deslocamentos urbanos, ora como zelo com os gastos públicos. Em todos os casos, esse interesse era apresentado como algo unívoco e singular, como exemplifica a breve manifestação do vereador Gumercindo Fleury, em que a palavra “povo” aparece cinco vezes:

“Nossa dependência é uma só, única e exclusiva: a dependência do interesse público (...). O povo deseja livrar-se da prisão a que está atido pelas passagens de nível; o povo vem reclamando isso há dezenas de anos. Vamos, pelo menos uma vez, satisfazer o povo porque o povo é a única vontade soberana que deve ser atendida, porque o povo somos nós” (CMSP, 21/11/1955, p.89).

Em 17 de dezembro de 1955, foi promulgada a Lei nº 4.845, autorizando a liberação de crédito para início, prosseguimento e desapropriações necessárias à execução de dez viadutos. Nenhuma das passagens autorizadas pela lei seria concluída antes da administração subsequente, de Adhemar de Barros, sendo que algumas seriam entregues apenas na década de 1970. Adhemar de Barros inaugurou os viadutos Pacaembú (1958), Rio Branco (1959), Domingos de Moraes (1960) e da Lapa (1960). Para a execução desses empreendimentos, além de desapropriar áreas pouco ou não urbanizadas, como era o caso do Largo da Banana, ou em locais de moradia, em geral precárias, erigidas na várzea, como ocorria na rua do Bosque, também foram feitas negociações entre as esferas de governo para construção em terras públicas, como no caso do Viaduto da Lapa (VIADUTO DA LAPA, 1958, p.11), por vezes ocupadas irregularmente, a exemplo do Viaduto Domingos de Moraes (ADIADA, 1958, p.10).

Alguns aspectos da execução das obras contemporâneas ao Viaduto Pacaembú ajudam a compreender a lógica de produção da cidade em que se contextualizou aquela

⁹ As leis enunciadas no processo referiam-se à Declaração de Utilidade Pública das áreas necessárias à construção da obra.

intervenção. Quase sempre, a localização dos empreendimentos ocorria junto a antigas porteiras da ferrovia. Além disso, já estava prevista, naqueles casos, a interligação entre aquelas travessias e as pontes sobre o Rio Tietê. Todas as obras foram objeto de atrasos, reiteradamente divulgados pela imprensa. Causas recorrentes desses atrasos e do aumento do custo da obra foram problemas de projeto e conflitos fundiários. Em fase adiantada da construção do Viaduto da Lapa, constatou-se que a desapropriação de uma área necessária à abertura de uma das vias de acesso não havia sido prevista no “plano” (ENGANO, 1958, p.15). Houve um desentendimento entre a Diretoria de Obras da prefeitura e o Governo do Estado, que se comprometera a ceder uma propriedade da Secretaria de Educação, gerando um impasse que levou ao adiamento da inauguração “*sine die*” (A CONSTRUÇÃO, 1958, p.25). Na construção do Viaduto Domingos de Moraes, existia uma pendência de 600 m², por cuja desapropriação os proprietários reivindicavam uma indenização considerada abusiva pelo poder público. Além disso, a presença de habitações coletivas impedia o prolongamento de uma das vias rodoviárias (ADIADA, 1958, p.10). A desapropriação ou desafetação de terras era conduzida concomitantemente à execução da obra, levando ao surgimento de conflitos ao longo do processo e, por vezes, demandando revisão do projeto. O projeto do Viaduto Pacaembú também sofreu alterações após o início das obras, devido à necessidade de realocar seus pilares entre as estradas de ferro (PMSP, 26/05/1957).

O Viaduto Pacaembú foi inaugurado em 29 de setembro de 1958 pelo prefeito, às vésperas das eleições estaduais, em que Adhemar de Barros era candidato. As notícias sobre a inauguração apresentavam um tom crítico à obra, contextualizando-a em “campanhas eleitorais” (INAUGURADO, 1958, p.18). Retratava-se uma obra mal construída, mal acabada e que parecia gerar ainda mais transtornos:

“Foi inaugurado (...) um viaduto no largo da Banana, no prolongamento da Av. Pacaembú, pelo prefeito da cidade. Este viaduto é composto de duas pontes independentes, das quais apenas uma está concluída. A outra está na fase inicial de construção, porém a obra foi entregue ao público como terminada, definitivamente. O viaduto é formado por duas rampas (...) formadas de aterros cobertos por uma camada de pedregulho e piche sem nenhum revestimento para proteção contra as chuvas. Desde a data de sua inauguração, o viaduto tem causado sérios transtornos ao tráfego. Ontem, quando tentava subir por uma das rampas, um caminhão carregado de madeira teve suas rodas profundamente atoladas, pois o aterro cedera sob o peso da carga que o veículo transportava. Como já havia outro caminhão parado na mesma rampa por razão semelhante, o tráfego ficou seriamente prejudicado. Além de ter cedido o aterro, com o intenso calor reinante, derreteu-se a fina camada de piche, dificultando a remoção dos veículos, um dos quais ficou com a ponta de eixo quebrada”. (VIADUTO INAUGURADO, 03/10/1958, p.65)

A dimensão dos estragos e dos acidentes ocorridos no viaduto em tão pouco tempo, que envolviam vigas de concreto atravessadas na ferrovia, toras de madeira tombadas e operários projetados para fora do caminhão, era sempre minimizada pelas autoridades e pelas próprias reportagens, que remetiam a “ferimentos leves” (DESASTRE, 1963, p.18) e

danos materiais “de pequena monta” (RUIU, 1958, p.56). Após ter sido adiada algumas vezes, foi finalmente anunciada a inauguração da segunda pista do viaduto para 09 de julho de 1959.

ASPECTOS CONSTRUTIVOS

O Viaduto Pacaembú beneficiou-se das possibilidades apresentadas pelo concreto protendido, técnica que começava a ser empregada naquele período em São Paulo. Entre elas, destacam-se a capacidade de vencer grandes vãos com estruturas mais arrojadas do que aquelas em concreto armado. Nessa técnica, são introduzidos esforços prévios na estrutura, através de cabos de aço de alta resistência, de modo a minimizar os esforços de tração no concreto, reduzindo significativamente a formação de fissuras. Além de uma economia de materiais, diante da criação de formas mais esbeltas, haveria também uma menor demanda por manutenção (PITA, 2011). Todavia, sua correta execução requer um controle rigoroso de materiais e equipamentos, cujo manuseio também demanda profissionais qualificados (CAMILO, [s.d]). Nesse sentido, apesar das vantagens elencadas, a execução às pressas pode ter incidido negativamente na qualidade do viaduto, como atestam os relatos que se seguiram à sua inauguração (RUIU, 1958, p.56). Houve também certa intencionalidade da imprensa em criar uma imagem negativa para a obra, o que pode ter resultado de disputas que transcendiam a questão urbanística. A manchete “Ruiu o viaduto Pacaembú”, por exemplo, parecia sugerir que uma parte da estrutura do viaduto construído desabara quando, na realidade, informava-se que um caminhão carregando uma viga de concreto protendido sofrera um acidente naquele local. Ainda que a técnica empregada no Viaduto Pacaembú fosse considerada mais avançada do que aquela adotada, na década anterior, para construir o Viaduto General Olímpio da Silveira, a receptividade ao primeiro viaduto parece ter sido mais favorável do que ao segundo. Outra diferença entre os dois viadutos estava na percepção da atualidade da obra em face do estágio de desenvolvimento da cidade. Enquanto o primeiro visava criar condições para a expansão futura (desejada) da metrópole, o segundo parecia chegar atrasado, denotando ineficiência em resolver os problemas de uma cidade que crescera mais do que o previsto, e muito rapidamente.

OS PROFISSIONAIS

O anteprojeto do viaduto foi elaborado pela Divisão de Projetos da Diretoria de Obras da prefeitura municipal em 1956. A profissional responsável pelo anteprojeto foi a engenheira Amália Pérola Cassab¹⁰, enquanto o chefe da repartição era o engenheiro civil Américo Bove. Diplomado pela Escola Politécnica de São Paulo em 1933, Américo Bove dedicou sua carreira profissional ao órgão municipal. Sob sua chefia, foram projetados, além do Viaduto Pacaembú, o Viaduto da Lapa e as pontes da Casa Verde, do Limão e Pequena (NAGATOMI, 2007).

¹⁰ Infelizmente, não foi possível localizar informações sobre a engenheira. Apenas identificamos que há uma rua com seu nome em São Paulo, no Campo Limpo, distrito da Zona Sul da cidade de São Paulo.

Para o projeto do Viaduto Pacaembú, não foi realizado um concurso de arquitetura, como ocorrera para o Viaduto do Chá em 1934, nem as propriedades estéticas da obra foram enfatizadas pela administração, como no caso do Viaduto General Olímpio da Silveira, em 1942. É possível supor que naquele momento privilegiou-se a solução de um problema metropolitano em grande escala em detrimento da criação de um monumento arquitetônico. Entretanto, isso não significa que a obra não estivesse carregada de uma simbologia associada à modernidade. A adoção do concreto protendido, por exemplo, representava um avanço técnico e uma inovação para obras de engenharia executadas em São Paulo.

A obra foi construída pela empresa Alberto Badra e Miguel Badra Jr. Ltda., encabeçada por dois irmãos, sendo, respectivamente, um engenheiro civil e elétrico formado em 1935 e um engenheiro arquiteto formado em 1945, ambos pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Miguel Badra Jr., que em 1957 tornou-se professor de Teoria da Arquitetura na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, acompanhou em 1956 uma comitiva da Associação Paulista de Municípios em viagem aos Estados Unidos a fim de contatar empresas norte-americanas, visando aparelhar a indústria paulista para a construção do metropolitano (CONSTRUÇÃO, 1956, p.10). Embora Miguel Badra Jr. tenha trabalhado em diversos projetos residenciais¹¹, como vilas operárias, conjuntos habitacionais e casas unifamiliares, além de clubes e escolas, chegando a participar, também, do concurso do Plano Piloto de Brasília, sua atuação principal se deu na construção de obras públicas de infraestrutura urbana, como pontes, viadutos, dragagem e desassoreamento de rios, terraplanagem, pavimentação de estradas, entre outros (FICHER, 2005, p.334). Em 1945, primeiro ano de existência de sua empresa em sociedade com o irmão, essa foi contratada para realizar a retificação do rio Tietê. Miguel Badra Jr. também foi diretor técnico da Cia. de Terrenos Anastácio, voltada para a urbanização de uma área inserida na várzea do Tietê. Portanto, os empresários responsáveis pela construção do Viaduto Pacaembú trabalharam, naquele período, em uma série de obras de infraestrutura na região da várzea do rio Tietê.

Para a execução da obra, a empresa foi contratada através de concorrência pública, procedimento destinado garantir a impessoalidade do processo. A formação e a *expertise* dos vencedores, galgada através da execução de diversas obras de infraestrutura naquela região, foram fatores decisivos para a escolha. Isso significa que os profissionais estavam preparados para lidar, por exemplo, com as especificidades geológicas daquela área de várzea inundável. Todavia, é possível constatar que, além da capacidade técnica, os construtores apresentavam diversos níveis de interesse no plano urbanístico para aquela região, não apenas pelo fato de administrarem terras que seriam valorizadas pelas intervenções, como também pelo envolvimento no debate mais amplo sobre a modernização da cidade, de que a participação na comitiva de estudos sobre o sistema metropolitano norte-americano é indicativa. Uma das razões para que as duas pistas do viaduto fossem independentes, deixando-se um vão entre elas era a perspectiva da construção de futura passagem do metrô, em discussão naquela época. Uma vez abandonada essa proposta, uma década depois, o vão foi fechado, ampliando-se o sistema viário, durante a administração do prefeito Faria Lima (PREFEITO, 1968, p.11).

¹¹ Alguns deles em parceria com o arquiteto Rino Levi.

PERCEPÇÕES SOBRE A OBRA

As diferentes percepções sobre o viaduto à época de sua construção contribuem para avaliar os seus significados. Acima, assinalamos disputas no meio político, observadas nos debates realizados na Câmara Municipal de São Paulo. De forma resumida, a visão que se sobressaiu foi a de que o desenvolvimento urbano estava travancado pelas barreiras constituídas pelas ferrovias, de modo que se fazia necessário eliminar as passagens em nível e construir vias elevadas, que deveriam interligar-se com as futuras vias expressas lindeiras ao rio Tietê e com as pontes destinadas a fazer a travessia para o outro lado de suas margens. Houve quem defendesse a execução fiel do plano de avenidas atribuído a Prestes Maia, deslocando-se as ferrovias para junto do rio. Como um paliativo destinado a garantir a segurança da população, também houve quem defendesse a construção de novas porteiras, embora essa visão fosse minoritária. Em suma, no debate sobre a construção do Viaduto Pacaembú e das demais vias elevadas naquele período, enfatizou-se a necessidade de transpor os obstáculos colocados pelas ferrovias e pelo rio, em um discurso urbanístico apoiado na busca pelo progresso. Buscava-se, com isso, equacionar demandas das periferias pobres cujo acesso dependia, cada vez mais, dos ônibus, assim como de loteamentos voltados a uma população de maior renda, que se formavam naquele vetor de expansão urbana.

Do ponto de vista dos engenheiros e urbanistas, é provável que a questão técnica tenha tido um peso considerável nessa avaliação. A adoção do concreto pretendido alimentava uma simbologia associada à modernidade, à atualidade da técnica e ao progresso. É possível que, no decorrer da construção da obra, conforme os transtornos logísticos, os acidentes e a intensificação do trânsito de caminhões e automóveis passaram a receber destaque na imprensa, essa leitura tenha sido revista por alguns daqueles profissionais.

No que se refere à imagem da cidade, aquele foi um momento de inflexão, em que uma associação unívoca entre crescimento e progresso parecia começar a dar lugar a outra, entre crescimento e problemas urbanos, sem que com isso se abandonasse a diretriz do progresso. Nos relatos envolvendo o Viaduto Pacaembú à época de sua construção e inauguração, os caminhões eram elementos sempre em cena. Jackson (1994, p.182) afirma que, nos Estados Unidos, a imagem do “caminhão” tinha uma conotação positiva até o segundo pós-guerra, refletindo um estilo da cidade industrial. A partir de então, diante das dimensões tomadas pelo crescimento das metrópoles e da multiplicação das vias expressas, ele acabou por ser associado à poluição e ao barulho (JACKSON, 1994, p.182). Essa imagem contribui para refletir sobre uma mudança de paradigma também em São Paulo, no mesmo período. Como vimos acima, a representação dos caminhões nas notícias de jornal dão uma vívida noção da intensidade e violência do processo de construção da metrópole naquele momento, em que a vida humana – dos trabalhadores e dos transeuntes – parecia ter pouco valor.

Por fim, diante do implacável apagamento da memória urbana dos antigos frequentadores do Largo da Banana, para o qual a construção do viaduto contribuiu, é difícil acessar qual foi a reação daquele grupo ao advento da obra. Uma visão parcial pode ser

identificada através do estudo das canções de Geraldo Filme, compositor paulistano que circulou pelos espaços do samba da Barra Funda no período estudado. Suas letras permitem compreender a cultura popular de matriz afro-descendente como parte intrínseca da vida cotidiana. Uma parte significativa dessas práticas se manifestava no espaço público, como o samba de roda, a tiririca, o carnaval de cordões. Essas atividades criavam polarizações com o projeto de cidade e de sociedade que se buscava implementar através das intervenções urbanas, no contexto de verticalização e expansão da cidade, ao contrariar as regulamentações sobre o uso do espaço público. Nesse sentido a imagem construída pelo sambista sobre o Largo da Banana contribui para produzir uma memória urbana em disputa com aquela subjacente ao ideal de cidade que norteou os projetos urbanísticos naquele período.

O processo de urbanização e sua relação com a eliminação de lugares de samba e outras manifestações culturais de matriz afro-brasileira é tema recorrente em suas canções. Nelas, o sambista retrata o desaparecimento e a transformação de espaços tradicionais do samba de São Paulo diante da chegada do “progresso”, via de regra associada ao processo de urbanização. Em “Tradição” (1975),¹² um de seus temas mais conhecidos, composto em homenagem à agremiação carnavalesca da Vai Vai e ao bairro do Bexiga, há uma perceptível tensão entre a celebração de um espaço tradicional do samba, consagrada pelo refrão “Quem nunca viu o samba amanhecer/ Vai no Bexiga pra ver” e o advento da urbanização. Em seus versos, o período anterior ao recobrimento da poeira que o samba levantava pelo asfalto e ao encobrimento da lua que iluminava as festas pelos arranha-céus, é saudado com forte carga de nostalgia. São confrontadas, assim, a rememoração dos tempos do cordão da várzea da Saracura, e a celebração da Vai Vai, que garantia a perpetuação do samba no bairro já urbanizado.¹³ Não se denota, contudo, o desejo de negar ou de deter o processo de urbanização. A canção apresenta um eu-lírico que percebe o fenômeno de forma ambígua. Embora práticas culturais de grande valor afetivo fossem transformadas, ele era também percebido como a chegada do progresso. Esse posicionamento ambíguo não é contraditório com um conjunto de ideias defendidas por militantes negros brasileiros no período de redemocratização (1945-1964). Embora houvesse uma pluralidade de entendimentos acerca do que constituía o “problema do negro” na sociedade brasileira, “De modo geral, todos advogavam que o Estado brasileiro deveria melhorar e universalizar a educação e a saúde públicas, assim como apoiar fortemente a valorização da cultura afro-brasileira” (GUIMARÃES & MACEDO, 2008, p.171). As reivindicações recaíam, portanto, sobre a universalização de direitos e de políticas públicas, de modo a incluir a população negra.

Duas canções de Geraldo Filme fazem referência às transformações que a construção do Viaduto Pacaembú sobre o antigo Largo da Banana provocou sobre a sociabilidade que lá existia. Em “Último Sambista” (1962),¹⁴ a construção do viaduto é o mote para descrever a

¹² **Tradição (1975):** Quem nunca viu o samba amanhecer/ Vai no Bexiga pra ver/ Vai no Bexiga pra ver / O samba não levanta mais poeira/ Asfalto hoje cobriu o nosso chão/ Lembrança eu tenho da Saracura/ Saudades tenho do nosso cordão/ Bexiga hoje é só arranha-céu/ E não se vê mais a luz da lua/ Mas o vai vai está firme no pedaço/ É tradição e o samba continua.

¹³ Ainda assim, embora em 1975 a Vai-Vai já tivesse sido convertida em escola de samba, na canção, grafou-se “o” Vai-Vai, fazendo referência ao cordão carnavalesco, reforçando o vínculo com o passado.

¹⁴ A canção foi gravada por Germano Mathias e integra o álbum “Ginga no Asfalto”. **Último sambista:** Adeus, /Tá chegando a hora / Acabou o samba, / Adeus Barra Funda / Eu vou-me embora / Veio o progresso /Fez do

eliminação dos territórios de samba da Barra Funda em decorrência das intervenções urbanísticas realizadas no bairro. O Largo da Banana, antigo “berço do samba”, é homenageado “com muito carinho” e “muita saudade”. Depreende-se que o samba correspondia a um modo de vida que perdia espaço conforme a cidade se urbanizava, como se denota da oposição entre a noção de “progresso” e as palavras “simplicidade” e “alegria”. Se em “Tradição” o autor via possibilidade de acomodações, na Barra Funda, a manifestação cultural foi eliminada, não restando outra saída senão despedir-se. A canção suscita a percepção de deslocamentos do samba pela cidade, necessários para sua sobrevivência. Nesse sentido, a decisão de partir pode ser lida como forma de resistência, em que a retirada do sambista constituía uma crítica social e não apenas a expulsão sofrida passivamente. Entretanto, não se pode ignorar que o processo responsável pelo “fim do samba” foi, novamente, a chegada do progresso, que “fez do bairro uma cidade”. Se por um lado isso levava a desaparecer a “alegria” e a “simplicidade”, a intervenção fazia com que aquele território sujeito, até então, a múltiplas formas de exclusão, fosse incorporado ao que era reconhecido como cidade.

Em “Terreiro da Escola” (1971),¹⁵ o eu-lírico se manifestou sobre a mesma obra denunciando que sua construção fez com que se perdesse o “terreiro” da escola de samba. O emprego do termo “terreiro” permite associar a definição de “território” com o espaço da liturgia africana (CABRAL, 1988). Assim, o Largo da Banana pode ser conceituado como um território ligado ao grupo afro-descendente, onde a reprodução de sua cultura era possível, relacionado com a ideia de ligação com o patrimônio de sua herança cultural africana. Naquela canção, os versos “Sambista sem o Largo da Banana/ a Barra Funda vai parar” permitem inferir dois movimentos distintos. Por um lado, é a Barra Funda marcada pela sociabilidade do samba que deixará de existir, diante da perda do terreiro. Ao mesmo tempo, “a Barra Funda vai parar” pode também indicar que a necessidade premente de construção do viaduto sobre o Largo da Banana diante do crescimento da cidade e da frota de automóveis, tema que ocupava a atenção de todos os que residiam e circulavam diariamente pela cidade naquelas décadas, como as notícias de jornal permitem constatar.¹⁶ Essa ideia é reforçada pelos dois versos que se seguem: “Surgiu um viaduto, é progresso/ Eu não posso protestar”. Naquele momento, parecia impensável opor-se ao movimento inexorável do progresso. Contudo, ao incidir sobre os espaços de sociabilidade dos sambistas, engendrava-se uma leitura ambígua do processo, ao mesmo tempo nostálgica de uma sociabilidade perdida e ansiosa pela inclusão na modernidade.

Apesar de descrever o processo de urbanização em termos distintos daqueles colocados por outros grupos sociais, como os engenheiros e os representantes políticos, vê-

bairro uma cidade / Levou a nossa alegria / Também a simplicidade /Levo saudade lá do Largo da Banana / Onde nós fazia samba / Toda noite da semana / Deixo este samba / Que eu fiz com muito carinho / Levo no peito a saudade / Nas mãos o meu cavaquinho / (Adeus Barra Funda!).

¹⁵ Adotou-se o nome da canção gravada em “Balbina de Iansã” (1971), de Plínio Marcos. A mesma canção foi gravada em “Plínio Marcos em Prosa e Samba: nas quebradas do mundaréu” (1974) com o nome de “Vou sambar n’outro lugar”. **Terreiro da Escola:** Fiquei sem o terreiro da Escola / Já não posso mais sambar / Sambista sem o Largo da Banana / A Barra Funda vai parar / Surgiu um viaduto, é progresso / Eu não posso protestar / Adeus, berço do samba/ Eu vou-me embora / Vou sambar noutro lugar.

¹⁶ Algumas notícias que descrevem esses problemas são: OS SERTÕES, 1953, P.03; COM A DIRETORIA, 1953, p. 09; EM EXECUÇÃO, 1953, p.07; NÃO HOUVE EXAGERO, 1954, p.11; COM A CMTC, 1954, p.10.

se que não são visões antagônicas, especialmente porque todos almejavam, naquele momento, o progresso. De certa maneira, compartilhava-se o desejo de construir uma cidade “para todos”, embora o significado dessa totalidade fosse diferente para os políticos ou urbanistas defensores do zoneamento compreensivo e para setores da população que se viam excluídos de suas vantagens. Portanto, apesar de representar visões aparentemente dicotômicas, o episódio de construção do Viaduto Pacaembú permite observar, justamente, uma ambiguidade inerente ao processo de urbanização da cidade de São Paulo naquele período. Havia um esforço de modernização e equacionamento de novas demandas, cujas ações foram sentidas de forma diferentes pelos diversos grupos sociais que habitavam a cidade. Simultaneamente, houve um movimento de construção de uma memória alternativa à imagem da metrópole em formação.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste artigo, apresentamos a história da construção do Viaduto Pacaembú de forma a explicitar a pluralidade de agentes e interesses envolvidos, contextualizado no processo de desenvolvimento urbano de São Paulo naquele momento. Procurando contar essa história por meio de uma pluralidade de vozes, é possível reconhecer uma ambiguidade, que contraria narrativas unívocas, tanto favoráveis como reativas àquela obra e ao projeto mais amplo que o ensejava.

As principais disputas e interesses em jogo ficaram mais evidentes ao analisarmos o debate público em torno da construção da obra e ao investigarmos a inserção social dos diversos profissionais envolvidos naquele empreendimento. Por um lado, aquela intervenção estava atrelada a questões urbanísticas altamente complexas que se enfrentavam naquele momento. Entre elas, estavam a formação dos bairros periféricos e o conjunto de problemas urbanos a ela relacionados. Outro fator importante foi a urbanização da várzea do rio Tietê, envolvendo a canalização do rio, drenagem e saneamento da área, a construção das vias expressas marginais e sua articulação com o sistema viário em escala metropolitana. Nesse contexto, a questão mais imediatamente relacionada com a construção do viaduto consistia na necessidade de transposição das ferrovias que entrecortavam o tecido urbano e que, cada vez mais, passaram a ser compreendidas como obstáculos ao desenvolvimento urbano. Além desses aspectos, a pesquisa sobre os agentes envolvidos nesse processo permitiu constatar a existência de outros interesses em jogo, para além de projetos de cidade em disputa. Podemos mencionar, nesse sentido, as rivalidades políticas, a apropriação populista das obras pelos representantes eleitos, mas também a perspectiva de valorização imobiliária, a constituição de um mercado de trabalho para os profissionais de construção civil, entre outros.

Observou-se que a construção do Viaduto Pacaembú se inseria em um conjunto mais amplo de intervenções de mesmo tipo, idealizadas e negociadas contemporaneamente a ele. Observando os debates em torno da construção desses outros viadutos, notamos pontos em comum entre eles. Uma semelhança importante foi o fato de aspectos fundiários e de projeto serem definidos paralelamente ao andamento da obra, e não antecedendo-o, como se poderia esperar. Isso contribuiu para os sucessivos atrasos que marcaram a realização de todas as obras. Ademais, todos os viadutos foram inaugurados ainda

inacabados, no contexto da campanha eleitoral do prefeito. Além disso, parte significativa das travessias idealizadas em conjunto com o Viaduto Pacaembú não foi iniciada antes de que pelo menos mais uma década transcorresse. A definição da localização dos viadutos também merece algumas reflexões. Chama a atenção o fato de a presença de camadas da população em condição de vulnerabilidade social de ser um fator que beneficiava a lógica de intervenção, ao depreciar o valor da terra. Esse comportamento é observado em diversas das obras conduzidas nos anos 1950, embora possamos também constatar que ele se reproduzisse há várias décadas.

A defesa do progresso foi um denominador comum entre as posições de diversos grupos sociais quanto ao significado daquela obra. Podemos mencionar o recurso à técnica do concreto protendido, o enfrentamento do problema das “barreiras urbanas” colocado pelas ferrovias e suas porteiras, bem como a perspectiva de equacionamento da demanda do tráfego e de expansão urbana como algumas das faces dessas múltiplas visões acerca do que fosse o progresso da cidade naquele momento.

A ambiguidade daquela intervenção pode ser melhor compreendida quando passamos a ouvir personagens por vezes relegadas a um plano secundário nos estudos urbanos. No caso do Viaduto Pacaembú, esse esforço foi feito com a intenção de interpretar as posições dos antigos frequentadores daquela região face à construção da obra, especificamente no Largo da Banana. Uma especificidade do caso analisado reside na sociabilidade negra que caracterizava a ocupação daquela área e que foi eliminada no decurso da implantação daquele projeto urbanístico. Diante do apagamento da memória daquela população, suas percepções sobre a obra só pode ser feito de modo indireto. A estratégia adotada foi recorrer à produção artística de um sambista paulista que teve alguma vivência naquele meio e registrou em suas canções sua percepção sobre aquela intervenção e sobre o processo de urbanização em São Paulo naquele período. A análise de suas canções permitiu constatar que ao mesmo tempo em que a urbanização ameaçava ou transformava sociabilidade do samba, produzindo um sentimento de perda, ela também era interpretada como progresso e desenvolvimento da cidade, de que a população negra desejava ser beneficiária.

REFERÊNCIAS

“A CONSTRUÇÃO do viaduto da Lapa”. In: *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 01/06/1958, p.25.

“ADIADA inauguração do viaduto da Lapa”. In: *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 13/06/1958, p.10.

AGÊNCIA ESTADO. “No CCSP, Grupo dos 7 evoca o samba feito com caixotes”. In: *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 04/05/2006. Disponível em: <https://cultura.estadao.com.br/noticias/musica,no-ccsp-grupo-dos-7-evoca-o-samba-feito-com-caixotes,20060504p4080> (Acesso em 30/06/2017).

“AMIGOS da Cidade”. In: *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 21/11/1936, p.11.

“AS PORTEIRAS do Brás”. In: São Paulo Antiga [online], 22 de maio de 2015. Disponível em: <http://www.saopauloantiga.com.br/as-porteiras-do-bras/> (Acesso em 20/07/2018).

BAXANDALL, Michael. *Padrões de Intenção: a explicação histórica dos quadros*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

BARBOSA, ELIANA ROSA DE QUEIROZ; SOHMEK, Nádia; MEULDER, Bruno De. OCUPANDO A VÁRZEA DO TIETÊ - O RIO, A FERROVIA E A MARGINAL.. In: Anais do XV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Anais...Rio de Janeiro(RJ) UFRJ, 2018. Disponível em: <<https://www.even3.com.br/anais/xvshcu/82921-OCUPANDO-A-VARZEA-DO-TIETE---O-RIO-A-FERROVIA-E-A-MARGINAL>>. Acesso em: 24/09/2018

CABRAL, Muniz Sodré de A. O terreiro e a cidade: a forma social negro-brasileira. Rio de Janeiro: Vozes, 2002.

“CÂMARA Municipal”. In: *O Estado de São Paulo*. São Paulo, 05/04/1952, p.04.

CAMILO, Santelmo. “Protenção viabiliza pontes e viadutos com grandes vãos”. In: *AECWeb* [s.d] Disponível em: https://www.aecweb.com.br/cont/m/rev/protensao-viabiliza-pontes-e-viadutos-com-grandes-vaos_14942_38_0 (Acessado em 20/07/2018).

“CASA – Campos Elíseos”. In: *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 11/09/1959, p.22

CMSP. “377ª Sessão Ordinária, realizada em 02 de abril de 1951”. In: *Anais da Câmara Municipal*. São Paulo: Arquivo da CMSP, 02/04/1951.

_____. “17ª Sessão Ordinária, realizada em 22 de junho de 1953”. In: *Anais da Câmara Municipal*. São Paulo: Arquivo da CMSP, 22/06/1953.

_____. Processo nº 929 de 1953 (Projeto de Lei nº 54 de 1953). Autoriza o Executivo a despendar a importância de Cr\$ 96.000.000,00, destinada à construção de passagens de nível sobre o leito das Estradas de Ferro Sorocabana, Santos Jundiá e Central do Brasil. São Paulo: Arquivo da CMSP, 1953.

_____. “464ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal”. In: *Anais da Câmara Municipal de São Paulo*. São Paulo: Arquivo da CMSP, 21/11/1955.

“COM A CMTC”. In: *O Estado de São Paulo*. São Paulo, 20/08/1954, p.10.

“COM A DIRETORIA do trânsito”. In: *O Estado de São Paulo*. São Paulo, 15/02/1953, p.09.

“CONSTRUÇÃO do Metropolitano”. In: *O Estado de São Paulo*. São Paulo, 25/05/1956, p.10.

“DESASTRE”. In: *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 28/05/1963, p.18.

“EM EXECUÇÃO plano urgente de melhoria de bairros periféricos”. In: *O Estado de São Paulo*. São Paulo, 18/07/1953, p.07.

- “ESTRADA de Ferro Sorocabana – Aviso ao Público – Serviço Ferroviário”. In: *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 20/06/1930, p.01.
- “ENGANO na construção de um viaduto”. In: *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 20/05/1958, p.15.
- FAUSTINO, Oswaldo. “Conheça a História do Largo da Banana”. In: *Revista Raça* [online], 28/10/2016. Disponível em: <https://revistaraca.com.br/largo-da-banana/> (acesso em setembro de 2018)
- FICHER, Sylvia. *Os arquitetos da Poli. Ensino e Construção em São Paulo*. São Paulo: Edusp, 2005.
- GUIMARÃES, Antonio Sérgio Alfredo; MACEDO, Márcio. “Diário Trabalhista e democracia racial negra dos anos 1940”, In: *Dados* [online]. 2008, vol.51, n.1, pp.143-182. ISSN 0011-5258. <http://dx.doi.org/10.1590/S0011-52582008000100005>.
- “INAUGURADO um viaduto em construção”. In: *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 30/09/1958, p.18.
- “INAUGURAÇÃO do Viaduto da Lapa”. In: *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 22/06/1960, p.12.
- JACKSON, John Brinckerhoff. *A sense of place, a sense of time*. New Haven: Yale University Press, 1994.
- MAIA, Francisco Prestes. *Os Melhoramentos De São Paulo*. Palestra pelo engenheiro Francisco Prestes Maia (Prefeito Municipal) por ocasião da “Semana do Engenheiro”. São Paulo: Gráfica da Prefeitura, 1942.
- NAGATOMI, Fernanda. “Engenheiro Américo Bove recebe o prêmio Paula Souza”. In: *Instituto de Engenharia*, 18/07/2007. Disponível em: <https://www.institutodeengenharia.org.br/site/2007/07/18/engenheiro-americo-bove-recebe-o-premio-paula-souza/> (Acesso em 31/08/2018).
- “NÃO HOUVE EXAGERO”. In: *O Estado de São Paulo*. São Paulo, 17/01/1954, p.11.
- NASCIMENTO, Larissa A.C. do. *Entre sambas e rezas: vivências, negociações e ressignificação da cultura afrobrasileira no Bexiga*. Dissertação de Mestrado. São Carlos: UFSCAR, 2015.
- “NOVOS VIADUTOS”. In: *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 17/11/1953, p.12.
- OLIVEIRA SANTOS, Augusto. *Vai graxa ou samba, senhor? A música dos engraxates paulistano*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FFLCH-USP, 2015.
- “O PROJECTO de um melhoramento para a cidade”. In: *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 23/11/1938, p.07.

“OS SERTÕES paulistas”. In: *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 15/02/1953, p.03

PITA, Marina. “Viaduto de concreto protendido”. In: *Infraestrutura urbana: projetos custos e construção*. São Paulo: Pini, Edição 13, Abril de 2011. Disponível em: <http://infraestruturaurbana17.pini.com.br/solucoes-tecnicas/13/viaduto-de-concreto-protendido-as-caracteristicas-tecnicas-e-o-254369-1.aspx> (Acessado em 20/07/2018).

“PISCINA e Viaduto”. In: *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 08/09/1959, p.15.

PMSP. *Lei nº 2.877 de 18 de junho de 1925*. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 1925.

_____. *Lei nº 4.845 de 17 de dezembro de 1955*. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 1955.

“PREFEITO adverte os empreiteiros”. In: *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 14/06/1968, p.11.

PMSP. DEPARTAMENTO DE OBRAS. DIVISÃO DE VIAS PÚBLICAS. 1ª SUBDIVISÃO. *Viaduto Pacaembú. Relocação dos pilares entre as ferrovias. Escala 1:200. Desenho nº 19.570*. São Paulo: PMSP, Arquivo da Divisão de Obras de Sistema Viário e Estruturas “Obras 3”, 26/05/1957.

“RUIU o Viaduto Pacaembú”. In: *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 13/11/1958, p.56.

SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de. “O papel da iniciativa privada na formação da periferia paulistana”. In: *Espaço e Debates*, São Paulo, 37, 1994, p.19-33.

SIQUEIRA, Renata Monteiro. “Largo da Banana: um estudo do urbanismo paulistano sob perspectiva racializada”. Apresentação de trabalho. *I Seminário A Cidade e A Sujeição Racial*. São Paulo: FAU-USP, setembro de 2017.

_____. “Os negros do Largo da Banana cantados por Geraldo Filme”. In: *Anais do XV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Rio de Janeiro: PROURB, 2018.

“SP TEM 73 pontes e viadutos com problemas, diz pesquisa”. In: *G1 SP*, São Paulo, 29 de setembro de 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/veja-lista-das-pontes-e-viadutos-de-sp-com-mais-problemas-segundo-estudo.ghtml> (Acessado em 20/07/2018).

“UM NOVO VIADUTO no Brás para acabar com o trânsito”. In: *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 01/04/2014. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,um-novo-viaduto-no-bras-para-acabar-com-o-transito,9899,0.htm>

“VIADUTO DA LAPA” . In: *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 19/03/1958, p.11

“VIADUTO DO PACAEMBÚ”. In: *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 17/01/1942, p.07.

“VIADUTO INAUGURADO pelo prefeito” . In: *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 03/10/1958, p.65.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

ZOLA, Jordana. “Algumas Divergências entre os Projetos e as Ações que Antecederam as Obras de Retificação do Rio Tietê na Cidade De São Paulo”. In: *Anais do XV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Rio de Janeiro, UFRJ, 2018. Disponível em: <<https://www.even3.com.br/anais/xvshcu/82685-ALGUMAS-DIVERGENCIAS-ENTRE-OS-PROJETOS-E-AS-ACOES-QUE-ANTECEDERAM-AS-OBRAS-DE-RETIFICACAO-DO-RIO-TIETE-NA-CIDADE-D>>. Acesso em: 24/09/2018.