

O Minhocão como expressão autoritária em São Paulo

DEBORAH REGINA LEAL NEVES*

Resumen

El "Minhocão" (así se conoce la antigua vía Elevada Presidente Costa e Silva, Sao Pablo), construido entre 1969 y 1971, representa el período más autoritario de la reciente dictadura civil-militar brasileira (1964-1985). Su construcción ocurrió durante el llamado "Milagro Económico" (1968-1973), cuando la economía brasileña tuvo un rápido crecimiento, y la vía se convirtió en un símbolo del poder autoritario. El presente artículo tiene por objetivo demostrar cómo se concibió esta obra y los impactos sobre el paisaje de la zona central de Sao Paulo.

Palabras clave: Minhocão; autopista elevada; São Paulo; dictadura.

Fecha de recepción: 31-03-2017

Fecha de aceptación: 15-09-2017

The "Minhocão" as an Authoritarian Expression in São Paulo

Abstract

The "Minhocão" (nickname of the most famous elevated road in São Paulo, previously known as Via Elevada Presidente Costa e Silva) was constructed between 1969 and 1971 and is a symbol of the most authoritarian period of Brazil's recent civil-military dictatorship (1964-1985). Its construction took place during the years known as "Milagre Económico" (Economic Miracle), when the country experienced a period of fast economic growth, making this elevated road a symbol of power and autocracy. This article intends to explain how this construction was planned and its impact in São Paulo's downtown urban landscape.

Keywords: Minhocão; Elevated Road; São Paulo; Dictatorship.

* Doctorado (en curso) en História en la Universidade Estadual de Campinas; Maestria en História en la Universidade de São Paulo, con la tesis "A persistência do passado: memoriais e patrimônio da ditadura em São Paulo e Buenos Aires". Licenciatura en historia en la Universidade de Preservação do Patrimônio Histórico. Postgrado en "La investigación en Historia Reciente: desafíos conceptuales y disciplinares para su abordaje" (Caicyt - 2012) Especialista en Gestão do Patrimônio e Cultura por el Centro Universitário Assunção (Unifai - 2011). Correo electrónico: deca.neves@gmail.com

Introdução: um problema do presente, que exige a compreensão do passado

O ano de 1969 foi decisivo para aspectos políticos e econômicos no Brasil. Foi neste ano que a face mais autoritária da Ditadura Civil Militar brasileira revelou-se, com o fechamento de assembleias legislativas de vários estados, com a institucionalização da tortura como método de interrogatório por meio de aparelhos de segurança das Forças Armadas e as intervenções urbanas de grande impacto nas cidades, propiciadas especialmente pela conjugação entre a Reforma Tributária de 1966, o fim das eleições diretas para Prefeitos em cidades consideradas estratégicas –como as capitais dos estados– e a nova política econômica que trouxe benefícios fiscais para grandes empresas privadas e setores pontuais da economia, como o agronegócio, indústria e construção civil.

Neste ano chegou à Prefeitura de São Paulo –a cidade mais importante do país em termos econômicos– uma figura até então desconhecida no meio político: Paulo Salim Maluf, empresário do setor da construção civil, indicado pelo Ditador Presidente Costa e Silva.

Durante sua gestão foi idealizada a obra que ainda suscita os maiores debates e polêmicas acerca da intervenção urbana na área central da cidade: o Elevado Costa e Silva, popularmente conhecido como Minhocão –e daqui em diante assim será tratado neste texto–. A via percorre 3,4 km sobre uma das avenidas mais simbólicas da cidade de São Paulo: a Avenida São João, que tem início na área central mais histórica, ocupada por hotéis e edifícios ecléticos e prolongada a noroeste na década de 1940, segmentando a região entre a área central e sua zona de expansão da classe média alta no vetor sudoeste –como o bairro de Higienópolis– com profundo impacto visual e ambiental na região.

Além da discussão sobre o impacto urbano do Minhocão, outro aspecto relevante é o simbólico. A construção da via está associada à Ditadura e à figura de Paulo Maluf, que vislumbrou e viabilizou a obra. Batizado como Elevado Costa e Silva, rende homenagem ao segundo ditador que exerceu a presidência. O Decreto 8.574 de 19/12/1969, que dá nome ao elevado, justifica que "(...) ao poder público compete (...) a iniciativa de homenagear brasileiros que tenham se distinguido em seus relevantes serviços à Pátria, constituindo, assim, exemplo às gerações futuras" e que "(...) o eminente Marechal Arthur da Costa e Silva, especialmente no exercício da Suprema magistratura do País, dignificou o Brasil como cidadão, como militar e homem público".¹ Costa e Silva, que nomeou Paulo Maluf ao cargo de Prefeito, conspirou contra o Presidente eleito João Goulart, editou o AI-5² e sob

1 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.

2 O Ato Institucional Nº5, conhecido como AI-5, foi um dos muitos atos discricionários do Poder Executivo durante a Ditadura. Este, especificamente, "(...) autorizava o presidente da República, em caráter excepcional e, portanto, sem apreciação judicial, a: decretar o recesso do Congresso Nacional; intervir nos estados e municípios; cassar mandatos parlamentares; suspender, por dez anos, os direitos políticos de qualquer cidadão; decretar o confisco de bens considerados ilícitos; e suspender a garantia do habeas-corpus." Ver: D'Araujo, Maria Celina. O AI-5. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/FatosImagens/AI5> Data da última consulta: jul. 2017.

sua Presidência foi instituído o mais duro aparato de repressão da ditadura, faleceu em 17/12/1969, oito meses após nomear Maluf para a Prefeitura.

O convite de inauguração do elevador, publicado pela Prefeitura em jornais de grande circulação anunciava “A obra, que é a maior do gênero em toda a América do Sul, eternizará em sua denominação, uma das grandes figuras da Revolução de 1964” ([Foto 1](#) - Convite para a inauguração, publicado na edição de 23 de janeiro de 1971 da *Folha de São Paulo*, p. 7 - Data da última consulta: dez. de 2016).³

A idéia central do texto é demonstrar como esta obra rompe com uma questão importante no planejamento da cidade até então –o uso de vias para automóveis como aspecto embelezador da cidade, aliado à idéia do automóvel como expressão da modernidade– com o objetivo de fortalecer a imagem da eficiência administrativa e executiva do governo civil-militar bem como da primazia da tecnocracia sobre a política, construindo uma nova paisagem urbana que caracterizou o período.

Os Planos Urbanos como expressão do poder do carro no planejamento da cidade

Hoje, passados pouco mais de 80 anos do primeiro grande plano viário para a cidade de São Paulo, a importância dos carros tem diminuído nas diretrizes de ocupação do espaço, mas longe de deixar de ser prioridade. O primado do veículo automotor individual não é um fenômeno recente e está ligado ao desenvolvimento da cidade de São Paulo no cenário capitalista industrial brasileiro. O automóvel era um fenômeno mundial, apresentado ao mundo na Exposição Universal de Paris de 1889 por Karl F. Benz, popularizado por Henry Ford em 1908 com o modelo Ford T (Herce, 2006).

O Plano de Avenidas, publicado em 1930 por Prestes Maia após encomenda da Prefeitura, tinha em perspectiva a discussão urbanística que ocorria em outros países, em especial da Europa, e sua principal proposta era a circulação de veículos em esquema radial-perimetral por meio de um anel viário em torno do centro da cidade. Em 1937, Maia foi nomeado Prefeito e em sua gestão foram construídas grandes e importantes vias e viadutos para transpor os vales do centro da capital. O aspecto estético era relevante e a linguagem racionalista predominou na paisagem da cidade, em formas que exaltavam a grandiosidade das obras, a velocidade do automóvel e a modernidade da cidade.

Os principais pontos do Plano de Avenidas são “(...) o princípio do crescimento (horizontal e vertical destacando a expansão do centro), o papel crucial da circulação (dando-se preferência ao transporte rodoviário e automóvel) e a idéia de uma estrutura urbana voltada ao crescimento e apoiado no arcabouço viário (...)” (Campos; Somekh, 2008a: 62). Por isso, o transporte por ônibus substituiu paulatinamente o sistema de bondes, atingindo distâncias mais longas, expandindo os limites da cidade, implicando também numa ocupação desordenada do território.

O crescimento da cidade, o fim da II Guerra Mundial, o rodoviarismo e a influência dos Estados Unidos sobre o mundo contribuiu para a Prefeitura de São

.....
³ Las imágenes del presente artículo se visualizarán por medio de los hipervínculos activos contenidos en la palabra “Foto ...”: N. del E.

Paulo contratar em 1950 um estudo urbanístico à Internacional Basic Economy Corporation, ligada a Nelson Rockefeller. O estudo realizado por Robert Moses, responsável pelas maiores transformações urbanas da cidade de Nova Iorque, especialmente as obras viárias como pontes e túneis, e parques idealizou o “Programa de Melhoramentos Públicos para a cidade de São Paulo” e apesar de propor zoneamento, sistema viário, saneamento e áreas verdes, foi concebido sem base em diagnóstico e desenho de zoneamento, podendo ser considerado mais um conjunto de recomendações que um plano urbano (Campos y Somekh, 2008b: 86). Percebe-se aqui uma primeira ruptura de modelo urbano: substituiu-se o modelo europeu pelo estadunidense.

Apesar das limitações, é inegável a influência deste plano na construção de paisagens em São Paulo. Moses idealizou o conceito de subúrbios conectados à área urbana por meio de grandes avenidas –*parkways*– e seu programa para São Paulo concebia novas grandes avenidas expressas conectadas às rodovias em construção (Anchieta, Anhanguera e Pres. Dutra), privilegiando o transporte individual. Aliado a isso, ao longo da década de 1950, a produção de veículos automotores recebeu incentivos fiscais do governo federal, em especial Juscelino Kubitschek, substituindo o transporte por bondes, que possuía 353km de malha em 1968. Neste momento, o transporte sobre rodas substituiu definitivamente o transporte sobre trilhos em São Paulo.

Nesse contexto, está um plano ambicioso para a zona central da cidade importante para o comércio e com muitos edifícios residenciais, que seria tratado, a partir daí, como um local de passagem para veículos. A mais importante intervenção está no trecho que realiza a ligação entre as zonas leste e oeste da cidade. A zona leste, bastante populosa e ocupada pela camada mais baixa da população além de ainda ser a zona industrial predominante da cidade, e a zona oeste ocupada historicamente pelas camadas mais altas da sociedade paulistana.

No centro da discussão da remodelação viária da área central da cidade está a Rua Amaral Gurgel, como o eixo Oeste da ligação entre o oriente e o ocidente. A via foi o alvo das principais transformações de paisagem da região: antes uma rua tranquila, foi duplicada durante a segunda gestão de Prestes Maia na Prefeitura, entre 1961 e 1965 visando continuar o Plano de Avenidas, construindo a “Segunda Perimetral”.

Por conta da dificuldade de transposição do centro em decorrência das vias e estrutura já existentes, a proposta de perimetral foi substituída por diametral, iniciada na Amaral Gurgel e se conectando ao lado leste por meio de vias na região da Luz e do Brás. De lá, partiria para o oeste por uma via elevada e conectada com o lado oeste por via arterial e viaduto. Essa ligação era considerada importante para tornar o tráfego mais ágil e por ligar áreas opostas, cruzando uma região com alta densidade populacional, visando melhorar o fluxo de carros no interior da área central da cidade, repleta de escritórios comerciais e de serviços, que já não comportava mais o volume de veículos que aumentava exponencialmente ([Foto 2](#): Rua Amaral Gurgel, 1958 – Acervo Folha-press/ [Foto 3](#): Acervo Folhapress - Data da última consulta: dez. de 2016).

O intervalo entre o estudo e sua execução foi longo, exigindo adaptações diante da dinâmica da cidade. A densidade urbana da região inviabilizaria a execução do projeto pelos custos de desapropriação e o tempo envolvido. Para tanto, o número de vias elevadas a leste –e, portanto, o mais pobre– foi ampliado, incluindo uma ligação

subterrânea na Praça Roosevelt. A obra na Praça foi anunciada em 1967 pelo Prefeito José Vicente de Faria Lima –eleito na última eleição direta em 1965–, e sua conclusão ocorreu em 1970 na gestão de Paulo Maluf, e foi alvo de críticas desde seu início por ter criado uma paisagem árida e ter provocado um forte impacto na paisagem da região.

A praça possui cinco pavimentos que foram concebidos para representar a modernização da cidade, pois “(...) a Roosevelt era mais que uma praça. Era um sistema viário, edifício e viaduto” (Calliari, 2012). Cada um dos pavimentos teria uma função distinta: estacionamentos subterrâneos, centros educacionais e esportivos, lojas, polícia, centro cultural (não realizado) e um espaço para feiras. O projeto expõe a primazia da estética Moderna da arquitetura, executado em concreto armado, com garagens para os veículos – uma expressão estética deste novo momento.

A mudança final do traçado da Segunda Perimetral para um eixo Diametral ocorreu também na gestão de Faria Lima, o último prefeito eleito por eleições diretas em 1965. A ligação no lado oeste não seguiria entre a Luz e o Brás –bairros populares e densos, de importante ocupação histórica e ao lado de ferrovias–, mas continuaria a oeste tangenciando a área central, invertendo a prioridade de investimentos da cidade de uma zona populosa e já contando com infraestrutura para transporte coletivo de massa sobre trilhos para a opção rodoviária e individual numa região que já era privilegiada nos investimentos urbanos e contava com população inferior à da zona leste da cidade.

A idéia inicial era aproveitar a larga calha da Amaral Gurgel e executar o lado oeste em nível, diferente do executado no lado leste: “(...) modificações no traçado foram estudadas ainda em 1965 (...) havendo alternativas de projeto com as pistas elevadas ou rebaixadas” (Zmitrowicz y Borghetti, 2009: 82). O jornal *O Estado de São Paulo*, de 01/12/1970, informa que o engenheiro do Departamento de Urbanismo da Prefeitura Luiz Carlos Gomes Cardim Sangirardi havia apresentado uma proposta de executar uma via elevada sobre a Avenida São João até a Praça Marechal Deodoro, mas o Prefeito Faria Lima recusou a proposta porque “(...) conhecia as vias elevadas de outras grandes cidades e recusou-se a cometer o mesmo erro em São Paulo.” E ainda que Faria Lima “(...) preferia a solução do metrô para melhorar o tráfego urbano (...)”, mas “(...) em todo caso, mandou um projeto à Câmara, reservando a área necessária para a execução da obra, se outro prefeito se interessasse por ela”⁴. Essa “predileção” citada pelo jornal não é sem fundamento, como veremos à seguir.

Minhocão x Metrô

Em 1967, Faria Lima instituiu o Grupo Executivo de Planejamento (GEP), de caráter transitório e ligado diretamente a seu gabinete, desvinculado do Departamento de Urbanismo da Prefeitura, com o objetivo de centralizar os estudos e planejamento da cidade, em consonância com a nova política federal da ditadura,

.....
 4 Elevado, o triste futuro da avenida. *O Estado de São Paulo*, 01 dez. 1970, p.23. As informações prestadas pelo jornal nesta matéria estão sob verificação em investigação em nível de doutorado em andamento por esta autora.

que entendeu a adoção de planejamento urbano integrado como paradigma para a proposição urbanística. No período imediatamente posterior ao golpe de 1964, o Governo Federal criou órgãos e instituições para organizar o financiamento de planos de desenvolvimento para os municípios e regiões de maneira centralizada (Serviço Federal de Habitação e Urbanismo – Serfhau, Banco Nacional de Habitação – BNH), privilegiando o setor privado para a contratação na elaboração de planos. (Feldman, 2005: 206-211).

Segundo Villaça, os administradores municipais e políticos relutavam sobre a idéia de criação de planos diretores. Faria Lima, por exemplo, priorizou os “estudos de viabilidade” do metrô, porque nunca esteve convencido da necessidade de um plano diretor. (Villaça, 2004: 215). Por essa razão, em 1966 optou-se pela criação do Grupo Executivo Metropolitano (GEM) para estudar a malha do metrô. A Companhia do Metropolitano foi criada em 1966, para contratar e coordenar estudos, projetos e obras para viabilizar o metrô e promover a operação do transporte. Para isso, foi contratado o Consórcio HMD (Hochtief, Montreal e Deconsult), que em 1968 apresentou um pré-projeto da rede básica para o metrô paulistano, prevendo 66 km de linha e 68 estações até 1990.

Esse estudo foi incorporado ao Plano Urbanístico Básico da cidade (PUB), cuja contratação ocorreu no ano de 1968 com recursos da U.S.Aid, no âmbito do Programa “Aliança para o Progresso”, em que milhares de dólares foram disponibilizados para elaborar projetos em diversas áreas. O consórcio vencedor para a elaboração do PUB era composto por duas empresas brasileiras – Asplan e Montreal, esta também partícipe do projeto do metrô – e duas americanas – Leo A. Daly Company e Wilbur Smith and Associates, com a participação de mais duas empresas americanas Real Estate Research Co. e Hazen & Swyer (Feldman, 2012: 234).⁵ O plano é considerado bastante avançado por incorporar informações e diagnósticos de levantamentos anteriores, priorizando o transporte público, ainda que previsse a construção de mais de 800km de vias expressas pela cidade.

Aqui é importante destacar duas questões relevantes: a primeira é o fortalecimento de grandes empresas brasileiras que se beneficiaram com as políticas estatais de desoneração de impostos, investimento em infraestrutura apoiando a expansão do capital concentrado e o grande aporte de recursos federais na região Sudeste – onde se localiza São Paulo; a segunda é a abertura do mercado brasileiro ao capital estrangeiro, inserindo o país no capitalismo internacional (Schmidt, 1983). Esses aspectos são determinantes na política de planejamento das cidades brasileiras, em especial São Paulo e Rio de Janeiro, que receberam os maiores volumes de investimento do governo central, como espécie de vitrine dos sucessos e grandiloquência das realizações da Ditadura.

.....
 5 A partir de 1967, com a regulamentação do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (Serfhau) e a criação no BNH do Fundo de Financiamento de Planos de Desenvolvimento Local Integrado, abriu-se um nicho de mercado rentável para as empresas de consultoria privada elaborarem planos para municípios e regiões. Até 1975, 75,9% dos planos de desenvolvimento foram elaborados por empresas privadas, 21,8% por entidades públicas e universitárias e 13,8% pelas próprias prefeituras. O planejamento virou um grande negócio para os empreiteiros (Feldman, 2005: 217-221; 228-232).

O metrô, por si mesmo constituiu uma importante obra propaganda do regime. As obras foram iniciadas em 1968, com o início da construção da Linha Norte-Sul, e a previsão da execução da linha Leste-Oeste prevista para 1971. Por esta razão, Faria Lima se opôs à construção de uma via elevada na Avenida São João, pois o projeto do eixo Leste-Oeste do Metrô faria este mesmo trajeto, utilizando o subterrâneo,⁶ de modo que a profundidade das pilastras de sustentação do elevado prejudicaria o traçado (Foto 4 - Ilustração apontando a sobreposição do traçado do metrô e do elevado. Fonte: “Metrô vs. Elevado: Quem perde?” - Data da última consulta: dez. de 2016). Como solução para a ligação entre o trecho leste e oeste da cidade havia um projeto que propunha “(...) pistas rebaixadas, mais adequadas do ponto de vista ambiental, embora mais complexo e dispendioso, [que] estava sendo elaborado por um consórcio em 1969, mas a idéia não foi levada adiante pela impossibilidade de as obras serem construídas dentro da gestão administrativa vigente” (Zmitrowicz y Borghetti, 2009: 82). A “administração vigente” a que se referem os autores é a gestão do prefeito Paulo Maluf, que tomou posse em 08/04/1969.⁷

Dois dias antes da posse de Maluf, Faria Lima comentou na inauguração de obra: “Eu me despeço do povo de São Paulo, certo de que numa nova eleição obterá um número de votos muito maior do que em 1965, quando fui eleito Prefeito”.⁸ Seu nome havia sido indicado em lista com outros cinco nomes pelo Governador Abreu Sodré, mas não foi acolhido pelo Presidente. Essa é uma questão importante nesse momento, porque as eleições para São Paulo e outras capitais consideradas estratégicas foram alteradas para o modelo indireto, tirando da população o direito de escolha de seu administrador municipal, a exemplo do que já ocorria nos âmbitos federal e estadual. Segundo Schmidt, o regime burocrático-autoritário, centralizador de poder e de recursos, com participação pública limitada e predomínio de orientações tecnocráticas despolitizam os assuntos públicos (Schmidt, 1983: 44).

Em 07 de abril, Faria Lima recebeu da Asplan exemplares do PUB,⁹ deixando para o sucessor aquilo “(...) que considera seu legado para a cidade do futuro”,¹⁰

.....
6 De acordo com o jornal constatou-se que “(...) os mapas avulsos, detalhados, referentes ao trajeto da linha comprovam sua passagem por todo o trecho da Avenida São João”. “Metrô x Elevado: Quem perde?” Coluna: A cidade e o homem, em *Folha de São Paulo*, 26 out.1969, p.16

7 De acordo com Skidmore, a eleição de Faria Lima em março de 1965, apoiado por Jânio Quadros (cujos direitos políticos haviam sido cassados com o golpe), colocou em alerta os militares da “linha dura”, com receio de que as eleições para 11 governadores em outubro de 1965 resultassem em derrota para o governo (Skidmore, 1988: 93). A Constituição de 1967 determinou que os Prefeitos das Capitais seriam nomeados pelo Governador com a aprovação da Assembleia Legislativa (Artigo 16, §1º, alínea a). Entretanto, com a edição do AI-5 (13/12/1968), foi facultado ao Presidente decretar o recesso do Poder Legislativo nas três esferas da federação. Em 07/02/1969, foi publicado o Ato Complementar 47 que determinou o recesso da Assembleia Legislativa de São Paulo, e outros estados. A indicação de Paulo Maluf à Prefeitura não passou por aprovação da Assembleia Estadual que só voltou a funcionar em 01/06/1970.

8 “Sodré empossa Maluf amanhã na Prefeitura”. *Folha de São Paulo*. 1º Caderno. 07 abr. 1969, p. 4.

9 “Faria Lima inaugura praça com instalações para aeromodelismo”. *Folha de São Paulo*. 1º Caderno. 07 abr. 1969, p. 4.

10 “Maluf: a palavra de ordem é trabalhar”. *Folha de São Paulo*. Capa. 09 abr. 1969

bem como “(...) a responsabilidade da publicação de editais de concorrência para a execução dos trechos 2, 3, 4 e 5 do metrô, que considera ‘inadiável e indispensável’”¹¹. Embora a imprensa e o Próprio Maluf confirmem elogios a administração Faria Lima, o fato é que Benjamim Ribeiro, arquiteto responsável pela coordenação do GEP, afirmou que Maluf determinou a incineração dos volumes do PUB, pois o via como propaganda política de Faria Lima (Feldman, 2012: 236). A rivalidade com Faria Lima ficou evidenciada em pesquisas de opinião encomendadas pela Prefeitura entre 1970 e 1971, em que uma das perguntas era “O senhor acha que o Prefeito Maluf realizou até agora uma administração melhor, igual ou pior que a do Prefeito Faria Lima?” (Tabela 1). O resultado total foi:

	Abril 1970	Fevereiro 1971
Melhor	2%	5%
Igual	34%	44%
Pior	57%	43%
Não sabe	7%	8%

Tabela 1 - Comparação entre a gestão Maluf e Faria Lima. Fonte: IBOPE. Pesquisa de Opinião Pública. Pesquisas Especiais, 1971, Volume 5 – Políticas, Pesquisa 3, pergunta 6, p.11. Acervo Arquivo Edgard Leuenroth

Embora haja melhora nos índices de Maluf, é evidente que a população reconhecia pouco ou nenhum avanço em relação à gestão anterior, talvez corroborando com a frase de Faria Lima quando deixou a Prefeitura. Não à toa, a imprensa e a propaganda de sua gestão foram importantes veículos de legitimação da figura do Prefeito, como veremos adiante.

Ainda está sob investigação as circunstâncias da decisão de executar a construção do elevado, anunciada em setembro de 1969. Acredita-se que o projeto da via elevada proposto por Sangirardi em 1968 tenha sido retomado por Maluf pela rapidez da execução, sendo passível de concluí-la ainda em sua gestão. Segundo o jornal *O Estado de São Paulo*, “Um prefeito que só tem 22 meses de mandato (...) e muita vaidade (...) precisava de uma obra grandiosa (...) e de rápida execução, para se perpetuar como prefeito da cidade” e assim, “(...) mais que depressa, ele foi buscar o projeto de Sangirardi –a essa altura já promovido a diretor do Grupo Executivo de Planejamento e seu principal assessor– e resolveu ampliá-lo até o Largo Padre Péricles.”¹²

Com o anúncio da obra, os receios pelo futuro do metrô começaram a circular na imprensa. No fim de outubro de 1969, o jornal *Folha de São Paulo* publicou matéria intitulada “Metrô x Elevado: quem perde?”. Nela, faz um levantamento acerca dos trajetos do elevado e do metrô e constata que eles se sobrepõem. O tom des-

.....
11 “Na despedida, Faria Lima contrata NCr\$44 milhões em obras do Metrô”. *Folha de São Paulo*. 1º Caderno. 09 abr. 1969, p. 8.

12 “Elevado, o triste futuro da avenida”. *O Estado de São Paulo*, 01 dez. 1970, p. 23.

toa daquele adotado meses antes, em setembro quando a obra foi anunciada com alguma euforia com a promessa de ligação Leste-Oeste em 10 minutos.¹³ O jornal *O Estado de São Paulo* adotou uma postura mais crítica: publicou um suplemento especial em 29/03/1969 sobre o PUB e a necessidade de priorização do transporte público sobre o individual. Com o desenrolar das obras, em dezembro de 1970 o jornal publicou forte crítica ao prefeito e à obra, afirmando que com a sua construção morriam a Avenida São João e o metrô.¹⁴

O projeto do elevador foi elaborado pela empresa Hidroservice considerada a maior projetista de engenharia do período da ditadura,¹⁵ e executada por um consórcio formado pela Companhia Brasileira Construtora de Estradas,¹⁶ Construtora Rebello¹⁷ e Engefusa, esta última responsável pela parte de fundação e pré-fabricação da estrutura.¹⁸ Esse dado é relevante para compreender a inserção da obra municipal –no caso o Minhocão na cidade de São Paulo– dentro de uma política econômica federal, encabeçada pelo padrinho político de Maluf, o Ministro da Economia Antônio Delfim Netto. Como já citado, a construção civil foi uma das grandes beneficiárias de reformas e políticas de investimentos estatais durante a Ditadura. Campos demonstra em sua tese o crescimento exponencial de km² de rodovias construídas por empreiteiras em consonância com os lucros aferidos no período entre 1966 e 1976, quando os investimentos estatais incrementaram o caixa destas empresas de maneira agressiva. Assim, São Paulo, a principal cidade do

13 “Ligação Móoca-Perdizes em 10 minutos”. *Folha de São Paulo*. Capa. 25 de setembro de 1969.

14 “Elevador, o triste futuro da avenida”. *O Estado de São Paulo*, 01 dez. 1970, p. 23.

15 A Hidroservice era uma empresa de engenharia de propriedade de Henry Maksoud, responsável pela construção do Porto de São Sebastião. Seu dono foi presidente do Instituto de Engenharia de São Paulo entre 1967 e 1968, e proprietário da Revista Visão a partir de 1974, a segunda maior publicação sobre construção civil em circulação no país. Assim, é possível identificar o potencial de influência da empresa perante os veículos de imprensa e sobre a categoria da construção civil e, por conseguinte, do próprio governo. Por essa razão, foi importante articulador do setor para que as obras de engenharia da ditadura fossem entregues à iniciativa privada nacional, em substituição ao emprego da estrangeira. De acordo com Campos, em 1969 “(...) um decreto impôs a reserva de mercado [para empresas brasileiras] para a construção e a montagem industrial, além de estudos e consultorias para obras públicas (...)”. (Campos, 2012: 296).

16 A Companhia Brasileira Construtora de Estradas (CCBE) foi fundada em 1948 e presidida por Cincinato Cajado Braga. O nome é bastante conhecido da política paulista uma vez que a família está fortemente relacionada à política do estado desde a República Velha por meio do Partido Republicano Paulista (PRP). A empresa participou da execução do plano rodoviário estadual de Juscelino Kubitschek, quando este era governador do Estado de Minas Gerais e também da construção da ponte Rio-Niterói em 1972. (Campos, 2012: 69).

17 A Construtora Rebello, de Marcos Paulo Rebello, fundada em 1944 em Minas Gerais, foi uma das empresas responsáveis pela construção do complexo da Pampulha, de parte da capital federal em Brasília (como o Eixo Monumental, Palácio do Planalto e da Alvorada), as rodovias Régis Bittencourt, Dutra e Castello Branco. Campos destaca o crescimento das empresas ligadas ao Plano de Metas da década de 1950 elaborado por Juscelino Kubitschek e seu fortalecimento durante a ditadura. (Campos, 2012: 78)

18 A Engefusa – Engenharia de Fundações S.A., foi fundada em 1951 pelos engenheiros Carlos da Silva e Raymundo José D’Araújo Costa, responsável por mais de 1.000 obras em diversos estados, destacando-se no setor de construção de conjuntos residenciais no Rio de Janeiro, como o Conjunto Padre Anchieta e Parque Novo Irajá, que se destacaram pelo encurtamento das construções de prédios de 4 andares de 48 meses para 12, em decorrência do uso de lajes pré-moldadas em concreto protendido, construídos junto ao canteiro de obras por uma usina móvel. (Vasconcelos, 2002: 47-49).

país servia como verdadeiro campo de experimentações políticas, técnicas e financeiras da ditadura.

A obra do Minhocão era superlativa: foi projetada para percorrer 3,4 km de extensão, 90 vãos entre 33 e 40m e fundação de até 46m, a um custo de CR\$ 37 milhões (aprox. R\$370 milhões de reais em valores atualizados em out 2016), concluída em 14 meses ([Foto 5](#) - Rua Amaral Gurgel no início das obras, em 1969. Foto: Acervo Folhapress. - [Foto 6](#) - Rua Amaral Gurgel com obras em andamento, em 1970. Foto: Acervo Revista Veja. - [Foto 7](#) - Avenida São João, no início das obras, em 1969. Foto: Acervo Folhapress. - [Foto 8](#) - Avenida São João, com obras avançadas em 1970 - Data da última consulta: dez. de 2016). A obra estava prevista para ser finalizada em dezembro de 1970, mas a entrega ficou para a véspera do aniversário da cidade, 24 de janeiro de 1971, um domingo. O convite ([Foto 1](#)) circulou nos principais jornais da cidade, convocando a população a comparecer para a cerimônia de inauguração da obra, que contou com a presença do alto escalão do governo federal como Alfredo Buzaid, Ministro da Justiça; Delfim Netto, Ministro da Economia, o governador Abreu Sodré e o recém-escolhido governador Laudo Natel; além de autoridades militares e civis, Yolanda Costa e Silva (viúva do Ditador Artur da Costa e Silva).

A presença dessas figuras é altamente ideológica, já que o país vivia o chamado “Milagre Econômico”, sob a gestão do Ministro Delfim Netto e expressa a apropriação da modernização da cidade pelo poder militar, com obras que operavam como uma vitrine do sucesso da articulação entre os governos federal e municipal, conferindo legitimidade política aos gestores não eleitos.

As grandes obras públicas foram materialização do momento econômico do país, que chegou a crescer 9,8% a.a. em 1968; em contrapartida, a população convivia com arrocho salarial no setor público e no privado e com carestia. Uma série de medidas fiscais possibilitou que o município de São Paulo –já muito fortalecido por sua dinâmica econômica interna– obtivesse uma fatia maior de recursos federais e também financiamentos internos e externos de obras de infraestrutura. A política federal com Costa e Silva privilegiou a visão do “Brasil Grande” –cuja vocação e destino eram a “liderança continental de uma revolução e a afirmação mundial de uma grande potência” (Macarini, 2005: 57)–, que deveria ser construído por meio de incentivo não só à indústria, como foi no período entre 1964-1967, mas aos outros setores estratégicos: agrícola, infraestrutura econômica (portos, rodovias, setor energético) e social (habitação, educação e saneamento), caracterizando o período que ficou conhecido como de “nacionalismo autoritário” (Macarini, 2005: 53-92; Oliveira, 1991).

Nesse sentido, a obra do Minhocão operou como materialização desse discurso: reunia o capital nacional acumulado nas empreiteiras, com recurso fiscal centralizado no governo federal e aplicado em São Paulo a partir da Reforma Tributária de 1966, tocada pelo Prefeito indicado pelo Presidente, difundida como “a maior [obra] do gênero em toda a América do Sul”, a grandeza do Brasil e sua liderança regional.

A publicidade foi uma forte aliada do discurso do progresso e da grandeza. A Hidroservice pagou anúncio de duas meias páginas no primeiro caderno de *O Estado de São Paulo* ([Foto 9a](#) y [Foto 9b](#) - Anúncio de duas meias páginas n’ *O Estado*

de São Paulo de 24.01.1971 - Data da última consulta: dez. de 2016), crítico público da obra, com um longo texto técnico sobre a atuação da “maior empresa de engenharia de projetos da América Latina” naquela que “alinha-se entre as obras mais importantes do gênero em todo o mundo”, especialmente por sua inovação “em relação às soluções estruturais inéditas que soube encontrar”, destacando ainda seu envolvimento em “diversas obras de vulto”, listando 245 obras, entre elas o Plano de Desenvolvimento Integrado de seis municípios e duas regiões (Feldman, 2012: 228-233; Villaça, 2004: 222-231). É notório o discurso da grandeza da obra e da eficiência da técnica.

Maluf aproveitou a inauguração para enaltecer não só Costa e Silva, morto em 17/12/1969, mas o golpe civil-militar e seus feitos na condução do governo para o bem da cidade de São Paulo, ilustrando em detalhes cada um dos feitos, inclusive a Reforma Tributária, que não é tema de conhecimento amplo.

E São Paulo recebeu pela mão redentora da Revolução –tenho assistido e torno a afirmar que o maior Prefeito que a cidade já teve foi a Revolução de 64– através de um sistema tributário sensível às reais necessidades do país. Os meios para melhor atender às aspirações de seus moradores, vale dizer, os meios para melhor utilizar sua riqueza e seu dinamismo em benefício da nação.

Se à revolução devemos a reforma tributária, que tem permitido a remodelação da grande metrópole e a devolução ao laborioso paulistano, dos tributos pagos, em forma de obras e serviços, a Revolução deve, e muito, ao Presidente Costa e Silva. Homenageando a Revolução e a uma de suas figuras exponenciais, considere de estrita justiça que à importante obra pública ora inaugurada fosse dado o nome de Presidente Costa e Silva, pela extraordinária atuação de seu profícuo Governo.¹⁹

Havia vozes dissonantes, embora de permeabilidade limitada. O jornal *O Estado de São Paulo*, em tom crítico e coerente com sua postura contrária à obra desde o princípio, minimizou a festa de inauguração com a matéria intitulada “‘Minhocão’ aberto, sem repercussão esperada” –sem qualquer menção na capa da edição–, informando que o comparecimento do público foi abaixo das expectativas, e terminou “melancolicamente as 11 horas”. Ao final do artigo, o jornal apresenta a maior crítica:

Após passar o período inicial de euforia provocada pela novidade –pessoas visitando o minhocão nos fins-de-semana, e passageiros divertindo-se com a intimidade das pessoas que moram nos apartamentos devassados– os técnicos e urbanistas poderão analisar friamente o que foi feito de uma das maiores avenidas de São Paulo, a São João. Será considerado, obviamente, o problema do metrô que teve a linha Casa Verde-Vila Maria seriamente afetada pela obra de Salim Maluf.²⁰

19 “Entregue à cidade a Via Presidente Costa e Silva”. *Folha de São Paulo*, 25 jan. 1971, p. 7

20 “‘Minhocão’ aberto sem a repercussão esperada”. *O Estado de São Paulo*, 26 jan. 1971, p. 16

Maluf era conhecedor das críticas ao seu governo e aproveitou a oportunidade de minimizá-las em seu discurso no ato:

(...) a raros habitantes de uma cidade terá sido dado o esforço de vê-la transformar-se rapidamente como se transforma São Paulo aos olhos de quem nela vive. Existem os românticos, que lamentam a mudança da paisagem que evoca um amor juvenil ou traz uma recordação familiar, existem os inconformados incapazes de abandonar o casulo do próprio interesse para enxergar a existência de uma comunidade que se expande (...) mas existe a maioria esmagadora dos brasileiros que reconhece a necessidade de São Paulo transformar-se para (...) continuar desempenhando o papel que lhe incumbiu o destino (...).²¹

O prefeito desqualifica seus críticos, adjetivando-os como “românticos” ou “inconformados”, resumindo ambos como individualistas incapazes de amar o país e o desenvolvimento visando o futuro grande da cidade de São Paulo e de seus habitantes. O discurso do Prefeito estava alinhado ideologicamente aos ideais e ao esforço de propaganda desempenhado pelo Governo Federal. De acordo com a análise de Oliveira,

A propaganda militar propunha a concordância, o amor. Portanto, aqueles que se colocassem contra o governo não queriam a harmonia. Queriam, sob esse ponto de vista, a discórdia, a tristeza. (...) A partir do congraçamento povo-governo é que o “inimigo” era identificado, não como alguém com outra proposta para o país, mas como um elemento “desajustado, que não percebia os benefícios de se viver nesse corpo social de êxito”. (Oliveira, 2014: 24)

Havia a necessidade de criar vínculos entre as realizações da ditadura e o povo, como forma de legitimar o poder e as decisões autoritárias, como cassações e eleições por nomeação.²² Nesse sentido, criaram-se bordões para fixar no imaginário popular esse alinhamento, como “Ninguém segura esse país”, e no limite, “Ame-o ou deixe-o” (Fico, 1997: 100-103).²³

A construção da imagem do Prefeito como um homem ousado foi construída por ele mesmo e também pela imprensa. A revista *Veja* –alinhada ao regime–, na edição 125 dedicou 15 páginas a compreender o fenômeno de metropolização de

21 “Entregue à cidade a Via Presidente Costa e Silva”. *Folha de São Paulo*, 25 jan. 1971, p. 7

22 O texto do Ato Complementar Nº 47 informa que “(...) em determinados estados, suas Assembleias Legislativas têm contrariado, até de modo ostensivo aqueles princípios [éticos em que se baseou a Revolução Democrática Brasileira (sic)] e a própria Constituição (...)”. Em seu discurso de posse, Maluf afirmou que “No sistema do Direito Público então vigente competia ao povo, em eleição direta, a escolha do prefeito da Capital. Demonstrou, no entanto, a experiência que, não havendo harmonia entre o governo do Estado e a Prefeitura da Capital, um e outro sofriram danos, cuja repercussão, atingia direta e imediatamente a população. A Revolução pôs fim a este estado de coisas.” “Maluf: ‘O prefeito é nomeado pelo Governador. Esta solução é uma das conquistas da Revolução’ (sic)”. *Folha de São Paulo*, 09 abr. 1969, 1º Caderno, p.3.

23 De acordo com estudos de Carlos Fico, o slogan “Ame-o ou deixe-o” foi criado pela Operação Bandeirante, organização clandestina militar de perseguição e tortura aos opositores do regime criada em 1969 com o apoio do Governador Abreu Sodré e o financiamento privado de empresários, que depois foi institucionalizada como DOI-CODI na estrutura do Exército. Para o autor, a frase fora infeliz em decorrência de sua carga de radicalização e intimidação, e porque destoava dos demais instrumentos de propaganda criados pela Assessoria Especial de Relações Públicas do governo federal (Fico, 1997: 100-103).

São Paulo, caracterizou a gestão de Maluf como “(...) a mais profícua em obras na história da cidade (...)” e o Minhocão como o “(...) discutido elevado Costa e Silva, que faz parte de um amplo esquema de vias ligando o oeste ao leste da cidade sem cruzamentos (...)”.²⁴ Na mesma edição, o colocou como um dos três “prefeitos da transformação”, ao lado de Prestes Maia e Faria Lima. O jornal *Folha de São Paulo*, em seu editorial afirma que Maluf encarou o desafio de suceder Faria Lima, que “as comparações seriam inevitáveis e a muitos parecia difícil, senão impossível, que um administrador jovem como ele resistisse ao confronto”; no entanto, conclui que “(...) o atual prefeito cumpriu com galhardia sua missão. São Paulo continuou sendo revolucionada (...) e ousados empreendimentos tiveram início e foram concluídos”.²⁵ Já *O Estado de São Paulo* destoa dos dois veículos de imprensa e trata com fina ironia os intuitos do Prefeito, afirmando que a cerimônia de entrega da obra atende ao “(...) secreto intuito de se fazer passar pelo maior prefeito de São Paulo, de todos os tempos, presentes, passados e futuros.”²⁶ A entrega do Minhocão é um dos últimos atos de Maluf como Prefeito, que deixou o cargo juntamente com o governador Abreu Sodré, em março de 1971. Portanto, a opinião da imprensa na obra mais vultosa de Maluf foi determinante para construir o imaginário acerca da figura do administrador realizador. A pesquisa Ibope anteriormente citada demonstra um avanço de sua popularidade, que se consolidou com a continuidade de sua carreira política até os dias presentes, atuando como Deputado Federal por São Paulo, a despeito de todas as denúncias e condenações por corrupção.

Conclusão

As polêmicas envolvidas nas discussões atuais sobre o Minhocão expõem muito mais que desafios contemporâneos. Expressam que a obra mais importante da gestão de Paulo Maluf é fruto de uma ruptura com os processos de planejamento anteriores, que legou mais problemas que soluções para a cidade.

Os problemas passam pela proximidade excessiva da obra com a janela dos prédios da Avenida São João, onde a distância chega a ser de apenas 5 metros, dificultando a dispersão de poluentes e de iluminação natural nos baixos do elevado, o ruído excessivo tanto na parte baixa quanto em sua parte alta, desvalorizando os imóveis do entorno. Logo nos primeiros anos de funcionamento, comerciantes obtiveram vitórias em ações na Justiça que reivindicavam indenização por prejuízos causados.²⁷

Do ponto de vista da circulação há problemas de diversas ordens. O primeiro é justamente o que se pretendia sanar: a diminuição do tempo para percorrer o trajeto entre Leste e Oeste. Logo nos primeiros dias de funcionamento, os congestio-

namentos contrariaram a previsão de completar o percurso em 10 minutos. Outro aspecto é a priorização do transporte privado em detrimento do transporte público, impedido de trafegar pelo Minhocão. Por fim, o projeto da linha Leste-Oeste do metrô precisou ser replanejado, atrasando a obra que a partir de 1971 passou a ser vista como uma grande propaganda do regime – inclusive com sua inclusão na exposição internacional de transportes “Transpo’72” em Washington. Previstas para ser realizada em sistema de trincheiras, a obra foi executada por meio de escavações subterrâneas, elevando preço e prazo: prevista para ser entregue em 1974, só ocorreu em 1979, 1982 e 1988. Por essa razão, alguns urbanistas passaram a defender publicamente a demolição do elevado (Markum; Lemella, 1976: 46).

Observa-se algumas rupturas: a de Maluf com o planejamento urbano anterior, que já havia desconsiderado o modelo em elevado por seu prejuízo ambiental, que nas décadas anteriores privilegiou a estética embelezadora da cidade vendo no automóvel a modernidade e a velocidade; Maluf priorizou a técnica e a solução do problema do trânsito. A ruptura com o planejamento que priorizava o metrô naquele traçado –ainda que não contemplasse inicialmente a necessidade de mobilidade, mas a valorização fundiária de novas áreas da cidade. Essa é uma ruptura importante porque a gestão imediatamente posterior a Maluf – o Prefeito José Figueiredo Ferraz –colocou o Metrô como prioridade de sua administração, alinhado à política federal de investimento em planejamento de regiões metropolitanas, iniciada a partir de 1972 e consolidada a partir de 1973 com o estabelecimento de nove regiões metropolitanas no entorno das principais capitais brasileiras, visando corrigir as distorções urbanas – como hiperexpansão do território, problemas de saneamento e serviços essenciais, causadas justamente pela euforia com o milagre econômico (Serra, 1991; Schmidt, 1983).

Por fim, conclui-se que a obra do Minhocão é mais que apenas uma cicatriz na cidade, como é comum ser tratada. A intervenção na paisagem, em geral com aspectos negativos, evidenciam o caráter autocrático de Maluf mesmo para um regime autoritário e legaram uma característica estética à ditadura: a supremacia do concreto. Os discursos lingüísticos e simbólicos discutidos nesse trabalho evidenciam que o Minhocão é uma representação da ditadura e seu poder, tanto no plano da valorização da figura individual de Paulo Maluf quanto das realizações no plano federal. Tratou-se de uma associação entre o poder público e o capital privado para viabilizar uma obra grandiosa e de questionável eficiência, que funcionou como uma metáfora do próprio período, caracterizado pelo autoritarismo, a prevalência de soluções técnicas sobre as políticas e pelo uso de superlativos para a construção de um imaginário coletivo de São Paulo como a cidade arquetipo do sucesso da “Revolução” (sic) e suas políticas, rumo ao Brasil Grande.

Bibliografia y Fontes Primarias

Artigas, Rosa; Mello, Joana y Castro, Ana Claudia (orgs.) (2008). *Caminhos do Elevado: Memória e Projetos*. São Paulo: Imprensa Oficial.
Calliari, Mauro (2012). “Praça Roosevelt – Um espaço emblemático da relação de São Paulo com seus espaços públicos”. En: *Vitruvius. Minha Cidade*, São Paulo, ano

24 “O crescimento desvairado: a explosão urbana de 10 anos de São Paulo”. *Revista Veja*, Ed. 125 27 jan. 1971, p. 41.

25 “A capital e seus desafios”. *Folha de São Paulo*, 24 jan. 1971, 1º Caderno, p. 4.

26 “O Minhocão”. *O Estado de São Paulo*, 23 jan. 1971, p. 10.

27 “Justiça condena o Minhocão”. *O Estado de São Paulo*, 01 mar. 1973, p. 30.

13, nro. 147.03, out. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/13.147/4504> Data da última consulta: março de 2017

Campos, Candido Malta y Somekh, Nádia (2008a). “Plano de Avenidas: o diagrama que se impôs”. Em: Somekh, Nádia y Campos, Candido Malta (orgs.); *A cidade que não pode parar. Planos urbanísticos de São Paulo no século XX*. São Paulo: Editora Mackenzie; Mackpesquisa. Pp.55-72.

Campos, Candido Malta y Somekh, Nádia (2008b). “Relatório Moses: a emergência da metrópole”. Em: Somekh, Nádia y Campos, Candido Malta (orgs.); *A cidade que não pode parar. Planos urbanísticos de São Paulo no século XX*. São Paulo: Editora Mackenzie; Mackpesquisa. Pp.83-94

Campos, Pedro Henrique Pedreira (2012). *A ditadura dos empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro (1964-1985)*. Tese (doutorado em História Social), Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense: Niteroi.

D’Araujo, Maria Celina (s/f). O AI-5. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/FatosImagens/AI5> Data da última consulta: 19 jul. 2017.

Feldman, Sarah (2005). *Planejamento e zoneamento em São Paulo: 1947-1972*. São Paulo: Edusp/Fapesp.

Fico, Carlos (1997). *Reinventando o otimismo: ditadura, propaganda e imaginário*. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas.

Folha de São Paulo (1969a). “Faria Lima inaugura praça com instalações para aeromodelismo”, 1º Caderno. 07, abr., p.4.

Folha de São Paulo (1969b). “Ligação Móoca-Perdizes em 10 minutos”. Capa. 25 set.

Folha de São Paulo (1969c). “Maluf: a palavra de ordem é trabalhar”. Capa. 09 abr.

Folha de São Paulo (1969d). “Maluf: “O prefeito é nomeado pelo Governador. Esta solução é uma das conquistas da Revolução” (sic), 09 abr., 1º Caderno, p. 3.

Folha de São Paulo (1969e). “Metrô x Elevado: Quem perde? Coluna: A cidade e o homem”, 26 out., p.16.

Folha de São Paulo (1969f). “Na despedida, Faria Lima contrata NCr\$44 milhões em obras do Metrô”. 1º Caderno. 09 abr., p.8.

Folha de São Paulo (1969g). “Sodré empossa Maluf amanhã na Prefeitura”. 1º Caderno. 07 abr. p.4.

Folha de São Paulo (1971a). “A capital e seus desafios”. 24 jan., 1º Caderno, p.4.

Folha de São Paulo (1971B). “Entregue à cidade a Via Presidente Costa e Silva”, 25 jan., p. 7

Herce, Manuel (2015). *O negócio da cidade: evolução e perspectivas da cidade contemporânea*. Rio de Janeiro: Mauad X; Inverde.

Macarini, José Pedro (2005). “A política econômica do Governo Médici: 1970-1973”. In: *Nova Economia. Belo Horizonte*, vol.3, nro.15, set.-dez. Disponível em <https://dx.doi.org/10.1590/S0103-63512005000300003> Data da última consulta: março 2017.

Markum, Dilea y Lemella, Neuza (1976). “Urbanistas defendem o fim do minhocão”. In: *O Estado de São Paulo*, 07 nov., p. 46.

O Estado de São Paulo (1970) “Elevado, o triste futuro da avenida”, 01 dez., p.23.

O Estado de São Paulo (1971). “Minhocão’ aberto sem a repercussão esperada”, 26 jan., p.16.

O Estado de São Paulo (1973). “Justiça condena o Minhocão”, 01 mar., p.30.

O estado de São Paulo (2011), “Minhocão: 3,4km de extensão e 40 anos de polêmicas”. 25 jan 2011. Disponível em <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,minhocao-3-4-km-de-extensao-e-40-anos-de-polemicas-imp-,670780> Data da última consulta: outubro 2016.

O Estado de São Paulo (1971). “O Minhocão”, 23 jan., p.10

Oliveira, Fabrício Augusto de (1991). *A reforma tributária de 1966 e a acumulação de capital no Brasil* (2ª Edição revista e ampliada). Belo Horizonte: Oficina de Livros.

Oliveira, Raphael (2014). “Otimismo em tempos de repressão. A publicidade inspirada na propaganda do governo Médici”. Dissertação, Mestrado em História Social, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense: Niteroi.

Revista Veja (1971). “O crescimento desvairado: a explosão urbana de 10 anos de São Paulo”. Ed. 125 27 jan., p.41

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

São Paulo (Prefeitura). Lei Municipal nº 6.061 de 04 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 ns. 5.419/57, 5.547/58, parcialmente a Lei 4.704/55 e dá outras providências.

Schmidt, Benício Viero (1983). *O Estado e a política urbana no Brasil*. Porto Alegre: EDUFRGS/LP&M.

Serra, Geraldo (1991). *Urbanização e centralismo autoritário*. São Paulo: Nobel/Edusp.

Skidmore, Thomas (1988). *Brasil: de Castello a Tancredo (1964-1985)* (Tradução Mario Salviano Silva. 5ª Reimpressão). Rio de Janeiro: Paz e Terra.

Vasconcelos, Augusto Carlos (2002). *O concreto no Brasil. Pré-Fabricação, Monumentos, Fundações. Vol. III*. São Paulo: Studio Nobel.

Villaça, Flávio (2004). “Uma contribuição para a História do Planejamento Urbano no Brasil”. Em: Deak, Csaba y Schiffer, Sueli Ramos (orgs.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Edusp. Pp. 196-245

Zmitrowicz, Witold y Borghetti, Geraldo (2009). *Avenidas 1950-2000: 50 anos de planejamento da cidade de São Paulo*. São Paulo: Edusp.