



ESTUDOS PARA A DESATIVAÇÃO DO ELEVADO JOÃO GOULART, E O PROCESSO DE CRIAÇÃO DA LEI DO PARQUE MINHOCÃO

Autores:

Maria Laura Fogaça Zei - Universidade Nove de Julho - arqlaurazei@gmail.com

Tatiana Tucunduva Philippi Cortese - Universidade Nove de Julho - taticortese@gmail.com

Cíntia de Castro Marino - Universidade Nove de Julho - cintiacmarino@gmail.com

João Alexandre Paschoalin Filho - Universidade Nove de Julho - paschoalinfilho@yahoo.com

Resumo:

Este artigo busca trazer à luz a discussão a respeito do Minhocão, elevado viário inaugurado na década de 70 no século passado e que perdura há mais de 40 anos. Tem por objetivo apresentar os diversos pontos de vista da sociedade civil a despeito do seu destino, além dos previstos na legislação municipal. A metodologia adotada foi a análise qualitativa dos dados apresentados, tanto o relatório apontado pela CET, que elaborou estudos de demanda e modelagem em dois momentos, 2010 e 2014, assim como o projeto de lei n. 10 (2014) para criação do parque. A intervenção foi prevista no Plano Diretor da Cidade de São Paulo, Lei n. 16.050 (2014), com prazos para sua completa desativação, sua demolição ou transformação parcial ou integral em parque. Será apresentada, por fim, a promulgação da Lei n. 16.833 (2018), que cria o Parque Minhocão, atendendo aos anseios de uma parcela da sociedade civil favorável à transformação do uso e permanência deste equipamento para a cidade e para os cidadãos.



ESTUDOS PARA A DESATIVAÇÃO DO ELEVADO JOÃO GOULART, E O PROCESSO DE CRIAÇÃO DA LEI DO PARQUE MINHOCÃO.

RESUMO

Este artigo busca trazer à luz a discussão a respeito do Minhocão, elevado viário inaugurado na década de 70 no século passado e que perdura há mais de 40 anos. Tem por objetivo apresentar os diversos pontos de vista da sociedade civil a despeito do seu destino, além dos previstos na legislação municipal. A metodologia adotada foi a análise qualitativa dos dados apresentados, tanto o relatório apontado pela CET, que elaborou estudos de demanda e modelagem em dois momentos, 2010 e 2014, assim como o projeto de lei n. 10 (2014) para criação do parque. A intervenção foi prevista no Plano Diretor da Cidade de São Paulo, Lei n. 16.050 (2014), com prazos para sua completa desativação, sua demolição ou transformação parcial ou integral em parque. Será apresentada, por fim, a promulgação da Lei n. 16.833 (2018), que cria o Parque Minhocão, atendendo aos anseios de uma parcela da sociedade civil favorável à transformação do uso e permanência deste equipamento para a cidade e para os cidadãos.

Palavras-chave: reurbanização; desativação; demolição; parque; Minhocão

ABSTRACT

This article seeks to bring to light the discussion about Minhocão, an elevated highway inaugurated in the 1970s in the last century and lasting for more than 40 years. Its purpose is to present the various points of view of civil society regardless of their destination, in addition to those provided for in municipal legislation. The methodology adopted was the qualitative analysis of the presented data, both from the studies pointed out by the CET, as well as the bill n. 10 (2014) for the creation of the park. The intervention was foreseen in the Master Plan of the City of São Paulo, Law no. 16,050 (2014), with deadlines for its complete deactivation, its demolition or partial or integral transformation in the park. Finally, the promulgation of Law no. 16,833 (2018), which creates the Minhocão Park, meeting the wishes of a portion of civil society [favorable to](#) the transformation of the use and permanence of this equipment for the city and for the citizens.

Keyword: reurbanization; revitalization; deactivation; demolition; park; Minhocão



INTRODUÇÃO

Desde a colonização, a evolução urbana no Brasil tem sido objeto de vários estudos. Antes de 1940, a população no país caracterizava-se como essencialmente rural e 69% da população vivia no campo (GODOY, 2011). Como processo de desenvolvimento histórico, em termos mundiais, apenas 3% da população, em 1800, situava-se na área urbana, passando por uma evolução gradativa e crescente. Em 1850, esta população passa para 6%, 14% em 1900, cerca de 30% em 1950, em 1970 já estava em 38% e chega a 50% em 2008. Há menos de dez anos atrás, a maioria da população mundial ainda vivia no campo (FORATTINI, 1991). Com o advento do pós-guerra e da revolução industrial, surge o desenvolvimento econômico no cenário geral e acontece a relação do comércio com a indústria, ou seja, o intercâmbio de bens e serviços, configurando o mercado de consumidores. A multiplicação de cidades e o crescimento dos centros urbanos são frutos dessa transformação geral da economia e da sociedade (LOPES, 2008).

A implantação da indústria automobilística no Brasil foi um marco no processo de industrialização do país. Nos centros urbanos, onde a população se concentrava, existia habitação, melhorias na mobilidade e circulação de bens e de pessoas. Nesta época, o transporte rodoviário tornou-se o principal meio utilizado tanto para o transporte de cargas quanto o de passageiros no Brasil. Com isto a importância do automóvel passa a ser prioritário para a configuração das cidades, sendo a aberturas de vias, avenidas e estradas presentes no desenho urbano das cidades (NASCIMENTO, 2016).

Em São Paulo não foi diferente, a presença de viadutos no contexto urbano, além da malha viária, surgiu com o intuito de melhorar o trânsito na cidade, sem um melhor planejamento prévio. A adoção do modelo norte-americano tinha como objetivo impulsionar e garantir o desenvolvimento baseado no transporte individual por automóveis. Segundo Renato ANELLI (2007):

“em 1949 o prefeito Linneu Prestes contrata uma equipe dirigida pelo americano Robert Moses para elaborar o Plano de Melhoramentos Públicos. Moses trazia para São Paulo o modelo da Highway Research Board, o qual pretendia adaptar as cidades para comportar a expansão periférica horizontal em subúrbios residenciais de classe média motorizada”.



É o caso específico da construção do elevador Costa e Silva – recentemente rebatizado como João Goulart, popularmente conhecido como Minhocão – projetado em 1968, na gestão do Prefeito José Vicente Faria Lima, mas ficou engavetado. Porém, na gestão do Prefeito Paulo Salim Maluf, entre 1969 a 1971, o projeto foi retomado e submetido à consulta pública na Câmara Municipal, sendo aprovado e o início da construção ocorreu no mesmo ano de 1969. A inauguração ocorreu em 25 de janeiro de 1971, data do aniversário da cidade de São Paulo. Foi popularmente apelidado de Minhocão (AMORIN E SPOLON, 2017).

A visão rodoviarista ficou de lado e nos últimos anos este quadro tem sido alterado significativamente por uma discussão da mobilidade urbana de visão mais sistêmica. Soluções inovadoras foram adotadas e a implantação de transportes coletivos ganhou impulso, dos corredores de ônibus e linhas de metrô, logística de cargas e serviços, calçadas e acessibilidade, transportes não motorizados e alternativos, como ciclovias e ciclofaixas e todas as suas conexões intermodais como uma solução mais viável e factível (TATTO, 2015).

Outra discussão existente é sobre a possibilidade de novos usos, ressignificação e apropriação dos espaços públicos pelo cidadão, evitando a segregação socioespacial. Neste caso, ocasionado pela aparição do Minhocão, surgiram reflexões sobre como a atuação dos agentes múltiplos sociais é responsável e fundamental, demonstrando a formação das dinâmicas de transformação constante de novos espaços urbanos (BARBOSA, 2013).

Neste sentido, verifica-se que o elevador causou grande incômodo e logo após o início de sua implantação, passou a ter uso restritivo, com fechamento definitivo durante todas as noites no ano 1976, 5 anos após a sua imposição existencial, por reivindicação e luta dos moradores (CET, 2016). No entanto, a discussão perdura ao longo dos anos e a restrição gradual do transporte, até a sua desativação como via de tráfego, com prazos para sua completa desativação, demolição ou transformação, parcial ou integral em parque, foi previsto na Lei n. 16.050 (2014) do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo- PDE, nas disposições finais e transitórias em seu artigo 375, parágrafo único, prevendo a elaboração de lei específica para atendimento desta determinação.

Há mais de 40 anos este assunto é recorrente e a população se manifesta, a favor ou contra, entre o uso automobilístico, a demolição ou transformação em Parque, numa relação entre *“ame-o ou odeio-o”*, expresso nas audiências públicas realizadas na Câmara Municipal de São Paulo no ano de 2014. O presente artigo foi guiado pela seguinte pergunta de pesquisa: Podemos desativar o funcionamento do elevador e encerrar o trânsito de veículos que trafegam no Minhocão diariamente?



A Prefeitura Municipal de São Paulo, para embasar a possibilidade de desativação gradativa do tráfego, agora prevista em lei, contratou estudos à Companhia de Engenharia de Tráfego – CET: relatório técnico da simulação de restrição de veículos aos sábados (CET, 2014), e relatório de possibilidade total de desativação (CET, 2016). Consoantemente a todas estas indagações e manifestações é que se pretende demonstrar neste artigo a proposta do Projeto de Lei n. 10 (2014), dos vereadores José Police Neto, Eduardo Matarazzo Suplicy, George Hato, Goulart, Nabil Bonduki, Ricardo Young, Sâmia Bonfim e Toninho Vespoli, que objetivou a criação do Parque Municipal do Minhocão com previsão de desativação gradativa do Elevado João Goulart, resultando recentemente na Lei n. 16.833 (2018), de 7 de fevereiro de 2018, que propõe a implantação definitiva (CMSP, 2018), mas ainda sem a devida implementação.

QUESTÕES TEÓRICAS E METODOLÓGICAS

O referencial teórico do presente artigo está dividido em dois subitens, sendo eles: o desenvolvimento urbano no Brasil e na cidade de São Paulo, no qual terá destaque o contexto municipal onde se encontra o elevado; a revolução industrial e a indústria automobilística, assim como a sua importância na definição do espaço para a configuração da cidade e sobre como se deu o aparecimento das avenidas, ruas e viadutos, presentes.

Em 1940, no Brasil e nos demais países da América Latina, houve intenso processo de urbanização, em especial na segunda metade do século XX. A porcentagem da população urbana era de 26,3% do total. Já no ano 2000, passou para 81% do total. Exemplificando em números relativos de habitantes que residiam nas cidades em 1940, eram aproximadamente 18,8 milhões e passou para 138 milhões no ano 2000, em apenas 60 anos (MARICATO, 2000).

Em São Paulo, na década de 1960, a evolução do caráter eminentemente urbano da cidade ocorre paralelamente ao decréscimo do contingente rural, evidenciando o progredir acelerado dos centros urbanos no período da revolução industrial. Até 1980, a cidade já tinha se transformado em Metrópole ou Megalópole, o que representava transformações na qualidade de vida de seus habitantes, pois não houve planejamento prévio e adequado para esta intensa ocupação e infraestrutura (FORATTINI, 1991).

Entende-se como espaço urbano os diferentes usos da terra de convívio e ocupando ao mesmo tempo áreas da cidade, sendo eles: o centro, onde são estabelecidas concentrações das atividades de comércio, serviços e gestão; as áreas residenciais, que, por sua vez, são distintas de acordo com a classe social; as áreas de

lazer e; por fim, as áreas industriais. Uma nova estrutura social se estabelece, podendo ser o espaço urbano também inserido como objeto social, de consenso ou de conflito. Pode-se ver que existe relação espacial e social entre elas, inclusive uma disputa social entre as classes que se estabelecem devido ao próprio sistema capitalista que a sociedade está inserida, dada pela valoração da terra (CORRÊA, 1995).

A implantação da indústria automobilística no Brasil foi um marco no processo de industrialização do país, importante para a economia impulsionando o progresso e promovendo a concentração da população nas cidades, onde o urbano predominou. Metrôpoles expandiram e se conectaram. Valorizaram-se as áreas urbanas, onde a maioria da população habitava e melhorias de mobilidade e a circulação de bens e pessoas passou a ser uma máxima na sociedade (PIMENTA, 2002).

Diante desse cenário, se deu a implantação da indústria automobilística e a opção rodoviária no Brasil. Com o advento de meios de transportes mais modernos, sempre a procura de altas velocidades para a diminuição no tempo das viagens de passageiros e mercadorias, o automóvel se integrou à vida do homem. Encarado como substituto e superação da natureza, o automóvel é uma marca da chamada Segunda Revolução Industrial e um dos símbolos mais importantes do século XX (NASCIMENTO, 2016).

A partir de 1950, houve a retomada do investimento em sistema viário e na reafirmação do modelo histórico de anéis perimetrais e de “rodovias urbanas”, com a implantação de projetos como o Rodoanel, a ampliação da Marginal do Rio Tietê e um pacote de obras viárias que favorecem a abertura de frentes de expansão imobiliária de alta renda (ROLNIK E KLINTOWITZ, 2011).

É a cidade pensada nesta lógica, impulsionando a abertura de vias, avenidas, etc. (CACHOLA, Celso da Silveira; SILVA, Bruno Cândido da; RIBEIRO, Bruno Cândido; AMANCIO; Cláudio Alves; TASSO NETO, Eloah; MOURA, Lúcio Ramos, 2017). No contexto que favoreceu apenas uma classe, a detentora do veículo individual motorizado, surgiu um dos ícones mais representativos dessa “Paulicéia Desvairada”, o Elevado atualmente chamado de presidente João Goulart. O aumento do grau de deterioração e da extensão da área do trânsito na cidade é que contribui para a degradação urbana. A solução seria uma intervenção profunda com visão de longo prazo. É um desafio tecnológico, político e administrativo que exige um tratamento mais holístico e menos setorizado e amplo debate com todos os segmentos representativos (SCARINGELA, 2001).

O modelo da mobilidade urbana, em resposta a este desafio, passou a ser considerado, discutido e estudado para a resolução do trânsito na cidade de São Paulo

e atualmente conta com uma rede de mais de dez mil linhas de ônibus, além de um sistema de interligação estruturada entre os terminais de ônibus distribuídos no território, trens da CPTM, Metrô, e a EMTU-SP, que completam o sistema municipal e estadual de transporte na cidade (SPTrans, 2015). Existem vários estudos antes e depois da existência dos viadutos e suas relações urbanas e sociais na cidade. Como é o caso da relação da construção dos viadutos sobre o parque Dom Pedro II, na ótica das políticas públicas para o uso máximo dos automóveis em relação ao uso da cidade pelo homem e a degradação causada pela inserção do mesmo na área do Parque. O abandono causado na região, devido à área ficar inóspita, foi resultante da presença maciça do complexo viário ali criado (FIGUEIRAS, 2016).

Ou, por outra abordagem artística, mas também social, demonstrando diversas imagens e relatos da Avenida São João em momentos de uso vividos, antes e depois da existência do Minhocão, percebendo também a degradação do espaço (BETONI e FLÔRES, 2016). Essas referências trazidas indicam a importância do impacto causado, sendo um fato, e que logo no início de sua abertura o incômodo foi apresentado e ocorreu o fechamento, primeiramente, durante as noites e tempo depois aconteceu o fechamento aos domingos. (CET, 2014 e 2016). Toda esta discussão trouxe uma consequência nunca imaginada, como a que vivemos atualmente, a lei para a desativação do Elevado está prevista na diretiva estratégica do ordenamento de São Paulo e a discussão sobre seu futuro, está posta, sendo um momento crucial para a história da cidade.

Em âmbito mundial mencionaremos outros parques propostos, a fim de contextualização dos resultados obtidos. O primeiro é o *High Line Park* em Nova York, que sem dúvida foi uma transformação urbana de muito sucesso em parcerias público-privada, exemplo de participação ativa de cidadãos via doações e ações voluntárias, e também uma referência em **design paisagístico** (grifo da autora, discutiremos adiante) e ambiental e não há como negar que o caminho percorrido por todos envolvidos nesta grande modificação urbana americana e como referencia global, foi um dos principais fatores que levou ao sucesso de sua implantação e operação (NOGUEIRA, 2015). Já na França o antigo centro de infraestrutura de fabricação e transporte, foi convertido de um corredor ferroviário elevado abandonado, para uma passarela de pedestres nomeada *Promenade Plantee* de Paris, outro caso de transformação do espaço urbano (GALE, 2018).

Neste sentido, será aberto um parênteses para apresentar o conceito de Parques, já que o que está previsto no Plano Diretor Estratégico e sendo proposto, entre outras possibilidades desta discussão, é a desativação, demolição ou criação de um Parque denominado Minhocão. Portanto, buscando na literatura, encontramos vários autores e diversas denominações a este respeito, apresentado na tabela 1:

Tabela 1 Definição de Parques Urbanos

(Castelnou, 2006)	“A noção de “parque” associa-se à de uma área extensa, cercada e com elementos naturais ; na acepção mais antiga, datada do século X na Inglaterra, destinava-se à caça ou à guarda de animais. Posteriormente, a noção estendeu-se a pastos e bosques ornamentais existentes ao redor de casas de campo. Ao longo do tempo, apresentou-se como outra forma de apropriação do espaço público urbano e como produto direto de uma nova função: o lazer .”
(Bartalini, 1999)	“Estudos mais recentes da história do lazer em São Paulo localizam na década de 1970 a proliferação discursiva” sobre a necessidade e os benefícios do lazer, considerado como forma positiva do uso do tempo livre em oposição ao ócio, este associado a indolência, ao atraso”.
(Klias, 1993)	A definição de parques urbanos equipamento para atividades de lazer e recreação decorre da intensificação e expansão urbana, bem como das crescentes atividades industriais, em contraposição a vida rural.
(MMA, 2018)	As áreas verdes urbanas possuem o objetivo de contribuir de modo significativo com a qualidade de vida e com o equilíbrio ambiental das cidades.
(CONAMA, 2006)	Dentre as áreas verdes urbanas encontram-se os parques urbanos, que por sua vez, possuem função ecológica, estética e de lazer .
(Macedo & Sakata, 2003)	Os parques urbanos podem ser caracterizados não apenas por sua função contemplativa , mas também, como espaços de uso público destinados a recreação e ao lazer , tanto esportivo quanto cultural, estruturado com vegetação, além de dispor da capacidade para incorporar intenções de conservação .

Nota: Fonte: Maróstica, [Cortese e Nascimento](#) (2018) adaptado de (Bartalini, 1999; Castelnou, 2006; CONAMA, 2006; Klias, 1993; Macedo & Sakata, 2003; MMA, 2018).

As infraestruturas verdes são espaços verdes urbanos planejados, que objetivam fornecer as cidades, aspectos aliados à saúde física e psicológica das pessoas, além de benefícios ambientais como equilíbrio climático, qualidade do ar e permeabilização do solo como medida para controle de cheias. Dentre os tipos de infraestrutura verde destacam-se parques, praças, corredores verdes, jardins verticais, telhado verde segundo os autores TZOULAS et al (2017) [e MARÓSTICA, CORTESE e NASCIMENTO \(2018\)](#).

Outra situação oposta é o da demolição para se retornar ao ambiente anterior ou natural, como foi o caso do Rio Cheonggyecheon, em Seul, capital da Coreia do Sul.

Com o término da guerra da Coreia (1950-1953) muitas pessoas se mudaram para a capital e se instalaram ao longo do rio e logo o córrego estava poluído. A solução foi cobrir o córrego e em 1976 foi inaugurado um elevado de 5,6 km de comprimento, na época era visto como modernidade para a cidade. Mas em 2003, visando tornar a capital Seul mais ecológica, o projeto de restauração do Rio Cheonggycheon tomou forma, visava também recuperar o valor histórico e cultural. Depois de muitas discussões com a população chegaram à solução de demolirem todo o elevado. No lugar o rio foi recuperado, construíram varias pontes de pedestres e para contornar a questão do trânsito, o uso de carros no centro da cidade foi coibido e linhas expressas de ônibus foram implementadas. Hoje o espaço recuperado conta com cascatas, fontes, peixes e é ponto de encontro para todos da população (SOBRAL, GOES BRATIFISCH & PEREIRA 2018).

Voltando para o caso do Elevado João Goulart, anteriormente denominado Elevado Presidente Costa e Silva, ou popularmente Minhocão, é uma via expressa construída na cidade no ano de 1970. Seu traçado consiste em um percurso de 3400 metros que liga a região da Praça Roosevelt ao Largo Padre Péricles, em Perdizes, um conector das regiões Leste-Oeste do município de São Paulo. Ele foi idealizado pelo prefeito José Vicente Faria Lima, mas foi engavetado devido à grande reação negativa na época. Ele era considerado uma obra de engenharia bruta que causaria um impacto extremamente negativo na paisagem urbana.

Porém, no ano de 1969, época da ditadura militar, o prefeito Paulo Maluf, com a intenção de deixar sua marca na cidade, decidiu dar início à construção do elevado. Ele foi inaugurado no dia 25 de janeiro de 1971 (AMORIM e SPOLOM, 2017). Uma referência em termos de valores, na época a obra custou Cr\$ 40 milhões de cruzeiros, equivalente a R\$ 400 milhões de reais e a construção levou cerca de 11 meses para ser concluída (OLIVEIRA, 2013).

Segundo BETONI e FLÔRES (2016), constatou-se que a população que utiliza o Minhocão, tanto dos moradores que apoiam o desmonte imediato, por todos os transtornos que o elevado trouxe, quanto da Associação Parque do Minhocão pela possibilidade de criação do parque, portanto sua manutenção; dividem a opinião, expressada nas audiências publicas que têm debatido este assunto na Câmara Municipal, entre 2017 e 2018 (CMSP, 2017). Outro ponto de vista, a favor da demolição, segundo MACHADO (2014):

“O Minhocão não se integra plenamente com as áreas de maior interesse urbanístico como a Praça marechal Deodoro, que poderia voltar a sua antiga grandeza. Há prédios ali de Rino Levi, Frans Heep e Samuel Roder,

criados renomados, que são marcos da arquitetura Art Déco e poderiam ser revitalizados também.”

A questão a ser respondida é no sentido de atender ao debate posto e criado após 40 anos de existência do Minhocão: **desativação, demolição ou criação do Parque?**

A PMSP, procurando atender estas indagações, contratou a CET para fazer estudos e saber se há possibilidade de absorção dos 78.850 automóveis que trafegam por dia, para as vias adjacentes e se é utilizado apenas pelo trânsito local, diferindo do projeto original de ligação das regiões Leste-Oeste (CET, 2016). Por outro lado com o incremento da mobilidade urbana implantada, possibilitou uma alternativa como o uso de integração ônibus e metrô existente abaixo dele, ligando todo este trecho muito mais rapidamente (TATTO, 2015).

E abriu-se novamente o debate, agora expresso em audiências públicas sobre este dilema, que resultou em diversas ações, tanto da organização da sociedade civil, quanto de arquitetos, moradores, artistas, matérias publicadas, trabalhos científicos, uns a favor e outros contra. Neste sentido, na Câmara Municipal do Município de São Paulo, dentre outros projetos de leis, apresentou o projeto de lei n. 10 (2014), de autoria dos vereadores José Police Neto, Eduardo Matarazzo Suplicy, George Hato, Goulart, Nabil Bonduki, Ricardo Young, Sâmia Bonfim e Toninho Vespoli, que objetivou a criação do Parque Municipal do Minhocão. O referido PL foi aprovado e publicado como a Lei n. 16.833, de 7 de fevereiro de 2018, com a previsão de desativação gradativa do Elevado João Goulart para implantação do parque (CMSP, 2014).

Quanto à abordagem, o artigo baseia-se na pesquisa metodológica e aplicada, pois utiliza procedimentos de análise, correspondendo ao problema específico e objetivando responder se o viaduto poderá ser desativado, o que permitirá tanto sua demolição ou transformação em Parque (VERGARA, 1998).

A metodologia utilizada é de investigação por meio de pesquisa documental, contudo a pesquisa bibliográfica também foi necessária para buscar o referencial teórico para o conhecimento (VERGARA, 1998; MARTINS e THEÓPHILO, 2009). O método para análise dos dados coletados foi qualitativo, mediante estruturação e comparação (VERGARA, 1998; COLLIS, 2005; COOPER e SCHINDLER, 2002).

ANÁLISE E RESULTADOS OBTIDOS PELA CET

O presente artigo analisa os estudos elaborados pela CET, que apresentou relatório de demanda e modelagem com simulação em dois momentos, 2010 e 2014. E

em 2016, relatório síntese com o objetivo de restringir o tráfego de veículos automotores no minhocão.

Como contexto para a realização dos estudos, em 2010, o então Prefeito Gilberto Kassab anunciou a demolição do Minhocão. A obra seria viabilizada com a venda de potencial construtivo em novos empreendimentos se inserido no escopo de três novas Operações Urbanas (BRANDALISE, 2010). Durante esse período, foi solicitado o estudo da CET em 2010, no sentido de subsidiar a demolição da infraestrutura elevada.

Em 2014, o então Prefeito de São Paulo, Fernando Haddad, sancionou no Plano Diretor Estratégico a criação de uma lei para que o Minhocão fosse desativado. Neste sentido foram realizadas as simulações de tráfego pela CET em 2014. Já o relatório elaborado em 2016, teve como objetivo apresentar uma síntese dos diversos estudos desenvolvidos pela CET nos últimos anos considerando as reivindicações populares e, em particular, a avaliação do impacto das medidas adotadas para a ampliar o horário de fechamento. Os dois últimos relatórios, 2014 e 2016, apareceram no sentido de subsidiar a desativação do tráfego viário.

As características técnicas apresentadas nos estudos sobre o Minhocão incluem o comprimento, região de ligação e área de influência (ver figura 1). Quanto à sua classificação que é dada pela Portaria DSV n. 21 (2010), tido como via expressa com duas pistas separadas por barreiras de concreto com duas faixas por sentido. E quanto ao volume, na época circulavam 7.900 veículos por hora durante a semana e transitavam 78.850 veículos por dia, já aos sábados transitavam menos veículos, perfazendo um número de 4.700 veículos por hora, no horário entre 11 e 12 h, que coincide com o retorno do trabalho dos motoristas. Outro dado apresentado é relativo ao seu custo, que na época foi Cr\$ 37 milhões de cruzeiros, trazido ao valor da moeda atual, seria equivalente a R\$ 400 milhões de reais.

Alguns fatos históricos podem ser destacados no relatório. Em 1976, o Minhocão passou a ser fechado durante a noite; em 1996, passou a ter o tráfego aberto de segunda a sábado, das 6H30 às 21h30, sendo fechado aos domingos e feriados, ficando aberto somente a ciclistas e pedestres, de acordo com a Lei n. 12.152 (1996). Em 2006, a Empresa Municipal de Urbanização (EMURB) anunciou um plano de demolição, mas acabou levantando tantas discussões que resultaram em um concurso público para saber sobre novas ideias ou visões de novo uso.

A seguir, é apresentada a macrossimulação realizada pela Gerencia de Planejamento Logística e estudos de Tráfego da CET, em dezembro de 2014. A primeira informação técnica é sobre a descrição da delimitação da *área de influência*,



demonstrada na Figura 1, que foi definida por meio do uso de softwares que são utilizados pela equipe técnica da CET, e o resultado obtido está demarcado pelas ruas em vermelho. Depois se analisou o comportamento do trânsito nestas ruas, desta mesma área de influência, primeiro com a presença e utilização do Elevado e depois, num segundo momento, com a desativação do tráfego de carros, por simulações computadorizadas.

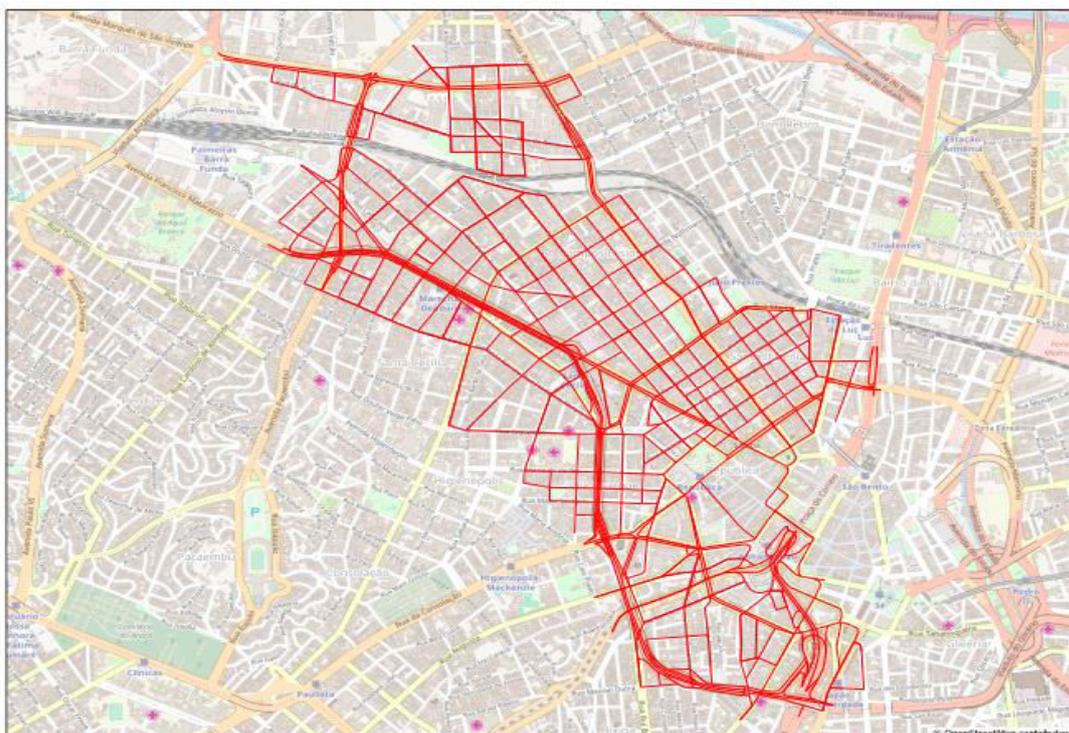


Figura 1: Área de influência, delimitada pelas ruas em vermelho.
Fonte: Relatório da CET, 2014.

O segundo tópico apresentado no relatório foi o objetivo do estudo de analisar o tráfego do entorno do minhocão por meio de macrossimulações de desativação do Elevado, em três cenários: Situação atual - pico manhã; Desativação do Elevado - pico manhã; e a por último, Número de viagens (*Select Link*) no Elevado nos dois sentidos – pico manhã.

O software utilizado pela equipe técnica da CET realiza a análise por meio de macrossimulação ou modelagem, uma ferramenta de previsão que visa reproduzir comportamentos observados na realidade através de uma rede digitalizada, composta por nós (são os cruzamentos) e links (são os trechos de vias), e do conhecimento da demanda. O objetivo foi testar num horizonte futuro o impacto do desenvolvimento da rede, tomando em conta a evolução da composição da demanda. A rede digitalizada abrange o sistema viário principal da região metropolitana de São Paulo. A demanda foi extraída da Pesquisa Origem/Destino 2007, aplicada pelo Metrô.



O software que foi utilizado no relatório apresentado pela CET, o EMME “*Equilibre Multimodal, Multimodal Equilibrium*”, é amplamente utilizado e aplicado para planejamento de transportes urbano. O EMME utiliza procedimentos flexíveis, é difundido mundialmente e utilizado em empresas de planejamento em todo o Brasil (por exemplo: SPTRANS, Metrô, CPTM, BHTRANS entre outras). Possui os algoritmos e procedimentos mais confiáveis do mundo, desenvolvidos para trabalhar intensamente inclusive em modelos de grandes cidades. Executa alguns dos modelos de transporte mais complexos que existem. Combina aplicações práticas a modernos métodos computacionais. É o único que possui procedimentos de modelagem abertos, o que permite ao modelador modificá-los e adaptá-los segundo suas necessidades.

SITUAÇÃO ATUAL

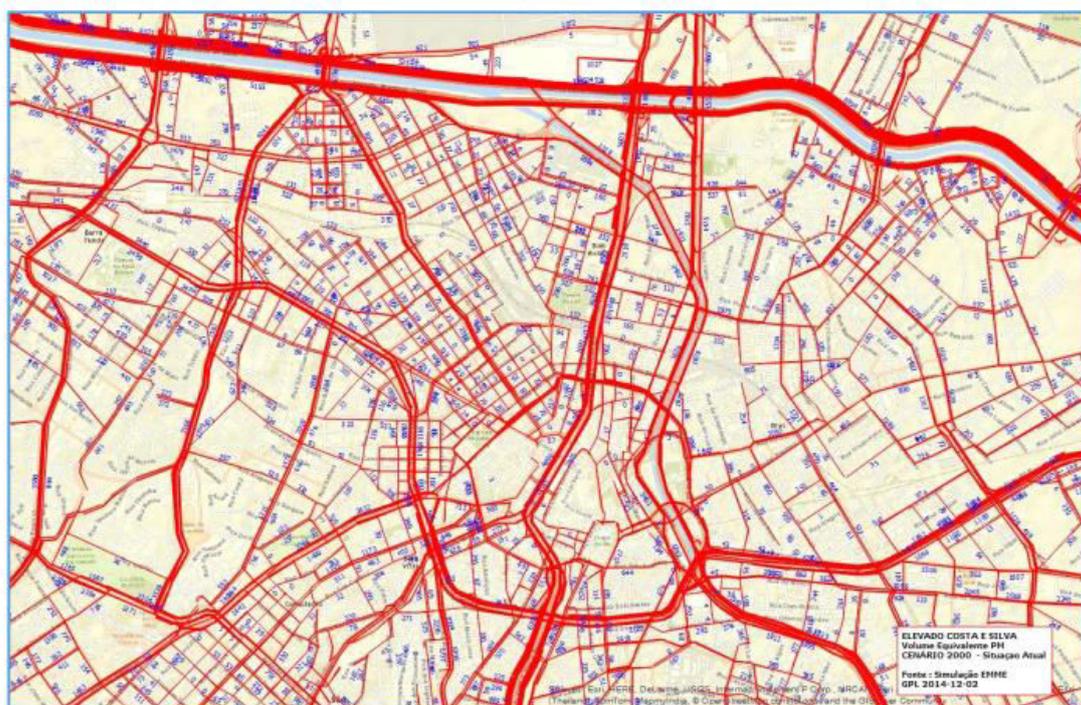


Figura 2: Situação atual. Fonte: Relatório da CET, 2014.

Para a macrossimulação, foi feita a calibragem das condições atuais da via. E a partir da montagem da rede de dados existentes, foram feitas as simulações de diversos cenários possíveis para a futura configuração do tráfego. Assim, foi possível avaliar com antecedência quais os impactos que deverão ocorrer sobre as vias na área de influência da intervenção proposta. Foram considerados apenas os dias de semana.

Um aspecto essencial para elaboração dos estudos e do relatório e que foram adotados pela empresa de engenharia de tráfego, está descrito, a seguir, a maneira pela qual a se deu a construção dos dados, que possibilitou chegar ao resultado final. Deve-se obter a construção de um banco de dados de apoio às análises quantitativas das mudanças contempladas. O banco *Emmebank* é uma representação da infraestrutura de transportes, das atividades econômicas e as características socioeconômicas da população na área urbana estudada. Os dados que correspondem à imagem da área são representados como cenários de situações já consolidadas ou



propostas. A aferição da rede base, que representa a situação existente para uma hora do pico da manhã, por meio de um processo de ajuste interativo dos parâmetros dos links e comparação da demanda alocada em cada link com dados reais pesquisados em campo (contagens veiculares classificadas e pesquisas de velocidades). As medições e cálculos foram feitas através da extensa gama de variáveis de saída (tabelas e mapas) que o EMME oferece e são os resultados da simulação de uma situação real ou futura. As variáveis de saída expressam em termos de tempo ou quantidade de veículos a eficiência de uma intervenção no sistema de transportes de uma área de estudos.

SELECT LINK AMBOS SENTIDOS

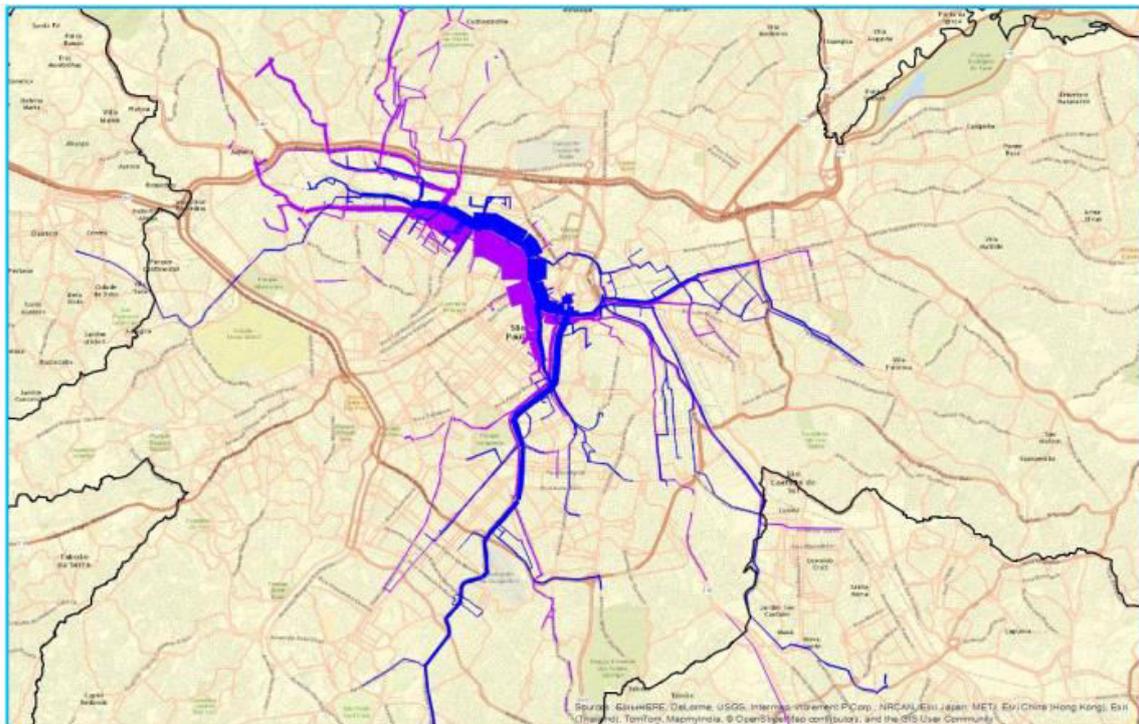


Figura 3: Número de viagens, *Select Link*, ambos os sentidos: Relatório da CET, 2014.



VOLUME/CAPACIDADE – SITUAÇÃO PROPOSTA



Figura 4: Volume e capacidade. Fonte: Relatório da CET, 2014.

Endereços	Situação Atual		Situação Futura, com desativação		Observação
	Centro-Bairro	Bairro-Centro	Centro-Bairro	Bairro-Centro	
Ruas, Avenidas, Praças e Alamedas					Aumento
Rio Branco	951	1778	1177 - 23,8%	1874 - 5,4%	Aumento
Gel Olímpio da Silveira	1375	1686	3699 - 169%	3326 - 97,3%	Aumento
Jaguaribe	----	737	---	973 - 32%	Aumento
Al. Barros	----	756	---	1702 - 125,1%	Aumento
Amaral Gurgel, p/Av. São João		2226		3486 - 56,6%	Aumento
Amaral Gurgel /Consolação	2619		4321 - 65%		Aumento
María Paula	882		1129 - 28%		Aumento
Pça da República	3104		3548 - 14,3%		Aumento
Marques de São Vicente, Oeste-Leste	2821		3061 - 8,5%		Aumento
Marques de São Vicente, Leste -Leste		1278		1586 - 24,1%	Aumento
Elevado, sentido Oeste -Leste	3821		0		Diminuição
Elevado, sentido Leste -Oeste		2766		0	Diminuição

Figura 5: Situação Atual e Situação Futura de Veículos/hora, no Pico Manhã, Fonte: CET, 2014.

Os resultados da macrossimulação indicam que os impactos em termos de fluxos veiculares nas vias da área de estudos não são significativos, permitindo a desativação do Elevado Costa e Silva, atualmente denominado João Goulart. Uma exceção é o resultado na Avenida Gal. Olímpio da Silveira, que indica que no caso de desativação a avenida deverá sofrer projeto de readequação viária e semaforica.

	Tempo Médio		
	Área de Influência Considerada	Minianel	Município de São Paulo
Situação Atual	4.72	15.32	25.69
Situação Proposta	4.83 (+ 2.3)	15.41 (+ 0.59)	25.75 (+ 0.23)

dezembro 2014

Figura 6: Tempos médios em minutos, nas 3 situações, no pico da manhã. Resultados comparativos em termos de tempo, obtido pelos estudos apresentados pela CET.

Fonte: CET, 2014.

O presente artigo apresenta em síntese os resultados obtidos nos três diferentes relatórios da CET. Como resultado, o primeiro estudo realizado em 2010 para a **demolição** do Minhocão com a reurbanização de seu entorno (CET, 2010):

“Considerando apenas os estudos de simulação realizados até aqui, pode-se concluir que a demolição do Minhocão é possível, mas implicará na adequação do sistema viário existente, principalmente nas vias que já operam no limite da capacidade, tais como a Av. Gal. Olímpio da Silveira, Av. Pacaembu e Av. Sumaré. No entanto, a demolição do minhocão viabilizará a ampliação do leito viário da Av. Gal. Olímpio da Silveira, uma vez que o canteiro central que apoia a estrutura da via elevada poderá ser utilizado para este fim.”

O segundo estudo elaborado em 2014 para a **desativação** do Minhocão com destinação da via elevada para outros usos. Vale ressaltar que o segundo estudo, também indica um melhor aproveitamento da caixa viária por meio de obra de demolição da infraestrutura (CET, 2014):

“Os resultados da macrossimulação indicam que os impactos em termos de fluxos veiculares nas vias da área de estudo não são significativos, permitindo a desativação do Minhocão. Em termos de mobilidade, a demolição do complexo se mostra mais adequada porque no espaço remanescente da remoção dos pilares será possível a implantação de ações como, por exemplo, construções de ciclovias e ganho de capacidade para automóveis e ônibus”.

Em 2014, o relatório ainda menciona a **1ª etapa, ampliação do horário de restrição aos Sábados**, para avaliar esta nova intervenção foram executadas pesquisas de tráfego, com contagens volumétricas classificadas feitas nos períodos ANTES x DEPOIS, 1 e 2, do início do fechamento do Minhocão aos sábados, em duas etapas comparativas e a segunda, cinco meses depois, com resultados conclusivos (CET, 2014):



“Com base nos estudos técnicos realizados por diversas áreas da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, é possível concluir que a ampliação do horário de fechamento do Minhocão aos sábados é viável, causando baixo impacto ao tráfego nas vias do seu entorno”.

Em 2016, o relatório apresenta uma síntese de análises realizadas anteriormente em 2010 e 2014. Não apresenta um novo resultados de macrosimulação, porém acrescenta um estudo de contagens volumétricas realizado em 2015. Expõe a seguinte conclusão (CET, 2016, p. 22):

“No caso da DEMOLIÇÃO, é necessária a execução da obra do prolongamento da Av. Auro Soares de Moura Andrade, junto aos trilhos da CPTM, obra esta prevista na Operação Urbana Água Branca, bem como a readequação do leito viário da Av. Gal. Olímpio da Silveira, com remoção dos pilares, alargamento da via e consequente ganho de capacidade para a fluidez do tráfego. No caso da DESATIVAÇÃO, estima-se que NÃO haverá impactos significativos no sistema viário do entorno, e que os mesmos serão absorvidos ao longo do tempo, com o redirecionamento das viagens na região.”

Foi possível constatar que segundo análise elaborada pela CET, 2010, 2014 e 2016, existe a possibilidade de desativação completa e inclusive de demolição do elemento viário estudado. O relatório síntese de 2016 aponta a necessidade de adoção de medidas mitigatórias como planejamento de rotas alternativas; proibição de estacionamento ao longo do meio fio e ajustes nos tempos de semáforo e sinalização.

OPINIÃO PÚBLICA

Há consenso entre os arquitetos e urbanistas sobre a equívoca construção do elevador e da degradação urbana que causou e do embrutecimento estético. E a grande questão ainda continua: qual será o seu destino? Uso automobilístico, demolição ou transformação em parque? Há mais de 40 anos em funcionamento, os carros continuam circulando e os moradores ficaram com o barulho, poluição atmosférica e o descaso do poder público (CACHOLA et al., 2017).

“Alguns anos após a sua construção, já causava polêmica, como é o caso do primeiro fechamento noturno em 1976, pelo alto índice de batidas de automóveis por circularem em alta velocidade, é o que aponta um dos moradores dos prédios adjacentes e membro da associação, conforme matéria publicada no dia 29 de dezembro, do mesmo ano, na Folha de São Paulo”, segundo o autor [RODRIGUES](#) (2017).

Existem muitas pesquisas científicas, referenciadas neste artigo, que abordam sobre estes processos sociais de apropriação de espaços públicos urbanos para novos



usos, com análise do conjunto de instrumentos legais que fundamentaram a ocupação parcial e gradual do Minhocão para uso de lazer.

O arquiteto Márcio Kogan, representante da Associação Parque Minhocão, *“acredita que o parque é uma ideia mais razoável e inclusiva frente à possibilidade de uma demolição demorada que poderia trazer ainda mais transtorno para quem vive próximo”* (LAMAS, 2014).

Para o Arquiteto Lúcio Gomes Machado, *“Hoje não faz sentido manter, pois ali não passa ônibus por cima e tem uma capacidade pequena para carros por conta da baixa velocidade”*, explica ele em defesa da demolição (LAMAS, 2014).

O arquiteto Candido Malta Filho fez um poema:

“O elevado é uma duplicação. Uma via sobre a outra multiplicando a capacidade viária, a velocidade dos veículos, a superfície à disposição dos automóveis, chão artificial de asfalto, solo criado, concretizado como estrutura ciclópica armada no espaço. Repleto de duplos sentidos: Funcional e deselegante; moderno e anacrônico; supérfluo e necessário; inútil, mas necessário” (CHEN, 2015).

AMORIM e SPOLON (2017) refletem sobre os processos sociais, com pesquisas bibliográficas e de campo, ambos de caráter qualitativo e analítico, suportadas por fundamentos conceituais sobre os temas de espaços urbanos, parques urbanos e direito à cidade.

“Como resultado chegou-se a hipótese de que o aparato legal favorece o processo, à medida que garante a efetivação de direitos democráticos, promove a ocupação diversificada do território e fortalece a função social da cidade” (AMORIM e SPOLON, 2017).

É possível perceber opiniões diversas sobre o futuro do elevado que fazem parte de um processo democrático e demonstram se tratar de assunto controverso.

ASSOCIAÇÃO PARQUE MINHOCÃO

Os integrantes da Associação Parque Minhocão publicaram em fevereiro de 2014 na Revista virtual Vitruvius, artigo consoante com a proposta do PL nº10, 2014 na CMSP, abordando sobre a “Cidade e Democracia”, o texto relata o histórico e aponta algumas críticas sobre a maneira da construção do Minhocão que ocorreu no final da década de 60 do século passado, tendo sido concebido sem consulta pública, portanto *“autoritário”*, e interferindo diretamente na vida do cidadão, com alto grau de injustiça e *“esquizofrênico”* por desordenar o espaço urbano (COMOLATTI, POSER e LEVY, 2014).

A Associação Parque Minhocão foi fundada em 2013 e tem representatividade, não apenas por moradores das redondezas, mas por mais de 600 pessoas que subscreveram, em apenas dois dias, um abaixo-assinado em defesa do parque. Esses cidadãos entendem que não podem prescindir do componente democrático e participativo e que representam também as demandas dos usuários e moradores do entorno, pois esta questão é de interesse de toda a sociedade. Inclusive foi estabelecido novo arranjo funcional coletivo para os períodos em que o Minhocão fica fechado, experiências como a Virada Cultural de São Paulo (RODRIGUES, 2017).

Como a demolição é outra discussão ambientalmente impactante, pois iria causar um volume imenso de resíduos e a obra custaria em torno de R\$ 80 milhões de reais, estimados, também tornaria inviável, portanto que destino deve ter o Minhocão? Para LEVY (2014), *“Devo responder à pergunta com uma provocação: pergunte à cidade!”*.

Remetendo a dois casos bem sucedidos similares, o Parque *Highline* de Nova Iorque e o *Promenade Plantee* em Paris, o parque que está sendo proposto também poderia garantir para a cidade áreas públicas de socialização do espaço, em falta, como a proposta do parque Minhocão, feita pela associação (RODRIGUES, 2017).

Paulo Von Poser, membro da associação, fez uma proposta de intervenção, sugerindo o plantio de áreas verdes ao longo do Minhocão no canteiro central. Por outro lado, esta iniciativa de revitalização urbana poderia provocar uma explosão no processo de especulação imobiliária, tese que se aproxima da opção paradoxal do *“quanto pior, melhor”*, porém há na administração pública mecanismos legais para conter esta situação, previstos no Estatuto da Cidade, desde 2001 (LEVY, 2014).

Por meio do fortalecimento da atuação da sociedade civil organizada ou como representante de grupo de pressão, através de espaços institucionais (associações, ONGs e coletivos), que devem atuar como fomentador de ideias. É preciso crer na democracia e, sobretudo, compreender que seu melhor desenho é aquele que não prescinde da participação de todos na produção dos consensos sociais que irão tensionar as tomadas de decisão.

A atuação da Associação Parque Minhocão age com estas dimensões, propondo o Parque como um equipamento público destinado a toda a comunidade (COMOLATTI, POSER E LEVY, 2014). A ideia de parque já havia sido proposta na gestão do governo do prefeito Janio Quadros, a época, e que tinha sido publicada no Jornal da Tarde pela jornalista Leyla Kiyomura Moreno, no dia 29 de setembro em 1987, que demonstra que já houve outros aspectos que convergiam para a discussão deste assunto (COMOLATTI, POSER E LEVY, 2014):

“Sabe-se que a cidade é o espaço privilegiado de (re)produção de elementos intangíveis. Uma área de acesso público como o Parque Minhocão favorece uma série de dimensões esquecidas da cidade: os espaços de



contemplação da paisagem, os espaços de redescoberta do afeto, através da relação e do encontro com o outro desconhecido (alteridade), os espaços em que o tempo é significado não pelas demandas do exterior, como o mundo do trabalho, mas sim pela perspectiva da ociosidade. Tudo isso somado à recuperação urbanística dos bairros hoje degradados pelo Minhocão”.

Justifica-se por serem elementos tão fundamentais para a vida em sociedade, na tentativa de reduzir o uso do espaço urbano, apenas como área de circulação do carro, em detrimento da noção de pertencimento e de agregação social, pelo convívio da vida boa pela sociedade, agora mais consciente do espaço público para o público, e sua ressignificação como área de lazer para a população da região, sendo a proposta da Associação do Parque Minhocão (RODRIGUES, 2017).

Protagonizado pela Associação Parque Minhocão, formada por um grupo de membros com formações de várias profissões, são criadas as relações com as múltiplas interfaces necessárias para abordar a questão do elevado e conseguiram sensibilizar uma frente suprapartidária de legisladores municipais sobre suas propostas tão importantes para melhorar a vida das pessoas na cidade. A partir dessa demanda é que os vereadores José Police Neto (PSD), Nabil Bonduki (PT) e Toninho Vespoli (PSOL), com a adesão posterior de Floriano Pesaro (PSDB), Gilberto Natalini (PV), Goulart (PSD) e Ricardo Young (PPS), se compuseram num amplo e variado mosaico de tendências partidárias e assumiram um protagonismo corajoso e entusiasmado no sentido de concretizá-las, através do Projeto de Lei n. 10/2014 (COMOLATTI et al. 2014).

O longo histórico dos trâmites burocráticos do projeto de lei, que perdurou quase quatro anos dentro da CMSP, passou por inúmeras comissões, dentre elas Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa – CCJ, Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente – URB, Comissão de Administração Pública – ADM, Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia – ECON, Comissão de Educação, Cultura e Esportes – EDUC e Comissão de Finanças e Orçamento – FIN, até a aprovação da Lei Municipal, Nº 16.833 (CMSP, 2018). Retirado da publicação do site da CMSP.

A Referida Lei, datada de 7 de fevereiro de 2018, cria o Parque Municipal do Minhocão e prevê a desativação gradativa no Elevado João Goulart.

Serão apresentadas as principais diferenças entre o PL nº 10 de 2014 e da Lei nº 16.833 de 2018, enquanto no PL prevê a completa desativação do Elevado Costa e Silva como via de trânsito, a Lei, não previu e menciona a implantação do Parque Minhocão será gradativa, com o progressivo aumento da restrição de tráfego. No PL é proposto em até 90 dias estender o fechamento para o trânsito aos sábados, a Lei prevê em até 30 dias estender o fechamento para o trânsito aos sábados, domingos e feriados; a Lei. Enquanto no PL, propôs que em até 270 dias estender o fechamento para trânsito no período das férias escolares, a Lei não menciona. No PL, propôs em



até 720 dias restringir o horário de funcionamento para tráfego de veículos motorizados nos dias úteis, exceto feriados e férias escolares, para o horário das 7h às 20h; na Lei menciona em até 90 dias restringir o horário de funcionamento para tráfego de veículos motorizados nos dias úteis para o horário das 7h às 20h, retirando as férias escolares. Na Lei prevê que o Executivo fica autorizado a realizar projetos pilotos para avaliação dos impactos, em períodos inferiores aos previstos no cronograma, não proposto no PL. Enquanto no PL a propôs ao Poder Público Municipal, na forma da legislação vigente, incentivará atividades culturais, esportivas e de lazer no Elevado Costa e Silva, por parte da comunidade e de entidades da sociedade civil, assim como garantir as adequadas condições de segurança no local durante os horários de fechamento ao tráfego durante os períodos nos quais o mesmo se encontra fechado para trânsito de veículos; a Lei prevê desenvolver ações de sustentabilidade destinadas a preservar e ampliar a área verde no local.

E finalmente enquanto no PL propôs que o Parque Minhocão terá gestão democrática e participativa mediante conselho gestor horizontal, bem como controle social popular; a Lei Compete ao Poder Executivo apresentar Projeto de Intervenção Urbana - PIU, por decreto ou por lei específica, considerando as particularidades locais, e também a gestão democrática e participativa, nos termos da legislação em vigor, das etapas de elaboração, implantação, execução e avaliação do PIU, escutado o Conselho Municipal de Política Urbana - CMPU; ainda as seguintes hipóteses de destinação da área previstas no parágrafo único do art. 375 do Plano Diretor Estratégico do Município, a transformação parcial ou integral em parque;

A Lei prevê o que o PL não propôs a adoção de instrumentos urbanísticos de controle e captura da valorização imobiliária decorrente das intervenções promovidas pelo Poder Público na área de impacto desta lei. O Projeto de Intervenção Urbana – PIU será apresentado em até 720 (setecentos e vinte) dias contados da entrada em vigor desta lei.

No PL nº10 de 2014 propôs multa mediante o não cumprimento das obrigações e prazos constantes nesta lei implicará na transferência mensal de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) da rubrica de verba de publicidade do município vinculado à Secretaria Executiva de Comunicação para a rubrica Implantação de Parques da Secretaria Municipal de Verde e Meio Ambiente.

E tanto no PL nº10 de 2014 e na Lei 16.833 de 2018 preveem que o Parque Minhocão terá gestão democrática e participativa mediante conselho gestor, bem como controle social popular.

CRIAÇÃO DO PROJETO DE LEI N. 10 (2014)

Após a proposição do projeto de lei, foi realizada pesquisa sobre a matéria proposta e que foi elaborada pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, Setor de Pesquisa, Assessoria e Análise Prévia, conforme despacho do Sr. Presidente em 20 de fevereiro de 2014, que pediu para a procuradoria fazer a busca



no APL (Banco de Dados da Câmara Municipal de São Paulo) e no site da prefeitura a respeito do assunto, sendo localizadas leis, decretos e projetos de leis, apresentados na Tabela 2, correlatos ao assunto proposto. Nota-se que tanto o assunto de alteração de horários, quanto a criação do Parque esteve em pauta, claro que também a alteração nominal.

O Projeto de lei cria o Parque Municipal do Minhocão e prevê a desativação gradativa do Elevado Costa e Silva, denominação à época, antes da alteração atual denominando João Goulart, sendo a implantação do parque gradativa.

A proposta do PL n° 10/2014 estipulava o seguinte cronograma para a desativação do elevador para carros: (i) nos primeiros 90 dias a partir da sanção da Lei, ou seja, nos três primeiros meses, o fechamento para o trânsito deveria se estender aos sábados; (ii) em nove meses, ou até 270 dias, o fechamento para o trânsito deveria se estender ao período das férias escolares; (iii) em até 2 anos, ou 720 dias, restringir o horário de funcionamento para tráfego de veículos motorizados nos dias úteis, das 7h às 20h, exceto em feriados e férias escolares, conforme rodízio municipal; (iv) com o prazo de até 1.080 dias, ou 3 anos, restringir o sentido da operação do Elevado Costa e Silva para tráfego de veículos, permitindo apenas o trânsito bairro centro no período da manhã e centro bairro no período da noite, nos horários e dias previstos nos incisos anteriores; (v) e em 4 anos, ou até 1.440 dias, a Lei previa a desativação completa do Elevado Costa e Silva e a implantação definitiva do Parque.

Faz parte também do conteúdo do projeto de lei que o poder público municipal incentive atividades culturais, esportivas e de lazer com participação da sociedade civil legitimada, além da segurança no local, quando estiver fechado. E que seja realizada a gestão democrática mediante conselho gestor representativo (CMSP, 2014). A justificativa do projeto de lei proposto é a discussão recorrente sobre a qualidade de vida da população que vive no entorno, causados pela poluição sonora e atmosférica provenientes dos veículos que passam diariamente pelo Minhocão. A sociedade civil organizada, através da Associação Parque do Minhocão, em conjunto com moradores e simpatizantes, apontaram um caminho natural e salutar ao organizar diversas atividades nos períodos em que o Elevado permanece fechado, transformando-o em espaço público ressignificado e reocupado pela comunidade para interação social, lazer e atividade física em seus 2.8 km de extensão.

De acordo com a justificativa do projeto de lei, e com o aumento da preocupação sobre a mobilidade urbana, defende-se que há grande oferta de estações de metrô na região, permitindo à população a integração com o sistema metropolitano de transportes, sendo possível a progressiva desativação do Elevado Costa e Silva, atualmente João Goulart e a implantação do parque permanente no local (CMSP, 2014).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tem-se como resultados nos estudos de simulações da CET demonstrados que o elevado pode ter o tráfego de veículos desativado, primeiramente aos sábados, sem impactar o trânsito e depois com a sua desativação total. Muito embora haja um avanço no processo participativo para a conclusão dos resultados obtidos pela sociedade civil, na publicação da Lei n. 16.833 (2018), percebe-se ainda uma parcialidade maior do estado. O processo democrático, a organização da sociedade civil e a formação de organizações representam os anseios e as discussões da cidade que queremos, de tal modo, entende-se que o objetivo é atingir a igualdade dentro do processo de tomadas de decisões, de todas as classes sociais da cidade para ocupação do espaço urbano, que é de todos. Este é o sonho: uma cidade democrática, justa, inclusiva e ambientalmente, economicamente e socialmente saudável. Mas o impasse permanece: demolição ou a criação do Parque.

REFERÊNCIAS

[ANELLI, Renato Luiz Sobral. *Redes de Mobilidade e Urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional*. PUB. Arquitectos, São Paulo, ano 07, n. 082.00, Vitruvius, mar. 2007 Disponível em: <\[www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/07.082/259\]\(http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/07.082/259\)>. Acesso em: 06/11/2018.](#)

[AMORIM, L.B., & SPOLON, A.P.G. \(2017\). *Processos sociais de apropriação de espaços públicos urbanos para o lazer: uma interpretação sobre os fundamentos legais da ocupação do Minhocão, em São Paulo*. CENÁRIO, Brasília, V.5, n.9, "pp."126 – 139.](#)

[BETONI, A.G.L., & FLÔRES, R.J.C. \(2016\). *Fragmentos do Minhocão: A experiência imaqética da colagem*, Revista Iniciação, Comunicação, Design e Arquitetura. Centro Universitário SENAC, Santo Amaro, São Paulo.Vol. 6., "pp."201- 217.](#)

BRANDALISE, Victor Hugo. Kassab anuncia plano de demolição do Minhocão. O Estado de S. Paulo. Publicado em 06/05/2010. Acesso em: 11/11/2016. Disponível em: <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,kassab-anuncia-plano-de-demolicao-do-minhocao,547931>. Acesso em: 12/11/2018

[CACHOLA, C.S., SILVA, B.C., RIBEIRO, B.C., AMANCIO, C.A., TASSO NETO, E., & MOURA, L.R. \(2017\). *Proposta para Demolição do Elevado Presidente João Goulart e Reurbanização Local*. Revista InSIET: Revista In Sustentabilidade, Inovação & Empreendedorismo Tecnológico, São Paulo, V.5, n.1, janeiro/junho de 2017.](#)

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO (2014) – PL nº10 de 2014, recuperado em 28 de julho de 2018, de <http://splegisconsulta.camara.sp.gov.br/ReuniaoComissaoVotacao/PautasAudenciasPublicas>

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO (2018) – Lei, Lei 16.833 Fica criado o Parque Municipal Minhocão no elevado. recuperado em 28 de julho de 2018, de <http://splegisconsulta.camara.sp.gov.br/ReuniaoComissaoVotacao/PautasAudenciasPublicas>

CHEN, W. (2015). Parque Minhocão, Trabalho Final de Graduação, TFG-FAU-USP, Publicado ISSUU, Publicado em 1 de julho de 2015, Recuperado em 28 de julho, 2018, de https://issuu.com/willianhontauchen/docs/caderno_pdf_opt_84e09e947100e0

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (2014). Estudo de desativação do Elevado Costa e Silva, elaborado pela Gerencia de Planejamento Logística e estudos de Tráfego da CET. Portal da Transparência em 2018.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. (2016). Relatório Sintético dos Estudos para Restringir o Tráfego de veículos Automóveis no Minhocão, Recuperado em 15 de maio de 2018, de http://www.cetsp.com.br/media/481606/relatorio_de_avaliacao_de_impacto_janeiro2016.pdf

COMOLATTI A., VON POSER, P. LEVY, W. (2014) Um estudo de caso da Associação Parque Minhocão, Caderno Cidade e democracia Vitruvius - Revista Eletrônica - 163.05 São Paulo, ano 14, fev. 2014, recuperado em 28 de julho de 2018, de <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.165/5086>

CORRÊA, R. L. (1995). O espaço urbano. Editora Ática. Série Princípios. 3ª. Edição. Nº. 174, 1-16.

COSTA, L. C. C. (2016). Monte e Desmonte: Construção e Desativação de vias expressas. Um estudo de caso sobre o Elevado Costa e Silva. Monografia apresentada à disciplina FLG0499. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

FIGUEIRAS, T.L. (2016). Viadutos sobre o Parque Dom Pedro II: reflexões sobre o papel do estado e da racionalidade tecnocrática na produção do espaço urbano. Trabalho de Graduação Individual apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências



Humanas da Universidade de São Paulo, Universidade de São Paulo.

FORATTINI, O.P. (1991). *Qualidade de vida e meio urbano. A cidade de São Paulo, Brasil*. Revista de Saúde Pública, SP 25 (2) “pp.”75-86. Recuperado em 15 de junho de 2018, de <http://www.scielo.br/pdf/rsp/v25n2/01.pdf>

GALE, D., E. (2018). *Criando cidades / construindo cidades*. Recuperado em 09 de outubro de 2018, de <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/07352166.2018.1483139?journalCode=ujua20>

GODOY, P. R. T. (2011). *A cidade no Brasil – período colonial*. Caminhos de geografia. Revista on line – v. 12, n. 38 jun, “pp.” 8–15. ISSN 1678-634. Instituto de Geografia UFU. Programa de Pós-graduação em Geografia. Recuperado em 15 de junho de 2018, de <http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/viewFile/16118/9074>

GÜTSCHOW, F. (2018) ‘Minhocão’ é apontado como problema de saúde pública, DCI- Diário Comercio Indústria e Serviços, Caderno Gestão, Publicado em 19/07/18 às 05:00, Recuperado em 28 de julho de 2018 em <https://www.dci.com.br/dci-sp/minhoc-o-e-apontado-como-problema-de-saude-publica-1.724980>

LAMAS, J., (2015). *Afinal, o que será o minhocão?* ArchDaily Brasil, Notícias, 6 de setembro de 2014, recuperado em 28 de julho de 2018, <https://www.archdaily.com.br/br/626868/afinal-o-que-sera-do-minhocao>

LEVY, W. (2014). *Esfera pública, interesse público e o Parque Minhocão*. Vitruvius, Arquitectos. Revista Eletrônica, 165.06, Fev. 2014, recuperado em 28 de julho de 2018, de <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/14.165/5086>

LEI Nº 16.833, DE 7 DE FEVEREIRO DE 2018 (2018). *Cria o parque municipal do Minhocão e prevê a desativação gradativa do elevador João Goulart*. São Paulo, Recuperado em 28 de julho, de <http://www.saopaulo.sp.leg.br/atividade-legislativa/splegis-consulta/>

MACHADO, L. G.(2014). *Demolição do Minhocão*, 31 jan2014, Hometeka, F5, Blog recuperado em 28 de junho de 2018, de <https://www.hometeka.com.br/f5/demolicao-do-minhocao>
HYPERLINK "<https://www.hometeka.com.br/f5/demolicao-%09do-minhocao/>"



- MARICATO, E. (2000). *Urbanismo na periferia do mundo globalizado metrópoles brasileiras*. São Paulo em Perspectiva, 14(4). "pp."21-33. Recuperado em 15 de junho de 2018, de http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext HYPERLINK "http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392000000400004"& .
- MARÓSTICA, J.R., CORTESE, T.T.P., NASCIMENTO, A.P.B. do (2018) *Implantação do Parque Augusta: critérios para unificar as diferentes demandas solicitadas pela população*. In: VII SINGEP, 2018. São Paulo. *Anais do VII Simpósio Internacional de Gestão de Projetos, Inovação e Sustentabilidade*. Recuperado em 12 de novembro de 2018, de <https://singep.org.br/7singep/resultado/67.pdf>.
- NASCIMENTO M. S., (2016). *Implantação e evolução da indústria automobilística no Brasil*. Revista Tocantinense de Geografia. RTG. Ano 05. Nº.07. "pp."67- 79.
- NOGUEIRA, A.,M. (2015). *High line Park e Elevado Costa e Silva: abordagem similar, realidades distintas*. Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, v. 03, n. 21, 2015, pp. 106-121. Recuperado em 9 de Outubro de 2018, de http://www.amigosdanatureza.org.br/publicacoes/index.php/gerenciamento_de_cidades/article/view/1157/1180.
- OLIVEIRA, A., (2013). *Elevado Costa e Silva-A História e Construção do Minhocão*, São Paulo in Foco, Recuperado em 10 de junho de 2018, de <http://www.saopauloinfoco.com.br/construcao-elevado-costa-e-silva>.
- PIMENTA, L. J. (2002). *A crise na rede de concessionárias de automóveis no Brasil*. Dissertação de mestrado, Departamento de Ciências Sociais Aplicadas. Universidade de Salvador, Salvador.
- PROJETO DE LEI N 10 DE 5 DE FEVEREIRO DE 2014 (2014). *Cria o parque municipal do Minhocão e prevê a desativação gradativa do elevado Costa e Silva*. Recuperado em 28 de julho de 2018, de <http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/projeto/PL00102014.pdf>.
- RODRIGUES, SS.F. SS (2017) *Razões do Parque Minhocão*. Revista virtual. *Arquitextos*. 290.05. Outubro de 2017, recuperado em 28 de julho de 2018,de <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/18.209/6751>
- ROLNIK, R.(2000). *O que é Cidade*. Editora Brasiliense. Coleção primeiros passos.



- ROLNIK, R., KLINTOWITZ, D. (2011). *Mobilidade na cidade de São Paulo. Estudos avançados.* 25- 71.
- SÃO PAULO, PREFEITURA. CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. (2016). *Especial Minhocão.* São Paulo. Disponível em: Acesso: 27 de maio de 2018.
- SCARINGELLA R. S. (2001). *A crise da mobilidade urbana em São Paulo.* SCIELO. Perspec. Vol.15 nº1. São Paulo.
- SILVA, C. S. S., KOHL, C. A., CONTI, C., DUARTE, N. C., (2016). *Levantamento das áreas de disposição de resíduos de construção e demolição no bairro São Luís em Canoas.* RS.
- SECRETARIA DE TRANSPORTE DE SÃO PAULO. (2015). *Plano de Mobilidade de São Paulo,* Recuperado em 15 de julho, de http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v0721455546429.pdf
- SENA, J., COMOLATTI, A., VON POSER, P., LEVY, W. (2014). *O Parque Minhocão e a alma da cidade.* Vitruvius, Arqtextos. Revista Eletrônica, 165.06, Fev. 2014, recuperado em 28 de julho de 2018, de <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/14.165/5086>
- SOBRAL, G., BRATIFISCH de G, V., & PEREIRA, J. F. G. (2018). Os rios e a vida urbana: como a canalização do córrego do Veado afeta a população e o meio ambiente na cidade de Presidente Prudente-SP. ETIC-Encontro de Iniciação Científica-ISSN 21-76-8498, 14(14). Recuperado em 9 de outubro de 2018, de https://scholar.google.com.br/scholar?hl=pt-BR&as_sdt=0%2C5&as_ylo=2018&q=Cheonggyecheon%3A+em+Seul%2C++na+Cor%C3%A9ia&btnG=
- TATTO, J. A. (2015). *Mobilidade urbana de São Paulo, aplicação de soluções imediatas e eficazes.* Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo, São Paulo. Recuperado em 07 de agosto de 2018, de file:///C:/Users/x858400/Downloads/Diss_JATatto.pdf