

GRUPO DE TRABALHO  
INTERSECRETARIAL

---

# PARQUE MINHOCÃO



**CIDADE DE  
SÃO PAULO**

# GRUPO DE TRABALHO INTERSECRETARIAL **PARQUE MINHOÇÃO**

## **SGM**

**Secretaria do Governo Municipal | Gabinete do Prefeito**

Titular: ALEXIS GALIÁS DE SOUZA VARGAS

Suplente: TARCILA PERES SANTOS

## **SMDU**

**Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano**

Titular: JOSÉ AMARAL WAGNER NETO

Suplente: JOSÉ ARMÊNIO DE BRITO CRUZ

## **SIURB**

**Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras**

Titular: ROSANGELA VERISSIMO DA COSTA SARTORELLI

Suplente: VALMIR ROSSIGNOLI

## **SVMA**

**Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente**

Titular: LUIZ RICARDO VIEGAS DE CARVALHO

Suplente: SUN ALEX

## **SMT**

**Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes**

Titular: LUIZ CARLOS FRIGERIO

Suplente: ANDRÉ CASTRO DE SOUZA

## **SMSUB**

**Secretaria Municipal das Subprefeituras**

Titular: PEDRO RUBEZ JEHÁ

Suplente: FRANCISCO ROBERTO ARANTES FILHO

## **SMC**

**Secretaria Municipal de Cultura**

Titular: ALEXANDRE DE ALMEIDA YOUSSEF

Suplente: ALDO LUIZ VALENTIM

## **SECRETARIAS COLABORADORAS**

SECRETARIA MUNICIPAL DE ASSISTÊNCIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL

SECRETARIA MUNICIPAL DE TURISMO

SECRETARIA MUNICIPAL DE HABITAÇÃO

SECRETARIA MUNICIPAL DE SEGURANÇA URBANA

SECRETARIA MUNICIPAL DE ESPORTES E LAZER



**CIDADE DE  
SÃO PAULO**

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – MAPA DE SITUAÇÃO	15
FIGURA 2 – MAPA ILUSTRATIVO DOS FLUXOS VEICULARES NO NÍVEL DA RUA	16
FIGURA 3 – MAPA ILUSTRATIVO DOS FLUXOS VEICULARES NO NÍVEL DA VIA ELEVADA	17
FIGURA 4 – MAPA ILUSTRATIVO DO CARREGAMENTO DE ÔNIBUS. DESTAQUE PARA O CORREDOR DA AV. SÃO JOÃO	18
FIGURA 5 – MAPA ILUSTRATIVO DOS PONTOS DE CONCENTRAÇÃO OS FLUXOS DE PEDESTRES	19
FIGURA 6 – REDE DE CICLOVIAS E BICICLETÁRIOS, COM DESTAQUE (AZUL) PARA AQUELAS DIRETAMENTE ARTICULADAS AO ELEVADO	20
FIGURA 7 – NÍVEIS DE POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA MEDIDOS AO LONGO DE UMA SEMANA	21
FIGURA 8 – NÍVEIS DE RUÍDO MEDIDOS AO LONGO DE UMA SEMANA	21
FIGURA 9 – LIMITES ADMINISTRATIVOS	23
FIGURA 10 – DENSIDADES HABITACIONAIS	24
FIGURA 11 – RENDA MÉDIA FAMILIAR	25
FIGURA 12 – VULNERABILIDADE SOCIAL	26
FIGURA 13 – PREDOMINÂNCIA DE USO POR QUADRA	27
FIGURA 14 – RELEVO E HIDROGRAFIA	28
FIGURA 15 – ÁREAS VERDES	29
FIGURA 16 – SISTEMA VIÁRIO ESTRUTURAL	30
FIGURA 17 – SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO	31
FIGURA 18 – SISTEMA CICLOVIÁRIO	32
FIGURA 19 – EQUIPAMENTOS PÚBLICOS	33
FIGURA 20 – LANÇAMENTOS RESIDENCIAIS	34
FIGURA 21 – LANÇAMENTOS NÃO RESIDENCIAL.	35
FIGURA 22 – LPUOS – LEI Nº 16.402/2016	36
FIGURA 23 – HABITAÇÕES PRECÁRIAS	37
FIGURA 24 – PROJETOS ESTRATÉGICOS DO PIU – SETOR CENTRAL	39
FIGURA 25 – ZONEAMENTO NA ÁREA DO ELEVADO	40
FIGURA 26 – ILUSTRAÇÃO DO PROJETO DE JOSÉ ALVES E JULIANA CORRADINI	42
FIGURA 27 – ILUSTRAÇÃO DO PROJETO DE JOSÉ ALVES E JULIANA CORRADINI	43
FIGURA 28 – ILUSTRAÇÃO DO PROJETO DA TRIPTYQUE EM PARCERIA COM O PAISAGISTA GUIL BLANCHE	45

FIGURA 29 – ILUSTRAÇÃO DO PROJETO DA TRIPTYQUE EM PARCERIA COM O PAISAGISTA GUIL BLANCHE	45
FIGURA 30 – ILUSTRAÇÃO DO PROJETO DO ESCRITÓRIO JAYME LERNER	46
FIGURA 31 – ILUSTRAÇÃO DO PROJETO DO ESCRITÓRIO JAYME LERNER	47
FIGURA 32 – ILUSTRAÇÃO DO PROJETO DO ESCRITÓRIO JAYME LERNER	47
FIGURA 33 – ILUSTRAÇÃO DO PROJETO DO ESCRITÓRIO JAYME LERNER	48
FIGURA 34 – MAPEAMENTO DE PROJETOS URBANÍSTICOS NA ÁREA CENTRAL	49
FIGURA 35 – FLUXOGRAMA DE ELABORAÇÃO DO PIU	58
FIGURA 36 – VOLUMES VEICULARES	70
FIGURA 37 – O SELECT LINK REPRESENTA A DISTRIBUIÇÃO DAS VIAGENS DO ELEVADO NA CIDADE	71
FIGURA 38 – COMPARAÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO DE VIAGENS COM E SEM ELEVADO	72
FIGURA 39 – ÁREA DE INFLUÊNCIA RESULTANTE DA DESATIVAÇÃO DO PRIMEIRO TRECHO DO ELEVADO	73
FIGURA 40 – PERÍMETRO DA ÁREA DO MINIANEL VIÁRIO	74
FIGURA 41 – TABELAS DE RESULTADOS DA SIMULAÇÃO (EMME)	75
FIGURA 42 – SIMULAÇÃO DE ESCADA DE ACESSO (PARTE DE BAIXO)	78
FIGURA 40 – SIMULAÇÃO DE ESCADA DE ACESSO (PARTE DE CIMA)	79
FIGURA 41 – SIMULAÇÃO DE GRADIL DE PROTEÇÃO	79
FIGURA 42 – SIMULAÇÃO DE GRADIL DE PROTEÇÃO	80
FIGURA 43 – MAPA DA SITUAÇÃO PROPOSTA PARA A FASE PRAÇA ROOSEVELT – LARGO DO AROUCHE	81
FIGURA 44 – SITUAÇÃO ATUAL DA PRAÇA MARECHAL DEODORO. RAMPA DE ACESSO AO ELEVADO	82
FIGURA 45 – SITUAÇÃO ATUAL DA PRAÇA MARECHAL DEODORO. BAIXIO DA RAMPA DE ACESSO AO ELEVADO	82
FIGURA 46 – RECUPERAÇÃO DA PRAÇA MARECHAL DEODORO	83
FIGURA 47 – MAPA DA SITUAÇÃO PROPOSTA PARA A FASE PRAÇA ROOSEVELT – LARGO DO AROUCHE	84
FIGURA 48 – EXEMPLO DE MOBILIÁRIO NO PADRÃO CENTRO ABERTO. BANCOS E GUARDA-SÓIS	84
FIGURA 49 – EXEMPLO DE MOBILIÁRIO NO PADRÃO CENTRO ABERTO. VASOS E BALIZADORES	85
FIGURA 50 – EXEMPLO DE MOBILIÁRIO NO PADRÃO CENTRO ABERTO. TRATAMENTO DE PISO, ILUMINAÇÃO E PROJEÇÃO	85
FIGURA 51 – EXEMPLO DE MOBILIÁRIO NO PADRÃO CENTRO ABERTO. INSTALAÇÕES TEMPORÁRIAS E DE APOIO	85
FIGURA 52 – REDE SOCIOASSISTENCIAL DO PERÍMETRO	89
FIGURA 53 – TABELA COM TOTAL DE ABORDAGENS NO PERÍMETRO ENTRE MAIO E OUTUBRO DE 2018	89
FIGURA 54 – FOTOGRAFIAS DE IMÓVEIS NO SETOR 007, QUADRA 020	92
FIGURA 55 – FOTOGRAFIAS DE IMÓVEIS NO SETOR 007, QUADRA 041	93
FIGURA 56 – FOTOGRAFIAS DE IMÓVEIS NO SETOR 007, QUADRA 093	93
FIGURA 57 – FOTOGRAFIAS DE IMÓVEIS NO SETOR 007, QUADRA 094	94
FIGURA 58 – FOTOGRAFIAS DE IMÓVEIS NO SETOR 007, QUADRA 095	95

FIGURA 59 – MAPA DE QUADRAS E LOTES GRAVADOS COMO ZEIS-3 INTERNAS AO PERÍMETRO DA ZEM	96
FIGURA 60 – MAPA DE CORTIÇOS E OCUPAÇÕES SOBRE OS ERÍMETROS DAS ZONAS DO ZONEAMENTO, DESTACADO O PERÍMETRO DA ZEM	97
FIGURA 61 – FURTOS E ROUBOS NA REGIÃO. SETEMBRO/2018	100
FIGURA 62 – FURTOS E ROUBOS NA REGIÃO. OUTUBRO/2018	100
FIGURA 63 – FURTOS E ROUBOS NA REGIÃO. NOVEMBRO/2018	101
FIGURA 64 – FURTOS E ROUBOS NA REGIÃO. DEZEMBRO/2018	101
FIGURA 65 – PROGRAMAÇÃO INFANTIL E MOBILIÁRIO URBANO	103
FIGURA 66 – TEATRO NAS JANELAS DOS EDIFÍCIOS (GRUPO ESPARRAMA)	104
FIGURA 67 – TEATRO NAS JANELAS DOS EDIFÍCIOS (GRUPO ESPARRAMA)	104
FIGURA 68 – FACHADA DO EDIFÍCIO ANGÉLICA (1927) ARQ. JÚLIO DE ABREU JR.	123
FIGURA 69 – FACHADA DO UFA-PALÁCIO (1936)	123
FIGURA 70 – FACHADA DO PRÉDIO LÍVIA MARIA NA AV. SÃO JOÃO. CARACTERÍSTICAS ART-DÉCO (1939)	124
FIGURA 71 – FACHADA DO EDIFÍCIO TRUSSARDI (1941)	124
FIGURA 72 – FACHADA DO EDIFÍCIO PORCHAT (1942)	125
FIGURA 73 – EDIFÍCIO RACY (1950)	125
FIGURA 74 – FOTO: AVENIDA SÃO JOÃO, ANOS 1930. CLAUDE LÉVI-STRAUSS	128
FIGURA 75 – FOTO: AVENIDA SÃO JOÃO, ANOS 1930. J.B. DUARTE	129
FIGURA 76 – PERSPECTIVA DO PROJETO ORIGINAL, 1969 (TRECHO SOBRE O LARGO DO AROUCHE)	131
FIGURA 77 – PERSPECTIVA DO PROJETO ORIGINAL	132
FIGURA 78 – PERSPECTIVA DO PROJETO ORIGINAL, 1969	133
FIGURA 79 – PERSPECTIVA DO PROJETO ORIGINAL, 1969	133
FIGURA 80 – VISTA AÉREA DE TRECHO DO HIGH LINE IMPLANTADO	137
FIGURA 81 – ARQUIBANCADA EM TRECHO DO HIGH LINE	138
FIGURA 82 – HIGH LINE PARK. FONTE: FIELD OPERATIONS	139
FIGURA 83 – MÉDIA DE RENDA EM 2013 DO ENTORNO DO HIGH LINE PARK. FONTE: FIELD OPERATIONS	141
FIGURA 84 – PROMENADE PLANTÉE	142
FIGURA 85 – PROMENADE PLANTÉE	142
FIGURA 86 – PROMENADE PLANTÉE	143
FIGURA 87 – RENATURALIZAÇÃO DO RIACHO CHEONG GYE CHEON	144
FIGURA 88 – THE BENTWAY E SEU ENTORNO	145
FIGURA 89 – THE BENTWAY	146
FIGURA 90 – THE BENTWAY E A GARDINER	146
FIGURA 91 – RECEITAS DETALHADAS	148
FIGURA 92 – CUSTOS DE MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO	148

<b>FIGURA 93 – CUSTOS E RECEITAS</b>	<b>149</b>
<b>FIGURA 94 – BLOOMINGDALE LINE ABANDONADA</b>	<b>150</b>
<b>FIGURA 95 – MAPA DO THE 606</b>	<b>151</b>
<b>FIGURA 96 – TENDÊNCIA DOS VALORES DE NOVOS IMÓVEIS ENTRE 2000 E 2016</b>	<b>152</b>
<b>FIGURA 97 – DESENVOLVIMENTO DOS DISTRITOS QUE CERCAM O PARQUE ENTRE 2010 E 2016</b>	<b>152</b>
<b>FIGURA 98 – THE 606</b>	<b>153</b>
<b>FIGURA 99 – ELEVADO ESTAÇÃO SEOUL ANTES DAS INTERVENÇÕES</b>	<b>154</b>
<b>FIGURA 100 – PROJETO DO SEOULLO 7017</b>	<b>155</b>
<b>FIGURA 101 – SEOULLO 7017. PLANEJAMENTO DA REORGANIZAÇÃO DO TRÂNSITO</b>	<b>156</b>
<b>FIGURA 102 – SEOULLO 7017</b>	<b>157</b>
<b>FIGURA 103 – SEOULLO 7017</b>	<b>158</b>

# SUMÁRIO

<b>APRESENTAÇÃO</b>	<b>9</b>
<b>PARTE 1 – CONTEXTUALIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO</b>	<b>12</b>
1. PRINCÍPIOS E PREMISSAS BÁSICOS	13
2. CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO DO PERÍMETRO	14
2.1. ÁREAS DE INFLUÊNCIA	15
2.1.1. MOBILIDADE URBANA	15
2.1.2. INCOMODIDADE URBANA	20
2.2. PERFIL SOCIOECONÔMICO, AMBIENTAL E DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	22
2.3. DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL BÁSICO	37
2.4. PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO E MUDANÇA DE USO DO “MINHOCÃO”	41
2.5. PROJETOS URBANÍSTICOS PARA O PERÍMETRO E ÁREA DE INFLUÊNCIA	48
<b>PARTE 2 – ELEMENTOS DE PROJETO PARA IMPLANTAÇÃO GRADUAL DO PARQUE MINHOCÃO</b>	<b>53</b>
3. OBJETIVOS E EIXOS DE INTERVENÇÃO PROPOSTOS	54
3.1. OBJETIVO GERAL	54
3.2. EIXOS ESTRATÉGICOS DE INTERVENÇÃO	54
4. EIXO INSTITUCIONAL: PIU – PARQUE MINHOCÃO	54
4.1. CONTEXTO DO PIU PARQUE MINHOCÃO	55
4.2. QUADRO NORMATIVO	55
4.3. ESCOPO	57
4.4. GESTÃO DEMOCRÁTICA	61
4.5. FASES DO PIU MINHOCÃO	64
5. EIXO SEGURANÇA E MOBILIDADE	65
5.1. ANÁLISE ESTRUTURAL DO VIADUTO	65
5.2. DIAGNÓSTICO RÁPIDO: IMPACTOS NO TRÂNSITO E MEDIDAS DE MITIGAÇÃO	67
5.3. INTERVENÇÕES DE SEGURANÇA, ACESSIBILIDADE E CONFORTO	77
6. EIXO ATIVAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS	80
6.1. PARQUE MINHOCÃO – PRIMEIRO TRECHO DESATIVADO	80
6.2. CONTRIBUIÇÕES SETORIAIS PARA ATIVAÇÃO E QUALIFICAÇÃO	86
6.2.1. ASSISTÊNCIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL	87
6.2.2. HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL	90
6.2.3. SEGURANÇA URBANA	99
6.2.4. CULTURA	102
6.2.5. TURISMO	105

6.2.6. ESPORTE E LAZER	106
6.2.7. ZELADORIA URBANA E REGULAÇÃO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	108
6.2.8. MONITORAMENTO AMBIENTAL	109
<i>6.3. ESTRATÉGIAS DE GESTÃO</i>	<i>109</i>
6.3.1. GOVERNANÇA INSTITUCIONAL	109
6.3.2. GESTÃO COMPARTILHADA DA OPERAÇÃO	110
7. CRONOGRAMA PRELIMINAR	114
8. CUSTOS ESTIMADOS	117
<b>CONCLUSÕES E PRINCIPAIS RECOMENDAÇÕES</b>	<b>118</b>
<b>ANEXO A – PANORAMA HISTÓRICO DE OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO INTEGRADO AO ELEVADO</b>	<b>121</b>
<b>ANEXO B – ANÁLISE DE EXPERIÊNCIAS SEMELHANTES (ESTUDO PRELIMINAR)</b>	<b>135</b>

# APRESENTAÇÃO

---

Este documento apresenta os resultados do Grupo de Trabalho Intersecretarial instituído pelo Decreto 58.601/2019, com o objetivo de adotar medidas prévias necessárias à implantação gradativa do Parque Minhocão e fazer recomendações técnicas para elaboração e execução do projeto do parque.

A **Parte 1 – Contextualização e diagnóstico** apresenta os princípios e premissas recomendados para a implantação do Parque Municipal Minhocão, e contém uma consolidação das informações de contexto e de diagnóstico territorial que subsidiaram os processos de discussão do Grupo de Trabalho.

A **Parte 2 – Elementos de projeto para a implantação gradual do Parque Minhocão** apresenta as medidas prévias adotadas pelo GT e seus resultados, na forma dos elementos básicos de projeto recomendados para o implantação do parque. Essas medidas foram as seguintes:

- ✓ Proposição e levantamento das medidas necessárias para formalização do Projeto de Intervenção Urbana (PIU) Parque Minhocão, no contexto do PIU Setor Central;
- ✓ Realização de inspeção técnica da situação estrutural de todo o Elevado João Goulart;
- ✓ Diagnóstico rápido de impactos de mobilidade com a desativação gradual do Elevado, e proposição de medidas de mitigação;
- ✓ Definição de bases conceituais, elementos de projeto e cronograma básico para execução de intervenções de segurança e acessibilidade em todo o Elevado João Goulart, com base em recomendações do Ministério Público do Estado de São Paulo;
- ✓ Proposição de trecho inicial para desativação (circulação de veículos) e intervenção urbanística, em consonância com a determinação legal de implantação gradativa;
- ✓ Proposição de bases conceituais, elementos de projeto e cronograma básico de implantação de intervenção urbanística (redesenho urbano e implantação de mobiliário) no trecho do Elevado definido para desativação;
- ✓ Mobilização de contribuições e elaboração de planos setoriais para definição de estratégia de integração do parque com as áreas públicas a ele integradas (abaixo e no entorno do Elevado);

- ✓ Proposição de estratégias de gestão para a implantação gradativa do parque, em termos de governança institucional e planejamento da operação e;
- ✓ Proposição de cronograma preliminar para o processo de implantação, com base nas medidas prévias e recomendações do GT, e apresentação dos custos estimados para o primeiro trecho proposto para o parque.

Ao final, são apresentadas as **Conclusões e recomendações** do GT de forma sintética, com ênfase nos elementos que justificam a opção pela desativação parcial e implantação gradual do parque.

# PARTE 1 – CONTEXTUALIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

---

## 1. PRINCÍPIOS E PREMISSAS BÁSICOS

Recomenda-se que a transformação gradativa do Elevado João Goulart no Parque Municipal Minhocão seja realizada com base nos seguintes princípios orientadores:

- Qualificação e integração dos espaços públicos do perímetro e ampliação das atividades de lazer, cultura, comércio e serviços, estimulando a criação de espaços de convivência e a melhoria da infraestrutura urbana com sustentabilidade socioambiental e redução dos níveis de incomodidade;
- Promoção da diversidade de usos e da coexistência com as dinâmicas já consolidadas, buscando a integração das políticas setoriais, a inclusão e o atendimento socioassistencial de populações vulneráveis, e a construção de espaços de participação dos atores sociais e empresariais da cidade na gestão do parque e;
- Implantação dos projetos de forma gradual, utilizando o efeito demonstrativo das intervenções para ativação e suporte à permanência nos espaços públicos, levando em consideração impactos relacionados à mudança dos fluxos de mobilidade urbana e às dinâmicas de valorização imobiliária.

Esses princípios podem ser desdobrados em algumas premissas básicas, que devem orientar o planejamento, a implantação e a operação do Parque Minhocão:

- O elevador deve ser desativado para o tráfego de veículos de forma parcial ou total, respeitando o que determina o Art. 4º da Lei 16.833/2018;
- A segurança estrutural e a acessibilidade devem ser garantidas, independente das características do projeto;
- Impactos da desativação nos fluxos de mobilidade devem ser estudados e mitigados com obras acessórias e outras ações de organização dos fluxos de trânsito e alteração de rotas;
- O Parque deve ser ativado de forma gradual, com estratégias de curto, médio e longo prazo, levando-se em consideração os espaços públicos associados ao Elevado, na parte de baixo e no entorno, e os impactos previstos de valorização imobiliária;

- Parcerias com o setor privado e a sociedade civil devem ser estimuladas na implantação e gestão do parque;
- O Parque deve ser um espaço de integração de várias políticas públicas, conjugando equipamentos públicos de lazer e convivência com segurança, cultura, educação urbana e ambiental, abordagem socioassistencial e desenvolvimento local;
- A participação social na implantação e gestão do Parque deve ser garantida.

## **2. CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO DO PERÍMETRO**

Neste item serão apresentados os elementos básicos que caracterizam o perímetro do Parque Municipal Minhocão e seu entorno, compreendendo a definição de suas principais áreas de influência em termos de mobilidade e incomodidade urbanas, seu perfil de ocupação, características institucionais básicas e projetos existentes de transformação urbanística para o Elevado e áreas adjacentes.

Além disso, outros dois subsídios estão disponíveis como anexos a este relatório. O Anexo A apresenta um panorama histórico mais detalhado da ocupação do território que compreende o Elevado João Goulart; o Anexo B apresenta uma análise preliminar de experiências internacionais de intervenção urbanística para transformação de estruturas desativadas ou degradadas em parques lineares urbanos.



**Figura 1 – Mapa de Situação**

Fonte: ARTIGAS, R. et al. Caminhos do Elevado: Memória e Projetos. São Paulo: Ed. Imprensa Oficial, 2008, p.77.

## **2.1. ÁREAS DE INFLUÊNCIA**

### **2.1.1. MOBILIDADE URBANA**

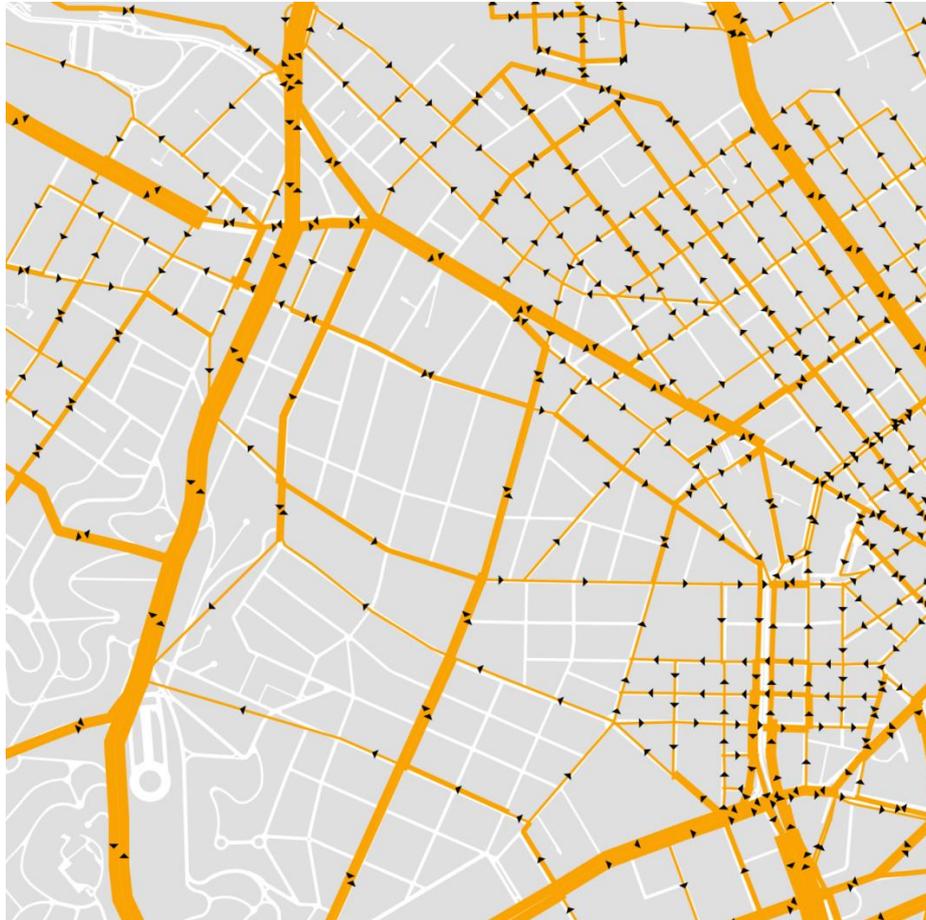
O Elevado João Goulart conecta a Av. Radial Leste-Oeste (no centro da cidade) à Av. Francisco Matarazzo (na zona oeste), passando pelos distritos República, Consolação, Santa Cecília e Barra Funda.

No sentido Centro-Oeste, o primeiro acesso é pela Av. Radial Leste-Oeste (sob a Praça Roosevelt), por onde entra todo o fluxo vindo da zona leste, mais as contribuições da área central (Sé, Liberdade, República e Bela Vista). Nesse sentido, a primeira saída é a alça para a Rua Ana Cintra, que permite acessar o distrito Santa Cecília. Já quem vem do distrito Santa Cecília pode acessar a via elevada pela alça da Rua Helvetia. A saída de todo o fluxo remanescente da Via Elevada se dá pela rampa de acesso à Av. Francisco Matarazzo, em direção à zona oeste.

No sentido Oeste-Centro, o primeiro acesso é pela Av. Francisco Matarazzo, por onde entra todo o fluxo da Zona Oeste, incluindo os distritos Lapa, Perdizes

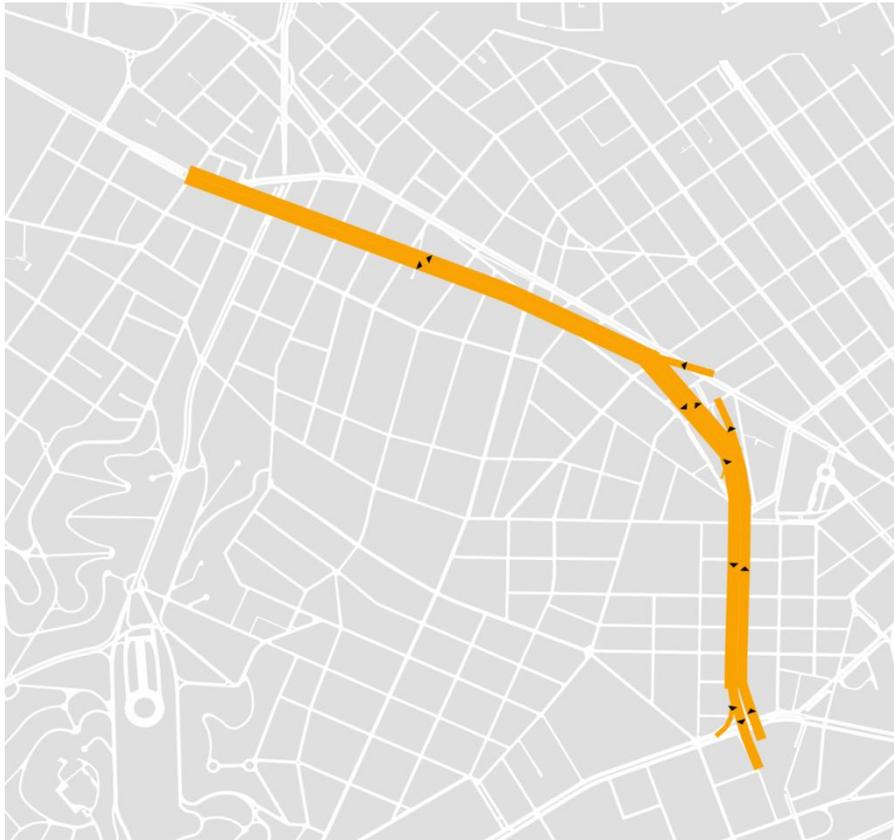
e parte da Barra Funda. O segundo acesso é pela rampa da R. Dr. Albuquerque Lins, por onde entram os fluxos de Santa Cecília e parte da Barra Funda. Segue-se a saída para a R. Sebastião Pereira, que permite acessar Santa Cecília, Consolação e República. Logo após, vem a saída da R. da Consolação, que permite o acesso ao Distrito Consolação. O fluxo remanescente na Via Elevada segue pela última rampa em direção à Av. Radial Leste-Oeste (sob a Praça Roosevelt), objetivando acessar o Centro e a Zona Leste.

Os volumes de veículos no nível da rua estão representados no mapa a seguir. Na sequência, está representado o volume de veículos sobre o Elevado.



**Figura 2 – Mapa ilustrativo dos fluxos veiculares no nível da rua**

Fonte: CET /Elaboração: SP-Urbanismo.



**Figura 3 – Mapa ilustrativo dos fluxos veiculares no nível da via elevada**

Fonte: CET /Elaboração: SP-Urbanismo.

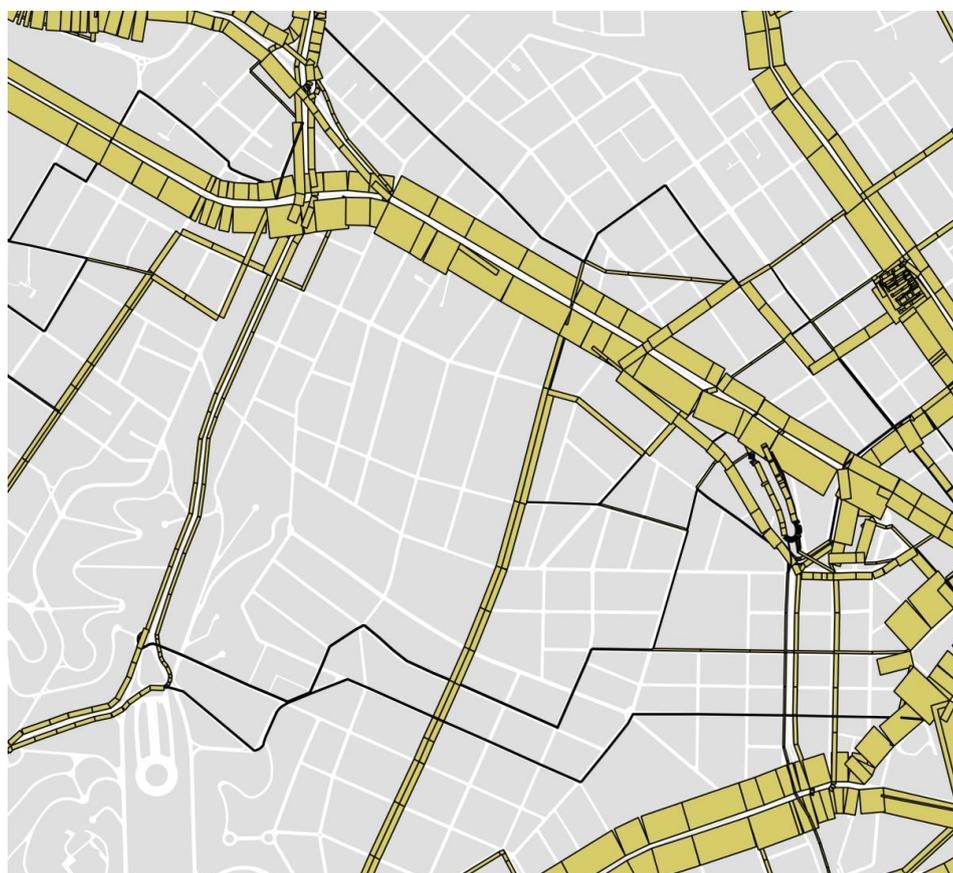
No nível do solo, como esperado, os principais fluxos veiculares concentram-se nas vias estruturais, tais como a Av. Francisco Matarazzo, Av. São João, Av. Angélica, Av. Amaral Gurgel e R. da Consolação. Dentre as vias coletoras, as que apresentam maior fluxo veicular são a R. Conselheiro Brotero, o eixo da Al. Barros/R. Frederico Abranches e a R. Helvetia. Entretanto, observam-se várias vias coletoras com baixo fluxo veicular, notadamente ao norte da via elevada.

Já sobre o Elevado, no pico da manhã, o principal fluxo veicular se dá no sentido Oeste-Centro. Cerca de 60% do fluxo na Via Elevada é proveniente da Av. Francisco Matarazzo e 40% do fluxo é proveniente da rampa da R. Albuquerque Lins. O fluxo de saída pela rampa da R. Sebastião Pereira é bastante reduzido. Cerca de 25% do fluxo da Via Elevada sai pela rampa da Consolação e 75% prossegue para a Av. Radial Leste-Oeste.

Ainda sobre o elevado, no sentido Centro-Oeste, o principal fluxo é proveniente da Av. Radial Leste-Oeste. Cerca de um terço desse fluxo sai pela rampa da R.

Ana Cintra. A contribuição de entrada da rampa da R. Helvetia é bastante reduzida. Dois terços desse fluxo Centro-Oeste vão em direção à Av. Francisco Matarazzo.

Quanto ao fluxo de coletivos, os principais volumes são encontrados no Corredor da Av. São João e no corredor da R. da Consolação. Cada um concentra até 180 ônibus/hora/sentido no trecho mais carregado. As demais vias que apresentam elevados volumes de coletivos são a Al. Nothmann (mais de 60 ônibus/hora), a R. das Palmeiras e a R. Sebastião Pereira (quase 60 ônibus/hora) e a Av. Angélica e a Av. Mario de Andrade (quase 40 ônibus/hora/sentido).



**Figura 4 – Mapa ilustrativo do carregamento de ônibus. Destaque para o Corredor da Av. São João**

Fonte: CET /Elaboração: SP-Urbanismo.

Em relação ao deslocamento de pedestres, no nível da cidade, verifica-se uma concentração nos arredores do Terminal Amaral Gurgel, das estações de metrô

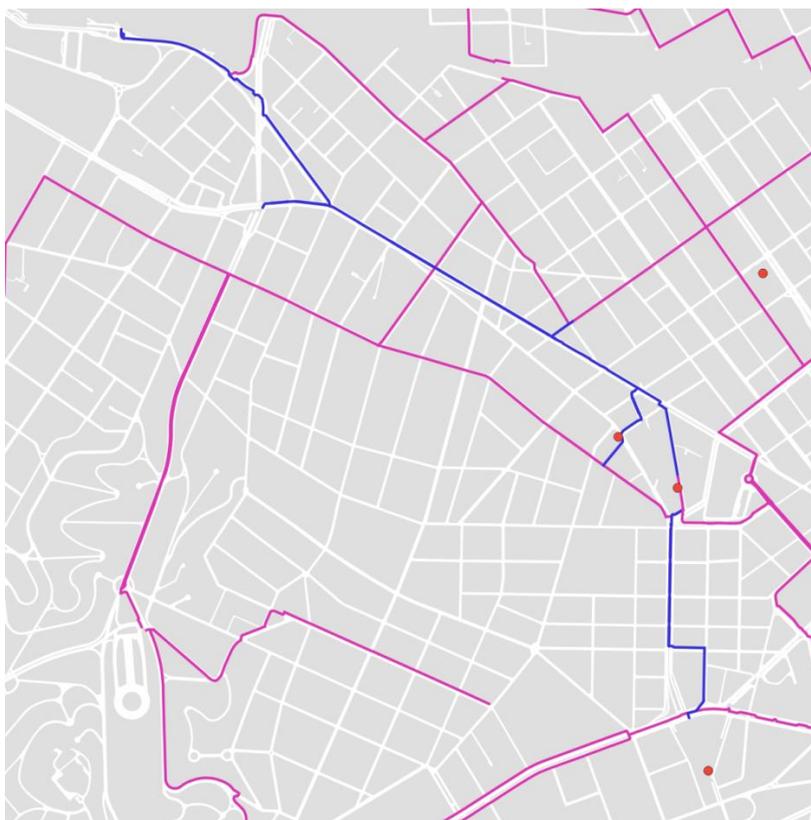
Santa Cecília e Marechal Deodoro, e nos acessos aos pontos de parada do corredor de ônibus no canteiro central da Av. São João. A figura a seguir indica os principais nós de concentração dos fluxos de pedestres nas vias ao longo do Elevado.



**Figura 5 – Mapa ilustrativo dos pontos de concentração os fluxos de pedestres**

Fonte: Elaboração: SP-Urbanismo.

O fluxo de ciclistas concentra-se nas ciclovias existentes sob o elevado no trecho da Av. Amaral Gurgel, entre a R. Major Sertório e o Largo do Arouche, e no trecho da Av. São João, entre a R. Ana Cintra e a Av. Pacaembu. Também existem várias ciclovias ou ciclofaixas em vias paralelas (R. Candido Espinheira, Al. Barros, R. Barra Funda, R. Frederico Abranches, R. Dr. Frederico Steidel) e transversais (R. Mario de Andrade, R. Dr. Albuquerque Lins, Al. Nothmann, R. Ana Cintra, R. da Consolação), formando uma rede cicloviária bastante densa em relação ao restante da cidade. Existem bicicletários municipais no Terminal Amaral Gurgel e na Praça Roosevelt, além de paraciclos em passeios e praças.



**Figura 6 – Rede de ciclovias e bicicletários, com destaque (azul) para aquelas diretamente articuladas ao Elevado**

Fonte: CET /Elaboração: SP-Urbanismo.

### **2.1.2. INCOMODIDADE URBANA**

Parte fundamental das análises do impacto do tráfego de veículos sobre e sob o Elevado diz respeito aos elevados níveis de incomodidade urbana resultantes.

Conforme dados divulgados pelo Laboratório de Poluição Atmosférica Experimental da Faculdade de Medicina da USP<sup>1</sup>, o entorno imediato afetado pelo Elevado apresenta altos índices de poluição. Em levantamentos realizados ao longo de uma semana de medição ininterrupta da qualidade do ar, os números do estudo revelam que a média de Material Particulado equivalente a 2,5 – partículas finas menores ou iguais a 2,5  $\mu\text{m}$  (micrômetro) – encontrada na região da obra chega a ser de 3 a 4 vezes superiores ao limite de 25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  definido pela CETESB e pela Organização Mundial de Saúde (OMS). Os dados

---

<sup>1</sup> Os dados foram publicados no blog Urbanidades no site <http://conexaoplaneta.com.br> em 20 de outubro de 2017.

ainda apontam que, mesmo quando o Elevado está fechado durante a semana para passagem de veículos aos sábados e domingos, os índices de poluição continuam altos e bem acima dos verificados no resto da capital paulista.

Ainda segundo os dados publicados, na altura do elevado, a média averiguada de material particulado por metro cúbico foi de 83,47  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , 79% maior que a média de 46,5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  registrada em toda a metrópole pela CETESB em 2014, mesmo ano do levantamento da USP.

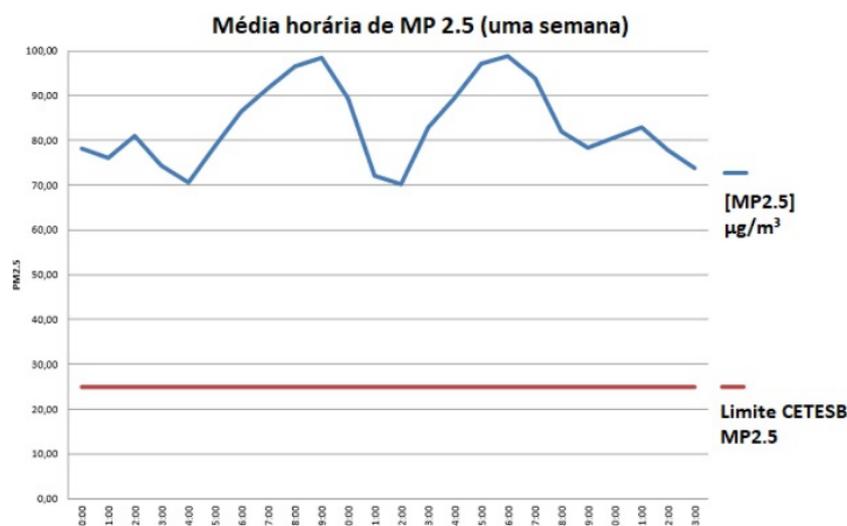


Figura 7 – Níveis de poluição atmosférica medidos ao longo de uma semana

Fonte: Laboratório de Poluição Atmosférica Experimental da FMUSP.

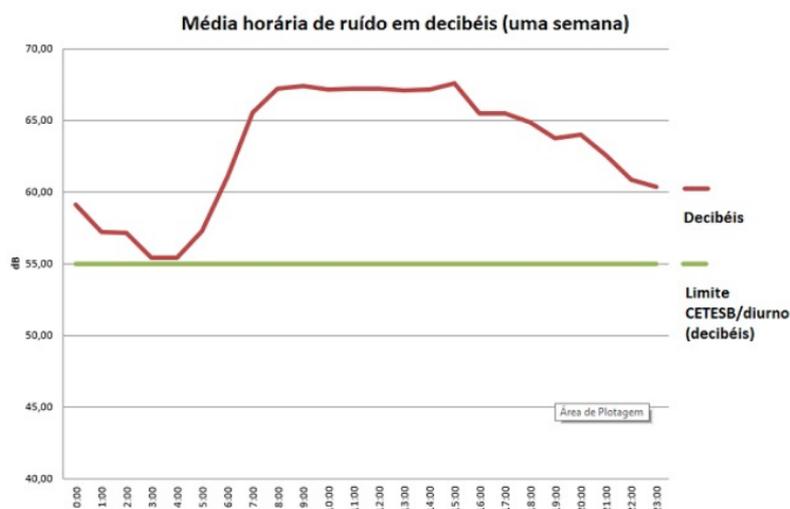


Figura 8 – Níveis de ruído medidos ao longo de uma semana

Fonte: Laboratório de Poluição Atmosférica Experimental da FMUSP.

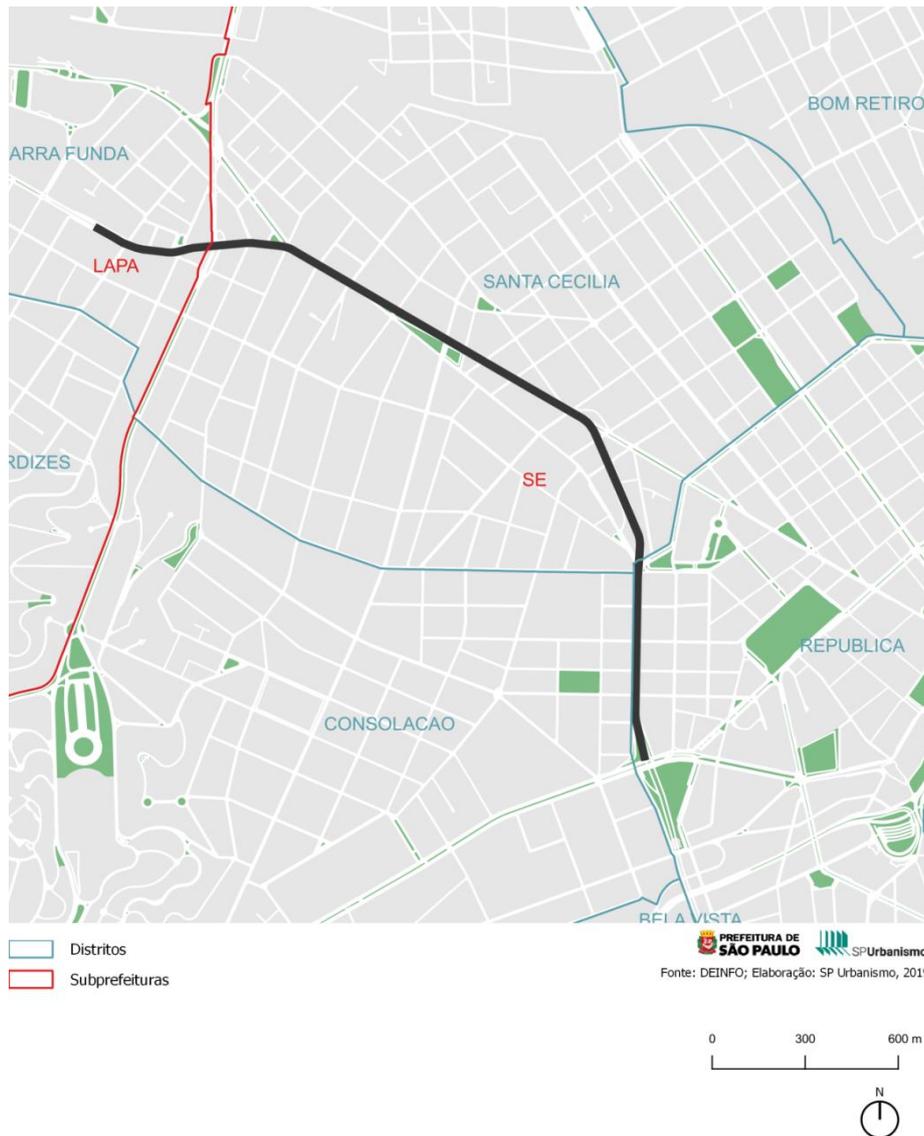
Em relação ao ruído, o estudo realizado também indica níveis de decibéis muito mais elevados do que o limite estabelecido pela CETESB, com pico entre as 8 horas da manhã e 16 horas.

Ambos os casos indicam que a presença de automóveis individuais sobre o Elevado João Goulart é fonte significativa de incomodidade urbana em relação ao entorno imediato, fato decisivo para depreciação dos imóveis. Além disso, no térreo, a presença do corredor de ônibus no eixo da Av. São João é a principal causa do alto nível de material particulado, situação que se agrava nos trechos onde a estrutura se aproxima das fachadas, delimitando um ambiente quase completamente fechado.

Desta forma, as intervenções previstas no Elevado precisam levar em consideração a necessidade de construção de aberturas na pista, além de demolições parciais que garantam ventilação nos níveis inferiores e a redução dos níveis de material particulado. Em relação ao ruído, é possível deduzir que a restrição do fluxo de automóveis sobre o Elevado resultará em redução significativa.

## **2.2. PERFIL SOCIOECONÔMICO, AMBIENTAL E DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO**

O Minhocão (Elevado Pres. João Goulart) está localizado nos territórios das subprefeituras da Sé e da Lapa, atravessando os distritos da Barra Funda, Santa Cecília, Consolação e República.

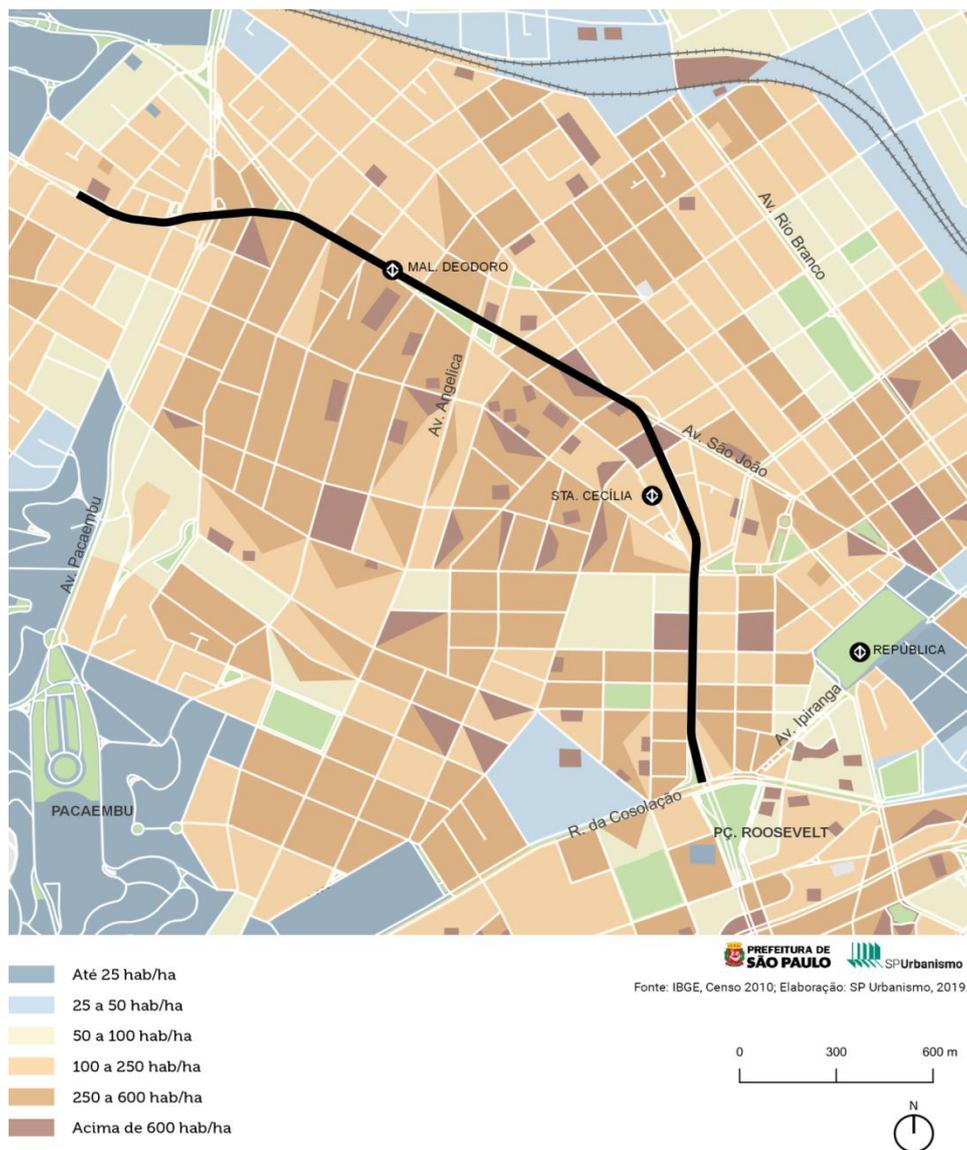


**Figura 9 – Limites Administrativos**

Fonte: Geoinfo, 2014.

O traçado do elevado reforça as disparidades socioterritoriais que marcam seu contexto, com o distrito da Consolação, marcadamente a região de Higienópolis, com indicadores que refletem padrões mais elevados de renda e urbanização.

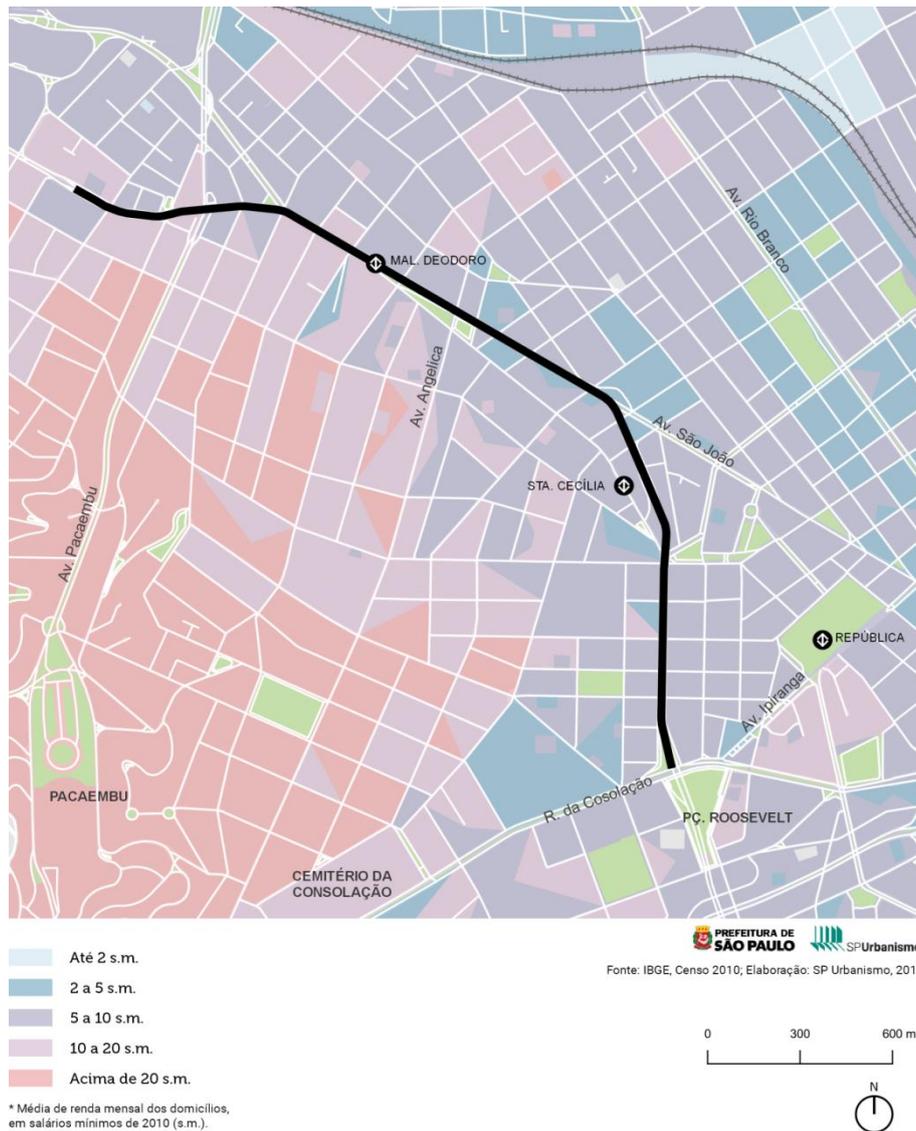
As densidades habitacionais por setores censitários variam entre 100 e 600 habitantes por hectare em praticamente todo o entorno, sendo mais elevadas na região de Santa Cecília, refletindo uma ocupação mais verticalizada e com tipologias de menor área privativa.



**Figura 10 – Densidades Habitacionais**

Fonte: IBGE, 2010.

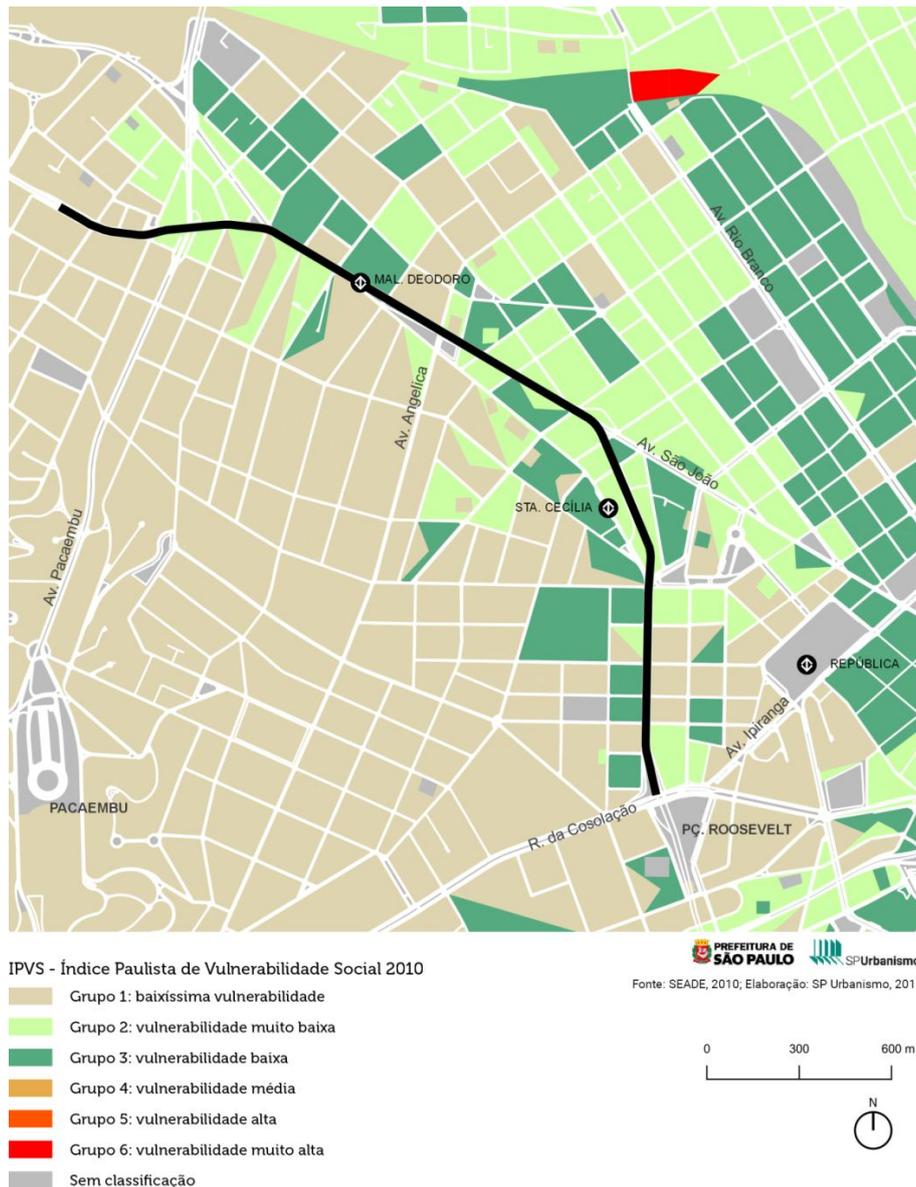
Os padrões de renda média familiar da região são de perfil médio a alto, sendo mais elevados nos bairros de Higienópolis e Pacaembu, onde predominam rendas acima de 10 salários mínimos. Em Santa Cecília, Barra Funda, Campos Elíseos e República, há predominância de rendas de perfil médio, entre 5 e 10 salários mínimos.



**Figura 11 – Renda Média Familiar**

Fonte: IBGE, 2010.

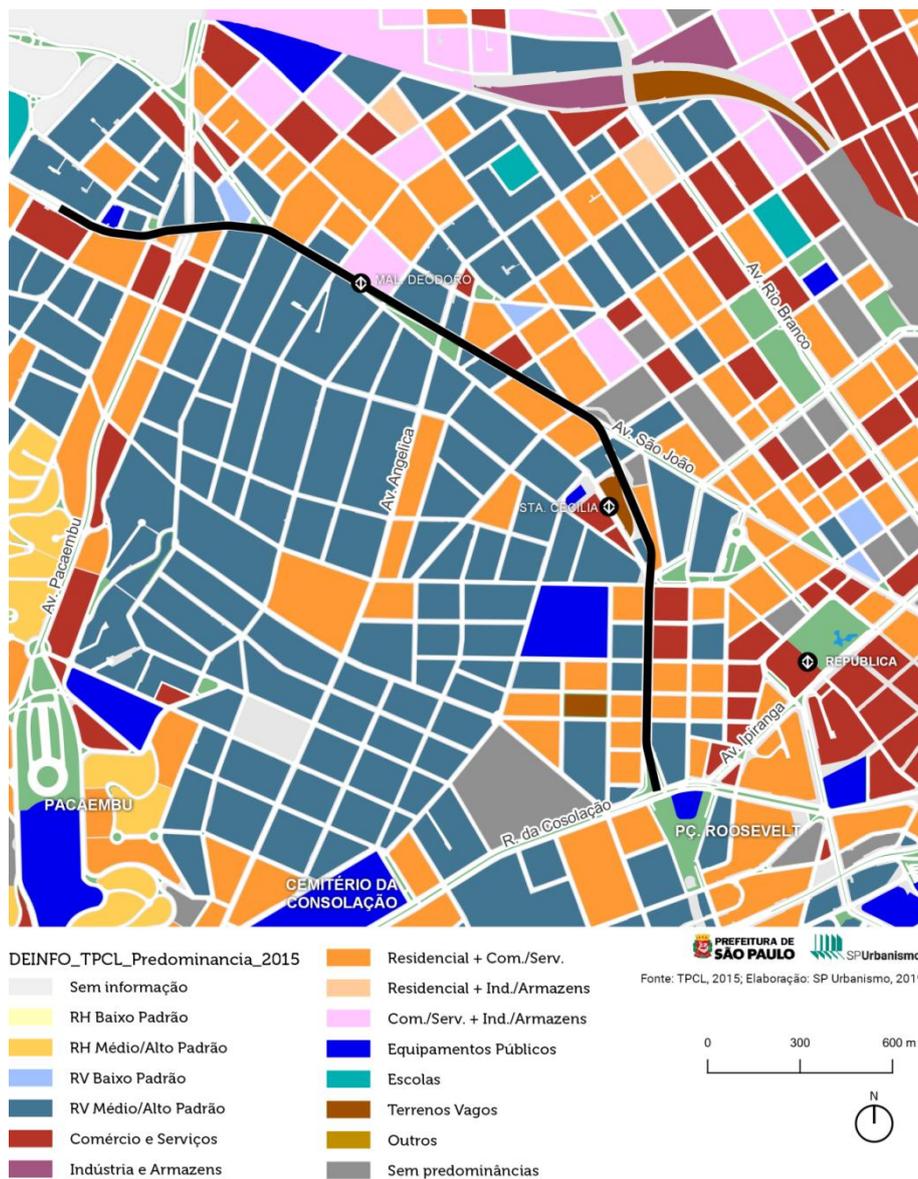
A vulnerabilidade social na região, de modo geral, pode ser caracterizada como baixa, com a notável exceção da Favela do Moinho, onde a vulnerabilidade é muito alta. Em Higienópolis e na Barra Funda a vulnerabilidade é baixíssima, refletindo melhores níveis de renda, educação, habitação e acesso a serviços públicos, entre outros fatores. Nas imediações do Minhocão, Santa Cecília e Campos Elíseos, a vulnerabilidade é muito baixa ou baixa.



**Figura 12 – Vulnerabilidade Social**

Fonte: SEADE, 2010.

As características de parcelamento, uso e ocupação do solo da região são de grande heterogeneidade, mesclando lotes maiores com ocupação vertical residencial de médio e alto padrão, tipologia predominante em Higienópolis e em porções dos Campos Elíseos e Barra Funda, nas imediações da Chácara do Carvalho e da Praça Olavo Bilac, com lotes com tamanhos e volumetrias variadas, ocupados por usos de comércio, serviços e armazéns de baixo a alto padrão, com maior presença nas regiões de Santa Cecília, República, Pacaembu e em grande parte dos Campos Elíseos.



**Figura 13 – Predominância de Uso por Quadra**

Fonte: TPCL, 2015.

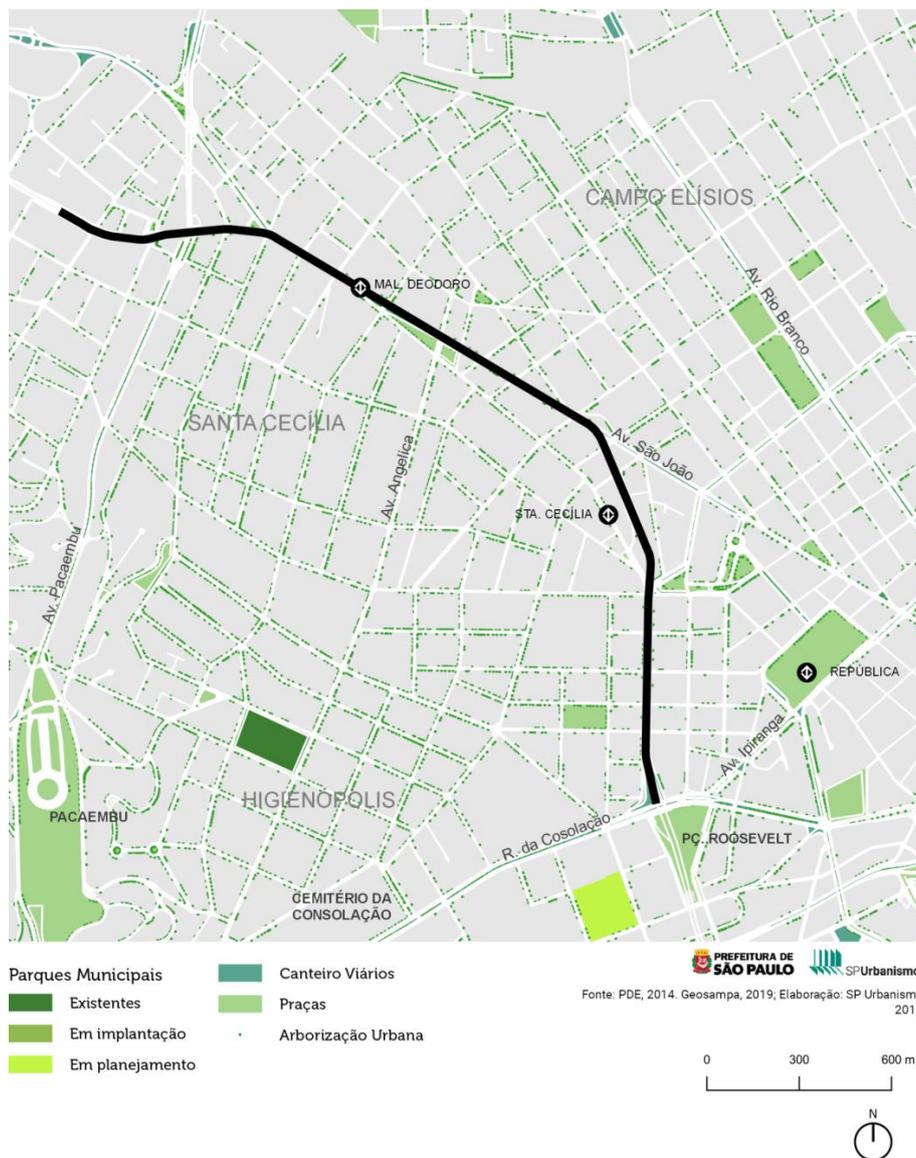
O Elevado se localiza em uma região de transição entre a várzea do Rio Tietê e as colinas e vales que se sucedem a partir do espigão central da cidade, onde se localizam as avenidas Paulista e Dr. Arnaldo. A topografia é de baixas declividades em todo o trajeto, considerando a transposição do vale do córrego Pacaembu pelo Viaduto Gal. Olímpio da Silveira.



**Figura 14 – Relevo e Hidrografia**

Fonte: Deinfo, 2014.

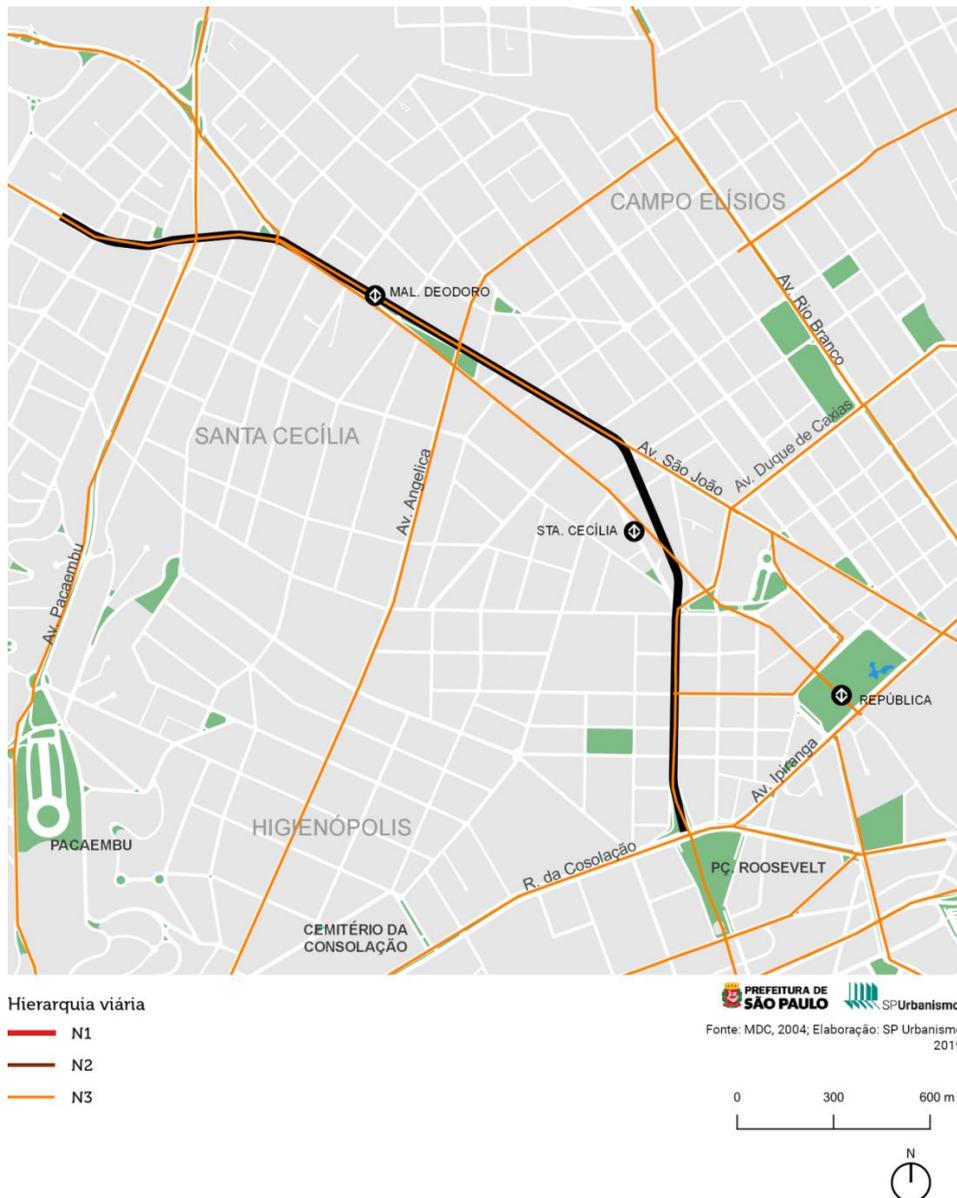
A região é caracterizada por loteamentos paradigmáticos quanto aos padrões de urbanização, como Campos Elíseos e Higienópolis, incluindo a própria abertura do bulevar da Av. São João, que se tornou uma importante referência no desenvolvimento urbano da cidade. A arborização urbana é bem distribuída e as praças são referências urbanas fundamentais na cidade, como as Praças da República, Princesa Isabel, Marechal Deodoro, Roosevelt e Charles Muller. O Parque Buenos Aires desponta como a área verde mais relevante e o futuro Parque Augusta, a ser implantado, contribuirá para a qualificação ambiental e urbana da região.



**Figura 15 – Áreas Verdes**

Fonte: Deinfo, 2014.

Localizado na área central da cidade, o Minhocão é parte da principal conexão entre as regiões Oeste e Leste da cidade, ligando a Av. Francisco Matarazzo, a partir do Largo Padre Péricles, até a Praça Roosevelt, atravessando importantes eixos estruturais da região Centro-Oeste, tais como as avenidas Pacaembu, Angélica e São João e as ruas da Consolação, Amaral Gurgel e Mário de Andrade.

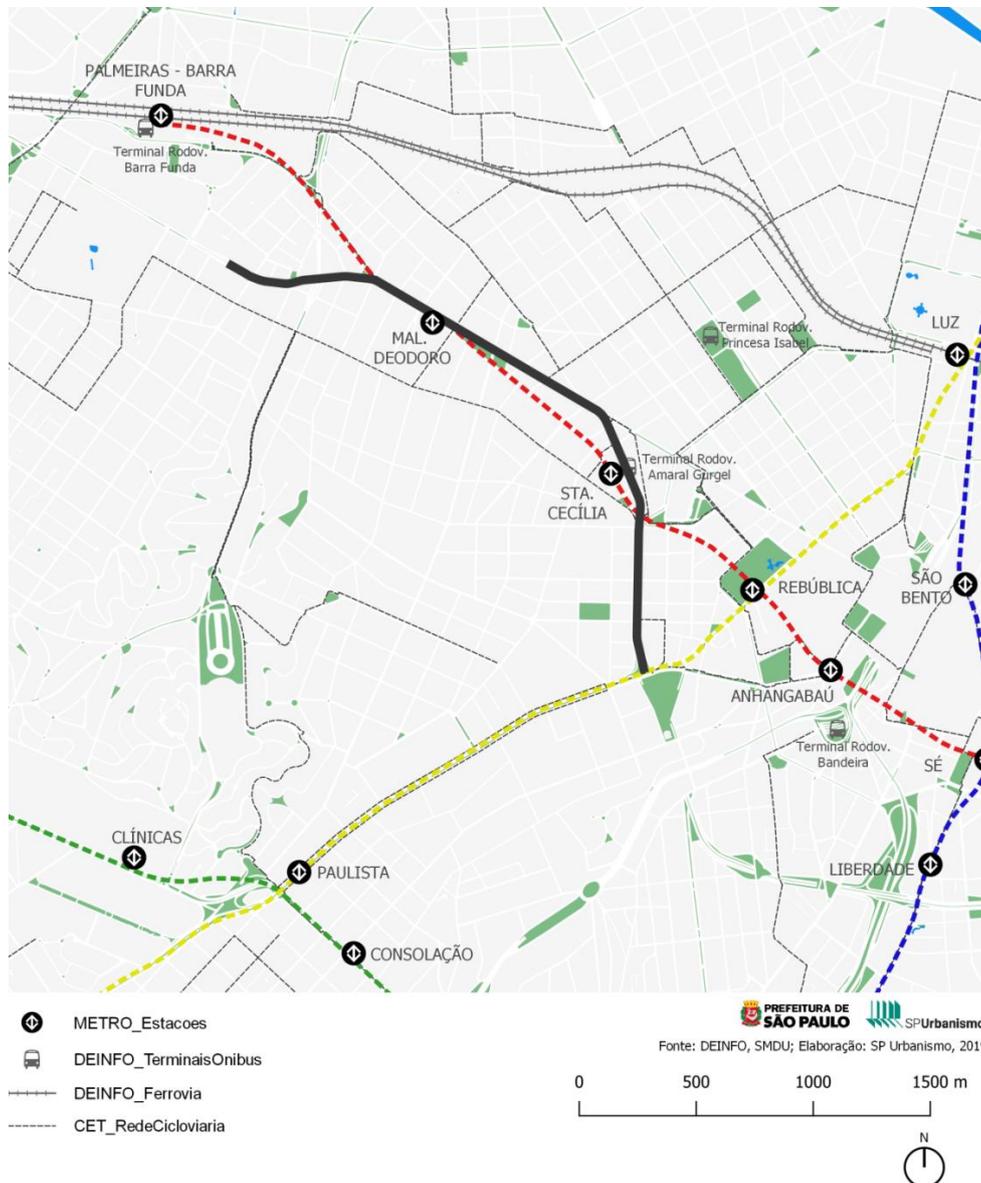


**Figura 16 – Sistema Viário Estrutural**

Fonte: Deinfo, 2014.

O sistema de transporte público da região é robusto, composto pelas linhas 3 - vermelha e 4 - amarela do metrô, as linhas 7 - rubi e 8 - diamante da CPTM e os corredores de ônibus Pirituba-Lapa-Centro, Rio Branco e Consolação-Rebouças, da SPTrans. Este sistema tem presença marcante nas imediações do Elevado, com as estações Mal. Deodoro e Santa Cecília do Metrô, o corredor de ônibus nas avenidas São João e Gal. Olímpio da Silveira e os terminais municipais Amaral Gurgel e Princesa Isabel. A região conta ainda

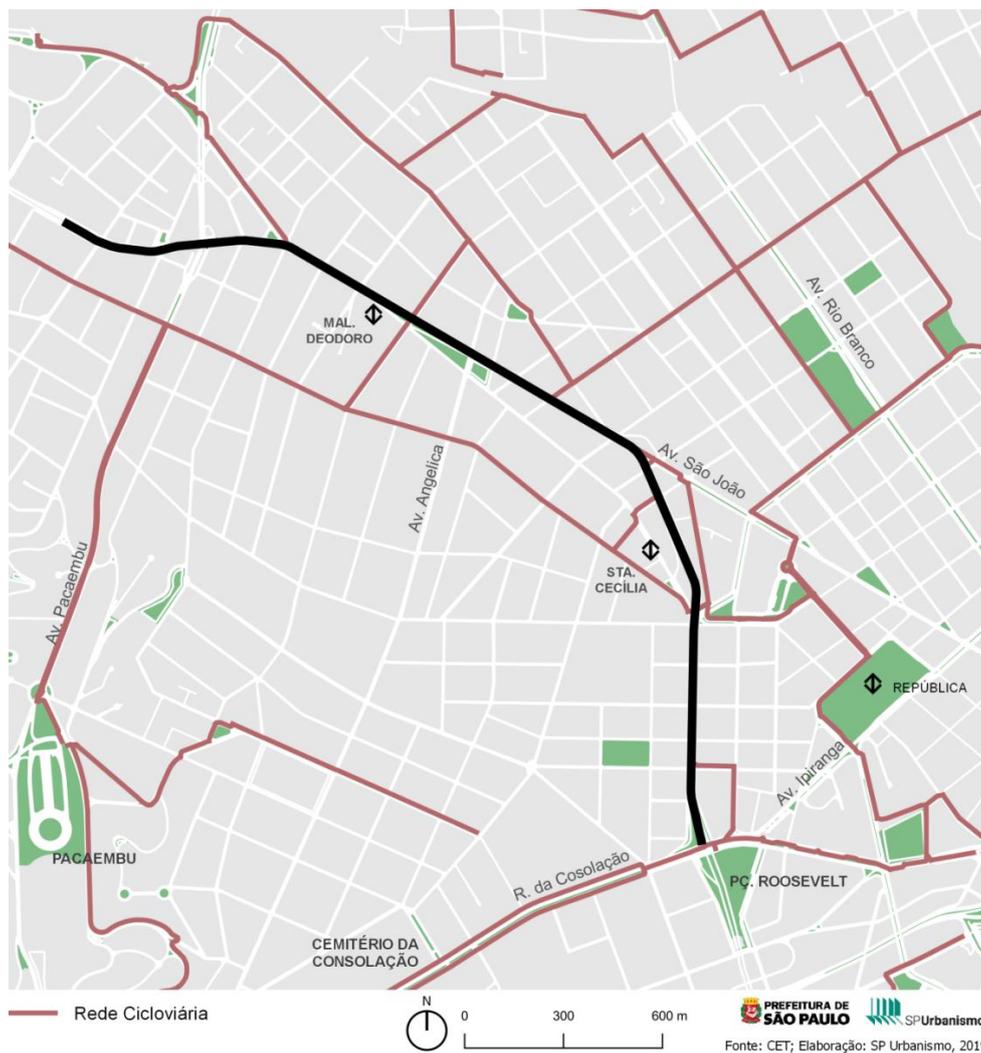
com faixas exclusivas de ônibus nas avenidas Angélica, Pacaembu e Duque de Caxias e uma ampla rede cicloviária.



**Figura 17 – Sistema de transporte público**

Fonte: Deinfo, 2014.

A rede cicloviária se desenvolveu nos últimos anos, com implantação de ciclovias como a existente sob o elevado nas Avenidas São João e Gal. Olímpio da Silveira e, sobretudo, ciclofaixas e ciclorrotas, com destaque para as implantadas na Av. Pacaembu, R. da Consolação, Al. Barros, Al. Nothman e Largo do Arouche.



**Figura 18 – Sistema ciclovitário**

Fonte: CET, 2016.

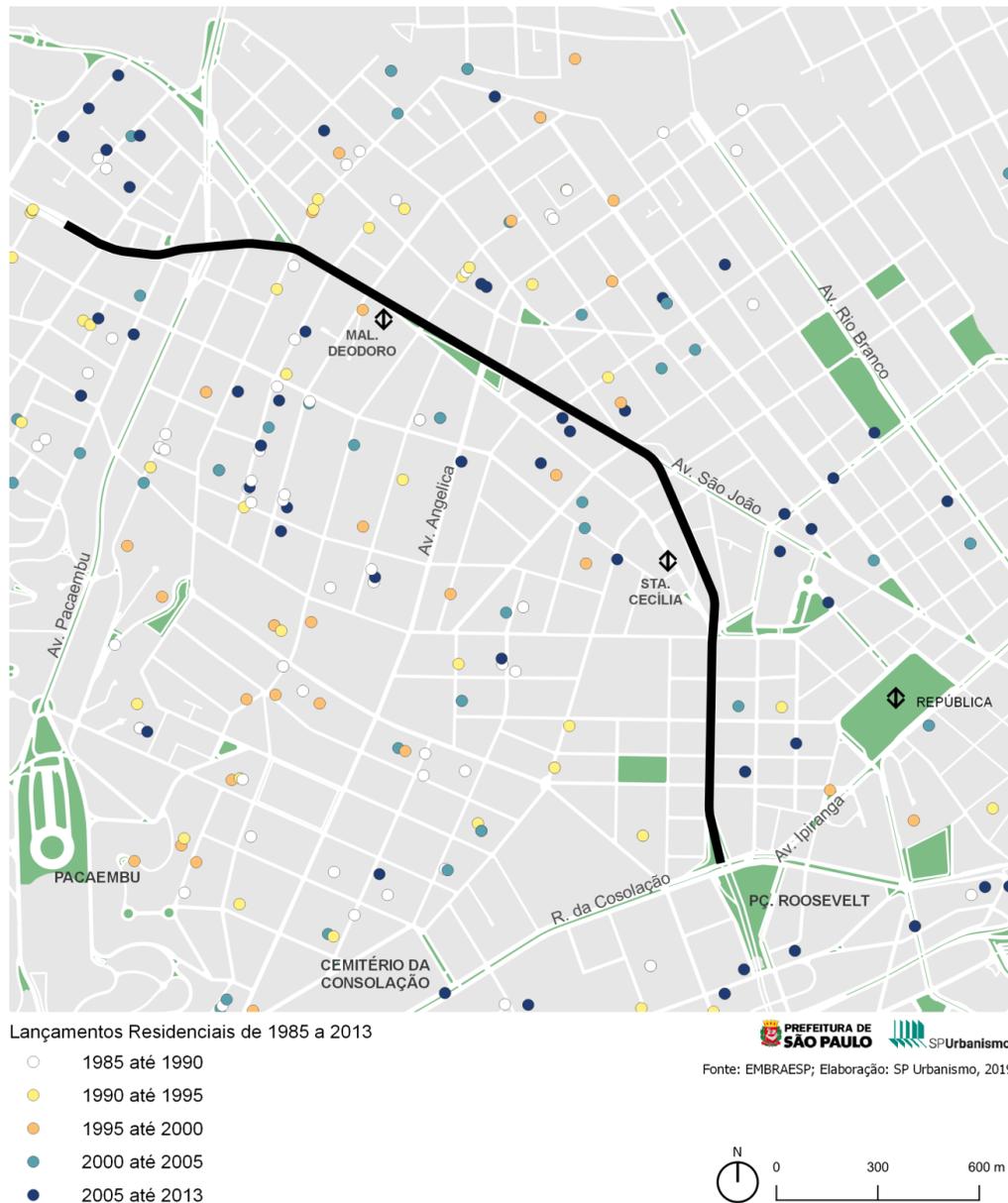
A rede de equipamentos públicos é bem capilarizada e conta com equipamentos icônicos, como as bibliotecas Mário de Andrade e Monteiro Lobato, o Estádio do Pacaembu, o Memorial da América Latina e a Santa Casa de Misericórdia. As áreas com perfil mais residencial tem maior presença de equipamentos de educação, com destaque para Higienópolis, enquanto os equipamentos de cultura são mais presentes na região da Consolação e na Barra Funda.



**Figura 19 – Equipamentos Públicos**

Fonte: Geosampa, 2019.

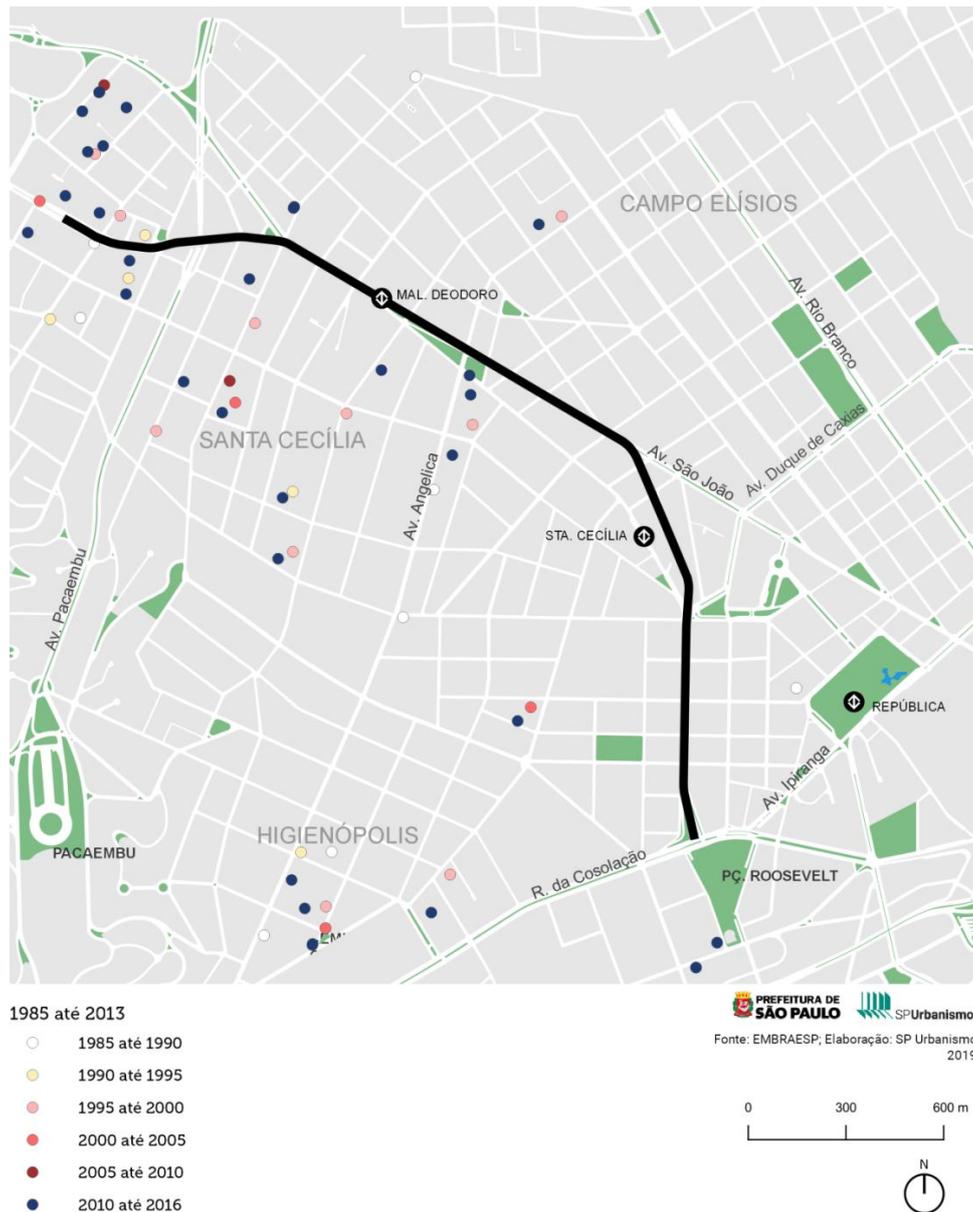
Por se tratar de uma região intensamente urbanizada e com trechos degradados, o mercado imobiliário residencial se desenvolveu muito pouco por algumas décadas nos miolos dos bairros Higienópolis e Barra Funda. Nos últimos anos, a região central vem crescendo em atratividade, com aumento da população e retomada de lançamentos residenciais com unidades de menor área, com maior presença nas proximidades das estações de metrô, em especial Barra Funda e República.



**Figura 20 – Lançamentos Residenciais**

Fonte: Embraesp, 2013.

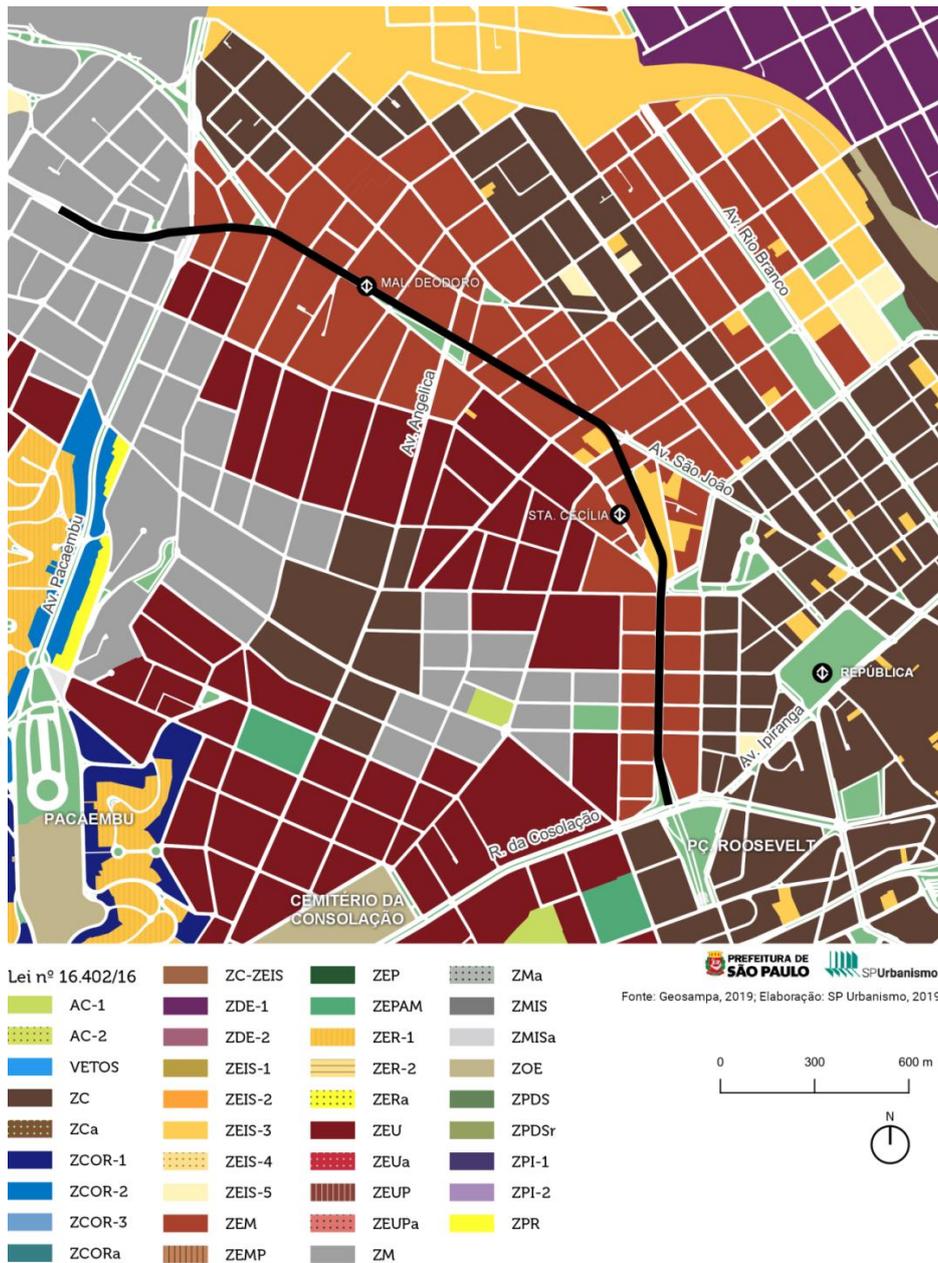
Já os lançamentos não residenciais, cuja característica é de maior concentração e seletividade territorial, tiveram crescimento irrelevante de 1985 até meados de 2010, quando o mercado passou a lançar empreendimentos comerciais com unidades de menor área na região da Barra Funda e nas imediações da estação Mal. Deodoro.



**Figura 21 – Lançamentos Não Residenciais.**

Fonte: Embraesp, 2013.

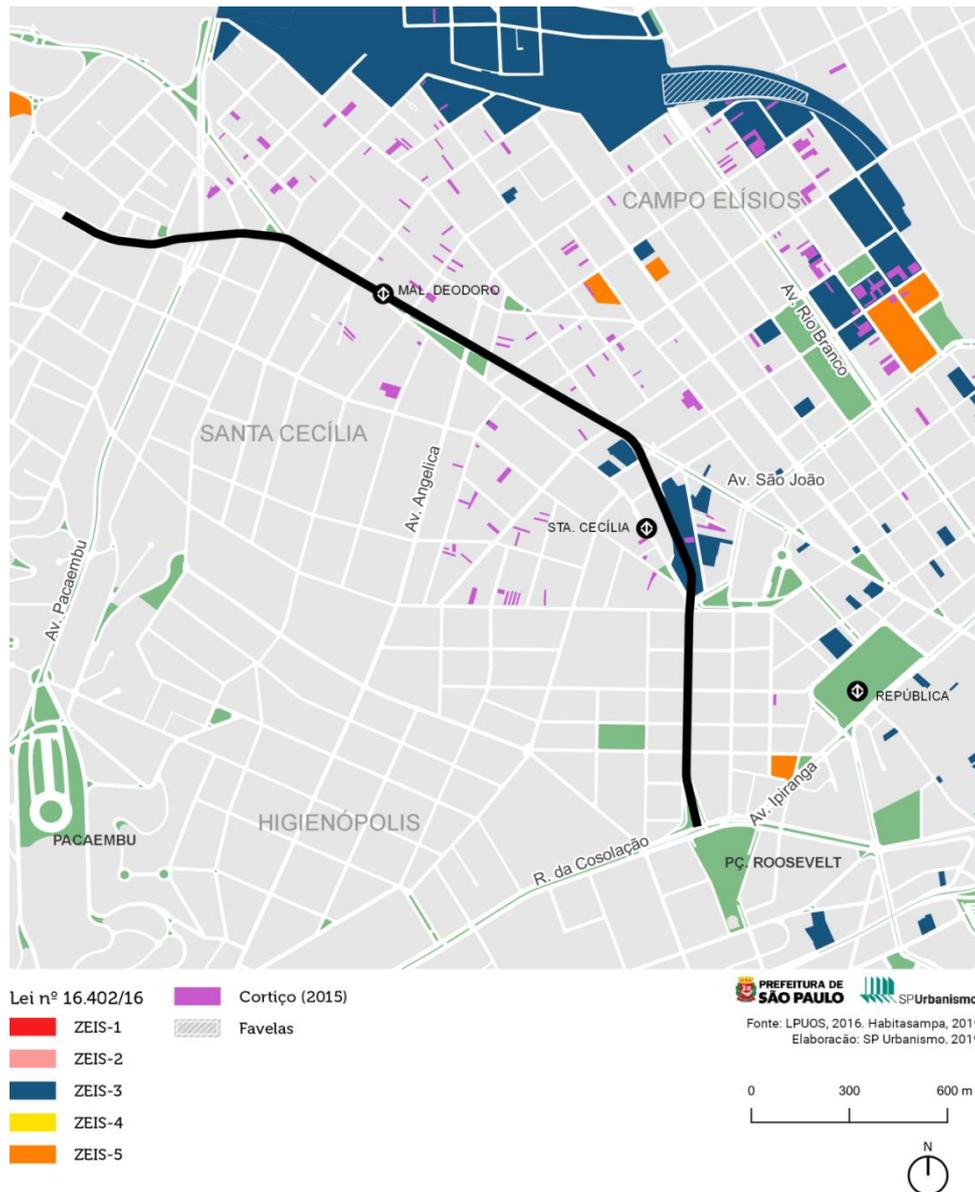
A legislação de uso e ocupação do solo vigente é caracterizada pelo predomínio de zonas de transformação e alto potencial construtivo (ZEU, ZEM), considerando as diretrizes do PDE para adensamento em áreas centrais de perfil misto e infraestruturadas. Nas áreas mais consolidadas, o predomínio é de zonas de centralidade, que buscam qualificar a ocupação e garantir as transformações dos usos não residenciais de forma compatível com a ocupação residencial. Há ainda uma concentração pontual de ZEIS-3 nas imediações do Terminal de Ônibus Amaral Gurgel.



**Figura 22 – LPUOS – Lei nº 16.402/2016**

Fonte: SMUL, 2016.

As habitações precárias na região são compostas pelos cortiços, com distribuição significativa e capilarizada em Santa Cecília, Barra Funda e Campos Elíseos, e pela Favela do Moinho, que ocupa área segregada do tecido urbano entre as duas linhas da CPTM que cortam a região.



**Figura 23 – Habitações Precárias**

Fonte: Habitasampa, 2019.

### 2.3. DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL BÁSICO

O destino do Elevado João Goulart vem sendo objeto de discussão desde pelo menos 1976, quando foram iniciadas as rotinas de sua interdição ao tráfego veicular no período noturno.

A consideração do impacto que o resultado dessa discussão teria sobre o cotidiano de grande número de munícipes fez com que o PDE aprovado em

2014 tratasse desse tema em uma de suas disposições. O parágrafo único do Artigo 375 do PDE estabeleceu:

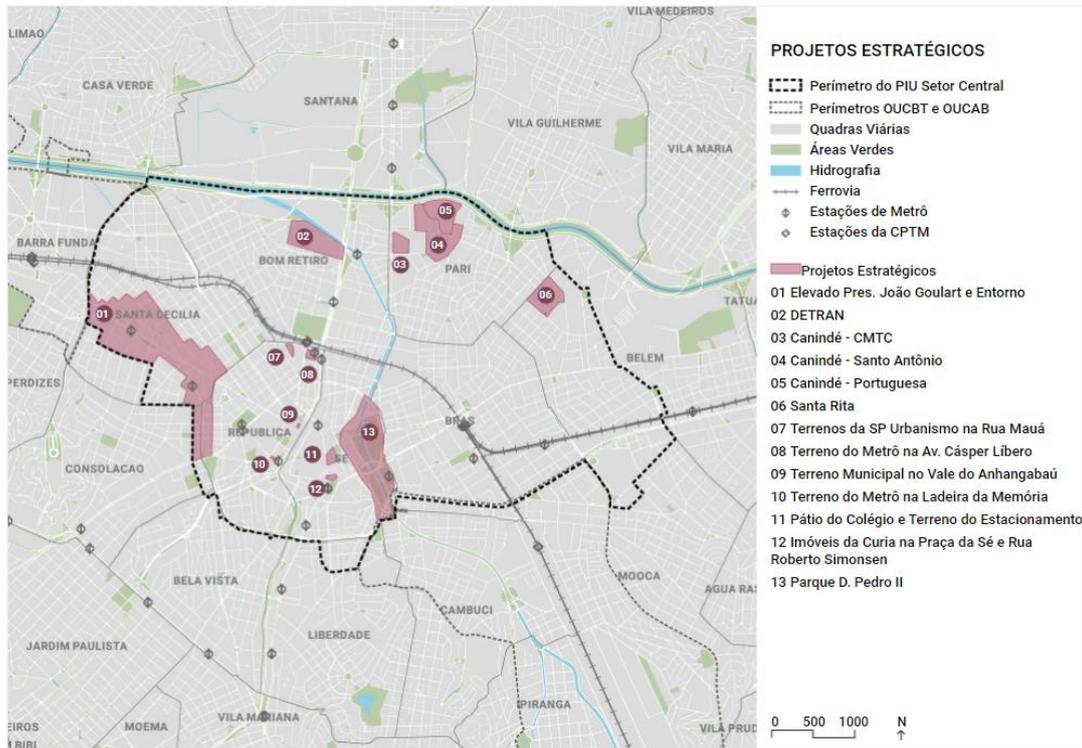
*“Lei específica deverá ser elaborada determinando a gradual restrição ao transporte individual motorizado no Elevado Costa e Silva, definindo prazos até sua completa desativação como via de tráfego, sua demolição ou transformação, parcial ou integral, em parque.”*

Essa determinação foi atendida com a aprovação da Lei Municipal nº 16.833, de 7 de fevereiro de 2018, que estabeleceu a progressividade da desativação do elevador como via de circulação veicular; o estímulo à realização de atividades culturais e esportivas nos períodos de interdição ao tráfego e a obrigatoriedade de se propor a transformação parcial ou total do Elevador em parque através de um Projeto de Intervenção Urbana – PIU, a ser aprovado por Lei ou Decreto. Essa lei também autoriza o Executivo a realizar projetos pilotos para avaliação dos impactos, no curso do processo de desativação da estrutura.

Os Projetos de Intervenção Urbana (PIU), regulamentados pelo Decreto Municipal nº 56.901, de 29 de março de 2016, compreendem um conjunto de estudos técnicos e procedimentos de aprovação administrativa e de discussão pública de projetos que devem ser observados na proposição de intervenções urbanas.

O Projeto Estratégico Elevador Pres. João Goulart e Entorno foi relacionado no escopo do PIU do Setor Central, proposto para os distritos centrais de Santa Cecília, República, Sé, Bom Retiro, Pari e Brás e que abarca o eixo viário formado pela Rua Amaral Gurgel, pela Av. São João e pela Av. General Olímpio da Silveira, onde se desenvolve o Elevador.

Na consulta pública prévia do PIU do Setor Central, a partir da qual se inicia o processo participativo de discussão das propostas de intervenção urbana, esse projeto estratégico foi arrolado com outras áreas e imóveis que merecerão, no âmbito do PIU do Setor Central, regramentos urbanísticos específicos para seu melhor aproveitamento.



**Figura 24 – Projetos estratégicos do PIU – Setor Central**

Fonte: [https://minuta.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/piu-setor-central/static/img/Projetos-estrategicos-Prancheta\\_1.c4c7078.png](https://minuta.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/piu-setor-central/static/img/Projetos-estrategicos-Prancheta_1.c4c7078.png)

No que se refere ao zoneamento vigente, o Plano Diretor Estratégico definiu os Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, correspondentes às áreas de influência de estações de trens e metrô e dos corredores de ônibus municipais, aptas ao adensamento construtivo e populacional e à convivência de usos residenciais e não residenciais.

A partir dessa definição, a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (Zoneamento) instituiu as Zonas Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, em seis variações, definidas a partir da localização dessas zonas no território municipal - em áreas de proteção ambiental, ou qualificação ou transformação urbanas - e da infraestrutura de mobilidade já ter sido implantada ou prevista no Mapa 3A – Eixos de Estruturação da Transformação Urbana Previstos, da citada Lei (Lei Municipal nº 16.402/2016).

O Elevado Presidente João Goulart está contido na Zona Eixo de Estruturação da Transformação Metropolitana – ZEM, destacada na figura abaixo, definida a



## **2.4. PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO E MUDANÇA DE USO DO “MINHOCÃO”**

Em 2006 a Secretaria Municipal de Planejamento (SEMPLA) iniciou, através do concurso Prestes Maia, a necessária discussão sobre a utilização do Elevado e seu impacto urbanístico, social e ambiental. Nesse âmbito, foi lançado um Concurso de Projetos que recebeu 46 propostas, sendo premiado em 1º lugar o Projeto de José Alves e Juliana Corradini, apresentado a seguir.

*“A proposta vencedora mantém a função de conexão viária Leste-Oeste do Minhocão, agregando novos usos e reformulando a sua estrutura com o objetivo de proteger as construções adjacentes da poluição ambiental.*

*O projeto transforma o Elevado num túnel através da incorporação de uma cobertura e da construção de galerias laterais de uso múltiplo. Reconhecendo a importância de um espaço de lazer nesse local da cidade e o atual uso da via elevada durante os finais de semana, o projeto propõe a implantação de um parque linear na cobertura do túnel. O acesso ao parque suspenso pode ser feito tanto pelas galerias quanto pelos edifícios de acesso. Essas galerias e os edifícios erguidos em terrenos adjacentes, abrigariam usos diversos tais como escolas, bibliotecas, cinemas, teatros, restaurantes, galerias de arte, centros de compras, livrarias e estacionamentos.*

*Para a viabilização do empreendimento os arquitetos propõem uma Operação Urbana Minhocão que contempla parcerias com a iniciativa privada para a construção dos edifícios de acesso. Além disso, há a previsão de receita permanente proveniente do aluguel das galerias e estacionamentos destes edifícios.*

*A nova estrutura metálica proposta é composta por três sistemas: o primário de treliças longitudinais apoiadas nas travessas principais do elevado; o secundário de vigas transversais a cada 10 m e altura de 1,20 m, e o terciário de vigas longitudinais a cada 2,17 m. No sistema proposto, os novos carregamentos são dirigidos diretamente para as linhas de apoio dos pilares do Elevado (a cada 40 m) sem solicitação do viga longitudinal existente.*

*A vedação é feita por painéis de concreto de 50 mm de espessura e por painéis de vidro duplo, espaçados um do outro por um colchão de ar de 80 mm. Esse fechamento é interrompido nas esquinas, garantindo a ventilação do túnel. Para atenuar os ruídos e garantir um bom desempenho térmico, o projeto prevê a utilização de lã mineral revestida de chapa metálica perfurada e um sistema de exaustão natural composto por saídas e entradas de ar na parte superior e inferior do túnel”.<sup>2</sup>*



**Figura 26 – Ilustração do projeto de José Alves e Juliana Corradini**

---

<sup>2</sup> Caminhos do Elevado – Memória e Projetos, Prefeitura da Cidade de São Paulo, Secretaria de Planejamento, Imprensa Oficial 2008; página 93/94.



Figura 27 – Ilustração do projeto de José Alves e Juliana Corradini

Em 2016, a partir da diretriz estabelecida pelo artigo 375 do Plano Diretor Estratégico de 2014, a Prefeitura de São Paulo recebeu a doação de uma proposta de reconversão do elevado, elaborada pelo escritório Triptyque em parceria com o paisagista Guil Blanche. A descrição a seguir é de autoria dos autores do projeto.

*“O plano diretor estipula um prazo máximo de 4 anos para transformar o elevado de quase 3 km. Durante anos, a reflexão ficou focada no futuro que seria dado às suas pistas e nunca na sua parte inferior, completamente esquecida pelo debate, mesmo sendo aquela que suscita mais cuidados, que forma uma espécie de túnel urbano, uma fonte de sombra abandonada.*

*Triptyque em parceria com o paisagista Guil Blanche, mudaram o ponto de vista com relação a essa infra-estrutura, passando do elevado à Marquise. Eles convidam a cidade e seus habitantes a olharem para a marquise como um ambiente produtivo e não apenas como um espaço passagem. Esse conceito foi então doado à Prefeitura de São Paulo.*

*Desde o início, o projeto é participativo. A primeira fase deste estudo foi convidar a comunidade local para desenvolver e compartilhar seus desejos com relação ao futuro da Marquise do Minhocão. A estrutura se transformará respeitando a identidade do bairro e da comunidade local.*

*Em seguida, a proposta da Triptyque é dar vida ao espaço, iluminando-o graças a uma operação simples de abertura entre suas pistas para criar feixes de luz natural. A luz ativa o lugar e permite que a vida se instale, sendo que, no início, esse processo se dará sob a forma de vegetação. A Marquise do Minhocão é um dos lugares mais poluídos de São Paulo. Segundo pesquisas, plantas suspensas no teto ao longo de todo o comprimento do Minhocão poderão filtrar 20% da emissão de CO2 produzida pelos carros. A irrigação das plantas será feita por um sistema de coleta de água e a vaporização terá um papel de limpar o ar e as superfícies da marquise.*

*Por fim, a Marquise poderá receber programas diversos. O seu comprimento será dividido em trechos determinados pelo espaço entre cada pilar (33m), estes blocos serão numerados como os "postos" nas praias do Rio de Janeiro. Cada bloco receberá 4 módulos de programa: cultura, alimentação, serviços e comércio.”<sup>3</sup>*

---

<sup>3</sup> A marquise do Minhocão - Triptyque e Movimento 90° [Gregory Bousquet, Carolina Bueno, Guillaume Sibaud, Olivier Raffaelli e Guil Blanche. Vitruviu. Março 2016. Acesso em 13 de Fevereiro de 2019. <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/16.183/5971>



Figura 28 – Ilustração do projeto da Triptyque em parceria com o paisagista Guil Blanche



Figura 29 – Ilustração do projeto da Triptyque em parceria com o paisagista Guil Blanche

Em Maio de 2017 a Secretaria Urbanismo e Licenciamento recebeu a doação do Projeto do Escritório Jayme Lerner, que, adicionalmente à transformação do Elevado em parque, vislumbra a possibilidade de transformação do entorno imediato pelo incentivo de ocupação dos edifícios

lindeiros e conexões de seus pavimentos intermediários ao Minhocão. Intitulado como Parque Minhocão – de passagem a permanência, o projeto estrutura-se em acupunturas urbanas e ideias de utilização tanto da parte superior do elevador – áreas de estar, paisagismo, iluminação; da parte inferior – usos culturais; além de usos acoplados ao Minhocão através da utilização dos edifícios lindeiros. Sobre este uso acessório o projeto traz a seguinte proposta:

*“Coberturas ou andares intermediários em hotéis, restaurantes, cafés, edifícios residenciais e corporativos podem, a partir de passarelas leves utilizando as mesmas peças de aço galvanizado, se comunicar diretamente com o parque, gerando novos negócios e oportunidades.”<sup>4</sup>*



**Figura 30 – Ilustração do projeto do Escritório Jaime Lerner**

<sup>4</sup> Parque do Minhocão: de passagem a permanência. Ideias e acupunturas. Jaime Lerner Arquitetos Associados. Maio de 2017.



Figura 31 – Ilustração do projeto do Escritório Jayme Lerner



Figura 32 – Ilustração do projeto do Escritório Jayme Lerner

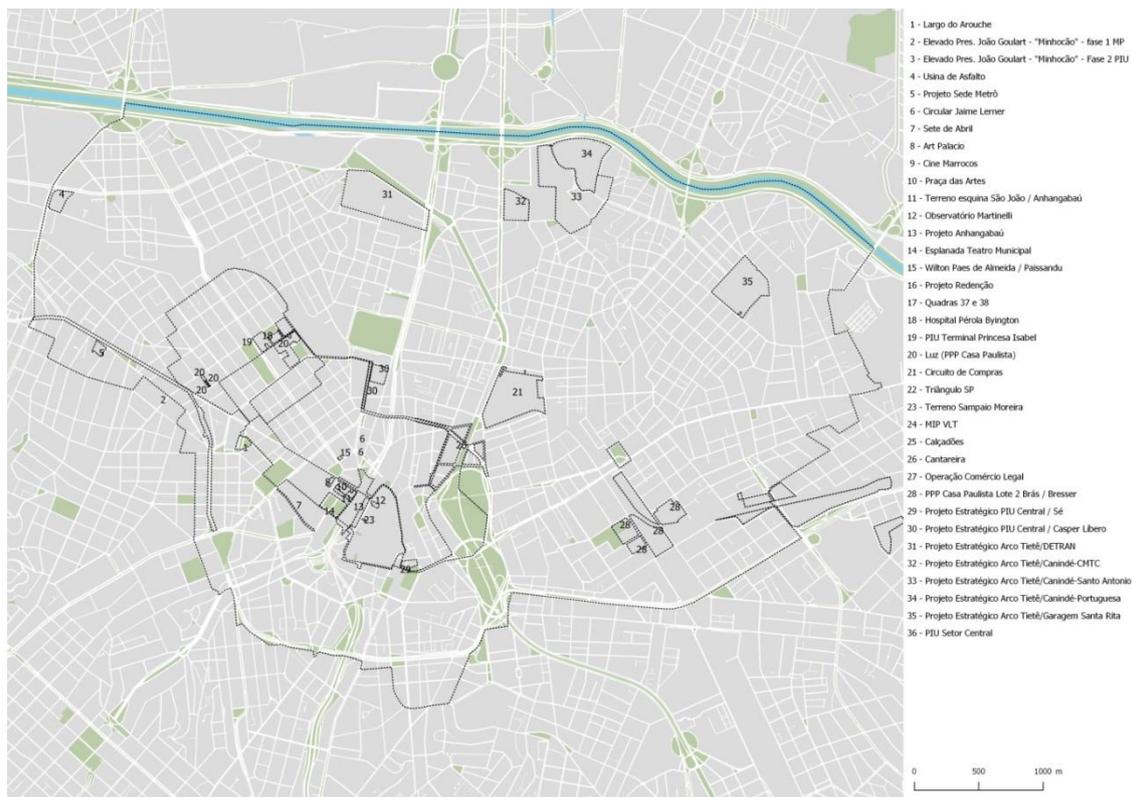


Figura 33 – Ilustração do projeto do Escritório Jayme Lerner

É importante frisar que os projetos citados neste item são exercícios conceituais que podem ser levados em consideração na elaboração dos projetos de transformação do Parque Municipal Minhocão. No entanto, alguns elementos importantes devem ser levados em conta nessa análise:

- Compatibilidade com as formas de uso já consolidadas no Parque;
- Viabilidade técnica das soluções projetadas;
- Viabilidade financeira das soluções projetadas.

## 2.5. PROJETOS URBANÍSTICOS PARA O PERÍMETRO E ÁREA DE INFLUÊNCIA



**Figura 34 – Mapeamento de projetos urbanísticos na área central**

No entorno do Elevado Presidente João Goulart, o Minhocão, e no âmbito do PIU Setor Central, há uma série de projetos públicos em diversas fases de desenvolvimento. De início, podemos citar as diversas fases da PPP Casa Paulista, intervenção que marca um importante momento de transformação integrada do Centro, no qual estão articulados a qualificação do espaço público e a provisão de equipamentos e de moradia. Ainda no âmbito da provisão habitacional de interesse social, podemos citar os edifícios que abrigavam o antigo cinema Art Palácio e o Cine Marrocos, ambos desapropriados pela Prefeitura e com possibilidade de reconversão para moradia.

No âmbito da provisão de equipamentos públicos, o Parque Minhocão pode ser incluído na rede de equipamentos de lazer da cidade, da qual também fazem parte o Vale do Anhangabaú (com obra de requalificação já contratada), a Praça das Artes, o Observatório Martinelli e o Teatro Municipal, estruturas com potencial para atrair moradores de diversas regiões da metrópole. Somam-se a estes o novo Hospital Pérola Byington, proposto para a região dos Campos Elíseos, junto à Praça Júlio Prestes, e o Mercado Municipal Cantareira,

importante polo de abastecimento, de turismo e gastronomia, cujo entorno também deve ser requalificado tendo em vista sua integração ao sistema de espaços públicos livres da cidade. Dos espaços e edifícios públicos da cidade, alguns projetos têm uma relação singular de proximidade com o Elevado João Goulart.

O terreno de propriedade do Metrô junto à estação Marechal Deodoro tem sido objeto de estudos para concessão , e poderá incorporar como diretrizes advindas do Parque Minhocão, em seu embasamento, a integração livre e franca entre o nível do térreo e o nível do Minhocão, propiciando um acesso ao parque associado a uma série de equipamentos, comércio e serviços, como lojas, restaurantes, banheiros públicos e postos de atendimento e informação ao público de moradores e turistas que virão de diversas partes da cidade, do país e do mundo.

O projeto do Largo do Arouche, doado à Prefeitura pela comunidade francesa no Brasil e desenvolvido pelo escritório de arquitetura Triptyque, estabelece ações voltadas à reabilitação paisagística, reforma e ampliação dos passeios, implantação de mobiliário e equipamentos em área de 17 mil m<sup>2</sup>, potencializará atividades de lazer, entretenimento, comércio e serviços.

A requalificação do Largo do Arouche a ser implantada por meio de Termo de Cooperação (01/SMSO/2018) entre a PMSP (SIURB + SUB-SÉ) e a Associação Viva o Centro. O processo de aprovação encontra-se em análise junto à Comissão Permanente de Calçadas (SEI 6022.2018/0005038-7). Em tempo, o projeto poderá incorporar como diretriz advinda do Parque Minhocão a integração via construção de novos acessos ou requalificação dos acessos já existentes no encontro entre os dois projetos, tendo em vista a mobilidade pedonal e de veículos não motorizados, garantindo a integração entre os dois espaços.

Diversas porções dos espaços públicos livres do Centro de São Paulo são objetos de estudos e projetos de requalificação, a fim de qualificar essa rede para que, além do já importante papel no âmbito da mobilidade, tais locais também possam ser encarados como espaços de passeio e permanência, articulando e qualificando os diversos usos que são dados às ruas, às calçadas e aos calçadões da cidade, pela população de toda a região metropolitana.

O projeto desenvolvido pela SP Urbanismo no âmbito do PIU Princesa Isabel têm especial ligação com o Parque Minhocão. Caso opte-se pela demolição futura da via elevada no trecho da Avenida São João, é dada a continuidade entre o Parque Minhocão e as intervenções feitas em meio à implantação do PIU Princesa Isabel, se executadas em sua totalidade. Caso opte-se pela implantação do Parque Minhocão sobre o restante da via elevada, poder-se-á instalar acessos no encontro dos espaços, facilitando sua integração, tendo em vista, entre outros aspectos, o acesso ao parque dos passageiros que desembarcam no Terminal Princesa Isabel.

No âmbito da mobilidade, uma linha Circular Centro, como a proposta por Jaime Lerner, tem sua viabilidade analisada e almeja simbolizar o novo momento do centro por meio de uma proposta de mobilidade urbana e de qualificação de espaços públicos conectando diversos pontos de interesse na região central, com adoção de uma solução limpa com adoção de um veículo inovador e amigável ao pedestre, com acesso favorecido não só a grandes equipamentos culturais e monumentos históricos, mas também polos de comércio, galerias especializadas, centros de ensino e pesquisa, espaços de lazer, entretenimento, gastronomia, conectando infraestruturas de transporte existentes.

Nos dois pontos em que cruza o Parque Minhocão, poderão, caso a linha seja implementada, ser previstas paradas integradas aos acessos ao parque, associadas a comércio, serviços e equipamentos públicos de uso livre em pequenas edificações que serão referências na paisagem urbana, no trajeto do Circular Centro e no Parque Minhocão, inclusive por serem pontos de chegada e saída (condição esta que será destacada caso opte-se por implementar o parque sobre a via elevada).

Projeto desta natureza teve Manifestação de Interesse Privado (MIP) protocolada pela Alstom Brasil Energia e Transporte Ltda. e Telar Engenharia e Comércio S/A junto a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte e tem como objetivo a implantação, operação e manutenção de Veículo Leve sobre Trilhos (“VLT”), visando à revitalização da área central do Município de São Paulo no formato Concessão Patrocinada (Pagamento de tarifas pelos usuários + contraprestação do Poder Concedente). O traçado encontra-se em fase de

projeto e não há sugestão de prazo para o contrato, todavia, as principais características são: 26 km de via (ida e volta) com traçado circular, definido no Projeto de Engenharia; paradas a cada 700 metros; criação de bulevares na Rua José Paulino, Rua Mauá e Rua da Cantareira; demanda esperada de 80 mil passageiros por dia útil; intervalo de 4,5 minutos entre veículos no horário de pico; velocidade média esperada de 12 km/h; prazo de 3 anos para início da operação do circuito completo. Caso seja implementado poderá, da mesma forma, contar com edifícios-paradas a fim de agregar paradas do circular, acessos ao Parque Minhocão, comércio, serviços e equipamentos públicos tais como banheiros e postos de informação.

Em suma, podemos dizer que o Parque Minhocão, sobretudo se implantado sobre a via elevada, terá papel integrador de diversos projetos e demandará ações pontuais no sentido de compatibilizá-lo com outros projetos do Setor Central, que se mostram oportunidades estratégicas no sentido da implementação de serviços e equipamentos.

## **PARTE 2 – ELEMENTOS DE PROJETO PARA IMPLANTAÇÃO GRADUAL DO PARQUE MINHOCÃO**

---

### **3. OBJETIVOS E EIXOS DE INTERVENÇÃO PROPOSTOS**

#### **3.1. OBJETIVO GERAL**

Desativar gradualmente o Elevado Presidente João Goulart para circulação de veículos, qualificando e integrando os espaços públicos do perímetro com sustentabilidade socioambiental e redução dos níveis de incomodidade urbana.

#### **3.2. EIXOS ESTRATÉGICOS DE INTERVENÇÃO**

Recomenda-se a organização das intervenções para implantação do Parque Minhocão a partir dos seguintes eixos estratégicos:

1. **Eixo Institucional:** previsão dos estudos e ações necessários à formalização do PIU Parque Minhocão, no contexto do PIU Setor Central;
2. **Eixo Segurança e Mobilidade:** ações relativas à garantia da segurança estrutural do viaduto, acessibilidade, obras complementares e outras ações para redução dos impactos na mobilidade urbana;
3. **Eixo Ativação dos Espaços Públicos:** ações relativas à organização dos espaços, paisagismo e implantação de mobiliário urbano, iluminação, segurança, abordagem socioassistencial e programação cultural e de eventos no tabuleiro e nos espaços públicos abaixo e no entorno do Elevado.

#### **4. EIXO INSTITUCIONAL: PIU – PARQUE MINHOCÃO**

O Projeto de Intervenção Urbana do Parque Minhocão (PIU Minhocão) terá como objetivo o levantamento de insumos para o desenvolvimento do projeto de arquitetura e urbanismo do equipamento, integrando-se às estratégias do Projeto de Intervenção Urbana Setor Central (PIU Setor Central), em desenvolvimento pela municipalidade desde 2017, quando teve início a revisão da Operação Urbana Centro, de cujo processo se originou o referido PIU.

Ao PIU dedicado ao Minhocão caberá dispor sobre o espaço público constituinte do parque, prevendo-se, ao fim do procedimento, que incluirá

intensa agenda de participação social, a definição do projeto a ser implantado, mediante aprovação por Decreto do Executivo, enquanto o PIU Setor Central cuidará das matérias que dependem de lei para serem veiculadas. O primeiro disporá sobre as premissas do projeto, desenvolvidas à luz das diversas abordagens propostas ao longo do debate histórico sobre a inserção e o papel da via elevada no contexto urbano e o segundo cuidará dos instrumentos e dos institutos regulatórios próprios ao planejamento urbanístico municipal.

Com efeito, é fundamental manter a conexão entre os dois processos haja vista a relação de continência que os caracteriza, com o intuito de assegurar a harmonia e a coerência entre as propostas e a propiciar que as estratégias de desenvolvimento se reforcem mutuamente, sem perder de vista a natural necessidade de que o minhocão, por sua relevância no contexto do PIU Setor Central, encontre um espaço específico para a sua discussão.

#### **4.1. CONTEXTO DO PIU PARQUE MINHOCÃO**

O PIU Parque Minhocão será um projeto de intervenção urbana específico, inserido dentro do território do PIU Setor Central, em desenvolvimento pela SP Urbanismo. Sua especificidade se dará quanto ao rito de desenvolvimento, de gestão democrática e, a verificar, de modelagem econômica, devendo suas diretrizes ser aderentes à Política Municipal de Desenvolvimento Urbano e compatibilizadas com o Plano Diretor Estratégico – PDE (Lei nº16.050/2014), Planos Regionais das Subprefeituras da Sé e da Lapa e PIU Setor Central, com escalas e definições compatíveis com o enfrentamento dos principais desafios socioeconômicos e urbanísticos presentes em seu entorno.

#### **4.2. QUADRO NORMATIVO**

O Plano Diretor Estratégico, de acordo com o texto expresso pelo Art. 182 da Constituição Federal de 1988, e, posteriormente, pelo Art. 40 do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001), é o instrumento básico das políticas públicas referentes ao desenvolvimento e à expansão urbana, caracterizando-se como o índice de aferição do cumprimento da função social da propriedade.

É o diploma legal que apresenta as diretrizes de condutas a serem seguidas pelo Poder Público Municipal visando ordenar o desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana.

O Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo – PDE (Lei nº 16.050/2014), por sua vez, tem entre seus objetivos a busca pelo desenvolvimento urbano sustentável e equilibrado do Município, buscando promover a aproximação de emprego e moradia, o acesso à mobilidade e à reestruturação e qualificação das centralidades urbanas, considerando em seu ordenamento as dimensões social, ambiental, imobiliária, econômica e cultural. Tais diretrizes estão expressas, sobretudo, na instituição dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana e nos territórios estratégicos que compõem a Macroárea de Estruturação Metropolitana.

A Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS (Lei nº 16.402/2016) veio regulamentar o PDE, detalhando as zonas de uso no território, seus parâmetros urbanísticos e condições de instalação, dentre outros instrumentos. Dentre os instrumentos urbanísticos trazidos pelo PDE, está previsto no seu artigo 134 o PIU (Projeto de Intervenção Urbana), que pode ser promovido pelo poder público para articular medidas de financiamento, gestão, aquisição de terras (reordenamento urbano) e ações intersetoriais para desenvolver e implementar as especificidades de cada intervenção proposta, com processos adequados de gestão e participação social. O PIU tem por finalidade reunir e articular os estudos técnicos objetivando promover o ordenamento e a reestruturação urbana em áreas subutilizadas e com potencial de transformação, tendo sua regulamentação estabelecida pelo Decreto nº 56.901/2016.

Os Planos Regionais das Subprefeituras – PRS (Decreto nº 57.537/ 2016) são elementos de planejamento complementares ao PDE e à LPUOS, enfatizando os espaços públicos e a articulação de políticas setoriais no território e com as peças orçamentárias, contendo propostas para a Rede de Estruturação Local. A Rede de Estruturação Local, por sua vez, é composta por Perímetros de Ação, que são porções do território com demandas e ações setoriais que necessitam de projetos coordenados de intervenção destinados ao

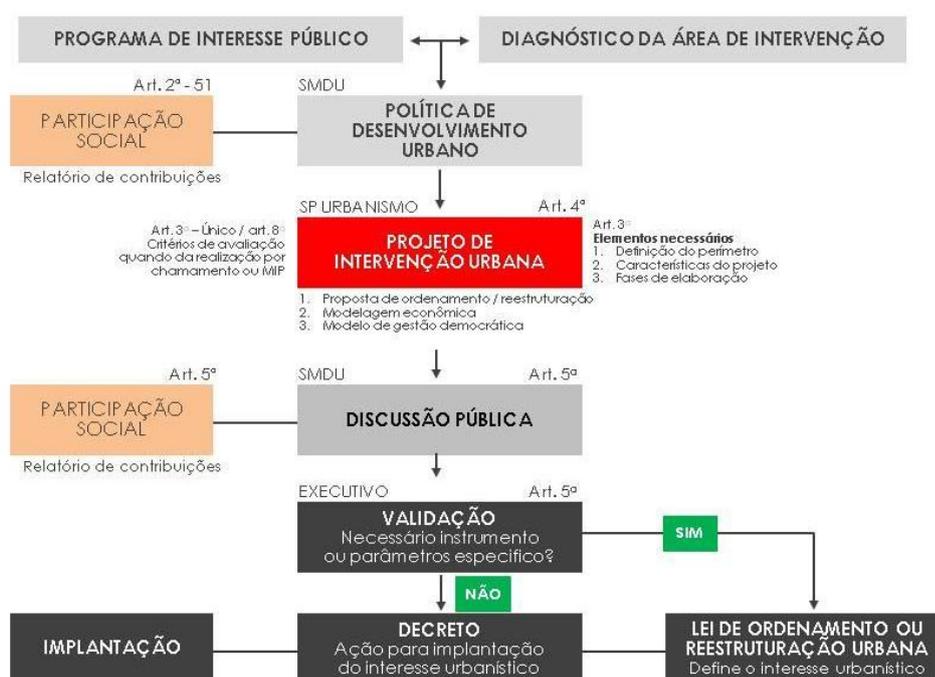
desenvolvimento urbano local, mediante integração de políticas e investimentos públicos.

### 4.3. ESCOPO

O Escopo dos Projetos de Intervenção Urbana é definido conforme as diretrizes do Decreto nº 56.901/2016. No decreto estão presentes atividades atribuídas à SMDU e outras atribuídas à SP Urbanismo.

Cabe destacar que os elementos que compõem o conteúdo expresso no decreto não são exaustivos, ou seja, não se resumem aos mencionados, podendo abarcar outros elementos que se fizerem necessários ou, conforme o caso, não serem aplicáveis os elementos mencionados. Neste sentido, o conteúdo a ser definido em cada PIU deve ter suficiência para cumprir seu papel em cada etapa, informando a sociedade sobre as características da área de abrangência, as intenções do projeto, as contrapartidas financeiras ou em intervenções urbanísticas, os impactos socioterritoriais esperados, etc.

O conteúdo técnico-jurídico básico do PIU se divide em três etapas: Definição dos elementos prévios à elaboração do PIU, Desenvolvimento do PIU e Redação da peça jurídica que regulamenta o PIU.



### Figura 35 – Fluxograma de elaboração do PIU

Fonte: SP Urbanismo, 2019.

A definição dos elementos prévios à elaboração do PIU é constituída por dois produtos, definidos no art. 2º do Decreto:

1. Diagnóstico da área objeto de intervenção, com caracterização dos seus aspectos socioterritoriais;
2. Programa de interesse público da futura intervenção, considerando a sua diretriz urbanística, viabilidade da transformação, impacto ambiental ou de vizinhança esperado, possibilidade de adensamento construtivo e populacional para a área e o modo de gestão democrática da intervenção proposta.

O diagnóstico socioterritorial da área objeto de intervenção tem a função de caracterizar o contexto urbano do projeto, não se restringindo à área definida para o projeto, possibilitando a identificação de carências e potencialidades mais relevantes a serem consideradas.

O programa de interesse público corresponde ao programa urbanístico do PIU, expressando o conjunto de aspectos urbanísticos a que o projeto a ser desenvolvido pretende dar respostas, associadas ou não a políticas públicas de competência diversa da política urbana municipal. Ainda que os parâmetros urbanísticos a serem definidos no PIU possam vir a regular empreendimentos privados, o programa de interesse público deverá esclarecer por que tal iniciativa interessa à sociedade e contribui para o desenvolvimento urbano da cidade.

O Desenvolvimento do PIU, expresso no Art. 4º do Decreto, ocorrerá após as medidas descritas nos arts. 2º e 3º, que serão especificadas adiante. O conteúdo final do PIU é constituído por quatro produtos:

1. Proposta de ordenamento ou reestruturação urbanística para o perímetro delimitado, com a definição de programa de intervenção, fases de implantação, parâmetros urbanísticos e instrumentos de gestão ambiental necessários;

2. Modelagem econômica da intervenção proposta, considerando especialmente os mecanismos de financiamento e fonte de recursos necessários;
3. Definição do modelo de gestão democrática de sua implantação, privilegiando o controle social e os instrumentos para monitoramento e avaliação dos impactos da transformação urbanística pretendida sobre o desenvolvimento econômico e social da área objeto de estudo;
4. Elementos complementares necessários, nos termos do artigo 136 da Lei nº 16.050, de 2014.

A redação dos elementos constituintes do PIU é clara ao caracterizar as questões fundamentais que o projeto deve abarcar, não se restringindo aos parâmetros urbanísticos de regulação edilícia, mas trazendo diretrizes e propostas que nortearão, conforme o caso, o parcelamento de glebas, a preservação ambiental, do patrimônio histórico e da paisagem, as intervenções necessárias à qualificação urbana, etc.

Tais elementos não se restringem aos aspectos físicos do projeto, sendo necessária a apresentação da modelagem econômica para esclarecer a origem dos recursos públicos ou privados para viabilização do projeto no período previsto e o faseamento das intervenções e respectivas despesas. O modelo de gestão democrática, por sua vez, deverá esclarecer como se dará a governança do projeto, destacando os arranjos institucionais, as instâncias de participação e controle social, bem como os mecanismos de monitoramento das ações.

A redação da peça jurídica que regulamenta o PIU está presente no art. 5º do referido decreto, na hipótese de acolhimento do PIU pela SMDU, podendo ser formatada, conforme cada caso e de acordo com as definições do Plano Diretor Estratégico (Lei Municipal Nº 16.050/2014), como um Decreto, a ser editado pelo Executivo Municipal, ou como um Projeto de Lei, a ser encaminhado à Câmara Municipal de São Paulo. Dessa forma, conforme apresentado anteriormente, o PIU Minhocão deve ser encaminhado como um Decreto, e o PIU Setor Central deve ser encaminhado como um Projeto de Lei, dadas as distintas características e objetivos dos Projetos de Intervenção Urbana aqui tratados.

Os demais produtos do escopo dos PIU correspondem a etapas relacionadas ao rito legal de validação pela SMDU e pelo processo participativo.

Considerando que a elaboração do PIU é uma construção pactuada entre o Executivo Municipal e a Sociedade Civil, o decreto regulamentador traz nos arts. 2º e 5º a determinação para realização de duas Consultas Públicas, pelo período mínimo de 20 dias, com objetivo de colher contribuições para o aperfeiçoamento do projeto. A primeira consulta pública tem como conteúdo os elementos prévios à elaboração do PIU e a segunda consulta pública tem como conteúdo os produtos do próprio Projeto de Intervenção Urbana. Dependendo das características do PIU, a segunda consulta pública poderá apresentar também a minuta da Peça Jurídica que regulamenta o PIU. Para que as consultas públicas possam ser publicadas no formato adequado à plataforma digital Gestão Urbana SP, é necessário um trabalho de concepção e produção gráfica, que definirá a estrutura funcional e visual da página, a adaptação do conteúdo técnico à linguagem da plataforma, compreendendo diagramação dos textos, imagens e mapas e os campos para registros das contribuições, entre outros aspectos. Após o encerramento das consultas, as contribuições recebidas são sistematizadas, reorganizadas e respondidas, possibilitando a publicação de uma nova comunicação devolutiva que explicitará o posicionamento do Executivo Municipal frente a cada contribuição.

Estes são os elementos que constituem o conteúdo elementar das consultas públicas. Além destes, dependendo das características de cada PIU, o Executivo Municipal pode, a seu juízo, empreender outras formas de participação social, como oficinas de discussão e audiências públicas, ampliando o processo de discussão pública e os canais de contribuições. Nestes casos, a SP Urbanismo realiza um trabalho de produção das reuniões, coordenando as demais instituições envolvidas e documentando as contribuições recebidas.

Conforme disposto no Art. 2º do decreto regulamentador do PIU, após a realização da primeira consulta pública, a SMDU avaliará a adequação dos elementos prévios à elaboração do PIU quanto à sua adequação à política municipal de desenvolvimento urbano, podendo autorizar o desenvolvimento do projeto e ensejar as seguintes ações:

Art. 3º Uma vez autorizada a elaboração do PIU, a São Paulo Urbanismo fará a publicação dos seguintes elementos, necessários ao seu desenvolvimento:

1. Definição do perímetro de intervenção;
2. Características básicas da proposta;
3. Fases da elaboração do projeto, obrigatoriamente com mecanismos que assegurem o caráter participativo dessas atividades.

Assim, entre a definição dos elementos prévios à elaboração do PIU e seu efetivo desenvolvimento, a SP Urbanismo formulará e publicará os elementos técnicos da Autorização para a elaboração do PIU, que constituem um dos produtos do escopo.

#### **4.4. GESTÃO DEMOCRÁTICA**

O PIU Minhocão terá assegurada a gestão participativa em todas as etapas, desde seu desenvolvimento até sua implementação, conforme preconiza a Constituição Federal e o Estatuto da Cidade.

Conforme a regulamentação do Decreto nº 56.901/2016, está prevista a realização de duas consultas públicas, sendo a primeira constituída pelos elementos prévios ao desenvolvimento do PIU – o diagnóstico socioterritorial e o programa de interesse público, e a segunda constituída pelo conteúdo do PIU.

A Constituição Federal determina expressamente a gestão participativa ou democrática em diversos campos – por exemplo, na Seguridade Social (art. 194, parágrafo único, VII), na Saúde (art. 198, III), na Educação (art. 206, VI), na Cultura (art. 216-A) etc. Quanto à Política Urbana (art. 182 e ss.), silencia. Parte da doutrina extrai seu substrato do art. 1º do texto constitucional – a definição do Brasil como Estado Democrático de Direito e a afirmativa de que todo poder emana do povo. Não é preciso ir tão longe. Basta dizer que a gestão democrática é diretriz de política urbana do Estatuto da Cidade, e que o texto desta lei apõe este modelo de governança como essencial da ordem jurídica urbanística.

Abaixo, abordamos as características de alguns instrumentos de Gestão Democrática.

### *CONSELHOS DE DESENVOLVIMENTO URBANO E CONFERÊNCIAS SOBRE ASSUNTOS DE INTERESSE URBANO*

Os conselhos de desenvolvimento urbano podem ter diversas conformações e funções, a depender da legislação municipal e da amplitude do tema que aborda – se todo o planejamento municipal (normalmente este conselho é denominado “Conselho Municipal de Política Urbana”, ou “Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano”), se somente transportes, patrimônio histórico etc. O que é certo é que integram a estrutura do Poder Público, contam com representantes da sociedade civil e de instituições da área do urbanismo afetas às atividades do conselho, em composição que pode ser ou não paritária com os representantes da Administração Pública, sendo certo que geralmente os representantes da população são escolhidos mediante sufrágio secreto entre a população interessada.

Os conselhos, em regra, terão poderes consultivos – como já afirmado, pertencem ao processo de busca da consensualidade promovido pela Administração Pública no ambiente da gestão democrática. Isso significa, por outro lado, que suas opiniões e indicações deverão sempre ser consideradas pela Administração Pública, que fundamentará suas decisões considerando estes elementos.

O inc. I do art. 43, ainda, determina que haverá órgãos colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal. Esta estrutura hoje é representada pelo Conselho das Cidades do Ministério das Cidades, criado pelo Decreto n. 5.790/2006, pelos conselhos estaduais das cidades e pelos conselhos municipais das cidades. Tais conselhos têm por finalidade estudar e propor as diretrizes para a formulação e implementação da Política de Desenvolvimento Urbano, bem como acompanhar e avaliar a sua execução, cada qual em seu nível de atuação. Suas deliberações são alimentadas por informações e demandas advindas, dentre outras fontes, das conferências

sobre assuntos de interesse urbano, também realizadas nos níveis nacional, estadual e municipal.

### *AUDIÊNCIAS E CONSULTAS PÚBLICAS*

Audiências e consultas públicas são instrumentos de gestão democrática previstos na Lei de Processo Administrativo Federal (Lei 9.784/1999), nos arts. 32 e 31, respectivamente. A audiência pública se materializa por intermédio de debates orais em sessões previamente designadas para tanto, com ou sem a realização de apresentações pelo Poder Público ou interessados. Seu traço marcante é a oralidade, embora deva ser permitido o protocolo de requerimentos por interessados (tais protocolos devem ser noticiados pela mesa condutora dos trabalhos). Nem todas as questões levantadas em audiência pública devem ser respondidas imediatamente – é possível por exemplo, posteriormente publicarem-se as respostas em diário oficial –, mas todas as matérias aventadas devem ser consideradas no processo decisório da Administração Pública.

A consulta pública, por seu turno, tem caráter mais formal, e exige protocolo ou anotações de manifestações públicas de interessados por meio previamente estabelecidos – protocolos, formulários disponibilizados na rede mundial de computadores etc. A consulta pública não ocorre num evento, mas num processo aberto de participação de interessados sobre determinado tema em debate.

### *INICIATIVA POPULAR*

O art. 29 da Constituição Federal estabelece que o município, em sua lei orgânica, deverá contemplar a possibilidade de iniciativa popular de projetos de lei de interesse específico do Município, da cidade ou de bairros, através de manifestação de, pelo menos, cinco por cento do eleitorado (inc. XIII). Este instrumento de soberania popular, nos termos do art. 14 da Constituição Federal, pode ter importância na conformação do sistema de planejamento urbanístico do município em razão do grande número de disposições do Estatuto da Cidade que preveem a edição de lei para sua efetiva eficácia

(como exemplo, art. 5º; art. 25, § 1º; art. 30 etc.). Não se deve esquecer, todavia, que mesmo as leis de iniciativa popular não prescindem de atender ao processo de gestão democrática na elaboração das leis urbanísticas, e devem estar adequadas ao plano diretor municipal, em razão do Princípio da Reserva de Plano. Ainda no tocante à democracia direta, é importante destacar que o inciso V do art. 43, vetado pelo Executivo, trazia a previsão de inserção dos instrumentos do plebiscito e do referendo como de gestão democrática das cidades. Tal veto, evidentemente, não impede que tais sejam utilizados no processo de elaboração de legislação urbanística pelos municípios.

### *CONTROLE SOCIAL*

No que toca à política de desenvolvimento urbano, o controle social é realizado basicamente por dois métodos: (a) o oferecimento de representações a órgãos de controle interno e externo da Administração Pública e no ajuizamento de ações pertinentes ao tema e (b) pela participação dos cidadãos e entidades no processo de elaboração dos estudos e projetos que redundarão nas leis urbanísticas e dos planos e projetos urbanos, bem como no acompanhamento da implantação de tais planos e projetos.

Desta forma, a par da participação construtiva de consensos nos processos decisórios da Administração Pública, também integra a gestão democrática a atuação dos interessados provocando o controle interno e externo dos atos do Poder Público, de modo a tentar obrigar a correção de decisões já adotadas ou em fase de construção. Esta realidade é tanto mais presente quanto menor o diálogo estabelecido entre a Administração Pública e a sociedade – a consensualidade tende a diminuir a litigiosidade e, portanto, o acionamento dos órgãos de controle.

### **4.5. FASES DO PIU MINHOCÃO**

O processo participativo para o desenvolvimento do PIU do Minhocão obedecerá ao disposto no Decreto nº 56.901/2016 e conterà três fases a serem detalhadas por ocasião da publicização do PIU:

1. Apresentação do diagnóstico e do programa de interesse público proposto para o PIU em consulta pública específica, em reuniões com colegiados da prefeitura, como o Conselho Municipal de Política Urbana e o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito, dentre outros, e em audiência pública;
2. Etapa de desenvolvimento do projeto, com formato de participação focado na coleta de contribuições para o trabalho técnico das equipes de projeto da SP Urbanismo e de ações setoriais da Prefeitura, envolvendo a realização de oficinas colaborativas de projeto e reuniões de trabalho com grupos de interesse, considerando temas como mobilidade urbana, assistência social e urbanismo;
3. Consolidação do PIU Minhocão e apresentação dos resultados aos públicos envolvidos nas etapas de participação anteriores, mediante nova consulta pública, reuniões com as instâncias envolvidas na primeira fase e audiência pública.

O processo tem previsão de ocorrer entre o final de abril e setembro de 2019, conforme cronograma apresentado neste documento.

## **5. EIXO SEGURANÇA E MOBILIDADE**

### **5.1. ANÁLISE ESTRUTURAL DO VIADUTO**

Foi realizada por SPObras uma Inspeção inicial, com relatório fotográfico, do Elevado Presidente João Goulart, em 24 de fevereiro de 2019.

Esses resultados conduzem a duas conclusões/encaminhamentos:

1. Não foi constatada a necessidade de contratação emergencial para análise detalhada da estrutura e obras de emergência;
2. No entanto, a contratação de análise detalhada deve ser realizada, dados os problemas encontrados, respeitando os ritos normais de licitação e contratação (sem a necessidade de ritos emergenciais), e já levando em consideração o uso do Elevado como parque no trecho que será desativado.

Não há, portanto, nenhum impedimento estrutural para a realização das intervenções de segurança, acessibilidade e conforto e de implantação do primeiro trecho desativado de parque, nos termos dos itens 5.3 e 6.1 deste relatório.

Além disso, foi realizado um levantamento dos custos associados à alternativa de demolição total do Elevado.

O viaduto Presidente João Goulart conta com aproximadamente 2.700 metros de comprimento e 14 metros de largura. O viaduto localiza-se em uma região densamente conturbada e adensada, desenvolvendo-se sobre vias locais, corredor de ônibus, terminais de ônibus e ciclo faixa, estando muito próximo de diversas edificações e comércios.

Portanto, o processo de demolição de um viaduto desta magnitude envolve uma grande complexidade quanto ao planejamento das intervenções e ao conjunto de técnicas de demolição controlada, incluindo processos manuais, mecanizados e através de explosivos.

Para início dos trabalhos é necessário um minucioso detalhamento dos desvios de tráfego e de linhas de ônibus, envolvendo adequação da sinalização viária e ampla divulgação das rotas alternativas e emprego de equipes de apoio ao trânsito. Após esta definição, será realizada a segmentação das intervenções de demolição, por trechos e com períodos de interdição.

A primeira intervenção consistiria na desmontagem manual de postes de iluminação, guarda-corpos, gradis, sistemas elétricos, sistemas de drenagem pluvial, sinalizações verticais e semaforicas, entre outras interferências existentes.

A intervenção seguinte seria a remoção da camada de pavimento existente. Em seguida, a demolição mecanizada envolveria algum tipo de equipamento ou ferramenta mecânica para a destruição de elementos rígidos. Geralmente são utilizados marteletes, carregadeiras, escavadeiras, pulverizadores, caminhões pipa e guindastes, além de máquinas de corte e fio diamantado, que são máquinas de médio e grande porte para permitir o fracionamento dos elementos rígidos e a retirada parcial ou total de new jersey (defensa de concreto), lajes de concreto, vigas de concreto, entre outros.

A demolição mecanizada seria intercalada com a demolição manual, em função da estrutura da laje ser protendida. Esse tipo de demolição é utilizada em trabalhos menores e que exigem cuidados mais detalhados.

Em função do risco de acidentes, seria necessária uma equipe especializada para monitoramento dos trabalhos, visando minimizar os riscos de acidentes.

Para algumas atividades de demolição, principalmente com explosivos, seria programada a evacuação das edificações e comércios, em um raio definido de segurança da população, envolvendo custos indiretos, tais como: aluguéis, indenizações ou outros associados à indisponibilidade de uso de espaços privados.

A demolição através de explosivos é utilizada para a demolição de grandes estruturas, contudo, é necessário um estudo detalhado e uma equipe especializada para evitar acidentes e os danos adicionais que os explosivos podem causar. Esse estudo também deve observar as estruturas para identificar o melhor tipo de explosivos e onde posiciona-los.

Faz-se necessário o atendimento ao regimento legal quanto à realização de demolição, envolvendo procedimentos específicos, obtenção de autorizações, alvarás, Termo de Permissão para Ocupação de Vias – TPOV, plano de gerenciamento de resíduos da construção, entre outros. De acordo com a Resolução n.º 307 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), os resíduos de demolição são considerados entulhos e, por isso, devem ser descartados de maneira correta.

O prazo estimado para a realização da demolição de todo o elevado Presidente João Goulart seria de 24 meses e o orçamento estimado preliminarmente é de R\$ 113.229.658,84.

## **5.2. DIAGNÓSTICO RÁPIDO: IMPACTOS NO TRÂNSITO E MEDIDAS DE MITIGAÇÃO**

O Elevado Presidente João Goulart, mais conhecido como Minhocão, e originalmente denominado por Elevado Presidente Costa e Silva, foi construído a partir de 1969 e inaugurado em 1971. Seu traçado consiste em um percurso

de 2.800 metros que liga a região da Praça Franklin Roosevelt, no centro da cidade, ao Largo Padre Péricles, em Perdizes.

Sua estrutura foi concebida para aliviar o grande volume de tráfego que tinha interesse em atravessar a cidade de Leste a Oeste sem a necessidade de parar em cruzamentos semaforizados. Ele é classificado como uma via expressa segundo a Portaria DSV nº 18/2019.

O Elevado Presidente João Goulart foi concebido com duas pistas de tráfego e cada uma delas com duas faixas de tráfego por sentido com largura aproximada de 3,3m cada faixa. As pistas estão separadas por segregadores físicos tipo “New Jersey” com largura de 1,6m. Não existe calçada ou passeio destinado aos pedestres ao longo de toda a sua extensão. A iluminação pública existente é do tipo “Pétalas” em Poste de Iluminação típicas da época da sua implantação com distâncias variadas entre elas.

Os acessos no sentido Centro/Bairro são pela ligação Leste/Oeste junto da Praça Franklin Roosevelt, na Rua Augusta x Martinho Prado e na confluência com a Rua Helvetia. No sentido Bairro/Centro os acessos são junto ao Largo Padre Péricles e na confluência com a Rua Albuquerque Lins/Praça Marechal Deodoro. Possui duas saídas no sentido Centro, sendo uma no Largo de Santa Cecília e outra em direção à Rua da Consolação. No sentido Bairro a saída é em direção à Rua Ana Cintra/Avenida São João.

Para intervenções viárias de porte como é o caso do Parque Minhocão, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) desenvolve estudos de simulações de tráfego realizadas através do software Equilibre Multimodal, Multimodal Equilibrium (EMME) que é uma ferramenta para planejamento de transportes urbanos. O EMME utiliza procedimentos flexíveis, é difundido mundialmente e utilizado em empresas de planejamento em todo o Brasil.

A modelagem é uma ferramenta de previsão que visa reproduzir comportamentos observados na realidade através de uma rede digitalizada e do conhecimento da demanda. Dessa forma, é possível testar o impacto do desenvolvimento da rede num horizonte futuro, tomando em conta a evolução da composição da demanda.

Um aspecto essencial é a utilização e atualização do banco de dados que apoia as análises quantitativas das mudanças contempladas. O banco (“emmebank”) é uma representação da infraestrutura de transportes, das atividades econômicas e das 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 rede digitalizada, utilizada pela CET, abrange o sistema viário principal da região metropolitana de São Paulo e a demanda é extraída da Pesquisa Origem/Destino de 2007 aplicada pelo Metrô.

A aferição da rede base, que representa a situação existente para uma hora, é através de um processo de ajuste iterativo 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 são 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.

Cada um dos estudos realizados leva em conta diversos cenários considerando obras de ampliação da rede viária estrutural, tais como as previstas no PDE - Plano Diretor Estratégico (PDE), a rede de transportes, como os corredores de ônibus e linhas de metrô, bem como adequações viárias regionais, como alterações de circulação e pequenas obras.

As análises são realizadas através da comparação dos resultados simulados, da proposição de alternativas para mitigação dos impactos na mobilidade da cidade e de novos cenários de simulação até que se conclua sobre a viabilidade da proposição.

A CET vem considerando a demolição total do Elevado Presidente João Goulart e realizando simulações desde 2010, de forma a obter condições de analisar os impactos e verificar como as viagens se distribuem. Nesses trabalhos, foram consideradas obras previstas na Operação Urbana Consorciada Água Branca (OUCAB), como o prolongamento da Avenida Auro

Soares de Moura Andrade e a ampliação das pistas da Avenida General Olímpio da Silveira.

Os volumes veiculares do Elevado Presidente João Goulart nos picos da manhã são da ordem de 3.900 no sentido Oeste-Leste e 3.300 no sentido Leste-Oeste, enquanto na Avenida São João, é da ordem de 700 Veq. no sentido Centro e 1.000 Veq. no sentido Bairro. Nos picos da tarde são de 2.900 e 2.100, respectivamente, no Elevado e, na Avenida São João, 600 e 1.400.

Somando-se os volumes da parte superior do Elevado com os volumes da Avenida, conforme indicado na figura abaixo, temos cerca de 4.600 Veq/h. Atualmente a capacidade máxima da Avenida São João é de 2.400 Veq/h (2 faixas) e da Avenida Amaral Gurgel é de 3.600 Veq/h (3 faixas).

Por dia, circulam sobre o Elevado Presidente João Goulart cerca de 78 mil veículos, que significam 10 mil viagens/hora.

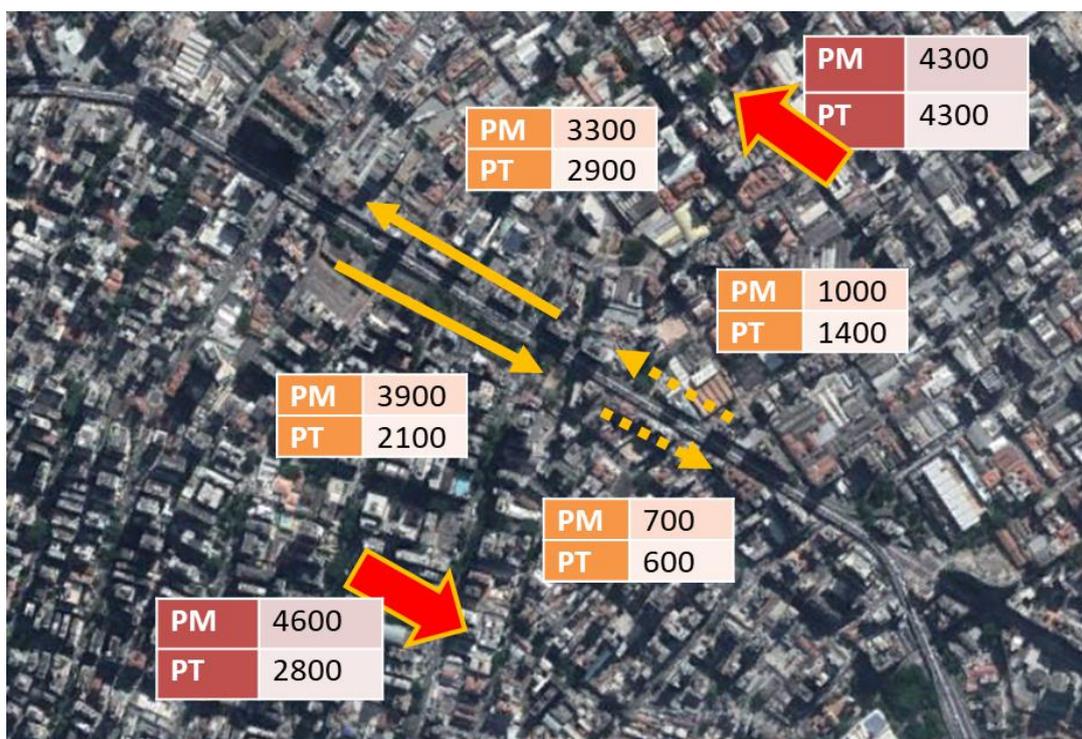
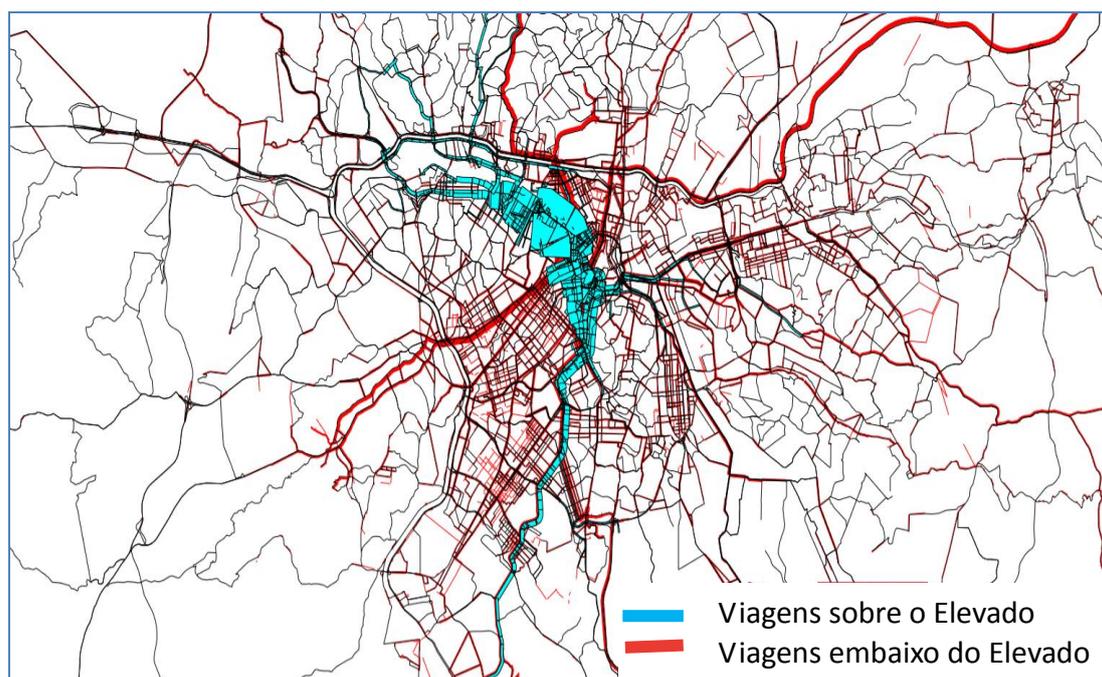


Figura 36 – Volumes veiculares

A proposta de implantação da primeira fase do Parque Minhocão se dá no trecho entre a Praça Franklin Roosevelt e o Largo do Arouche (ver item 6.1

adiante), onde está concentrado o maior número de viagens, conforme indicado nas simulações e contagens realizadas no diagnóstico rápido.

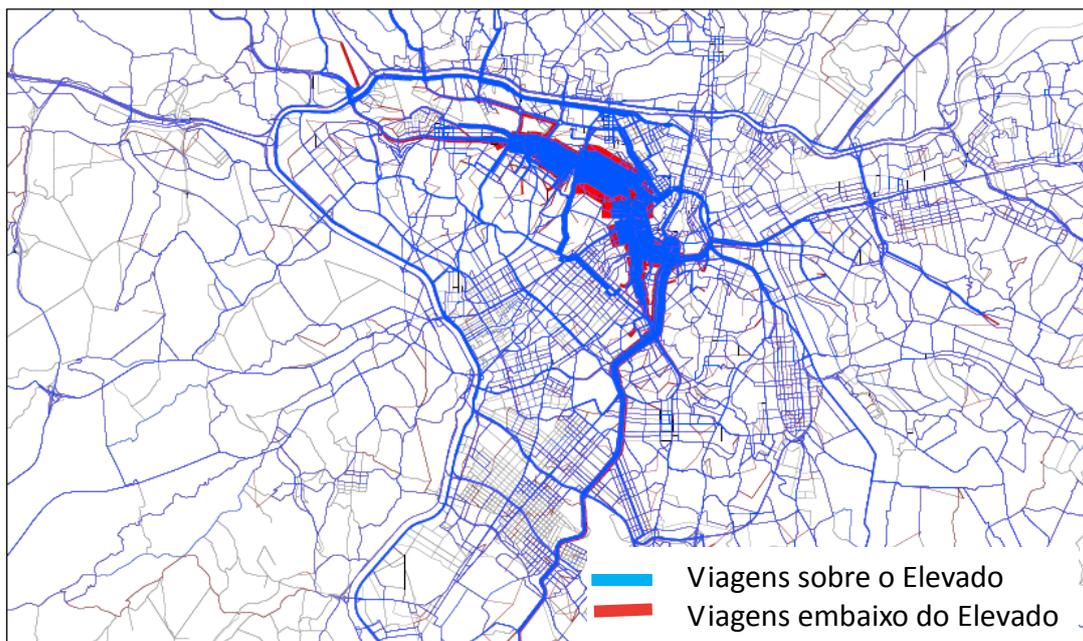
Isso ocorre porque o Elevado Presidente João Goulart nesse trecho é a confluência entre os eixos da cidade ligando a Avenida Francisco Matarazzo e a Avenida Pacaembu com a Rótula e Contra Rótula e os eixos Consolação e Ligação Leste-Oeste.



**Figura 37 – O Select Link representa a distribuição das viagens do Elevado na cidade**

De acordo com os estudos de simulação realizados, bem como análises da rede viária da cidade, estimamos que a implantação da primeira fase do Parque Minhocão implicará em impactos no trânsito na Rótula Central, no eixo Paulista, no eixo Sumaré/Brasil e nas Marginais Pinheiros e Tietê, conforme pode-se verificar na figura abaixo.

Lembramos que as análises da simulação são referentes à rede viária no pico da manhã, sendo que no pico da tarde estimamos impactos em toda a região central, em especial na R. da Consolação e região da Vila Buarque, Martins Fontes e Av. 9 de Julho.



**Figura 38 – Comparação da distribuição de viagens com e sem Elevado**

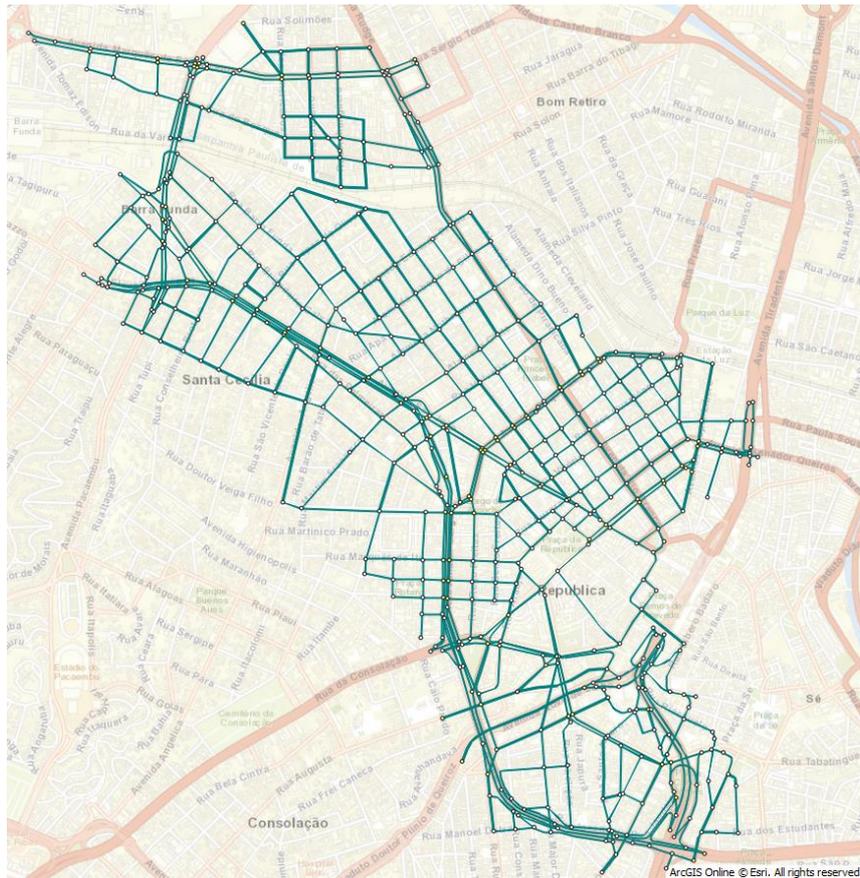
É importante destacar que os resultados das simulações são sempre apresentados com padrão de viagens equilibrado tempos após as interdições, não sendo possível demonstrar a situação imediata à desativação do primeiro trecho do Elevado, mas após o processo de acomodação e equilíbrio.

Em seguida, cabe detalhar a metodologia utilizada para a simulação realizada em fevereiro de 2019.

Inicialmente foram coletados parâmetros de desempenho relativos a áreas pré-definidas, e posteriormente em vias elencadas como principais.

Para a primeira situação, calculou-se o tempo médio gasto pelos usuários de automóveis em circulação a partir das seguintes áreas de análise:

1 – Malha viária da **Área de Influência**: considera as vias com maiores diferenças de volumes entre a situação atual e com a situação resultante da desativação do primeiro trecho do Elevado (avaliação visual). Os resultados indicam como área de influência, entre outras, a Avenida Marques de São Vicente, Avenida Rudge, Avenida Rio Branco, Avenida Francisco Matarazzo, Avenida Tiradentes e Avenida Pacaembu, conforme destaque em verde no desenho abaixo.



**Figura 39 – Área de Influência resultante da desativação do primeiro trecho do Elevado**

2 – Malha viária do **Minianel Viário**: considera as vias internas ao Minianel Viário, inclusive o seu perímetro, formado pelas Marginais Tietê e Pinheiros, Avenida dos Bandeirantes, Avenida Tancredo Neves, Rua das Juntas Provisórias, Avenida Professor Luis Inácio de Anhaia Melo e Avenida Salim Farah Maluf, conforme destacado em vermelho na imagem abaixo.

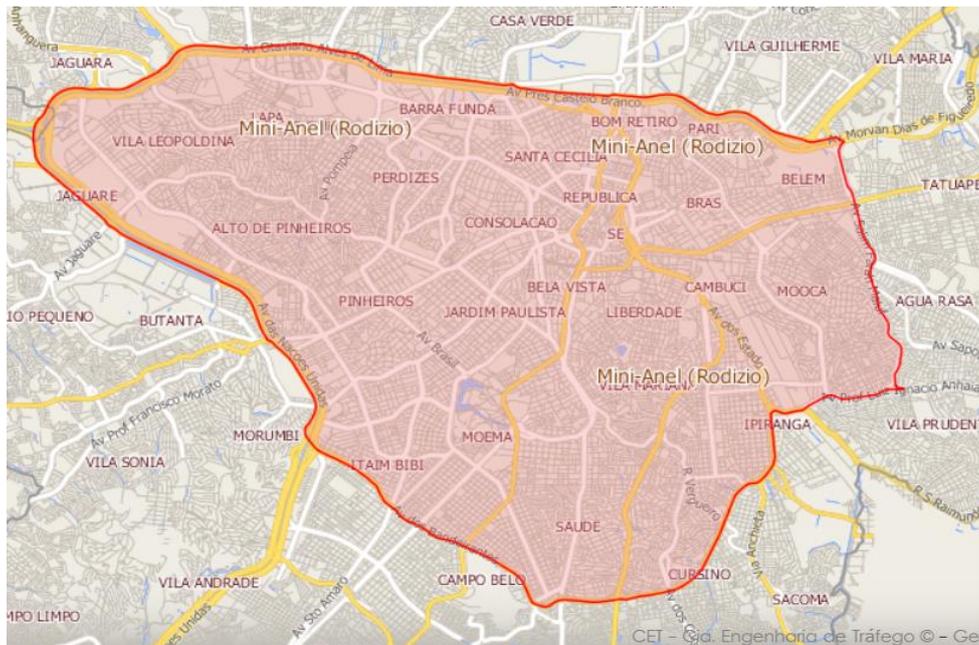


Figura 40 – Perímetro da área do Minianel Viário

3 – Malha viária do **Município de São Paulo**: considera todas as vias internas ao Município.

As tabelas abaixo apresentam em números absolutos e em porcentagem os valores obtidos com a simulação, consideram as áreas de análise descritas anteriormente para projetar três situações distintas: (I) Situação atual, (II) Situação proposta – Sem Elevado, e (III) Situação proposta – Sem Elevado e com ações de mitigação.

REDUÇÃO DE VELOCIDADE MÉDIA (KM/H) – EXEMPLO DO PICO DA MANHÃ			
OBSERVADO	ATUAL	FECHAMENTO	COM AÇÕES DE MITIGAÇÃO
MUNICÍPIO	21,0 km/h	20,9 km/h (- 0,16%)	20,9 km/h (- 0,06%)
CENTRO EXPANDIDO	26,8 km/h	26,6 km/h (- 0,48%)	26,7 km/h (- 0,28%)
ÁREA DE INFLUÊNCIA	22,7 km/h	20,8 km/h (- 8,01%)	21,1 km/h (- 6,89%)
RUA AMARAL GURGEL	42,8 km/h	27,3 km/h (- 36,1%)	31,7 km/h (- 25,7%)
AV. SÃO JOÃO	31,4 km/h	29,1 km/h (- 7,05%)	28,3 km/h (- 9,71%)

AUMENTO DO TEMPO MÉDIO DE VIAGEM (MINUTOS) – EXEMPLO DO PICO DA MANHÃ			
OBSERVADO	ATUAL	FECHAMENTO	COM AÇÕES DE MITIGAÇÃO
MUNICÍPIO	25,69 min	25,75 min (+ 0,23%)	25,80 min
CENTRO EXPANDIDO	15,32 min	15,41 min (+ 0,59%)	15,54 min
ÁREA DE INFLUÊNCIA	4,72 min	4,83 min (+ 2,33%)	4,82 min

**Figura 41 – Tabelas de resultados da simulação (EMME)**

Observa-se assim que no **município** o impacto é considerado muito baixo. A velocidade média diminui de **21,0 km/h** para **20,9 km/h** antes da mitigação no pico da manhã (**0,16%**), e o tempo médio gasto pelos usuários de automóveis aumenta de **25,69 minutos** para **25,75 minutos** no pico da manhã (**0,23%**).

Já no **centro expandido** o impacto é considerado baixo. A velocidade média diminui de **26,8 km/h** para **26,6 km/h** antes da mitigação no pico da manhã (**0,48%**), e o tempo médio gasto pelos usuários de automóveis aumenta de **15,32 minutos** para **15,41 minutos** no pico da manhã (**0,59%**).

Porém, na **área de influência** o impacto é considerado significativo. A velocidade média diminui de **22,7 km/h** para **20,9 km/h** antes da mitigação no pico da manhã (**8%**), e o tempo médio gasto pelos usuários de automóveis aumenta de **4,72 minutos** para **4,83 minutos** no pico da manhã (**2%**)

Dessa forma, entendemos que será necessária a adequação do sistema viário existente para mitigar os impactos dessa proposta.

Em uma análise preliminar, recomendamos a implantação de adequações viárias com obras e sinalização (Fase1), antes da desativação do Elevado, conforme segue:

1. Alterar circulação de vias da Vila Buarque (alternativas em estudo, aguardando resultados da simulação);
2. Fechar/desativar a alça de acesso do Elevado para a Rua da Consolação;
3. Desativar a conversão à esquerda da Rua da Consolação para acesso à Avenida Amaral Gurgel;
4. Adequar a sinalização de orientação para melhorar a nova distribuição de fluxos;
5. Adequar a sinalização de regulamentação de estacionamento em toda a Área de Influência;
6. Manter em rede e centralizados os semáforos da Rótula, Contra-Rótula, Paulista, Pacaembu, Brasil e Sumaré e;
7. Viabilizar pequenas obras de adequação geométrica na Área de Influência.

Para a Fase 2, indicamos as seguintes necessidades:

8. Adequar o acesso da Ligação Leste-Oeste para a Avenida Amaral Gurgel em ambos os sentidos, ajustando as pistas para 3 faixas de rolamento;
9. Estudar possibilidade de rampa de descida do Elevado no sentido Leste após o cruzamento da Rua Jaguaribe;
10. Desativar cruzamentos semaforizados sob a área do Parque (Rua Santa Isabel, Rua Jaguaribe e outras – em estudo);
11. Fechar a rampa de acesso próxima à Praça Marechal Deodoro para veículos;
12. Executar melhoria de calçadas e circulação de pedestres na Avenida Amaral Gurgel, em especial nas áreas de acesso ao Parque;
13. Alargar a pista da Avenida General Olímpio da Silveira entre Rua Albuquerque Lins e Avenida Angélica e;
14. Melhorar a rampa de subida ao Elevado sentido Oeste com adequação de geometria.

Recomendamos ainda que sejam realizadas melhorias de calçada, pavimentação/recapeamento e drenagem nas seguintes vias:

- Avenida General Olímpio da Silveira (toda extensão);
- Rua das Palmeiras (toda extensão).

Em função das condições de saturação do sistema viário e visando garantir a mobilidade do transporte coletivo, pedestres e ciclistas, enfatizamos a importância das obras estruturais previstas no Plano Diretor Estratégico (PDE), em especial a construção do Apoio Sul da Marginal Tietê e da Linha 6 Laranja do Metrô.

O diagnóstico de impactos no trânsito e a proposição de medidas de mitigação serão detalhados conforme cronograma apresentado ao final deste documento. Dados adicionais devem ser trabalhados para refinar as análises aqui presentes, incluindo projeções com base em cruzamento de dados de Big Data relativos aos registros de equipamentos de fiscalização, GPS de ônibus e bicicletas compartilhadas, bilhetagem, informações de aplicativos como Waze/Google e outros. A possibilidade de realização de fechamentos de testes também será considerada.

### **5.3. INTERVENÇÕES DE SEGURANÇA, ACESSIBILIDADE E CONFORTO**

Em atendimento às determinações acordadas com o Ministério Público do Estado de São Paulo e como fase preparatória para implantação do Parque Minhocão, está em desenvolvimento o projeto de adequação do Elevado para proporcionar o correto compartilhamento do uso entre os veículos e o lazer da população aos finais de semana e feriados.

O projeto compreende a implantação de dispositivos de segurança e acessibilidade, tais como gradil de proteção aos usuários nas laterais e estruturas de acessibilidade ao longo de todo Elevado. As estruturas de acesso serão compostas por diferentes tipologias de escadas metálicas com e sem elevadores. Esses dispositivos servirão também, no futuro, para prover de acessibilidade e segurança ao Parque a ser implantado.

As estruturas de acesso propostas ao longo dos 2700 metros de extensão do Elevado conectarão pontos de interesse e de afluxo de pessoas. Rua General

Jardim, Largo do Arouche, Praça Marechal Deodoro entre outros, caracterizam bem esta integração. A estratégia de localização dos acessos será a de otimizar e qualificar os espaços públicos onde estão localizados. De um lado trazendo uso e fluxo de pessoas para as diversas praças, canteiros e calçadas e de outro integrando enquanto espaço qualificado com o Parque Minhocão.

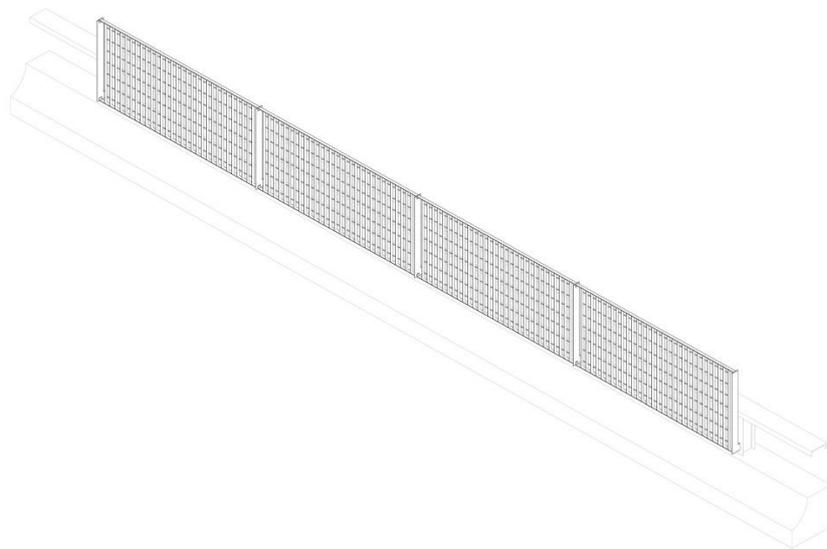
Dessa forma, as praças e calçadas do térreo, baixo ou entorno do elevado estarão também ativadas com a implantação dos equipamentos de acesso e segurança. Cada acesso, escada com ou sem elevador, será estrategicamente localizado para integrar o térreo ao tabuleiro, desde uma escada localizada em área remanescente de desapropriação na Rua General Jardim até as localizadas em praças públicas como a do Largo Santa Cecilia, Arouche ou Marechal Deodoro.



Figura 42 – Simulação de escada de acesso (parte de baixo)



**Figura 43 – Simulação de escada de acesso (parte de cima)**



**Figura 44 – Simulação de gradil de proteção**



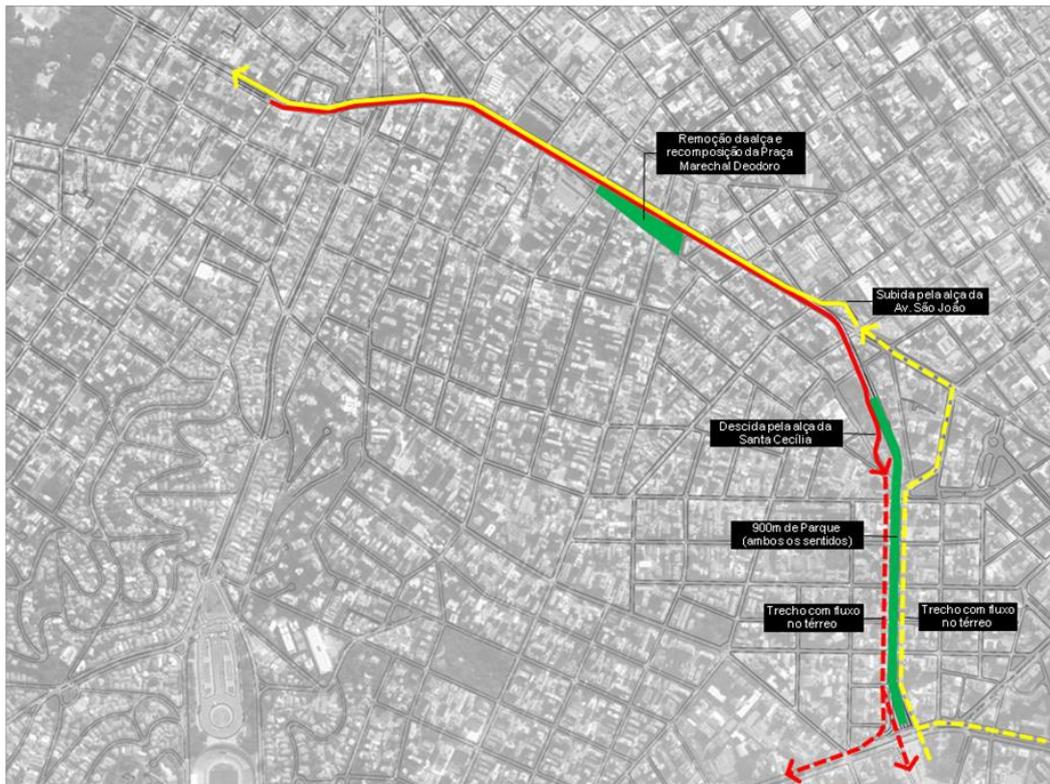
Figura 45 – Simulação de gradil de proteção

## 6. EIXO ATIVAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS

### 6.1. PARQUE MINHOCÃO – PRIMEIRO TRECHO DESATIVADO

Recomenda-se a implantação do primeiro trecho desativado para veículos do Parque do Minhocão nos 900m entre a Praça Roosevelt e o Largo do Arouche.

Esse trecho foi escolhido em razão de sua favorável conexão com outros espaços públicos de lazer – Praça Roosevelt, Parque Augusta, Largo do Arouche, Largo de Santa Cecília e Praça Marechal Deodoro. Outro aspecto favorável à sua implantação é a melhor inserção urbana deste trecho em relação ao entorno imediato – o Elevado encontra-se mais afastado das fachadas em comparação com o trecho da Avenida São João.



**Figura 46 – Mapa da situação proposta para a Fase Praça Roosevelt – Largo do Arouche**

Fonte: São Paulo Urbanismo – 2019.

O estudo de implantação também avaliou o impacto nos fluxos de veículos e apresentou uma reestruturação: no sentido oeste-leste mantêm-se o acesso ao Elevado pelo Largo Padre Péricles, e descendo, obrigatoriamente, pela rampa da Praça do Metro Santa Cecília. A partir deste ponto o deslocamento oeste-leste será feito ao nível do solo. Já no sentido leste-oeste o fluxo que atravessa sob a Praça Roosevelt será mantido ao nível do solo e só poderá acessar o Elevado a partir da alça de acesso da Avenida São João.

A partir do estudo de fluxo a cidade ganha a possibilidade de demolição da rampa de acesso sobre a Praça Marechal Deodoro, recuperando um histórica e valiosa área verde, como podemos observar nas simulações a seguir.



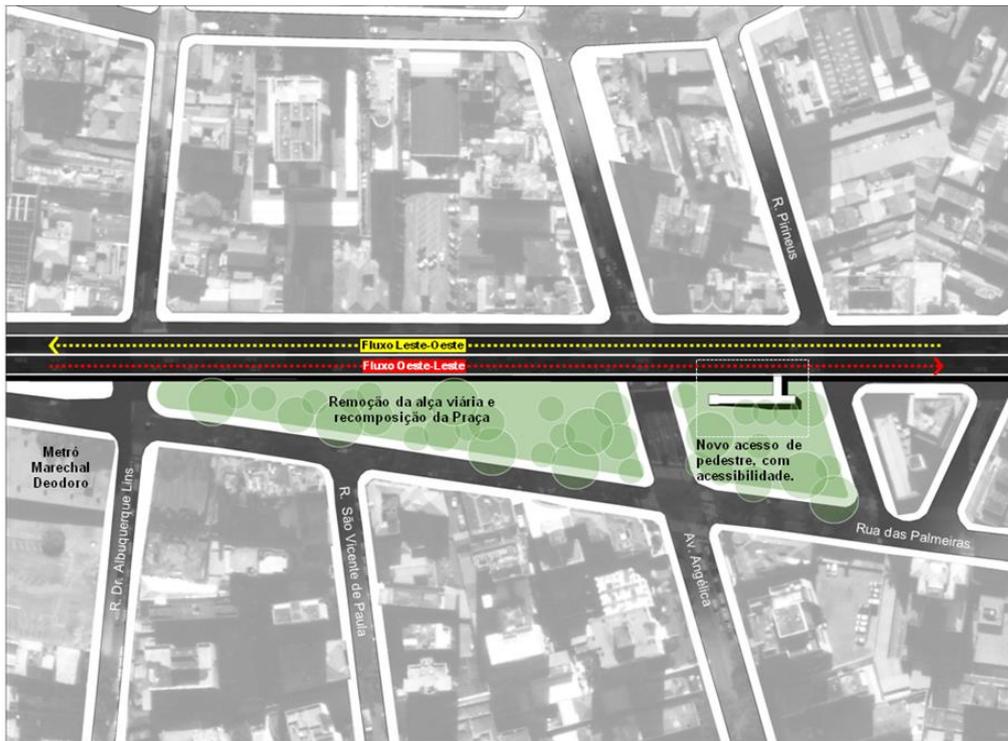
**Figura 47 – Situação atual da Praça Marechal Deodoro. Rampa de acesso ao Elevado**

Fonte: São Paulo Urbanismo – 2019



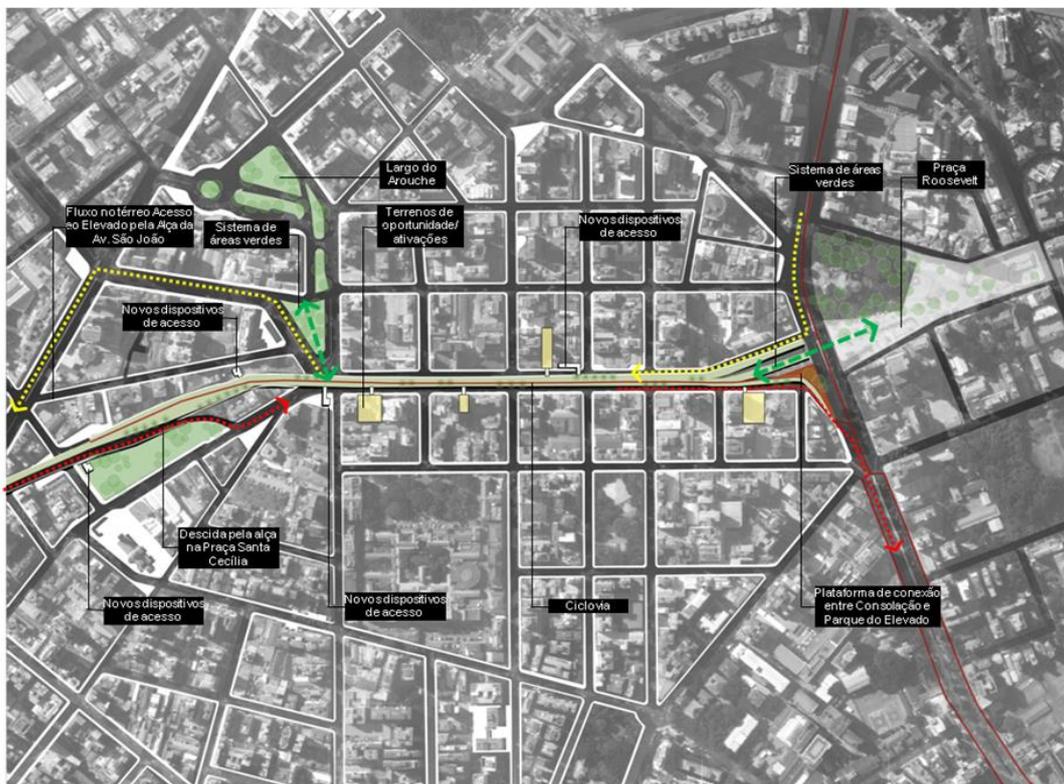
**Figura 48 – Situação atual da Praça Marechal Deodoro. Baixio da rampa de acesso ao Elevado**

Fonte: São Paulo Urbanismo – 2019.



**Figura 49 – Recuperação da Praça Marechal Deodoro**

Fonte: São Paulo Urbanismo – 2019.



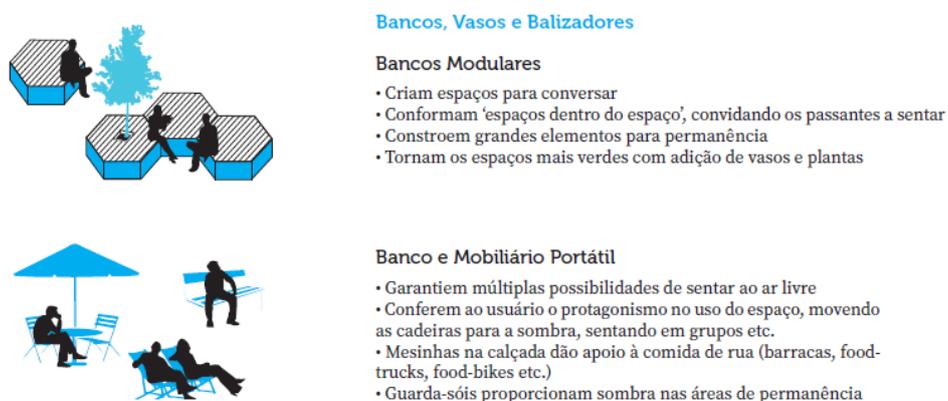
## Figura 50 – Mapa da situação proposta para a Fase Praça Roosevelt – Largo do Arouche

Fonte: São Paulo Urbanismo – 2019.

Para a implantação parcial do Parque Minhocão no primeiro trecho, a readequação urbanística da estrutura existente terá como premissa básica a utilização de elementos pré-construídos que serão justapostos à infraestrutura existente. Em complementação aos elementos necessários para dotar o Parque com condições adequadas de acesso e segurança, tratados no item anterior, serão implantados também elementos de mobiliário urbano que darão suporte à permanência, tais como:

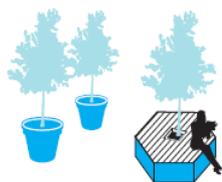
- Bancos
- Mesas
- Decks de madeira
- Vasos com plantas
- Elementos de sombra e de atividades lúdicas

O padrão de mobiliário a ser utilizado será compatível com o modelo de “caixa de ferramentas” já utilizado em projetos da Prefeitura; são elementos com grande potencial de ativação de espaços públicos e que permitem reorganizações periódicas desses espaços, mas com pouco impacto orçamentário-financeiro. Abaixo, alguns exemplos de modelos de mobiliária da “caixa de ferramentas” do projeto Centro Aberto.



## Figura 51 – Exemplo de mobiliário no padrão Centro Aberto. Bancos e guarda-sóis

Fonte: Centro Aberto: experiências na escala humana. SMDU, PMSP.



#### Vasos

- Ampliam a presença do verde na cidade
- Fornecem sombra e filtrar a luz solar
- Criam novos ambientes dentro do espaço
- Servem como elementos adicionais de descanso
- São uma alternativa aos balizadores para bloqueio do tráfego



#### Balizadores

- Impedem a entrada de veículos sem interromper as linhas de desejo dos pedestres
- Servem como bancos informais
- Conformam pequenas bordas secundárias

**Figura 52 – Exemplo de mobiliário no padrão Centro Aberto. Vasos e balizadores**

Fonte: Centro Aberto: experiências na escala humana. SMDU, PMSP



#### Tratamento de piso

- Unifica o espaço
- Identifica com clareza as transformações do lugar
- Cria identidade visual para intervenções pulverizadas
- Conquista áreas de leito carroçável ocioso, mediando uma nova relação de uso do espaço viário

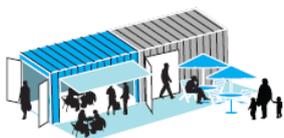


#### Iluminação e Projeção

- Garantem espaços públicos mais seguros
- Convidam ao uso noturno
- Reanimam fachadas e muros sem janelas
- Realçam detalhes das construções
- Criam padrões luminosos de piso

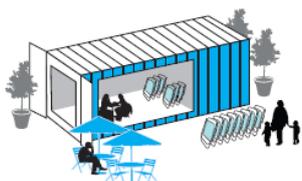
**Figura 53 – Exemplo de mobiliário no padrão Centro Aberto. Tratamento de piso, iluminação e projeção**

Fonte: Centro Aberto: experiências na escala humana. SMDU, PMSP.



#### Instalações Temporárias

- Ativam bordas e fachadas degradadas
- Adicionam novas funções e atividades ao local
- Criam unidades-satélite de atividades já presentes no entorno
- Servem como unidades de depósito
- Garantem a presença de pessoas no local ao longo do dia, fortalecendo a vigilância passiva



#### Centro de Informações e apoio

- Unidade de apoio e depósito de mobiliário portátil
- Concentra informações sobre o projeto
- Promove a zeladoria do espaço
- Proporciona a interface com usuários

**Figura 54 – Exemplo de mobiliário no padrão Centro Aberto. Instalações temporárias e de apoio**

Nesse sentido, as intervenções na infraestrutura física existente se limitarão, em uma primeira fase, às correções e readequações necessárias para garantir a integridade e segurança do espaço, bem como recepcionar os elementos de mobiliário urbano.

Como não poderia deixar de ser, o projeto para a implantação do parque em seus 900 metros iniciais, da mesma forma que em seu estudo na totalidade, contemplará a parte elevada e o seu espaço inferior. Elementos de suporte à vida pública e à permanência das pessoas serão pensados e instalados nos dois níveis. O Parque é dessa forma considerado como um equipamento urbano que conta com o nível das ruas e calçadas do baixio e entorno além do tabuleiro elevado. Todos os acessos serão projetados com essa diretriz integrando os dois níveis do parque.

Em uma segunda fase, serão realizadas intervenções de abertura no tabuleiro e demolições parciais e localizadas, com o intuito de melhorar as condições de incomodidade urbana e de falta de iluminação nos baixios do Elevado. Os projetos relativos a essa fase serão elaborados após a realização de laudo estrutural que garanta a segurança e indique os locais onde há viabilidade para as intervenções de abertura/demolição. Vislumbra-se também a compatibilização com os edifícios em terrenos de oportunidade, estratégia urbana que será objeto do PIU anterior a esta etapa.

## **6.2. CONTRIBUIÇÕES SETORIAIS PARA ATIVAÇÃO E QUALIFICAÇÃO**

Junto às intervenções urbanísticas na área do Elevado propriamente dito, é fundamental que projetos e ações setoriais sejam viabilizados para ativação e qualificação dos espaços públicos integrados ao Parque Municipal Minhocão. As áreas públicas localizadas abaixo e no entorno imediato do viaduto devem ser, necessariamente, integradas à estratégia de implantação do Parque.

Este item apresenta algumas contribuições preliminares, fornecidas por diversas secretarias municipais, acerca da situação do Elevado e de seu entorno, assim como possibilidades de ações setoriais a serem consideradas na elaboração do projeto urbanístico e na implantação e operação do parque. Algumas dessas contribuições serão desdobradas em planos detalhados pelas secretarias municipais responsáveis. Os planos previstos são os seguintes:

- Plano de Abordagem Socioassistencial;
- Plano de Habitação de Interesse Social
- Plano de Segurança Urbana;
- Plano de Programação Cultural e de Patrimônio;
- Plano de Monitoramento Ambiental.

### **6.2.1. ASSISTÊNCIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL**

Uma estratégia robusta de abordagem humanizada é fundamental para o sucesso do Parque Minhocão, tendo em vista que a falta de um acolhimento mais eficaz das populações vulneráveis tem impactos em diversas dimensões, desde a garantia dos direitos humanos dos próprios moradores de rua até o reforço da cultura do medo na região.

No perímetro que vai do Largo do Arouche até a Praça Roosevelt, já existe uma série de serviços e equipamentos de Assistência e Desenvolvimento Social. São eles:

- Centro de Referência do Idoso: serviço de referência, proteção e defesa de direitos. Atendimento individual e coletivo com estímulo da participação social.
- CRD: promoção de apoio e acolhida social a profissionais do sexo, homossexuais, travestis e transexuais em situações de vulnerabilidade e risco pessoal e social.
- Centro de Acolhida a Pessoas em Situação de Rua (2): acolhimento provisório para pernoite, com privacidade. Para adultos e grupos familiares. Garantia de proteção integral às pessoas em situação de rua, contribuindo para reinserção social.

- Centro de Capacitação Técnica para Adultos em Situação de Rua: cursos de formação e capacitação profissional para a população em situação de rua.
- Serviço Especializado de Abordagem a Adultos em Situação de Rua (2): busca ativa e abordagem nas ruas, identificando a incidência de trabalho infantil, violência, abuso e exploração sexual de crianças e adolescentes, pessoas em situação de rua e outras.
- CEDESP: atividades com adolescentes, jovens e adultos (a partir de 15 anos) visando investimento na formação profissional. Ampliação de repertório cultural e participação na vida pública.
- Centro de Acolhida às Pessoas em Situação de Rua (4): acolhimento provisório para pernoite, com privacidade. Para adultos e grupos familiares. Garantia de proteção integral às pessoas em situação de rua, contribuindo para reinserção social.
- Centro de Acolhida Especial para Idosos: acolhimento provisório com privacidade, para pessoas de ambos os sexos, a partir de 60 anos, sem condições de autocuidado ou retaguarda familiar, mas com autonomia para realização das atividades diárias.
- CTA: rápido acolhimento, servindo de apoio aos demais centros de acolhida. Com capacitações para possibilitar aos usuários obtenção de trabalho, gerando autonomia e renda.
- Serviço de Proteção Social às Crianças e Adolescentes Vítimas de Violência: atendimento a todos os envolvidos (vítimas, familiares e agressores) em situação de violência doméstica, abuso ou exploração sexual. Fortalecimento da autoestima, superação da situação de violação de direitos, reparação da violência.

O mapa apresentado abaixo permite visualizar a rede socioassistencial do perímetro.

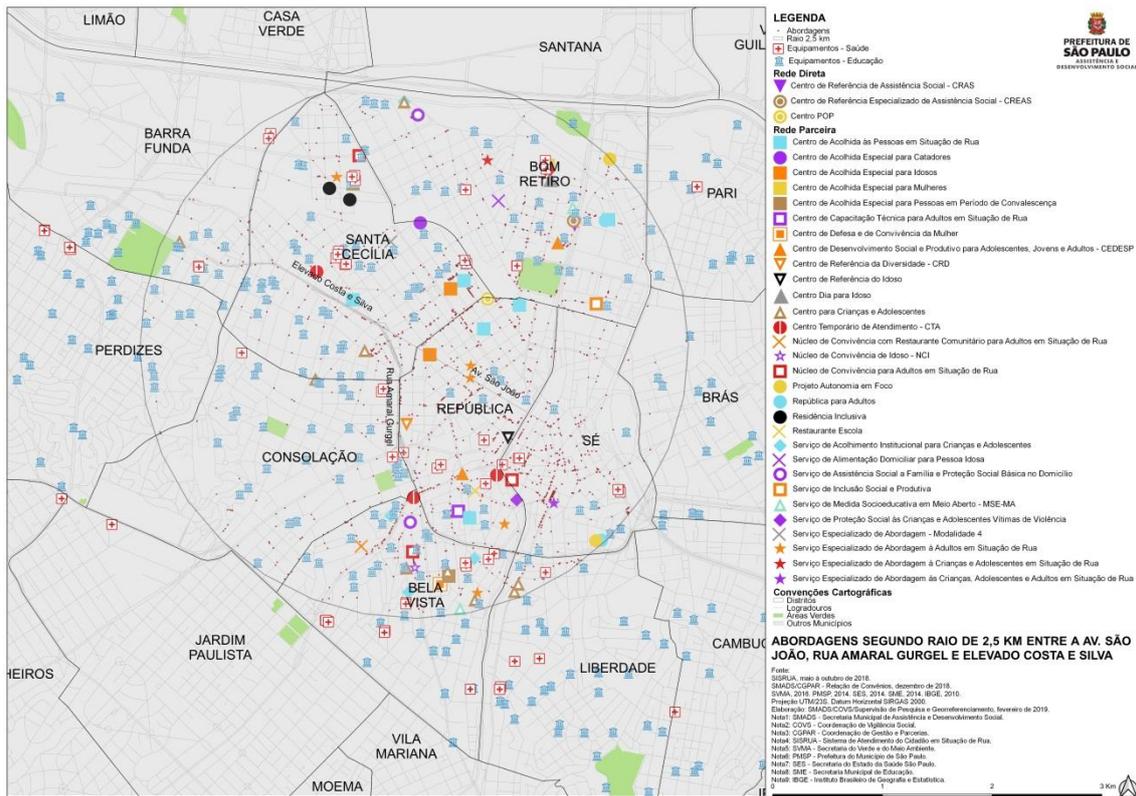


Figura 55 – Rede socioassistencial do perímetro

A tabela abaixo mostra o total de abordagens socioassistenciais realizadas em um raio de 2,5 km entre a Av. São João, a Rua Amaral Gurgel e o Elevado João Goulart entre maio e outubro de 2018.

TOTAL DE ABORDAGENS NA OPERAÇÃO BAIXA TEMPERATURA, SEGUNDO RAIO DE 2,5 KM ENTRE AV. SÃO JOÃO, RUA AMARAL GURGEL E ELEVADO JOÃO GOULART DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, TOTAL DE MAIO À OUTUBRO DE 2018									
MACRORREGIÕES	SUBPREFEITURAS	DISTRITOS	MAIO	JUNHO	JULHO	AGOSTO	SETEMBRO	OUTUBRO	ABORDAGENS/ANO
CENTRO	SÉ	Bela Vista	1.627	1.777	1.663	2.057	1.120	1.828	10.072
		Bom Retiro	1.444	2.249	2.596	2.145	1.241	1.991	11.666
		Consolação	189	251	346	225	204	122	1.337
		Liberdade	77	62	16	88	163	49	455
		República	2.546	2.021	2.610	1.220	2.225	2.653	13.275
		Sé	4.594	6.043	4.571	7.667	6.691	7.952	37.518
	Santa Cecília	4.347	5.673	4.828	4.196	1.984	7.419	28.447	
<b>Sub-Total</b>			<b>14.824</b>	<b>18.076</b>	<b>16.630</b>	<b>17.598</b>	<b>13.628</b>	<b>22.014</b>	<b>102.770</b>
OESTE	LAPA	Barra Funda	44	175	130	8	8	9	374
		Perdizes	-	1	-	6	-	1	8
<b>Sub-Total</b>			<b>44</b>	<b>176</b>	<b>130</b>	<b>14</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>382</b>
LESTE 1	MOOCA	Brás	7	2	6	2	-	20	37
		Pari	1	-	-	-	-	16	17
	<b>Sub-Total</b>			<b>8</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>36</b>
<b>TOTAL LOCALIZADOS</b>			<b>14.876</b>	<b>18.254</b>	<b>16.766</b>	<b>17.614</b>	<b>13.636</b>	<b>22.060</b>	<b>103.206</b>

Figura 56 – Tabela com total de abordagens no perímetro entre maio e outubro de 2018

Para melhorar a situação socioassistencial no perímetro que inclui o Elevado João Goulart, recomenda-se a implantação e reorganização de alguns serviços adicionais:

- CRAS Santa Cecília;
- Mudança de local do CREAS Santa Cecília; e
- Implantação de CCInter (Centro de Convivência Intergeracional).

Recomenda-se a elaboração de plano detalhado de abordagem socioassistencial no perímetro das intervenções, com ações de curto, médio e longo prazo, conforme cronograma apresentado ao final deste documento.

### **6.2.2. HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL**

Dentro do conjunto de ações setoriais fundamentais à implantação do Parque Municipal Minhocão, há de se destacar a importância dos estudos e estratégias que garantam permanência à população de baixa renda nas áreas de influência do Parque, tendo em vista a provável valorização imobiliária da região e a consequente expulsão dos que mais necessitam acesso à cidade.

Cabe observar de início o texto disposto no Plano Diretor Estratégico, Lei Municipal Nº 16.050 de 31 de julho de 2014, que dedica a IV Seção para tratar da Zona Especial de Interesse Social, de onde destaca-se:

*Art. 44. As Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), (...), são porções do território destinadas, predominantemente, à moradia digna para a população da baixa renda por intermédio de melhorias urbanísticas, recuperação ambiental e regularização fundiária de assentamentos precários e irregulares, bem como à provisão de novas Habitações de Interesse Social - HIS e Habitações de Mercado Popular - HMP a serem dotadas de equipamentos sociais, infraestruturas, áreas verdes e comércios e serviços locais, situadas na zona urbana.*

*(...)*

*Art. 45 . As ZEIS classificam-se em 5 (cinco) categorias, definidas nos seguintes termos:*

(...)

*III- ZEIS 3 são áreas com ocorrência de imóveis ociosos, subutilizados, não utilizados, encortiçados ou deteriorados localizados em regiões dotadas de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas, boa oferta de empregos, onde haja interesse público ou privado em promover Empreendimentos de Habitação de Interesse Social;*

Nesse sentido, apresentamos neste item uma primeira análise sobre as áreas gravadas como Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) internas ao perímetro da Zona Eixo de Estruturação da Transformação Metropolitana (ZEM), conforme a Lei Municipal Nº 16.402 de 22 de março de 2016, relacionada ao Parque Municipal Minhocão. Estão descritas abaixo cinco áreas, todas localizadas no Distrito Santa Cecília, pertencentes à Subprefeitura Sé, centro da capital; identificadas pelo número do Setor e da Quadra.

**Setor 007, Quadra 020:** Perímetro compreendido pela Avenida São João, Rua Helvétia, Rua das Palmeiras e Alameda Gleite. A quadra possui características muito diversas, onde foi possível observar um empreendimento residencial novo, um estacionamento térreo descoberto e um edifício antigo vazio. Este, por sua vez, é conhecido como Edifício Lord, localizado Rua das Palmeiras Nº 58, era ocupado pelo Movimento de Moradia denominado Frente de Luta por Moradia (FLM). Este e o imóvel vizinho, um sobrado abandonado, vem sendo tratado pela Secretaria Municipal de Habitação (SEHAB) e pela Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo (COHAB) junto ao Programa Minha Casa Minha Vida Entidades com recursos financeiros do Fundo de Desenvolvimento Social (FDS). Atualmente os dois imóveis já estão desapropriados para reforma e construção de um anexo, para ao final, destinar as unidades habitacionais às famílias correspondentes. O lote do estacionamento apresenta potencial para provisão de habitação de interesse social.



Figura 57 – Fotografias de imóveis no Setor 007, Quadra 020

**Setor 007, Quadra 041:** Perímetro compreendido pela Rua Doutor Frederico Steidel, Avenida São João, Avenida Duque de Caxias e Largo do Arouche. Por estar associada à duas Avenidas importantes, a maior parte da quadra tem usos comerciais ou mistos, já na face voltada a Rua Doutor Frederico Steidel os comércios são de menor porte, onde também foi identificada uma Rua sem saída no miolo da quadra com sobrados ocupados por famílias de baixa renda. Possui um lote importante gravado como ZEIS-3 com fachada para a Avenida São João e lateral/fundos para a Rua Doutor Frederico Steidel, atualmente é ocupado por um estacionamento térreo descoberto. Além desse, existem mais dois lotes em ZEIS-3 que são ocupados por dois estacionamentos térreos fechados do tipo galpão. É uma quadra com potencial para a provisão de habitação de interesse social.



Avenida São João, nº 1475.	Rua Doutor Frederico Steidel, nº 120.
----------------------------	---------------------------------------

Figura 58 – Fotografias de imóveis no Setor 007, Quadra 041

**Setor 007, Quadra 093:** Perímetro compreendido pela Avenida São João, Rua Doutor Frederico Steidel, Travessa dos Desenhistas, Elevado Presidente João Goulart e Rua Ana Cintra. A quadra é pouco verticalizada e tem baixa densidade, principalmente por conta de dois grandes estacionamentos térreos, de um galpão abandonado e de uma área de lazer com quadra poliesportiva junto a primeira alça de descida do fluxo Leste-Oeste do Elevado Presidente João Goulart. De frente para a Rua Ana Cintra está localizado o Galpão do Folias, um espaço cultural que ocupa o imóvel desde o ano 2000. E, próximos à Travessa dos Desenhistas, estão alguns edifícios de uso residencial ou misto. É uma quadra com potencial para a provisão de habitação de interesse social.

	
Rua Dr. Frederico Steidel, nº 299.	Rua Dr. Frederico Steidel, nº 275.

Figura 59 – Fotografias de imóveis no Setor 007, Quadra 093

**Setor 007, Quadra 094:** Perímetro compreendido pela Travessa dos Desenhistas, Rua Doutor Frederico Steidel, Largo do Arouche e Elevado Presidente João Goulart. A quadra se relaciona principalmente com a Rua Doutor Frederico Steidel, tendo em vista que seu fundo está voltado para o Elevado Presidente João Goulart, que nesse trecho tem seu baixio ocupado pelo Terminal de Ônibus Amaral Gurgel. A quadra, demarcada em sua integralidade como ZEIS-3, tem características muito distintas de ocupação.

Destacam-se dois edifícios de uso residencial, com comércio no térreo, de oito pavimentos cada, além de um conjunto de sobrados e um estacionamento do número 127 ao número 183. É importante apontar que a Rua Doutor Frederico Steidel tem problemas de drenagem das águas pluviais, a maioria dos imóveis tem comportas para evitar que a água das chuvas adentre suas moradas.



Figura 60 – Fotografias de imóveis no Setor 007, Quadra 094

**Setor 007, Quadra 095:** Perímetro compreendido pela primeira alça de descida no sentido Oeste-Leste do Elevado Presidente João Goulart, Elevado Presidente João Goulart (Terminal de Ônibus Amaral Gurgel), e Rua Sebastião Pereira. Possui dois edifícios residenciais de dez e onze pavimentos, ambos os térreos tem comércio e um deles tem uma igreja. Do outro lado da quadra existem comércios de mecânica, borracharia e serralheria de no máximo três pavimentos.

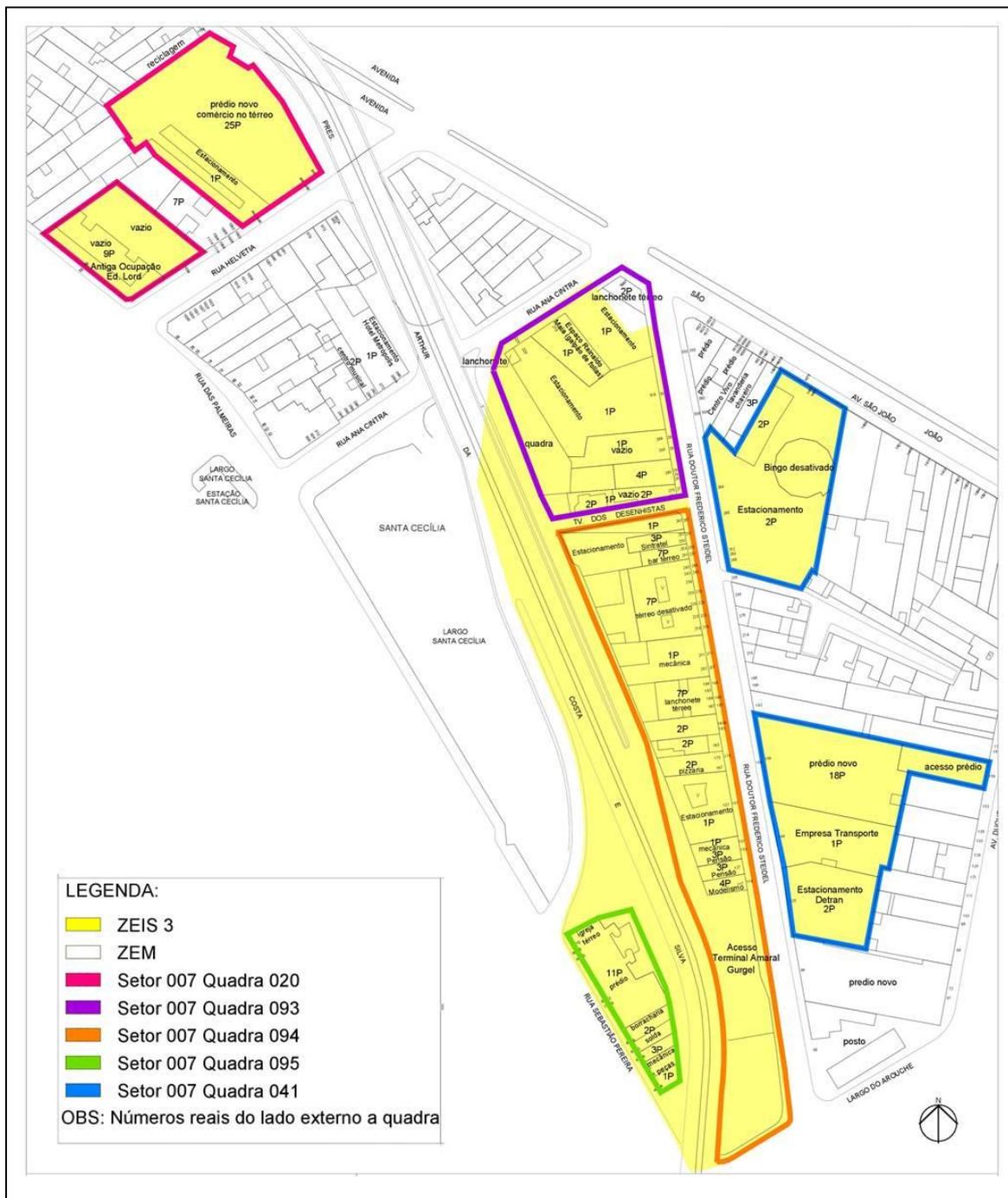


Rua Sebastião Pereira, nº 98 até 76.



Rua Sebastião Pereira, nº 60.

Figura 61 – Fotografias de imóveis no Setor 007, Quadra 095

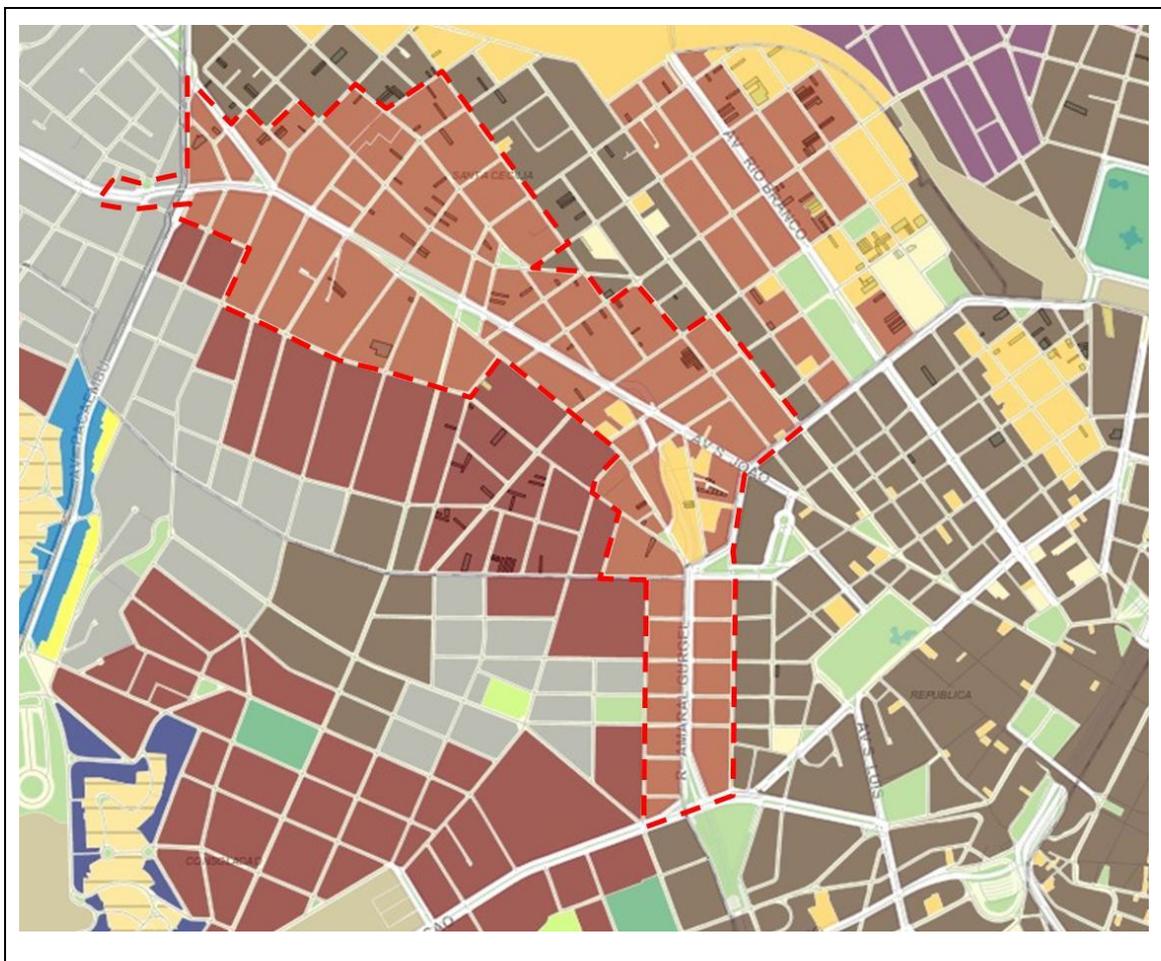


**Figura 62 – Mapa de quadras e lotes gravados como ZEIS-3 internas ao perímetro da ZEM**

Fonte: SEHAB/DTS Centro.

Também em levantamento preliminar, foi identificada a existência de cortiços e ocupações na área do perímetro da Zona Eixo de Estruturação da Transformação Metropolitana (ZEM) relacionada ao Parque Municipal Minhocão. O levantamento detalhado da situação será realizado dentro das atividades programadas no Censo de Cortiços e Assemelhados da área Central

de São Paulo, ação contratada pela Secretaria Municipal de Habitação em março de 2019.



**Figura 63 – Mapa de cortiços e ocupações sobre os erímetros das zonas do Zoneamento, destacado o perímetro da ZEM**

Fonte: SEHAB/DTS Centro

Diante do exposto, verificamos que as áreas estudadas apresentam um número significativo de edificações consolidadas compostas principalmente por edifícios antigos e novos, onde habitam famílias de diversas faixas de renda e atuam comércios de diversos seguimentos. Concluimos que para que se possa tratar as diferentes características do território, visando alcançar transformações urbanísticas para as quadras destacadas em ZEIS-3, será necessário realizar um trabalho que observe as fragilidades e particularidades de cada quadra em questão.

Tendo em vista os impactos sociais, econômicos e urbanos previstos com a implantação do Parque Municipal Minhocão, e em consonância com a legislação municipal exposta acima, cabe ao município a atenção com a população de baixa renda, e a priorização da provisão de habitação de interesse social.

Para tanto, recomenda-se a elaboração de um Plano de Habitação de Interesse Social específico, que observe e estimule a aplicação das ações concebidas no âmbito da política habitacional municipal vigente, articulado ao Projeto de Intervenção Urbana do Parque Minhocão e ao Projeto Estratégico do Parque Minhocão do Projeto de Intervenção Urbana Setor Central. Essa ação específica deve ser realizada pela Secretaria Municipal de Habitação em parceria com a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e SP Urbanismo, tendo em vista que estas são responsáveis pela elaboração dos Projetos de Intervenção Urbana. A parceria proposta visa potencializar a ação do Poder Público para alcançar os objetivos expostos acima, consolidando uma estratégia de ação integrada, como por exemplo, na aplicação do instrumento de Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios (PEUC) para estimular a Função Social da Propriedade, priorizando a provisão de Habitação de Interesse Social.

Deve ser objeto do trabalho supracitado todo o perímetro da Zona Eixo de Estruturação da Transformação Metropolitana (ZEM) relacionada ao Parque Municipal Minhocão, com ênfase nas áreas gravadas como Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) pela Lei Municipal Nº 16.402 de 22 de março de 2016. E deve ser apresentado no conteúdo um diagnóstico sócio territorial temático que identifique e caracterize situações de precariedade habitacional e vulnerabilidade social em todo o perímetro, e uma proposta de ações objetivas priorizadas e contextualizadas às estruturas de atuação da municipalidade, como por exemplo o Projeto de Intervenção Urbana Setor Central que é um importante instrumento para captação de recursos para a provisão de habitação de interesse social, ou como o Programa de Locação Social que permite ao município ofertar unidades habitacionais para aluguel com valores mais baixos que os oferecidos pelo mercado, visando garantir a permanência da população de baixa renda no território, dentre outros.

### 6.2.3. SEGURANÇA URBANA

Como previsto constitucionalmente e em leis infraconstitucionais, a Guarda Civil Metropolitana (GCM) pode atuar na prevenção criminal em próprios municipais como os parques urbanos.

Nesse sentido, recomenda-se que o projeto Parque Minhocão, do ponto de vista da segurança urbana, adote dois caminhos:

1. Presença física de Guardas Municipais no parque em uma escala de 24x7 durante 365 dias ao ano, com base comunitária móvel com 2 guardas e duas motocicletas para patrulhamento por toda sua extensão. Vale lembrar que a GCM, desde o decreto que cria o parque minhocão já vem cumprindo o serviço de prevenção naquele logradouro, notadamente todas as noites após o fechamento para veículos (20:00) e aos finais de semana durante todo o dia.
2. Instalação de câmeras de segurança: importante mecanismo de inibição da prática delituosa e mecanismo de suporte a investigações criminais. As câmeras para instalação já estão disponíveis, sendo necessário prover o logradouro de *link* e nuvem para compartilhamento ao City Câmeras. Existe na SMSU doação de *biosites* pela empresa TIM, a qual compromete-se a instalar os *biosites* com 4 câmeras na extensão da via. A doação em questão está em análise pela consultoria da SMSU, para posterior encaminhamento à PGM.

Abaixo seguem mapas de calor dos meses de setembro, outubro, novembro e dezembro de 2018 para conhecimento da problemática quanto a furtos e roubos na região.

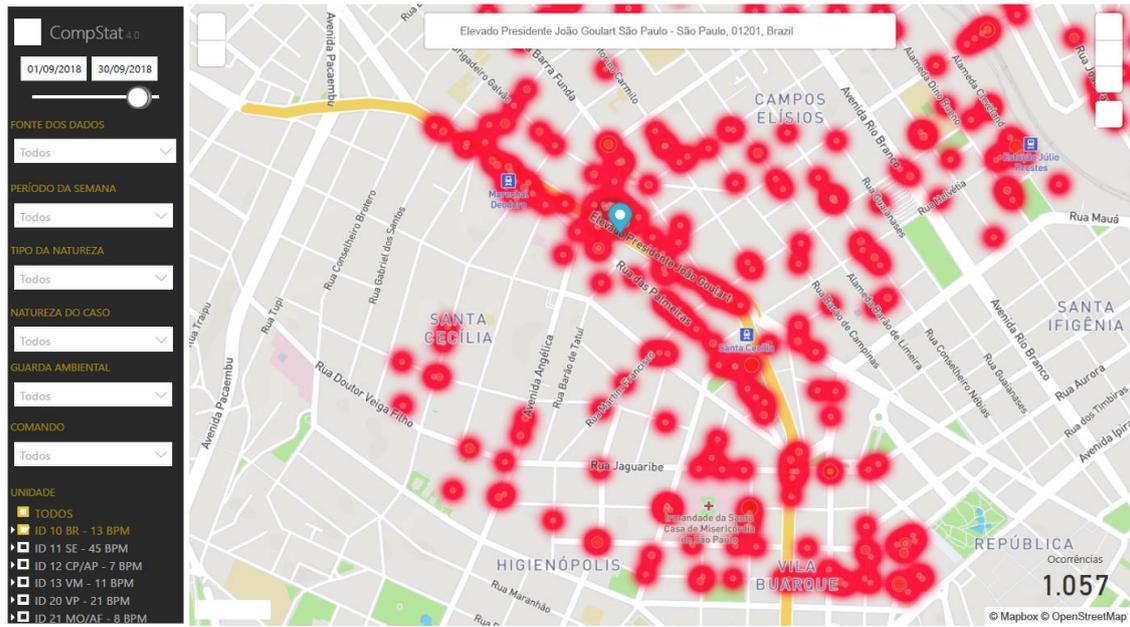


Figura 64 – Furtos e roubos na região. Setembro/2018

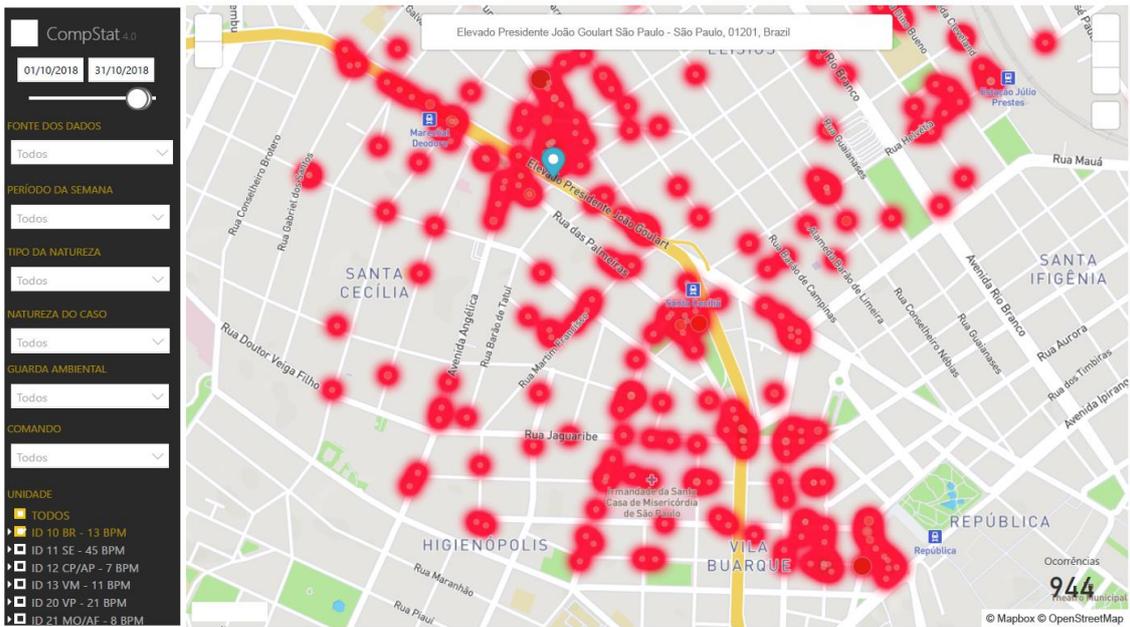


Figura 65 – Furtos e roubos na região. Outubro/2018

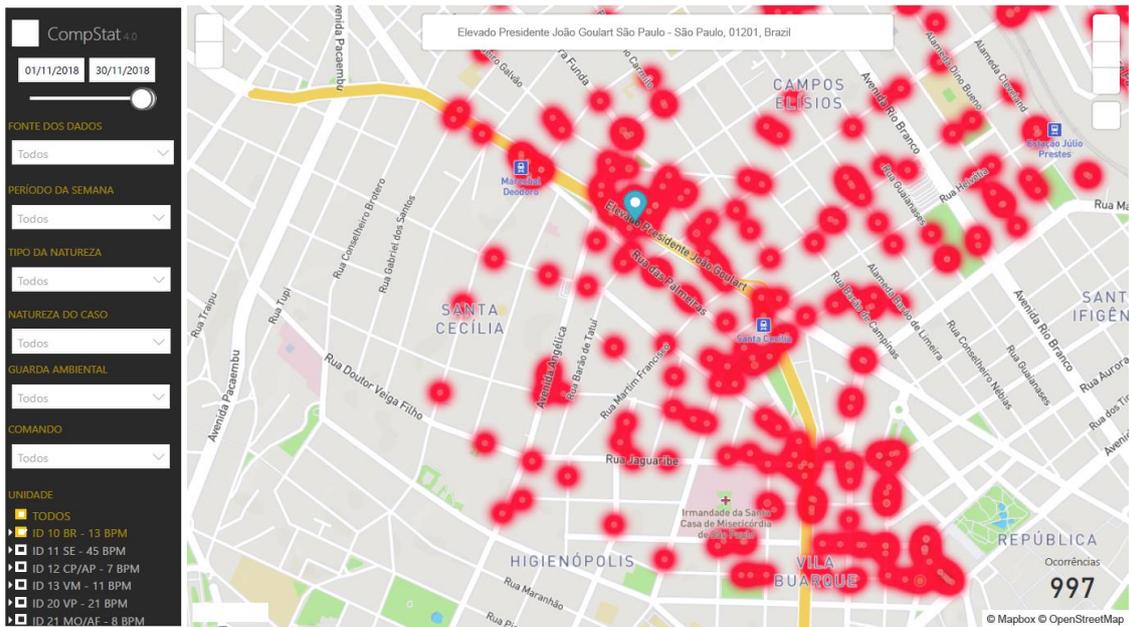


Figura 66 – Furtos e roubos na região. Novembro/2018

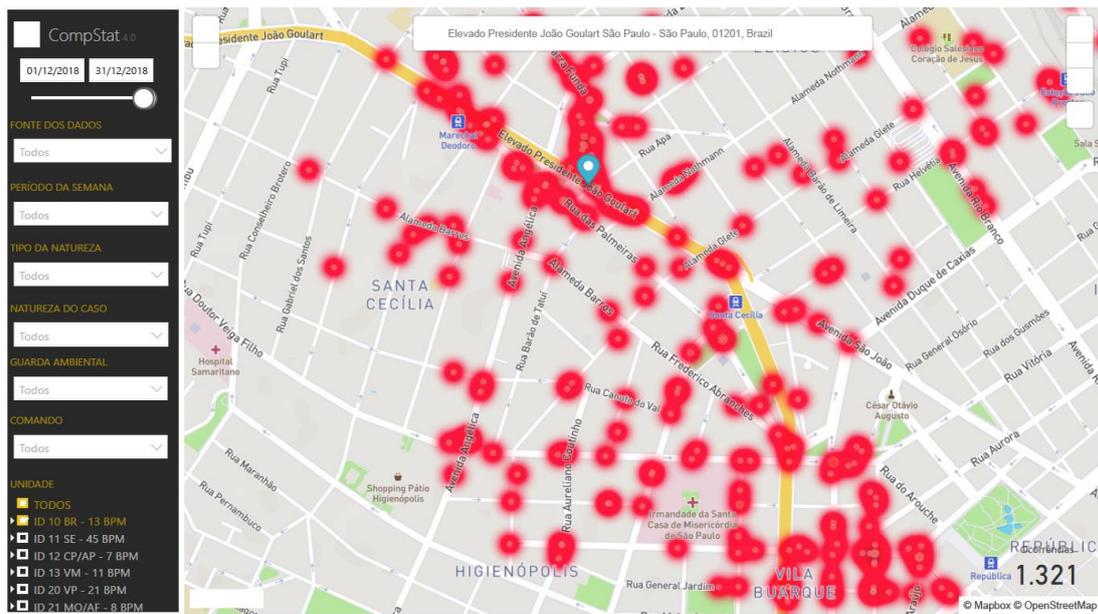


Figura 67 – Furtos e roubos na região. Dezembro/2018

Recomenda-se a elaboração de plano detalhado de segurança urbana no perímetro das intervenções, com ações de curto, médio e longo prazo, conforme cronograma apresentado ao final deste documento.

#### **6.2.4. CULTURA**

O Parque Minhocão deve ser visto como um ganho de convivência social e espaços multifuncionais de extrema importância para a cidade. Além disso, o próprio espaço supre uma imensa demanda urbana de vivências culturais, pela sua localização e permeabilidade com a cidade.

Analisando a ocupação e uso do solo de seu entorno imediato, identifica-se alguns pontos importantes levando em consideração a população que reside em sua “borda”, os transeuntes no nível da Rua Amaral Gurgel, o comércio existente, a população de baixa renda em situação vulnerável nas vias do entorno e no eixo principal, o fluxo de veículos e a sua relação com equipamentos culturais públicos (municipal, estadual e federal) e privados.

O Parque pode funcionar como um equipamento de convite à sociedade para transitar, permanecer e conhecer o Centro de São Paulo com mais intensidade e programação. Com atenção aos danos e incômodos que o Elevado causou para os moradores do seu entorno durante anos, é importante dosar as atividades propostas pensando em como manter um ambiente silencioso e produtivo ao mesmo tempo.

Recomenda-se uma dinâmica de gestão que cuide em conjunto da curadoria das atividades do parque, seguindo a lógica de implementar um calendário unificado público-privado, tendo em vista que as atividades culturais da cidade serão atualizadas em tempo real em uma plataforma ligada à SMC.

Em cada acesso de escadas, recomenda-se implantar painéis informativos com os locais e atividades no entorno expandido (item com possibilidade de patrocínios). Ao final deste item, listamos alguns equipamentos do perímetro expandido citado.

Pode-se dizer que há 3 eixos importantes que permeiam o parque: o nível da rua, o elevado e as empenas dos edifícios da Rua Amaral Gurgel. Para cada um dos eixos, recomendam-se ocupações distintas.

1. No nível da rua, o canteiro central pode ser usado somente para acesso ao elevado, para não interferir no fluxo da ciclovia. Os pilares do elevado podem ser painéis importantes para expressões artísticas na escala de pedestres e veículos, podendo receber trabalhos de artistas convidados

com iluminação adequada para valorizar as artes e permitir boa visualização<sup>5</sup>.

2. A ocupação do parque elevado pode ser feita em sua maioria por espaços livres que permitam fluxos em ritmos diferentes do nível da rua, com pontos de convivência criados a partir de mobiliário urbanos fixo e móvel. Esse eixo pode receber também atividades periódicas como:

- Clubes de leitura, leituras de roteiros, contação de histórias, saraus literários, feira de troca de livros e vinil, etc.. (parcerias com BMA, Biblioteca Monteiro Lobato, livrarias, teatros da Praça Roosevelt, Teatro Paiol Cultural, Banca Tatuí, entre outros equipamentos da região);
- Passeios guiados com a arquitetura e urbanismo como tema, conectando a população com a cidade (referência: Arquitetura Paulistana / Parceria com IAB, Escola da Cidade, Faculdade de arquitetura do Mackenzie, DPH/Jornada do Patrimônio, etc.);
- Feiras gastronômicas (Parceria com Instituto Feira Livre e restaurantes do entorno – Casa do Porco, Café Modernista, etc.);
- Audições de música acústica – conversas sobre música (Parceria com Bar Jazz B, Samba Santa Cecília, Caracol, etc.);
- Parceria com SPCine para sessões de cinema ao ar livre semanais;
- Programação infantil aos domingos pela manhã;



**Figura 68 – Programação infantil e mobiliário urbano**

---

<sup>5</sup> Referência: Raquel Brust.

- Programação como “Grupo esparrama” - Teatro nas janelas dos edifícios.



**Figura 69 – Teatro nas janelas dos edifícios (Grupo Esparrama)**



**Figura 70 – Teatro nas janelas dos edifícios (Grupo Esparrama)**

3. Galeria de Arte Urbana em empenas. Existem 18 empenas que poderiam receber esses trabalhos com linguagens como grafitti, projeções e mapping (possíveis parcerias: Matilha Cultural, SESC Consolação, etc.).

Alguns equipamentos do perímetro imediato são apresentados na lista a seguir:

- Biblioteca Monteiro Lobato
- IAB – Instituto de Arquitetos do Brasil / Central GALeria
- Sala Pretérito Perfeito – Casa de Cultura
- Espaço Parlapatões
- Teatro Satyros

- SP Escola de Teatro
- Galeria Tribo
- Bar Cama de Gato

Alguns equipamentos do perímetro expandido são apresentados na lista a seguir:

- Sesc 24 de maio
- Sesc Vila Nova
- Teatro São Pedro
- Theatro Municipal de São Paulo
- Praça das Artes
- FUNARTE
- Livraria Tapera Taperá
- Espaço Cultural Santa Cecília
- TUSP
- RedBull Station
- Galeria Metrópole
- Biblioteca Mario de Andrade

Recomenda-se a elaboração de plano detalhado de programação cultural e de patrimônio no perímetro das intervenções, com ações de curto, médio e longo prazo, conforme cronograma apresentado ao final deste documento.

#### **6.2.5. TURISMO**

No âmbito do desenvolvimento das políticas municipais de turismo, a implantação do Parque Minhocão é considerada uma estratégia importante para:

- Fortalecimento da conexão da área do Elevado João Goulart com outros equipamentos do entorno;
- Valorização do Centro como lugar privilegiado da estratégia de consolidação de produtos turísticos da cidade;
- Integração da área do “Centro Novo” com a estratégia de implantação do Triângulo SP, projeto de intervenção no “Centro Velho” funcionalmente conectado ao Elevado pela Av. São João;

- Potencializar dinâmicas de desenvolvimento local e de fortalecimento da economia do turismo.

#### **6.2.6. ESPORTE E LAZER**

O Art. 3º da Lei 16.833/2018, que cria o Parque Municipal do Minhocão, define que o “Poder Público Municipal, na forma da legislação vigente, incentivará atividades culturais, esportivas e de lazer no Elevado João Goulart, por parte da comunidade e de entidades da sociedade civil, assim como garantirá as adequadas condições de segurança no local durante os horários de fechamento ao tráfego de veículos, bem como desenvolverá ações de sustentabilidade destinadas a preservar e ampliar a área verde no local.”

Este subitem compila apontamentos iniciais da Secretaria Municipal de Esportes e Lazer da Prefeitura de São Paulo com vistas à implantação do Parque Municipal do Minhocão, na forma determinada pela Lei 16.833/2018. Trata-se de contribuição preliminar ao processo de formulação de política pública desencadeada pela criação do Parque.

À luz dos objetivos de política pública propostos a esta Secretaria, tomamos a liberdade de estruturar nossa contribuição ao Parque Minhocão em torno de propostas de formulação de equipamentos públicos de esporte e lazer no território.

As propostas aqui apresentadas se resumem, em linhas gerais, a uma agenda de parcelamento, uso e ocupação do solo com vistas à aparelhagem esportiva no território do Parque Minhocão, tais como:

1. **Ciclovias:** reafirmando e contemplando a vocação esportiva por excelência do Elevado João Goulart tal como ele é hoje, entendemos ser evidente a conveniência e a oportunidade de viabilizar a ampliação das ciclovias no futuro Parque, com incrementos de segurança, conforto e circulação.
2. **Pista de corrida:** tal como a ciclovias, a pista de corrida vem para atender à demanda atual e já consolidada por atividades de caminhada e corrida no Elevado João Goulart. A novidade por nós apresentada, que teria potencial de aprimorar o conforto e a segurança dos munícipes, é a

mera separação entre os fluxos de corrida, caminhada, de um lado e bicicletas, de outro.

3. **Academia ao ar livre:** aos moldes de parcerias já consolidadas em muitos parques públicos, entendemos existir no futuro Parque Minhocão o potencial para instalação de pequenas estações de ginástica ao ar livre, capazes de oferecer os subsídios para atividades físicas aeróbicas e anaeróbicas, como a musculação.
4. **Training trucks:** equipamentos cada vez mais frequentes, por sua praticidade logística, os training trucks podem ser uma alternativa viável e rápida para a viabilização de equipamentos esportivos à disposição da população frequentadora do futuro Parque. Trata-se de veículo automotor adaptado para armazenamento e desdobramento em aparelhos próprios para aulas de danças, spinning e pilates, bem como atividades funcionais de musculação.
5. **Quadras de basquete 3x3:** equipamento símbolo do esporte urbano de rua nas grandes cidades, as quadras de basquete 3 x 3 são caracterizadas pela simplicidade da sua instalação e pela sua alta demanda junto à população jovem.

A seguir, passamos a ofertar algumas sugestões de equipamentos e políticas de esporte e lazer voltados especificamente à população de crianças e adolescentes que poderão vir a ocupar e permanecer no Parque:

6. **Parede de escalada:** com o Parque Minhocão abre-se uma oportunidade privilegiada para fomento ao esporte radical, em especial para a população jovem. O caráter elevado do Elevado, por assim dizer, apresenta à população um convite à prática da escalada, partindo do nível da rua para o nível da pista suspensa (viaduto), seja em direção às vigas ou por meio de alguma plataforma móvel. Essa atração pode ser especialmente interessante para crianças e adolescentes, em uma verdadeira iniciação esportiva
7. **Pista de skate:** assim como a escalada, abre-se com o Parque a possibilidade de articulação de um polo de esporte radical e lazer para a população jovem, por meio da construção de pistas no seu nível elevado ou inferior.

8. **Mini-parkour para crianças:** finalmente, a localização no coração do centro da cidade, em meio à paisagem urbana por excelência, é uma oportunidade rara de prestígio à prática do parkour, em sua modalidade de iniciação para crianças e adolescentes.

Tendo em vista a necessidade de se preservar certo ambiente de silêncio para a população que mora nas “bordas” do Minhocão, entendemos ser prudente a opção de modulação e combinações entre as disponibilizações desses equipamentos.

Ainda, vale observar que, a depender do calendário de criação do Parque, há interesse da parte de SEME de fazer do Parque Minhocão um dos polos mais estratégicos das nossas Viradas Esportivas, momento urbano no qual os equipamentos aqui propostos ganhariam ainda mais protagonismo na paisagem social e urbanística da região.

Como não poderia deixar de ser, a Secretaria também se coloca à inteira disposição das Subprefeituras da Sé e da Lapa na construção das análises de mérito das propostas de cessão de uso para parceiros privados que forem relacionadas a atividades esportivas, isto é, que abrigarem em seus projetos a construção de equipamentos esportivos, tais como quadras, pistas ou áreas de recreação e lazer.

#### **6.2.7. ZELADORIA URBANA E REGULAÇÃO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO**

No âmbito de atuação da Secretaria Municipal das Subprefeituras (SMSUB) e da Subprefeitura Sé, é importante que o projeto Parque Minhocão incorpore os seguintes temas:

- Zeladoria nos baixios do Viaduto;
- Interface com as empresas concessionárias de varrição e coleta de lixo;
- Fiscalização dos grandes geradores de resíduos;
- Fiscalização no comércio do entorno imediato à intervenção;
- Combate ao comércio ilegal no baixio e nas entradas do futuro parque;
- Processo de autorização de eventos no entorno e;

- Termos de Cooperação para manutenção de áreas verdes ao longo do eixo do minhocão.

### **6.2.8. MONITORAMENTO AMBIENTAL**

É importante que se constitua uma sistemática de monitoramento ambiental da área de influência do Parque Municipal Minhocão, com indicadores que possam ser acompanhados antes, durante e após as intervenções previstas neste relatório.

Recomenda-se, assim, a elaboração de um Plano de Monitoramento Ambiental que defina os indicadores de monitoramento, sua periodicidade, formas de acesso e medição, a linha de base atual e as bases do processo de monitoramento, conforme cronograma apresentado ao final deste documento.

### **6.3. ESTRATÉGIAS DE GESTÃO**

Projetos que envolvem múltiplos atores institucionais para promover transformações urbanas de grande impacto demandam não só bons projetos de engenharia, urbanísticos e ações setoriais complementares. É fundamental que se desenhe uma boa estratégia de gestão para os processos de planejamento e implantação do projeto, assim como para a sustentabilidade da operação de espaços, equipamentos e serviços resultantes da intervenção.

Nesse sentido, serão propostos neste item os elementos básicos da estrutura de governança institucional do processo de implantação do Parque Minhocão, e da abordagem dos diferentes desafios associados à sua gestão.

#### **6.3.1. GOVERNANÇA INSTITUCIONAL**

Para que as intervenções propostas sejam realizadas no prazo estimado, é fundamental que as diversas ações do projeto estejam alinhadas institucionalmente e contem com um arranjo claro de coordenação. Recomenda-se, nesse sentido, que:

- A coordenação geral e técnica da estratégia seja de responsabilidade da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU);
- A Secretaria do Governo Municipal (SGM) seja responsável pelo apoio institucional à SMDU, principalmente no que se refere à articulação intersecretarial;
- Sejam definidas linhas de ações de responsabilidade de cada uma das secretarias setoriais envolvidas, com indicação de responsáveis técnicos.

A SMDU, assim, coordenará e acompanhará, com apoio das secretarias setoriais envolvidas:

- A elaboração dos projetos preliminares e termos de referência (TR) necessários à contratação dos projetos executivos de obras e intervenções urbanísticas;
- O detalhamento dos estudos de impacto de mobilidade e a elaboração dos projetos preliminares e ações complementares de mitigação de impactos;
- O detalhamento e a integração aos projetos dos planos e ações setoriais produzidos por outras secretarias municipais;
- A proposição de modelos de gestão compartilhada para a operação do Parque, e seus impactos nos projetos de obras e intervenções urbanísticas;
- A integração entre a primeira fase de implantação gradual do Parque Minhocão e as estratégias definidas no processo de elaboração do PIU Parque Minhocão;
- As ações de participação social e gestão democrática associadas ao Parque no âmbito do PIU.

### **6.3.2. GESTÃO COMPARTILHADA DA OPERAÇÃO**

A operação de um parque urbano deve levar em consideração, sempre, uma série de questões relativas ao planejamento da zeladoria do espaço (limpeza e manutenção de equipamentos), segurança, gestão ambiental, programação cultural, de eventos e atividades, gestão dos usos permitidos e presença de espaços reservados para exploração econômica (comércio e serviços oferecidos aos frequentadores).

No caso do Parque Minhocão, o planejamento da operação é fundamental para o sucesso da implantação do parque, tendo em vista algumas características específicas:

- Conflitos de usos e visões sobre o território, com grande engajamento de moradores, frequentadores e entidades;
- Necessidade de forte integração entre parque e áreas públicas associadas, com graus diferenciados de degradação;
- Fase de transição decisiva, com previsão de impactos de mobilidade que serão mitigados de forma gradual;
- Cenário de restrição orçamentária, com necessidade de busca de alternativas para auxiliar no financiamento da operação do Parque.

A experiência comparada indica que em cenários desse tipo é importante investir em modelos de gestão compartilhada, envolvendo poder público, setor privado e sociedade civil, buscando maior participação e apropriação da gestão dos usos do parque por parte de entidades e frequentadores e, ao mesmo tempo, a prospecção de recursos que permitam uma manutenção adequada com menor dispêndio de recursos públicos.

Essa lógica de articulação entre poder público e privado para a gestão compartilhada de espaços e equipamentos públicos se aplica não só aos parques urbanos (equipamentos) propriamente ditos, mas para áreas públicas em sentido mais amplo. Praças e outras áreas públicas, como canteiros e faixas verdes de calçadas, podem ser mantidas por atores privados através de Termos de Cooperação celebrados pelas subprefeituras.

Esse conjunto de instrumentos e alternativas disponíveis precisa, para o caso do Parque Minhocão, ser integrado em uma proposta de Modelo de Gestão Compartilhada que compreenda a integração entre:

- O tabuleiro do viaduto e seus acessos (área de parque urbano sob responsabilidade de gestão, da SVMA);
- As áreas públicas (vias, ciclovias, calçadas e equipamentos) imediatamente abaixo do tabuleiro do viaduto, sob responsabilidade de diversos órgãos (SUB-SE, SIURB, SPTRANS, CET, particulares e órgãos vinculados a outras esferas federativas) e;

- Espaços públicos considerados importantes para a ativação e transformação do espaço, como praças e rotas estratégicas de entrada e saída (como as praças Roosevelt, Rotary e Marechal Deodoro, o Parque Augusta e os largos do Arouche e de Santa Cecília), também sob responsabilidade de diversos atores institucionais.

Já existem experiências nesse sentido no município de São Paulo. Considerando a diretriz geral, atualmente em prática na SVMA, de desonerar custos de conservação e manutenção de parques sob sua administração, é possível apontar algumas alternativas de modelos de gestão, para aplicação em curto prazo, no Parque Minhocão. Há, basicamente, dois modelos atualmente em operação, geridos pela SVMA:

- **Concessão Plena**, como no caso do Parque Ibirapuera ou do Parque Chácara do Jockey. No momento, os processos licitatórios ainda estão em andamento. Em breve, teremos resultados e, em algum tempo, experiências concretas e;
- **Patrocínio Integral** como no Parque Burle Marx, pela Fundação Aron Birmann, ou **Patrocínio Parcial**, como no Parque do Povo/Mario Pimenta Camargo, pela Associação Parque do Povo, composta de um grupo de empresas, entre elas, o Grupo W Torres.

Há, além disso, e dadas as características do Parque Minhocão e de seu entorno, a possibilidade de propor um novo tipo de arranjo de gestão compartilhada, envolvendo SVMA, Subprefeitura Sé e outros atores institucionais:

- **Gestão Integrada** do Parque Minhocão no sistema de espaços públicos da área central da cidade. A gestão do Parque Minhocão estaria integrada às da Praça Roosevelt, Praça D. José Gaspar, Praça da República, Praça Monteiro Lobato, Largo Santa Cecília e de avenidas e bulevares emblemáticas como Av. São João, Av. Ipiranga, Av. São Luis e Av. Vieira de Carvalho, além de outros espaços públicos com características de área de convivência e de rota estratégica.

Destacamos a possibilidade de integração com o Programa Centro Aberto, coordenado pela SMDU, para promover usos em espaços públicos “ociosos”

ou “negligenciados”. O Programa Centro Aberto foi iniciado em 2014, primeiramente, no Largo São Francisco e Largo Paissandu e, baseado em retornos positivos, foi estendido para mais três lugares: Rua Galvão Bueno, Largo São Bento e Largo Gen. Osório.

Nesse sentido, recomenda-se a produção de um Plano de Gestão Compartilhada, que analise e recomende modelos de gestão de forma detalhada, contendo:

- Modelo institucional e matriz de responsabilidades;
- Ações institucionais necessárias para formalizar o modelo de gestão;
- Forma de articulação com o Conselho de Gestão do Parque;
- Definição de princípios relacionados à zeladoria, segurança e programação de usos;
- Diálogo com o projeto urbanístico para definição de pontos para exploração econômica;
- Fomento ao redesenho de praças e outras áreas públicas articuladas ao parque e;
- Articulação com estratégia de celebração de Termos de Cooperação para adoção de praças e outras áreas públicas.

A implantação de um Modelo de Gestão Integrada do Parque Minhocão poderá, no curto prazo, ser mais prática e eficiente, pela facilidade de integração do parque a programas de revitalização do espaço público na área central e a contratos existentes de zeladora urbana. O Parque Minhocão representa uma oportunidade de tratar de forma integrada um conjunto contínuo de espaços públicos no coração da cidade.

A gestão integrada entre ações locais e políticas públicas poderá garantir um padrão dos serviços, em qualidade e em rapidez, com base em experiências acumuladas de zeladora urbana, de participação comunitária, de capacitação profissional, de inclusão no trabalho e de ativação de espaços “ociosos”. O Parque Minhocão deve ser visto como uma oportunidade de valorização da governança local.

Algumas possibilidades e sugestões adicionais devem ser analisadas no Plano de Gestão Compartilhada do Parque:

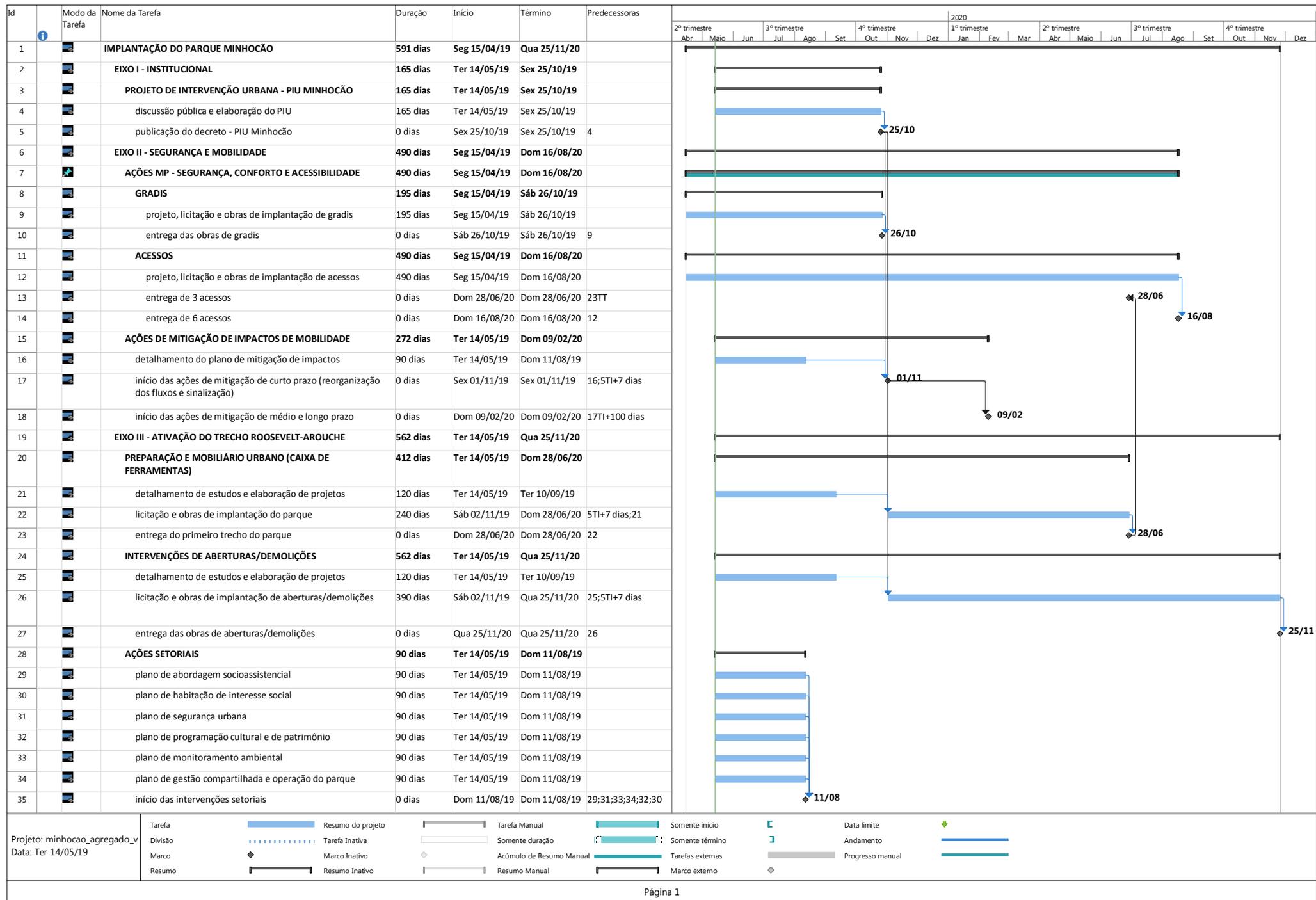
- Inclusão, no contrato da obra, da conservação e manutenção dos espaços por um período mínimo, tempo suficiente para que os usos planejados sejam testados e a vegetação nova estabelecida;
- Previsão de recursos financeiros e humanos para efetuar avaliações pós-usos sistemáticas e ajustes periódicos do projeto;
- Inclusão de políticas públicas para participação e engajamento da comunidade. Programas já realizados, como Florir e Zeladora de Praças, articulados entre Subprefeituras, Desenvolvimento Social e Trabalho e SVMA, foram bem sucedidos, especialmente em relação à capacitação profissional de jardineiros e zeladores e a sua inclusão no mercado de trabalho;
- Integração da segurança pública do parque aos programas de Rondas Comunitárias. Nas proximidades do Minhocão, há pelo menos dois postos policiais, um na Praça Roosevelt e outro na Praça Monteiro Lobato;
- Formação de Conselho Gestor do Parque Minhocão nos moldes do Conselho Gestor da Praça Roosevelt, composto de representantes eleitos entre moradores, artistas, usuários e indicados pela Prefeitura.

## **7. CRONOGRAMA PRELIMINAR**

As principais recomendações e o aprofundamento das medidas prévias para implantação do Parque Minhocão foram organizados em um cronograma preliminar que contempla os seguintes itens:

- Etapas de realização do PIU Minhocão, no âmbito do PIU Setor Central;
- Etapas de implantação das ações de segurança, acessibilidade e conforto recomendadas pelo Ministério Público em toda a extensão do Elevado João Goulart;
- Previsão de detalhamento do diagnóstico de mobilidade e plano de mitigação de impactos;
- Etapas de implantação do primeiro trecho proposto para o parque, com ações relativas a mobiliário urbano (caixa de ferramentas) e intervenções de aberturas/demolições;

- Previsão de detalhamento dos planos setoriais para melhoria da parte de baixo do Elevado e do entorno do parque (abordagem socioassistencial, segurança e cultura), assim como de elaboração de planos de monitoramento ambiental e gestão e manutenção do parque.



## 8. CUSTOS ESTIMADOS

**PARQUE MUNICIPAL MINHOCÃO – 1º FASE**  
ESTIMATIVA PRELIMINAR DE CUSTO PARA ATENDIMENTO DAS DETERMINAÇÕES DO  
MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Acessibilidade universal (Escadarias e elevadores)*	R\$ 9.075.600,00
Segurança para a população usuária (Gradis)	R\$ 2.520.297,00
Controle do acesso (Portões)	R\$ 257.191,00
<b>TOTAL</b>	<b>R\$ 11.853.088,00</b>

\*O valor inclui projetos e consultorias

**PARQUE MUNICIPAL MINHOCÃO – 2º FASE**  
ESTIMATIVA PRELIMINAR DE CUSTO PARA IMPLANTAÇÃO DO PROJETO ENTRE LARGO  
DA SANTA CECÍLIA E RUA DA CONSOLAÇÃO

Demolição da alça da Praça Marechal Deodoro	R\$ 1.340.000
Requalificação da Praça Marechal Deodoro	R\$ 2.000.000
Plataforma de conexão com a Rua da Consolação	R\$ 1.000.000
Parque no Elevado (Referência Centro Aberto)	R\$ 15.810.000
Parque no térreo do Elevado (Referência Centro Aberto)	R\$ 4.325.000
<b>TOTAL</b>	<b>R\$24.475.000*</b>

\*A estimativa apresentada não inclui custos de obras complementares como os ajustes do sistema viário, a recuperação estrutural do Elevado, dentre outras.

# CONCLUSÕES E PRINCIPAIS RECOMENDAÇÕES

---

A decisão de implantar, de forma gradual, o Parque Municipal Minhocão, com progressivo aumento da restrição do tráfego de veículos no Elevado Presidente João Goulart, está amparada no Art. 375 do Plano Diretor Estratégico, na promulgação da Lei 16.833/2018, e nos seguintes elementos de análise:

- Altos custos e dificuldades logísticas da alternativa de desmontagem total do Elevado;
- Elevados índices de incomodidade urbana (poluição ambiental e ruídos) resultantes da circulação de veículos no tabuleiro do Elevado;
- Oportunidade de mitigação dos índices de incomodidade urbana (poluição ambiental e ruídos) resultantes da circulação de veículos nas áreas públicas abaixo do Elevado, a partir de projetos de intervenção que levem em consideração a redução da carga estrutural no tabuleiro do viaduto e permitam melhorias estruturais que impactem as condições de iluminação e circulação de ar das vias;
- Oportunidade para qualificação e ativação de um espaço para convivência, lazer, cultura e esporte, em articulação com projetos setoriais para melhoria da situação de manutenção, segurança e assistência e desenvolvimento social nas áreas públicas abaixo e nas proximidades do Elevado;
- Projeção de impactos de mobilidade urbana passíveis de mitigação para a alternativa de restrição gradual de tráfego de veículos;
- Uso atual do Elevado como parque já consolidado em horários e dias específicos e;
- Possibilidade de integração do Parque Municipal Minhocão com as estratégias de médio e longo prazo a serem definidas pelos PIU Setor Central, em elaboração, e pelo PIU - Parque Minhocão.

Assim, com base nos subsídios e elementos de projeto apresentados neste documento, o GT recomenda:

1. O início imediato do processo de elaboração de um PIU – Projeto de Intervenção Urbana do Parque Minhocão, articulado ao processo de discussão do PIU Setor Central, dedicado a apresentar para discussão pública os elementos de projeto e medidas prévias apresentados neste

relatório. Esse PIU específico deve ser formalizado por decreto e conter as diretrizes do projeto urbano e do processo de implantação e operação do parque; eventuais mudanças de parâmetros urbanísticos e estratégias mais amplas de planejamento urbano devem, por sua natureza, fazer parte do projeto de lei a ser apresentado na formalização do PIU Setor Central;

2. O início imediato das intervenções de segurança, acessibilidade e conforto recomendadas pelo Ministério Público do Estado de São Paulo para toda a extensão do Elevado, que já funciona como espaço público de lazer e convivência no período noturno e nos finais de semana;
3. A desativação para veículos e qualificação urbana do trecho Roosevelt-Arouche com mobiliário urbano (padrão Centro Aberto), intervenções de aberturas no tabuleiro e demolições pontuais (conforme laudo de viabilidade estrutural a ser realizado) para melhoria das condições de incomodidade urbana acima e abaixo do Elevado;
4. O aprofundamento dos estudos de impacto de mobilidade urbana e de proposição de medidas de mitigação, levando-se em consideração a proposta de desativação parcial no trecho Roosevelt-Arouche;
5. A elaboração e execução, em curto prazo, de planos setoriais detalhados para intervenções de abordagem socioassistencial, segurança urbana, programação cultural e monitoramento ambiental acima e abaixo do Elevado e em seu entorno e;
6. A elaboração de estudos complementares e de plano de ação para promover a gestão compartilhada da operação do parque.

# **ANEXO A – PANORAMA HISTÓRICO DE OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO INTEGRADO AO ELEVADO**

---

Superado o período colonial, podemos situar a consolidação do Centro Novo (e do entorno do futuro Elevado Presidente Costa e Silva, depois Elevado Presidente João Goulart), durante o ciclo do café, que impunha novas dinâmicas na estruturação urbana e social paulistana. Sobre o histórico de ocupação da região, no contexto do ciclo do café, o professor Candido Malta Campos descreve em seu texto para a obra Caminhos do Elevado – Memória e Projetos:

*“Com o sucesso da política de valorização do café, acordada no Convênio de Taubaté em 1906, abriu-se caminho para intervenções mais ambiciosas. Para facilitar o acesso às estações encomendou-se o Viaduto Santa Ifigênia. Discussões em torno dos demais melhoramentos a serem priorizados envolviam, entre outras propostas, o alargamento da Líbero Badaró, da própria São João e o aproveitamento do Vale do Anhangabaú, assim como a localização daquela que deveria ser a “avenida central” paulistana. Porém, um bulevar que se prezasse – a exemplo daqueles abertos por Haussmann em Paris e admirados pelas elites afrancesadas da época – deveria ser largo, retilíneo e plano, e era difícil criá-lo na topografia acidentada da cidade. São Paulo parecia exigir soluções em desnível: viadutos, túneis, vias elevadas”.*

Neste contexto a Av São João passa a assumir um caráter de marco urbanístico e consolida novos padrões arquitetônicos:

*“A visão haussmaniana prevalecia novamente, e para figurar como “avenida central” paulistana, jogaram-se as fichas no alargamento da Rua de São João para trinta metros, aprovado em 1912 e iniciado em seguida. Um aterro permitiu aplainar melhor a travessia do Anhangabaú. Para garantir o caráter parisiense do bulevar, construções na nova avenida (assim como na Líbero e na Sé) passaram a seguir normas edilícias especiais que, embora não estabelecessem gabarito fixo, asseguravam certa homogeneidade volumétrica. Em 1915, a avenida já chegava ao Paissandu; em 1921, à Rua Vitória; em 1923, era a vez do trecho inicial junto à Praça Antonio Prado, abrindo caminho à construção do Martinelli nos anos seguintes; enquanto esse ganhava altura, culminando nos 23*

*andares inaugurados em 1930 (após embargo da Prefeitura, pois ultrapassava os parâmetros volumétricos legais), o prolongamento da via atingia a Avenida Angélica.”*



**Figura 71 – Fachada do Edifício Angélica (1927) Arq. Júlio de Abreu Jr.**

Fonte: XAVIER,1983.



**Figura 72 – Fachada do Ufa-Palácio (1936)**

Fonte: <http://salasdecinemas2.blogspot.com.br>



**Figura 73 – Fachada do Prédio Livia Maria na Av. São João. Características art-déco (1939)**

Fonte: Acrópole.



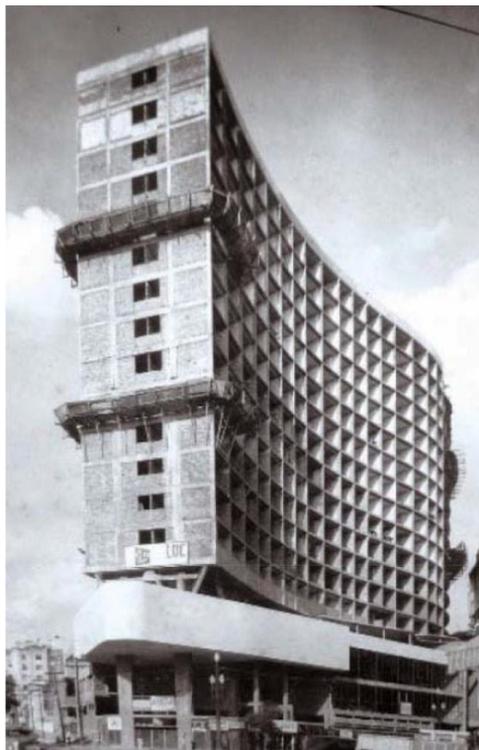
**Figura 74 – Fachada do Edifício Trussardi (1941)**

Fonte: Anelli, 2001.



**Figura 75 – Fachada do Edifício Porchat (1942)**

Fonte: Anelli, 2001.



**Figura 76 – Edifício Racy (1950)**

Fonte: Acervo Estado.

A ocupação do entorno da Avenida São João ganha novos contornos com a remodelação da avenida:

*“Era o ideal da capital agroexportadora, com bairros residenciais aprazíveis rodeando um núcleo terciário central marcado por espaços diferenciados de aparência européia e estruturada por linhas radioconcêntricas de bonde, e acessada pela ferrovia. Pela São João, Paissandu e Rua Conceição (atual Cásper Líbero) chegava-se agora às estações, e esse era um trajeto que urgia enobrecer. Todavia, a mesma proximidade atraía usos de valor mais ambíguo, entre eles a prostituição, que, expulsa do centro velho, ressurgia junto à São João, incluindo estabelecimentos de luxo como o descrito no romance Madame Pommery (1920), cujo personagem-título, imigrante polonesa tornada cafetina, satiriza os hábitos ocultos da elite cafeeira. Prédios afrancesados incluíam moradias para solteiros (garçonnières), novidade escandalosa que abria caminho para inúmeras transgressões, inclusive a dos modernistas que se reuniam no apartamento de Oswald de Andrade.”*

Da mesma forma

*“A partir de 1924, como lembra Sarah Feldman, a intervenção policial sobre a localização das chamadas casas de tolerância foi institucionalizada, instrumento logo aplicado na tentativa de sanear moralmente o entorno da São João – cujo alargamento, pontuado por belas praças como a do Correio, o Largo do Paissandu, a da Vitória (atual Júlio Mesquita) e a Marechal Deodoro, continuava a ser, ao longo dos anos 1920, 1930 e 1940, um dos maiores investimentos da Prefeitura. O Perímetro de Irradiação, anel viário proposto por Ulhôa Cintra desde 1921 como meio de desafogar o centro, contribuiria para colocar a região no foco das intenções transformadoras, pois seu traçado, cruzando a São João, envolveria a abertura de novas avenidas, que abririam todo o trecho a Noroeste, Oeste e Sudoeste do centro histórico à expansão das funções centrais. Estruturaria ambicioso esquema radial-perimetral de circulação de automóvel, incentivando o crescimento horizontal e vertical, e abrindo novas frentes de ocupação terciária.”*

Contudo, a década de 1930 marca uma mudança do planejamento urbano paulistano. O Plano de Avenidas passa a impor uma nova estruturação territorial. Prestes Maia

*“deu continuidade ao prolongamento da São João até o largo das Perdizes, com viaduto sobre a Avenida Pacaembu ligou-a ao Arouche pela Avenida Vieira de Carvalho, alargou a Rio Branco, a Barão de Limeira e a Conceição (atual Cásper Líbero), e, quando saiu da Prefeitura em 1945, além de deixar quase pronta a rótula central, na qual o maior destaque foi dado à Avenida Ipiranga, já havia iniciado a abertura do segundo circuito perimetral de seu esquema viário – passando agora pelo alargamento das ruas Mauá, Duque de Caxias e Amaral Gurgel e pela abertura da Praça Roosevelt.*

*A mesma altura mínima obrigatória de 39 metros no alinhamento imposta na Ipiranga, São Luís, Arouche, Vieira de Carvalho e República foi aplicada à São João, do Largo do Paissandu à Praça Júlio Mesquita – enquanto nos demais trechos do Perímetro de Irradiação, assim como na Praça da Sé, a altura mínima era de 22 metros.”*

Assim

*“A região entre Paissandu, São João e Ipiranga ganhava cinemas luxuosos e passava a concentrar a vida noturna de bares e restaurantes de melhor padrão, logo ganhando o apelido de Cinelândia paulistana. E a zona de tolerância da prostituição, o chamado baixo meretrício, foi transferida para o Bom Retiro.”*



**Figura 77 – Foto: Avenida São João, anos 1930. Claude Lévi-Strauss**

Fonte: Caminhos do Elevado – Memória e Projetos.



**Figura 78 – Foto: Avenida São João, anos 1930. J.B. Duarte**

Fonte: Caminhos do Elevado – Memória e Projetos.

No contexto do pós-guerra o Centro Novo passa a assumir uma nova centralidade:

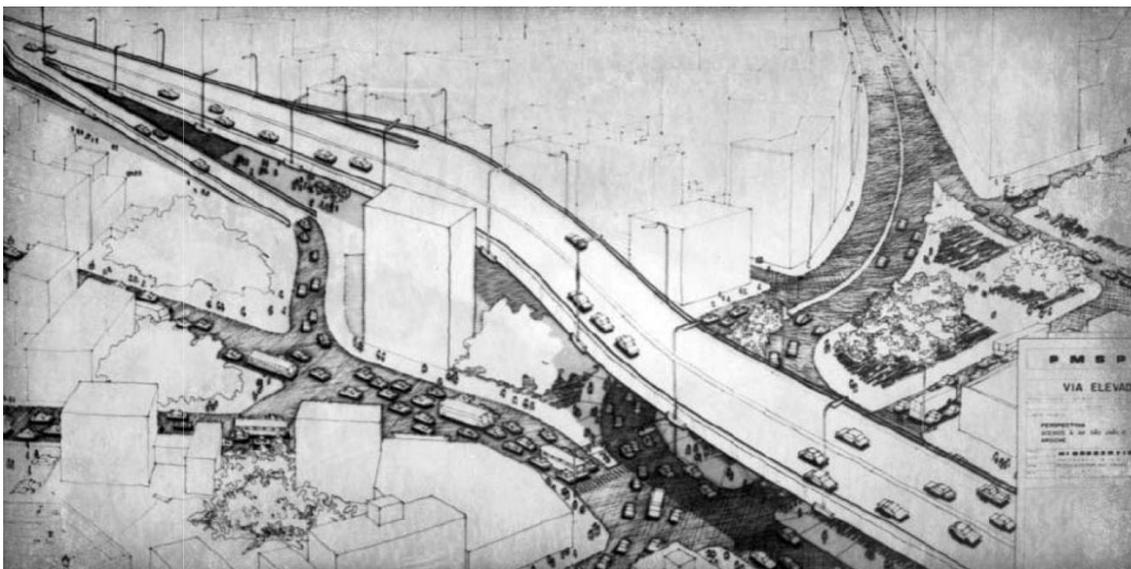
*“No segundo pós-guerra, enquanto o Centro Velho, congestionado e de difícil acesso por automóvel, perdia atratividade, a centralidade dominante passou para o Centro Novo. Com a crescente utilização da rede ferroviária como linhas de subúrbio, a afluência da população de menor renda às estações da Luz e Sorocabana acentuou a mudança de perfil social dos Campos Elíseos e o caráter simultaneamente transicional e receptivo da região, favorecidos também pela instalação da Estação Rodoviária (1961).*

*Tentativas de disciplinar o crescimento vertical por meio do Código de Obras e leis especiais perdiam espaço em face do boom imobiliário. A*

*área central e suas frentes de expansão, incluindo o eixo da São João, eram preenchidas por edifícios de escritórios ou quitinetes, que faziam uso da arquitetura moderna para maximizar o aproveitamento dos terrenos.”*

Na década de 60, a cidade passa a recepcionar grandes estruturas viárias, culminando, no final da década, com a construção do Elevado.

*“A partir da gestão Faria Lima (1965-1969) a Prefeitura, com caixa reforçado e apoio do governo federal, encetou nova leva de grandes obras viárias. Mas Faria Lima priorizou o metrô e vias expressas de fundo de vale como a 23 de Maio. A idéia de um elevado sobre a São João ainda era considerada por demais radical. O Plano Urbanístico Básico (PUB), elaborado sob sua administração, propôs nova estrutura viária formada por malha ortogonal de vias expressas, na qual o eixo Leste-Oeste mais central passaria bem ao Sul da São João e da atual Radial Leste. Foi o prefeito seguinte, Paulo Maluf (1969-1971) quem consagraria a transmutação de parte do traçado da segunda perimetral em ligação diametral incluindo o elevado, cujas obras ganharam impulso inédito. Em menos de um ano, milagre da engenharia nacional, ergueuse o Elevado Costa e Silva. Ao longo dos anos 1970, as administrações seguintes dariam continuidade à ligação Leste-Oeste, completando a Praça Roosevelt e os trechos que atravessam o Bexiga e a Liberdade; ao longo dos anos 1980, tomaria forma a atual Radial Leste e o complexo viário do Glicério amarrando o conjunto.”*



**Figura 79 – Perspectiva do projeto original, 1969 (trecho sobre o Largo do Arouche)**

Fonte: BRANCO, 2006 (Originais Arquivo da SIURB – PMSP).

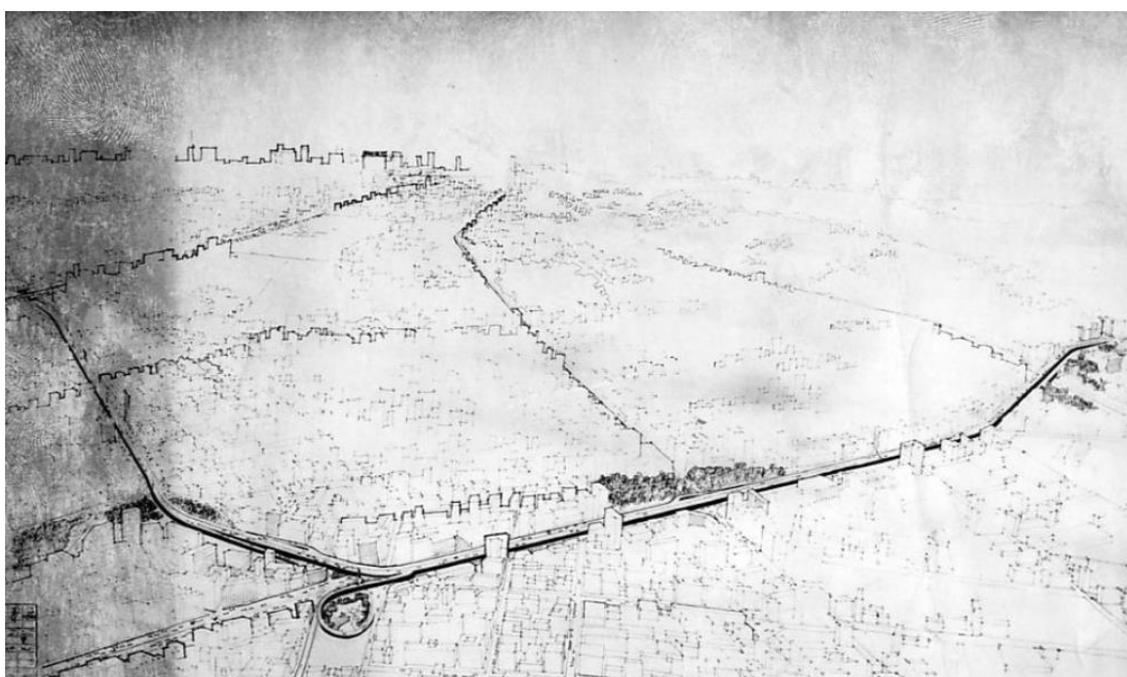
O Elevado João Goulart passa a ter papel importante na história da urbanização e do urbanismo paulistano. A estrutura sintetiza três conceitos sobre o papel do sistema viário na cidade: primeiro, em relação ao papel do seu traçado dentro da estrutura urbana; segundo, às implicações do conceito de via expressa, idealizado para eliminar interferências e aumentar a velocidade dos deslocamentos; e, por fim, sua elevação ou rebaixamento de nível como forma de segregação do tecido urbano.

O Elevado como expressão do sistema viário estrutural corresponde à forma de sua articulação com o conjunto de vias, sendo duas delas radiais (Avenidas General Olímpio da Silveira e São João) e um trecho da segunda perimetral (Rua Amaral Gurgel). Ademais, estende-se a Leste a partir da Liberdade e Glicério, chegando até a Avenida Alcântara Machado e constituindo, desta forma, a primeira conexão diametral expressa entre as zonas Leste e Oeste, caracterizando-se por contornar o centro e o perímetro de irradiação do Plano de Avenidas de Prestes Maia, concebido em 1930<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> ANELLI, R. SEIXAS, A. O peso das decisões: o impacto das redes de infraestrutura no tecido urbano. In. ARTIGAS, R. et al. Caminhos do Elevado: Memória e Projetos. São Paulo: Ed. Imprensa Oficial, 2008, p.59.

De fato, a conexão estrutural Leste-Oeste já estava presente no Plano de Avenidas, que dispunha de duas importantes conexões diametrais – a Norte-Sul, formando o conhecido “Sistema Y” e a Leste-Oeste, nunca inteiramente implantada, ligando a Avenida São João ao Parque Dom Pedro II, passando em túnel sob o Largo São Bento<sup>7</sup>. Como bem analisado por Anelli e Seixas (2008): “(...) se no primeiro caso a própria topografia resolvia a questão da transposição da área central, na ligação Leste-Oeste seria necessário uma solução de engenharia muito avançada para a época”.



**Figura 80 – Perspectiva do projeto original**

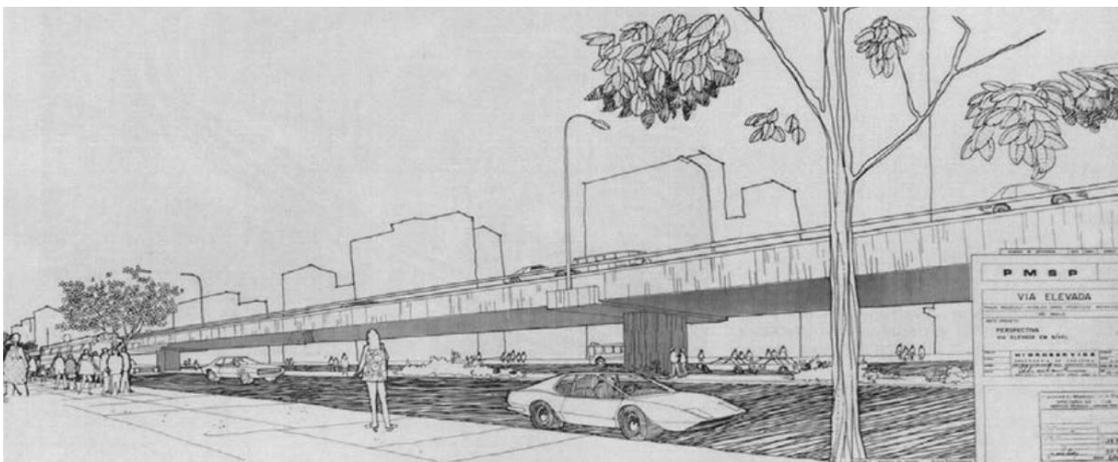
Fonte: BRANCO, 2006 apud ASSUNÇÃO, 2016 (Originais em Arquivo da SIURB).

A integração do traçado do Elevado no sistema viário estrutural da cidade está relacionada também à conceituação do segundo anel perimetral, idealizado nos estudos de Prestes Maia já em 1956, permitindo o desvio das diametrais com maior velocidade<sup>8</sup>. O segundo anel conformaria uma “(...) ligação restrita, entre a Vila Buarque e a Mooca, composta pela Avenida Duque de Caxias e pela

<sup>7</sup> CAMPOS, Candido Malta. Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo. São Paulo: Ed. Senac, p. 417.

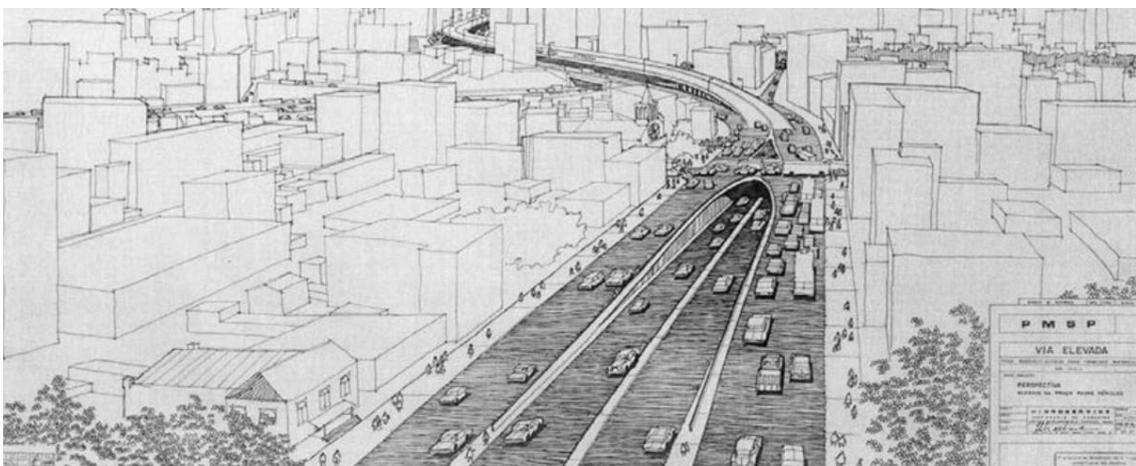
<sup>8</sup> MAIA, Francisco Prestes. Ante-projeto de um sistema de transporte rápido metropolitano. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 1955, p. 142.

Rua Amaral Gurgel, que se prolongaria até a baixada do Glicério e passaria sob a Rua da Consolação e a Avenida Liberdade. Do Glicério, seguiria para a Zona Leste por um traçado próximo ao da atual Radial Leste” (ANELLI, SEIXAS, 2008). Em 1969, a concepção da segunda perimetral recebeu uma alteração substancial. A partir do projeto de prolongamento da Rua Amaral Gurgel até a Avenida São João, seria possível sua conexão com a Avenida Francisco Matarazzo. A segunda perimetral fora então planejada junto com a ligação contínua e expressa Leste-Oeste, na qual se adotaria a opção elevada de separação do tráfego. Surgia, assim, o Elevado Costa e Silva, hoje denominado Elevado João Goulart.



**Figura 81 – Perspectiva do projeto original, 1969**

Fonte: BRANCO, 2006 apud ASSUNÇÃO, 2016 (Originais em Arquivo da SIURB).



**Figura 82 – Perspectiva do projeto original, 1969**

Neste mesmo contexto, um fato é fundamental para compreendermos a relevância do debate em torno das vias expressas na cidade de São Paulo: a atuação de Robert Moses a partir da elaboração do “Plano de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo” em 1950, no qual foi introduzida a via expressa como uma alternativa para separação das interferências da malha urbana no tráfego de veículos, sendo fundamental para impulsionar os projetos viários nas décadas seguintes (ANELLI, SEIXAS, 2008).

Passadas quase cinco décadas desde sua inauguração como via expressa segregada, os impactos causados pelo Elevado em seu entorno foram gritantes: houve uma mudança brusca na rotina dos moradores adjacentes, com a estrutura e o alto fluxo de veículos a poucos metros das janelas e elevados níveis de ruído; o térreo, pouco iluminado e com alta concentração de poluentes, depreciou a atividade comercial e impulsionou a decadência dos imóveis; os edifícios perderam o perfil de moradores de classe média e a sofisticada arquitetura do entorno, com pouca manutenção, acabou degradando-se.

Ainda que tenha nascido no contexto de valorização das vias expressas e do fluxo de automóveis individuais como modo predominante de circulação, a frequência e a intensidade dos congestionamentos ao longo de toda a ligação Leste-Oeste, dentro e fora do Elevado, atestam sua ineficiência em atender às demandas de mobilidade de São Paulo (ANELLI, SEIXAS, 2008). A soma entre essa ineficiência e a percepção clara da degradação causada pelo alto fluxo de veículos sobre e sob a estrutura vem colocando já há alguns anos a necessidade de rever a inserção urbana do Elevado como dispositivo viário dedicado exclusivamente ao transporte individual.

# **ANEXO B – ANÁLISE DE EXPERIÊNCIAS SEMELHANTES (ESTUDO PRELIMINAR)**

---

Alguns exemplos de intervenções urbanísticas para transformação e ativação de estruturas físicas e áreas adjacentes em parques lineares urbanos foram selecionados para análise. Este anexo apresenta os resultados preliminares desse estudo para as seguintes áreas:

- Parque High Line, Nova York/EUA
- Coullée Verte René-Dumont, Paris/França
- Renaturalização do Riacho Cheong Gye Cheon, Seul/Coréia do Sul
- The Bentway, Toronto/Canadá
- The 606, Chicago/EUA
- Seoulo 7017, Seul/Coréia do Sul

### *HIGH LINE*

A High Line é um parque elevado de aproximadamente 2,3km de extensão, com áreas verdes, mobiliário urbano e pequenos comércios em lugares específicos. Sua construção foi iniciada em 2006, com a inauguração do trecho mais ao sul três anos depois. O trecho final foi concluído em 2014. A construção do Parque é resultado de um intenso trabalho da sociedade civil e esferas públicas, envolvendo a doação da área ao município, concurso de projetos e alterações no zoneamento, entre outros.



**Figura 83 – Vista aérea de trecho do High Line implantado**

Fonte: Imagem de Iwan Baan.

O parque, projeto de Diller Scofidio + Renfro, James Corner Field Operations e Piet Oudolf, é mantido, operado e programado pela Friends of the High Line em parceria com o Departamento de Parques e Recreação de Nova York. Exemplo icônico de revitalização de áreas abandonadas e envolvimento comunitário, o High Line abriga um conjunto diversificado de programas públicos gratuitos.



#### **Figura 84 – Arquibancada em trecho do High Line**

Fonte: Imagem de Rowa Lee.

O famoso parque elevado foi construído sobre uma antiga estrutura que serviu como linha férrea da década de 1930 à década de 1980. Após o abandono da estrutura, considerou-se a demolição da mesma. Contudo, ao fim do século XX a ideia de reforma e novo uso do espaço foi levada à frente e a proprietária da linha, CSX Transportation, Inc., passou a receber propostas de uso da estrutura.

Em meio à discussão sobre o futuro da High Line, surgiu a organização de conservação sem fins lucrativos “Friends of the High Line”, fundada em 1999 por residentes da cidade, que advogou pela readequação do espaço para utilização pública. Nos anos de 2003 e 2004 a organização realizou um concurso de ideias e outro de design, do qual o grupo vencedor foi selecionado para desenhar o design do novo parque.

A entrada definitiva do tema na pauta na agenda da cidade ocorreu em 2005. A aprovação da emenda do instrumento de zoneamento do distrito onde está localizado o parque faria com que o distrito deixasse de ser industrial de baixa densidade. A emenda garantia o uso aberto do espaço e novos limites para o desenvolvimento de empreendimentos comerciais e residenciais, além da inclusão de novas áreas para moradia à custo acessível.

Os estudos de impacto do projeto que acompanharam a proposta de alteração de zoneamento do distrito consideraram um período de dez anos. Foram incluídos temas como poluição sonora, impactos sobre tráfego e estacionamento, uso por pedestres, área coberta por sombras, infraestrutura, uso do solo, impacto sobre a mudança do perfil socioeconômico da região, e alternativas ao projeto, entre outros.

Ainda em 2005, a CSX Transportation Inc transferiu a propriedade de um trecho da linha de trem elevada para a cidade de Nova Iorque e ambas assinaram um acordo de uso recreacional do espaço. No ano seguinte as obras da primeira seção do High Line tiveram início. As atividades envolveram a remoção dos trilhos, permeabilização do solo, construção de sistemas de

acesso (escadas e elevadores), trilhas, arborização, iluminação, adequações de segurança, instalação de mobiliário urbano, etc.



**Figura 85 – High Line Park. Fonte: Field Operations**

A construção do parque foi feita em três etapas. Em junho de 2009, ocorreu a inauguração de sua primeira seção, e dois anos depois, a de sua segunda seção. Para a construção do terceiro trecho, houve a necessidade da doação de um novo trecho da linha férrea para a cidade, assim como foi feito para o trecho já construído. A abertura da terceira seção (fase 1) ocorreu em setembro de 2014, totalizando a extensão total de 2,33 km. A fase 2 da seção 3 deve ser inaugurado no primeiro semestre de 2019, no qual está sendo construído um terraço com jardim e varandas, e fase 3 ainda sendo planejada.

Suas medidas variam durante toda sua extensão. Está entre 5,5 e 9 metros do solo e possui uma largura que varia de 9 à 18 metros. Uma área de vinte sete mil metros quadrados feitos de concreto reforçado e ferro, que podem ser acessados via onze entradas, entre escadas, rampas e elevadores.

O espaço possui entrada gratuita e tem horários de funcionamento que variam de acordo com os meses, permanecendo aberto entre 07:00 e fechando entre 19:00 e 22:00. Não é permitido passeios de bicicleta, skate, patins, ou outros meios semelhantes. Assim como não é permitido fumar ou levar cachorros. O

parque conserva quinze jardins distribuídos por toda sua superfície, inspirados na paisagem natural que persistiu sobre os trilhos enquanto estava abandonado. Possui banheiros, pontos de venda de alimentos e pontos de acesso à internet via wi-fi.

O espaço possui uma loja física que comercializa produtos com a marca do parque, permitindo ainda aos visitantes tornarem-se sócios do High Line. Os planos com diferentes benefícios são dispostos na modalidade mensal (5~65 dólares) ou única (40~750 dólares), além de planos especiais. Sem repasses de verbas públicas, o parque conta com doações para sua manutenção.

A organização Friends of the High Line, em parceria com o Departamento de Parques e Recreação da cidade, é a responsável por sua programação, manutenção e operação até 2021. Este acordo ainda pode ser prorrogado por mais dois períodos de cinco anos e seu uso e ocupação pela organização é cedida pela cidade sem nenhum custo. A organização é responsável pela manutenção e reparo do parque através da arrecadação de fundos privados, do custo de pessoal às manutenções e operações diárias. Por outro lado, a cidade é responsável pela manutenção da estrutura de concreto e ferro e outros serviços públicos, assim como pela equipe de segurança durante alguns anos. Ainda, está presente no contrato uma quantia mínima de gastos a serem empregados para manutenção do espaço físico do High Line, sendo reajustado pelo índice de preços do consumidor.

Os investimentos para a construção do parque (seções 1, 2 e 3) foram estimados em cerca de 220 milhões de dólares. A divisão desse valor ficou entre governo (federal, estadual e municipal), arrecadação de fundos privados feita pela Friends of the High Line e incorporadoras como Oxford Properties e The Related Companies. Em relação aos custos, segundo o balanço financeiro de 2017 divulgado pela responsável do parque, houve despesa total de 29,5 milhões de dólares e uma arrecadação de 25,2 milhões. Já em 2016 a receita foi de 21,1 milhões e as despesas de 16,8 milhões de dólares. A responsável pelo espaço estima que a cidade arrecade um bilhão de dólares em vinte anos.

Desde seu lançamento, os valores das quadras ao redor da seção 1 do parque cresceram em cerca de 50,6% e o da seção 2 em cerca de 48,2%. Uma área vizinha às primeiras apontou um crescimento de 31,4% no mesmo período. As

informações são do site de vendas online de imóveis de Nova Iorque, StreetEasy.

A valorização também é medida quando comparado somente os valores de vendas de lançamentos. Em 2015, uma área vizinha ao parque, o valor médio de novas unidades foi cerca de 1,93 milhões de dólares. Já o valor médio ao redor da seção 1 foi de 4,42 milhões e para a seção 2 cerca de 6,06 milhões, o que representa 130% e 214% de superioridade, respectivamente.

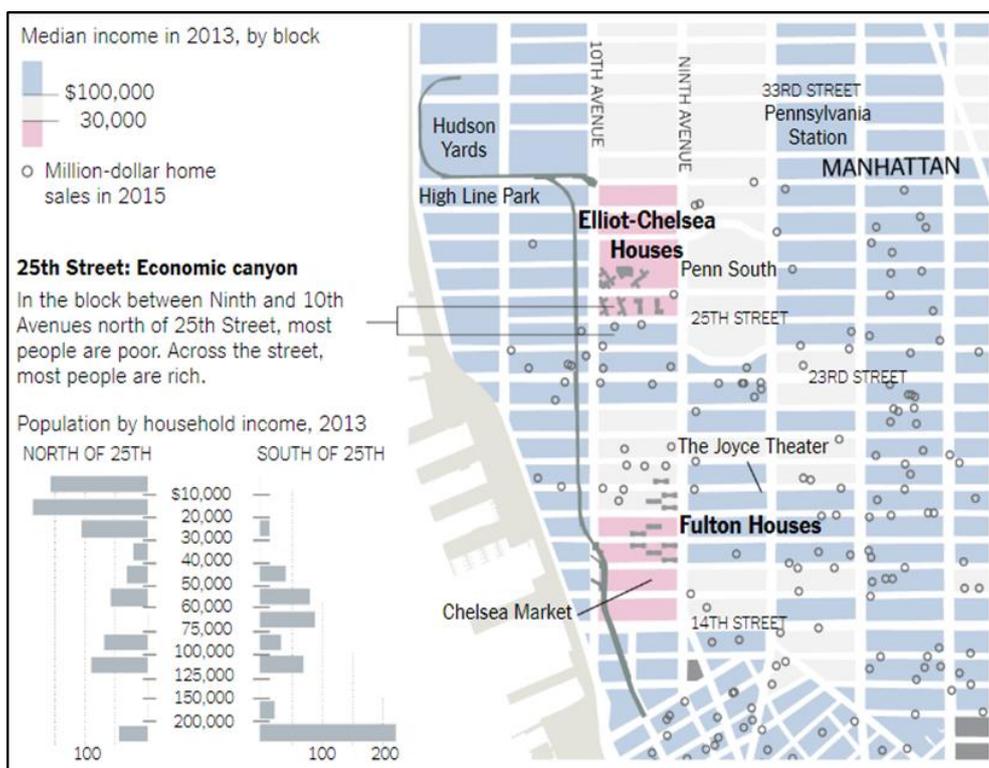


Figura 86 – Média de renda em 2013 do entorno do High Line Park. Fonte: Field Operations

O parque coleta e analisa dados sobre os visitantes. Cerca de 7,6 milhões de pessoas transitaram pelo parque em 2015, sendo 31% residentes da cidade e 67% de não residentes. A maioria dos visitantes estão no parque pela primeira vez e a idade média do visitante é de 41 anos. As atividades mais comuns entre os visitantes são: caminhar, observar pessoas e os jardins, tirar fotos, relaxar, passar o tempo com amigos, alimentar-se.

## *COULLÉE VERTE RENÉ-DUMONT*

Em Paris, a “Promenade Plantée”, inaugurada em 1993, constitui-se de um parque sobre antigas estruturas ferroviárias, que se inicia a 10 m do chão, no Viaduc dês arts. A Promenade possui no total 4,5km de extensão, a maior parte sobre a antiga ferrovia, parte sobre novas passarelas e parte também ao nível do chão. A Promenade conecta-se ainda com o Parque Reully, áreas esportivas e culturais e outras áreas verdes menores.



**Figura 87 – Promenade Plantée**



**Figura 88 – Promenade Plantée**

Além do Parque, o Viaduto abriga em seus 67 arcos remanescentes ateliês com fachadas de madeira e vidro, junto à Avenida Daumesnil. A reforma e restauro do viaduto para a criação destes espaços se deu entre 1994 e 1997, a

partir do projeto de Patrick Berger resultante de concurso público, que organizou as atividades que já ocorriam no local.



**Figura 89 – Promenade Plantée**

### *RIACHO CHEONG GYE CHEON*

Outro exemplo, mais próximo do caso do Minhocão, pois trata-se de reforma de estrutura também rodoviarista e voltada ao transporte individual, é a Renaturalização do Riacho Cheong Gye Cheon, em Seul, que passou décadas coberto por vias arteriais e um viaduto, implantados na década de 70. Nos anos 2000, o então prefeito Myung-bak Lee, a partir da pressão da população que reclamava da degradação do local, optou pela retirada da via e do elevado em questão, e criou um parque linear com 5,84 quilômetros, com espaços de lazer, a implantação de uma rede de esgotamento sanitário, sistema de drenagem de águas pluviais, a construções de pontes de conexão entre os dois lados, o plantio de espécies nativas, entre outros aspectos que acabaram por conectar muito mais a população local.

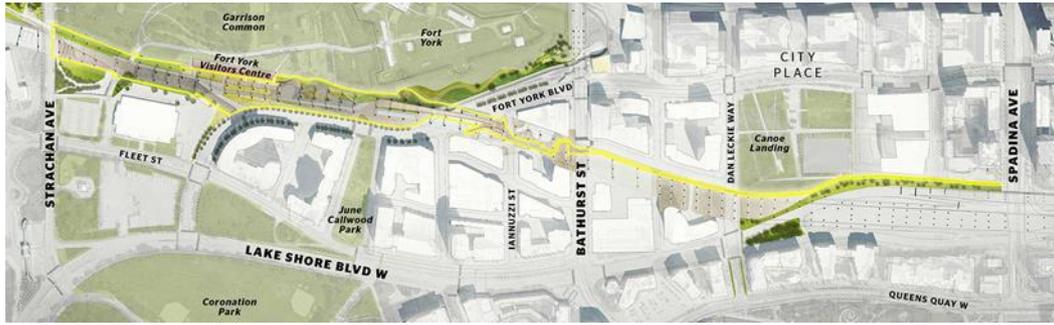


**Figura 90 – Renaturalização do Riacho Cheong Gye Cheon**

O aspecto mais verde do parque se intensifica na medida em que se afasta do centro, ganhando contornos cada vez menos urbanos. O Parque linear situa-se entre 3 a 5m abaixo do nível da rua, ainda bastante movimentada, criando um espaço preservado. Ao final dele, está uma reserva ecológica de mais de 1,1 quilometro quadrado, e posteriormente segue até o Rio Han, que atravessa a parte sul da cidade.

### *THE BENTWAY*

O parque é parte de um projeto de desenvolvimento urbano que compreende uma área maior, liderado pela agência pública Waterfront Toronto (criada pelos governos do Canadá, Ontario e Toronto). Toda a região onde o parque está localizado tem uma extensão de cerca de 800 hectares e está localizada de frente ao lago Ontario. O objetivo do projeto é transformar a região, reduzindo o espraiamento da cidade, desenvolvendo comunidades sustentáveis, aumentando a oferta de moradias populares, expandindo o transporte público e aumentando a competitividade econômica.



**Figura 91 – The Bentway e seu entorno**

Fonte: Waterfront Toronto.

Anunciado em novembro de 2015 e inaugurado em janeiro de 2018, The Bentway é composto por três grandes ambientes: intenso, médio e calmo, distribuídos em sua extensão de 1,75 km. Os ambientes ainda são seccionados em 55 espaços pelas pilastras que sustentam a rodovia sob a qual está construída, e que formam um grande corredor de 14,5 metros de altura e 24 metros de largura. Seu mobiliário inclui assentos e mesas; espreguiçadeiras; cones de sinalização; uma pista de patinação de gelo de 220 metros; tendas temporárias de comércio de alimentos; jardins rasteiros; e um espaço dedicado à prática de skate com obstáculos não permanentes. Durante o inverno a pista de patinação no gelo torna-se a principal atração do espaço, sendo cobrada a sua utilização e aluguel de patins. Ainda, sua área total de mais de 4 hectares comporta um espaço dedicado à um pequeno teatro a céu aberto, painéis com grafite, e uma trilha para pedestres. O espaço é utilizado também para sediar diferentes tipos de eventos, como confraternizações, shows, feiras, etc. O espaço é aberto todos os dias e não há bilheteria.



### Figura 92 – The Bentway

Fonte: DailyHive.

A construção e a operação deste espaço urbano envolveram parcerias. Construído pela mesma agência pública que coordena a revitalização da aérea, The Bentway foi financiado totalmente (excluindo gastos com manutenção e operação) com a doação de 25 milhões de dólares canadenses da Matthews Foundation, organização criada por um casal de moradores da cidade. Seu design foi realizado por dois escritórios de arquitetura, PUBLIC WORK e Greenberg Consultants e contou com um relatório de impacto ambiental pronto em janeiro de 2017, um ano antes de sua inauguração. O atual espaço representa apenas a fase 1 do projeto, e suas futuras fases estão sob planejamento.



### Figura 93 – The Bentway e a Gardiner

Fonte: Canadian Architect.

A governança do projeto de construção foi disposta por: comitê executivo de direção; time consultivo de doadores; comitê consultivo formado por stakeholders (entre eles moradores); think-tank curatorial; um time de construção e outro de design. Os espaços de discussão presencial com a

sociedade restringiram-se a duas consultas públicas que atraíram cerca de 220 pessoas. As reuniões forneceram atualizações sobre o design e os relatórios de avaliação ambiental do parque, além das escutas de propostas para o projeto. O projeto ainda organizou visitas guiadas ao espaço, elaborou um site dedicado ao projeto, perfis em redes sociais e newsletters para promover e solicitar feedbacks e sugestões, assim como a escolha do nome por meio de votação popular.

O governo municipal de Toronto manteve a propriedade do terreno em questão, assim como de sua infraestrutura instalada durante o processo. The Bentway Conservancy e o município assinaram um acordo de uso do solo, garantindo à primeira o uso da área construída pelo período de vinte e um anos.

A programação, operação e manutenção são de responsabilidade conjunta entre The Bentway Conservancy (organização sem fins lucrativos fundada em 2017 para este fim) e Fort York National Historic Site (forte detentor do terreno sobre o qual o parque foi construído), ainda que a primeira detenha foco maior nas atividades de programação e arrecadação de recursos e a segunda sobre o museu já anteriormente instalado. The Bentway Conservancy é responsável por definir uma programação de eventos, atividades e oportunidades durante todo o ano para residentes, membros da comunidade e visitantes. A mesma trabalha em parceria com o governo de Toronto, outras organizações semelhantes, organizações de comunidades adjacentes e outros stakeholders da cidade. Sua estrutura organizacional está disposta em um Comitê Consultivo Comunitário, Comitê Consultivo de Artes, Conselho Administrativo (com presença de dois membros do conselho da cidade), uma equipe formada de diretores e coordenadores setoriais e um CEO.

Durante o período de planejamento, duas consultoras (HR&A Advisors, Inc. e Park People) realizaram um estudo de mensuração do custo de operação e recomendações sobre estratégia de governança e financiamento sustentável do espaço. O estudo, entregue em junho de 2016, concluiu que os custos de operação para a fase 1 do projeto iria variar anualmente entre 3,2 e 4,5 milhões de dólares canadenses durante os primeiros anos. O estudo sugeriu que cerca de 2,0 à 3,1 milhões fossem financiados com dinheiro público, já que em seus

primeiros anos as receitas não deveriam alcançar seu total potencial. Mesmo em seu máximo potencial de receitas, o parque ainda não alcançaria a sustentabilidade econômica sem aporte financeiro, seja público ou privado.

Category	Phase 1	
	Low	High
<b>Public Funding</b>		
City of Toronto	–	–
Province of Ontario	–	–
Federal Government	–	–
<b>Earned Income</b>		
Ice Skating Trail	\$160 K	\$360 K
Food & Beverage	–	–
Permit Fees	\$270 K	\$310 K
<b>Contributed Income<sup>1</sup></b>	<b>\$500 K</b>	<b>\$1 M</b>
Philanthropy	–	–
Sponsorship	–	–
<b>Estimated Annual Revenues</b>	<b>\$930 K</b>	<b>\$1.7 M</b>

Fonte: HR&A ADVISORS, INC.

#### Figura 94 – Receitas detalhadas

Fonte: HR&A ADVISORS, INC.

Category	Phase 1	
	Low	High
Routine O&M	\$540 K	\$720 K
Staff & Administration	\$1.0 M	\$1.2 M
Capital Reserve	\$200 K	\$550 K
Fundraising	\$60 K	\$180 K
Ice Skating Trail	\$130 K	\$430 K
Foundational Programming	\$1.2 M	\$1.4 M
<b>Estimated Annual Costs</b>	<b>\$3.2 M</b>	<b>\$4.5 M</b>

Fonte: HR&A ADVISORS

#### Figura 95 – Custos de manutenção e operação

Fonte: HR&A ADVISORS.

Estratégias para alcançar o equilíbrio de receitas e despesas foram sugeridas no estudo. Na primeira estratégia, ocorre um repasse fixo e regular, provavelmente da cidade de Toronto, mas potencialmente dos governos estaduais ou federais para a organização responsável. A realocação dos fundos doados pela Matthews Foundation também foi sugerida para resolver a

lacuna de financiamento, na qual dinheiro público seria investido na implementação e a doação seria destinada para a manutenção. Nenhum relatório financeiro executado foi encontrado em pesquisa na internet.

Category	Phase 1	
	Low	High
Estimated Annual Costs	\$3.2 M	\$4.5 M
Estimated Annual Revenues	\$930 K	\$1.7 M
<b>Estimated Annual Gap</b>	<b>\$2.3 M</b>	<b>\$2.8 M</b>

Fonte: HR&A ADVISORS

**Figura 96 – Custos e receitas**

Fonte: HR&A ADVISORS.

### *THE 606*

O parque “The 606” é construído sobre uma antiga linha de trem e inclui seis pequenos parques adjacentes. A linha elevada “Bloomingdale Line” serviu por quase um século para o escoamento de produtos de portos ferroviários para o rio Chicago. Após o boom industrial da cidade, o tráfego sobre a linha reduziu e na década de 1990 cessou-se por completo. O espaço então foi ocupado naturalmente por árvores, plantas e animais.

Ainda na década de 1990 surgiu a primeira recomendação para alterar a sua função, contida no Plano de Bicicletas da Cidade. Depois disso ainda apareceu em um plano de espaço aberto da cidade e outros planos de qualidade de vida de dois distritos. Aprovado em 2004, o Plano de Espaço Aberto do distrito se propôs a investigar oportunidades recreacionais e de espaço aberto ao longo da linha. O plano sugeriu a criação de um parque linear elevado que incluísse uma trilha, áreas passivas e espaços recreativos em suas vias de acesso, servindo como via de deslocamento e contribuindo para a melhoria da estética da área. Por fim, foram sugeridos uma avaliação de impacto ambiental e outra sobre a integridade dos 37 viadutos sobre os quais a linha está construída; identificação de fontes de financiamento de investimentos e custos.



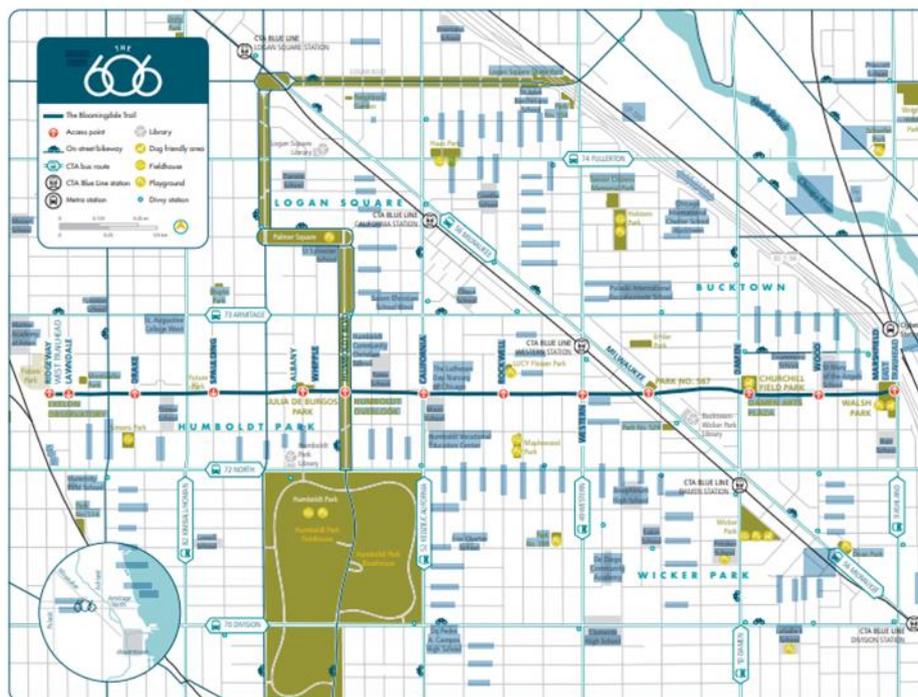
**Figura 97 – Bloomingdale Line abandonada**

Fonte: Untapped Cities.

Em 2003, surge a organização sem fins lucrativos Friends of the Bloomingdale Trail, participante do processo de planejamento e implementação do projeto. Sua missão é representar os interesses da comunidade no projeto, é parte do conselho consultivo do The 606.

Em 2010, a Trust for Public Land, uma organização nacional sem fins lucrativos com a missão de criar parques e preservar espaços abertos, assinou um contrato com o Chicago Park District para se tornar o principal parceiro privado do projeto. A TPL foi encarregada de liderar a angariação de fundos; conduzir o diálogo com a comunidade; e adquirir terras em nome da cidade. Entre 2011 e 2014 a TPL liderou processo de envolvimento da comunidade, incluindo atividades para elaborar um plano final para a trilha em 2013.

O contrato de licitação foi assinado em 2013 para construção do parque foi de 53,7 milhões de dólares. O contrato incluiu a reabilitação de viadutos e muros de contenção, a remoção dos trilhos, assim como a pavimentação da trilha. O projeto começou em agosto de 2013 e sua primeira fase foi inaugurada em 6 de junho de 2015. Naquela época, a Bloomingdale Trail e quatro dos parques conectados estavam prontos. Dois parques adicionais, mais integração artística e paisagismo foram finalizados no ano seguinte.



**Figura 98 – Mapa do The 606**

Fonte: The 606.

The 606 é uma parceria público-privada entre a cidade de Chicago, Chicago Park District (órgão municipal gestor de parques) e o The Trust for Public Land. A estimativa de custo total é de US\$ 95 milhões. A maior parte do parque, US\$ 50 milhões, foi financiado pelo programa federal de Mitigação de Congestionamento e Qualidade do Ar (CMAQ). A cidade de Chicago e o condado de Cook disponibilizaram US\$ 6 milhões, e quase US\$ 40 milhões são provenientes de arrecadação de fundos privados.

Após o fechamento da linha férrea o uso do solo da região alterou-se. Hoje, o parque linear está inserido em uma região de baixa densidade residencial que carecia de áreas verdes e apresenta valorização do valor terreno. Sua extensão de 4,3 km percorre a fronteiras de quatro distritos de Chicago que apresentam diferentes perfis sociodemográficos.

Os distritos de Wicker Park e Bucktown possuem população mais branca e com maior renda média comparados com Logan Square e Humboldt. Os valores de venda de novos imóveis nos distritos cresceram no período de 2012 à 2016 e atingiram seu ponto mais alto desde 2000 após a abertura do parque.

Especialmente nos distritos onde a população possui renda menor os aumentos foram maiores.



Figura 99 – Tendência dos valores de novos imóveis entre 2000 e 2016

Fonte: DePaul University.

O perfil socioeconômico dos moradores também alterou no período que vai do planejamento à inauguração do parque. O quadro abaixo mostra a essa mudança, no período que vai de 2010 à 2016, em territórios próximos ao parque comparados com o resto da cidade, utilizando renda média, escolaridade, porcentagem de moradores brancos não hispânicos e valor médio de aluguel.

	Tracts bordering the 606 (average)	Neighborhoods along the 606 (average) <sup>b</sup>	City of Chicago (average)
Change in median household income	+\$14,682	+\$8422	+\$3557
Change in percent of people with a bachelor degree	+ 6.95%	+ 6.39%	+ 4.35%
Change in percent of Non-Hispanic White residents	+ 4.83%	+ 3.41%	+ 0.56%
Change in median gross rent	+\$201	+\$122	+\$102

Figura 100 – Desenvolvimento dos distritos que cercam o parque entre 2010 e 2016

Fonte: Rigolon, A., Cities (2018).

A gestão do parque é feita pela The Trust for Public Land em nome da Chicago Park District. A organização atua como o principal parceiro privado, gerenciando o envolvimento com a comunidade, captação de recursos, planejamento à longo prazo, comunicações e outros aspectos cruciais do projeto.

Instalado à 5,5 metros de altura, com 17 rampas e 12 pontos de acesso, o parque caracteriza-se por ser um local de passagem e não de destino. O parque opera diariamente das 6 am às 11 pm e tem entrada gratuita. Sua largura varia de 6 à 9 metros e comporta jardins e uma trilha de 3 metros de largura dividido em duas faixas ocupadas por ciclistas e pedestres. A infraestrutura conta com bancos, postes de iluminação e cinco miniparques no nível da rua que servem de entrada ao elevado e compensam a falta de espaço sobre ele. Ainda, há exposições de arte permanentes e temporárias que são escolhidas via convites, parcerias e chamamentos organizados pela The Trust for Public Land, Chicago Park District e Chicago Department of Cultural Affairs and Special Events.



**Figura 101 – The 606**

Fonte: Curbed Chicago.

## SEOULLO 7017

O Seullo 7017 surge da ideia de transformar seu entorno em uma atração turística da cidade, conectando espaços históricos e culturais próximos para impulsionar a economia local. O projeto de renovação do elevado foi escolhido via uma competição de design em 2015 e foi estimado em 40 milhões de dólares, financiados pelo Governo Metropolitano de Seul.

O parque é fruto da revitalização do Elevado Estação Seoul, que serviu para conectar dois distritos separados por trilhos de trem. Pronto em 1970, o elevado apresentou problemas estruturais com quinze anos de idade e passou por diversas reparações. Em 2006, estudos apontaram preocupações sobre sua integridade estrutural e nos anos seguintes foram elaborados planos para sua demolição e a construção de um substitutivo.



**Figura 102 – Elevado Estação Seoul antes das intervenções**

Em 2014, o prefeito reeleito prometeu em campanha a transformação do elevado em um espaço para pedestres, na medida em que estudos eram feitos sobre sua viabilidade. Com o projeto incluso em seu programa de mandato, o projeto chamado “Seoul Station 7017”, foi anunciado em janeiro 2015. No mesmo ano, profissionais/cidadãos e organizações discutiram ideias e impactos do projeto dando origem ao “plano de desenvolvimento compreensivo

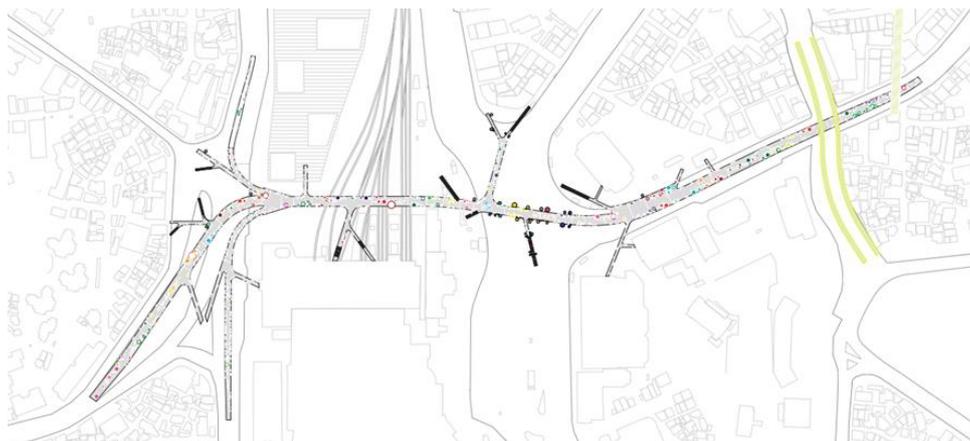
da região de Seoul Station”. Então, comitês setoriais de moradores foram formados para continuar o debate e o elevador foi fechado para circulação de veículos após um evento aberto ao público.

As primeiras intervenções no elevador ocorreram no início de 2016 com remoção de pilstras de sustentação, reparos e reforços na ponte, seguidos das obras de construção do parque de fato, em junho de 2016. Em abril de 2017 o parque foi aberto à população.



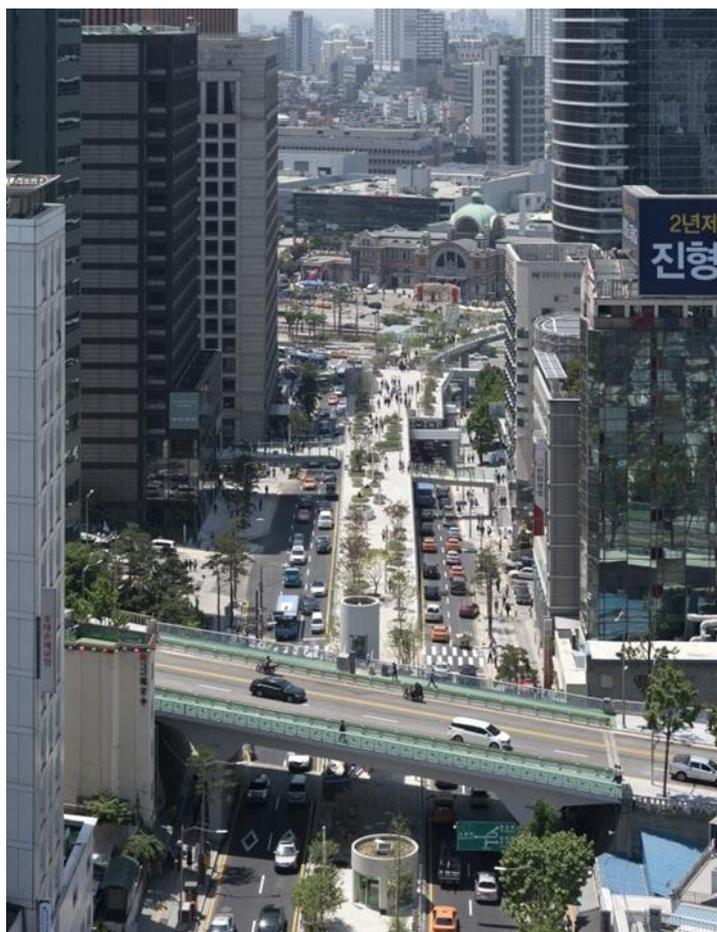
**Figura 103 – Projeto do Seoulllo 7017**

Para reorganizar o congestionamento causado pelo impedimento de circulação de carros sobre o elevador foram realizados redirecionamento de fluxo pela alteração de faixas, reprogramação de semáforos, comunicação pública e orientação de tráfego nos locais que sofreram intervenção.



**Figura 104 – Seoullo 7017. Planejamento da reorganização do trânsito**

O espaço comporta mais de 24.000 plantas e árvores semeadas em grandes vasos de concreto. Sua infraestrutura é composta por câmeras de segurança, bancos, ativações que incluem centros de informação para turistas, comércios de alimentos e bebidas, uma loja oficial que comercializa produtos com a marca do parque, quiosques que trazem experiências educativas sobre horticultura, etc. O acesso é livre durante todo o dia e sem custos, exceto para a realização de eventos sob permissão do Governo Metropolitano de Seul.



**Figura 105 – Seoulo 7017**

O elevado possui 17 pontos de entrada (entre escadas, rampas, elevadores e escadas rolantes que também conectam à prédios em seu entorno) e banheiros em 6 locais distribuídos por sua extensão de um quilometro. Está a 17 metros de altura e sua largura varia durante todo seu comprimento, não ultrapassando dez metros.

A gestão do parque está sob responsabilidade do Governo Metropolitano de Seoul. Para fins de deliberação, aconselhamento, manutenção, gestão e uso do parque, um comitê operacional foi criado. O comitê tem permissão para implementar programas para promoção da ocupação do elevado com parceria com o setor público e/ou privado, formular planos, gerir e operacionais instalações na área do parque, etc. O comitê deve ser formado por não mais de quinze membros, respeitando ao limite de 60% de composição de só um gênero. Presidente e vice-presidente devem ser eleitos pelos próprios

membros, que por sua vez, são nomeados pelo prefeito por um período de dois anos.

Apesar de não configurar área residencial antes mesmo da reforma do elevado, os poucos moradores que ficaram na área da Estação Seul estão se afastando. Moradores vendem ou alugam suas propriedades por causa do aumento dos preços dos imóveis e da abordagem agressiva de grandes empresas, como os hotéis, shoppings e restaurantes que podem conectar-se diretamente com o elevado. O governo aparenta não ter planos para a intervenção para a ordenação do uso da terra na região.

Até 2017, aproximadamente 7,4 milhões de pessoas haviam transitado pelo local. Os visitantes costumavam passar o tempo passeando, admirando a vegetação e a vista da cidade. No entanto, muitas pessoas não visitam as comunidades ao redor do Seoulo 7017, permanecendo apenas sobre o elevado.



**Figura 106 – Seoulo 7017**

Além destes exemplos de requalificação de estruturas elevadas, exemplos de aproveitamento de estruturas fabris (Parque Fundidora, no México), prisionais (Parque da Juventude), entre outros também podem ser uma referência que subsidie os estudos de projeto.