



**VII SINGEP**

Simpósio Internacional de Gestão de Projetos, Inovação e Sustentabilidade  
International Symposium on Project Management, Innovation and Sustainability

ISSN: 2317-8302

## **O PROCESSO DE DESATIVAÇÃO GRADATIVA DO ELEVADO PRESIDENTE JOÃO GOULART PARA IMPLANTAÇÃO DO PARQUE MINHOCÃO**

**MARIA LAURA FOGAÇA ZEI**

Universidade Nove de Julho

**TATIANA TUCUNDUVA PHILLIPPI CORTESE**

Universidade Nove de Julho

**WILSON LEVY BRAGA DA SILVA NETO**

UNINOVE

Agradecimento à UNINOVE - Universidade Nove de Julho, pela doação de bolsa integral para o Mestrado, Cidades Inteligentes e Sustentáveis



## **O PROCESSO DE DESATIVAÇÃO GRADATIVA DO ELEVADO PRESIDENTE JOÃO GOULART PARA IMPLANTAÇÃO DO PARQUE MINHOCÃO**

### **Resumo**

Este Relato Técnico busca trazer à luz a discussão a respeito do Minhocão, elevado construído na década de 60 no século passado e que perdura há mais de 40 anos. Tem por objetivo apresentar os diversos pontos de vista da sociedade civil a despeito do seu destino, além dos previstos na legislação municipal. A metodologia adotada foi a análise qualitativa dos dados apresentados, tanto do estudo da CET, assim como o projeto de lei n. 10 (2014) para criação do parque. A intervenção foi prevista no Plano Diretor da Cidade de São Paulo, Lei n. 16.050 (2014), com prazos para sua completa desativação, sua demolição ou transformação parcial ou integral em parque. Tem-se como resultados nos estudos de simulação da CET demonstrados que pode ser desativado o tráfego de veículos, primeiramente aos sábados, sem impactar o trânsito e a recente promulgação da Lei n. 16.833 (2018), que cria o Parque Minhocão, atendendo aos anseios de uma parcela da sociedade civil favorável à transformação do uso e permanência deste equipamento para a cidade e para os cidadãos.

**Palavras-chave:** reurbanização; revitalização; desativação; demolição; parque; Minhocão.

### **Abstract**

This Technical Report seeks to bring to light the discussion about the Minhocão, elevated built in the 60's in the last century and lasting for more than 40 years. Its purpose is to present the different points of view of civil society regardless of their destination, in addition to those provided for municipal legislation. The methodology adopted was the qualitative analysis of the data presented, both from the CET study, as well as the bill n. 10 (2014) for the creation of the park. The intervention was foreseen in the Master Plan of the City of São Paulo, Law no. 16.050 (2014), with deadlines for its complete deactivation, demolition or transformation, partial or full in park. We have as results in the simulation studies of the CET demonstrated that vehicle traffic can be disabled, first on Saturdays, without impacting the traffic and the recent enactment of Law n. 16.833 (2018), which creates the Minhocão Park, meeting the wishes of a portion of the civil society favorable to the transformation of the use and permanence of this equipment for the city and for the citizens.

**Keywords:** reurbanization; revitalization; deactivation; demolition; park; Minhocão.



## 1 Introdução

Desde a colonização, a evolução urbana no Brasil tem sido objeto de vários estudos. Antes de 1940, a população no país caracterizava-se como essencialmente rural e 69% da população vivia no campo (Godoy, 2011).

Em termos mundiais, apenas 3% da população situava-se, em 1800, em área urbana, passando por uma evolução gradativa e crescente. Em 1850 passa para 6%, 14% em 1900, cerca de 30% em 1950, 38% em 1970 e 50% em 2008. Há menos de dez anos atrás, a maioria da população mundial ainda vivia no campo (Forattini, 1991).

Com o advento do pós-guerra e da revolução industrial, surge o desenvolvimento econômico no cenário geral e com ele acontece a relação comércio e indústria, ou seja, o intercâmbio de bens e serviços, configurando o mercado de consumidores. A multiplicação de cidades e o crescimento dos centros urbanos são frutos dessa transformação geral da economia e da sociedade (Lopes, 2008).

A implantação da indústria automobilística no Brasil foi um marco no processo de industrialização do país. Nos centros urbanos, onde a população se concentrava, existia habitação, melhorias na mobilidade e circulação de bens e de pessoas. Nesta época, o transporte rodoviário tornou-se o principal meio utilizado tanto para o transporte de cargas quanto o de passageiros no Brasil (Nascimento, 2016).

Com isto a importância do automóvel passa a ser prioritário para a configuração das cidades, sendo a aberturas de vias, avenidas e estradas presentes no desenho urbano das cidades (Nascimento, 2016).

Em São Paulo não foi diferente, a presença de viadutos no contexto urbano, além da malha viária, surgiu com o intuito de melhorar o trânsito na cidade, sem um melhor planejamento prévio. É o caso específico da construção do elevador Costa e Silva, hoje rebatizado como João Goulart, projetado em 1968, na gestão do Prefeito José Vicente Faria Lima, mas ficou engavetado. Porém, na gestão do Prefeito Paulo Salim Maluf, entre 1969 a 1971, o projeto foi retomado e submetido à consulta pública na Câmara Municipal, sendo aprovado e o início da construção ocorreu no mesmo ano de 1969. A Inauguração ocorreu em 25 de janeiro de 1971, data do aniversário da cidade de São Paulo. Foi apelidado de Minhocão (Amorin e Spolon, 2017).

A visão rodoviarista ficou de lado e este quadro tem sido alterado significativamente pela discussão da mobilidade urbana, com visão mais sistêmica. Inovadoras soluções foram adotadas e a teve início a implantação de transportes coletivos, de corredores de ônibus, metrô, logística de cargas e serviços, calçadas e acessibilidade, transportes não motorizados e alternativos, como ciclovias e ciclofaixas e todas as suas conexões intermodais como uma solução mais viável e factível (Tatto, 2015).

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

Neste sentido, verifica-se que o elevador causou grande incômodo e logo após o início de sua implantação, passou a ter uso restritivo, com fechamento definitivo durante todas as noites em 1976, por reivindicação e luta dos moradores (CET, 2016).

No entanto, a discussão perdura ao longo dos anos e a restrição gradual do transporte, até a sua desativação como via de tráfego, com prazos para sua completa desativação, demolição ou transformação, parcial ou integral em parque, foi previsto na Lei n. 16.050 (2014) do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo- PDE, nas disposições finais



e transitórias em seu artigo 375, parágrafo único, prevendo a elaboração de lei específica para atendimento desta determinação (PDE, 2014).

Há mais de 40 anos este assunto é recorrente e a população se manifesta, a favor ou contra, entre o uso automobilístico, a demolição ou transformação em Parque, numa relação entre “*ame-o ou odeio-o*”, expresso nas audiências públicas (CMSP, 2014).

Mas a questão é: Podemos desativar o funcionamento do elevador e encerrar o trânsito de veículos que trafegam no Minhocão diariamente?

A PMSP, para embasar a possibilidade de desativação gradativa do tráfego, agora prevista em lei, contratou estudo à Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, para apresentar relatório técnico da simulação de restrição de veículos aos sábados, primeiramente (CET, 2016).

Consoantemente a todas estas indagações e manifestações é que se pretende demonstrar a proposta do Projeto de Lei n. 10 (2014), dos vereadores José Police Neto Eduardo Matarazzo Suplicy, George Hato, Goulart, Nabil Bonduki, Ricardo Young, Sâmia Bonfim e Toninho Vespoli, que objetivou a criação do Parque Municipal do Minhocão com previsão de desativação gradativa do Elevador João Goulart, resultando recentemente na Lei n. 16.833 (2018), de 7 de fevereiro de 2018, que propõe a implantação definitiva (CMSP, 2018).

## **2. Referencial Teórico**

### **2.1. Desenvolvimento Urbano no Brasil e na Cidade de São Paulo**

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

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

Entende-se como espaço urbano os diferentes usos da terra de convívio e ocupando ao mesmo tempo áreas da cidade, sendo eles: o centro, onde são estabelecidas concentrações das atividades de comércio, serviços e gestão; as áreas residenciais, que, por sua vez, são distintas de acordo com a classe social; as áreas de lazer e; por fim, as áreas industriais. Uma nova estrutura social se estabelece, podendo ser o espaço urbano também inserido como objeto social, de consenso ou de conflito (Corrêa, 1995).

Pode-se ver que existe relação espacial e social entre elas, inclusive uma disputa social entre as classes que se estabelecem devido ao próprio sistema capitalista que a sociedade está inserida, dada pela valoração da terra (Corrêa, 1995).

### **2.2. A revolução industrial e a indústria automobilística**

A implantação da indústria automobilística no Brasil foi um marco no processo de industrialização do país, importante para a economia impulsionando o progresso e promovendo a concentração da população nas cidades, onde o urbano predominou. Metrôpoles expandiram e se conectaram. Valorizaram-se as áreas urbanas, onde a maioria da



população habitava e melhorias de mobilidade e a circulação de bens e pessoas passou a ser uma máxima na sociedade (Pimenta, 2002).

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

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

É a cidade pensada nesta lógica, impulsionando a abertura de vias, avenidas, etc. (Cachola, Celso da Silveira; Silva, Bruno Cândido da; Ribeiro, Bruno Cândido; Amancio; Cláudio Alves; Tasso Neto, Eloah; Moura, Lúcio Ramos, 2017). No contexto que favoreceu apenas uma classe, a detentora do veículo individual motorizado, surgiu um dos ícones mais representativos dessa “Paulicéia Desvairada”, o Elevado atualmente chamado de presidente João Goulart.

O aumento do grau de deterioração e da extensão da área do trânsito na cidade é que contribui para a degradação urbana. A solução seria uma intervenção profunda com visão de longo prazo. É um desafio tecnológico, político e administrativo que exige um tratamento mais holístico e menos setorializado e amplo debate com todos os segmentos representativos (Scaringela, 2001).

A mobilidade urbana, em resposta a este desafio, passou a ser pautada na cidade de São Paulo e conta com uma rede de mais de dez mil linhas de ônibus, além de um sistema de interligação estruturada entre os terminais de ônibus distribuídos no território, trens da CPTM, Metrô, e a EMTU-SP, que completam o sistema municipal e estadual de transporte na cidade (SPTrans, 2015).

Existem vários estudos antes e depois da existência dos viadutos e suas relações urbanas e sociais na cidade. Como é o caso da relação da construção dos viadutos sobre o parque Dom Pedro II, na ótica das políticas públicas para o uso máximo dos automóveis em relação ao uso da cidade pelo homem e a degradação causada pela inserção do mesmo na área do Parque. O abandono causado na região, devido à área ficar inóspita, foi resultante da presença maciça do complexo viário ali criado (Figueiras, 2016).

Ou, por outra abordagem artística, mas também social, demonstrando diversas imagens e relatos da Avenida São João em momentos de uso vividos, antes e depois da existência do Minhocão, percebendo também a degradação do espaço (Betoni e Flôres, 2016). Esses relatos indicam a importância do fato e foi feita a proposta de seu fechamento aos domingos. Essa ação trouxe uma consequência nunca imaginada, como a que vivemos atualmente, a lei para a desativação do Elevado e a discussão de seu futuro, sendo um momento crucial para a história da cidade.

O Elevado João Goulart, anteriormente denominado Elevado Presidente Costa e Silva, ou simplesmente Minhocão, é uma via expressa construída na cidade no ano de 1970. Seu traçado consiste em um percurso de 3400 metros que liga a região da Praça Roosevelt ao Largo Padre Péricles, em Perdizes.

Ele foi idealizado pelo prefeito José Vicente Faria Lima, mas foi engavetado devido à grande reação negativa na época. Ele era considerado uma obra de engenharia bruta que causaria um impacto extremamente negativo na paisagem urbana.





Porém, no ano de 1969, época da ditadura militar, o prefeito Paulo Maluf, com a intenção de deixar sua marca na cidade, decidiu dar início à construção do elevador. Ele foi inaugurado no dia 25 de janeiro de 1971 (Amorim e Spolom, 2017).

Uma referência em termos de valores, na época a obra custou Cr\$ 40 milhões de cruzeiros, equivalente a R\$ 400 milhões de reais e a construção levou cerca de 11 meses para ser concluída (Oliveira, A. 2013).

Segundo Betoni e Flôres (2016), constatou-se que a população que utiliza o Minhocão, tanto dos moradores que apoiam o desmonte imediato, por todos os transtornos que o elevador trouxe, quanto da Associação Parque do Minhocão pela possibilidade de criação do parque, portanto sua manutenção; dividem a opinião, expressada nas audiências públicas que têm debatido este assunto na Câmara Municipal, entre 2017 e 2018 (CMSP, 2017).

Outro ponto de vista, a favor da demolição, segundo Machado (2014),

“O Minhocão não se integra plenamente com as áreas de maior interesse urbanístico como a Praça marechal Deodoro, que poderia voltar a sua antiga grandeza. Há prédios ali de Rino Levi, Frans Heep e Samuel Roder, criados renomados, que são marcos da arquitetura Art Déco e poderiam ser revitalizados também.”

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

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

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

### 3. Metodologia

Este relato é baseada em uma pesquisa metodológica e aplicada, pois utiliza procedimentos de análise, correspondendo ao problema específico e objetivando responder se o viaduto poderá ser desativado (Vergara, 1998).

A metodologia a ser utilizada é de investigação por meio de pesquisa documental, uma vez que serão avaliados quatro tipos diferentes de documentos: (i) 4 artigos dos membros da Associação Parque Minhocão, em defesa da transformação do elevador em parque, cujos argumentos foram a base do PL n. 10 (2014); (ii) Relatório da CET; (iii) um Projeto de Lei; e (iv) uma Lei; conforme a tabela abaixo (Tabela 1):

#### Tabela 1

Documentos utilizados para pesquisa



Data	Origem	Documento	Assunto
2014	CMSP- Câmara Municipal de São Paulo	Projeto de Lei n. 10 (2014) Fica criado o Parque Municipal Minhocão na área do Elevado Costa e Silva.	A implantação do Parque Minhocão será gradativa, com o progressivo aumento da restrição de tráfego até a completa desativação do Elevado Costa e Silva como via de trânsito.
2014	Vitruvius - Revista digital	Cidade e democracia	Um estudo de caso da Associação Parque Minhocão
2014	Vitruvius - Revista digital	Arquitextos	Esfera pública, interesse público e o Parque Minhocão
2014	Vitruvius Revista digital	Minha cidade	O Parque Minhocão e a alma da cidade
2016	CET – Companhia de Engenharia de Tráfego	Relatório sintético dos estudos para restringir o tráfego de veículos automotores no Minhocão	1ª etapa, ampliação do horário de restrição aos Sábados
2017	Vitruvius Revista digital	Arquitextos	Razões do Parque Minhocão
2018	CMSP Câmara Municipal de São Paulo	Lei 16.833 (2018) Fica criado o Parque Municipal Minhocão na área do Elevado João Goulart.	A implantação do Parque Minhocão será gradativa, com o progressivo aumento da restrição de tráfego.

Nota: tabela elaborada pela autora

As análises dos documentos vão demonstrar se o Minhocão poderá ser desativado, gradativamente como está proposto e sobre a questão do elevador e sua relação na cidade, no entanto a pesquisa bibliográfica também será necessária a fim de se buscar a base teórica para o conhecimento (Vergara, 1998; Martins & Theóphilo, 2009).

O método para análise dos dados levantados será qualitativo, mediante o levantamento dos dados contidos no relatório da CET, do PL n. 10 (2014), da Lei n. 16.833 (2018) e dos artigos em defesa do Parque pela Associação Parque Minhocão, que embasou a legislação em vigor em 2018 (Vergara 1998; Collis, 2005; Cooper e Schindler, 2003).

#### 4. Resultados obtidos e análise

##### 4.1. Relatório Sintético dos Estudos para Restringir o Tráfego de veículos Automotores no Minhocão

Os objetivos que levaram a PMSP a contratar este relatório para a CET foi a discussão de mais de quatro décadas sobre o elevador e as transformações que a cidade sofreu de lá para cá.

Características técnicas do Minhocão:

- Tem 2.800 metros de comprimento;
- Liga a Praça Roosevelt ao Largo Padre Péricles;
- É classificado pela Portaria DSV n. 21 (2010), como via expressa com duas pistas separadas por barreiras de concreto com duas faixas por sentido;
- Circulam 7.900 veículos/h durante a semana;
- Passam 78.850 veículos/dia;
- Aos Sábados transitam 4.700 veículos/h no horário entre 11 e 12 h, no retorno do trabalho;



- Custos: Cr\$ 37 milhões de cruzeiros;
- Projetado em 1969 e inaugurado em 24 de janeiro de 1971.

Os fatos marcantes foram que, em 1976, o Minhocão passou a ser fechado durante a noite e em 1996, ele passou a ter o tráfego aberto de segunda a sábado, das 6h30 às 21h30, sendo fechado aos domingos e feriados, ficando aberto somente a ciclistas e pedestres, de acordo com a Lei n. 12.152 (1996).

Em 2006, a Empresa Municipal de Urbanização (EMURB) anunciou um plano de demolição, mas acabou levantando tantas discussões que resultaram em um concurso público para saber sobre novas ideias ou visões de novo uso.

Em 2014, o então Prefeito de São Paulo, Fernando Haddad, sancionou no Plano Diretor Estratégico (PDE) a criação de uma lei para que o Minhocão fosse desativado. Neste sentido é que foram realizadas as simulações de tráfego pela CET.

A CET utilizou a técnica de simulação computadorizada, utilizando o software Emme-2. Neste tipo de estudo é feita a calibragem das condições atuais da via e, a partir da montagem da rede de dados existentes, são feitas as simulações de diversos cenários possíveis para a futura configuração do tráfego. Assim, é possível avaliar com antecedência quais os impactos que deverão ocorrer sobre as vias na área de influência da intervenção proposta. Foram considerados apenas os dias de semana. Este cenário considerou duas possibilidades:

Estudo em 2010 para a **demolição** do Minhocão com a reurbanização de seu entorno, e a desativação do Minhocão, concluiu que:

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

Estudo em 2014 para a **desativação** do Minhocão com destinação da via elevada para outros usos, concluiu que:

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

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

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

#### 4.2. Busca de dados correlatos ao Projeto de Lei n. 10(2014) proposto

Após a proposição do projeto de lei, foi realizada pesquisa sobre a matéria proposta e que foi elaborada pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, Setor de





Pesquisa, Assessoria e Análise Prévia, conforme despacho do Sr. Presidente em 20 de fevereiro de 2014, que pediu para a procuradoria fazer a busca no APL (Banco de Dados da Câmara Municipal de São Paulo) e no site da prefeitura a respeito do assunto, sendo localizadas leis, decretos e projetos de leis sobre o assunto, apresentados na Tabela 2, correlatos ao assunto proposto. Nota-se que tanto o assunto de alteração de horários, quanto a criação do Parque esteve em pauta, claro que também a alteração nominal.

**Tabela 2:**

Busca de outras leis, projetos de leis e decretos correlatos ao assunto

<b>Data</b>	<b>LEIS</b>	<b>Assunto</b>
1996	Lei Orgânica do Município de São Paulo — especialmente art. 185; -Lei Municipal nº 12.152, de 23 de julho de 1996,	Que dispõe sobre o horário de funcionamento do Elevado Costa e Silva, e dá outras providências.
2002	Lei Municipal nº 13.430, de 13 de setembro de 2002,	Que institui o Plano Diretor Estratégico - especialmente art. 131 e Incisos.
2004	Lei Municipal nº 13.885, de 25 de agosto de 2004,	Lei, que estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico - especialmente art. 10 e incisos.
2006	Lei Municipal nº 14.186, de 04 de julho de 2006,	Que institui o Programa Municipal de Arborização Urbana, e dá outras providências.
<b>Data</b>	<b>DECRETOS</b>	<b>Assunto</b>
1973	Decreto Municipal nº 10.766, de 07 de dezembro de 1973,	Que dispõe sobre a preservação de áreas verdes declaradas de utilidade pública.
1979	Decreto Municipal nº 15.645, de 22 de janeiro de 1979,	Que altera dispositivos do Decreto nº 10.766, de 7 de dezembro de 1973, e dá outras providências.
1999	Decreto Municipal nº 37.794, de 26 de janeiro de 1999,	Que acrescenta parágrafo ao artigo 1º do Decreto nº 10.766, de 7 de dezembro de 1973, e dá outras providências.
<b>Data</b>	<b>PROJETO DE LEI</b>	<b>Assunto</b>
2005	PL 664/2005,	Que dispõe sobre a criação de um parque linear elevado no Elevado Costa e Silva, entre as Ruas Traipu e do Lavradio e Rua Ana Cintra, nos Distritos da Barra Funda e Santa Cecília, Subprefeituras da Lapa e da Sé, e dá outras providências.
2012	PL 164/2012,	Que dispõe sobre a Criação do Parque Municipal de Pinheiros, e dá outras providências.
2012	PL 514/2012,	Que altera denominação atual, Elevado Presidente Costa e Silva para Elevado Presidente João Goulart.
2013	PL 177/2013,	Que dispõe sobre a alteração de denominação do Elevado Costa e Silva, e dá outras providências.

Nota; Elaborada pela autora com os dados retirados do PL 10/2014, publicado na CMSP em 2014.

### 4.3. Conteúdo do PL n. 10 (2014)

O Projeto de lei cria o Parque Municipal do Minhocão e prevê a desativação gradativa do Elevado Costa e Silva, denominação à época, antes da alteração atual denominando João Goulart, sendo a implantação do parque gradativa, conforme o seguinte cronograma apresentado na Tabela 3, de implantação definitiva do parque, em até quatro anos (CMSP, 2014).

**Tabela 3**

Conteúdo do Projeto de Lei n. 10 (2014)



<b>Prazo, a partir da sanção da Lei</b>	<b>Medidas</b>
Até 90 dias	Estender o fechamento para o trânsito aos sábados
Até 270 dias	Estender o fechamento para trânsito no período das férias escolares
Até 720 dias	Restringir o horário de funcionamento para tráfego de veículos motorizados nos dias úteis, exceto feriados e férias escolares, para o horário das 7h às 20h.
Até 1080 dias	Restringir o sentido da operação do Elevado Costa e Silva para tráfego de veículos, permitindo apenas o trânsito bairro-centro no período da manhã e centro bairro no período da noite, nos horários e dias previstos nos incisos anteriores.
Até 1440 dias	Desativação completa do Elevado Costa e Silva e implantação definitiva do Parque.

Nota: Elaborada pela autora com os dados retirados do PL 10/2014, publicado na CMSP em 2014.

Faz parte também do conteúdo do projeto de lei que o poder público municipal incentive atividades culturais, esportivas e de lazer com participação da sociedade civil legitimada, além da segurança no local, quando estiver fechado. E que seja realizada a gestão democrática mediante conselho gestor representativo (CMSP 2014).

#### **4.4. Justificativa do PL n. 10 (2014)**

A justificativa do projeto de lei proposto é a discussão recorrente sobre a qualidade de vida da população que vive no entorno, causados pela poluição sonora e atmosférica provenientes dos veículos que passam diariamente pelo Minhocão. A sociedade civil organizada, através da Associação Parque do Minhocão, em conjunto com moradores e simpatizantes, apontaram um caminho natural e salutar ao organizar diversas atividades nos períodos em que o Elevado permanece fechado, transformando-o em espaço público resignificado e reocupado pela comunidade para interação social, lazer e atividade física em seus 2.8 km de extensão.

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

#### **4.5. Sobre a posição da Associação Parque Minhocão, matérias da Vitruvius**

Publicado em fevereiro de 2014 na Revista virtual Vitroviuis, consoante com a proposta do PL/2014 na CMSP, abordando sobre a “Cidade e Democracia”, o artigo relata o histórico dos fatos e aponta algumas críticas sobre a maneira da construção do Minhocão que ocorreu no final da década de 60 do século passado, tendo sido concebido sem consulta pública, portanto “*autoritário*”, e interferindo diretamente na vida do cidadão, com alto grau de injustiça e “*esquizofrênico*” por desordenar o espaço urbano (Comolatti, Poser e Levy, 2014).

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

Alguns anos após a sua construção, já causava polêmica, como é o caso do primeiro fechamento noturno em 1976, pelo alto índice de batidas de automóveis por circularem em alta velocidade, é o que aponta um dos moradores dos prédios adjacentes e membro da



associação, conforme matéria publicada no dia 29 de dezembro, do mesmo ano, na Folha de São Paulo (Rodrigues, 2017).

#### **4.6. Justificativa da Associação Parque Minhocão, porque transformá-lo em parque elevado?**

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

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

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

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

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

A atuação da Associação Parque Minhocão age com estas dimensões, propondo o Parque como um equipamento público destinado a toda a comunidade (Comolatti, Poser e Levy, 2014).

A ideia de parque já havia sido proposta na gestão do governo do prefeito Janio Quadros, a época, e que tinha sido publicada no Jornal da Tarde pela jornalista Leyla Kiyomura Moreno, no dia 29 de setembro em 1987, que demonstra que já houve outros aspectos que convergiam para a discussão deste assunto (Comolatti, Poser e Levy, 2014):

“Sabe-se que a cidade é o espaço privilegiado de (re)produção de elementos intangíveis. Uma área de acesso público como o Parque Minhocão favorece uma série de dimensões esquecidas da cidade: os espaços de contemplação da paisagem, os espaços de redescoberta do afeto, através da relação e do encontro com o outro desconhecido (alteridade), os espaços em que o tempo é significado não pelas demandas do exterior, como o mundo do trabalho, mas sim pela perspectiva da ociosidade. Tudo isso somado à recuperação urbanística dos bairros hoje degradados pelo Minhocão”.



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

## 5. Resultados Obtidos e Análise

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

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

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

A tabela comparativa do conteúdo procura demonstrar a diferença da proposição do projeto de lei e da lei aprovada pelo Poder Executivo (Tabela 4):

**Tabela 4.**

Comparação do PL n.10 (2014) e da Lei n. 16.833 (2018)

Prazo, a partir da sanção da Lei.	Lei 16.833/2018	PL 10/2014
<b>Artigo 1º</b>	Fica criado o Parque Municipal Minhocão na área do Elevado João Goulart.	Fica criado o Parque Municipal Minhocão na área do Elevado Costa e Silva.
<b>Artigo 2º</b>	A implantação do Parque Minhocão será gradativa, com o progressivo aumento da restrição de tráfego, <b>conforme o seguinte cronograma:</b>	A implantação do Parque Minhocão será gradativa, com o progressivo aumento da restrição de tráfego <b>até a completa desativação do Elevado Costa e Silva como via de trânsito, conforme o seguinte cronograma:</b>
I -	<b>em até 30 dias</b> estender o fechamento para o trânsito aos sábados, <b>domingos e feriados;</b>	<b>Até 90 dias</b> estender o fechamento para o trânsito aos sábados;
II -	<b>em até 90 dias</b> restringir o horário de funcionamento para tráfego de veículos motorizados nos dias úteis para o horário das 7h às 20h;	<b>Até 270 dias</b> estender o fechamento para trânsito no período das férias escolares;
III -	(VETADO)	<b>Até 720 dias</b> restringir o horário de funcionamento para tráfego de veículos



		motorizados nos dias úteis, exceto feriados e férias escolares, para o horário das 7h às 20h;
IV		<b>Até 1080 dias</b> restringir o sentido da operação do Elevado Costa e Silva para tráfego de veículos, permitindo apenas o trânsito bairro-centro no período da manhã e centro bairro no período da noite, nos horários e dias previstos nos incisos anteriores;
V		<b>Até 1440 dias</b> desativação completa do Elevado Costa e Silva e implantação definitiva do Parque.
<b>Parágrafo único</b>	Fica o Executivo autorizado a realizar projetos pilotos para avaliação dos impactos, em períodos inferiores aos previstos no cronograma.	
<b>Artigo 3º</b>	O Poder Público Municipal, na forma da legislação vigente, incentivará atividades culturais, esportivas e de lazer no <b>Elevado João Goulart</b> , por parte da comunidade e de entidades da sociedade civil, assim como garantir as adequadas condições de segurança no local durante os horários de fechamento ao tráfego de veículos, bem como desenvolverá ações de sustentabilidade destinadas a preservar e ampliar a área verde no local.	O Poder Público Municipal, na forma da legislação vigente, incentivará atividades culturais, esportivas e de lazer no <b>Elevado Costa e Silva</b> , por parte da comunidade e de entidades da sociedade civil, assim como garantir as adequadas condições de segurança no local durante os horários de fechamento ao tráfego durante os períodos nos quais o mesmo se encontra fechado para trânsito de veículos.
<b>Artigo 4º</b>	Compete ao Poder Executivo apresentar Projeto de Intervenção Urbana - PIU, por decreto ou por lei específica, considerando as particularidades locais, e também:	O Parque Minhocão terá gestão democrática e participativa mediante conselho gestor horizontal, bem como controle social popular.
I	a gestão democrática e participativa, nos termos da legislação em vigor, das etapas de elaboração, implantação, execução e avaliação do PIU, escutado o Conselho Municipal de Política Urbana - CMPU;	
II	as seguintes hipóteses de destinação da área previstas no parágrafo único do art. 375 do Plano Diretor Estratégico do Município: a) a transformação parcial em parque; b) a transformação integral em parque; c) (VETADO)	
III	a adoção de instrumentos urbanísticos de controle e captura da valorização imobiliária decorrente das intervenções promovidas pelo Poder Público na área de impacto desta lei.	
<b>Parágrafo único.</b>	O PIU será apresentado em até 720 (setecentos e vinte) dias contados da entrada em vigor desta lei.	
<b>Artigo 5º</b>	O Parque Minhocão terá gestão democrática e participativa mediante conselho gestor, bem como controle social popular. § 1º (VETADO) § 2º (VETADO)	O não cumprimento das obrigações e prazos constantes nesta lei implicará na transferência mensal de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) da rubrica de verba de publicidade do município vinculado à Secretaria Executiva de Comunicação para a rubrica Implantação de Parques da Secretaria Municipal de Verde e Meio Ambiente.
<b>Artigo 6º</b>	(VETADO)	As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.





<b>Artigo 7º</b>	As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.	O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de trinta dias.
<b>Artigo. 8º</b>	(VETADO)	
	PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 7 de fevereiro de 2018, 465º da fundação de São Paulo. JOÃO DORIA, PREFEITO ANDERSON POMINI, Secretário Municipal de Justiça JULIO FRANCISCO SEMEGHINI NETO, Secretário do Governo Municipal BRUNO COVAS, Secretário-Chefe da Casa Civil Publicada na Casa Civil, em 7 de fevereiro de 2018	As Comissões competentes.
	Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em <a href="#">08/02/2018, p. 1 c. 2</a> Para informações sobre revogações ou alterações a esta norma, visite o site.	Publicado no Diário Oficial da Cidade em <a href="#">05/02/2014, p. 141</a> Para informações sobre este projeto, visite o site.

Nota, tabela comparativa elaborada pela autora.

## 6. Conclusões

Existem muitas pesquisas científicas que abordam sobre estes processos sociais de apropriação de espaços públicos urbanos para novos usos, com análise do conjunto de instrumentos legais que fundamentaram a ocupação parcial e gradual do Minhocão para uso de lazer. Investigando ainda a opinião dos usuários e arquitetos, é possível perceber opiniões diversas que fazem parte de um processo democrático e demonstram se tratar de assunto controverso.

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

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

O arquiteto Candido Malta Filho fez um poema:

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

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

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

No entanto, o que temos efetivamente é que pode-se de fato ampliar o fechamento do Minhocão aos sábados sem impactar significativamente o trânsito em um primeiro momento



(CET, 2016). Depois foi apresentado na CMSP o projeto de lei que cria o parque e finalmente a efetivação da sua desativação prevista em Lei publicada em 2018 (CMSP, 2018).

Muito embora haja um avanço no processo participativo para a conclusão dos resultados obtidos pela sociedade civil, na publicação da Lei n. 16.833 (2018), percebe-se ainda uma autonomia maior do estado em contrapartida de uma gestão mais autônoma que a sociedade civil propôs.

## 6. Considerações Finais

Ganha o processo democrático, a organização da sociedade civil e a formação de organizações que representem os anseios e as discussões da cidade que queremos com ou contra o Poder Público, tendo como objetivo atingir a igualdade nas tomadas de decisões, de todas as classes sociais da cidade para ocupação do espaço urbano, que é nosso. Este é o sonho: uma cidade democrática, justa, inclusiva e ambientalmente, economicamente e socialmente saudável.

## Referências bibliográficas

- Amorim, L.B., & Spolon, A.P.G. (2017). *Processos sociais de apropriação de espaços públicos urbanos para o lazer: uma interpretação sobre os fundamentos legais da ocupação do Minhocão, em São Paulo*. CENÁRIO, Brasília, V.5, n.9, “pp.”126 – 139.
- Betoni, A.G.L., & Flôres, R.J.C. (2016). *Fragments do Minhocão: A experiência imagética da colagem*, Revista Iniciação, Comunicação, Design e Arquitetura. Centro Universitário SENAC, Santo Amaro, São Paulo. Vol. 6., “pp.”201- 217.
- Cachola, C.S., Silva, B.C., Ribeiro, B.C., Amancio, C.A., Tasso Neto, E., & Moura, L.R. (2017). *Proposta para Demolição do Elevado Presidente João Goulart e Reurbanização Local*. Revista InSIET: Revista In Sustentabilidade, Inovação & Empreendedorismo Tecnológico, São Paulo, V.5, n.1, janeiro/junho de 2017.
- Chen, W. (2015). *Parque Minhocão, Trabalho Final de Graduação*, TFG-FAU-USP, Publicado ISSUU, Publicado em 1 de julho de 2015, Recuperado em 28 de julho, 2018, de [https://issuu.com/willianhontauchen/docs/caderno\\_pdf\\_opt\\_84e09e947100e0](https://issuu.com/willianhontauchen/docs/caderno_pdf_opt_84e09e947100e0)
- Companhia de engenharia de Trafico. (2016). Relatório Sintético dos Estudos para Restringir o Tráfego de veículos Automóveis no Minhocão, Recuperado em 15 de maio de 2018, de [http://www.cetsp.com.br/media/481606/relatorio\\_de\\_avaliacao\\_de\\_impacto\\_janeiro2016.pdf](http://www.cetsp.com.br/media/481606/relatorio_de_avaliacao_de_impacto_janeiro2016.pdf)
- Corrêa, R. L. (1995). *O espaço urbano*. Editora Ática. Série Princípios. 3ª. Edição. Nº. 174, 1-16.
- Costa, L. C. C. (2016). *Monte e Desmonte: Construção e Desativação de vias expressas. Um estudo de caso sobre o Elevado Costa e Silva*. Monografia apresentada à disciplina FLG0499. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Figueiras, T.L. (2016). *Viadutos sobre o Parque Dom Pedro II: reflexões sobre o papel do estado e da racionalidade tecnocrática na produção do espaço urbano*. Trabalho de Graduação Individual apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, Universidade de São Paulo.
- Forattini, O.P. (1991). *Qualidade de vida e meio urbano. A cidade de São Paulo, Brasil*. Revista de Saúde Pública, SP 25 (2) “pp.”75-86. Recuperado em 15 de junho de 2018, de <http://www.scielo.br/pdf/rsp/v25n2/01.pdf>



- Godoy, P. R. T. (2011). *A cidade no Brasil – período colonial*. Caminhos de geografia. Revista on line – v. 12, n. 38 jun, “pp.” 8–15. ISSN 1678-634. Instituto de Geografia UFU. Programa de Pós-graduação em Geografia. Recuperado em 15 de junho de 2018, de <http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/viewFile/16118/9074>
- Lamas, J., (2015). *Afinal, o que será o minhocão?* ArchDaily Brasil, Notícias, 6 de setembro de 2014, recuperado em 28 de julho de 2018, <https://www.archdaily.com.br/br/626868/afinal-o-que-sera-do-minhocao>
- Levy, W. (2014). Esfera pública, interesse público e o Parque Minhocão. Vitruvius, Arqtextos. Revista Eletrônica, 165.06, Fev. 2014, recuperado em 28 de julho de 2018, de <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/14.165/5086>
- Lei nº 16.833, de 7 de fevereiro de 2018 (2018). Cria o parque municipal do Minhocão e prevê a desativação gradativa do elevador João Goulart. São Paulo, Recuperado em 28 de julho, de <http://www.saopaulo.sp.leg.br/atividade-legislativa/splegis-consulta/>
- Nascimento M. S., (2016). *Implantação e evolução da indústria automobilística no Brasil*. Revista Tocantinense de Geografia. RTG. Ano 05. Nº.07. “pp.”67- 79.
- Machado, L. G.(2014). *Demolição do Minhocão*, 31 jan2014, Hometeka, F5, Blog recuperado em 28 de junho de 2018, de <https://www.hometeka.com.br/f5/demolicao-do-minhocao/>
- Maricato, E. (2000). *Urbanismo na periferia do mundo globalizado metrópoles brasileiras*. São Paulo em Perspectiva, 14(4). “pp.”21-33. Recuperado em 15 de junho de 2018, de [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-8839200000400004](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-8839200000400004)
- Oliveira, A., (2013). *Elevador Costa e Silva-A História e Construção do Minhocão*, São Paulo in Foco, Recuperado em 10 de junho de 2018, de <http://www.saopauloinfoco.com.br/construcao-elevador-costa-e-silva>
- Pimenta, L. J. (2002). *A crise na rede de concessionárias de automóveis no Brasil*. Dissertação de mestrado, Departamento de Ciências Sociais Aplicadas. Universidade de Salvador, Salvador.
- Projeto de lei n 10 de 5 de fevereiro de 2014 (2014). Cria o parque municipal do Minhocão e prevê a desativação gradativa do elevador Costa e Silva, Recuperado em 28 de julho, de <http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/projeto/PL00102014.pdf>
- Rodrigues, SS.F. SS (2017) Razões do Parque Minhocão. Revista virtual. Arqtextos. 290.05. Outubro de 2017, recuperado em 28 de julho de 2018, de <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/18.209/6751>
- Rolnik, R.(2000). *O que é Cidade*. Editora Brasiliense. Coleção primeiros passos.
- Rolnik, R., Klintowitz, D. (2011). *Mobilidade na cidade de São Paulo*. Estudos avançados. 25- 71.
- São Paulo, Prefeitura. Câmara Municipal de São Paulo. (2016). *Especial Minhocão*. São Paulo. Disponível em: Acesso: 27 de maio de 2018.
- Scaringella R. S. (2001). *A crise da mobilidade urbana em São Paulo*. SCIELO. Perspec. Vol.15 nº1. São Paulo.
- Silva, C. S. S., Kohl, C. A., Conti, C., Duarte, N. C., (2016). Levantamento das áreas de disposição de resíduos de construção e demolição no bairro São Luís em Canoas. RS. *Secretaria de Transporte de São Paulo*. (2015). Plano de Mobilidade de São Paulo, Recuperado em 15 de julho, de [http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp\\_v0721455546429.pdf](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v0721455546429.pdf)
- Tatto, J.A., (2015). *Mobilidade urbana de São Paulo, aplicação de soluções imediatas e eficazes*. Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo, São Paulo. Recuperado em 07 de agosto de 2018, de [file:///C:/Users/x858400/Downloads/Diss\\_JATatto.pdf](file:///C:/Users/x858400/Downloads/Diss_JATatto.pdf)