

Projeto de Intervenção Urbana

# Parque Minhocão

Devolutiva da Consulta Pública - Etapa I

São Paulo  
Novembro de 2019

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	P. 03
2. SISTEMATIZAÇÃO DAS CONTRIBUIÇÕES	P. 03
3. CONTRIBUIÇÕES DA 1ª CONSULTA PÚBLICA DO PIU PARQUE MINHOCÃO	P. 05
4. RESPOSTAS ÀS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS	P. 54
5. DEVOLUTIVA	P. 55
6. FICHA TÉCNICA	P. 58

## 1. INTRODUÇÃO

O Projeto de Intervenção Urbana Parque Municipal do Minhocão (PIU Parque Minhocão) tem como objetivo o levantamento de diretrizes e parâmetros urbanísticos para o posterior desenvolvimento do projeto de arquitetura e urbanismo deste equipamento público, bem como das ações intersetoriais do município associadas a esta iniciativa, integrando-se às estratégias do Projeto de Intervenção Urbana do Setor Central da Macroárea de Estruturação Metropolitana (PIU Setor Central), em desenvolvimento pela municipalidade desde 2017.

O PIU Setor Central se desenvolve no território dos distritos centrais de Santa Cecília, República, Sé, Bom Retiro, Pari e Brás, abarcando o eixo viário formado pela Rua Amaral Gurgel, pela Av. São João e pela Av. General Olímpio da Silveira, onde está implantado o Elevado. De forma a 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 elevado, por sua relevância no contexto do PIU Setor Central, encontre um espaço específico para a sua discussão, este PIU Parque Minhocão será desenvolvido neste rito específico, a partir das diretrizes e parâmetros fixados pelo PIU Setor Central para o projeto estratégico Minhocão.

A iniciativa da Prefeitura de São Paulo em inaugurar o processo de desenvolvimento deste PIU Parque Minhocão, com a realização da primeira Consulta Pública entre 17 de maio e 14 de junho de 2019, estava então amparada em um contexto de planejamento e regulação urbanos dispostos no Art. 375 do Plano Diretor Estratégico (PDE – Lei nº 16.050/2019) e na Lei municipal nº 16.833/2016, que criava o Parque Municipal do Minhocão, determinando o desenvolvimento de um projeto de intervenção urbana para sua implantação e sua desativação progressiva como via de tráfego.

O art. 375 do PDE determina que “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.”

Tendo em vista as determinações expressas na liminar concedida na ADIN nº 2129887-42.2019.8.26.0000, que suspendia a eficácia da lei nº 16.833/2018, as atividades previstas para continuidade do rito do projeto foram então imediatamente cessadas. Em julgamento ocorrido em 2 de outubro de 2019, o Órgão Especial do TJ/SP julgou o agravo interno do Município dando provi-

mento a este, revogando a decisão liminar. Com a decisão no acórdão, a Lei nº 16.833 volta a ter sua eficácia, possibilitando que a Prefeitura possa dar continuidade ao desenvolvimento do projeto.

O processo de discussões e desenvolvimento do PIU Parque Minhocão poderá também ter continuidade a partir de uma discussão mais ampla, amparada no Art. 375 do PDE, buscando assim definir o encaminhamento urbanístico mais adequado ao Elevado João Goulart, considerando as alternativas de implantação do parque ou do desmonte, o contexto urbano em que está inserido e as diretrizes definidas pelo PIU Setor Central da MEM.

Este caderno do PIU Parque Minhocão traz a devolutiva da primeira Consulta Pública, envolvendo a classificação e sistematização das contribuições e as respostas aos questionamentos e sugestões recebidas. A partir destes elementos, o Executivo Municipal deverá decidir pela continuidade ou não do projeto, bem como quanto às alternativas para seu desenvolvimento, se restritas à implantação do Parque Minhocão ou considerando também a alternativa de demolição.

## 2. SISTEMATIZAÇÃO DAS CONTRIBUIÇÕES

A primeira Consulta Pública dos projetos de intervenção urbana tem como objeto os elementos prévios ao desenvolvimento do projeto, conforme estabelece o art. 2º do Decreto nº 56.901/2016, correspondentes ao Diagnóstico Socioterritorial e ao Programa de Interesse Público, considerados como elementos específicos e indissociáveis do contexto do PIU do Setor Central da Macroárea de Estruturação Metropolitana.

Deste modo, o conteúdo disponibilizado para consulta tinha a seguinte estrutura:

A Parte 1 – Contexto de Planejamento e Diagnóstico Socioterritorial - apresenta a inserção da iniciativa do PIU Parque do Minhocão no contexto de planejamento da política urbana municipal e do desenvolvimento do PIU Setor Central e, uma consolidação das informações dos diagnósticos socio-territorial e ambiental para subsidiar as propostas que constituem o Programa de Interesse Público.

A Parte 2 – Programa de Interesse Público – apresenta os objetivos, diretrizes, premissas e elementos de estudo para a implantação gradual do Parque do Minhocão, e as medidas

prévias para análise da iniciativa e seus resultados.

No período da consulta pública, entre 17 de maio e 14 de junho de 2019, foram recebidas 219 contribuições, enviadas por 142 participantes. Do total de interações, foram identificadas 207 mensagens originais e 12 mensagens repetidas. A sistematização realizada consistiu na organização e classificação das contribuições originais de acordo com os temas abordados e os posicionamentos expressos em relação à proposta do parque, objetivando informar a sociedade sobre a caracterização da participação ocorrida e possibilitando uma análise qualitativa mais apurada para subsidiar a sequência do projeto.

A classificação temática foi definida a partir da identificação do conteúdo das contribuições, possibilitando uma visão do conjunto de contribuições relativas a cada tema para estruturação das respostas devolutivas.

Os temas definidos e os assuntos abordados são os seguintes:

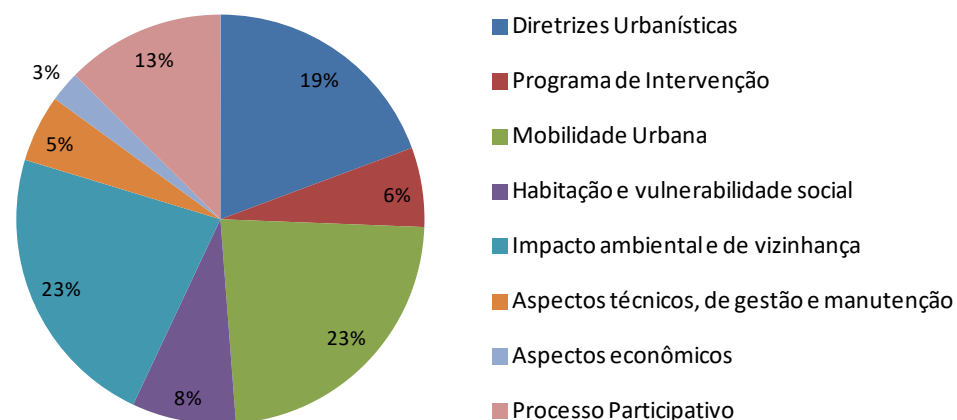
Id	Tema	Conteúdo
1	Diretrizes Urbanísticas	Diretrizes urbanísticas, inserção urbana, parâmetros urbanísticos, patrimônio histórico, desenvolvimento imobiliário, etc.
2	Programa de Intervenção	Equipamentos, mobiliário e acessos vinculados ao parque, relacionado a áreas de lazer, prática de esportes, áreas verdes, escadarias, rampas de acesso, iluminação, etc.
3	Mobilidade Urbana	Impactos no trânsito, capacidade de suporte do sistema viário, microacessibilidade, transporte público, etc.
4	Habitação e vulnerabilidade Social	Atendimento habitacional de interesse social, população em situação de rua, processo de gentrificação, etc.
5	Impacto ambiental e de vizinhança	Poluição sonora e do ar, áreas verdes, incomodidade, violência, etc.
6	Aspectos Técnicos, de gestão e manutenção	Técnicas de intervenção estrutural, logística de obras e interdições, prazos, medidas de gestão e manutenção de espaços públicos, etc.
7	Aspectos econômicos	Custos das intervenções, potencial de receita via empreendimentos associados, impactos na valorização de imóveis na região, etc.
8	Processo Participativo	Críticas e sugestões de aperfeiçoamento ao processo participativo e questionamentos quanto ao mérito da iniciativa do parque.

As contribuições recebidas, de acordo com os temas abordados, estão distribuídas e quantificadas conforme tabela 1 e gráfico 1 a seguir. Os temas que receberam mais contribuições foram, pela ordem, Mobilidade Urbana, Impacto ambiental e de vizinhança e Diretrizes Urbanísticas.

Tabela 1 - Quantificação dos temas

ID	Tema	Quantificação
1	Diretrizes Urbanísticas	40
2	Programa de Intervenção	13
3	Mobilidade Urbana	48
4	Habitação e vulnerabilidade Social	17
5	Impacto ambiental e de vizinhança	47
6	Aspectos técnicos, de gestão e manutenção	11
7	Aspectos econômicos	5
8	Processo Participativo	26
Total		207

Gráfico 1 - Contribuições Originais por Temas



Em relação aos posicionamentos dos participantes quanto à proposta do Parque Minhocão, cerca de metade das contribuições não expressaram qualquer posicionamento. Entre aqueles que expressaram seu posicionamento, 47% defendem o desmonte do elevado, 39% sua manutenção como via de tráfego rápido e apenas 14% apoiam a iniciativa do parque elevado.

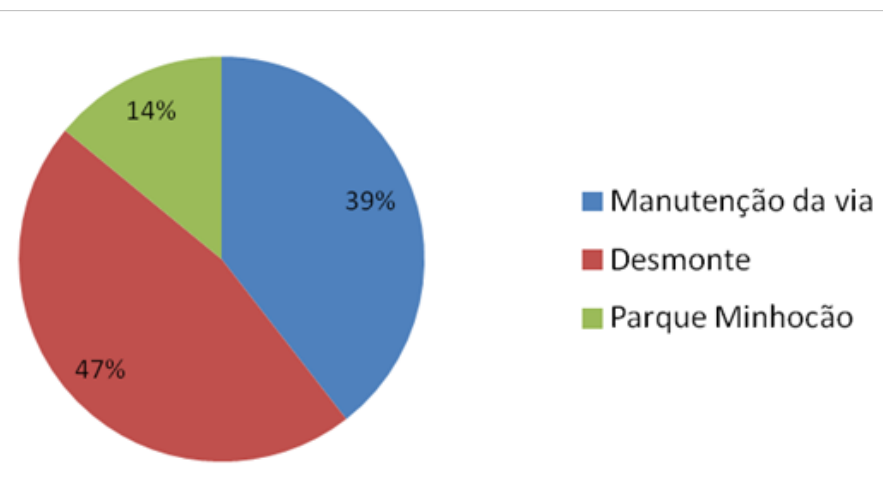
Tabela 2 - Posicionamento dos participantes quanto ao destino do Minhocão:

ID	Tema	Quantificação
1	Desmonte do elevado	53
2	Manutenção como via de tráfego rápido	45
3	Transformação em Parque elevado	16
4	Não opinaram	93
	Total	207

### 3. CONTRIBUIÇÕES DA 1ª CONSULTA PÚBLICA DO PIU PARQUE MINHOCÃO

As contribuições recebidas estão registradas a seguir, com identificação das datas em que foram recebidas, os nomes dos munícipes participantes, os conteúdos comentados e as respostas ou devolutivas sugeridas pela SP Urbanismo, apresentadas no final deste produto.

Gráfico 2 - Manifestações quanto ao destino do Minhocão



Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
17/05/2019	Wilson Jacomini	<ul style="list-style-type: none"> <li>O projeto do parque não pode omitir e/ou proibir o uso do elevador como pista de corrida (pedestres) e a circulação de bicicletas, duas das atividades mais comuns e frequentes usualmente hoje quando o elevador está fechado a circulação de autos. Nos croquis apresentados até agora, não vi nem pista para a corrida de pedestres e muito menos pista para as bicicletas. Vejam bem, HOJE o elevador é usado essencialmente por estas duas atividades, portanto, seria de uma falta de visão a não implantação/previsão destas atividades, seria um projeto que não leva em consideração o atual uso do elevador, seria um projeto imposto sem verificação in loco.</li> </ul>	A
17/05/2019	Marcelo Nardy	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prefeitura cada vez mais hostil aos automóveis, parece que há muito dinheiro sobrando, pois gastar 38 milhões pra criar um antro de mendigos, drogados e assaltantes parece ilógico não? Ainda mais com a falta de recursos para quem realmente necessita Deixem o minhocão em paz servindo a população e não desperdicem dinheiro público</li> </ul>	B e C
17/05/2019	Jefferson Rosi Junior Rosi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Minhocão deve funcionar como Parque aos fins de semana na PARTE BAIXA COBERTA. A parte alta fica livre durante o dia como via expressa. Se a PMSP quer terceirizar a administração do Ibirapuera como a PMSP vai criar o Parque Minhocão e administra-lo bem (improvável) Em pouco tempo o parque Minhocão se transformará na ZUMBILÂNDIA, especie de CRACOLÂNDIA piorada. Isso só não ocorreu pois o espaço é alternado entre trânsito e parque de noite e fim de semana. Quando virar parque 24 horas por dia ninguém segura e será só lamento.</li> </ul>	B, C e D
17/05/2019	Wilson Carpinelli (corretor)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deixem o minhocão em paz, parem de perseguir e demonizar quem anda de carro nesta cidade. Não para destruição do elevador Costa e Silva</li> </ul>	B
17/05/2019	Cintia Mendonça	<ul style="list-style-type: none"> <li>Derrubem o Minhocão ao invés de criar cracolândia de 2 andares. Se derrubar, dá pra fazer mais 2 pistas nas avenidas. Vejam o Rio de Janeiro e não países desenvolvidos onde a violência e a pobreza são bem diferentes!, Nossa!, Denovo!, Pesem!, Derrubem!</li> <li>O trânsito vai piorar muito e 53% das pessoas que moram na região não querem o parque invadindo sua privacidade! Pensem! Derrubem! R\$ 113.229.658,84. em 2 anos vai sair mais barato que essa roubalheira que querem fazer.</li> </ul>	C e E E
17/05/2019	Maria Silveira	<ul style="list-style-type: none"> <li>Com o Elevador Costa e Silva o trânsito já é péssimo, sem ele será totalmente caótico. Gaste no recapeamento das ruas, que estão completamente abandonadas e esburacadas e pare de querer fazer obra pra aparecer - o resultado será muito ruim!!</li> </ul>	B

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
17/05/2019	Nelson Cabral	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cada prefeito que assume a cidade imagina que chegará num paraíso! Ledo engano ! Estará no pior inferno já criado pelo ser humano. A visão de politico é absurdamente cretina, pois acha que pode transformar “ merda em ouro “, suas ideias, não fluem porque não há como fluir, a cidade já esta tão castigada que só existe uma forma para resolver seus problemas, é criar uma outra São Paulo, esta que ai está não tem mais jeito. Uso uma metáfora para definir o que eu digo, “ Claro que todos se lembram de Joana Dark, sim aquela que foi queimada viva, e que nenhum padre a defendeu ? Depois de 400 anos se arrependeram do que fizeram e a tornaram santa. Os Prefeitos que por aqui passaram fizeram tanta bobagem no passado que hoje não ha como consertar. Tudo o que construíram tinha a ver com propina, tipo a historia de Joana que demorou tantos anos para se consertar. Planejar hoje como irão consertar as melecas construídas é o mesmo que querer que gato fale japonês. Destrua o que não presta e cria-se um novo, baseado em critérios sólidos e não na dicotomia.’</li> </ul>	E
17/05/2019	Roberto Tadeu Gorios	<ul style="list-style-type: none"> <li>Na minha opinião jamais faria um parque no minhocão.o ideal seria sua total demolição e revitalizar toda aquela região.se fizerem um parque vai ser mais um dormitório de moradores de rua,basta passar e ver a realidade atual embaixo do minhocão.e com relação a segurança,imagina a noite e madrugada.ainda da tempo,de mudarem dessa péssima idéia de parque!!!</li> </ul>	C, D e E
17/05/2019	Carlos Pimenta	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sou totalmente a favor da intervenção para uso público e comunitário do Minhocão como parque aos domingos e feriados (com atrações e atividades para pais e filhos), principalmente se subir e reforçar a segurança das laterais (dos parapeitos, as “grades laterais”) para que não haja a menor possibilidade de alguém (crianças) chegarem perto, subir e cair. Poderia-se fazer uma reforma adequada para um canteiro, colocar uma grade alta e colocar plantas trepadeiras que embelezem a grade e proporcione verde para o local. Sou totalmente contra a desativação do Minhocão para carros pois ela é uma das únicas saídas que levam da zona Oeste para a Leste, sendo que a desativação seria o CAOS para uma cidade que normalmente já tem no seu transito complicado.</li> </ul>	B e F
17/05/2019	Eduardo Freua (Arquiteto)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sou arquiteto atuante a 45 anos desde minha formatura na FAUUSP em 1974. Considero a construção do elevado uma aberração urbanística nunca deveria ter sido executado condenando ao inferno toda esta região. Na iconografia existente vemos os prédios que existiam na Av. São João (embora jovem na época lembro bem) construídos primeiramente como investimento dos Barões do Café de depois pelos imigrantes italianos e sírios-libaneses. Perderam tudo por capricho da Prefeitura da época da construção do elevado pelos motivos que todos sabem. Temos agora a oportunidade de demolir tudo e fazer um projeto de reurbanização da área toda com ampliação das calçadas, uso cultural no térreo dos falidos prédios existentes como espaços para cinemas teatros, arenas etc e incentivo para uso residencial e serviços nos andares superiores. Uso das calçadas para lazer seja para caminhadas esportivas, ciclovias ou mesmo bares com mesas. Este é um sonho que sempre tive. A decepção ao ler no jornal este projeto foi imensa. Isto esta retratando bem o baixo nível da arquitetura e urbanismo que vivemos atualmente com esta venda desenfreada de escolas de arquitetura pelos governos anteriores. Meus pêsames para os que fizeram este projeto e a Prefeitura. Sinto vergonha de ser arquiteto vendo isto que os senhores estão fazendo.</li> </ul>	D e E

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
17/05/2019	Tuca Nato	<ul style="list-style-type: none"> <li>“Pista de skate”, “mini-parkour para crianças”, “quadras de basquete”... Não demorará muito para os moradores dos prédios lindeiros ao elevado pedirem pela volta dos carros. Se a prefeitura pensava em economizar recursos ao não implodi-lo (melhor solução), vai se arrepender amargamente. Pelos projetos apresentados, os gastos serão enormes. E a manutenção? Espero que haja ainda alguma instância para barrar a implantação do parque, que jamais será do jeito como está sendo apresentado à população. Será mais um projeto megalomaniaco, populista e custoso aos cofres públicos.</li> </ul>	D e E
17/05/2019	José Stahl	<ul style="list-style-type: none"> <li>Com o Elevado Costa e Silva “MINHOCÃO” o trânsito já é péssimo, mas sem ele será impossível trafegar pela região. Pior ainda será formar mais um antro de consumidores de drogas!</li> </ul>	B e C
17/05/2019	Camillo de Mattos Meirelles Ferreira	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sou totalmente contra a eliminação de via expressa na Capital. O suposto Parque a ser construído nas pistas do Minhocão não vai atender a suposta finalidade aqui definida. O Minhocão já fica interditado a partir da noite, e aos fins de semana, causando grande congestionamento nas vias de seu entorno. Vai ter pouca gente sobre o minhocão, respirando fumaça de escapamento, olhando o congestionamento na rua, e quem sabe atirando lixo sobre os veículos. Se a Prefeitura não consegue fazer a devida “manutenção” no Elevado, o assunto é outro. Mas sua interdição vai certamente agravar o fluxo de veículos, já prejudicado pelas faixas para bicicletas que não servem p/ nada, pois os “ciclistas” paulistanos simplesmente as ignoram e fazem das ruas um completo circo.</li> </ul>	B e D
17/05/2019	Isaias Zatz	<ul style="list-style-type: none"> <li>Moro na região e sei do impacto positivo que o projeto do parque pode causar na região. Atualmente, utilizo nos finais de semana e é muito perceptível a melhoria que ele pode trazer para a vida das pessoas que vivem próximo, olhando tanto pelo ponto de vista econômico, de saúde e até segurança. Muitas pessoas não entendem o que significa segurança pública ou mobilidade. Precisamos entender que os carros não são a melhor opção de transporte, isso já é reconhecido pelos países mais civilizados do mundo. Pelo que tudo indica, o parque pode atrair cada vez mais pessoas para região, e isso pode ajudar a diminuir furtos e assaltos, juntamente com uma boa iluminação pública e um policiamento civil eficiente. Grande parte das pessoas precisa se educar mais e se atualizar com o resto do mundo, pois o nosso pensamento e nossa política pública está extremamente atrasada. O trânsito de veículos já existe, vai continuar existindo e a única forma de resolver é pensar em formas alternativas de transporte que possibilitem maior deslocamento de pessoas e melhorar o transporte público. Tenho um veículo automotivo, e prefiro utilizar o transporte público, bicicleta e aplicativos de compartilhamento e transporte pois sei e reconheço o ganho que tenho na minha saúde e bem estar, assim como o ganho para a cidade como um todo.</li> </ul>	E



Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
17/05/2019	Pedro Paulo Alcantara	<ul style="list-style-type: none"> <li>Na questão incomodidade urbana, seria muito bom que a ciclovia existente embaixo do minhocão fosse transferida para o alto, dando talvez a possibilidade de maior conforto nas paradas de ônibus e que tais aberturas do piso do parque coincidissem principalmente com as áreas próximas dos pontos de ônibus. Poderia se pensar na larga utilização de vidros e metais nesses vãos abertos, para que a área útil em cima não fosse perdida. Há que se pensar que assim como o parque deverá conversar com o seu entorno, de acordo com o projeto, ele deverá também conversar com a parte de baixo do elevado.</li> </ul>	E
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Para se reduzir a poluição sonora e do ar, e o volume de ônibus no corredor, poderia ser feita a troncalização das linhas que passam pelo corredor, com ônibus maiores, diminuindo a quantidade de veículos e linhas sobrepostas no local.</li> </ul>	G
17/05/2019	Valderi Antão Ruviano	<ul style="list-style-type: none"> <li>Defendo a demolição total do Minhocão, deixando a Avenida apenas para o transporte coletivo e ciclovias; e fechá-la para a promoção de atividades culturais aos domingos e feriados, tal como na avenida Paulista.</li> </ul>	A e E
17/05/2019	Paulo Cesar Abrantes de Aguiar (Particular)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sou morador próximo do Minhocão, Rua Gabriel dos Santos, 541 - apto. 41. Acredito que o fechamento do Minhocão trará muitos problemas ao trânsito da região, porque hoje, tendo a opção por cima e por baixo, o trânsito já é infernal. Aos sábados e domingos que vira uma área de lazer, na verdade tem um complicador que são os assaltantes. O que roubam de celular, carteira, etc., é um absurdo. Eu acho que o parque/jardim pretendido, vai virar moradia para o pessoal que hoje moram debaixo do viaduto. Em cima ninguém vai incomodá-los, ou seja, o perigo de frequentar vai piorar. Lí que terá uma viatura, mas, uma viatura é muito pouco para tomar conta de um viaduto tão extenso. Sou totalmente contra o fechamento, porque, pelas razões acima mencionadas, vamos só ter piores (trânsito, moradores de rua e ladrões).</li> </ul>	B, C e D
17/05/2019	Beatriz Gonçalves	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sou a favor de demolir o minhocão e deixar o sol entrar para toda aquela avenida que passa embaixo. Precisamos urbanizar e fazer manutenção naquilo que já temos. São Paulo está suja, pichada, maltratada, fedida e o futuro "parque linear" só vai fomentar ainda mais estes adjetivos.</li> </ul>	H

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
17/05/2019	Larissa Muler	<ul style="list-style-type: none"> <li>A solução para o parque é muito infeliz. MUITO. O acesso ao elevador a pé tem poucas alternativas. Vários viadutos em SP estão desabando e pode ser também este o caso do Minhocão. Não bastasse, a região é conhecida pela sua extrema pobreza e tráfico de drogas. A Cracolândia. O local provavelmente virará uma Cracolândia elevada, cheia de moradores de rua, animais abandonados e tráfico de drogas. Para que isso não ocorra, se fizerem mesmo o parque, precisará ter portões com entrada e saída, expulsão das pessoas após determinado horário, proteção nas laterais para evitar suicídios e crianças caindo, poucas árvores (para que se evite esconderijos para infratores), um espaço amplo para corrida, com área para patins, skate, bicicleta e corrida. Atividades para animais de estimação. Carrinhos autorizados pela prefeitura para a venda de comida e bebida, bem fiscalizados. Fiscalização contra barulho devido aos moradores ao redor. A melhor ideia para o local já é implantada. Aos finais de semana já é um parque simples e durante a semana circula carro. Sinto muito pelos moradores da região e por todos que enfrentarão um trânsito infernal (mais do que já é) no centro de São Paulo.</li> </ul>	B, C, D, E e F
18/05/2019	Paulo Leite Leite	<ul style="list-style-type: none"> <li>Não podemos fazer parques entre edifícios, sou de acordo em fazê-lo no pq dom Pedro. Ai sim.</li> </ul>	E
18/05/2019	Katlen Alencar	<ul style="list-style-type: none"> <li>A construção de um Parque no Minhocão na minha opinião é um projeto sem propósito algum. A situação das ruas da Vila Buarque e Santa Cecília estão cada vez piores. A cada dia que passa aumenta o nº de moradores de rua embaixo do minhocão. Ao pararmos nos faróis é uma invasão de pedintes e usuários de drogas à espera de um trocado para sustentar seus vícios. Se antes já existia moradores de rua nessa região, agora está muito pior. Imagine agora a situação desse "Parque", os frequentadores sem segurança, onde os moradores que estão instalados na parte de baixo terão um lugar a mais para construir suas cabanas improvisadas que servem como moradia. Em pleno centro de São Paulo, com uma ligação tão importante entre a Zona Oeste e Leste, para onde irão esses carros? Moro nessa região desde que nasci e gosto muito daqui, justamente pela facilidade e praticidade de encontrar de tudo, e agora estão querendo acabar com o nosso centro. O trânsito aos sábados é absurdo desde que resolveram fechar o minhocão. Agora gostaria de saber uma coisa: Para onde irão esses carros todos durante os dias da semana, pessoas querendo chegar em seus trabalhos, escolas ou retornando para suas casas depois de um dia de trabalho? E em relação à esses moradores de rua, o que será feito para essa nova Cracolândia, basta andar pelas Ruas Amaral Gurgel, Duque de Caxias e Av. São João para ver a verdadeira maloca que está se tornando e que em pouco tempo será transferido para o "novo parque". Com investimento tão alto desses, porque não focar em serviços que realmente são importantes e necessários para a população. Qual serventia de um parque onde as pessoas precisam e necessitam de postos de saúde com qualidade e a segurança dessas mesmas pessoas. Atualmente esses governantes estão mais preocupados em investimentos com lazer e se esquecem que para sobreviver existem outras coisas tão importantes e necessárias. Definitivamente sou contra.</li> </ul>	B, C, D e E

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
18/05/2019	José Guarita (Enescil Engenharia)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Para o presente projeto, especial atenção deve ser dada a questão da garantia de manutenção da estrutura, caso se deseje utilizar como base para plantas e arvores.</li> </ul>	D
18/05/2019	Duda Sá	<ul style="list-style-type: none"> <li>Papel aceita tudo...Quanta mentira! Parem de prometer o que não podem cumprir. Não conseguem dar manutenção constante na praça Marechal, uma área tombada pelo patrimônio histórico...Quem dirá uma obra dessa envergadura!! Querem fazer algo com o mostrengo(Elevado)?? Derrubem...PARQUE NÃO !!</li> </ul>	D e H
18/05/2019	Carlos Pereira (Vivsec)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gostaria de propor uma análise à proposta. Primeiramente, São Paulo possui inúmeros parques abandonados por falta de dinheiro, será que destruir o minhocão e construir um parque é mesmo uso adequado do dinheiro público? São Paulo tem dezenas de parques, mas não podemos usar pois estão sujos (lixeiros são uma lembrança de um passado distante por toda a cidade), feios e, principalmente, inseguros. Outro detalhe importante é a quantia: 220 milhões de dólares, próximo de 1 bilhão de reais agora com a subida do dólar, o governo tem dinheiro em caixa para isso? Não seria melhor gastar em saúde, segurança ou educação? Segundo, o impacto no trânsito: Me parece um desserviço calcular o ônus do desmonte do minhocão sobre a cidade como um todo (ou centro expandido), se formos por esse caminho deveríamos calcular da mesma forma o bônus que tal ato almeja em melhoria de vida para a cidade como um todo, ambos os casos estaríamos falando de menos de 1%. Dezenas ou mesmo centenas de milhares de pessoas serão impactados com isso, em troca de alívio de parques milhares. O plano diretor determinou que o minhocão fosse desativado parcial ou integralmente, porém dada a situação crítica das finanças generalizada por todo o estado me parece muito mais razoável segurar essa iniciativa para quando o Brasil estiver melhor das pernas e, <b>**principalmente**</b> quando o metrô houver expandido de forma a não obrigar as pessoas a depender de carros, motos, taxis ou Ubers. Por último, o minhocão após o horário de fechamento se tornou o local perfeito para ter seu celular roubado por gangues em bicicletas, não adianta fazer um parque se ninguém pode ir lá dada a iminente falta de segurança. Qual será a probabilidade da cracolândia simplesmente se mudar pro "parque minhocão" depois das 20h? Deveria ser mandatório desenhar e, principalmente, se fazer cumprir um plano para manter a segurança no parque, do contrário é só mais uma obra faraônica que não serviu pra nada, exceto que essa ainda vai piorar a vida de todo mundo por causa do trânsito que já não é pouco.</li> </ul>	B, C, D e I

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
18/05/2019	Ruy de Vasconcellos Marcondes (nenhuma / participação individual)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Boa tarde. Tenho alguns comentários a fazer sobre o assunto, a saber: Não sou contra a criação do parque, que considero um projeto atual e salutar. Ocorre, que quando a obra foi feita, na década de 70, o número de veículos em circulação nas ruas era bem menor, e as vias de circulação ao redor do elevado, eram as mesmas de hoje; todas já existiam. Hoje o número de veículos é geometricamente maior, e as vias de circulação as mesmas,, Portanto, se à época o trânsito já era ruim , hoje é bem pior, e em alguns dias caótico. E quais as alternativas propostas? Nenhuma, Estudos mostram que sem o elevado como via de circulação, a região irá parar totalmente, chegando a afetar outras regiões da cidade, tais como a avenida Paulista, que sofrerá reflexos. Um exemplo é aos sábados, em que é fechado, e muitas vezes o trânsito nesse dia é bem pior do que durante a semana. Portanto, colocar o projeto em prática considero uma ideia infeliz, tendo em vista a realidade do trânsito da região. Espero que as autoridades e órgãos públicos que cuidam do assunto, reflitam melhor, considerando a situação de fato existente!</li> </ul>	E
18/05/2019	Vittorio Patrício Sessarego Onate	<ul style="list-style-type: none"> <li>Há muitos anos venho defendendo a criação de um parque sobre o Minhocão. o plantio de árvores e vegetação trariam sombra, umidade e diminuição da poluição atmosférica e sonora. Nessa situação manter o minhocão com sua funcionalidade seria o melhor. Criar um túnel ecológico sobre o minhocão seria a melhor saída, de dia com a circulação de autos e a noite com circulação de pedestres.</li> </ul>	A
19/05/2019	Élio Camargo (Cidade a Pé)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Não procede s afirmação de que: A região conta ainda com faixas exclusivas de ônibus nas avenidas Angélica, Pacaembu e Duque de Caxias. Realmente precisa fazer isto implantando faixas exclusivas preferencialmente na esquerda e pontos nas esquinas, para evitar interferências com outros veículos na direita, além de manter os ônibus afastados das calçadas.</li> </ul>	J
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Precisam fazer uma mobilidade mais eficaz, fazendo corredores para o transporte coletivo nas rótulas e trazendo o futuro corredor da Radial Leste, ida e volta, pela ligação Leste - Oeste e Duque de Caxias, até a estação da Luz (Fazendo integração com todas os eixos da cidade e particularmente com Metrô e CPTM).</li> </ul>	G
19/05/2019	Mário Barreiros (Flektor Urbanismo)	<ul style="list-style-type: none"> <li>A Área de Influência Indireta (AII) será a mais impactada pelas questões relacionadas com o tráfego e, por isso, deve ser estudada com profundidade. Essa AII é muito mais abrangente do que essa área demonstrada no site. É fundamental que tais estudos seja realizados sob o risco de se implantar um projeto que promova mais impactos negativos de longa duração do que positivos.</li> </ul>	K
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Penso ser uma temeridade fechar um dos mais importantes vetores viários da cidade sem um período de testes. Sugiro que, antes de prosseguir com os projetos, façam um teste com a interdição do minhocão por 10 ou 15 dias (fora do período de férias evidentemente). Com esse teste veremos se é possível implantar o projeto sem causar enormes impactos negativos à nossa cidade e sua população.</li> </ul>	B

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
19/05/2019	Alex Sandro	<ul style="list-style-type: none"> <li>Boa noite, creio que a prefeitura está subestimando o trânsito de veículos no local. Sugiro que façam um teste antes, deixem o elevador fechado durante uma semana 24 horas por dia e vejam o efeito que isso vai causar no trânsito, mesmo hoje o trânsito nas vias abaixo de elevador já é muito congestionado, se todos os carros forem jogados nessas vias haverá um colapso. A cidade vai virar um inferno e na verdade esse parque será dominado pelos usuários da cracolândia, formando assim a "Cracolândia Elevada". Seria muito legal esse parque, mas hoje a cidade não está pronta para isso, sugiro que invistam esse dinheiro no PS da Rua Vitorino Carmilo, onde idosos esperam 3/4 horas para serem atendidos.</li> </ul>	B, C, D e I
20/05/2019	Fatima Bridi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sou totalmente contra. A cidade tem inúmeros parques sem manutenção e abandonados. O trânsito cada vez mais caótico e o IPVA cada ano mais caro. Só beneficiária os moradores do entorno e os demais munícipes que utilizam seriam prejudicados. Um projeto mal explicado, sem solução para o trânsito que só beneficiária poucos. Espero que repensem esse absurdo. E aos quem usaria esse parque???? Falta de respeito com a maioria dos munícipes.</li> </ul>	B e D
20/05/2019	Fabiana Claudia VIARO da Cunha	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sou expressamente contra o projeto pois SP já tem muitos parques mal cuidados e que podiam ser melhorados ao invés de se criar um novo parque. Além disso o trânsito que seria feito com a criação desse parque seria enorme, muito mais que o impacto citado no projeto. A cidade precisa de alternativas viáveis para o trânsito e não utopias infundamentadas</li> </ul>	B e D
20/05/2019	Luigi Braghieri	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fazer algo em uma artéria da cidade, sem ter preparado algo para mitigar o já complicadíssimo trânsito em alternativa é no mínimo, inconsequente e superficial. O local já é um depósito de drogados e medigos, melhor seria usá-lo para dar uma solução de moradia a estes indivíduos. Uma cracolândia confinada!</li> </ul>	B e C

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
20/05/2019	Lucian Bernardi	<ul style="list-style-type: none"> <li>O Minhocão precisa ser derrubado. Simplesmente. A prefeitura está concedendo outros parques, alegando falta de recursos, e agora materializa do ar 38 milhões para executar - parcialmente - o parque Minhocão. Não tem nenhuma verba de custeio para mantê-lo depois. Fizeram um projeto ridículo de passarelas para "integrar o leito do parque com os prédios, em nível". Sendo que a própria Amaral Gurgel já tem conexão similar entre a via e os prédios, e de muito melhor qualidade, popularmente conhecida como "térreo". As passarelas exigiriam reformas que desconsideram completamente os prédios existentes, exigiriam a demolição e reforma de andares inteiros e a remoção de apartamentos. Ideia absurda que nunca irá se materializar, e a cidade ficará com a conta e um parque incompleto. Não há verba para a manutenção dos parques, não há verba para a manutenção e inspeção das pontes e viadutos, e a prefeitura resolveu combinar os dois problemas em um só, sem nenhuma garantia de recursos, apenas o chavão de que "a iniciativa privada vai se interessar e pagar por tudo", mote que repetidamente não se viabiliza. O Minhocão precisa ser derrubado.</li> </ul>	H e I
20/05/2019	Lucian Bernardi	<ul style="list-style-type: none"> <li>O Minhocão precisa ser definitivamente desativado, como já previsto na lei Nº 16.833. A prefeitura deve aproveitar as oportunidades de fase de teste para promover a sua desativação para o fluxo (risível) de veículos. Na data da aprovação da lei do Parque Minhocão, o cronograma teve um item vetado pelo então prefeito João Dória. O inciso III do "caput" do artigo 2º, vetado, previa o fechamento do Elevado para o trânsito no período das férias escolares de janeiro e de julho. É parte da ação corriqueira da prefeitura, por exemplo, suspender o rodízio de veículos durante o período das férias em virtude da queda significativa do fluxo de veículos em toda a cidade. O prefeito Bruno Covas deveria aproveitar a oportunidade das férias de julho e promover, em caráter de testes e avaliação dos impactos, a desativação TOTAL do Minhocão para veículos ao longo de todo o mês de férias. O trânsito reduzido mais do que permitiria os usuários de carros serem absorvidos pelas vias paralelas e se acostumarem com os novos trajetos, a prefeitura ficaria conhecendo os gargalos de antemão, e os jovens em período de férias teriam um novo parque por onde passar seus dias. O Minhocão deve ser demolido. Mas mesmo que a ideia dispendiosa de transformá-lo em parque venha a se concluir, os testes de sua desativação no período de férias são essenciais para demonstrar para a população (que em sua maioria se desloca a pé e de transporte coletivo) que o Minhocão não traz nenhum alívio para o trânsito, e que sua desativação é perfeitamente factível.</li> </ul>	B e H
20/05/2019	Wagner Marazzi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parece que o ilustríssimo Prefeito não se dá conta que a Prefeitura necessita cortar gastos, controlar melhor as despesas/compras públicas, melhor gestão da máquina, fazer o básico que a cidade necessita, que já é um desafio, e não criar projetos "espetaculosos", como este parque do minhocão. Sugestão, existem quase seis praças no entorno do minhocão e principalmente o Parque Água Branca, um parque fantástico que está desgastado com o tempo, sem manutenção, porque não revitalizar estas áreas para que a população se beneficie destes espaços. Sou contra este projeto Parque Minhocão, pois trará um grande problema com o trânsito, e tenho certeza que a Cravolândia terá um novo local, e as autoridades, como estão hoje, ficaram de braços cruzados olhando os moias traficando craque.</li> </ul>	C, E e I

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Falta considerar o ruído medido em dia de minhocão fechado - mas aferido junto às manifestações musicais que eventualmente ocorrem sobre ele.</li> </ul>	E
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Pouco cuidado percebe-se quanto aos riscos de incomodidade em decorrência de ocupações "ruidosas" do novo espaço público elevado - o que pode gerar uma inadequação com usos residenciais desejados.</li> </ul>	E
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Deve haver uma regulamentação definido regras de uso e ocupação do novo espaço, em adequação às ocupações lindeiras/ vizinhas ao elevado. Por exemplo: - limite de número/ densidade de pessoas e outros usos/ modais (skates, bikes, pets, etc) - Limites e horários de aglomeração de pessoas e comércio. - Limites de incomodidade urbana (Ruído, cheiros, iluminação...) - Proibições.</li> </ul>	E
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Sugiro a simulação da situação com a supressão de toda a ligação perimetral desde a Radial leste até o elevado, visto que esse trecho ser muito mais segregador que o próprio Minhocão. Uma PPP para construção de um novo túnel ( talvez pedagiado eletronicamente) integrando Radial Leste, 23 de Maio, 9 de Julho/ J.Passalacqua, Consolação e Fco Matarazzo poderia ser estudado para completa desativação e desmonte das estruturas viárias segregadoras e nocivas à vida urbana.</li> </ul>	B e K
20/05/2019	Alvaro Mateo Murillo Ivanovich	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parece haver uma superestimação da capacidade da estrutura existente. O elevado é uma estrutura estreita para tamanha ambição programática. Se for levada em conta a falta de zelo da atual e das últimas gestões municipais com a regulação e fiscalização dos fatores geradores de incomodidade sonora na cidade, resulta pouco crível que o "parque minhocão" resulte atrativo para usos residenciais lindeiros. Haja visto o modo como na Av. Paulista os conflitos envolvendo ruído, músicos e moradores vem sendo tratados - com completo descaso pelo poder público...</li> </ul>	D e E
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Mas, qual será o custo da zeladoria, fiscalização e manutenção? Mesmo que hajam PPPs barateando o ônus aos cofres públicos - qual o custo estimado? Quais receitas são possíveis de estimar? Qual o subsídio mínimo necessário?</li> </ul>	I e K
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestão Democrática? Como serão avaliados, catalogados e mensurados os comentários? Algum cuidado especial será dado Às opiniões dos proprietários, moradores e usuários atuais?</li> </ul>	L
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Desmonte completo, é de longe a opção mais adequada à realidade do lugar. A proposta não aborda minimamente como tratar os baixos do elevado...que deveria ser o ponto focal do trabalho. Fazer parquinho em cima é fácil... Difícil é resolver embaixo... ainda mais considerando um aumento do trânsito na Amaral Gurgel e Gal. Olímpio... Falta tratar oi problema de forma mais articulada com as demais estruturas viárias da perimetral que destroçam os bairros do Bixiga e Glicério...</li> </ul>	E e H
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Antes de fazer consulta para implantação do "Parque Minhocão", deveria ser perguntado "O que fazer como o minhocão?" Logo, não ocorre aqui um diálogo democrático. Está sendo imposto um ponto de partida pré-definido sabe-se la por quem... maquiando-se esta consulta de "gestão democrática". Afinal, que está por trás dessa ideia?</li> </ul>	H

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
20/05/2019	Alvaro Mateo Murillo Ivanovich	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se os pilares forem cortados na sua base (serrados) após o desmonte das superestruturas, NÃO HÁ NECESSIDADE DE NENHUMA IMPLOSÃO. Logo, me parece que deveriam rever toda a análise acima.</li> </ul>	K
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Cabe observar, que os concursos de idéias supracitados, partiram da premissa da não demolição da estrutura do elevado, definição imposta pela Prefeitura. Talvez fosse melhor fazerem agora um concurso com a premissa oposta.</li> </ul>	H
		<ul style="list-style-type: none"> <li>A consulta está inviesada. O desmonte da estrutura não está considerando as receitas subsequentes. Também não se está pondo na ponta do lápis os custos para manutenção e fiscalização do “Parque elevado” e dos “baixos do elevado” Também falta considerar os fatores de incomodidade que serão causadas por um “pretense parque” que corre alto risco de resultar em uma “terra de ninguém”...</li> </ul>	E e K
20/05/2019	Fernanda Roit	<ul style="list-style-type: none"> <li>O Minhocão é uma via extremamente importante para o sistema viário de São Paulo, que por falta de transporte público suficiente, está abarrotada de carros. Pra fechar o Minhocão e criar um parque, é imprescindível a criação de uma via que supra o seu fechamento. Esta possibilidade não existe no projeto. Durante o horário comercial, quantas pessoas de fato usariam o parque, comparado ao número de condutores e passageiros de carro no mesmo período? O Minhocão fecha para o público todas as noites, sábados (o que pra mim é desnecessário, após às 15h estava de bom tamanho), domingos e feriados. Por que ele fecha nestes dias e horários?? Porque – exceto nas manhãs de sábados – o fluxo de veículos é pequeno e o fluxo de pessoas é grande. Sem contar a administração, será mais um espaço público jogado às traças, trombadinhas, traficantes e usuários. A hostilidade existente contra carros na cidade é descabida. Cobrem dos governantes transportes públicos dignos aos impostos que pagamos para depois reclamarem dos carros nas ruas. Imaginem. SOU CONTRA A CRIAÇÃO DO PARQUE E CONTRA A SUA DEMOLIÇÃO TAMBÉM, SEM QUE HAJA UMA SOLUÇÃO DESCENTE PARA O DESVIO DA CIRCULAÇÃO DOS CARROS.</li> </ul>	B, C e E
20/05/2019	Raquel Bassani	<ul style="list-style-type: none"> <li>Péssimo projeto... só pra começar não resolve o problema de segurança, nem de trânsito eminentes, muito mais urgentes que lazer!! Sugiro que refaçam as propostas considerando mais a POPULAÇÃO, este projeto não representa ninguém.</li> </ul>	B, C e E
20/05/2019	Rodrigo Ribas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vcs querem fazer um parque em uma via de 2 km que desafoga o trânsito na região, não foi feito nenhum estudo sobre o impacto no trânsito e os transtornos que esta obra causará, o trânsito é insuportável aos sábados e domingos que ele não abre e o movimento é menor, imagina nos dias úteis que fica parado e vc demora 1 hora para percorrer o trecho...imagina sem ele....vcs precisam repensar neste projeto pois andar de helicóptero e com escolta é mais fácil.</li> </ul>	B
20/05/2019	Wagner Marazzi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faço uma sugestão, após os comentários, poderia ter uma alternativa de votação neste site, com SIM ou NÃO, tenho dúvidas de que, milhares de comentários e opiniões serão realizados um estudo das pessoas à FAVOR OU CONTRA. Na minha opinião, resultado sem transparência.</li> </ul>	L



Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
20/05/2019	Marco Braun	<ul style="list-style-type: none"> <li>Muito interessante toda a análise para implantação do projeto. No entanto a utilização do viaduto ainda é opção principal para todos aqueles que utilizam carros e querem se locomover da zona oeste para consolação, paulista, 23 de maio e etc. O sistema de transporte publico ainda é insuficiente se comparado ao número de veículos que o utilizam; faltam vias rápidas de onibus, e muitas linhas de metro (praticamente inexistentes na região de pompeia, perdizes, agua branca e etc). Sendo assim, a implantação desse projeto é inviável, e fortemente rejeitada pela população residente dos respectivos bairros que mais os utilizam. Destinem tais recursos a áreas mais importantes e necessitadas, como saude, educacao, segurança, tapa buraco, gestão e etc.</li> </ul>	B, E e I
20/05/2019	Ana Cristina Caldas	<ul style="list-style-type: none"> <li>O trânsito na região nos horários de pico é insuportável, com a desativação do Minhocão vai ser inviável. Aos sábados e domingos quando o Minhocão fecha, o trânsito fica totalmente travado. Imagina durante a semana!?! </li> </ul>	B e E
20/05/2019	Marcio Alberto Cancellara	<ul style="list-style-type: none"> <li>Os primeiros estudos de implantação do Parque Minhocão previam a construção de via paralela à Marginal Tietê e Av. Marques de São Vicente para fazer a ligação da Zona Oeste com a Zona Leste. Essa via seria de suma importância para evitar o colapso do trânsito na região central e adjacências quando da implantação do Parque. A implantação neste momento se a respectiva construção da nova via trará certamente prejuízos importantes á circulação de veículos que se utilizam do Minhocão. Os estudos disponibilizados não examinaram as consequências para os bairros de Perdizes e Higienópolis os mais prejudicados pela implantação. O tráfego oriundo da Av. Francisco Matarazzo, por exemplo será desviado pelo bairro das Perdizes até atingir alternativamente a Rua Veiga Filho e Jaguaribe. Ou então se deslocará para a região da FAAP congestionando a Praça Villaboim e vizinhanças. Entendo a necessidade de se implantar o parque porém, não se indicou qual a fonte dos recursos para a urbanização dos baixos do elevado e de toda a região, hoje ocupada por moradores de rua e consumidores de drogas. A pressa em implantar parcialmente o parque antes das eleições de 2020 está impedindo que seja elaborado minucioso e completo Estudo de Impacto Ambiental EIA-RIMA. Sou totalmente favorável a implantação, mas não da forma açodada que se está pretendendo. Deve sim ser respeitado os direitos dos moradores locais, porém também devem ser observados os direitos de milhares de pessoas que se utilizam da via e que trabalham nas redondezas.</li> </ul>	B, C, E e K
20/05/2019	Camila Collado	<ul style="list-style-type: none"> <li>A cidade de São Paulo tem parques suficientes para serem cuidados e estão largados! Por que já não cuidar dos que estão abandonados em vez de fazer um novo, que será o maior desastre para o trânsito da cidade. O reflexo se dará em toda a cidade e não me parece necessário qualquer estudo científico para saber que isso se tornará um caos! O dinheiro do paulistano não é capim para usar dessa forma! Não ao parque minhocão !</li> </ul>	B e I

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
20/05/2019	Karin Garzon	<ul style="list-style-type: none"> <li>A construção desse parque vai gerar um caos ainda maior ao trânsito da cidade. Usem esse dinheiro ara investir no transporte público que é lamentável!!</li> </ul>	B e I
21/05/2019	Elaine Yoshikuni	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sou totalmente contra pois o minhocão e a artéria leste oeste... Atualmente já tem muito trânsito imagina sem ela... Moro em Perdizes e nao utilizamos o minhocão nos dias sem carro pois virou um local perigoso. Furtos, drogas muita violência. Imagina se virar parque.. a própria geografia já nao ajuda pois é próximo á Cracolândia...</li> </ul>	B e C
21/05/2019	Rodney Magalhães	<ul style="list-style-type: none"> <li>Não consegue nem acabar com a cracolândia e vem com essa palhaçada que irá transformar o minhocão em uma cracolândia suspensa e infernizar mais ainda o caos que é o transito embaixo do minhocão (Amaral Gurgel e Gen. Olimpio da Silveira). Tanto problema na cidade e o Prefeito pensando em área de lazer. A cidade tá cheia de buraco pra tapar, asfalto pra recapear, semáforos quebrados, moradores de rua e drogados rasgando sacos de lixo e empocalhando a cidade, falta de creche, escolas sucateadas, hospitais na UTI, etc. O que não falta é problema, o que falta mesmo é gestão pra solucionar esses problemas. Vamos priorizar senhor Prefeito.</li> </ul>	B, C, D e I
21/05/2019	Thais Christina Jovane Marques Esteves	<ul style="list-style-type: none"> <li>Não há como as pessoas conseguirem se locomover, será um absurdo! O trânsito que já se tem no minhocão acumulado com o que se tem na São João permitirá o engarrafamento constante!! E o risco de assaltos, muito mais propício. Então, demolir era melhor do que deixar aquela estrutura fazendo as pessoas correrem mais e mais risco. Tem que garantir a segurança!!!! E a fluidez, circulação das cidades. Área de parque não pode ser misturada com áreas de trânsito de carros e movimentação de pedestres. Vergonha! Governo que governa pra minorias, triste!!!!</li> </ul>	B, C, E e H
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Não há interesse público! Interesse sim de corporações, construtoras e ongs e orgs! Políticas que não atendem às necessidades da cidade . Aumentará o risco de assalto aos veículos embaixo do minhocão.</li> </ul>	C e E
21/05/2019	Thor Ribeiro	<ul style="list-style-type: none"> <li>Como morador da região, apoio completamente a desativação, seja para fazer um parque, seja para demolir. O que não é possível é a manutenção do elevador, com sua poluição sonora, atmosférica e a degradação ambiental e urbana que ele traz. Os comentários aqui em geral não levam em conta que o número de pessoas que transita ali é muito pequeno comparado ao número total de viagens da cidade. O carro é só mais um dos modais, e o interesse dos pedestres, ciclistas e usuários do transporte público, que não usufruem da via, devem ser levados em conta também. Além disso, o interesse dos moradores da região, comerciantes e trabalhadores do entorno é pela desativação.</li> </ul>	E e H



Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
21/05/2019	Vivian Aparecida Blaso Souza Cesar (Professora e Pesquisadora)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aspectos relacionados ao envolvimento efetivo da comunidade a ser impactada diretamente com a implantação do parque devem ser considerados estratégicos a fim de se evitar processos de gerantificação do território. Como serão considerados aspectos relacionados a manutenção, segurança? Quais as estratégias alternativas para as pessoas que de fato usam essa via para se deslocar na cidade? O estudo de impacto referente a mobilidade urbana já foi realizado?</li> </ul>	K
21/05/2019	Valéria Rodrigues Pinheiro (Condomínio Edifício Ricardo Marques)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Relativamente ao mapa de vulnerabilidade social da região do entorno do Minhocão, observo que tal representação gráfica desconsidera os moradores de rua e a população (itinerante) que reside sob o Elevado, talvez por não constar das estatísticas. Tal segmento populacional se tornou mais numeroso nos últimos 2 a 3 anos devido a intervenções constantes na Cracolândia, dispersando aquela população para o centro. Uma intervenção urbanística no Minhocão não pode de modo algum desconsiderar o problema social existente sob o Elevado.</li> </ul>	C e J
21/05/2019	Maria Fernanda Mendes	<ul style="list-style-type: none"> <li>As obras de adequação viária não estão sendo consideradas no projeto. O desvio do trânsito para o entorno aumentará o ruído e principalmente a poluição no local. O parque não será capaz de compensar isso. Trata-se de área com grande tráfego, corredor de ônibus e metrô. Atualmente, entrar no metro nessa região é um desafio- não podemos contar com ele para desafogar o trânsito - não existem estacionamentos públicos para q o carro deixe de ser uma opção para quem vem da zona oeste. Além disso, a região é perigosa para quem anda a pé na região - os assaltos na Amaral Gurgel são crônicos e ainda não resolvidos. Piorará o acesso a Santa Casa de São Paulo, Hospital Santa Cecília, Hospital Samaritano entre outros.</li> </ul>	E e K
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Agravamento de ruído no entorno por aumento do congestionamento em função do não planejamento viário</li> </ul>	B e E
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Projeto bonito - sugiro implantar após realização das obras viárias. Sem comparações com NY, onde o High Line foi construído sobre uma linha de trem desativada</li> </ul>	E
22/05/2019	Guilherme Young Young	<ul style="list-style-type: none"> <li>Demolir ou transformar em Parque. Sem falar em projeto arquitetônico, desde que o parque seja tratado como parque de verdade e não como nossas praças, talvez seja uma boa solução. Construção de novos acessos, policiamento, controle de horários para abrir e fechar, etc... Pode ser uma boa opção. O trânsito vai ser resolvido, assim como ficamos sem pontes e marginais, o fluxo se redistribui, as pessoas se adaptam, a vida segue. É preciso cuidado com a especulação no entorno, hoje extremamente degradado. Área riquíssima em serviços, com transporte público para todos os lados, hoje já é opção pra muita gente. O centro precisa dessa valorização, a cidade merece.</li> </ul>	A, D e E

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
22/05/2019	Eliana Rodrigues	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sem contar que o dinheiro para fazer na época e pra desmanchar agora É NOSSO NÃO DA PREFEITURA, tem que ser usado a nosso favor e a maioria quer que continue ligando as ZONAS OESTE e ZONAS LESTE que funciona muito bem????????????????????????????????</li> </ul>	B e I
22/05/2019	Thomaz Sassi Campos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meu nome é Thomaz, moro no centro de São Paulo desde 2017. Durante esses quase três anos, eu frequentei o Parque Minhocão sem falta pelo menos 3 vezes ao mês. Pratiquei esportes, corri, andei de skate, caminhei. Fiz piqueniques com minha companheira. Passei com meu cachorro. Vi peças de teatro gratuitas ao ar livre. Ouvi música. Conheci pessoas. A importância do Parque Minhocão na minha e na vida de todos os moradores da região central, em especial daqueles que vivem em Santa Cecília e Vila Buarque, é tão grande que chega a ser desnecessário colocá-la em palavras. Quem mora aqui frequenta o Parque. Ponto. É mais do que um parque, é um local de troca, de vida e convivência em comunidade. É um ponto de resistência de relações humanas em coletividade, em meio a tanto individualismo e insensibilidade. É um local de arte de rua, de arte cênica, de corpo e de movimento. De famílias, animais domésticos, esportistas e jovens de todos os backgrounds possíveis. Isso é o Centro, e o Centro precisa de uma chance para deixar de ser passagem e virar casa. O Centro é a minha casa. Eu quero um parque arborizado, seguro e atraente para que mais pessoas venham morar na minha casa. Obrigado por este espaço e coragem!</li> </ul>	A e E
23/05/2019	Vera Rosa	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sou moradora da região e sou completamente contra esse parque suspenso. Em pouco tempo servirá de moradia para as pessoas que vivem nas ruas. E os custos de conservação? Será igual ao muro da Av 23 de maio? O então prefeito Doria, disse que seria sem custos. Veja agora quem está pagando.</li> </ul>	C e D
24/05/2019	Silvana Rubino	<ul style="list-style-type: none"> <li>Queria ver o elevador no chão e uma linda avenida com um VLT no canteiro central ligando com transporte publico o leste e o oeste dessa maltratada cidade. O Parque? No Chão, sem zonas escuras e claras. Um parque linear.</li> </ul>	E e H
24/05/2019	Armando Junior	<ul style="list-style-type: none"> <li>Não tem nenhum sentido este parque, não acrescenta em nada o problema de drenagem e plantio de arvores, São Paulo tem outras prioridades, um deles está escondido debaixo do minhocão, no caso os viciados em crack e outros moradores de rua. São Paulo não tem como ampliar suas vias sem que haja desapropriação, o custo é muito alto, porque destruir vias existentes, não faz sentido, sem contar que as vias existentes estão severamente comprometidas por falta de manutenção.</li> </ul>	B e C

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
24/05/2019	Alexandre Bergamini	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bom dia! Tinha esperança que respondessem as mensagens, mas até agora nada! Está claro que a maioria prefere, se inevitável a sua desativação, que seja demolido e criado um boulevard (que pode até conter um parque linear) ligando a Pça Roosevelt a Pça Mal Deodoro conectando espaços coimo o Lgo do Arouche o Lgo Santa Cecília, e ainda o Governo fazendo duas alternativas ao deslocamento que já deviam estar prontas há anos: A linha 6 Laranja do Metrô e até o Jardim Anália Franco importante alternativa que com o mínimo de ação fica pronta até a data da desativação da Lei 2029, bem como completar os apoios Norte e Sul da Marginal Tietê que interligam o Leste ao Oeste e vice-versa principal conexão do Minhocão, porque a proponente Prefeitura não toma essas ações necessária e diretas a desativação? porque não re-qualifica o espaço público com o Boulevard? Pois os comentários acima estão mais em consonância com o que descrevi do que com a proposta? Sugiro encaminhar toda esta consulta ao MP para acompanhar os resultados!</li> </ul>	E, H e K
24/05/2019	Jordao Torres (Morador da região)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hoje em dia, e a um tempo, os moradores de rua só tem aumentado em número, e eles ocupam os espaços públicos como praças, ruas e embaixo do elevado. Minha dúvida é, como será o monitoramento do Parque Minhocão, uma vez que os moradores de rua irão ocupa-lo indistintamente?</li> </ul>	C e D
24/05/2019	Ricardo Dias	<ul style="list-style-type: none"> <li>Derrubem o Minhocão! Penso assim e pensava assim o zoólogo e compositor Paulo Vanzolini, de quem fui muito amigo. Certa vez perguntei a ele quais eram seus lugares preferidos de São Paulo. Sem titubear ele respondeu: Avenida São João e Hospital das Clínicas. Curiosamente os paulistanos de certa forma não se dão conta do quanto o HC é a cara de São Paulo. Mas se pensarmos na cidade sem o "HC das Clínicas", que como o povo o chama, São Paulo deixa de ser São Paulo. A mesma coisa acontece com a avenida São João, e a São João, desde a criação do elevado se tornou doente. A ideia do parque elevado e muito boa para a apresentação de belos desenhos mas é péssima para a cidade. E daqui há vinte anos vamos discutir novamente a derrubada do elevado. Para comprovar isso é só olhar a São João do alto do edifício Alltino Arantes. O minhocão é um nojo, com parque ou sem parque.</li> </ul>	E e H
24/05/2019	Jessica Freitas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Copiando o que um sábio morador disse e assino embaixo: Prefeitura cada vez mais hostil aos automóveis, parece que há muito dinheiro sobrando, pois gastar 38 milhões pra criar um antro de mendigos, drogados e assaltantes parece ilógico não? Ainda mais com a falta de recursos para quem realmente necessita. Deixem o minhocão em paz servindo a população e não desperdicem dinheiro público. E adiciono: com 38 milhões construam hospitais, creches, escolas, aumentem o salário dos professores. Precisamos de qualidade nesses itens! Não estão cuidando nem das praças na cidade, que apresentam mato e sujeira... Imagine fazer um parque assim. Será moradia de moradores de rua e local para ser assaltado!</li> </ul>	B, C, D e I

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
24/05/2019	Claudio Henrique Golombek	<ul style="list-style-type: none"> <li>É inegável a utilidade do minhocão como via de trânsito importantíssima conectando a zona leste à oeste. Acredito que sua desativação melhorará o aspect paisagístico e de uso do espaço urbano, porém prejudicará muito milhares de usuários que passam ali diuturnamente e sobrecarregará outras vias importantes da Capital. Creio que antes de se interferir num equipamento tão importante para a malha viária da cidade, procure-se substituí-lo por outro com menor prejuízo do espaço comum. Minha sugestão é que se construa um túnel sob os locais onde o acesso será vedado a carros, inclusive melhorando a própria via térrea, reduzindo seu uso e aumentando ainda mais a conexão entre os dois lados (sul e norte) destas vias. Simplesmente fechar o minhocão, a meu ver, é uma atitude pouco construtiva para a cidade e que trará muito prejuízo a todos envolvidos.</li> </ul>	B e K
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Gostaria de adicionar que o minhocão é bem diferente do High Line de NYC, que tive a oportunidade de estudar, visitar e conhecer. Suas histórias são bem diversas e o aspecto mais importante, no meu ver, é que era uma via abandonada sendo utilizada para esconderijo e tráfico de drogas para moradores de rua, se é que até isso. Já o minhocão é uma estrutura útil e que permite que veículos não tenham que enfrentar o trânsito do centro da cidade enquanto viajantes precisam simplesmente passar por ali e não utilizar a estrutura urbana do local.</li> </ul>	B e E
24/05/2019	Marcelo Willian Ferreira	<ul style="list-style-type: none"> <li>O maior problema de São Paulo é a mobilidade não mexe no minhocão.</li> </ul>	B
24/05/2019	Thais Aguiar	<ul style="list-style-type: none"> <li>Não concordo com a criação do parque . Já é um caos aos finais de semana quando o elevado fica fechado. É uma proposta absurda!</li> </ul>	B e E
26/05/2019	Cláudia Lima	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sou contra o parque Minhocão Gostaria de saber quem vai ler e tabular essa pesquisa, quando apenas um “sim” ou “não” agilizará o processo. Ao contrário, apresentam um projeto imenso, de custo absurdo, com desvio de finalidade da via, querendo comentários a cada item na tentativa de iludir e confundir o munícipe. Administradores muito ágeis quando se tratar de aprovar projetos que não agregam em nada à mobilidade urbana, promovendo gastos desnecessários, quando os viadutos da cidade estão caindo por total abandono, mas que não sabem fazer uma pesquisa de opinião. Voltando ao Minhocão: poluição sonora? poluição do ar? Acontecem em toda a cidade entre os menos e os mais privilegiados. Desvalorização? De quem vendeu seus imóveis há 50 anos quando o viaduto foi plantado ali. Hoje ele é necessário. Necessário pq nossos administradores só pensaram em favorecer uns poucos esquecendo que o direito coletivo é muito maior e abrange muito mais pessoas que vão pagar por este descalabro. Administradores que só estão pensando em passar um “pó de arroz” na cara da cidade. Com este valor, poderiam recapear, com qualidade, boa parte do asfalto da cidade e dar manutenção adequada aos viadutos da mesma ao invés de disfarçá-los.</li> </ul>	B, E, I e L

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
27/05/2019	Jorge Kikuchi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sou totalmente contra esse projeto. Utilizo a parte de baixo quando o minhocão está fechado aos sábados e domingos, dias de pouco movimento comparado aos dias úteis e o trânsito está sempre congestionado. Experimentem manter o minhocão fechado por umas três semanas seguidas e utilizem a parte de baixo para verem o caos que será do trânsito.</li> </ul>	B e E
28/05/2019	Gilberto de Carvalho (Cidadeapé)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Há um certo costume, entre nós, de sempre pensarmos em carros quando nos referimos ao “trânsito”. Nos esquecemos, que 70% do “trânsito”, não se refere aos automóveis e sim a outras formas de locomoção. Somente 30% das viagens diárias que acontecem na cidade, são realizadas pelos carros. Por que as nossas autoridades continuam mais preocupadas com um problema que atinge uma parte menor da população? E isto no exato momento em que as pesquisas nos dizem que os outros 70%, mais frágeis, são as maiores vítimas do trânsito de veículos na capital? É comum vermos o Minhocão ser descrito como uma “cicatriz urbana”. Por que? Porque ele impede a utilização e fruição das ruas e espaços públicos da região pela maioria da população. Exatamente por ter sido, o Minhocão, pensado exclusivamente para o transporte individual. Ora, seja com o parque ou com o desmonte, continuamos preocupados em “como resolver o problema do trânsito?”... A região não será alterada em nada, se permanecermos com essa ótica distorcida de privilegiar o automóvel. Falamos de uma região totalmente consolidada, onde será impossível a expansão do viário destinado ao uso exclusivo do transporte individual. Isto posto, se quisermos resolver realmente o problema da “cicatriz urbana”, devemos necessariamente mudar esta matriz rodoviária, que persiste apesar de todos os indicadores da sua comprovada ineficiência e responsabilidade por boa parte da chamada violência urbana. Em São Paulo, em 2018, foram registradas 3.464 mortes por crimes violentos e 5.462 mortes no trânsito... Seja parque ou desmonte, portanto, é essencial não perdermos de vista que é o conforto e a segurança do “trânsito dos mais frágeis” que deve ser assegurado. Isto só será possível através da implantação de um transporte público de qualidade e de matriz sustentável, da existência de um trânsito acalmado (trânsito de baixa velocidade), da implantação de uma RIM (rede integrada de micro mobilidade), de calçadas adequadas e travessias seguras.</li> <li>Há muito pouco desenvolvimento de ideias sobre as medidas que deveriam ser tomadas no entorno, para estimular uma maior ocupação das ruas pelas pessoas. Esta baixa ocupação é em grande parte responsável pelo abandono na região. Fala-se muito pouco sobre a parte de baixo do Minhocão.... As ações previstas no PlanMob, podem oferecer ótimas alternativas de incentivo para que haja o aumento de ocupação das ruas. Transformar os espaços em locais agradáveis e seguros para se caminhar. Nada se fala, por exemplo, em relação a implantação da Rede de Mobilidade a Pé, prevista no PlanMob.</li> </ul>	E e G  G e K



Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
29/05/2019	Matilde Levy	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eu sou muito contra esse projeto, onde ele vai enfiar o trânsito????? Fora que esse parque vai virar uma cracolândia e vai aumentar o número de assaltos!</li> </ul>	B, C e D
29/05/2019	Maria Isabel Rangel de Castro Moura	<ul style="list-style-type: none"> <li>Este parque vai mais prejudicar do que ajudar a região. O trânsito vai ficar insuportável e os ladrões e moradores de rua vão ganhar um parque pra chamar de seu. Quem sabe a nova Cracolândia de SP.</li> </ul>	B, C e D
30/05/2019	Priscila Wunderlich (ProAcústica - Associação Brasileira para a Qualidade Acústica)	<ul style="list-style-type: none"> <li>A Associação Brasileira para a Qualidade Acústica - ProAcústica - ratifica a importância da redução do ruído rodoviário que afeta os moradores no entorno do minhocão. Estudos recentes realizados em Abril de 2019, pela Associação em parceria com a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU), revelam que a não circulação de veículos pelo Elevado pode chegar a reduzir a sensação de volume sonoro pela metade em alguns apartamentos de frente à via expressa. Reforçamos que a poluição sonora é reconhecida pela OMS como causadora e potencializadora não só de incômodo e distúrbios no sono, mas também de doenças, como as cardiovasculares, que em casos extremos pode levar até mesmo a morte! Tanto a demolição do elevado quanto a sua transformação em parque são medidas que ajudarão a reduzir o impacto do ruído causado pelo trânsito para os moradores próximos. Ressaltamos que a transformação do Elevado em parque, se implementada, precisa RESTRINGIR o uso do parque a atividades que não se tornem tão, ou mais ruidosas e incômodas para os moradores quanto o ruído rodoviário existente. A prática de esportes como basquete, vôlei e futebol, a aglomeração de pessoas, bem como o incentivo a shows/eventos, uso de caixas de som e instrumentos musicais (ligados a caixas de som ou não), são exemplos de atividades que devem ser evitadas a fim de garantir o conforto sonoro aos moradores do minhocão. Para qualquer dúvida ou esclarecimentos sobre o tema estamos à disposição. Favor entrar em contato com a ProAcústica!</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>A construção de pistas de skate, bem como quadras de basquete, mesmo que não sejam fixas, podem representar um fator de incômodo sonoro para os moradores do entorno. A Associação Brasileira para a Qualidade Acústica - ProAcústica recomenda a não inclusão desses itens.</li> </ul>	A e E
			A e E

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
30/05/2019	Marta S	<ul style="list-style-type: none"> <li>O Parque Minhocão é um verdadeiro absurdo. Não se trata de bicicletas vs. carros; o que temos aqui é uma parceria oportunista entre a adm. pública e as imobiliárias, que estão usufruindo de um discurso falso - dizendo promover áreas verdes e revitalizar o centro da cidade -, quando na verdade o que querem é vender mais imóveis! Vamos acordar, meu povo!!! Digam NÃO ao Parque Minhocão!!!</li> </ul>	M
		<ul style="list-style-type: none"> <li>O Parque Minhocão não tem nada em comum com o High Line em NY, como afirma esse documento! O High Line foi construído numa área abandonada de NY com a finalidade de habitá-la e modernizá-la. Trata-se de uma antiga via férrea, muito mais curta do que a extensão do nosso minhocão! Parem de enganar o povo; digam NÃO ao Parque Minhocão!!!</li> </ul>	E
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Por que fazer um parque numa via expressa como o Minhocão quando há o Parque da Agua Branca logo ali? Lindo, cheio de verde, de atrações e atividades para a população? E o Parque Buenos Aires, tb próximo do Minhocão? Acordem!!! A real intenção não é construir um parque, mas sim enriquecer as imobiliárias que estão construindo prédios novos ao redor do minhocão!!! Apenas estes serão os verdadeiros beneficiários dessa palhaçada!!! Digam NÃO ao Parque Minhocão!!!</li> </ul>	M
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Por que ao invés de gastar dinheiro com uma ideia ruim como essa, vcs não investem o NOSSO dinheiro em acolhimento e tratamento aos muitos moradores de rua que hoje vivem uma vida miserável ao redor do Minhocão? Por que vcs não gastam o NOSSO dinheiro limpando as vias públicas da região? Limpando os bueiros? Asfaltando os buracos das vias? Fiscalizando estabelecimentos comerciais e ambulantes que se instalam nas calçadas, impedindo o fluxo intenso de pedestres? Pedestres estes que, por não terem espaço nas calçadas, tem que caminhar embaixo do minhocão, entre as ciclofaixas ali instaladas, correndo risco de se machucar? Por que vcs não gastam o NOSSO dinheiro cuidando dos muitos pontos de onibus que circulam em baixo do minhocão e mal fornecem bancos para a população? Como ficam os idosos, as crianças? Largados entre as bicicletas, os mendigos...? Vcs que dizem que querem melhor para nós - a população - por que não começam com o BÁSICO que a região precisa / demanda? Isso sim é prioridade, e não um "parque" que será - ultimamente - frequentado por um número significativo de pessoas apenas no fim de semana?</li> </ul>	C e I
01/06/2019	Rubria Mazza	<ul style="list-style-type: none"> <li>O trânsito já é um caos! Sem o minhocão vai ficar muito pior! Querem embelezar uma cidade por cima enquanto embaixo o trânsito não anda! Ideia péssima! Há muitos locais com parques precisando de cuidado e outros onde poderiam ser construídos.</li> </ul>	B
01/06/2019	Alexandre Moreira (cidade a pé)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Embora esse PIU do minhocão faz bom uso da enorme quantidade de dados na região não dá desenho a uma solução para a parte de baixo do minhocão e sua degradação. Se quisermos que este PIU realmente seja correto ele deveria encarar a tarefa de comparação de custos reais com orçamentos reais de desmonte e recuperação da estrutura. Uma cidade que se debate para manter parques e pças, sem orçamento para manter as calçadas "habitáveis" se aventurar em num parque sobre uma cicatriz consagrada corre o risco de embalsamar um problema por mais alguns anos. Faltam dados ! por incrível que pareça ! E faltam ideias para o pior das consequências. A ausência de vida saudável na parte de baixo do minhocão.</li> </ul>	E, I e K

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
02/06/2019	Leandro Santos	<ul style="list-style-type: none"> <li>É inacreditável que com o trânsito caótico de SP, alguém sequer cogitar fechar uma via essencial como o minhocão!!!</li> </ul>	B
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Com a diminuição do espaço para tráfego de carros, é urgente que a Prefeitura volte a investir, como alternativa sustentável, na ampliação da rede de transporte público e no transporte não motorizado (corredores e faixas exclusivas para ônibus, ciclovias, etc).</li> </ul>	G
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Os mapas mostram grande densidade populacional e variedade de usos na região. Assim, para quê mexer nos parâmetros de uso e ocupação do solo da região se não para atender aos interesses do mercado imobiliário, que quer colocar abaixo as edificações hoje existentes e vender seus apartamentos de 20m<sup>2</sup>, sem qualidade construtiva? Outro ponto importante de se destacar é que no mapa de renda familiar, é bastante óbvio que dois eixos destoam do resto do bairro, concentrando maior quantidade de família com renda de 2 a 5 SM: ao longo do Minhocão e ao longo da linha férrea. Assim, é equivocado descrever o padrão de renda da área como um todo quando se tem uma situação bastante específica justamente na área objeto de intervenção.</li> </ul>	J e K
02/06/2019	Thais Grotti	<ul style="list-style-type: none"> <li>O diagnóstico sobre incomodidade urbana está corretíssimo. Quem mora nas proximidades sabe bem da poluição do ar e sonora e da degradação urbana que elas causaram. Por outro lado, foram essas incomodidades que baixaram os preços de aluguel ou compra dos imóveis de frente para o elevado, e com a eliminação das fontes de poluição é necessário também pensar na permanência das pessoas que por tantos anos sofreram com barulho e ar poluído. O que está bastante equivocado no diagnóstico e na proposta é dizer que a poluição sob o elevado é causada pelos ônibus... Na verdade ela é causada pelo DIESEL utilizado nos ônibus... Em pleno 2019 contamos com uma frota quase toda baseada na queima de diesel, enquanto cidades vizinhas, como São Bernardo e Santo André, utilizam em seus corredores estruturais uma frota híbrida, que usa eletricidade, baterias, combustíveis mais limpos... Isso indica que o PIU deve vir integrado com uma série de outras políticas municipais, como a urgente substituição da frota movida a diesel por outras fontes menos poluentes.</li> </ul>	G e M
		<ul style="list-style-type: none"> <li>PPP Casa Paulista, Art Palacio e Cine Marrocos são importantes para a HIS no Centro, mas o projeto do Parque Minhocão também precisa prever habitação social e manutenção da população de renda mais baixa que já habita hoje a região.</li> </ul>	C
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Outra premissa que deve orientar o planejamento, a implantação e a operação do Parque do Minhocão é um certo controle sobre o preço da terra para que o projeto não acabe expulsando a população que hoje vive em seu entorno e já tem redes consolidadas no bairro.</li> </ul>	C e M
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Por ser um dos poucos acessos em nível, é necessário melhorar o acesso de pedestres e ciclistas da Roosevelt para o Minhocão, atravessando a Consolação de forma segura.</li> </ul>	E

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
03/06/2019	Vinicius Ferreira	<ul style="list-style-type: none"> <li>É importante discutir, apresentar e mensurar o desempenho do elevado aberto e fechado para carros durante um período. É preciso destacar que, frequentemente, há interdições em vias da cidade e o fluxo de veículos se readéqua. As obras em estações de metrô, por exemplo, interdita por anos alguns trechos da cidade. Passado esse fator imediato do impacto no trânsito, também é preciso apresentar novos parâmetros de ocupação do entorno. Promover o adensamento habitacional e melhorar o sistema de transporte. A conexão Leste-oeste não será tão importante no momento em que a cidade for policêntrica e não houver a necessidade de movimentos pendulares entre o centro e outro extremo da cidade. Para que o elevado se torne permanentemente um parque não é preciso um projeto arquitetônico, nem altos custos de implantação e manutenção. É preciso políticas urbanas eficazes, com o uso eficiente de dispositivos promovidos pela própria prefeitura, promoção de habitação social, emprego em outros setores da cidade e transporte público adequado. Depois de tudo isso e muito mais no âmbito social, o elevado não será mais lembrado como uma via para carros, não criará o dito caos viário, e será identificado apenas como um parque.</li> </ul>	B, E e K
03/06/2019	Jorge Mantovani	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sou a favor de demolir o minhocão, pela sua extensão já passa o metrô, não tem necessidade de manter essa obra sua falta causará pouco impacto no trânsito</li> </ul>	B e H
03/06/2019	Natan Oliveira Lago	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eu sou contra o parque e o fechamento do Miocão. Ele é fundamental para ajudar o trânsito na cidade, fora também que eu diria que ele até é uma construção histórica na nossa cidade, um grande patrimônio para cidade. Não quero um parque, quero um asfalto melhor e uma manutenção digna para ele! E que continue a melhorar o trânsito na nossa cidade</li> </ul>	B e E
03/06/2019	Paulo Katuni	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ciclofaixas fantasmas que acabaram com o comércio das localidades em que foram instaladas. Somente os entregadores com bicicletas que as utilizam. O sistema de transporte público atende aos moradores dos bairros circunvizinhos. Em compensação o minhocão atende aos moradores de diversos bairros, principalmente os que não contam com rede metroviária. O problema grave e que não está sendo alvo de preocupação por parte da prefeitura é o grande número de usuários de drogas que, graças a ação nefasta do prefeito anterior, espalharam-se pelos bairros circunvizinhos à cracolândia, e não há nenhum projeto para se acabar com isso.</li> <li>Novamente ve-se informações tendenciosas e falsas. Não há todo esse movimento de ciclistas nas vias coletoras. Os ciclistas que circulam pro baixo do elevado, constantemente entram em choque com os usuários que estão esperando o coletivo. Ou seja, absurdos atrás de absurdos. E quanto as vias coletoras com baixo fluxo veicular, não são vias que ajudam a fluidez do tráfego, por isso esse baixo volume.</li> </ul>	B, C e G  J

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Realmente o índice de poluição sob o viaduto é fora do comum, visto a quantidade enorme de ônibus que por ali transitam, paralelamente à linha do metrô, o que demonstra a falta de capacidade de planejamento da condução viária por parte dos responsáveis. Quanto ao barulho provocado pelos automóveis que passam por cima do viaduto, é nítido que boa parte desse ruído é proveniente da parte de baixo, já que os ônibus urbanos que circulam pela cidade são extremamente barulhentos, quando não são os de caminhões travestidos de ônibus (motor na frente). Prova de tudo isso que relatei, encontra-se no próprio texto onde se diz que mesmo aos finais de semana onde não circulam carros por cima, o nível de poluição permanece o mesmo, e certamente o de ruído também é o mesmo, o que a não manifestação desse índice demonstra a parcialidade deste projeto. Querer abrir fendas no viaduto para diminuir a poluição embaixo é apenas uma sugestão para forçar o banimento da circulação sobre o viaduto, em nada melhorando a situação, pois o número altíssimo de ônibus poluidores e barulhentos permanece.</li> </ul>	G
03/06/2019	Paulo Katuni	<ul style="list-style-type: none"> <li>Esse montante seria muito melhor utilizado no conserto e manutenção das vias públicas que estão um verdadeiro caos, e isso sim, melhoraria muito a circulação por toda a cidade. Outra forma de reduzir os problemas decorrentes da poluição sonora e ambiental, é a sincronização dos semáforos em toda a via sob o elevado, aliás, o desejável seria em toda a cidade de São Paulo, o que diminuiria significativamente os congestionamentos, o aquecimento da cidade, o consumo de combustíveis e até mesmo o humor dos cidadãos. Mas isso não parece ser prioridade de nenhum setor da prefeitura nem da CET, pois isso reduziria também a arrecadação de multas.</li> </ul>	G e I
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Infelizmente, nossa cultura social não permite esse tipo de ação. O que teremos será um aumento do número de usuários de drogas, até mesmo invadindo os prédios que em teoria estarão conectados ao viaduto. Não há segurança hoje, para os usuários e moradores do entorno, imaginemos quando e se ocorrer essa mudança. Papel aceita tudo, menos a realidade mascarada por aqueles que querem apenas realizar algum ato que satisfaz apenas o ego, em detrimento dos milhões de cidadãos da cidade, que utiliza esse espaço para conseguir cruzar de uma zona para outra. Comete-se aqui o mesmo erro da gestão anterior, que se baseou em países da Europa para se implantar as ciclofaixas esquecendo-se que QUALQUER bairro da capital é maior que as cidades em que se basearam para fazerem a absurda pintura das ruas.</li> </ul>	B, C e D
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Se em pleno fim de semana, com menor número de circulação de veículos o tempo aumenta consideravelmente para se passar de uma zona para outra com o fechamento do viaduto, esse estudo diz que aumenta segundos durante a semana? Chega a ser hilário.</li> </ul>	J
03/06/2019	Sergio Pontes (morador)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fecha o Minhocão pros carros a partir de JÁ. O dia INTEIRO. Não dá pra respirar, não tem luz, não tem sossego, não tem silêncio. Tirando os carros não resolve o problema da luz na rua mas resolve todos os outros. Depois discute se vira parque ou se vai demolir. Eu acho que tem que demolir sim. Mas se for virar parque tanto faz. O importante é TIRAR OS CARROS. Quem quer passar por ali pode pegar a calçada a ciclovia o metrô ou o corredor de ônibus. Não tem que ficar gastando dinheiro abrindo mais ruas pras carros pra compensar. Ninguém compensou a gente quando construíram o Minhocão.</li> </ul>	B e H

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
03/06/2019	Artur Monteiro (MDM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Não queremos Parque e sim DESMONTE INTEGRAL DESSA ESTRUTURA.</li> </ul>	H
03/06/2019	Sidney Freitas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Não sou favorável ao Parque Minhocão. A desativação do Minhocão para uso de veículos causará imenso transtorno para nós moradores da região. Acredito que o melhor seria desmanchar o Minhocão para proporcionar maior qualidade de vida aos moradores dos edifícios que ficam em seu entorno. Porém é necessário um planejamento para o remanejamento do trânsito quando da desativação e demolição do Minhocão. Temo que a construção do Parque terá o mesmo destino de tantas outras obras que depois de algum tempo ficam esquecidas, sem manutenção e tornam-se locais impossíveis de frequentar. Antes de promover investimentos em novas obras - Parque Minhocão - por que não finalizar obras já começadas ou aprovadas, por exemplo o Parque Augusta? Precisamos que a Prefeitura cuide mais de nossa cidade, como também zele por essa área onde localiza-se o Minhocão que está se degradando ano após ano. Não ao Parque Minhocão.</li> </ul>	E, H e I
04/06/2019	Michel Pereira	<ul style="list-style-type: none"> <li>O nosso ilustre prefeito se esqueceu que estamos no Brasil, um país de 3º mundo. Existe uma diferença assustadora ao comparar projetos de sucesso como os citados acima em países evoluídos como o Canadá, Seoul, França, entre outros. Aqui com certeza será mais um reduto para viciados em drogas, assaltantes, mendigos e prostituição.</li> </ul>	C e D
05/06/2019	Fernanda Bardelli (CMTT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>A bicicleta compartilhada poderá ser uma grande ferramenta no papel integrador dos diversos projetos . Hoje sabemos do entrave de operação na subprefeitura Sé dos serviços de compartilhamento de bicicletas , e este projeto é uma grande oportunidade deste serviço se re(instalar) no centro. Também quero destacar a preocupação com o desenho sob o viaduto, o qual deverá ser mantido para a bicicleta, visto ser uma rota adequada sobre o ponto de vista de relevo, cobertura (contra sol e chuva), linearidade e acessibilidade da rota. E por fim, minha grande preocupação é sobre a questão social, em dois sentidos: supervalorização dos imóveis e moradores de ruas que vivem sob o elevado. São temas complexos que precisam ser estudados para não remover o problema social ao invés de saná-lo. São os dois assuntos que devem ser muito estudados e tratados com imensa seriedade.</li> </ul>	C, G e M
06/06/2019	Mariana Demuth	<ul style="list-style-type: none"> <li>O texto revela 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.” Então, a partir disso, entende-se que a restrição de veículos não solucionará o problema da poluição sonora e do ar. A solução de criar “aberturas” não parece suficiente, tem algum estudo sobre isso? Qual o tamanho necessário dessas aberturas para que a poluição e o ruído chegassem ao nível admitido pela oms?ser muito estudados e tratados com imensa seriedade.</li> </ul>	J e K

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
07/06/2019	Masashi Watanabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se quiser resgatar a beleza da cidade na região, é necessário demolir o minhocão e revitalizar a avenida; como nova avenida São João.</li> </ul>	E e H
07/06/2019	Diego S Cavalcante	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recentemente fui no estacionamento da praça Roosevelt que foi reformado, porém, o bicicletário existente não foi repostado.</li> </ul>	G
07/06/2019	Sady Carlos Souza Junior (FAUUSP)	<ul style="list-style-type: none"> <li>O importante mais do que trabalhar a qualidade de vida em cima do minhocão é fazer algo diferente embaixo, promovendo um destino alternativo e não ser um lugar para trânsito de automóveis. Poderia ser fechado com vidraças boa parte e ser usado para serviços da prefeitura/estado/união. Ou poderia ser um lugar mais largo, coberto para atletismo, esporte, e lugar para outras artes temáticas. O paulistano deve pouco a pouco se desvincilhar do automóvel. O uso na parte de baixo poderia ser para estacionamentos. Também exposições contínuas, feiras e entretenimento, divididos em blocos diversos. Se a parte de cima for só praça/parque/pomar/horta/jardins já está cumprindo uma destinação excelente!</li> </ul>	A e E
10/06/2019	Denis Skorkowski	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seria interessante vislumbrar as faixas cicloviárias não somente como elemento relacionado à atividades de lazer no Parque Minhocão, mas também como algo que pode auxiliar na ordenação do trânsito local. Assim, seria importante pensar em conectar as ciclovias que já existem na parte inferior com aquelas que passarão a existir na parte superior e, além disso, promover a interconexão desses pontos à ciclovia que existem em outras localidades. Trata-se de enfoque que pode ajudar a contornar também a questão do tráfego viário, já que enxergar a bicicleta (ou outros modais similares: patinete, skate, etc...) como alternativa de tráfego pode ser a saída para a questão da saúde pública, do meio ambiente e, é claro, do trânsito de veículos.</li> </ul>	G
10/06/2019	Sérgio Pereira (morador)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Toda vez que falam em desativar o minhocão, a prefeitura corre pra fazer intervenções pra amortecer o impacto... nos carros! Tem que parar com isso. O minhocão precisa ser desativado. Aproveitem o período de férias e fechem para os carros sem nenhuma compensação mitigadora, para testar qual o impacto na região. Porque sempre que se fala em "mitigar o impacto para os carros" está se falando de reduzir calçadas, aumentar o tempo de farol verde para carros (e diminuir o tempo de travessia para pedestres), reduzir horário de faixas de ônibus, etc. tudo na contramão do que deveria ser feito. Tem que fechar pros carros já, aproveita as férias de julho pros motoristas já irem se acostumando com os trajetos alternativos. Vão ver que não faz diferença pros motoristas, mas pra todo mundo que anda e pega ônibus faz MUITA diferença tirar esses carros todos daí. Aí depois de atesar o óbvio, vocês devem demolir o minhocão.</li> </ul>	B e H

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
11/06/2019	Leonardo Lombardi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Infelizmente a prefeitura não cuida das praças e parques que temos hoje. . Invés de gastar dinheiro com uma obra faraônica, por que não cuidar do que já temos hoje?</li> </ul>	D e I
11/06/2019	Leonardo C. Lima Lisboa	<ul style="list-style-type: none"> <li>O escopo deste PIU deve prever intervenções no entorno, com vistas a redução do nível de degradação urbanística e ambiental.</li> <li>As discussões devem prever intervenções que estendam a qualidade espacial e ambiental propostas para o elevado. Este deve ser parte de uma intervenção em maior escala, que requalifique o entorno imediato e também um perímetro de irradiação.</li> </ul>	E E e K
11/06/2019	Thomas Chow	<ul style="list-style-type: none"> <li>É importante que o parque possua muitos acessos (escadas, rampas e elevadores). Além disso, as vias que passam por baixo do atual Minhocão devem ser reformadas para melhorar a circulação de pedestres com calçadas maiores, mais tempo de travessia para pedestres e ciclistas, mais ciclovias e boa iluminação. Também deve ser feito algum incentivo para pequenos e médios comércios na região, em especial de serviços diretos ao consumidor como restaurantes, bancas de jornal, mercados pequenos, bares e teatros.</li> <li>É importante reformar as vias que passam embaixo do Minhocão (como a São João) com a ampliação de calçadas e a implantação de ciclovia e faixas de ônibus. O parque deve ter vários acessos, com rampas, elevadores e escadas. Os pequenos comércios também devem ser incentivados no parque, em especial os de serviços diretos como restaurantes, bares, teatros, bancas de jornal, mercadinhos... Isso trará mais pessoas para o bairro e ajudará na revitalização da área..</li> </ul>	E, F e G E, F e G
11/06/2019	Rafaella Ribeiro (Estudante de Arquitetura e Urbanismo)	<ul style="list-style-type: none"> <li>É de grande importância a decisão tomada por parte da Prefeitura e da SP Urbanismo, uma vez que o assunto Minhocão e seu futuro está em destaque na pauta das questões atuais da cidade.</li> </ul>	I
11/06/2019	Fabio Miguel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Acho muita falta de respeito com o dinheiro público, uma obra desse porte ser descartada com a idade que tem parece que existe muito dinheiro sobrando. O elevado deixará de ser um facilitador a circulação de automóveis e se tornará mais um lugar exigindo patrulha ostensiva de policiais, com certeza vai ser um ponto de sucesso para assaltos, não tem para onde correr, uma via fechada que se vai para frente ou para trás, e essas artes conceituais são muito bonitas como sempre, na prática porém nunca chega nem perto. Apenas mais gasto público para justificar mais utilização de verba. Retira-se o benefício a grande maioria em prol de uma pequena parcela do entorno. Ninguém vai deixar de ir a um parque de verdade para ir a um viaduto com plantas.</li> </ul>	B, C, D e I



Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
11/06/2019	Rosangela Rodrigues (APPIT assoc. propr. protetores e usuários de imóveis tombados)	<ul style="list-style-type: none"> <li>O projeto parte do pressuposto de aproveitar um espaço urbano viário ainda necessário para a cidade, apesar de uma aberracao arquitetônica, como parque outra abstração só que ambiental. O centro merece espaços abertos e verdes e não esse tipo de proposta sem nenhuma consistência urbanística.</li> <li>O diagnóstico não leva em consideração o impacto de vizinhança aos moradores e comerciantes da área, já degradada, e que irá sofrer maior abandono com essa ideia descabida. Se querem desenvolver projeto de verdade com o Elevado, deveriam eram demoli-lo e requalificar o entorno.O q funcionou em NY num contexto sócio-econômica totalmente diferente ao brasileiro irá assinalar a degradação total da área e pior, sem alternativas viárias substitutas, pois o apelo de que as pessoas irão deixar de usar o carro eh totalmente ridícula e proveniente de bichos-grilos filhinhos de papai que andam de bike na paulista até os jardins</li> </ul>	B e E  E, H e J
11/06/2019	Vagno Fernandes	<ul style="list-style-type: none"> <li>A questão maior em relação ao elevado e que preocupa muitos moradores da região é o transito. Li no estudo sobre o comportamento do fluxo de carro no Minhocão mas nem uma proposta de como será realocado o mesmo. Veja bem, se 75% do fluxo vai do eixo oeste/leste e este é o trajeto mais viável, quais intervenções serão necessárias para que o transito não seja prejudicado? O projeto aborda diversas possíveis soluções para o problema. Só para o transito é que não sugeriram nada. O projeto de aterramento da linha do trem poderia ajudar um pouco nesse comunicação de regiões mas nada foi comentado até hoje. Assim fica complicado defender no bairro e fazer os moradores entenderem que o minhocão será bom para todos.</li> </ul>	B e K
12/06/2019	Alan Ferreira (Administrador)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Boa noite! Prezados! A sugestão que deixo para o Parque Minhocão é permitir a utilização de publicidade ao longo dos prédios que margeiam o Elevado. Essa publicidade poderia ser feita nas redes/telas de proteção daqueles prédios que estiverem passando por reformas/obras. Vemos muito isso acontecer nas cidades da Europa. É bom possível que a criação do Parque estimule o mercado imobiliário e comercial dos prédios vizinhos e, obviamente, prédios restaurados, reformados ou pintados, comporão melhor o cenário do Minhocão. Os próprios anunciantes poderiam arcar ou ajudar com as referidas obras, trazendo benefícios para a própria empresa, que expõe sua marca, para os moradores do referido prédio, que terão maior manutenção da propriedade e para toda a população que usará o parque, uma vez que, além de estimular a conservação dos prédios, ao invés de telas/redes de proteção (aquelas para não deixar cair materiais na rua) sem graça e sem beleza, terão peças de publicidade bonitas, criativas e coloridas. A ideia inicial é utilizar as redes/telas de proteção que são temporárias. Contudo, para o Parque Minhocão, eu proporia a permissão de publicidade nos prédios e no próprio percurso do parque. Compreendo que existe a Lei da Cidade Limpa, porém, poderia haver flexibilização em alguns pontos da cidade e o parque seria uma ótima oportunidade para isso. A verbas para a exposição da publicidade poderiam ser utilizadas para a manutenção do parque. A própria publicidade ajudaria o parque a ficar mais bonito, iluminado, criativo e instigante. Sem falar que a publicidade realizada ali também geraria mais empregos para a cidade!</li> </ul>	E e I

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
12/06/2019	Sandra Benfica	<ul style="list-style-type: none"> <li>Com relação à área de abrangência imediata do Elevado: O texto aponta a vulnerabilidade na região como baixa. Não pode ser considerada baixa se levar em conta os inúmeros moradores de rua que ali habitam. Sugiro rever o conceito de alto padrão também. Não aplicável a vários imóveis da região. Deve-se relacionar no texto os centros de assistência social, que serão de extrema importância no acolhimento dos moradores de rua durante desativação do Elevado.</li> </ul>	C e J
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Identificar as ruas conforme a intensidade do tráfego.</li> </ul>	J
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Usar “debaixo” ao invés de “de baixo” no seguinte paragrafo “...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 DEBAIXO e no entorno, e os impactos previstos de valorização imobiliária.”</li> </ul>	L
12/06/2019	Rosana Santarosa	<ul style="list-style-type: none"> <li>Somente apoia o parque quem desconhece o estado e custo de manutenção dos parques já existentes em São Paulo, quem não tem comprometimento com o dinheiro público e quem não apoia a sustentabilidade e redução da poluição (sonora, visual e do ar) em nossa cidade. O desmonte do Minhocão é a melhor solução financeira, urbanística, ecológica e social para a cidade.</li> </ul>	E, H e I
12/06/2019	Francisca Guerra (Desmonte do minhocão)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tenho pavor só de pensar em um parque neste minhocão. Os senhores não tem idéia o que é um fim de semana com esse minhocão fechado. A gente não conseguem seguir descansar...as pessoas conversando, jogando bola, gritando, cachorro latindo...Socorro preciso ir embora daqui, caso esse parque venha se concretizar. Pelo amor de Deus parque não...desmonte já.</li> </ul>	E e H
12/06/2019	Lezio Silva (Associação Pro Campos Eluseos Melhor)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parque Minhocao vai ser a maior prova de como o dinheiro publico está sendo jogado na lata de lixo. Aqui vai se trnsformar numa cracolândia duplex. Vai ser o maior erro deste prefeito.</li> </ul>	C, D e I
12/06/2019	Ricardo Gambaroto	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sou a favor da extinção do Minhocão por considerar que o problema do elevado seja sem sua parte de baixo, cujos problemas são excesso de ruído e concentração de poluição dos veículos, além de servir de abrigo para moradores de rua. Considerando o seu uso como um parque, o problema de baixo do elevado segue igual, sendo assim minha sugestão seria abrir áreas em sua estrutura de modo que deixe transpassar iluminação solar para a parte de baixo.</li> </ul>	C e E
		<ul style="list-style-type: none"> <li>O problema do Minhocão se concentra em sua parte de baixo, onde há acúmulo de sujeira, poluição sonora e visual, além de grande acúmulo de poluição do ar, provocada pelos veículos automotores. Ao levar todos os veículos para a parte de baixo, estaremos agravando esta situação. Minha sugestão é abrir fendas na estrutura do elevado de maneira a deixar passar luz solar para baixo, assim como facilitar a dispersão da poluição do ar.</li> </ul>	E
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Sou a favor da demolição! Que façam uma readequação viária na Avenida São João e Major Olimpo da Silveira nos moldes do que temos hoje na Avenida Rebouças, com árvores, corredor de ônibus e se possível ciclovia.</li> </ul>	H

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
12/06/2019	Tatiana Roberti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projeto mais sem pé nem cabeça, vai ser mais uma cracolândia na cidade. Se os parques não tem manutenção (vide o Parque da Agua Branca que não fica muito distante do minhocão e vive sujo e mal conservado) imagina a criação de um parque numa via crucial de trânsito e que não possui nenhuma alternativa. Observem o trânsito local aos sábados, quando o mesmo minhocão fica fechado, o trânsito fica péssimo, imagina durante a semana quando o fluxo é imensamente maior. É um absurdo que a Prefeitura cogite fechar a via dizendo que não vai causar impacto, talvez para o Prefeito, que não anda na cidade (não olha nem os problemas da cidade, quanto mais o impacto na região). Comparar o tal parque com o High line beira o ridículo, aquele local não era utilizado como via quando foi transformado em parque. Parem essa ideia enquanto dá tempo, pensem uma vez na vida em quem mora na região e já sofre com o trânsito caótico.</li> </ul>	B, C, D e E
13/06/2019	Rodrigo Vogliotti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prezados, tenho 2 pontos a comentar sobre a proposta de criação do parque. 1) Sou usuário do Minhocão e tenho propriedade para comentar pois dirijo todos os dias saindo da zona oeste para a zona sul. Levo em torno de 1 hora neste trajeto. Outra opção é seguir pela avenida dos Bandeirantes, porém o tempo gasto é maior. Caso sejam desativadas as vias do Minhocão a alternativa seria seguir pela Av. São João (abaixo do Minhocão) que tem inúmeros faróis e o trânsito é excessivo pois não tem vazão suficiente para os carros. Com a desativação das vias superiores o trânsito ficará infinitamente pior do que é hoje. Estou colocando o meu exemplo mas represento milhares de motoristas que fazem este caminho diariamente na ida e volta dos seus respectivos trabalhos. Seria um impacto tremendo para toda esta parte da população. Questiono qual foi o critério de avaliação dos engenheiros quando disseram que o impacto no trânsito seria quase nulo. Com certeza estes não são usuários da via. 2) Questiono agora sobre o valor de R\$ 36 milhões para a implantação do parque. Impossível imaginar que alguém concorde com isso. Em uma cidade onde existem carências de todos os tipos é totalmente inviável a construção de um parque utilizando todo este valor. Porque não usam estes recursos para construir novos hospitais e melhorar os já existentes? O Hospital Sorocabana na Lapa (próximo ao Minhocão) está sendo subutilizado pois não há verbas para aumentar os leitos, sendo que existe inúmeros quartos e salas vazias. Dessa forma, sou integralmente contra este projeto e como cidadão espero que minhas considerações sejam avaliadas e que eu receba explicações adequadas e com argumentos sólidos para os pontos que coloquei. Grato Rodrigo Vogliotti</li> </ul>	B, I e K

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
13/06/2019	Francisca Guerra	<ul style="list-style-type: none"> <li>O minhocão é horrível, degradante, sujo. So de pensar que essa ideia de parque pode se concretizar, eu entro em pânico...vocês não idéia como é a vida da gente depois que esse minhocão fecha para os carros. As pessoas ficam falando alto , jogando bola, cachorro latindo, fumam maconha ou cigarro, o cheiro vai dentro da casa da gente...É um inferno. Desmonte já...ou deixa os carros.parque jamais.</li> </ul>	B, E e H
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Pelo amor de Deus desmonte esse monstro acabou com Av São João, E com as nossas residência no entorno não temos sossego desde a hora que fecha.</li> </ul>	H
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Tirar o minhocão vai dá vida embaixo dele. Que so tem sujeira fezes xixi vômitos...meu Deus quero saber quem esta levando vantagem com esse parque...oq nos moradores do entorno...so se ferramos. Desmonte já...</li> </ul>	E e H
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Em outros lugares como da para ver nas fotos, os prédios não estão tão proximo ao viaduto como no caso do minhocão. É horrível pra nós não termos privacidade...não poder abrir nossa janelas...Desmonte já.</li> </ul>	E e H
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Não consigo imaginar um parque na minha janela...meu Deus como vou ter o meu descanso final de semana? Hoje já é difícil quando fecha para carros. imagine um parque!! SOCORRO</li> </ul>	E
13/06/2019	Reginaldo Pires (Propagandista )	<ul style="list-style-type: none"> <li>Acho uma PÉSSIMA idéia criar um parque, primeiro porque o governo de SP e a Prefeitura não tem estruturas para cuidar dos seus inúmeros sem tetos, mendigos e viciados que existem no centro de SP e seria mais uma cracolândia a céu aberto com toda certeza e segundo lugar não ví nenhum planejamento de desvio de fluxo de trânsito feito, só quem passa todo dia nesta região e por este elevado sabe a importância que ele tem e a praticidade que ele traz, se é pra fazer alguma coisa então que DERRUBEM este elevado e revitalizem a região, pois já existem na cidade inumeros parques abandonados que a prefeitura poderia se preocupar mais e este vai ser apenas mais um.</li> </ul>	B, C, D e H
		<ul style="list-style-type: none"> <li>A prefeitura quer que o povo pare de andar com seus veículos pagos e super tributados e usem o transporte público só que São Paulo não é NY e não tem a infraestrutura necessária para tal, se não tivesse ouvido tanta corrupção desde 1972, SP já teria uma malha metroviária maior que a de NY e essa via não faria tanta falta só que perde até para o México, um País pobre e subdesenvolvido! acorda Bruno Covas e deixe esta via de tanta importância em PAZ.</li> </ul>	B

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
13/06/2019	Marcelo Nunes Rocha	<ul style="list-style-type: none"> <li>Olá. Sou Marcelo, 33, frequentador do Minhocão aos dias abertos para o público, como ciclista. Aprovo em parte a criação do Parque Minhocão. Minha ideia é que o Parque exista entre a Praça Roosevelt e o Terminal Amaral Gurgel, com criação de novo acesso em declive "V", na Rua Ana Cintra, entre o Terminal e a Avenida São João. Sugiro ainda a demolição do restante do elevado, a partir da Avenida São João, Avenida General Olímpio da Silveira, até o Largo Padre Péricles. Este trecho, sem o Minhocão, poderia se tornar um boulevard arborizado as suas duas extremidades laterais. Canteiro central seria reduzido, para implantação de mais 1 faixa de tráfego a cada sentido. O canteiro central teria uma ciclovia projetada ao meio deste passeio, de modo que suas extremidades, comportassem perfeitamente, calçadas para circulação de pedestres, pontos de ônibus, mobiliário com bancos e equipamentos de ginástica, árvores de medio porte, postes de iluminação e relógios de rua. Benefícios seriam: a diminuição de custo para implantação de um parque ao longo do atual elevado, redução da concentração de poluentes sonoros, respiráveis produzidos abaixo do atual elevado; diminuição da concentração da população de rua, que se abriga ao longo do atual elevado; revitalização e maior mobilidade em diversos modais para o corredor São João/General Olímpio da Silveira. Espero que esta minha contribuição, de um munícipe que ama esta cidade, seja pensada com carinho. Grato</li> </ul>	A e E
13/06/2019	Ricardo do Marques	<ul style="list-style-type: none"> <li>A demolição do local e a melhor escolha para que ocorra uma readequação, se manter ele mesmo como parque a parte debaixo se manterá mal cuidada como sempre foi</li> </ul>	E e H
13/06/2019	Lucian De Paula (Urbanista)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Colocam um monte de "análise de experiências similares" da Coreia e da América do Norte. Não colocam a mais relevante, de contexto mais parecido com o nosso: a demolição da Perimetral do Rio de Janeiro. Um baita caso de sucesso, a requalificação da área ao entorno ficou fantástica, a população adorou a demolição, teve as mesmas reclamações e medos com o trânsito, e a mesma consequência óbvia de que não houve o caos no trânsito para carros como se previa. O trânsito melhorou para todos os pedestres, ciclistas e usuários do transporte público. É necessário colocar essas experiências, não só de parques americanos de estruturas metálicas que não se aplicam ao minhocão. Foi ignorado o caso da Perimetral carioca porque nela aconteceu o que deveria acontecer com o Minhocão: demolição.</li> </ul>	H

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
13/06/2019	Carlos Henrique Martins Silva (morador Perdizes)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover a extinção da importante e muita utilizada ligação Leste-Oeste e determinante para ser contra o projeto. Isto levará a um caos diário a vida já bastante atribulada das inúmeras pessoas que utilizam e necessitam deste acesso, bem como dos que utilizam de transporte público que circula no nível de sob o Minhocão. Em contrapartida, como exemplo, existe uma excelente área a poucos metros do Minhocão, que já é Parque, o Parque da Agua Branca, porém que não tem os recursos e cuidados que deveria. Porque o mesmo não irá ocorrer com o Parque do Minhocão ??? Enfim, vivemos em uma cidade com recursos financeiros limitados e menores dos que os necessários as diversas situações existentes e que devem ser tratadas, ao meu juízo de forma prioritária, como educação e saúde nas diversas regiões de toda a cidade. Assim como priorizar a manutenção adequada e melhorias nos diversos parques e praças que a cidade já tem. Entendo que realmente é um absurdo a criação desta lei, o que só contribui para que a classe política brasileira, e neste caso os vereadores, seja tão desvalorizada e não tenha um mínimo de confiança da população. Espero que ainda tenhamos tempo de rever mais este grave erro cometido contra a cidade de São Paulo.</li> </ul>	B, D e I
13/06/2019	Isaura Maria Ribeiro de Sampaio Leite (profissional liberal)	<ul style="list-style-type: none"> <li>gostaria de participar e receber emails para participação presencial. tenho interesse com a cidade e posso contribuir com minha visão de arquiteta. Os estudos já devem estar em avançados estágios mas concordo para sua demolição</li> </ul>	I, K e L
13/06/2019	Cecilia Esteves	<ul style="list-style-type: none"> <li>A única justificativa para a manutenção da estrutura responsável pela degradação da área, é o a circulação de carros que cobre o eixo entre as Zonas Leste/Sul e Oeste da cidade. Se não houverão mais carros, não há porque manter o elevador. A solução seria demolí-lo e propor uma sistema de transporte público do tipo VLT na via central que cobrisse o eixo L/O, aumentando a circulação de pedestres na área, iluminando o espaço público e valorizando o bairro como um todo. Do jeito como foi proposto parece minimizar o efeito do aumento no fluxo de carros que tornará a circulação ainda mais caótica do que já é.</li> </ul>	B, G e H
13/06/2019	Claudio Luiz Rodrigues	<ul style="list-style-type: none"> <li>Boa noite, senhores! Sou totalmente contra o fechamento do elevador para os carros. Tenho 61 anos, moro nas Perdizes à muitos anos e trabalho no centro em uma empresa familiar de 52 anos, pois bem, com o elevador funcionando já pego um tremendo trânsito todos os dias e quanto vou trabalhar aos sábados, que teoricamente é um dia mais tranquilo, com o elevador está fechado pego um trânsito considerável, demorando mais de meia hora para chegar ao meu local de trabalho. Fico imaginando como vamos ficar depois que o elevador estiver fechado definitivamente, será ó caos. Peço que pensem sobre o caso, irá prejudicar muita gente, inclusive eu. Att, Claudio Luiz Rodrigues</li> </ul>	B

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
14/06/2019	Indira Junge	<ul style="list-style-type: none"> <li>Olá! Frequento o Parque Minhocão e sou favorável a sua manutenção. Como moradora da região entendo ser importante contemplar no projeto estratégias que controlem os efeitos dessa renovação, como o aumento dos alugueis e de investimentos imobiliários predatórios, causando o empobrecimento e a 'higienização' dessa área hj tão plural e culturalmente rica - pontos importantes q tb devem ser contemplados no projeto. Uma vez aprovada a proposta de construção do parque (q tb deve incluir as vias que estão embaixo), acredito ser determinante a construção de um programa que garanta processos de governança inovadores e democráticos.</li> </ul>	E e M
14/06/2019	Irene Oliveira	<ul style="list-style-type: none"> <li>Os gestores deveriam trabalhar em benefício da população e não a serviço das EMPREITEIRAS, EMPRE-SÁRIOS E AMIGOS. "NÃO AO PARQUE MINHOCÃO". Tirem a Av.São João do porão.</li> </ul>	L
14/06/2019	Francisco Gomes Machado Machado (Presidente do CONSEG Santa Cecília, Barra Funda, Campos Eliseos e Av. Higienópolis)	<ul style="list-style-type: none"> <li>A Direção do CONSEG Santa Cecília saúda e felicita a iniciativa do Vereador Caio Miranda, acolhida pelo Ministério Público, para que a ordem jurídica sobre o assunto seja restabelecida e assim, dentro da legalidade, sem açodamentos e com serenidade, autoridades, associações comunitárias e municipais - de modo especial os mais de 230 mil moradores que residem ao longo dos 2 kms e 800 metros do Minhocão - possam se pronunciar e expor os graves problemas de saúde, segurança, invasão de privacidade e incomodidade insuportável de que são vítimas, por causa da estrutura do mencionado elevado. A única opção sensata é o Desmonte dessa estrutura funesta do Minhocão.</li> </ul>	H e L
14/06/2019	Francisco Machado (MDM - Movimento Desmonte Minhocão)	<ul style="list-style-type: none"> <li>O Minhocão é uma aberração urbanística - viaduto com 2 kms e 800 metros, passando no meio de prédios residenciais. Vitimiza mais de 230 mil moradores com os sérios problemas que causa, com poluições atmosférica, sonora e visual, em índices absurdos, problemas de invasão de privacidade, falta de segurança e incomodidade insuportável. A idéia insensata de parque sobre essa estrutura de asfalto e concreto não constitui uma insensatez? Não vai piorar ainda mais todos os problemas de que somos vítimas? A única opção sensata é o desmonte dessa estrutura obsoleta, degradada e degradante! DESMONTE JÁ!</li> </ul>	E e H
14/06/2019	Marjorie Meirelles (Moradora de frente ao elevado)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Um absurdo este parque do minhocão, o Sr Bruno Covas está de brincadeira com o Centro da cidade, não deu oportunidade da comunidade ser ouvida, só deu oportunidade aos interessados em prover o parque, alegando que os moradores.</li> <li>Com certeza este projeto do parque, não é de interesse da comunidade, muito menos interesse público, o interesse é outro, alguém está lucrando com certeza, em gastar tanto pra se fazer parque, onde não se tem condições, como ficará os moradores que serão perturbados? Como ficará o trânsito, não tem planejamento algum, sugiro ao Sr prefeito que assista ao video porto maravilha do RJ, onde tiraram o elevado e deram espaço aos moradores, aos comércios e principalmente ao verde. O trecho todo ficou maravilhoso.Com projeto e estudo se faz muito, com interesse no bolso só elefantes brancos.</li> </ul>	E, K e L

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
14/06/2019	Valfrid Couto	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sou morador da região e a criação do parque em qualquer trecho é um incômodo para os moradores que moram ali. Prefiro os carros passando em frente a minha janela do que a zoeira que as pessoas fazem ou os drogados que ali ficam quando o minhocão é fechado. Isso só irá se intensificar se virar parque. Se for para fechar o minhocão, que se desmonte de vez!!! Nada de parque!!! Já quebraram minha janela arremessando um tijolo vindo do minhocão, isso não aconteceria sem ele lá ou com os carros passando. É um absurdo sequer pensar que é possível, com toda a falta de estrutura que seria possível prover segurança ali em caso de alguma emergência, as pessoas não teriam para onde fugir, fora o número elevado de assaltos que ocorrem. Temos parques próximos dali como o Buenos Aires e o Parque da Água Branca e o desmonte do minhocão é muito mais interessante do que um parque suspenso.</li> </ul>	B, C, D e H
14/06/2019	Narjara Nehme (Estudante de arquitetura)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Como uma prefeitura que não tem dinheiro para investir na educação e na saúde está pensando em gastar milhões em um parque??? Em uma estrutura ultrapassada e comprometida como tantos outros viadutos existentes na cidade. Sou a favor de parques sim!!! Porém não da maneira como está sendo feita. Ainda mais com tantas outras praças abandonadas pela cidade. Continuaremos com os mesmos problemas do entorno. Infelizmente não podemos nos comparar com NY e seu High line... nossa política está muito aquém... e sinceramente quem está aprovando, é porque está levando parte do lucro para seu bolso. E isso não é novidade para ninguém...</li> </ul>	E, I e K
14/06/2019	Rosa Silva López (Instituto Rede Brasilidade )	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pelo desmonte do minhocão! Chega de "cracolândia duplex"! O minhocão está repleto de infiltrações! É péssimo para o entorno, péssimo para São Paulo!</li> </ul>	C, D e H
14/06/2019	Geraldo César (Taxista)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bom dia. Sou contra o parque minhocão. primeiro porque a estrutura é muito antiga, e segundo porque não foi feito um projeto viário alternativo para desafogar o trânsito da região do entorno. Quando pensamos em gestão, temos que pensar em todas questões, não podemos beneficiar uma classe e prejudicar outra. Aqui na região temos 4 hospitais, várias escolas, UBS, entre outros. Sou taxista e sei muito bem o que estou falando, convivo com os problemas dessa cidade a todo momento.</li> </ul>	B e E
14/06/2019	Luan Batista	<ul style="list-style-type: none"> <li>Não considero o minhocão como uma opção para um parque (na verdade acho que nem deveria existir o minhocão) Gastar milhões em uma adaptação de algo que não foi pensado pra ser um parque é um desperdício imenso, ainda mais na situação atual. Em vez de gastar dinheiro reformando e adaptando o minhocão, deveriam investir esse dinheiro em áreas próprias para isso, onde já tem como montar um parque. Se houvesse diálogo com a população, não faltariam sugestões de lugares onde seria apropriado montar um parque</li> </ul>	E e L



Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
14/06/2019	Raphaela Galletti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entre a construção de parque suspenso e desmonte, a região só ganha com o desmonte e reurbanização, e não com aumento da ilha de calor e permanência dessa intervenção drástica que é sua própria estrutura. O desmonte é mais barato que a instalação de parque, e a via pode ser toda reurbanizada, com espaços para pedestres, bicicletas, viário adequado, e consequente melhora de uso dos imóveis da região.</li> </ul>	A, E e H
14/06/2019	Yara Goes (Presidente da Ação Local Amaral Gurgel /Diretora do Movimento Desmonte do Minhocão/Vice Presidente do Conseg de Santa Cecília )	<ul style="list-style-type: none"> <li>O Minhocão precisa ser desmontado pois é a unica solução que resolve com 100% de acerto os problemas ali existentes. O parque criaria mais problemas, aumentaria os gastos e não resolveria nada. Queremos sim a requalificação de toda aquela região, mas com o desmonte INTEGRAL do Minhocão. A grande maioria de proprietários ali existentes não querem parque. Desejam se livrar daquela estrutura que só aumenta o ruído e segura os gases tóxicos. Portanto , o desmonte do Minhocão é a única solução viável e após fazer um grande projeto de requalificação dos bairros de Vila Buarque, Santa Cecília, Barra Funda e Campos Elíseos. Aí sim o dinheiro público seria muito bem empregado.</li> </ul>	E e H
14/06/2019	Selma Paiva	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desmonte já! O bairro precisa respirar...quem mora proximo ao minhocão sabe otosranstornos que ele causa em cima e embaixo durante dia..noite e madrugada!! DESMONTE JÁ!</li> </ul>	E e H
14/06/2019	Miguel Henrique Naddeo	<ul style="list-style-type: none"> <li>O Elevado João Goulart foi um projeto polemico em sua execução pois foi modificado e estendido a partir de seu desenho original. Esse equipamento tem ou teve muita importância na agilidade e rapidez do deslocamento de tráfego entre as regiões oeste e leste da cidade. No entanto provocou a degradação de toda a área por onde passa, seja na desvalorização das propriedades e na área sob o equipamento que se transformou em local de moradia e acumulo de lixo. Sua utilização como parque não trará nenhum benefício ao entorno e complica o trafego que é desviado para as vias locais, pois não houve nenhuma ação prévia de redirecionamento do fluxo de trafego. Sou da opinião que por esses motivos, será mais vantajoso a médio prazo o desmonte desse equipamento e reurbanização e readequação das áreas degradadas por mais de 40 anos.</li> <li>Eu acompanhei a construção do elevador porque voltava para minha casa na zona oeste e os ônibus passavam pela Avenida São João. as complicações eram os desvios de lado da pista da avenida quando as vigas eram colocadas sobre as pilastras. Junto a isso ainda estava em fase de construção a linha vermelha do metro passando pela Rua das Palmeiras utilizando o processo de vala aberta. Desmontar ou adaptar o elevador vai ter o mesmo impacto sobre a rotina diária das pessoas que moram ou trabalham nas regiões por onde ele passa. O fluxo de tráfego...</li> </ul>	B, E e H  B e E

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
14/06/2019	Márcia Paiva	<ul style="list-style-type: none"> <li>1) Desmontar o minhocão de cabo a rabo!! 2) Com a retirada das colunas de sustentação e,se necessário,estreitamento das calçadas, criar mais 1 faixa de cada lado das avenidas para os automóveis. Podemos manter as paradas de ônibus porém, desativando as ciclofaixas que, vamos combinar, foi dinheiro jogado "fora" já que a circulação de bikes tem que competir com as paradas de ônibus, moradores de rua, pedestres.... Pode- se ainda experimentar a faixa reversível como suporte para o escoamento do trânsito em horários de pico. Parque Minhocão, de comprometer ainda mais a privacidade e a segurança de quem mora ao lado, vai gerar custo de manutenção. Então, DESMONTE essa coisa horrorosa!!! Já!!!</li> </ul>	E e H
14/06/2019	Yara Goes (Ação Local Amaral Gurgel )	<ul style="list-style-type: none"> <li>A Amaral Gurgel não pode ser penalizada com o parque e o resto ser desmontado. Queremos o Desmonte integral do Minhocão. Os altos índices de poluição do ar e sonora provocam doenças irreversíveis nas pessoas. Não é justo penalisar a Amaral Gurgel e desmontar para o resto Av. Sao João e General Olimpio da Silveira. A Amaral Gurgel não será penalizada. Não deixaremos.</li> </ul>	E e H
14/06/2019	Vera Santana Kuz (Programa de Pos Graduaç?o em Arquitetura e Urbanismo da Puc de Campinas)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Considero insustentável a proposta uma vez que a contiguidade às edificações lindeiras é prom?scua. A estrutura descaracterizou o tecido urbano original de interesse patrimonial histórico e a proposta de parque perpetua essa anomalia. Os "baixos" da estrutura pernancerão desqualificados como paisagem, uso e condição urbana e manterão o problema de poluição do ar e sonora. A opção pelo desmonte da estrutura é viável, tecnicamente sem transtornos o que já foi estudado e orçado constituindo uma opção muito mais barata em termos de custo de realização, sem prejuízo do tráfego, o que também já foi demonstrado, para restaurar em princípios contemporâneos o tecido urbano no nível do chão, com espaços p?blicos de qualidade respeitando as edificações.</li> </ul>	E e H
14/06/2019	Maria Conceição Maroni	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sou contra ao parque, acho que o desmanche mesmo com preços elevados seria a melhor solução, até para o trânsito pois a avenida larga poderia ter 4 pistas..</li> </ul>	E e H
14/06/2019	Maria ena Navarro	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sou moradora ,não concordo com a implantação do parque,não temos paz nem dia nem de noite muito menos aos finais de semana</li> </ul>	E

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
14/06/2019	Simone Scifoni (Universidade de São Paulo)	<ul style="list-style-type: none"> <li>As estratégias de desenvolvimento previstas não consideram a interface com a necessidade de proteção dos bens culturais, já que nem ao menos no estudo apresentou-se um diagnóstico desse tema. De acordo com as recomendações internacionais da Unesco é necessário harmonizar o desenvolvimento econômico com a preservação do patrimônio cultural (Recomendação sobre Conservação dos bens culturais ameaçados pela execução de obras públicas e privadas, Unesco, Paris, 1968). Segundo essa recomendação, os bens culturais não englobam somente os monumentos protegidos, mas também aqueles não reconhecidos e protegidos. Nesse sentido, antes de tudo, o estudo deve contemplar essa necessidade.</li> </ul>	K
		<ul style="list-style-type: none"> <li>A gestão democrática não implica apenas em colher subsídios e opiniões a respeito do projeto do parque. Deveria, antes, ter colhido a opinião da população sobre o destino do Minhocão. As audiências Públicas que foram realizadas não podem ser consideradas conclusivas de que a população apoia a implantação do parque. Que instrumento participativo colheu a opinião do conjunto da população? A gestão democrática real e concreta para esse caso deve contemplar a consulta pública sobre os destinos do Minhocão. É preciso sobretudo ouvir a população moradora e trabalhadora, os grupos sociais mais pobres que estão nesse território por mais de quatro décadas e que não estão sendo ouvidos. Não basta apenas ouvir os especialistas, os arquitetos, nem mesmo só aqueles que são os mais interessados com a valorização imobiliária ali. É preciso considerar aqueles que serão diretamente afetados, que serão expulsos pela valorização imobiliária.</li> </ul>	L e M
		<ul style="list-style-type: none"> <li>O diagnóstico socioeconômico apresenta dados que mascara a realidade do território cortado pelo Minhocão. Na FIG.7, por exemplo, as classes de renda escolhidas para elaborar o mapa distorcem a realidade indicando que predominam setores médios de renda, como o texto diz. A classe de renda de 5 a 10 salários mínimos engloba famílias em diferentes situações socioeconômica, homogeneizando uma situação que não é real e mascarando a existência dos grupos sociais mais pobres. Estes predominam nos bairros ao norte e leste do Minhocão e não os setores médios. Os dados das UITs da Emplasa mostravam isso, um aumento expressivo de grupos de rendas menores de 2000 a 2010. Faltou ao diagnóstico a experiência de trabalho de campo, andar pela região, conversar com as pessoas. Não se faz diagnóstico apenas com números, pois as pessoas não são meramente quantidades. Ou seja, ao mascarar a realidade e esconder os moradores/trabalhadores mais pobres minimiza-se os efeitos potenciais de gentrificação, que estão vindo junto com esses projetos de embelezamento.</li> </ul>	J, K e M

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
14/06/2019	Alexandre Orzakauskas Batlle	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sou morador da região e faço uso diário do Elevado para ir e voltar do meu trabalho. Infelizmente não pude comparecer e debater nas Audiências Públicas, e assim, agradeço este canal de expressão. Meus comentários: Se não contemplar solução viária equivalente ou melhor do que a existente para a demanda de MILHÕES DE PESSOAS no seu deslocamento diário sentido L-O, será um projeto contribuinte, sobremaneira, para o CAOS CRESCENTE DA MOBILIDADE URBANA que nossa cidade de São Paulo padece. Provocar o desgaste clínico e financeiro sem precedentes em milhões de cidadãos (também pagadores de impostos) em prol do deleite de meia dúzia de gatos pingados que hoje já permeiam o elevado em finais de semana, além de potencializar a migração dos sem teto e usuários de drogas para um local praticamente livre de vigilância e controle, NÃO ME PARECE UMA IDÉIA COERENTE voltada para o bem comum e público da esmagadora maioria. Como humilde sugestão, proponho sim, o ATERRAMENTO do viário hoje suspenso no elevado, e POSTERIORMENTE a demolição do mesmo, com recuperação e revitalização de toda a extensão da General Olímpio da Silveira e São João, proporcionando, aí sim, o resgate das vistas arquitetônicas riquíssimas, porém, ocultadas por décadas, de um local agradável não apenas para os ambientalistas de finais de semana eventuais, mas e principalmente, para os residentes e usuários fixos, muitos deles GERADORES DE RENDA para o município. Valorização imediata do solo e das construções existentes, qualidade de vida para todos, retomada do comércio... tudo isso inclusive, COMPENSARIA o investimento inicial no rebaixamento do viário, ora elevado. Muito agradecido.</li> </ul>	B, C, D e E
14/06/2019	Artur Monteiro (CONSEG - Bela Vista)	<ul style="list-style-type: none"> <li>A população e moradores do entorno precisam se sentir confortável em opinar no que é melhor para seu entorno e para a Cidade. Assim também se faz necessário que a Prefeitura apresente estudos de impacto ambiental, do trânsito, de incomodidade e de segurança. A Demolição total de sua estrutura é necessária, principalmente na Amaral Gurgel onde cria-se duas pistas no chão para desafogar o trânsito tão caótico no eixo-leste. A Bela Vista não apoia a criação do parque.</li> </ul>	H, K e L

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
14/06/2019	Luzay Lopo Generoso Filho (ISA CTEEP)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Por estar em fase de planejamento de intervenção, é importante que todos os atores envolvidos subsidiem a municipalidade com o maior número de dados possível para que o projeto contemple a complexidade das relações locais. É neste intuito que a ISA CTEEP gostaria de ressaltar a necessidade de compatibilização entre as estratégias previstas para implantação da primeira fase do Parque Minhocão. Conforme explicitado nos princípios e premissas básicas da Parte 2 desta Consulta Pública, partindo do pressuposto que a seção do elevador entre a Pça. Roosevelt e a Av. São João será adequada para práticas de lazer e permanência de pedestres e o trecho entre a Av. São João e o Largo Padre Péricles permanecerá atendendo ao tráfego de veículos, algumas obras de adequação do geométrico do viário do entorno e das rampas de acesso seriam necessárias para mitigar o impacto no fluxo de veículos. O maior ponto de preocupação é a rampa de acesso existente entre a Av. São João e o Elevado Pres. João Goulart. Esta alça elevada faz limite com terreno de propriedade da ISA CTEEP onde hoje se localiza o 77º Distrito de Polícia, ao lado da subestação Centro CTR. Esta subestação foi uma das primeiras construídas com a tecnologia de isolamento a gás, o que permite a disposição dos equipamentos em espaços menores, permitindo o confinamento destas em edificações. Contudo, a vida útil das instalações está próxima do limite e suas substituições estão sendo planejadas. Como a tecnologia que permite a compactação das subestações e sua regulamentação avançaram muito neste período, será necessária a construção de uma nova subestação. Particularidades físicas inerentes à transmissão de energia elétrica obrigam que a construção de uma nova subestação se dê o mais próximo possível do atual ponto de conexão entre as linhas de transmissão que se conectam a subestação existente, com a restrição adicional de que a subestação existente deve se manter em operação durante a construção da nova instalação. Dessa forma, a solução que traz a maior economicidade exigida pela concessão federal da qual a ISA CTEEP é titular, é o terreno vizinho que faz limite com a alça de acesso. De acordo com as recomendações feitas, em análise preliminar, para a implantação do trecho inicial do Parque Minhocão, entre a Pça. Roosevelt e a Av. São João, haveria o desvio do tráfego proveniente da ligação Leste-Oeste para a Av. Amaral Gurgel, passando o acesso ao elevador neste sentido ser feito pela alça de acesso da Av. São João. Dentre as medidas mitigatórias do impacto no fluxo de veículos, consta a melhoria da rampa de subida ao Elevado Sentido Oeste com adequação de geometria. Apesar de ainda não haver uma proposta formal para a adequação da alça de acesso, é possível inferir que esta poderá impactar na propriedade da ISA CTEEP, inviabilizando seu plano de melhorias. Sendo assim, esta Companhia se coloca à disposição para maiores esclarecimentos, no que tange às suas obrigações de manutenção e expansão de rede, regulamentadas pela ANEEL.</li> </ul>	E e K

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
14/06/2019	Maira Magalhães (Moradora da região)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Não há dúvida alguma de que é fundamental reduzir a circulação de carros no Centro, uma vez que é uma região muito bem servida de transporte público e o prejuízo de uma grande concentração de veículos particulares circulando é notório. Sou completamente a favor do fechamento definitivo do Minhocão para veículos e da disponibilização desse espaço para lazer e uso público e gratuito. Para mim, ainda não é claro se a melhor solução seria implantar um parque elevado ou se demolir a estrutura e criar um parque no nível da rua. Acho que a Prefeitura deve expor de forma clara as alternativas possíveis (com seus prós e contras) e promover um debate público cuidadoso, em nome da melhor solução. O Centro carece de parques e estruturas de esporte e lazer públicas e o uso do Minhocão aos finais de semana, feriados e noites evidencia a demanda por espaços desse tipo. Claro que, atualmente, a ausência de uma infra-estrutura fixa de suporte (tais como: banheiros, iluminação, bancos, equipamentos esportivos, acessos de pedestre à via elevada, entre outros) acaba por reduzir o número de frequentadores do Minhocão, que já poderia ser muito maior. Alguns pontos que precisam ser seriamente considerados pela Prefeitura são: - Como promover, de fato, o uso público do espaço de forma segura (iluminação, acesso a pedestres, etc)? - Como evitar que aumente o preço da terra (isto é: evitar a gentrificação)? - O projeto precisa levar em conta, em primeiro lugar, o uso democrático e gratuito da população. Que estruturas e equipamentos promoveriam isso?</li> </ul>	A, E, K e M
14/06/2019	Tanila Savoy (MDM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Não ao parque MINHOCAO O desmonte eh necessário e urgente</li> </ul>	H
14/06/2019	Mariana Nito	<ul style="list-style-type: none"> <li>Destaco a necessidade de conversas e aproximações com um público que mora e frequenta a região, mas que não tem interesse no parque. Ou ainda, considerar que parte da sociedade civil pelo histórico de como o poder público conduz audiências públicas, em processos de simples escuta e validação de projetos, que não se sente mais disposto a participar de falsos processos participativos. A participação social também significa o engajamento público na discussão, ampliada para além do diálogo, atenta as práticas sociais e ações existentes no território. Outro ponto a ser levado em conta é a mediação do assunto, em sua linguagem, de forma a se aproximar da população que não domina os conceitos urbanísticos presentes neste documento, é preciso sair um pouco do domínio técnico. Por esses motivos que acreditamos que participação também diz respeito a um processo educativo, de ambas as partes, poder público e sociedade civil.</li> </ul>	E, K e L
15/06/2019	Mariana Nito (IABsp/ Cidadeapé/ Repep)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diante da primeira etapa do processo de consulta pública do PIU Minhocão gostaríamos de destacar, em primeiro lugar, que a da desativação total do Elevado para circulação de automóveis, conforme previsto no marco regulatório urbanístico, é uma importante medida para democratização dos espaços públicos da cidade. Destacamos também nossa compreensão, que baliza todo o processo, de que o veto presente à Lei Municipal nº 16.883/18 que incide sobre uma das alternativas previstas no Plano Diretor Estratégico não deve condicionar e limitar o desenvolvimento de estudos e modelagens deste projeto de reestruturação urbana. Pelo contrário, é fundamental que nesta etapa, de avaliação do diagnóstico e do programa de</li> </ul>	B, C, H, K, L e M

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
15/06/2019	Mariana Nito (IABsp/ Cidadeapé/ Repep)	<p>interesse público do projeto, sejam levantados os insumos técnicos necessários que permitam que as futuras etapas do processo - de modelagens urbanística, social, econômica, jurídica e ambiental - possam conter os elementos necessários para que as diversas alternativas de projeto sejam formuladas, apresentadas e debatidas com a sociedade, conforme prevê a regulamentação dos PIUs. Inclusive, em relação aos demais projetos previstos pelas políticas setoriais da cidade. Sendo assim, viemos aqui apresentar elementos que dialogam com a complexidade que este projeto implica, diante das múltiplas dinâmicas sociais, imobiliárias, ambientais, habitacionais, culturais, de mobilidade e de valorização do patrimônio cultural existentes. Diagnóstico da área No intuito de abarcar a complexidade que este projeto implica, ampliar o acesso e dar maior transparência sugerimos que sejam realizados e estendidos os seguintes diagnósticos: Análise das transformações no perfil socioeconômico ao longo do tempo (pelo menos de 2000 a 2010) e cruzamento com dados produzidos pela Emplasa organizado nas Unidades de Informações Territorizadas (UITs), principalmente no que diz respeito a densidade habitacional e renda média familiar da região. Essas informações e análises ao longo do tempo ajudam a compreender melhor a análise de vulnerabilidade social, cujos critérios não estão claros no documento apresentado; Aprimorar a segregação de dados por renda, acrescentando o número de integrantes por núcleo familiar de forma a caracterizar melhor as famílias da região região; Caracterização da população moradora do entorno, em termos de raça e cor (também em ambas datas); Levantamento de cortiços e pensões para trabalhadores de baixa renda antes da realização das obras; Caracterização dos preços de aluguéis praticados na região; Realização de cadastro de moradores de rua que frequentam o baixio do elevado para fins de atendimento social também antes da realização da obras; Estudo técnico, incluindo custos e impactos no entorno, de intervenções (pontuais e/ou de desativação completa da estrutura) para melhoria das condições de insolação e ventilação do piso térreo. Instrumentos de controle e captura de valorização imobiliária Conforme determinado no Art. 4º da Lei Municipal nº 16.833/18 e recomendado pelo Ministério Público sugerimos incluir já neste plano a delimitação de um perímetro de captura levando em consideração as seguintes alternativas: Constituição de uma Área de Intervenção Urbana (AIU) com fundo próprio para a realização de obras de atendimento à população em situação de vulnerabilidade social; Cobrança de contribuições por melhorias dos imóveis localizados no entorno; Estudo da viabilidade de aplicação do direito de preempção em imóveis estratégicos; Elaboração de planta de valores prévios à implementação do projeto que permita a justa indenização por eventuais desapropriações (conforme previsão estabelecida no Art. 77 do Projeto de Lei 01-00723/2015 - Arco Tamanduateí); Estudo de mecanismos internacionais existentes para evitar o aumento excessivo dos aluguéis e formas de mitigar tal externalidade. Habitação social Acreditamos que o presente Projeto de Intervenção Urbana deve garantir moradia digna, por meio de locação social, no entorno imediato do elevado e que para a população de baixa renda que passou a ocupar os imóveis desvalorizados do entorno desde a sua construção. Nesse sentido propomos o seguinte programa de intervenções: Previsão de que produção de moradia social se dê, especialmente, por meio de locação social; Estudo de imóveis e terrenos, em ZEIS, passíveis de desapropriação para atendimento habitacional; Acompanhamento dos imóveis em que incide o IPTU Progressivo para avalia-</p>	B, C, H, K, L e M

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
15/06/2019	Mariana Nito (IABsp/ Cidadeapé/ Repep)	<p>ção da possibilidade de i) Consórcio imobiliário ou ii) incorporação destes ao parque público para promoção de habitação social; Estudo de demais imóveis passíveis de notificação em virtude do não cumprimento da função da propriedade. Mobilidade Privilegiar os modos coletivos e ativos de transporte aproveitando a ocasião para implantar uma rede racional e conjunta de transporte ativo e coletivo e, ao mesmo tempo, desencorajar o uso do transporte motorizado individual, melhorando assim a qualidade de vida na região Central. Nesse sentido abaixo listamos medidas que podem ser adotadas: Privilegiar as diretrizes previstas no Decreto Nº 56.834/2016- PlanMob e na Lei Nº 16.673/2017 - Estatuto do pedestre Adotar uma política de retirada progressiva de veículos particulares do centro, privilegiando os modos coletivos de matriz sustentável e os meios ativos de transporte Assegurar perfeitas condições de acessibilidade e segurança nas calçadas, estruturas de apoio para o uso dos modos ativos de locomoção (rede de mobilidade a pé, ciclovias, bicicletários e docas) e provocar o acalmamento do tráfego de veículos através da adequação da geometria viária, adoção de faixas elevadas (no nível da calçada) e redução da velocidade, possibilitando o compartilhamento seguro em todas as vias centrais. Implantar um corredor na Rótula Central, com integração junto aos corredores da Rio Branco, S. João, Nove de Julho (elevador), Prestes Maia, 23 de maio (elevador, onde hoje há somente escadas), Av. do Estado, Rangel, Gasômetro, possivelmente com trólebus do atual sistema, modificando seu trajeto para o Parque D. Pedro, Mercúrio, Senador Queiróz e Ipiranga. Trazer o planejado corredor da Radial Leste pela via Leste Oeste e Av. Duque de Caxias até a Estação da Luz, ida e volta, fazendo integração com os trilhos (Linhas 1/4/7/8/11) e junto dos corredores da Rio Branco, São João, Consolação, Nove de Julho (elevador), faixas exclusivas da 23 de Maio (elevador), Brigadeiro, Liberdade, Glicério, BRT da Av. do Estado (uma nova estação). Linhas circulares interligando estes 2 corredores e atravessando toda a região do Centro, e áreas de comércio (Brás, Santa Ifigênia, 25 de março, Bom Retiro, São Caetano, Piratininga, etc.), turismo/ cultura (Barra Funda, Luz, Liberdade, República, Mercado, Teatro Municipal.galerias, etc.) e órgãos da administração municipal e estadual, mantendo a vitalidade da região. Realização de testes de desativação (em momentos oportunos, tal como férias escolares e em sexta-feiras) de forma que seja possível analisar os impactos no processo de equalização do fluxo de veículos decorrente, sem prejudicar o transporte coletivo e o fluxo de pedestres, bicicletas e de outras modalidades de transporte ativo. Patrimônio cultural O território do Minhocão possui uma série de bens culturais protegidos por lei, mas também um patrimônio vivo que faz parte do cotidiano de diferentes grupos sociais e que ainda não foi reconhecido pelos órgãos de preservação. A Rede Paulista de Educação Patrimonial (Repep) identificou por meio de um inventário participativo 45 referências culturais no território do Minhocão que estão em risco frente aos processos de expulsão de camadas populares da região. São celebrações, formas de expressão, saberes, lugares, edificações e objetos, que estão relacionadas aos grupos sociais que ocuparam o centro no momento de sua desvalorização imobiliária. Nesse sentido propomos: Buscar a participação ativa do conjunto de grupos culturais existentes nos projetos de intervenção urbanística na região, consultas públicas essas que devem ir além de audiências e buscar abordagens mais diretas e específicas como reuniões e ações com os diferentes grupos sociais, Potencializar um uso cultural sem provocar o desaparecimento de práticas culturais e</p>	B, C, H , K , L e M



Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
		<p>expulsão dos grupos sociais existentes, Elaboração de editais voltados a expressões culturais populares, como teatro de rua e grupos teatrais populares, Valorização dos saberes e da produção de culinária popular imigrante Fomentar intervenções de arte urbana sem necessidade de cadastro; Valorizar expressões culturais de grupos em situação de maior vulnerabilidade: imigrantes, negros, LGBTQ+ e de luta política. Aproveitamento de imóveis de interesse histórico para projetos culturais que valorizem ou até abriguem esses grupos. Segurança urbana e privacidade Entendemos que a implantação de “biosites” doados pela empresa TIM à SMSU não cabe ser discutida no conteúdo do PIU Minhocão, bem como seria recomendável à Prefeitura desenvolver, previamente e em fórum mais adequado, a discussão para elaboração de sua política pública de vigilância, controle e implantação de câmeras de segurança, discussão esta que envolve a preservação da privacidade dos usuários, discussão prematura e superficialmente discutidas no âmbito deste projeto. Governança Apresentar modelagens de experiências nacionais e internacionais de gestão compartilhada com a sociedade civil de territórios em que incidem instrumentos de reordenamento urbano, considerando sua relação com os Conselho Gestor do PIU Central, das ZEIS e, eventualmente, da AIU constituída, considerando o marco regulatório existente da cidade de São Paulo. São Paulo, 14 de junho de 2019 Cidadeapé - Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo IAB SP- Instituto de Arquitetos do Brasil - Departamento São Paulo Repep - Rede Paulista de Educação Patrimonial</p>	<p>B, C, H, K, L e M</p>
<p>15/06/2019</p>	<p>Mariana Nito (IABsp/ Cidadeapé/ Repep)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>O perfil socioeconômico, ambiental e de uso e ocupação do solo apresentado desconsidera a visão histórica de ocupação do território a partir da época de inserção do Minhocão. Tal leitura contribui para entender as alterações nas dinâmicas sociais ocorridas a partir da implementação do Elevado, principalmente no que diz respeito a densidade habitacional e a renda média familiar da região. Essas informações e análises ao longo do tempo ajudam a compreender melhor a análise de vulnerabilidade social, cujos critérios não estão claros no documento apresentado. O mapa de cortiços e ocupações e o mapa rede socioassistencial do perímetro, ambos constantes na parte 2, aponta características para considerar sim a região como território de vulnerabilidade social. A leitura feita desconsidera uma população de baixa renda que por quase 50 anos habitou a região devido aos baixos valores de aluguéis e densa oferta de equipamentos e transporte. Esse perfil populacional tem a partir dos anos 2000, na retomada de investimentos ao centro urbano, sendo expulso da região pelo aumento do valor dos imóveis, sejam residenciais ou comerciais. A leitura de lançamentos residenciais não é feita de forma crítica ao considerar o caráter dos novos empreendimentos imobiliários residenciais, que em sua maioria são voltados para classes de renda média e alta, apesar do tamanho reduzido das unidades habitacionais, kitnets/studios. Mapeamos em 2018, 19 novos empreendimentos imobiliários, sendo que nenhum deles era voltado a perfil de baixa renda e, ainda, destacamos que alguns empreendimentos em suas propagandas se utilizam da imagem e da ideia de parque como atrativo à venda dos imóveis. Onde está a leitura de bens tombados e suas respectivas áreas de entorno? E o mapeamento de edificações e lugares de interesses históricos, não tombados, mas de interesse do ponto de vista da historiografia arquitetônica e urbanística. Alguns edifícios foram identificados</li> </ul>	<p>J e K</p>

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
15/06/2019	Mariana Nito (IABsp/ Cidadeapê/ Repep)	<p>no anexo A, porém seu mapeamento não consta na análise do território. O que as preexistências urbanas podem indicar para projetos futuros como o proposto do PIU Minhocão, uma vez que o próprio minhocão é identificado como “importante na história da urbanização e do urbanismo paulistano”?</p>	J e K
		<ul style="list-style-type: none"> <li>O projeto se insere em uma região com um histórico de vários projetos polêmicos do ponto de vista social, principalmente de grupos vulneráveis e que são desconsiderados em seus efeitos de construção, como exemplo o novo Hospital Pérola Byington e Largo do Arouche. Projetos urbanos não resolve problemáticas sociais. O que acontece com os pequenos comerciantes? E os grupos que se identificam historicamente com os lugares e são desconsiderados? No que concerne o entorno imediato do Minhocão, o projeto de “requalificação” do Largo do Arouche é o que chama mais atenção por se relacionar diretamente com o território do Elevado e que desconsidera o grupo social LGBT+. O Largo do Arouche é uma centralidade histórica de luta e resistência LGBT+ desde a década de 1950, um lugar de sociabilidade identitária da diversidade sexual que reúne gays, lésbicas, travestis, transsexuais, góticos, moradores da cidade, jovens das periferias metropolitanas, migrantes e turistas. Além de integrador de inúmeros projetos, o território do Minhocão também articula projetos urbanos de exclusão social. O que pode ser feito a partir dessa leitura? Seria um parque a melhor resposta? Seria sua demolição? Qual a avaliação que o PIU Parque Minhocão faz sobre os projetos? Apontar projetos e não considerar as discussões que eles geraram é também corroborar com o caráter gentrificador.</li> </ul>	C, E e K
		<ul style="list-style-type: none"> <li>O panorama histórico desconsidera a vida que a estrutura do elevado proporcionou. Acreditamos, em primeiro lugar, que é preciso repensar a representação que se faz do território do Minhocão como um lugar “degradado”, olhando-o a partir de sua realidade atual e do tecido social que envolve aquela região. Houve degradação ou desvalorização imobiliária? Quem foram os mais atingidos pelo impacto da via e quem será agora beneficiado? A formação do consenso em torno do fracasso urbanístico levou à formação de um pensamento único que promoveu o discurso da necessidade de renovação urbanística ou de requalificação do espaço, sem levar em conta aqueles que permaneceram por quase cinco década morando, trabalhando e conformando práticas culturais muito próprias e ligadas ao espaço. A perspectiva que a presente leitura traz é de um passado burguês de classe média alta que foi rompido pela presença do elevado. Quem foi que conviveu com o alto fluxo de veículos e poluição sonora? Qual atividade foi depreciada pela sombra e qual atividade ainda existe na sombra? A perspectiva de sombra também parece idealizar uma completa escuridão que não é verdade! A sofisticada arquitetura do entorno não pode ser moradia de pessoas pobres? A leitura feita é quase inversa, o Minhocão gentrificou as classes médias e altas do centro? É isso mesmo? E o que a perspectiva de parque/ demolição tem gerado? Pobre não pode morar no centro?</li> </ul>	K e M
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mais uma vez destacamos que a leitura desconsidera a história de ocupação do território. Essa leitura feita considera uma comparação entre os censos de 2000 e 2010, quando já havia transformações sociais ocorrendo na região. Os diagnósticos apresentados carecem de análises mais profundas para a compre-</li> </ul>	J, K e M		

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
15/06/2019	Mariana Nito (IABsp/ Cidadeapé/ Repep)	<p>ensão desse território. Se cruzarmos os dados sobre classes de menor renda nos setores censitários com o mapa produzido na Caracterização demográfica do entorno do Minhocão (mapa de morador segundo raça e cor) no qual observa-se a maior concentração de população parda e preta nos mesmos bairros mais pobres, ao norte e leste do Minhocão, é possível verificar que a valorização imobiliária induzida pelos projetos urbanísticos ali concebidos, irá ter efeito não só de expulsão dos mais pobres como também de expulsão de população preta e parda, configurando-se como uma política com conteúdos de segregação racial e social.</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="817 440 1861 778">• Eixo Segurança e Mobilidade- não são previstas rampas de acesso? Levando em conta que elevadores são de difícil manutenção? Qual altura do gradil? Qual influência desse elemento na paisagem urbana? Retira postes e sinalizadores para colocar outros obstáculos visuais? Parece que a grande preocupação com o automóvel está esquecendo como esse se relaciona com o fluxo de transeuntes. Quanto tempo os pedestres terão que aguardar para atravessar? Quanto tempo terá para atravessar a rua? Eixo Ativação dos Espaços Públicos- Parece contraditória a escolha de iniciar o parque no trecho que compreende menor renda familiar, conforme o próprio diagnóstico apresentado na parte 1, e reforça um caráter gentrificador do Parque. 900m ainda é uma proximidade considerável com o Parque. Atentar para a quantidade de elementos a serem inseridos, uma coisa é um banco e outra são instalações temporárias e de informação que na imagem parecem containers.</li> <hr/> <li data-bbox="817 807 1861 1458">• Contraditório que alguns elementos e grupos sociais aparecem só aparecem como ativação e qualificação do Parque e não na leitura e diagnóstico do território feito na parte 1. Tais questões não foram consideradas e não deveriam entrar apenas como mitigação de problemas sociais, mas como impulsoadores de inclusão desse perfil social no projeto, seja com ferramentas urbanas para permanência no território ou no reconhecimento e acionamento de outros órgãos de assistência social. Faltou relacionar as atividades econômicas dos moradores de baixa renda, pequenos comércios do entorno da Minhocão. Sobre o Plano de Programação Cultural e de Patrimônio, pela forma como é apresentado a cultura e o patrimônio são vistos sob uma perspectiva de animação cultural, desconsiderando as práticas culturais existentes na região e retirando a dimensão histórica do território. Sobre a parte de Cultura, a convivência social e os espaços multifuncionais já existiam sem Parque e sem a ideia de Parque, não é algo que o projeto está inovando. Pode sim potencializar um uso cultural, mas da mesma forma, provocar a expulsão de práticas e grupos culturais existentes como o Teatro Confraria. No nível da rua, considerar que o Minhocão também é local de disputa de artistas, sejam pessoas do graffiti ou de outras linguagens gráficas. Porque artistas convidados, se a arte urbana não precisa de convite? É preciso considerar que o cadastro de artista também inibe aqueles que não possuem personalidade jurídica e que atuam de forma mais crítica a própria produção de arte. O que aconteceu o programa de grafite de rua da gestão Dória? Esse programa foi intensamente discutido e criticado por artistas, uma vez que geralmente, são valorizados apenas aqueles que já possuem reconhecimento, como os Gêmeos e Cobra. Essa dimensão também atinge as discussões sobre as empenas que</li> </ul>	J, K e M
			E, F, K e M
			A e C

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
15/06/2019	Mariana Nito (IABsp/ Cidadeapé/ Repep)	tem um elevado custo para a execução das artes. Ademais, o baixo minhocão também é local de moradia e fuga de intempéries, em nenhum momento isso é citado. Isso demonstra que o território apresenta demandas sociais no qual pode enquadrar o projeto como embelezamento urbano.	A e C
15/06/2019	Roberto Pimentel Fiori	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sou contra o minhocão virar um parque. Prefiro a demolição do minhocão. Não o parque</li> </ul>	H
		<ul style="list-style-type: none"> <li>O recorte temporal dos levantamentos apresentados é muito superficial e leva à interpretações errôneas. Base de dados de dez anos não representam a situação da região e as mudanças socioeconômicas e territoriais pelas quais tem passado a região desde a construção do Elevado, quando houve a desvalorização dos imóveis, nem a vida que o Elevado proporcionou até a última década do século XX, antes do avanço do mercado imobiliário na região. O mapa de vulnerabilidade tão pouco representa a situação mostrada pelo número de cortiços e pelo mapa de habitações precárias. O mapa de vulnerabilidade não é justo com a realidade da região e não considera as pessoas em condições de rua, vulneráveis ao processo de valorização imobiliária em curso. Para se fazer um projeto, são necessários dados mais profundos e com maior espaço temporal. É de se estranhar tanto detalhamento no projeto do parque, que já possui até projetos de equipamentos urbanos e, ao mesmo tempo, observar a superficialidade dos levantamentos socioeconômicos e culturais da região.</li> </ul>	C, J e K
15/06/2019	Ana Paula Soida	<ul style="list-style-type: none"> <li>O histórico está absurdamente incompleto e limitado à estrutura viária e arquitetura e completamente ignora a ocupação e uso que se formou na região durante todo o período pós elevado. Não há qualquer menção aos moradores (que permaneceram ou que foram atraídos pelos alugueis baixos e centralidade), dos comerciantes, trabalhadores ou transeuntes das últimas décadas. Também não considera que ali se instalaram grupos, coletivos, associações culturais e humanitárias que ali encontraram alugueis baixos e infraestrutura consolidada. É necessário que se tenha esse panorama do histórico da ocupação entre a construção do elevado até os dias atuais e não resumir que foram décadas de impactos na cidade pois tal argumento leva a ideia de que nada ocorre na região desde então. Se faz necessário um estudo histórico mais aprofundado para que se possa medir com mais clareza as propostas do parque considerando seus impactos à região, incluindo os grupos que foram ignorados no texto apresentado. Para tanto, há estudos já realizados ou em andamento que podem ser consultados.</li> </ul>	J e K
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Um projeto de intervenção urbana não pode se limitar ao objeto, no caso o Parque Minhocão, como foi apresentado aqui. É necessário que o PIU contemple toda a região com projetos. Ao limitar o PIU ao parque, ignora a efervescência cultural da região (incluindo a forte presença da cultura LGBT e imigrante) e, assim, não busca ações para fortalecer esse polo cultural já existente e que tem a sofrer com os impactos de uma retomada do mercado imobiliário. Os mapas apresentados são insuficientes e carecem de levantamentos aprofundados assim como a Gestão Urbana carece de maior aproximação com os grupos de cultura. É necessário, portanto, que se expanda a busca pela cultura do Parque para além do elevado</li> </ul>	A, E, J e K

Data do comentário	Nome	Comentário	Devolutiva
15/06/2019	Ana Paula Soida	e do que sobre ele pode ser feito e vá buscar-la nas ruas próximas, seja na forma de levantamento e/ou mapeamentos. E que se contate os atores dessas culturas (que nem sempre são aquelas mais significativas ao mercado) a fim de se compreender o território, podendo ser feito através de reuniões e audiências específicas. Com esses dados bem estruturados e bem embasados, então o PIU deverá planejar projetos específicos de cultura seja pela garantia do espaço físico, seja pela valorização da cultura por meio de editais, inventivos fiscais, etc.	A, E, J e K

#### 4. RESPOSTAS ÀS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS

As respostas expressas a seguir foram construídas a partir de questionamentos comuns a diversas contribuições, não estando limitadas às classificações por temas predominantes ou por posicionamentos em relação à proposta do Parque Minhocão. Assim, grande parte das contribuições levantaram múltiplas questões, ensejando múltiplas respostas.

O teor adotado nas respostas é coerente com a etapa inicial do PIU Minhocão, reforçando que não existe ainda um projeto, mas uma carta de intenções, expressa pelo Programa de Interesse Público. Da mesma forma, assumiu-se as limitações do diagnóstico socioterritorial e ambiental a partir da disponibilidade de dados secundários por parte de organizações públicas, de pesquisa, institutos, etc, bem como a partir dos prazos de lançamento do projeto definidos pela Prefeitura, abrindo-se a possibilidade de aprofundamento de estudos apresentados e realização de novos estudos que possibilitem uma cobertura mais consistente da complexidade dos temas em discussão neste projeto.

Por fim, as respostas buscaram esclarecer sobre o processo e as etapas de elaboração do PIU e sobre as possibilidades de continuidade deste projeto a partir da conclusão desta consulta pública, de modo que os cidadãos participantes possam acompanhar e continuar contribuindo para a construção e o aperfeiçoamento do projeto.

As 13 respostas formuladas são as seguintes:

A. A contribuição é relativa ao programa de intervenções do PIU Minhocão e deverá ser avaliada para o desenvolvimento do projeto, pois contém propostas coerentes com as diretrizes estabelecidas no Programa de Interesse Público e sensíveis às dinâmicas sociais e características do contexto urbano do elevado. A inclusão ou não da atividade ou infraestrutura proposta dependerá da avaliação de sua viabilidade e funcionalidade em conjunto com o restante do programa e de fatores relacionados às condições de uso e à incomodidade aos moradores do entorno.

B. Após ampla discussão pública à época, a desativação definitiva do Minhocão como via de tráfego foi determinada no art. 375 do Plano Diretor Estratégico – PDE (Lei nº16.050/2014), não cabendo a este projeto a admissão de sua manutenção nas condições atuais. Por outro lado, o PIU

Minhocão deverá definir o planejamento necessário para sua progressiva desativação, buscando identificar os prazos e medidas operacionais adequados para que a região e a cidade possam se adaptar gradativamente às mudanças, minimizando o impacto nas dinâmicas de mobilidade.

C. A vulnerabilidade social presente no contexto urbano do Minhocão demanda que a Prefeitura desenvolva, de forma coordenada com o PIU Minhocão, planos setoriais e políticas públicas buscando a assistência à população vulnerável e em situação de rua, o respeito aos direitos humanos, a garantia do direito à moradia digna e o enfrentamento dos problemas de violência e segurança pública.

D. A proposta de criação de um parque elevado deverá considerar definições relativas à recuperação e manutenção estrutural e do sistema de drenagem do elevado, à gestão, operação e manutenção do parque e de todos os equipamentos e mobiliários públicos nele inseridos, incluindo, entre outros aspectos, questões relativas ao fechamento físico do perímetro fora do horário de funcionamento a ser definido, ao controle de acesso e à segurança necessários, e às formas e regras de utilização, como em qualquer parque municipal.

E. O desenvolvimento do projeto deverá considerar as alternativas de inserção urbana, acessibilidade e programa de intervenções, avaliando os impactos positivos e negativos nas dinâmicas socioeconômicas e de mobilidade preexistentes, na qualidade ambiental, as viabilidades técnica, econômica e operacional e fatores de incomodidade aos moradores e trabalhadores do entorno, ouvindo o conjunto da sociedade e buscando as soluções mais abrangentes visando o interesse público na qualificação urbanística da região e a melhoria da qualidade de vida dos moradores.

F. Independente do desenvolvimento do PIU Minhocão e em atendimento às determinações acordadas com o Ministério Público do Estado de São Paulo, a Prefeitura está realizando processo licitatório para implantar dispositivos de segurança e acessibilidade no Minhocão, tais como guarda-corpos mais altos nas laterais, escadas e elevadores, proporcionando condições adequadas para o compartilhamento do uso do elevado entre os veículos e o lazer da população no período noturno, aos finais de semana e feriados.

G. As propostas de ampliação e melhorias da rede pública de transportes, da infraestrutura cicloviária e de microacessibilidade (calçadas, travessias, dispositivos para PCD, sinalização e iluminação pública), utilização de novas tecnologias motrizes e de combustíveis renováveis e menos poluen-

tes, certamente contribuirão para a melhoria da eficiência do sistema de transportes, para o aumento da circulação de pedestres e modos não motorizados de locomoção e para a melhoria da qualidade urbana e das condições ambientais no entorno do elevado.

H. A demolição do Minhocão não era uma alternativa considerada pelo projeto na ocasião da abertura desta Consulta Pública, pois estava baseada na Lei nº 16.833/2018. A Prefeitura agora deverá decidir pela continuidade ou não do PIU Minhocão, definindo se o projeto manterá a proposta única de parque elevado ou se avaliará outras alternativas possíveis, inclusive a demolição.

I. A origem dos recursos para a implantação do PIU Minhocão ainda não está definida nesta etapa do projeto. Além do Tesouro Municipal, os recursos poderão ser provenientes de outras receitas do município, como por exemplo o Fundo Municipal de Urbanização – FUNDURB, ou ainda de recursos privados, decorrentes da venda de potencial construtivo adicional ou da exploração econômica de ativos públicos municipais. Assim, apesar de neste momento não haver definição sobre os custos e tampouco sobre as fontes de financiamento deste projeto, a iniciativa de promoção do PIU Minhocão está amparada no dever da Prefeitura de promover continuamente ações de planejamento e desenvolvimento urbano e ambiental, em consonância com a política urbana definida pelo Plano Diretor Estratégico - PDE. Tal dever não se choça ou exclui outras responsabilidades da Prefeitura perante a população, como, entre outros, a provisão de serviços públicos, construção de infraestrutura urbana e zeladoria dos espaços públicos.

J. O diagnóstico socioterritorial e ambiental se baseia em informações e dados disponibilizados pelos órgãos competentes e no enfoque das análises efetuadas pelas equipes técnicas da Prefeitura de São Paulo, buscando caracterizar o quadro existente no contexto urbano do projeto em toda a sua complexidade para revelar carências e potencialidades que possam ser incorporados às propostas deste PIU. Assim, os estudos apresentados não têm a pretensão de serem exaustivos, podendo ser aprofundados nas etapas subsequentes para possibilitar a correção de falhas e omissões apontadas.

K. Nesta primeira etapa ainda não existe um projeto de intervenção urbana. Foram apresentados para discussão um diagnóstico social, econômico, territorial e ambiental da região, visando uma leitura e aproximação dos principais desafios presentes em seu contexto urbano, e o programa de interesse público, que embasará o desenvolvimento do PIU na próxima etapa. A continuidade do desenvolvimento do PIU Minhocão demandará certamente o aprofundamento de diversos temas de suma importância apontados nas contribuições desta Consulta Pública, subsidiando a formulação de

propostas consistentes e integradas para a constituição de um projeto abrangente que responda aos desafios de qualificação urbana e ambiental e inclusão social almejados pela população.

L. O rito de desenvolvimento dos projetos de intervenção urbana é definido pelo Decreto nº 56.901/2016, que prevê a gestão democrática participativa desde o início (etapa atual) até o final dos projetos, composta por consultas e audiências públicas, oficinas, etc., bem como em sua implantação, através da constituição de órgãos colegiados de gestão e fiscalização. Nas consultas, todas as contribuições recebidas são classificadas conforme os temas abordados e o posicionamento em relação ao projeto, sendo integralmente respondidas, de modo a esclarecer à população os próximos passos dos projetos e os posicionamentos da Prefeitura após a leitura do conjunto das contribuições.

M. A Cidade de São Paulo possui imensas carências de desenvolvimento urbano, necessitando de investimentos contínuos da Prefeitura em habitação, transportes, áreas verdes e espaços públicos, entre outras áreas, para diminuir as desigualdades, promover o desenvolvimento social e econômico e melhorar a qualidade de vida da população. A valorização imobiliária e o processo de gentrificação são efeitos indesejados que podem ocorrer em regiões que recebem estes investimentos, devendo ser enfrentados pelos projetos urbanísticos com instrumentos apropriados que contribuam para a permanência da população moradora e para a diversidade necessária para garantir o direito à cidade de forma mais ampla.

## 5. DEVOLUTIVA

A avaliação geral das contribuições desta Consulta Pública foi extremamente positiva, pois revelou a pluralidade de posicionamentos da população em relação à proposta do Parque Minhocão, de perfil dos participantes, que engloba ativistas, associações, moradores, usuários da via elevada e do parque e frequentadores da região, de tensões, potencialidades e outros aspectos presentes neste território e não capturados pelos diagnósticos realizados, indicando a necessidade de ampliação destes estudos para melhor embasar as propostas futuras deste PIU.

Outro aspecto a destacar é a linguagem ou comunicação. Diversas contribuições recebidas que expressaram indignação em relação à iniciativa do PIU Minhocão continham equívocos elementares que revelam que muitos participantes não compreenderam o rito de desenvolvimento do PIU, o contexto de sua propositura em relação ao sistema de planejamento existente e ao papel da Prefeitura e, ao escopo do projeto, seja pela extensão e complexidade do conteúdo, seja pela linguagem técnica que o caracteriza. Assim, sem prejuízo da publicação integral do conteúdo técnico-jurídico ineren-

te aos PIUs em cada etapa, é necessário que a Prefeitura avalie a introdução de outras formas de comunicação mais sintéticas e ágeis, com linguagem mais simplificada, que auxiliem a compreensão destes projetos por parte da população, como textos resumos, sumários e vídeos, adaptados à menor disponibilidade de tempo por parte de quem se interessa e deseja participar, mas não tem possibilidade de absorver todo o conteúdo.

Isto posto, registramos a seguir as sugestões de esclarecimentos devolutivos que podem ser publicadas pela SMDU a partir das contribuições recebidas.

---

O PIU Minhocão não se restringe à definição das intervenções previstas em cima e abaixo do futuro parque elevado, ou aos imóveis localizados em frente ao viaduto, em toda sua extensão. A partir da definição de um perímetro de intervenção que considera aspectos urbanísticos e socioeconômicos, o projeto definirá intervenções e instrumentos visando a implantação do parque, a qualificação urbana e ambiental do entorno e a implantação de equipamentos públicos e habitação social.

O PIU não é um projeto de arquitetura ou de infraestrutura urbana, mas um conjunto de diretrizes e intervenções desenvolvidas pela Prefeitura, pactuadas com a sociedade e firmadas em um decreto ou lei específica municipal que conterão as disposições e instrumentos para que os proprietários e agentes privados atuem em conformidade com o planejamento definido em seu perímetro e o poder público implante as obras previstas e atue para conter a valorização imobiliária e fixar a população de baixa renda na região.

É fundamental que sejam desenvolvidos e implantados, de forma coordenada com o PIU Minhocão, planos e programas setoriais ou políticas públicas voltados ao enfrentamento da vulnerabilidade social e da violência, à melhoria do sistema de transportes, à preservação e valorização das manifestações culturais populares e do patrimônio histórico existentes, entre outros.

A consulta pública inaugural deste projeto não previa o cenário de demolição, tampouco a possibilidade de manutenção indefinida do Minhocão como via expressa elevada. A Prefeitura entende que a discussão sobre a permanência da via elevada foi superada no processo de discussões públicas do Plano Diretor Estratégico (Lei nº16.050/2014, art. 375), sendo corroborada pela lei 16.833/2016, cabendo assim a este projeto definir o planejamento necessário para que sua desativação gradual te-

na o menor impacto possível. Para isso, o projeto deverá contar com o aprofundamento dos estudos realizados pela CET para identificar com maior precisão aspectos como testes de impacto no trânsito, cronograma e logística de desativação gradual, interdições para obras, desvios, alterações físicas e operacionais em vias e outras intervenções viárias essenciais.

Em relação ao cenário de demolição, é necessário haver um entendimento jurídico de que este PIU possa estudar outras alternativas ao parque, conforme previsto no PDE, sem contrariar as disposições da lei que cria o Parque Minhocão. Superado este entendimento, este projeto poderá considerar ambos os cenários, buscando identificar qual seria a melhor alternativa considerando aspectos diversos destacados na consulta.

Independente desta definição, há um potencial a ser explorado pelo projeto se enxergarmos o Minhocão como um eixo que pode integrar com maior qualidade urbana e ambiental equipamentos e espaços públicos existentes, como a Praça Roosevelt, o Largo do Arouche, a Praça Rotary, o Largo de Santa Cecília, a Praça Marechal Deodoro, o Largo Padre Péricles, as estações de metrô Marechal Deodoro e Santa Cecília, o corredor municipal de ônibus Pirituba-Lapa-Centro, a Biblioteca Moteiro Lobato e a Santa Casa, ou a serem propostos no entorno.

Conforme disposto no conteúdo desta Consulta, o PIU Minhocão partirá das diretrizes e parâmetros urbanísticos definidos pelo PIU Setor Central, considerando que este projeto já abarca as propostas de desenvolvimento urbano desenvolvidas pela prefeitura a partir das disposições do PDE para o setor central da MEM, discutidas e pactuadas em um amplo processo participativo. Assim, o PIU Minhocão deverá definir parâmetros complementares a este projeto somente se seu desenvolvimento revelar especificidades não previstas em escala mais ampla.

As diversas contribuições recebidas com sugestões sobre o programa do Parque Minhocão serão importantes para identificar as demandas da população e avaliar as propostas trazidas pelas diversas secretarias, subsidiando a formulação de uma proposta global que considere as limitações do espaço físico, os usos simultâneos, esporádicos ou especiais e o potencial de incomodidade aos moradores do entorno. Neste aspecto, mais do que definir quais serão os equipamentos e mobiliários associados ao parque, são importantes os aspectos de governança e controle dos usos.

As diretrizes relativas à Mobilidade estão definidas no PDE (Lei 16.050/2014), no PlanMob (Decreto 56.834/2016) e seu desdobramento no Plano Cicloviário do Município de São Paulo. A maioria das



sugestões recebidas é compatível com o planejamento estabelecido, que considera o atendimento e desempenho conjunto dos modos de transporte sobre uma região. Algumas contribuições propõem alterações no sistema de transportes e viário ou na tecnologia dos veículos que não estão no escopo do PIU Minhocão, devendo ser avaliadas diretamente pelos órgãos competentes. O desenvolvimento do PIU Minhocão certamente terá desdobramentos relevantes sobre as dinâmicas de mobilidade, afetando modos motorizados e não motorizados e os cenários alternativos deverão ser avaliados em conjunto com a SMT, CET e SPTrans, buscando-se além de um desempenho satisfatório do sistema de transporte e do sistema viário, uma humanização na convivência entre os diferentes modais.

De acordo com o PDE, artigo 136, o PIU deve prever, na sua origem, programas de atendimento das necessidades habitacionais e sociais da população de baixa renda residente na área objeto de intervenção, priorizando especialmente o atendimento das famílias moradoras de favelas, cortiços e em situação de vulnerabilidade social. A partir da coordenação da SEHAB, o PIU do Parque Minhocão deverá conter um programa de habitação de interesse social e de mercado popular visando o atendimento à demanda identificada e ao desenvolvimento equilibrado das faixas de renda da área objeto de intervenção.

Mais do que uma exigência legal, o processo participativo é uma ferramenta importante para o desenvolvimento de projetos urbanísticos como os PIUs. A Prefeitura tem buscado aprender com os processos participativos anteriores e aperfeiçoar sua atuação para conseguir comunicar estes projetos de forma mais clara e direta, amplificando sua efetividade para a construção e formatação de projetos urbanísticos que atendam de forma mais ampla as necessidades da população.

## 6. FICHA TÉCNICA

### SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano

Fernando Barrancos Chucre

Secretário Adjunto

José Amaral Wagner Neto

SÃO PAULO URBANISMO

Presidente

José Armênio de Brito Cruz

Diretor de Desenvolvimento

Leonardo Amaral Castro

Superintendente de Estruturação de Projetos

Marcelo Fonseca Ignatios

Coordenação Técnica

Fernando Henrique Gasperini

Equipe Técnica

Marilena Fajersztajn

Melina Giannoni de Araújo

Marcos A. M. Mastropaulo

Danilo Bocchini Rodrigues Alves

Allan Martino Matos

Estagiários

Mayara Rodrigues de Alcântara

Adriano Meiken Morelli