

## A REURBANIZAÇÃO DE ÁREAS CONTÍGUAS A PROJETOS DE PARQUES ELEVADOS

Os casos de São Paulo e Nova Iorque

## THE REURBANIZATION OF THE CONTIGUOUS AREAS OF ELEVATED PARKS PROJECTS

*The cases of Sao Paulo and New York*

**A. Marina Vale Viegas**

*EA, Escola de Arquitetura; Universidade Federal de Minas Gerais, Brasil  
marinaviegas@gmail.com*

### RESUMO

Este trabalho inicia uma discussão em torno do projeto do parque do Minhocão para a cidade de São Paulo e elabora uma breve comparação com o caso que lhe serviu de inspiração: o *High Line* em Nova Iorque. Os possíveis impactos espaciais, paisagísticos, sociais e culturais da implementação do projeto são discutidos com base no conceito de reurbanização. O problema de pesquisa consiste em: de que forma a reprodução da tipologia e da paisagem significa ou pretende significar a reprodução econômica, política e social entre o Brasil e os Estados Unidos? Indaga-se sobre as consequências das transformações da paisagem no cotidiano dos usuários dos espaços urbanos. A metodologia adotada abrange características dos métodos qualitativos, descritivos críticos e do estudo de caso. Pretende-se, com essa investigação, propor um posicionamento crítico em relação às novas práticas de projeto urbano.

**Palavras-chave:** reurbanização, reuso adaptativo, paisagem, parque elevado

**Linha de Investigação:** Cidade e projeto

**Tópico:** Projeto urbano e espaço público

### ABSTRACT

This paper initiates a discussion around the project of “parque do Minhocão” in the city of Sao Paulo and formulates a short comparison with the case that inspired it: the High Line in New York. The possible spatial, landscaped, social and cultural impacts of the implementation of the project are argued based on the concept of reurbanization. The main point of this research consists of: in which way the reproduction of the typology and the landscape intends to signify the economic, political and social reproduction between Brazil and United States? It investigates the consequences of the landscape transformations in the urban spaces’ users daily lives. The methodology adopted embraces characteristics of the qualitative, critical descriptive and case study methods. The intended result with the investigation is to offer a critical positioning around the new urban design practices.

**Keywords:** reurbanization, adaptive reuse, landscape, elevated park

**Thematic clusters:** City and project

**Topic:** Urban design and public space

## 1. Introdução

As atuais formas de planejamento urbano dizem respeito as novas práticas socioeconômicas verificadas nos espaços das cidades. As transformações que ocorrem nas metrópoles cosmopolitas são resultado das políticas econômicas e urbanísticas neoliberais. Estas ressignificam a vida na urbe e colocam em pauta o papel do homem nos espaços de uso coletivo público. Dentre as novas práticas, o reuso adaptativo de estruturas existentes tangência questões relacionadas à sustentabilidade e à manutenção da paisagem do local (Viegas, 2020). A adaptação de um edifício para abrigar um novo uso pode alterar toda a dinâmica no seu entorno. No caso dos parques elevados analisados neste trabalho, a escala, a função e a criação de uma nova centralidade urbana possibilitam a transformação de uma área extensa.

A reurbanização resulta, segundo Sharon Zukin (2001: 9, tradução nossa):

"em modificações que perdem o formato delineado pelas antigas indústrias e os seus modos de vida e a expansão do espaço tomado pelos homens e mulheres empregados no terceiro setor e as suas preocupações com o ato de comprar e outras formas de consumo; o que atrai novos residentes, o seus gostos e as suas preocupações para o conjunto da cidade; e cria não só uma divisão econômica, mas uma barreira cultural entre abastados e desprovidos de capital, jovens e idosos"<sup>1</sup>.

A transformação ocorre de acordo com a implantação de novos serviços urbanos e o consequente surgimento de recentes formas de consumo, além da reacomodação da cultura do local. Essas mudanças também resultam em segregação social e sugerem a perda da alma da cidade, segundo a autora. A reurbanização dos antigos centros urbanos pode ocorrer como consequência da reutilização de construções preexistentes, e resulta na transformação da paisagem, na revitalização do seu entorno e na atração de novas práticas sociais (Zukin, 2011).

A preservação de tipologias arquitetônicas tange no sensível do cotidiano dos frequentadores do local. Segundo Augustin Berque (1998, p.84) "a paisagem é uma marca, pois expressa uma civilização, mas é também uma matriz porque participa dos esquemas de percepção, de concepção e de ação – ou seja, da cultura". Portanto, a manutenção de edifícios que fazem parte do imaginário popular torna-se uma solução que permite que os usuários continuem a se sentir parte do local, mesmo que ocorram transformações em outros níveis. Por outro lado, o reuso adaptativo de edificações tem implicações no cotidiano da população quando este é resultado da ação do mercado imobiliário e das acomodações culturais resultantes. Tem-se, neste caso, a re-produção da área contígua ao parque.

O sentimento de proximidade a diferentes localidades foi promovido pela produção e a distribuição em massa de *commodities* relacionadas à cultura na década de 1970. A economia simbólica se responsabiliza pela criação de ícones na paisagem, como observado no *skyline* de *Manhattan*, e também pelo ato de compartilhar vivências do urbano nas mídias (Zukin, 1995). Dessa maneira, o consumo das cidades pode ser realizado sem a presença física no espaço e a criação do fetiche em relação a outras localidades torna-se

<sup>1</sup> [...] with changes that loosen the grip of the old industries and their ways of life and expand the space taken up by white-collar men and women and their preoccupation with shopping and other kinds of consumption; bringing new residents, their tastes, and their concerns into the city's mix; and creating not just an economic division but a cultural barrier between rich and poor, young and old.

inevitável. Segundo Mike Featherstone (1995, p. 31), a cultura de consumo se responsabiliza por: “criar vínculos ou estabelecer distinções”. Em outras palavras, a produção simbólica pode resultar em melhorias ou distanciamentos no que se estabelece como a sociabilidade no espaço público.

A partir destes conceitos que abrangem as transformações latentes, ou seja, a atual produção capitalista do espaço encoberta pela resignificação simbólica nas cidades, são discutidas: as possíveis assimilações da paisagem pela população que exerce práticas sociais na área, e a força de sua voz em relação aos empreendimentos imobiliários e aos novos usos colocados em prática pelo Estado e pelo capitalismo. O projeto desenvolvido para o parque o Minhocão em São Paulo tange questões sobre a vivência no espaço da cidade, a sua viabilidade enquanto parque público, o trânsito na capital paulista, entre outros. Com o intuito de acrescer o debate, utiliza-se o estudo de caso do complexo urbanístico *High Line* em Nova Iorque, onde algumas das consequências da sua implementação já são visíveis (Viegas, 2020).

Os objetivos desta pesquisa são: descrever o projeto do parque do Minhocão; avaliar os possíveis impactos espaciais, paisagísticos, sociais e culturais da sua implementação com base nos estudos realizados acerca do *High Line* (Viegas, 2020); analisar as proximidades e discrepâncias entre os dois casos; verificar o papel da sociedade civil, do Estado e de investidores em cada caso; e debater sobre uma possível aproximação em outros níveis entre o Brasil e os Estados Unidos. As hipóteses consistem em: o processo de reurbanização muitas vezes promove e, ao mesmo tempo, impõe, práticas sociais específicas vinculadas às características propositivas dessas iniciativas; a reedição da tipologia do parque elevado verificada nos casos paulista e norte-americano pode abranger uma ambiência paisagística que reforça a legitimidade dos interesses da gestão capitalista do espaço; os parques elevados que, em geral, ocasionam expulsões territoriais costumam camuflar os questionamentos sociais relacionados as políticas públicas que defendem planejamentos voltados para o reuso de determinadas áreas na cidade.

Casos análogos, mesmo em que situações históricas diversas, são importantes para o estudo das cidades globais, e a discussão sobre transformações latentes faz-se necessária para que sejam avaliados os processos de planejamento das cidades de forma a garantir o direito ao espaço sem que este seja transformado em favor dos anseios da política e, principalmente, da economia vigentes.

Além desta introdução, o artigo discorre mais quatro partes: a primeira descreve o projeto do Parque do Minhocão, a segunda faz uma breve comparação entre os dois casos, e a terceira analisa criticamente o reuso adaptativo de equipamentos urbanos em parques elevados e a reurbanização resultante. As considerações finais dizem respeito às transformações latentes percebidas nas cidades globais e sugere um posicionamento para as futuras modificações.

## 2. O Parque do Minhocão

O elevado Presidente João Goulart - mais conhecido como Minhocão - está localizado no centro de São Paulo e foi inaugurado em 1971 pelo então prefeito Paulo Maluf. O elevado tem o intuito de facilitar o acesso entre o bairro e as regiões leste e oeste da cidade. A estrutura abrange 2,8 quilômetros de extensão e recebe cerca de 70.000 carros diariamente. Ela conta com duas vias de rolagem em cada sentido e apresenta variações de largura entre 15 e 22 metros (Ruiz, 2019). Imediatamente abaixo do elevado, com uma distância de 5,5 metros, encontra-se a avenida São João (Bertoni, 2016). A trajetória do Minhocão, adjacente aos edifícios da região, faz com que este seja parte da paisagem da cidade. O projeto do Parque

do Minhocão (figura 01) partiu de uma estratégia do poder público - o principal agente envolvido - para adaptar um equipamento urbano em parque elevado uma vez que a sua importância cotidiana foi reduzida após a implementação de outras modalidades de transporte urbano, e a expansão metropolitana que extrapola a capacidade do elevado. Além da desimportância econômica, não há o sentimento de pertencimento por parte da população.

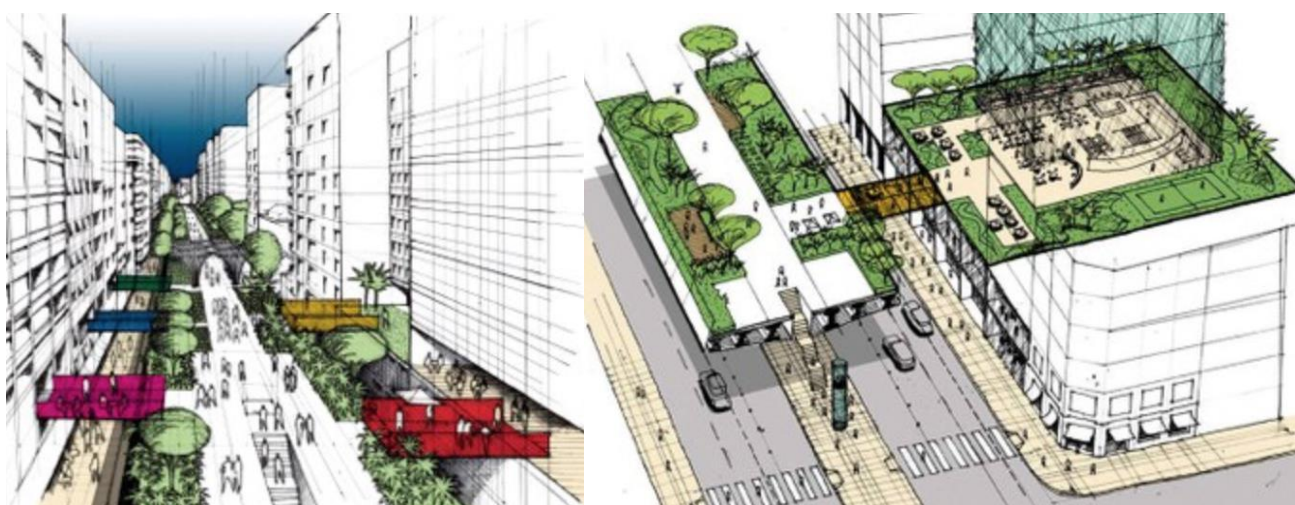


Fig. 01. Fonte: (Angiolillo, 2019).

Durante anos, iniciativas foram tomadas para que o elevado fosse fechado para o uso recreativo da população; o que acontece, principalmente, nos finais de semana. Neste período, também ocorreram discussões acerca de uma possível demolição e a recuperação da avenida São João. Ela encontra-se deteriorada devido à falta de manutenção por parte da cidade, e hoje atua como abrigo para moradores de rua. No entanto, em 2014, a aprovação do Plano Diretor Estratégico determinou o fechamento permanente do elevado para carros e a recuperação do centro de São Paulo. Nesta época, mais de trinta projetos foram entregues à prefeitura (Ruiz, 2019). Em estudos desenvolvidos por especialistas, afirma-se que a desativação não trará danos ao trânsito. Por outro lado, a retirada da estrutura possibilitaria o alargamento da avenida São João, que sofre com o barulho constante dos carros devido ao confinamento acústico causado pelo Minhocão (Bertoni, 2016).

Em 2017, durante o governo de João Doria, a proposta desenvolvida pelo escritório do ex-prefeito de Curitiba e ex-governador do Paraná Jaime Lerner foi escolhida. O projeto prevê a arborização dos limites laterais do elevado, a inclusão de pistas de caminhada, ciclovia, elevadores e escadas de acesso; estes com o intuito de garantir a acessibilidade universal (Angiolillo, 2019). Além disso, uma piscina pública desempenhará a função de praia urbana. O parque também disponibilizará salas de aula e espaços para exposições e eventos culturais. Para otimizar as obras, o projeto foi dividido em trechos, sendo o primeiro deles entre a praça Roosevelt e o largo do Arouche. Este consiste em 900 metros e foi previsto para ser entregue no final de 2020. Calcula-se que serão investidos 38 milhões de reais, sendo 15 milhões destinados à segurança e acessibilidade (Angiolillo, 2019).

Em razão do poder público ser o principal agente envolvido, o financiamento da obra será realizado pelo FUNDURB - Fundo Municipal de Urbanização de São Paulo - por meio de impostos captados pela outorga

onerosa do direito de construir em outras localidades (Cidade..., 2009). Nesta solução, a própria urbanização financia as obras públicas. Entretanto, a FUNDURB permite a participação social por meio de audiências públicas agendadas e colocadas à disposição da população, do incentivo ao diálogo social individual e coletivo, e de projetos de promoção da cidadania através de oficinas, seminários e palestras (Cidade..., 2020). A lei que cria o parque do Minhocão considera: “a gestão democrática e participativa, nos termos da legislação em vigor, das etapas de elaboração, implantação, execução e avaliação do PIU (Projeto de Intervenção Urbana)” (Lei..., 2018).

Em relação à participação da sociedade, debates sobre a conveniência da implementação do projeto já circulam a internet em grupos acadêmicos e entre funcionários do Estado. No site da Câmara Municipal de São Paulo há relatos de especialistas, como Paula Freire Santoro, professora da FAU-USP. Ela questiona: “o que queremos com a demolição do Minhocão? Vamos querer embaixo uma avenida tradicional ou vamos fazer um parque?” (Cidade..., 2009). As redes sociais também favorecem os debates: a geógrafa Maria Adélia Souza publicou um texto em seu *Facebook* pessoal (depois publicado em uma revista digital) no qual ela convida os leitores a refletir sobre a real necessidade da implementação do projeto em face aos problemas mais urgentes da cidade (Souza, 2019). Por se tratar de um caso em que os moradores e usuários do espaço já experienciam a via como equipamento de mobilidade e espaço de lazer, a manifestação da sua opinião é facilitada pela proximidade entre ambos, e é essencial para o projeto.

Ademais, o empresário Athos Comolatti fundou a Associação Parque do Minhocão, em 2013, com o apoio de artistas, professores, arquitetos e ativistas, com o objetivo de realizar eventos para que os futuros usuários sintam-se parte do lugar. O escritório da Associação está localizado em um apartamento em que todas as janelas estão voltadas para o elevado. Segundo empresário, o projeto “é uma solução bastante óbvia. Fazer um parque é uma coisa simples. Não existe dificuldade técnica, existe uma dificuldade política” (Deodoro, 2016). Entretanto, Eduardo Marques (2018: 122) argumenta que: “desde os anos 2000, São Paulo vive sob a égide de um maior controle de suas finanças. [...] Há mais informação e cobrança sobre os dirigentes e também maior rigidez orçamentária”. A contradição contida nestes comentários reflete a divergência de opiniões entre ambas as partes, como será discutido à diante.

Em 21 de fevereiro de 2019 foi anunciada a desativação do Minhocão como via de carros e a construção do parque elevado (Angiolillo, 2019). Entretanto, em 11 de novembro de 2019, o governo de Bruna Covas suspendeu, por ora, a implantação do projeto. “O atraso do projeto foi apontado como principal causa das mudanças de plano, além do calendário eleitoral” (Baratto, 2019). Também foi prevista a abertura da licitação para a concessão da área abaixo do Minhocão, que deve ser ocupada por serviços urbanos de comércio e/ou lazer.

### 3. O caso paulista e o nova-iorquino

A globalização se responsabiliza por difundir símbolos que retratam certas localidades. O *skyline* nova-iorquino tornou-se um dos exemplos mais expressivos do alcance da economia simbólica (Zukin, 1995). Desta maneira, a imagem do *High Line* (figura 02) está mais presente no imaginário popular mundial do que o projeto que lhe serviu de inspiração: o *Promenade Plantée* em Paris (David e Hammond, 2013). A solução do reuso adaptativo de vias em parques elevados tem sido utilizada mundo afora com o intuito de dar um novo uso a espaços inutilizados. Isso não ocorre no Minhocão, por onde transitam milhares de veículos

diariamente. Porém, o caso nova-iorquino serviu de inspiração para o projeto paulista e a reprodução da tipologia arquitetônica cria o sentimento de pertencimento nos usuários do espaço, uma vez que a paisagem é uma construção social (Simmel, 2013)



Fig. 02. Fonte: autora.

O *High Line* foi construído na década de 1930 com o intuito de separar a servidão ferroviária dos veículos e pedestres da região oeste de *Manhattan*. Os 2,8 quilômetros de trilhos garantiram que a proximidade do com as manufaturas facilitasse o transporte de cargas. Entretanto, com o desenvolvimento da rodovias, os trilhos foram desativados em 1983. O projeto do parque *High Line* partiu de uma iniciativa social que percebeu que o equipamento inutilizado poderia ser transformado em espaço de lazer para os moradores da cidade. A estratégia consistiu em reproduzir um símbolo na paisagem da cidade, e o projeto teve participação do poder público quando este percebeu que o parque traria benefícios econômicos devido à criação de um destino turístico. O mercado privado veio logo atrás. Em 1999, em um debate sobre o futuro do equipamento urbano, Joshua David e Robert Hammond, os idealizadores do projeto e frequentadores do local, se conheceram. Desde então, eles não pouparam esforços para que os trilhos fossem mantidos por acreditarem que a estrutura fazia parte da história da cidade. O escritório Diller Scofidio + Renfro ganhou o concurso público para desenvolver o projeto (David e Hammond, 2013).

Os parques promovem a ideia de espaços públicos destinados ao lazer dos moradores e visitantes da cidade e propõem a arborização das “cidades de concreto”. No que se refere à participação popular, ambos foram pauta de discussões acerca da possível destruição das estruturas e da manutenção de símbolos da paisagem que são responsáveis por contar parte da história de cada lugar. Foram criadas instituições que apoiam os parques: o Associação Parque do Minhocão e o *Friends of the High Line*. O primeiro apoia o

projeto da prefeitura e promete incentivar a sociabilidade no local (Deodoro, 2016). O segundo cuida da conservação e realiza eventos culturais no parque elevado a partir da arrecadação de impostos imobiliários. Além disso, nos dois casos foram abertas oportunidades para o envio de projetos que contaram com a participação de grandes escritórios de arquitetura e também, de estudantes (Viegas, 2020). No caso brasileiro, o site “projetar.org” abriu um concurso extraoficial para recém formados e graduandos com o intuito de estimular a reflexão dos mais jovens em relação ao espaço das cidades (Projetar, 2019).

Durante o processo de implantação do projeto, em Nova Iorque, foram anos até a aprovação do *High Line* devido ao trabalho despendido entre conseguir a aprovação da cidade e dos moradores, e arrecadar doações suficientes para a construção do parque. Como a ideia partiu de dois frequentadores da região dos trilhos, foi necessária a aproximação de pessoas influentes para que o projeto saísse do papel (David e Hammond, 2013). Por outro lado, Eduardo Marques (2018: 38) afirma: “os legados que cercam as políticas do urbano nas cidades brasileiras, inclusive São Paulo, são de forte presença estatal, embora com capacitação relativamente baixa, associada à alta presença de capitais do urbano, dependentes de contratos estatais”. O investidor brasileiro não acredita em projetos como os descritos da mesma maneira que os nova-iorquinos. Portanto, o processo de aprovação e o financiamento do parque do Minhocão foram facilitados pelo caráter paternalista do Estado brasileiro.

Em relação ao entorno físico o projeto do parque do Minhocão propõe a ligação direta com os edifícios existentes do entorno por meio de passarelas no mesmo nível do elevado, onde estarão localizados cafés, lanchonetes e espaços para eventos culturais (Angiolillo, 2019). O *High Line*, apesar de se conectar com edifícios que foram construídos para se adequarem à presença dos trilhos e facilitar a carga de manufatura nos trens, não pode ser acessado por espaços privados, uma vez que essa não era a intenção do projeto. Ele só pode ser acessado pelas ruas no seu entorno (Viegas, 2020). O caráter das vias elevadas no momento da adaptação também variam: em Nova Iorque, os trilhos estavam desocupados desde a década de 1980, enquanto em São Paulo, o Minhocão atua como uma importante parte da mobilidade no centro da cidade. A região em que os projetos estão localizados também são relevantes para este estudo: o *High Line* encontra-se no *Chelsea*, bairro originalmente industrial que foi gentrificado nas décadas de 1970 e 1980, e que hoje experiencia a reurbanização decorrente da implementação do parque linear (Viegas, 2020). O Minhocão, por outro lado, encontra-se na área central da cidade de São Paulo, que foi tema de diversos programas habitacionais ao longo das décadas com o intuito de revitalizar a região e renovar os cortiços que fazem parte do seu cotidiano. Inclusive, foram propostas parcerias público-privadas, mas muitos dos projetos não saíram do papel (Marques, 2018).

Ainda sobre o entorno físico, merece destaque a proximidade entre as janelas dos edifícios contíguos aos parques: no caso nova-iorquino, os trilhos foram construídos no interior dos quarteirões e muitos dos edifícios do seu entorno estavam de costas para a servidão ferroviária. Desde a implementação, o equipamento urbano foi valorizado e, portanto, os novos edifícios apresentam vistas para o *High Line*. Entretanto, a maioria dessas janelas ficam permanentemente obstruídas por cortinas ou venezianas (Viegas, 2020). No caso paulista, o elevado foi construído acima da Avenida São João, que apresenta edifícios e comércios posicionados de forma que a sua frente está virada para o elevado, ou seja, mesmo sem a implementação do parque, os moradores já lidam com a perda de qualidade de vida devido à proximidade da via - como equipamento de transporte e parque nos finais de semana. Portanto, a falta de privacidade em São Paulo aumentará, em níveis que poderiam ser comparados ao do *High Line*. Por outro lado, é possível discutir o

aumento do sentimento de segurança que a presença de usuários proporciona - principalmente no Brasil, onde a apreensão em relação violência faz parte do cotidiano dos seus moradores. Faz-se relevante, portanto, a ideia de revitalizar o centro de São Paulo e atrair a sua ocupação, mas o elevado não está no nível da rua e terá acessos pontuais, ou seja, não estará protegido pelo movimento de pedestres, carros e comércio. Ademais, o custo para patrulha é alto e não usual em parques municipais.

Apesar das distinções, ambos os parques elevados são exemplos da nova produção capitalista do espaço e apresentam características da produção simbólica da paisagem - esta responsável por transformar a dinâmica das áreas contíguas em questão. Seria possível manter estas estruturas e não prejudicar a vida cotidiana local?

#### 4. Os impactos da reurbanização das áreas contíguas

"Produz-se a cidade (não o espaço), um megaobjeto coletivo, apenas consultando os donos da terra! E isso é uma questão apenas de urbanismo, de desenho, de zoneamento?" (Souza, 2019). Maria Adélia Souza debate sobre a criação de novos espaços de consumo por intermédio da produção simbólica, assim como acontece nos parques do Minhocão e o *High Line*. Estas transformações nas paisagens das cidades não tratam apenas da modificação do espaço físico, mas também de uma reurbanização da área como um todo: os incentivos estatais para a implementação destes projetos resultam na melhoria da infraestrutura da região e, por conseguinte, no aumento dos impostos cobrados aos moradores. Isso atrai novos empreendimentos, como aconteceu no caso do *Hudson Yards* adjacente ao *High Line* (Viegas, 2020). Através da compra da outorga onerosa do direito de construir, altera-se a densidade de moradias em diversas regiões da cidade. Além disso, torna-se necessária a adaptação dos sistema de mobilidade da região com o intuito de acomodar o novo volume de visitantes que os parques atraem.

A reurbanização tem como consequência a acomodação das culturas que partilham o espaço, o que altera a dinâmica local (Zukin, 2011). Além disso, as mídias são responsáveis por divulgar e atrair ainda mais turistas. Estes atraem novos serviços urbanos, uma vez que os novos usuários buscam experiências autênticas da cultura local, que será consumida através da produção simbólica (Zukin, 1995). Estas transformações são ocultadas pelo discurso do embelezamento ou revitalização da cidade, e que são responsáveis por fazer o dinheiro girar. Entretanto, a produção capitalista do espaço não tem como objetivo principal o bem estar social (Viegas, 2020). O projeto do parque do Minhocão faz, precisamente, parte de um plano de recuperação do centro de São Paulo. No caso nova-iorquino, o projeto de implementação do *High Line* foi um condicionante para que a área contígua fosse transformada em um BID - *business improvement district* (Viegas, 2020). As cidades hoje fazem parte da rede de negócios controlada pelo capitalismo neoliberal.

O mercado imobiliário é uma das principais fontes de renda nas cidades globais em razão da cobrança de impostos referentes ao uso do solo. Porém, a perversidade contida na atual produção do espaço diz respeito justamente aos detalhes encobertos pelo próprio sistema: Athos Comolatti, fundador da Associação Parque do Minhocão detém 22 milhões de reais aplicados no mercado imobiliário (Passos, 2017). Portanto, o seu entusiasmo em relação à construção do parque não diz respeito somente à criação de um espaço público de lazer e cultura para os moradores da cidade: ele tem interesses econômicos. A lei de criação do parque prevê a adoção de medidas que evitarão que a valorização imobiliária prejudique os moradores e usuários da



área contígua ao elevado (Lei..., 2018). Contudo, isto não condiz com as práticas neoliberais adotadas pelos economistas do país.

Por definição, parques são espaços públicos destinados ao encontro e às práticas sociais. Portanto, faz-se necessária a liberdade para a apropriação pelo público. No caso do *High Line*, a instituição que faz a sua manutenção determinou regras de conduta e horários de funcionamento, o que o caracteriza como espaço livre privado de uso público (Hepner, 2007). Segundo a legislação do parque do Minhocão, este deveria ter "gestão democrática e participativa mediante conselho gestor, bem como controle social popular". Entretanto, este artigo da lei foi vetado pelo então prefeito João Doria com o argumento de que este parque apresenta características únicas (Lei..., 2018). Desta forma, fica em aberto a questão relativa à sua gestão, o que pode resultar em uma parceria público-privada ou até mesmo a criação de uma instituição para a sua manutenção e criação de regras, como acontece no *High Line*.

Os casos similares sugerem a seguinte indagação: a reprodução da tipologia tem algum significado político? A produção do espaço nas cidades sofre influência da economia simbólica e, portanto, cria paisagens a serem consumidas pelos usuários da urbe. O fetiche concebido em torno destes símbolos atrai transeuntes de diferentes origens e capital cultural, e a cultura de consumo viabiliza a segregação popular no espaço (Featherstone, 1995). As políticas urbanas e habitacionais diferem principalmente em relação à gestão dos investimentos: no caso brasileiro são empreitadas contratadas pelo governo, enquanto nos Estados Unidos, empreendimentos privados alteram a paisagem das cidades diariamente. Na gestão de Fernando Haddad (2013-2016) estudou-se a possibilidade de parcerias público-privadas para a construção de habitações sociais no centro de São Paulo (Marques, 2018). Ou seja, ambos os governos dependem de empresas do setor da construção para a manutenção e o desenvolvimento do espaço. As transformações das cidades são, desta maneira, apartidárias, e seguem a lógica do mercado neoliberal - tanto espacialmente quanto socialmente. A possível aproximação política dá-se, portanto, por meio de práticas de planejamento urbano - estas diretamente ligadas à economia.

## 5. Considerações finais

A idealização de projetos urbanos que consistem na apropriação de um símbolo sensível à paisagem da cidade e a sua transformação em um espaço de consumo traduz as novas necessidades do frequentador da urbe. Além disso, estes parques elevados retratam a influência da economia neoliberal e da indústria imobiliária na atual produção do espaço. Neste contexto, questiona-se o real objetivo da implantação de projetos pela economia simbólica nas cidades globais. Apesar de as políticas de urbanização serem diferentes, os casos brasileiro e nova-iorquino explicitam as novas regras do planejamento: a política está a serviço do capitalismo. No Brasil, onde tem-se acesso a informações referentes a casos análogos e existe debates constantes acerca dos poderes governantes, a postura da população em exigir políticas mais participativas e inclusivas ganha força quando um projeto como o parque do Minhocão é proposto. O entendimento, por parte do brasileiro, da possível reurbanização e acomodação das modificações no espaço deveria também ser debatida por quem tem o poder da decisão. Faz-se imprescindível, portanto, refletir sobre as consequências da implementação destas tipologias urbanas, principalmente no caso de São Paulo, onde os moradores já são afetados pela proximidade com o elevado, e a qualificação do espaço seria uma maneira de encobrir os problemas existentes no centro da capital paulista (Marques, 2018). As possibilidades de resultados do parque do Minhocão são inúmeras, mas os condicionamentos para as transformações podem e devem ser estudadas a partir do caso nova-iorquino.

## Referências bibliográficas

BERQUE, A. (1984). Paisagem-marca, paisagem-matriz: elementos da problemática para uma geografia cultural. En CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Eds.). (1998). Paisagem, tempo e cultura. (84-91). Rio de Janeiro: EdUERJ.

DAVID, J. e HAMMOND, R. (2013). High Line: a história do parque suspenso de Nova York. São Paulo: BEI Comunicação.

FEATHERSTONE, M. (1995). Cultura de consumo e pós-modernismo. São Paulo: Studio Nobel.

HEPNER, A. (2007). O espaço livre corporativo em São Paulo - o conceito de espaço livre particular de uso público. Revista Paisagem e Ambiente (São Paulo), 23, 108-115.

LEI Nº 16.833 - Cria o Parque Municipal do Minhocão e prevê a desativação gradativa do Elevado João Goulart (2018). Publicada na Casa Civil do Gabinete do Prefeito de São Paulo, em 7 de fevereiro de 2018. Prefeitura de São Paulo, Legislação municipal.

MARQUES, E. (2018). As políticas do urbano em São Paulo. São Paulo: Editora UNESP.

SIMMEL, G. (2013). A filosofia da paisagem. En SERRÃO, A. V. (Coord). Filosofia da paisagem: uma antologia. (39-51). Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa.

VIEGAS, M. V. (2020). Paisagem latente em Nova Iorque: novas incursões no urbanismo. Belo Horizonte: Páginas Editora.

ZUKIN, S. (1995). The cultures of cities. Oxford: Blackwell Publishers.

ZUKIN, S. (2011). Naked city: the death and life of authentic urban places. New York: Oxford University Press.

## Fontes eletrônicas

ANGIOLILLO, F. (22 de fevereiro, 2019). Prefeitura decide desativar Minhocão e implantar parque linear no elevado - Primeiro trecho de intervenção cobre 900 metros de tem entrega prevista para o fim de 2020. Retirado de: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/02/prefeitura-decide-desativar-minhocao-e-implantar-parque-linear-no-elevado.shtml> (consulta em: 18/02/2020).

BARATTO, R. (30 de junho, 2017). Prefeitura de São Paulo avalia projeto para Minhocão com parque, "praia" e restaurantes. Retirado de: <https://www.archdaily.com.br/br/874765/prefeitura-de-sao-paulo-avalia-projeto-para-minhocao-com-parque-praia-e-restaurantes> (consulta em: 18/02/2020).

BARATTO, R. (11 de novembro de 2019). Prefeitura de São Paulo suspende planos de construir o Parque Minhocão. Retirado de: <https://www.archdaily.com.br/br/928184/prefeitura-de-sao-paulo-suspende-planos-de-construir-o-parque-minhocao> (consulta em 19/02/2019).

BERTONI, B. (11 de outubro, 2016). O que é e para que serve o Minhocão - Via elevada inaugurada por Maluf durante a ditadura militar está no centro das discussões sobre trânsito, urbanismo e bem-estar na cidade de São Paulo. Retirado de: <https://www.nexojornal.com.br/expresso/2016/10/11/O-que-é-e-para-que-serve-o-Minhocão> (consulta em: 18/02/2020).

CIDADE de São Paulo. (31/08/2009). Outorga Onerosa do Direito de Construir. Desenvolvimento urbano. Retirado de: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/legislacao/estoques\\_de\\_potencial\\_construtivo/index.php?p=1384](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/legislacao/estoques_de_potencial_construtivo/index.php?p=1384) (consulta em: 18/02/2020).

CIDADE de São Paulo. (12/02/2020). Diálogos sociais. Desenvolvimento urbano. Retirado de: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/participacao\\_social/dialogos\\_sociais/index.php?p=173070](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/participacao_social/dialogos_sociais/index.php?p=173070) (consulta em: 19/02/2020).

DEODORO, J. (5 de dezembro, 2016). Associação é criada para transformar Minhocão em parque - Grupo pretende fazer eventos aos domingos para angariar apoio de frequentadores do espaço. Retirado de: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/associacao-quer-transformar-minhocao-em-parque/> (consulta em: 18/02/2020).

PROJETAR. (2019). Arquitetura 031 - Imagine Parque Minhocão. Retirado de: [https://projetar.org/concurso\\_ver/55/imagine-parque-minhocao-031](https://projetar.org/concurso_ver/55/imagine-parque-minhocao-031) (consulta em 21/02/2020).

PASSOS, J. (12 de novembro, 2017). Lobby para transformar Minhocão em parque tem como sócio arquiteto da Paraty House dos Marinheiros. Retirado de: <https://www.diariodocentrodomundo.com.br/lobby-para-transformar-minhocao-em-parque-tem-como-socio-arquiteto-da-paraty-house-dos-marinheiros/> (consulta em: 18/02/2020).

RUIZ, M. (2016). Um quarentão de futuro incerto. Câmara Municipal de São Paulo, Especial Minhocão. Retirado de: <http://www.saopaulo.sp.leg.br/especiaiscmesp/especial-minhocao/> (consulta em: 25/11/2019).

SOUZA, M. A. (19 de fevereiro, 2019). Minhocão não é prioridade - Sobre a necessidade de se compreender o que é a cidade na contemporaneidade. Revista Minha Cidade (São Paulo), 223.03. Retirado de: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/19.223/7270> (consulta em: 18/02/2020).