

SR. ANTONIO DONATO – DD. PRESIDENTE DA CÂMARA DE VEREADORES DE SÃO PAULO
ASSUNTO: MANUTENÇÃO DOS DIAS E HORÁRIOS DE FUNCIONAMENTO DO MINHOCÃO
LIDERANÇAS COMUNITÁRIAS E MORADORES NÃO ACEITAM PL 22/15 DO SR POLICE NETO.
DATA: 05/051/2015

DOCREC
420/2015

SR. DONATO

ATÉ QUE O EXECUTIVO DECIDA O DESTINO DO ELEVADO COSTA E SILVA, O MOVIMENTO DESMONTE DO MINHOCÃO - MDM COMPOSTO POR MORADORES E COMERCIANTES DA REGIÃO, A AÇÃO LOCAL AMARAL GURGEL DA VIVA O CENTRO, A AÇÃO LOCAL ROOSEVELT, A AMACON - ASSOCIAÇÃO DE AMIGOS E MORADORES DA CONSOLAÇÃO E ADJACÊNCIAS, A ASSOCIAÇÃO DE MORADORES E COMERCIANTES DE CAMPOS ELISEOS E O CONSEG SANTA CECILIA FAZEM AS SEGUINTE SOLICITAÇÕES:

- 1- QUE O HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO DO MINHOCÃO SEJA MANUTIDO COMO É, OU SEJA, DE SEGUNDA A SÁBADO FECHAMENTO AO TRÂNSITO DE VEÍCULOS A PARTIR DAS 21,30HS E FECHADO AOS DOMINGOS PARA DESCANSO E SEGURANÇA DOS MORADORES, TENDO SIDO ESTA A FINALIDADE DA NORMA VIGENTE.
COM EFEITO, POR UM LADO OS MILHARES DE MORADORES AO LONGO E NO ENTORNO DO MINHOCÃO, SÃO ATORMENTADOS DURANTE TODO O DIA PELA POLUIÇÃO SONORA DO BARULHO INCESSANTE DOS MILHARES DE CARROS QUE POR ELE TRANSITAM. SEGUNDO DADOS DA CET, SÃO CERCA DE 18.800/DIA SOMENTE ENTRE AS 7 E 10 DA MANHÃ (JORNAL AGORA, 25/1/2015). SEM FALAR NO ALTO ÍNDICE DE POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA DOS GASES ALTAMENTE TÓXICOS, EJETADOS PELOS MILHARES DE ESCAPAMENTOS DOS CARROS E QUE INVADEM RESIDÊNCIAS E COMÉRCIOS.
- 2- NAO DEVE SER FECHADO O TRÂNSITO SEJA FECHADO AOS SÁBADOS, E AQUI O HORARIO DE FUNCIONAMENTO DO MINHOCÃO PARA O TRÂNSITO DE CARROS SEJA ANTECIPADO PARA AS 20 HORAS, POR MOTIVOS DE SEGURANÇA, POIS POR

OUTRO LADO, QUANTO MAIS PESSOAS FREQUENTAREM O MINHOCÃO, MAIS PROBLEMAS DE SEGURANÇA TEREMOS. SEM MENCIONAR A **FALTA DE PRIVACIDADE** DOS MILHARES DE MORADORES, QUE FICAM OBRIGADOS A MANTEREM JANELAS E CORTINAS FECHADAS, PARA EVITAR QUE PESSOAS TRANSITANDO PELO ELEVADO, A POUCOS METROS, FIQUEM OLHANDO PARA DENTRO DAS SALAS E QUARTOS DOS APARTAMENTOS, SOLTANDO PIADINHAS, COM PALAVRAS E ATOS INDECOROSOS, COMO JÁ TEM ACONTECIDO, NÃO RESPEITANDO NEM MESMO CRIANÇAS E IDOSOS.

OU SEJA, NA PRÁTICA, **FIAMOS OBRIGADOS A MANTERMOS JANELAS E CORTINAS FECHADAS, PARA EVITAR INVASÃO DE NOSSA PRIVACIDADE E ASSIM NOS TRANSFORMAMOS COMO QUE CARCEREIROS DE NÓS MESMOS.**

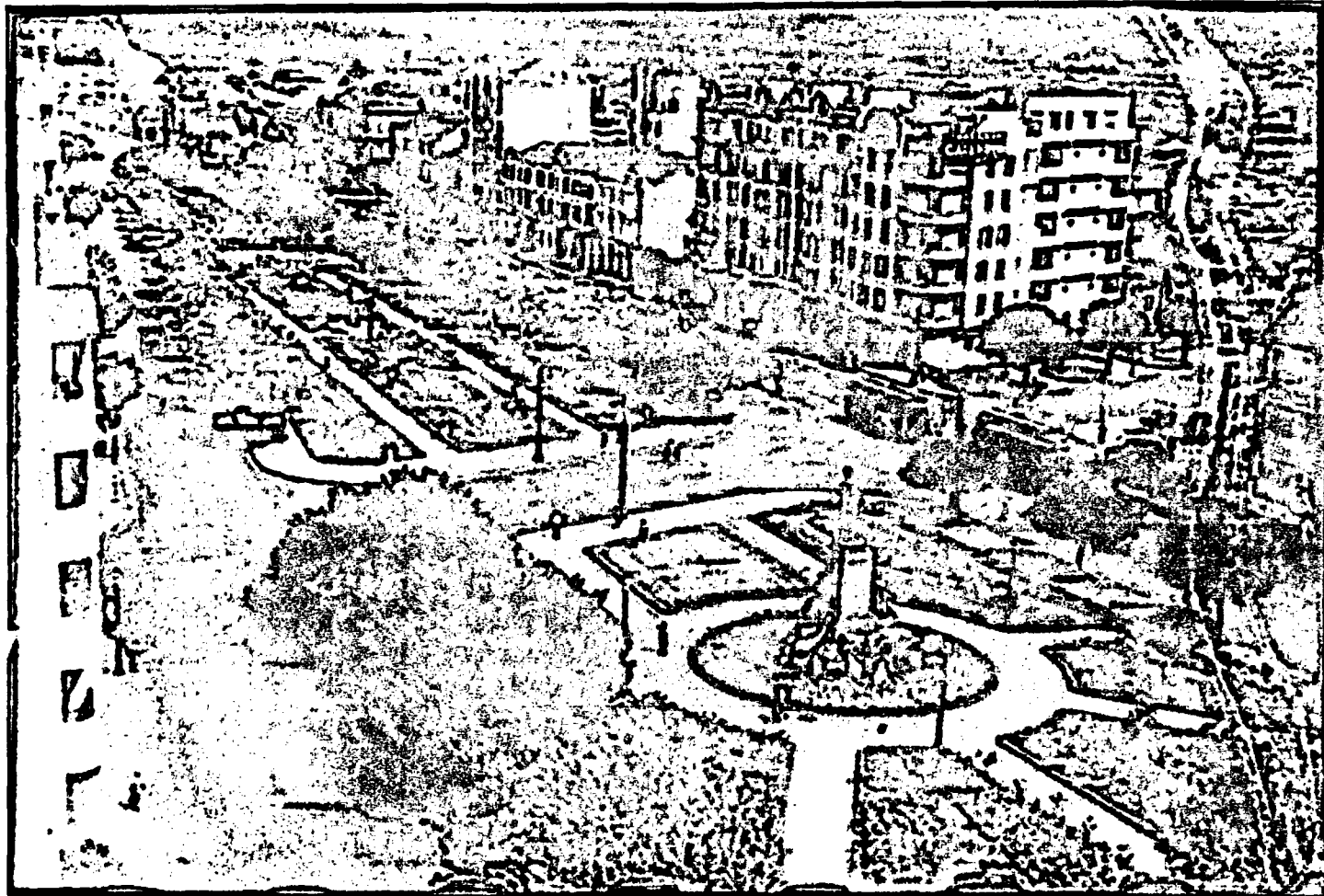
- 3- **ALVARO GONCALVES**, NA PARTE DA **LADEIRA**, PARA **NÃO INCOMODAR OS MORADORES**, POIS ATUALMENTE ESTA LIMPEZA OCORRE À NOITE, DURANTE A SEMANA, DE MADRUGADA, E COMO O CAMINHÃO FAZ BARULHO ACORDA AS PESSOAS QUE ESTÃO DORMINDO.

DESDE JÁ AGRADECEMOS A ACOLHIDA ÀS NOSSAS SOLICITAÇÕES E A CORDIALIDADE COM A QUAL SEMPRE FOMOS ATENDIDOS.

- **YARA GOES** - DIRETORA DO MOVIMENTO DESMONTE DO MINHOCÃO – MDM, PRESIDENTE DA AÇÃO LOCAL AMARAL GURGEL E CONSELHEIRA PARTICIPATIVA MUNICIPAL DA SUBPREFEITURA DA SÉ/ CONSOLAÇÃO.
- **ARTUR MONTEIRO** - DIRETOR DO MOVIMENTO DESMONTE DO MINHOCÃO – MDM, PRESIDENTE DA AÇÃO LOCAL LADEIRA DA MEMÓRIA , CONSELHEIRO PARTICIPATIVO MUNICIPAL DA SUBPREFEITURA DA SÉ/ REPÚBLICA.
- **DINAH PIOTROWSKY** - DIRETORA DO MOVIMENTO DESMONTE DO MINHOCÃO – MDM, CONSELHEIRA PARTICIPATIVA MUNICIPAL DA SUBPREFEITURA DA SÉ/ SANTA CECILIA , PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO DE MORADORES E COMERCIANTES DE CAMPOS ELISEOS.
- **FABIO FORTES** - PRESIDENTE DO CONSEG DE SANTA CECILIA .

- **JOSÉ GERALDO SANTOS OLIVEIRA** - DIRETOR DO MOVIMENTO DESMONTE DO MINHOCÃO – MDM E VICE PRESIDENTE DO CONSEG DE SANTA CECILIA .
- **FRANCISCO GOMES MACHADO** - DIRETOR DO MOVIMENTO DESMONTE DO MINHOCÃO – MDM, DIRETOR DO CONSEG DE SANTA CECILIA E SÍNDICO.
- **MARTA PORTA** - PRESIDENTE DA AÇÃO LOCAL ROOSEVELT E PRESIDENTE DA AMACON (ASSOCIAÇÃO DOS MORADORES E AMIGOS DO BAIRRO DA CONSOLAÇÃO E ADJACÊNCIAS)
- **LIA ZALSZUPIN** – VICE PRESIDENTE DA AMACON (ASSOCIAÇÃO DOS MORADORES E AMIGOS DO BAIRRO DA CONSOLAÇÃO E ADJACÊNCIAS) .
- **JOSÉ PEDRO BOMFIM** - DIRETOR DA AÇÃO LOCAL AMARAL GURGEL DA VIVA O CENTRO .
- **MARJORIE MEIRELLES** - DIRETORA DA AÇÃO LOCAL AMARAL GURGEL DA VIVA O CENTRO.
- **SERGIO AMARAL** - DIRETOR DA AÇÃO LOCAL AMARAL GURGEL DA VIVA O CENTRO.
- **CACILDA VASCOCELOS** - DIRETORA DA AÇÃO LOCAL AMARAL GURGEL DA VIVA O CENTRO.
- **LEO VALFRIDO** - DIRETOR DA AÇÃO LOCAL AMARAL GURGEL DA VIVA O CENTRO.
- **CARMEM DE ALMEIDA** - DIRETORA DA AÇÃO LOCAL AMARAL GURGEL DA VIVA O CENTRO.
- **MARIO CUNHA** - DIRETOR DA AÇÃO LOCAL AMARAL GURGEL DA VIVA O CENTRO.
- **RAMIRO GUITERIO** - DIRETOR DA AÇÃO LOCAL AMARAL GURGEL DA VIVA O CENTRO.
- **ABIGAIL FUNICELLI**-DIRETORA DA AÇÃO LOCAL AMARAL GURGEL DA VIVA O CENTRO.
- **PEDRO CARRANZA** - DIRETOR DA AÇÃO LOCAL AMARAL GURGEL DA VIVA O CENTRO.

* * *



Fórum de Diálogo sobre o Futuro do Minhocão

Primeiro Encontro – Criando um
Repertório Comum para o Diálogo



**Movimento Desmonte do "Minhocão" - MDM**

O que você precisa saber sobre o futuro do "Minhocão".

Agora o momento é de escolha, DESMONTE ou PARQUE.

O novo Plano Diretor prevê gradualmente a restrição de tráfego de veículos pelo Elevado Costa e Silva (Minhocão) até sua completa desativação como via de tráfego.

Com a desativação total, fica a questão sobre o que seria melhor para a região? O DESMONTE do Minhocão ou a criação de uma ÁREA DE LAZER (Parque)?

Alguns vereadores criaram o Projeto de Lei 10/2014 Parque Minhocão, que deverá ser votado em breve na Câmara para sua aprovação ou não. Podemos sim mudar este cenário, revertendo para DESMONTE com sua participação e apoio.

Por isso, a população está sendo convidada para participar das diversas audiências públicas, a fim de discutir essas duas propostas.

Os defensores do DESMONTE DO MINHOCÃO precisam de seu apoio e também de sua presença nas audiências para tentar reverter a intenção de criação de uma ÁREA DE LAZER (Parque).

POR QUE A OPÇÃO PELO DESMONTE DO MINHOCÃO É A SOLUÇÃO MAIS SAUDÁVEL E CORRETA?

Você sabia que o MINHOCÃO é extremamente insalubre e que prejudica a saúde de milhares de pessoas que moram ao longo de sua extensão e mesmo nas proximidades dele?

1. Poluição sonora (até 50 decibéis repousante)

Sabe-se que a poluição sonora produzida pelo Minhocão ultrapassa em muito os níveis permitidos e recomendados pelos órgãos de saúde. Hoje, as medições registram picos elevadíssimos de ruído, chegando a mais de 120 decibéis.

Também pessoas que vivem acima de 85 decibéis diariamente, por mais de 8 horas consecutivas, serão vítimas de PAIR (Perda Auditiva Induzida por Ruído), que é irreversível, e que o ruído causa também stress e inúmeras doenças decorrentes.

Pessoas estressadas começam a ter nervosismo, dor de cabeça, aumento da frequência cardíaca e pressão arterial. Depois cansaço, irritabilidade e ansiedade. E no estado de exaustão passam a ter insônia, levando o indivíduo a tomar remédios para dormir ou calmantes, a longo prazo desenvolvem doenças coronarianas e digestivas entre outras.

Eventos e Festas - Quem mora no entorno do "Minhocão" deveria ter os domingos reservados para descanso. A criação do futuro "Parque" valida e torna legítimo toda e qualquer apresentação de artistas, eventos, shows, atividades e outros em parques. Legislação existentes autoriza essas funções em parques dentro do município de São Paulo, sem qualquer reclamações futuras.

2. Poluição do ar.

A estrutura do Minhocão facilita a retenção de gases poluentes dos ônibus e dos veículos que ficam concentrados na sua parte de baixo. Esse ar poluído também acaba subindo, penetrando pelas janelas dos prédios ao longo da via. Muitos moradores do entorno, por isso, sofrem com doenças respiratórias, cardiovasculares, além de desenvolver a longo prazo câncer de pulmão; em suma, têm suas vidas prejudicadas, podendo vir a falecer precocemente.

As estatísticas atestam que morrem mais de 4 mil pessoas por ano em São Paulo, vítimas da poluição do ar.

Fato é que a população e principalmente as pessoas que moram e trabalham ao longo do "Minhocão" se quer tem consciência das doenças que gradualmente estão adquirindo e que pode levá-las à morte ou surdez dependendo do tempo que residem no local.



3. Problemas sociais.

A construção de um parque sobre o Minhocão também aumentará os problemas sociais já existentes na região, não acabando com o sombreamento nem revitalizando a parte de baixo do elevado.

4. Problemas de segurança.

Atualmente já ocorrem roubos, assaltos, atos de vandalismo sobre o Minhocão e também ocorrem arrastões e invasão de prédios e apartamentos ao longo do Minhocão.

Com a construção de um parque, será necessário um policiamento constante, 24 horas, 365 dias por ano, para garantir a segurança e o direito ao sossego dos moradores da região e transeuntes. Sabemos que não existe hoje um contingente suficiente da GCM, esse policiamento sempre será falho, como já acontece hoje no local.

5. Zeladoria.

O custo para a manutenção de um parque sobre a via elevada é infinitamente maior do que hoje já acontece, vindo somar aos custos de problemas de manutenção das estruturas já comprometidas pelo tempo e por muitos anos de falta de manutenção e investimentos.

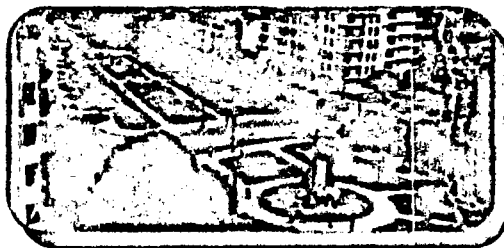
Do contrário do que se anuncia, que a demolição será custosa e prejudicial ao entorno, toda a estrutura de concreto DESMONTADA poderá ainda ser reaproveitada em outra(s) obra(s) na cidade de São Paulo.

Esclarecimentos

Por tudo isso, entendemos que não é SAUDÁVEL manter a estrutura do Minhocão para a instalação de uma ÁREA DE LAZER (Parque), pois permaneceram os problemas da região como local úmido, sombrio, insalubre, perigoso, abandonado, degradado e poderão até aumentar.

Só com o desmonte do Minhocão é possível requalificar toda a região central. O comércio ganha pois movimentará mais a economia gerando empregos. A Cidade ganha com a volta do turismo e de empresas de serviços. A Prefeitura ganha com o aumento das arrecadações de suas receitas e diminuindo gastos com atendimento em Saúde. A População ganha pois haverá mais investimentos e desenvolvimento do eixo norte (área degradada que vai do perímetro Minhocão até Marginal). O Cidadão também ganha com a qualidade melhor de vida, resgatando a dignidade e a valorização de seu patrimônio.

O DESEJO do Parque não pode se sobrepor ao DIREITO à saúde, ao sossego e segurança, garantidos em nossa CONSTITUIÇÃO!

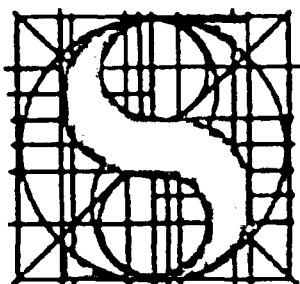


Fale conosco

movimentodesmonteminhocao@hotmail.com

<https://www.facebook.com/movimentodesmontedominhocao>

<http://desmonteminhocao.blogspot.com.br/2014/09/manifesto-do-movimento-desmonte-do.html>



SINERGIA
ESTUDOS E PROJETOS LTDA.

Experiências Mundiais de Derrubada de Viadutos e Uma experiência de Manutenção

Nas políticas de reforma viária, os viadutos das cidades começaram a ser questionados desde cedo. Não só porque os anos da sua existência têm mostrado que não colaboraram para resolver os problemas do tráfego como, pelo contrário, a agravá-los. Um viaduto permite, em teoria, diminuir o tempo de percurso entre dois pontos, porém ao formar parte de uma rede, transmite o problema aos seus acessos. Um viaduto urbano não resolve os engarrafamentos, simplesmente os traslada de lugar; as modernas teorias de "ondas" aplicadas à análise da circulação tem mostrado este fato de forma clara.

Figura AXI.1 - Viadutos engarrafados sempre nas suas alças

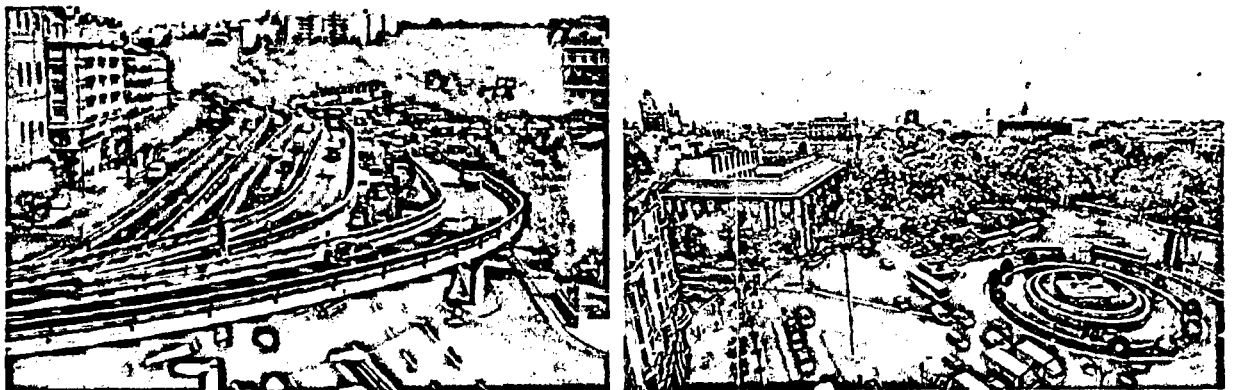
A construção de um viaduto elevado tira valor fundiário de uma área; as fachadas das edificações perdem acessibilidade e ganham ruído e contaminação. A simples observação do entorno dos viadutos confirma essa observação.

O exemplo da perda de atividades no entorno dos viadutos da Linha Vermelha, no bairro de São Cristóvão, é possivelmente a prova mais contundente: um percurso de carro pela autoestrada permite observar a quantidade de edifícios abandonados ou fechados em ambos os lados da via.

As primeiras operações de demolição de viadutos para valorizar bairros foram realizadas nos Estados Unidos, o país que começou a construção de autoestradas dentro das cidades. Assim, o Viaduto de Harbor Drive de Portland, que tinha sido construído no ano 1950, foi derrubado em 1974, como condição para a valorização da área situada no seu entorno.

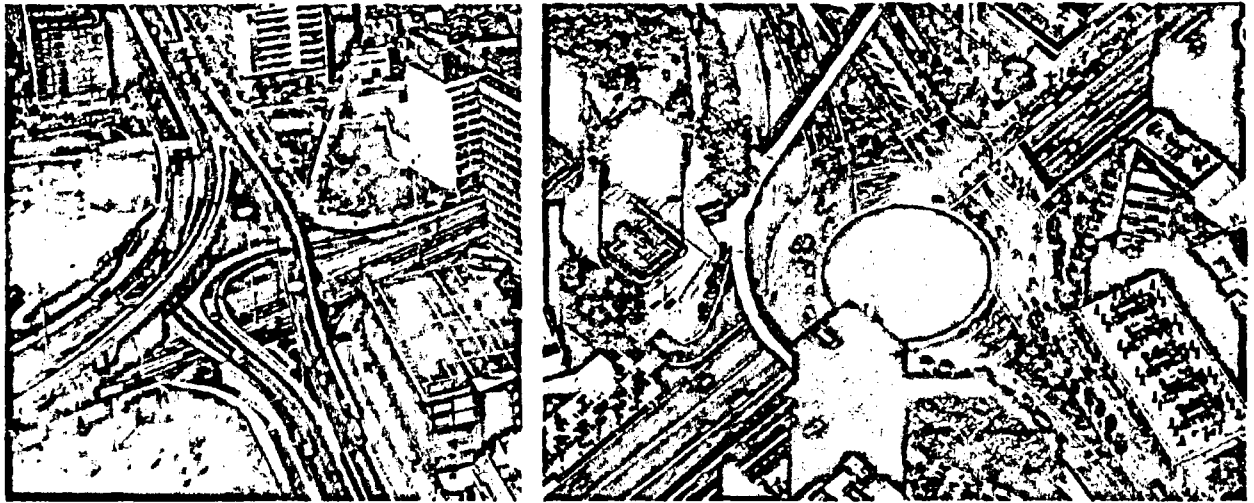
Esta começaria cedo a ser esta uma prática generalizada nas grandes capitais europeias. Madri, que tinha sido pioneira entre as cidades do sul da Europa na construção de autoestradas elevadas, derrubou já em 1988 o viaduto da Praça de Atocha, no centro da Cidade, que tinha sido construído em 1965, substituindo-o por um túnel. Os efeitos na revalorização da área (entorno da estação multimodal de transporte de Atocha) foram extraordinários, sem que a circulação de carros resultasse diminuída.

Figura AXI.3 - Viadutos da Praça de Atocha de Madri derrubados no ano 1988, e praça na atualidade.



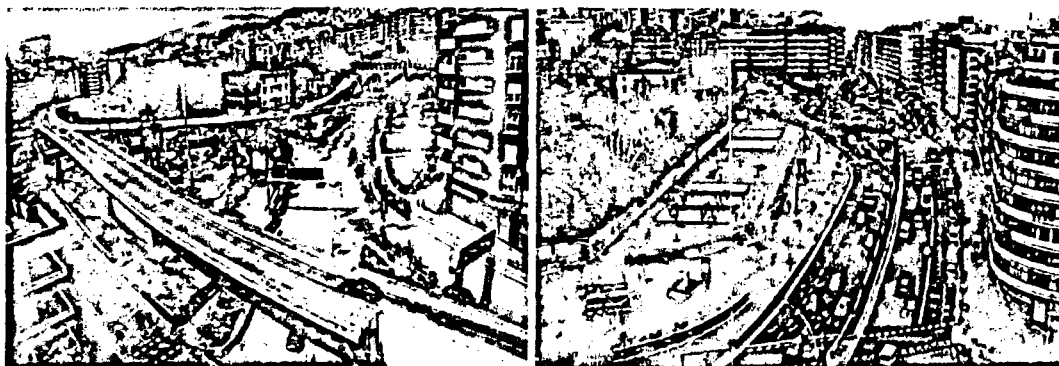
Barcelona, que construiu a sua Vila Olímpica na orla marítima da cidade demolindo uma linha férrea existente desde 1848, derrubou no ano 2005 os viadutos da Praça Cerdà, construídos em 1968, que permitiu enterrar todo o percurso (mais de três quilômetros) do seu primeiro anel viário expresso.

Figura AXI.4 - A Praça Cerdà de Barcelona antes e depois da derrubada dos viadutos



Mais tarde, no ano 2010, se derrubou nesta mesma cidade outro viaduto existente nesse mesmo primeiro anel: o viaduto da Praça Alfonso XIII, que tinha sido construído em 1982. Na atualidade a Prefeitura está demolindo os últimos viadutos existentes dentro da cidade, os da Praça das Glorias Catalanas que têm somente 22 anos de idade.

Figura AXI.5 - Derrubada dos viadutos da Praça Alfonso XIII de Barcelona



Outras cidades espanholas estão seguindo o exemplo: Bilbao está demolindo o Viaduto Sabino Arana, construído em 1976 para acesso ao centro da Cidade, e Gerona começou recentemente as obras de demolição do viaduto ferroviário que corta a cidade, convertendo-o em subterrâneo.

Na França, esse tipo de política está sendo aplicada nas principais cidades. Lyon começou uma enorme operação de revitalização da frente norte da cidade com a demolição no ano 2010 do viaduto Mermoz, no acesso à route A43; Nanterre conseguiu financiamento do governo para derrubar os viadutos da Autoroute A14, que impediam o desenvolvimento harmônico da cidade; e Paris está derrubando a importante Autoroute Georges Pompidou, construída em 1967 e pela qual passavam mais de 70.000 veículos ao dia.

Nova York está derrubando vários viadutos, nos quais a cidade tinha apoiado a sua expansão nas décadas de 40 e 50; assim a Westway Road, construída em 1931, foi derrubada em 2001, e a Sheridam Road, construída em 1961, começou a ser derrubada no ano 2011. E os viadutos do Big Dig (road I-93) de Boston foram demolidos em 2007, cinquenta anos depois da sua construção.

A mesma solução foi adotada em Seattle, no ano 2011, quando se derrubaram os viadutos da Alaskaway, por onde passavam quase 100.000 veículos, e que tinham sido construídos em 1953.

Figura AXI.7 - Obras de demolição da Alaskaway de Seattle

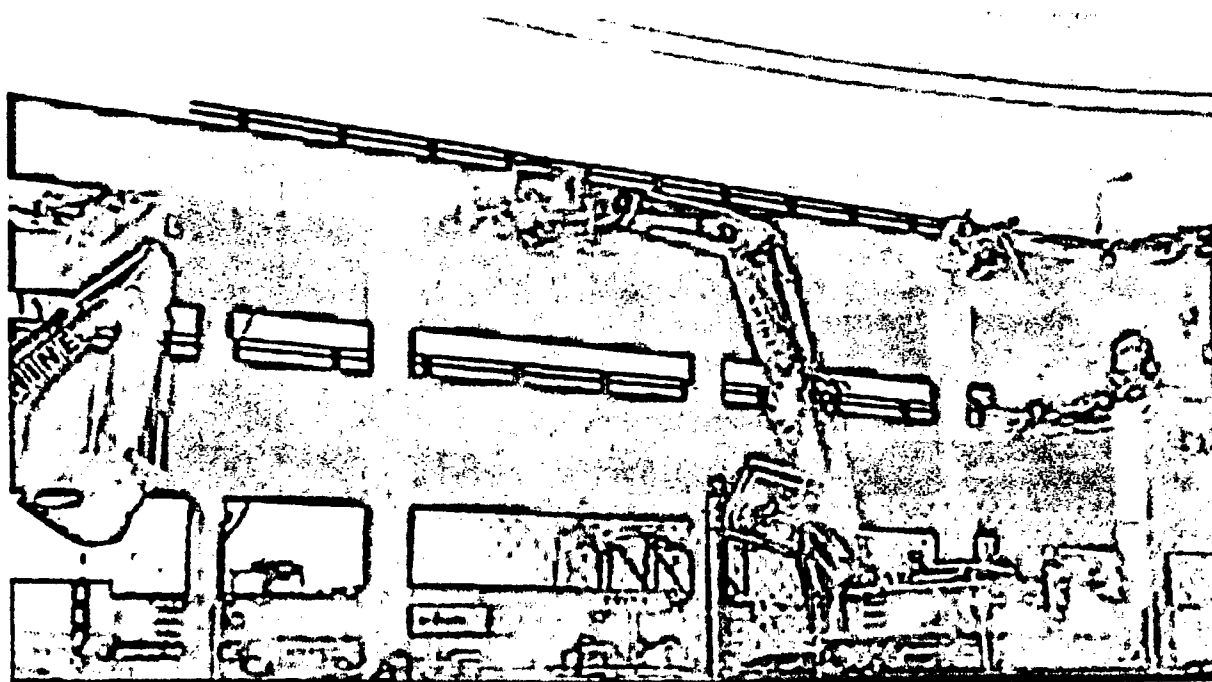


Figura AXI.6 - Plano da Operação de l'Autoroute 43 com demolição do Viaduto Mermoz em Lyon

Création d'un boulevard paysager

Après la démolition du viaduc, un boulevard paysager sera créé. Ce boulevard sera composé de deux voies de circulation, d'un trottoir large et d'une zone piétonne. La zone piétonne sera équipée de bancs, de poubelles et de végétation. Le boulevard sera bordé par des bâtiments modernes et des commerces. La création de ce boulevard paysager permettra d'améliorer l'urbanisme et de créer un espace public de qualité.

L'autoroute 43 :

La démolition du viaduc permettra de créer une autoroute à quatre voies. Cette autoroute sera équipée de bretelles d'accès et de sorties. La création de cette autoroute permettra d'améliorer la circulation et de créer un espace public de qualité.

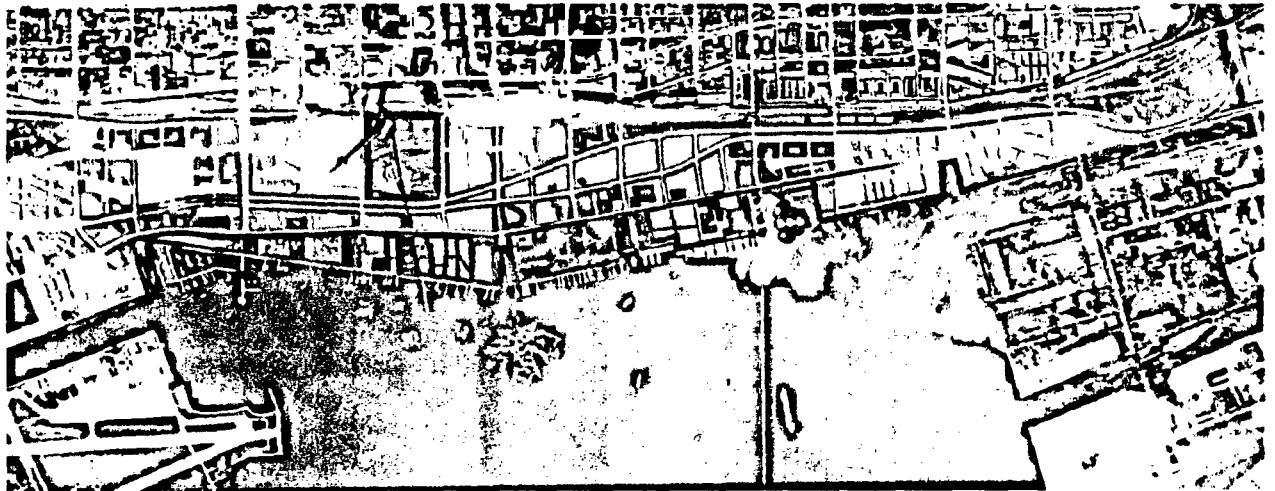


Nova York está derrubando vários viadutos, nos quais a cidade tinha apoiado a sua expansão nas décadas de 40 e 50; assim a Westway Road, construída em 1931, foi derrubada em 2001, e a Sheridam Road, construída em 1961, começou a ser derrubada no ano 2011. E os viadutos do Big Dig (road I-93) de Boston foram demolidos em 2007, cinquenta anos depois da sua construção.

A mesma solução foi adotada em Seattle, no ano 2011, quando se derrubaram os viadutos da Alaskaway, por onde passavam quase 100.000 veículos, e que tinham sido construídos em 1953.

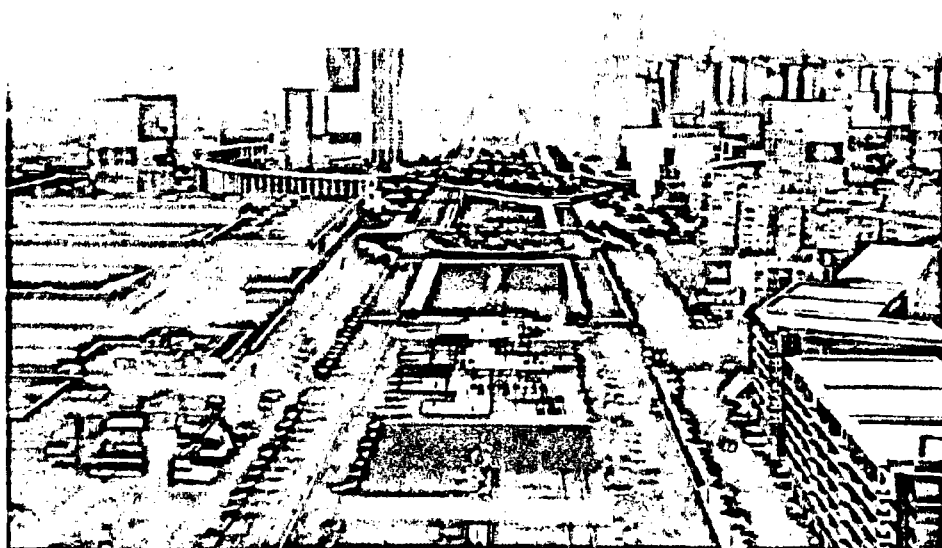
No Canadá, o governo nacional fomenta políticas de mobilidade que passam por reconsiderar a utilidade dos viadutos. Toronto está derrubando, por trechos, desde o ano 2001, a Gardiner Road, construída em 1966; o Viaduto Deblois de Quebec, construído em 1978, foi demolido em 2013, e o Viaduto Pie-IX/Henri-Bourassa de Montreal, construído em 1928, está em demolição.

Figura AXI.8 - Plano da operação do *waterfront* de Toronto com via expressa enterrada



O efeito da renovação tem sido tão importante que o município vizinho de L'Hospitalet (cuja fronteira com Barcelona esta junto à Praça Cerdà) promoveu a construção subterrânea da autoestrada que leva ao aeroporto, construindo no seu entorno uma potente operação urbana (Gran Via Sur), de quase 100 hectares ao longo da estrada enterrada num comprimento de dois quilômetros.

Figura AXI.11- Operação Urbana Gran Via Sul de L'Hospitalet com enterramento da autoestrada - Barcelona



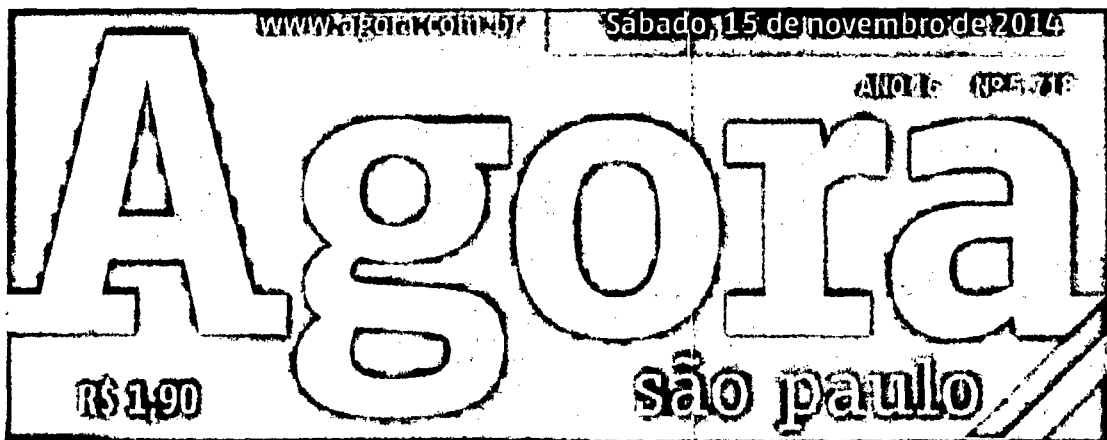
O Instituto de Políticas para o Transporte e Desenvolvimento (ITDP) de Nova York, tem publicado dados interessantes sobre o desenvolvimento produzido nos entorno das obras do Embarcadero de São Francisco, Harbor Drive em Portland e Park West em Milwaukee.

A retirada do viaduto de Harbor Drive em Portland permitiu a criação de um parque fluvial de onze hectares de superfície que se converteu numa das maiores zonas de atração pública da Cidade, permitindo que os índices de criminalidade tenham diminuído em 65% na zona perto do rio, o que repercute em 16 % menos do total da cidade. Nos acessos próximos a área, as intensidades de circulação em carros têm se reduzido em 9,6 % contribuindo a uma menor poluição atmosférica e sonora.

afirmou: “

*“Azer Area de lazer – “Parque
 (harbor) é planejada e criada pública”*

Pelo que respeita à demolição da Park East Way de Milwaukee, os dados são semelhantes: a velocidade de passagem dos veículos pelo Centro tem diminuído, com vantagens desde o ponto de vista dos acidentes e da poluição.



Bombeiros socorrem homem de 37 anos que se jogou do elevador Costa e Silva de madrugada para, segundo ele, fugir de tentativa de roubo; vítima quebrou as pernas, mas não corre risco



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PRESIDÊNCIA

REF.: Requerimento em nome do Movimento Desmonte do Minhocão

ASS: Manutenção dos dias e horários de funcionamento do minhocão

**À
SGP – Secretaria Geral Parlamentar
Senhor Secretário Geral,**

Encaminho o presente Requerimento, em nome do Movimento Desmonte do Minhocão, que trata da manutenção dos dias e horários de funcionamento do minhocão, para conhecimento e exame por parte da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Presidência, 05/05/2015

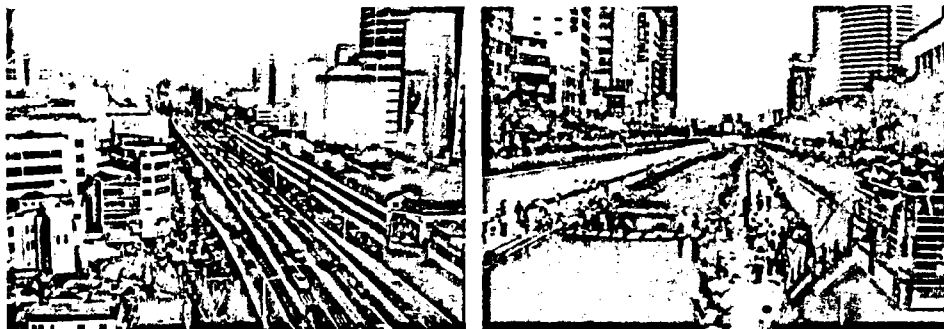
Rodrigo Juncal Rössler
Chefe de Gabinete
Presidência

De todas as operações conhecidas a mais importante, pela sua grandiosidade e pelos efeitos na revalorização da área, tem sido a demolição no ano de 2003 do Viaduto de Cheonggyecheon de Seul, construído em 1971. As obras consistiram na derrubada de uma autoestrada elevada de 5,8 quilômetros de comprimento, que passava pelo centro de Seul e ocupava quase todo o leito do rio de mesmo nome.

As obras foram idealizadas como consequência do embalo na recuperação da cidade iniciada com os Jogos Olímpicos de 1988. No ano 2002, o então prefeito da cidade, logo presidente da república, anunciou a sua decisão de recuperar o rio Cheonggyecheon, construindo um grande parque fluvial no seu entorno.

A eficácia da rede de transporte coletivo e a acessibilidade da área vêm se incrementado muito desde então; o número de carros chegando à área diminuiu em 43%, sendo também muito significativas as reduções nos índices de partículas contaminantes, NO_2 e CO_2 , na zona.

Figura AXI.9 - Entorno do rio Cheonggyecheon em Seul, antes e depois da demolição dos viadutos



O governo metropolitano da Cidade estima uma redução do "efeito estufa" no centro da cidade em aproximadamente 8°C. O aspecto mais marcante recai na aprovação da obra por mais de 92% da população da Cidade, apesar da enorme polêmica gerada antes da sua demolição.

REVITALIZAÇÃO DE ATIVIDADES NOS ESPAÇOS URBANOS RECUPERADOS.

Não é possível tentar recuperar uma área urbana degradada sem demolir total o parcialmente as barreiras físicas que tiram o valor das fachadas dos terrenos. Essa tem sido causa, conjuntamente com as reivindicações urbanas contra os problemas provocados pelos engarrafamentos, da maior parte das demolições de viadutos comentadas no item anterior.

Assim, a Praça de Atocha de Madri revelou nas duas últimas décadas uma transformação espetacular; a renovação da estação e a melhoria da urbanização da praça, liberada da barreira dos viadutos. Construíram-se meia dúzia de hotéis de "alto standing" (Marriott, Hesperia, NH, Husa, etc.) e se renovaram uma quantidade análoga de hotéis antigos. No entorno, se construíram o Museu Reina Sofia de Arte contemporâneo, se remoçou o Museu Nacional de Antropologia, a Fundação Thyssen-Bornemisza localizou lá o seu novo museu, assim como também a Fundação Caixa Fórum.

Figura AXI.10 - Novos empreendimentos na fachada da Praça Cerdà – Barcelona

