

Polo Intermodal Barra Funda

Manifestação de Interesse Privado – MIP

Outubro 2022



CIDADE DE
SÃO PAULO
URBANISMO E
LICENCIAMENTO



SPUrbanismo

Introdução

Decreto nº56.901/2016

Dispõe sobre a elaboração de **Projeto de Intervenção Urbana**, nos termos do disposto no artigo 134 da Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 - Plano Diretor Estratégico - PDE.

Art. 8º A SPURBANISMO poderá iniciar a elaboração de PIU a partir de requerimento apresentado por meio de **Manifestação de Interesse Privado - MIP**, instruído com os elementos constantes do artigo 3º, observada a realização da consulta pública de que trata o § 1º do artigo 2º .

Linha do Tempo

2020

- **Protocolo de Intenções** SEI nº 6066.2020/0002540-8
Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos - **STM**, Companhia do Metropolitano de São Paulo- **METRÔ**, Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – **CPTM** Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – **SMDU (SMUL)** **Objetivo:** Implementação de ações voltadas a consecução do Projeto Polo Intermodal Barra Funda

nov. 2020

- **Proposta de Manifestação de Interesse Privado – MIP**
SEI nº 6066.2020.0003058-4
Solicita autorização de desenvolvimento PIU, a fim de **promover a ampliação e requalificação do terminal, a reestruturação fundiária, do sistema viário e dos espaços públicos do entorno** do terminal
- **Proponente** Sec. Transportes Metropolitanos do ESP- **STM**
- **Motivação da Proposta** Terminal é um equipamento estratégico para o sistema de mobilidade municipal, metropolitano e até mesmo regional, sua ampliação e requalificação contribuirá para as transformações pretendidas pela OUCAB

jan. / jun.
2021

- **Início das reuniões técnicas Metrô – SPUrbanismo**
Pontos abordados:
 - Reestruturação do documento à luz do decreto 56.901/16;
 - Identificação da necessidade de regularização das matrículas
 - Definição dos perímetros
 - Definição das responsabilidades
 - Elaboração de apresentação da MIP

Linha do Tempo

jul. 2021

- **Consolidação da MIP** SEI nº 6068.2021/0006327-2
Metrô CPTM encaminham material da MIP consolidado (OF. GS/STM 258/2021)

- **Parecer Unesp** SEI nº 7810.2021/0001103-0
também proprietária de áreas no perímetro de adesão, manifesta-se **favorável** à MIP com objetivando estruturação fundiária (OF 97/2021/PROPEG)

set. 2021

- **Reunião Metrô- CPTM e SPUrbanismo**
Definição de celebração de **Convênio** entre as entidades

nov. 2021
mai. 2022

- **Elaboração de Convênio** pelas entidades
SEI nº 7810.2022/0000482-6

mai.2022

- **Assinatura do Convênio**
Publicado no DOC 28.05.2022

Localização

● OUC Água Branca 540ha

● Setor H 80 ha

● Polo Intermodal
Barra Funda



Convênio

Partícipes:

- Companhia do Metropolitano de São Paulo – **METRÔ**
- Companhia de Trens Metropolitanos – **CPTM**
- São Paulo Urbanismo – **SP URBANISMO**

Objetivo:

Implementação de ações voltadas para promover a consecução do projeto de intervenção urbana polo intermodal Barra Funda.

Objeto:

Cooperação técnica e institucional visando a elaboração do PIU Barra Funda

Prazo de vigência:

- **12 meses**, contados a partir da data de sua assinatura, podendo ser prorrogado sucessivamente por iguais ou inferiores períodos, mediante Termo de Aditamento.
- **Encerramento** após a conclusão de elaboração do **instrumento jurídico-urbanístico**, na forma de decreto ou projeto de lei, encaminhado ao Poder Executivo Municipal.

Convênio

Atribuições

SPUrbanismo

- Recepcionar, acompanhar e analisar, o conteúdo técnico produzido pelos demais partícipes quanto ao cumprimento do Decreto nº 56.901, e ao alinhamento à política de desenvolvimento urbano do Município, e às diretrizes PDE
- Conduzir a discussão pública, a coleta da manifestação de munícipes e a mediação do diálogo entre os setores da sociedade civil,
- Conduzir a discussão da proposição junto ao Grupo de Gestão da OUCAB e outros órgãos colegiados;
- Articular discussões e consultas junto às Secretarias e aos órgãos municipais;
- Elaborar o instrumento jurídico-urbanístico, decreto ou projeto de lei, respectivas notas técnicas, definindo os contornos regulatórios do território e orientando a transformação ou qualificação desejada;
- Indicar Gestor responsável pela implantação, execução e acompanhamento



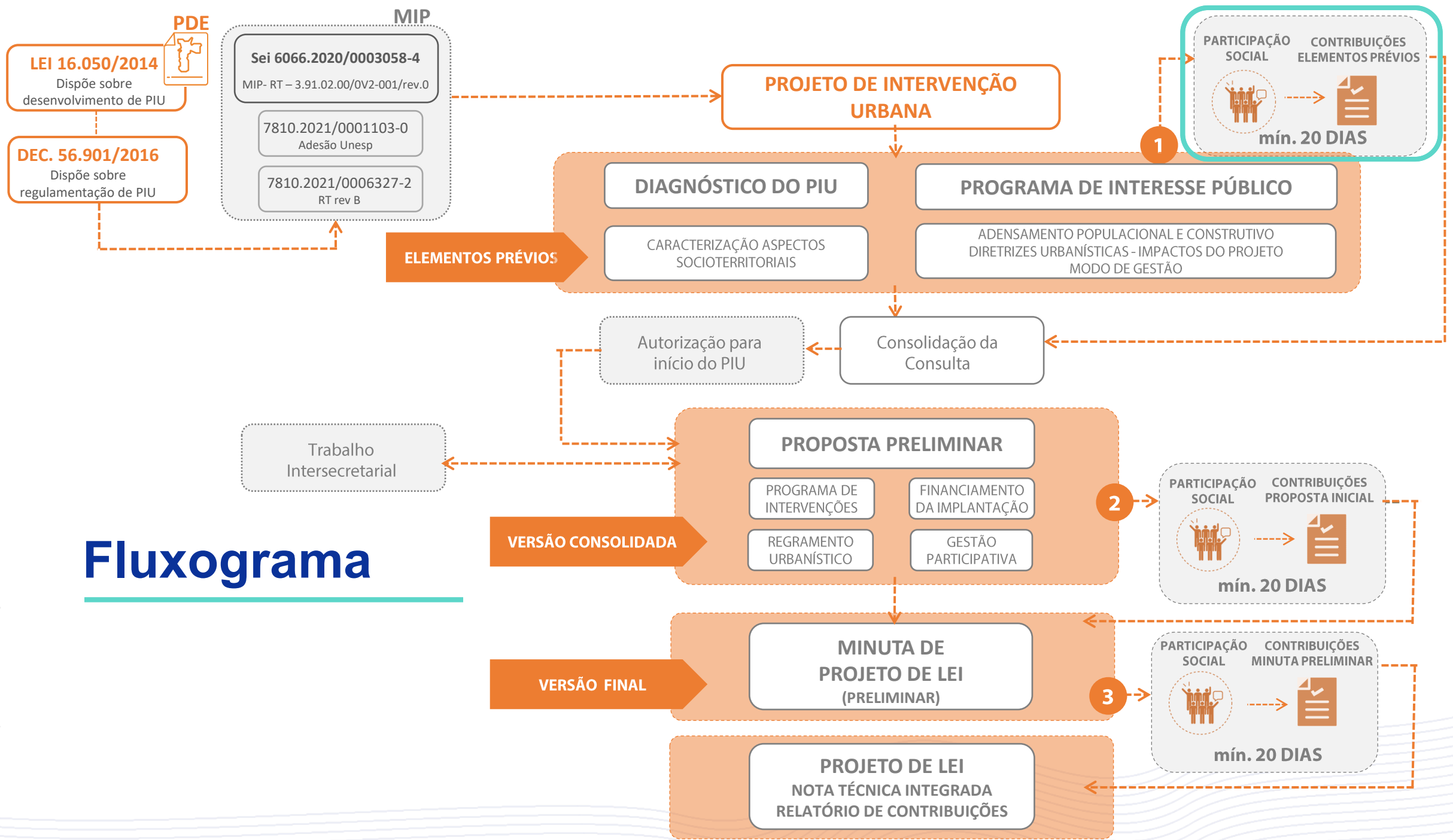
Convênio

Atribuições

Metrô e CPTM

- **Desenvolver**, em conjunto Metrô e CPTM, a produção técnica, dos estudos previstos no Decreto municipal nº 56.901, observadas as diretrizes definidas no **CONVÊNIO**, adequando-os, se necessário, aos resultados das análises realizadas pela SPUrbanismo;
- **Atualizar as matrículas dos imóveis** em termos de áreas, perímetros e de titularidade, sendo que essa última deverá coincidir com os partícipes que irão aderir ao reparcelamento;
- Prestar as informações necessárias aos demais **PARTÍCIPES** do **CONVÊNIO** com vistas a garantir o melhor andamento das ações correlatas ao cumprimento de seu objeto;
- Indicar Gestor responsável pela implantação, execução e acompanhamento

Fluxograma



Este material é de propriedade da SP Urbanismo, não podendo ser reproduzido e ou revelado no todo ou em parte sem sua autorização

Diretoria de Desenvolvimento Urbano-DDU Gerência de Planejamento Urbano-GPU

outubro 2022

Acompanhe
nossas redes:



**CIDADE DE
SÃO PAULO**
URBANISMO E
LICENCIAMENTO





POLO INTERMODAL BARRA FUNDA

Agosto/ 2022



MIP Polo Barra Funda

Proposta

- Transformar o Terminal Intermodal Palmeiras-Barra Funda em um polo de transporte interativo com o bairro, ampliando os benefícios à população quanto à melhoria da acessibilidade local, à qualificação da transposição norte-sul, à diversificação dos serviços e atividades e aumento da oferta de empregos.

Proponentes

- Metrô – Companhia do Metropolitano de São Paulo
- CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

Demais agentes

- UNESP – Universidade Estadual Paulista - Campus Júlio Mesquita Filho
- PMSP – Prefeitura Municipal de São Paulo



ENTORNO BARRA FUNDA



SITUAÇÃO ATUAL E POTENCIAL

Terminal Intermodal Palmeiras-Barra Funda

- Equipamento estratégico para o sistema de mobilidade nas escalas metropolitana e regional
- Equipamento com potencial para se transformar em um HUB de transporte da região metropolitana
- Três linhas adicionais se integrarão em Barra Funda:
 - a Linha 11-Coral e a Linha 13-Jade da CPTM, que fará a ligação com o Aeroporto de Guarulhos
 - Trem Intercidades –TIC, que conectará a macrometrópole entre São Paulo e Campinas

**SITUAÇÃO
ATUAL E
POTENCIAL**

Terminal Intermodal Palmeiras-Barra Funda

- A localização no perímetro da OUC Água Branca aumenta sua condição de transformação em vetor de crescimento urbano e fortalece a região como uma centralidade regional
- Potencial de ampliação e melhoria das propostas de transposição da barreira formada pela faixa de trilhos
- Promoção da mobilidade ativa e integração dos usos do espaço público do entorno aos usos do complexo de transporte

SITUAÇÃO FUNDIÁRIA

Áreas envolvidas na proposta

Ao norte

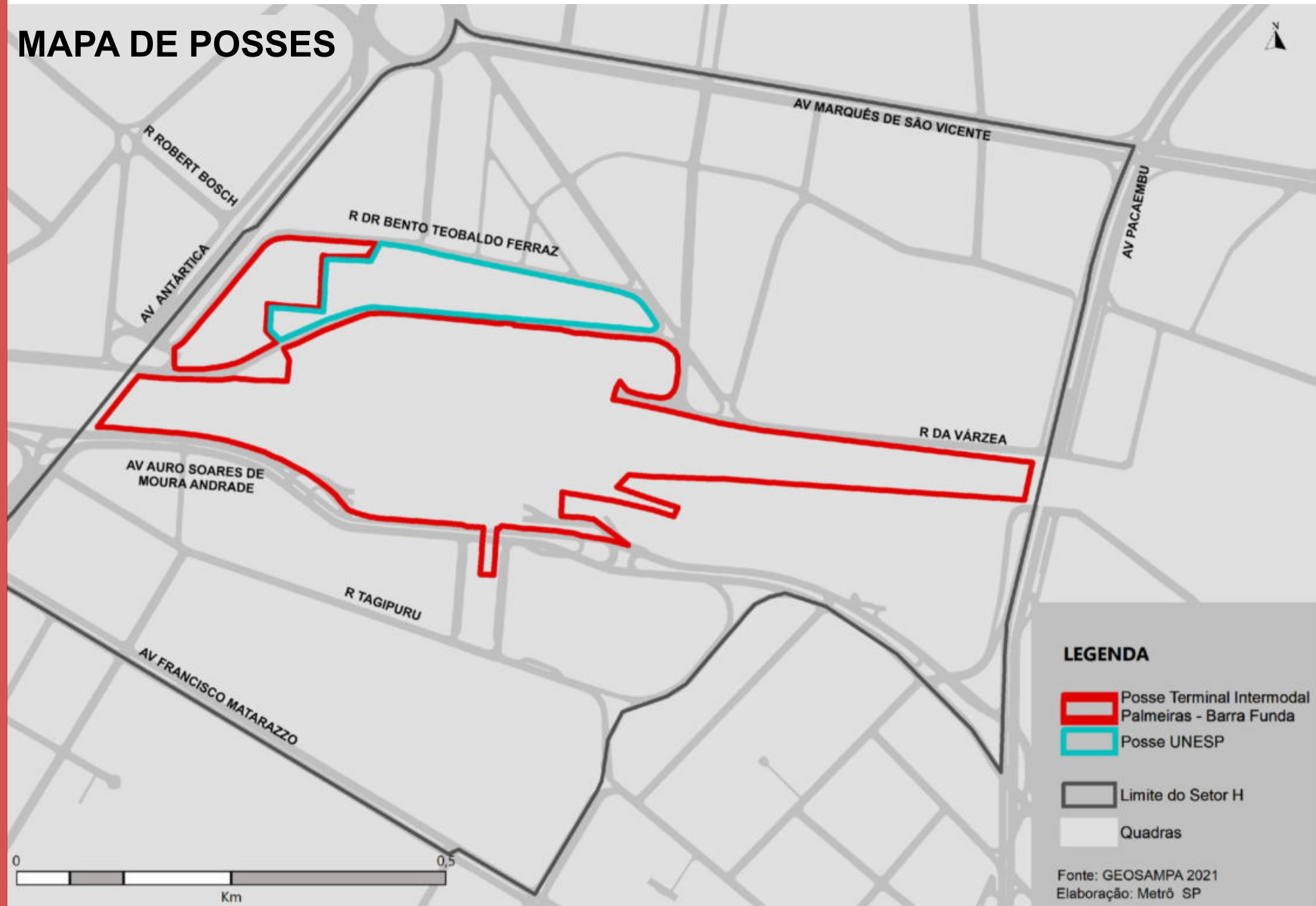
- Áreas operacionais do Metrô (terminal turístico, rodoviário e subestação);
- Universidade Estadual Paulista Júlio Mesquita Filho – UNESP;
- Área da Prefeitura de São Paulo, remanescente do antigo leito das ruas Robert Bosch e Helena Regina (foi elaborado um documento entre Prefeitura e Metrô, TAPI 008, para iniciar o processo de regularização das áreas).

Ao sul

- Glebas pertencentes ao Governo do Estado de São Paulo – Memorial da América Latina e a praça Dr. Osmar de Oliveira – remanescentes do desmembramento da matrícula da antiga FEPASA.

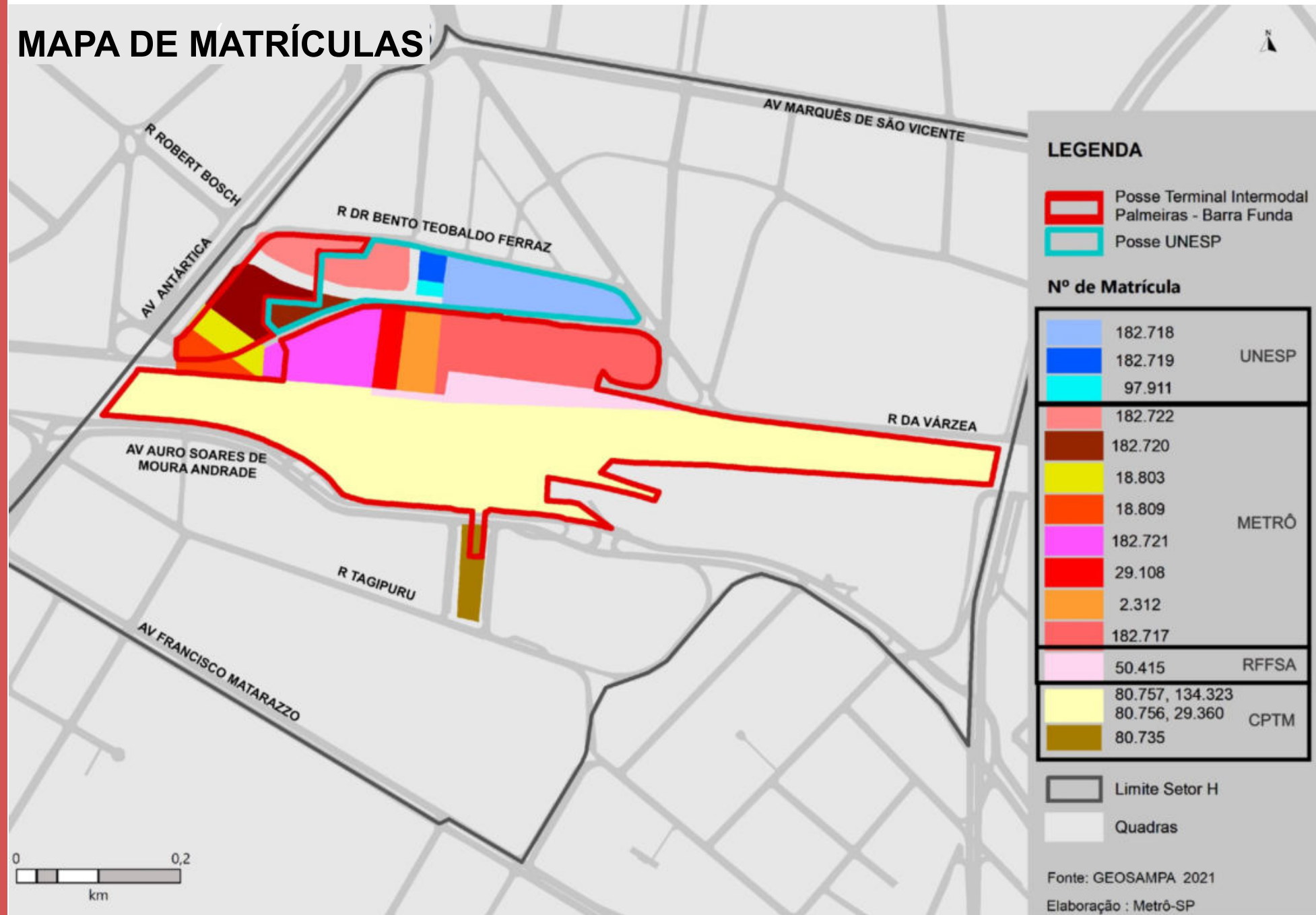
SITUAÇÃO FUNDIÁRIA

MAPA DE POSSES



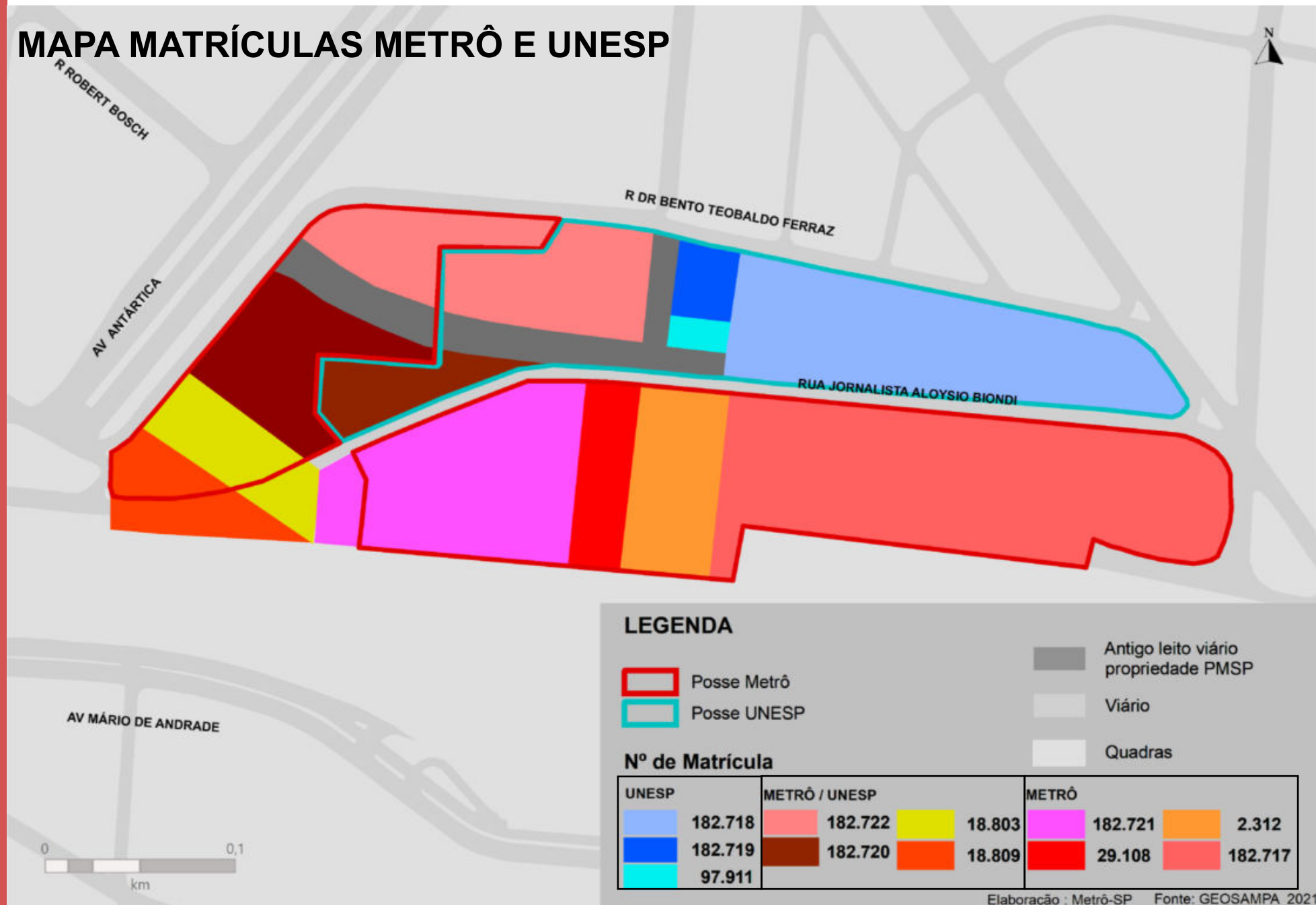
SITUAÇÃO FUNDIÁRIA

MAPA DE MATRÍCULAS



SITUAÇÃO FUNDIÁRIA

MAPA MATRÍCULAS METRÔ E UNESP





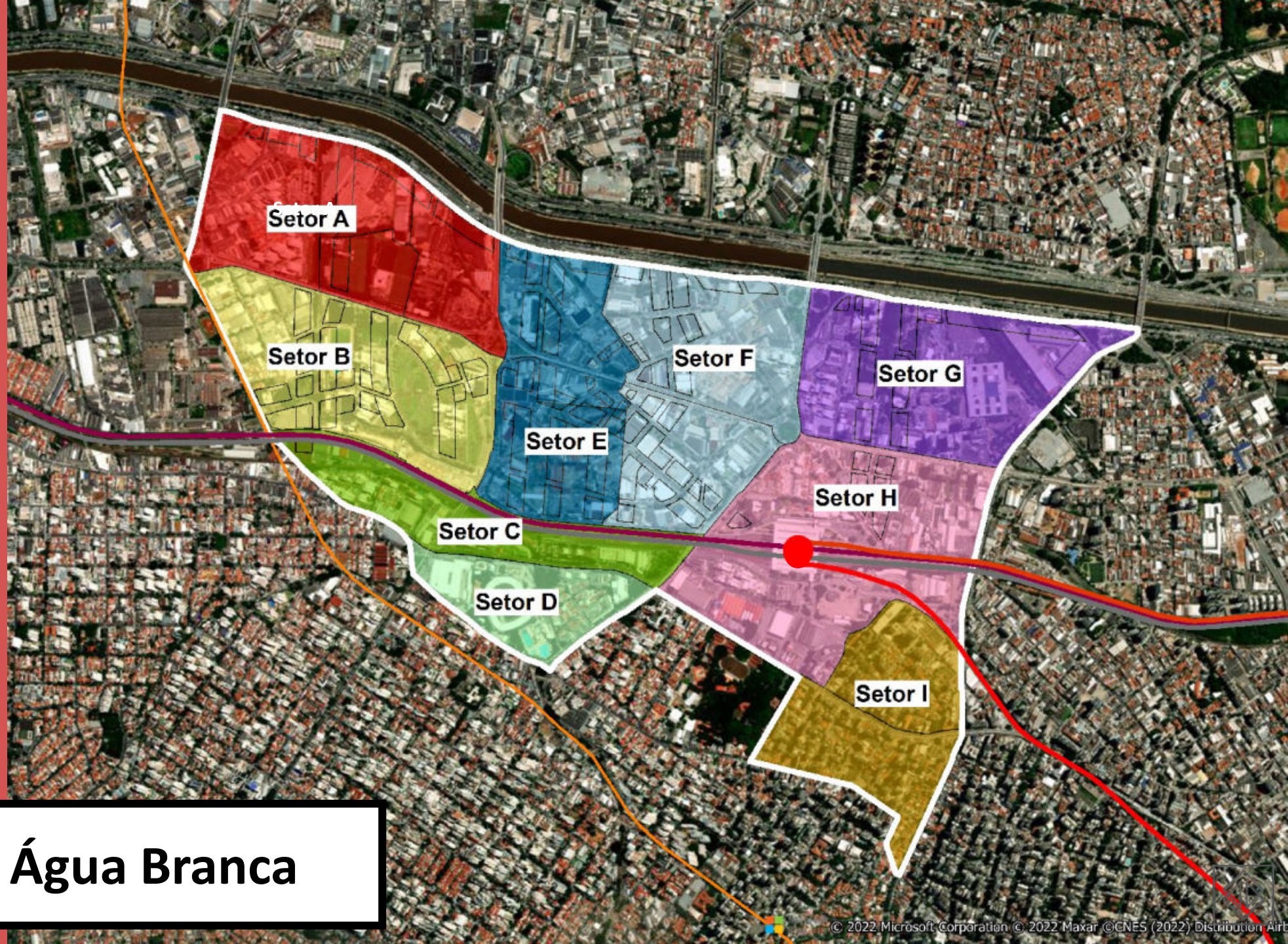
Operação Urbana Consoenciada Água Branca

**OUCAB
LOCALIZAÇÃO
POLO
BARRA
FUNDA**



**OUC Água Branca
Perímetro de Adesão e Expandido**

OUCAB
LOCALIZAÇÃO
POLO
BARRA
FUNDA



Setores da OUC Água Branca



Polo Intermodal Barra Funda

Perímetro de Estudo e de Ação

PERÍMETRO DE ESTUDO



PERÍMETRO DE AÇÃO

Perímetro de Ação





**CASOS
ESTUDADOS**

Rotterdam Centraal - Holanda

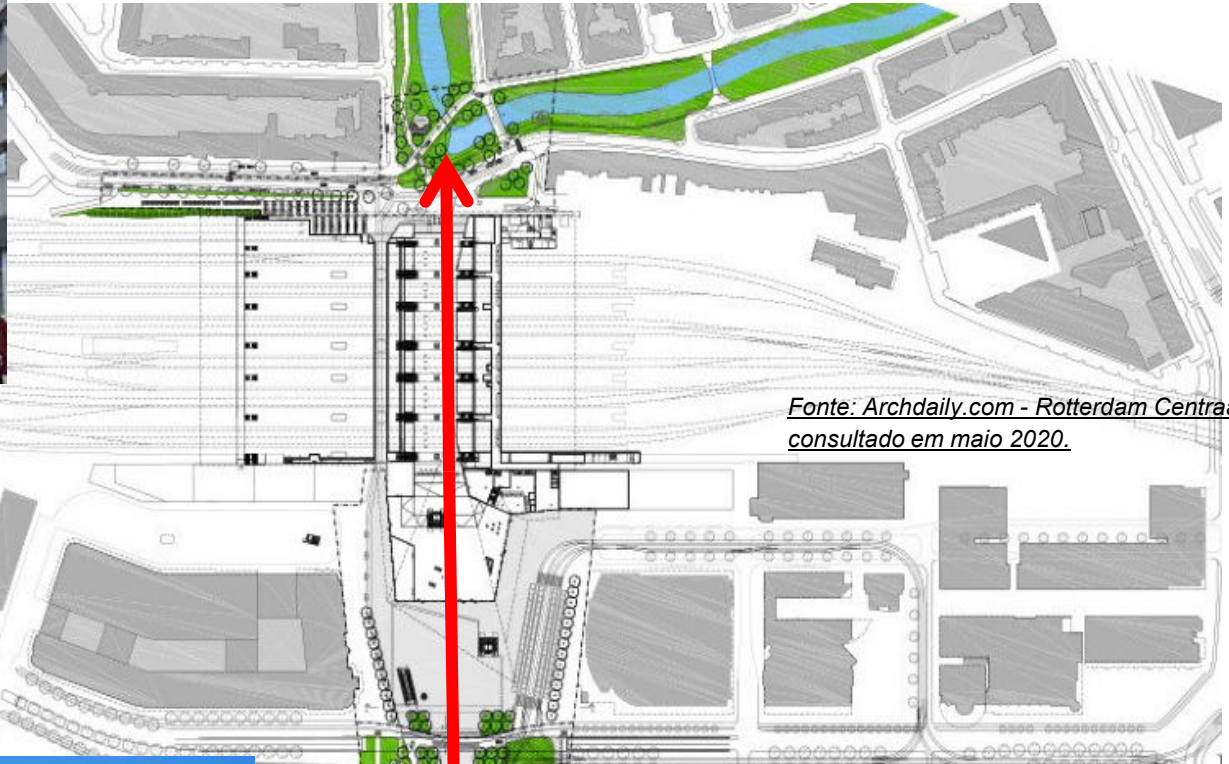
Estação Shinagawa - Japão

Estação Shinjuku - Japão

Rotterdam Centraal

- Ampliação da capacidade da estação e incorporação de novas linhas;
- Fruição pública entre setor norte e sul da estação, com a criação de um amplo boulevard e incorporação de usos mistos;
- Renovação Urbana e transformação da estação em um Hub, com construção de múltiplas edificações de uso misto, predominantemente não residencial.

CASO ROTTERDAM CENTRAAL



Fonte: Archdaily.com - Rotterdam Centraal / Team CS, consultado em maio 2020.



Fonte imagens fachadas: <https://www.archdaily.com/588218/rotterdam-central-station-bentham-crouwel-architects-mvsa-meyer-en-van-schooten-architecten-and-west-8>

An aerial photograph of Rotterdam, Netherlands, showing the city's dense urban landscape. In the foreground, the modern architecture of Rotterdam Central station is prominent, featuring a large, angular, metallic roof structure. The station is surrounded by various buildings, including a large, multi-story building with a grid-like facade. In the background, the city extends to the water, with numerous skyscrapers and a mix of residential and commercial buildings. The sky is clear, and the overall scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

CASO ROTTERDAM CENTRAAL

Fonte: A Comparative Analysis of High-Speed Rail Station Development into Destination and Multi-Use Facilities: The Case of San Jose Diridon. Mineta Transportation Institute, 2017.

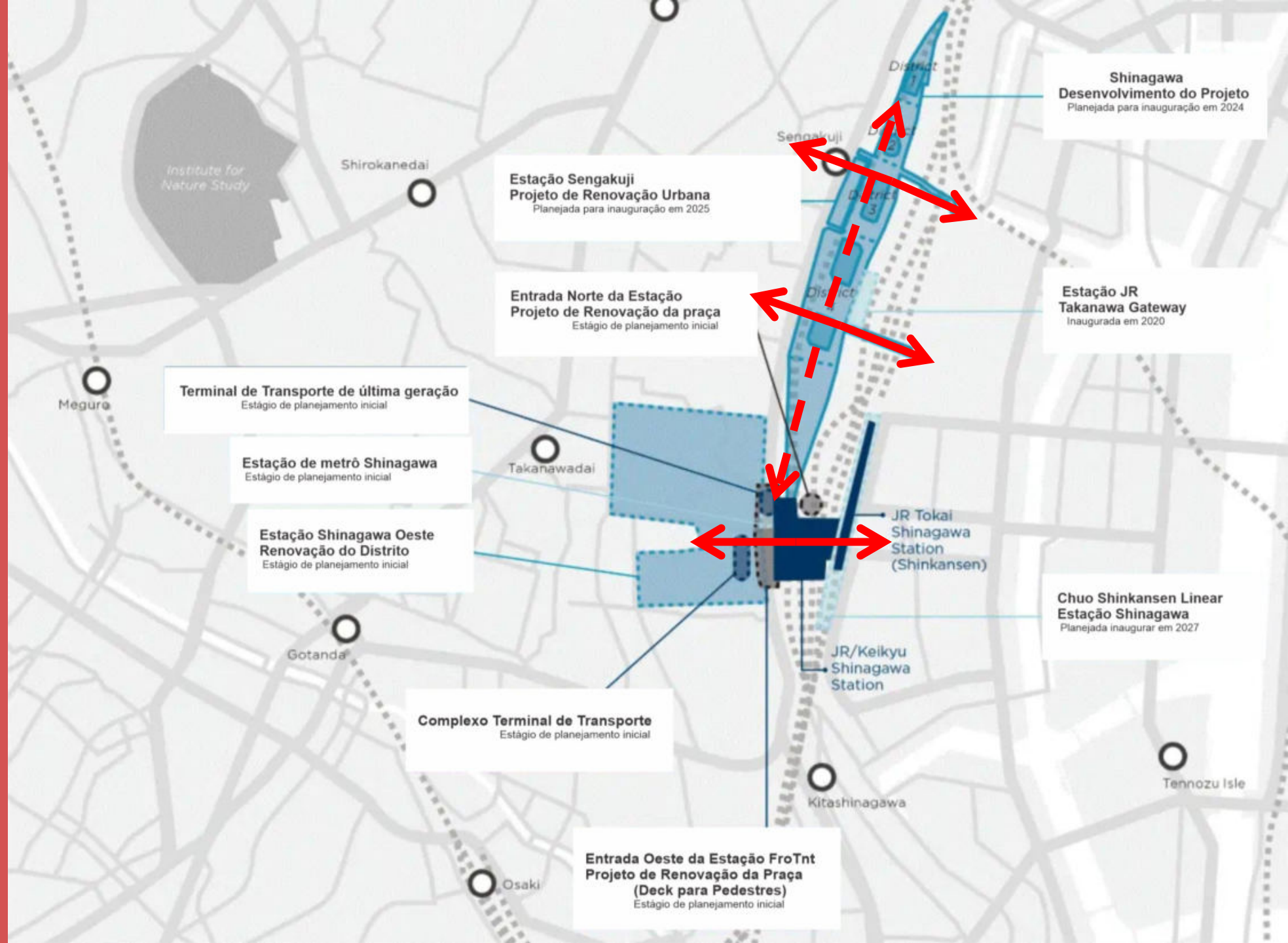
CASO ESTAÇÃO SHINAGAWA

Estação Shinagawa - Tóquio

A proposta completa do projeto prevê:

- Construção de nova estação próxima à antiga com novos serviços de transporte (entre eles a linha Maglev para Nagoya);
- Construção de deck destinado à circulação dos usuários e pedestres, interligando transversalmente os dois lados;
- Interligação com o empreendimento permite percursos no sentido longitudinal até a nova estação;
- Renovação da área oeste e construção de um terminal de última geração conectadas à estação.
- Complexo comercial, com espaços públicos integrado ao Hub de mobilidade.

CASO ESTAÇÃO SHINAGAWA



CASO ESTAÇÃO SHINAGAWA



https://www.pickardchilton.com/sites/default/files/styles/gallery_image

CASO
ESTAÇÃO
SHINJUKU

Estação Shinjuku

- Importante hub urbano de transporte. Integra trem intermunicipal, trem urbano e metrô;
- Edifício-estação permite conectar melhor os dois lados e superar a barreira da faixa ferroviária;
- A estação é um importante elemento articulador de diferentes áreas da cidade através de suas múltiplas saídas;
- A estação se integra visual e paisagisticamente com conjuntos urbanos existentes em seu entorno.

CASO ESTAÇÃO SHINJUKU



Fonte: Shinjuku Station of Labyrinth | Unique Japan (uniquejpn.tokyo)

CASO ESTAÇÃO SHINJUKU

Fonte: [Shinjuku Station of Labyrinth](#) | [Unique Japan \(uniquejpn.tokyo\)](#) Google



Proposta Polo Intermodal Barra Funda

Motivação:

Melhorar as condições do acesso viário ao complexo, especialmente no lado norte;

PROPOSTA



Motivação:

Ampliar a visibilidade para o Memorial da América Latina através de abertura visual da passagem norte-sul para a paisagem do entorno, valorizando este bem tombado de valor arquitetônico.

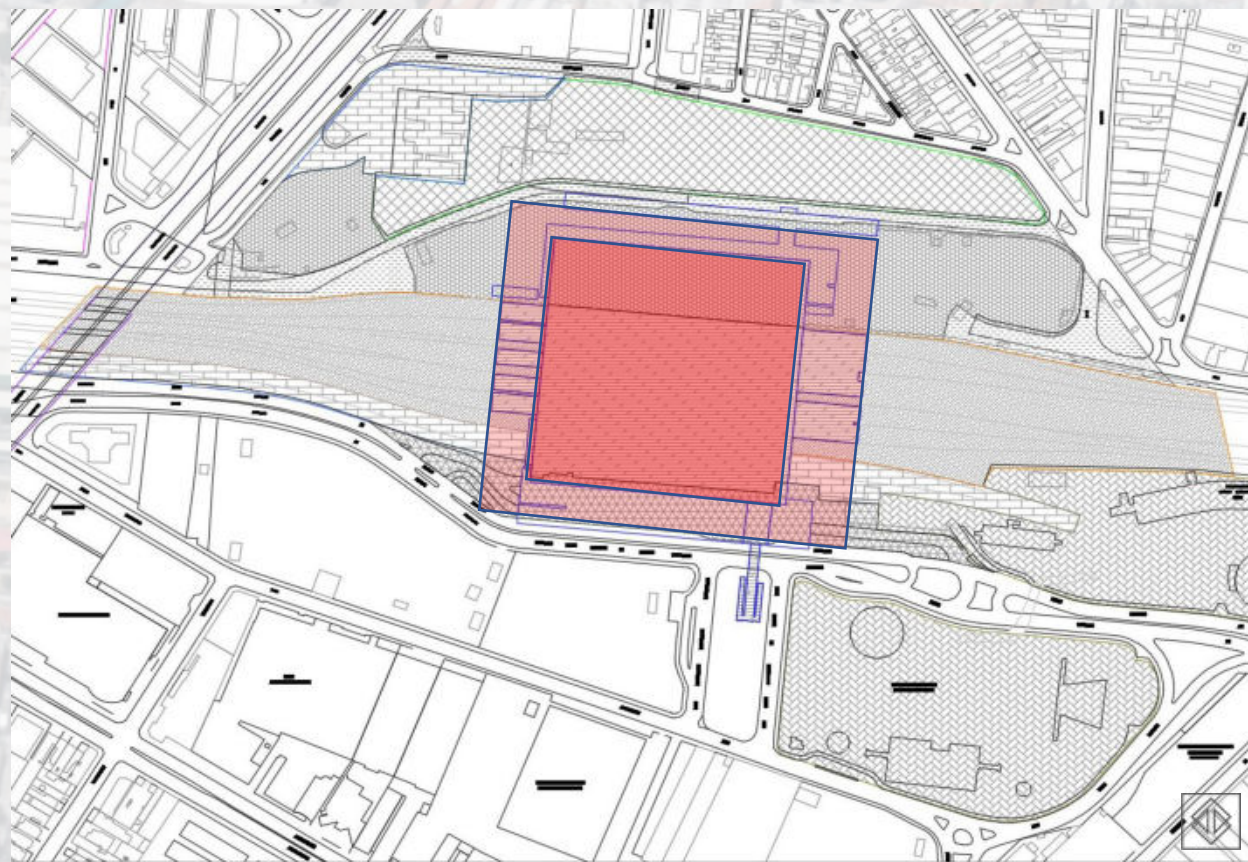
PROPOSTA



Motivação:

Ampliar e modernizar as instalações da estação existente, do terminal rodoviário e terminais urbanos, otimizar a implantação da estação terminal do TIC – Trem Intercidades e das novas linhas;

PROPOSTA



PROPOSTA

Motivação:

Promover a regularização fundiária das propriedades e áreas públicas envolvidas, permitindo melhor utilização dos terrenos para propiciar um desenvolvimento urbano alinhado com a OUCAB.

Viabilizar as melhorias integralmente com recursos privados, mediante a ampliação dos espaços comerciais e a implantação de empreendimento imobiliário associado.

PROPOSTA

Objetivos da proposição do PIU Polo Barra Funda:

- melhorar as condições de travessia da ferrovia para pedestres e ciclistas;
- reestruturar as áreas públicas e privadas;
- viabilizar a requalificação dos espaços existentes promovendo melhorias ambientais;
- definir novos espaços públicos destinados à população.

Os estudos do PIU irão definir as diretrizes urbanísticas para transformação do entorno do terminal e construir normativa para o parcelamento do solo.



Polo Intermodal Barra Funda – Benefícios

PROJETO DE INTERVENÇÃO URBANA

BENEFÍCIOS URBANOS

Requalificação do espaço público;

Incremento da acessibilidade para usuários, pedestres e ciclistas;

Renovação e ampliação dos espaços destinados ao público no terminal;

Ampliação da conectividade com os equipamentos urbanos e a paisagem local, valorizando os bens patrimoniais do entorno.

PROJETO DE INTERVENÇÃO URBANA

BENEFÍCIOS URBANOS

Melhor aproveitamento da terra urbana com adensamento construtivo;

Dinamização da atividade econômica local e incremento da oferta de empregos;

Implantação de fruição permanente por sobre as linhas férreas, de forma a permitir o acesso aos corredores de ônibus localizados a norte e a sul das mesmas;

Melhores condições para circulação na rede viária que define os espaços públicos localizados a norte e a sul do terminal.

**PROJETO DE
INTERVENÇÃO
URBANA**

Obrigado a todos!

