
PIU Polo Barra Funda
Sistematização e
Devolutiva Consulta
Pública 1 – PBF P04

Dezembro 2022

Sumário

I. Processo Participativo	4
1. Consulta Pública - Contribuições.....	4
2. Diálogos Colegiados.....	9
II. Conclusão	10
ANEXO	12

Apresentação

Os estudos do PIU Polo Barra Funda buscam alcançar a reorganização e qualificação do espaço público do entorno do Terminal Barra Funda, a melhoria das condições de transposição da barreira formada pela ferrovia, a transformação, ampliação e modernização do complexo intermodal de transporte urbano, por meio do incremento de sua capacidade operacional e da implantação de novas atividades e usos acessórios ao serviço de transporte, de forma a contribuir para a consolidação da área do terminal e de seu entorno como uma centralidade regional de serviços.

Trata-se de proposta de um ente privado, externo à Prefeitura do Município de São Paulo, apoiada no Art. 8, do Decreto Municipal nº. 56.901/2016, que definiu as etapas do processo e as competências para a elaboração de Projeto de Intervenção Urbana PIU. Desta forma, compete à SP Urbanismo receber, acompanhar e analisar o conteúdo técnico da proposta, conduzir as discussões públicas e elaborar o instrumento jurídico-urbanístico que definirá os contornos regulatórios do território, orientando a transformação e ou qualificação desejada.

Em cumprimento ao rito disposto no decreto municipal, e de modo a fortalecer a participação popular nas decisões dos rumos da cidade, entre 05 e 31 de outubro deste ano, foram disponibilizados para consulta pública no portal da Prefeitura de São Paulo, na página da [Secretaria de Governo Municipal](#)¹, a Manifestação de Interesse Privado e os Elementos Prévios à elaboração do PIU Polo Barra Funda – Diagnóstico Socioterritorial e o Programa de Interesse Público – elaborados pelos proponentes Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô e Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, e que descreve a diretriz urbanística adotada, a indicação da viabilidade da transformação e do impacto ambiental ou de vizinhança esperado, as possibilidades de adensamento construtivo e populacional e o modo de gestão democrática da intervenção proposta.

Nesta etapa de Consulta Pública também foram realizados Diálogos Colegiados com conselhos municipais já instituídos:

- 28ª Reunião Extraordinária do Grupo De Gestão Da Operação Urbana Consorciada Água Branca, realizada no dia 17 de outubro de 2022;

¹ Secretaria de Governo Municipal. PIU Polo Barra Funda – Diagnóstico e Programa de Interesse Público. Disponível em: <https://participemais.prefeitura.sp.gov.br>.

- 41ª Reunião Extraordinária do CPMU/ SMUL, realizada no dia 25 de outubro de 2022;
- CPM-LA – Conselho Participativo Municipal da Subprefeitura da Lapa e o CADES-LA – Conselho Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável da Subprefeitura da Lapa, realizada no de 27 de outubro de 2022.

A partir do conteúdo apresentado, a sociedade pôde registrar suas contribuições: sugestões de complementação de estudos, esclarecimentos, solicitações, bem como comentar, criticar e contribuir de modo a permitir uma construção coletiva do PIU Polo Barra Funda.

Integram também este relatório a devolutiva à sociedade, composta por respostas elaboradas pelos proponentes e pela SP Urbanismo, organizadas a partir da especificidade de cada contribuição, definindo eixos temáticos que melhor direcionarão as análises das contribuições, de forma a identificar os temas de maior relevância para a população, e assim, direcionar o desenvolvimento do PIU em convergência, no que couber.

Tais informações subsidiarão a apreciação e posterior decisão da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento – SMUL quanto ao prosseguimento dos estudos do PIU, considerando a consonância de seus objetivos e diretrizes com a política de desenvolvimento urbano municipal, a legislação em vigor e os instrumentos urbanísticos que permitem ações específicas no território da cidade.

Por fim, há de se destacar que que mudança do modelo proposto de Consulta Pública da plataforma **Participe +**, possibilitou a realização de debate entre a sociedade, foi possível ao munícipe comentar a contribuição de outro e assim por diante, enriquecendo o processo participativo.

I. Processo Participativo

Seguindo metodologia já consagrada pelos demais projetos de intervenção urbana, as contribuições foram sistematizadas em grandes eixos temáticos: Mobilidade; Urbanismo, Espaços Públicos e Gestão Democrática, sendo que algumas contribuições abordaram mais de um eixo.

Entretanto alguns temas externos à proposta técnica surgiram principalmente nas discussões dos colegiados, questões relacionadas ao processo de desenvolvimento do PIU, como a atuação da SP Urbanismo.

Os 4 grandes eixos temáticos congregam diversas questões da seguinte forma:

Mobilidade: questões relativas a intervenções em vias públicas existentes e projetadas, estacionamento de veículos privados e de transporte coletivo, circulação motorizada e não motorizada (pedestres e ciclistas), transposição da via férrea e transporte público;

Urbanismo: questões relativas à habitação, em especial, habitação de interesse social – HIS; patrimônio histórico, arquitetônico e cultural presente no território, em destaque o Memorial da América Latina; Implantação de equipamentos públicos. Questões relativas ao marco regulatório como as diretrizes do PDE, regramento urbanístico e instrumentos de política urbana, e, por fim ao projeto arquitetônico do terminal.

Espaços Públicos: questões relacionadas à qualificação dos espaços públicos, que também possam contribuir para qualificação ambiental;

Gestão democrática: questões relativas ao princípio de participação popular nas decisões dos rumos da cidade.

1. Consulta Pública - Contribuições

A Consulta Pública permaneceu disponível para comentários durante 27 dias, resultando em 40 contribuições e registrados 13 participantes, um número interessante considerando a participação social em processos de consulta pública anteriores, como o PIU Arco Pinheiros, que em sua primeira consulta pública recebeu 20 contribuições.

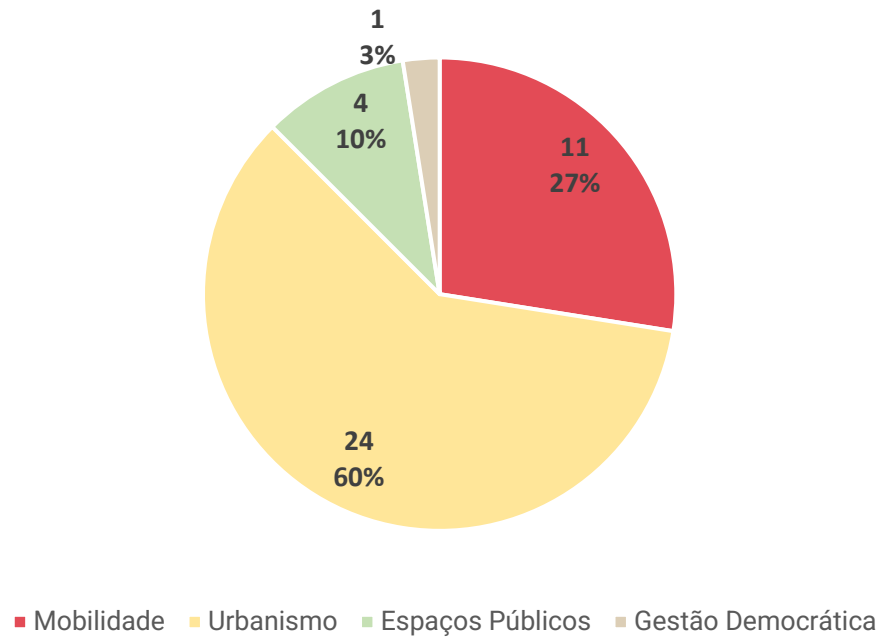


Gráfico 1: Contribuições por Eixo Temático (número e percentual)
Elaboração SP Urbanismo, 2022

Dentre as contribuições da Consulta Pública predominaram as temáticas de Urbanismo e Mobilidade, com 24 (60%) 11 (28%) contribuições respectivamente, seguidas pelos eixos Espaços Públicos com 4 (10%) e Gestão 1 (3%).

5

Cada um dos quatro eixos temáticos foi subdividido em subeixos com o objetivo de aprimorar as questões abordadas e suas respostas.

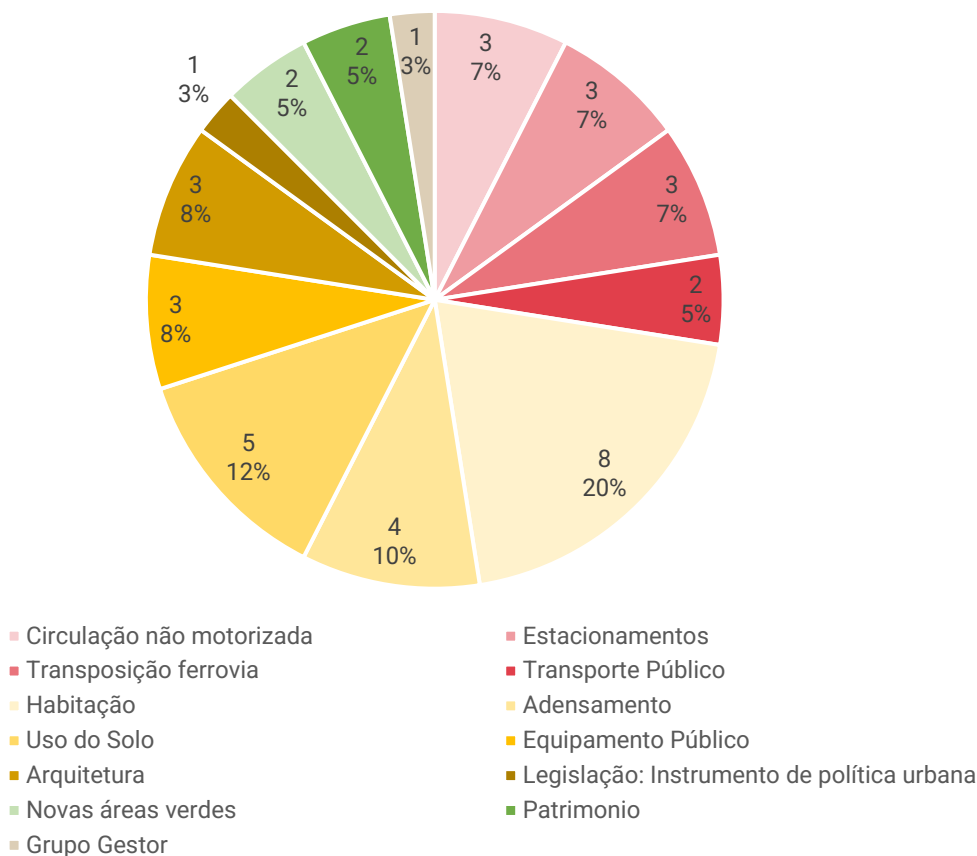


Gráfico 2: Contribuições por Subeixo Temático (número e percentual)

Elaboração SP Urbanismo, 2022

Iniciamos a abordagem pelo subeixo com o maior número de contribuições, o subeixo **Habitação** com 8 contribuições (20%), que trouxe a questão sobre a possibilidade do projeto PIU Polo Barra Funda representar uma oportunidade de produção de unidades de habitação de interesse social – HIS, favorecendo camadas sociais que utilizam transporte público e contribuindo para o adensamento populacional e construtivo.

A predominância da temática habitacional dentre o eixo do Urbanismo, em uma proposta cuja temática central é a mobilidade, aponta a sensibilidade do tema no âmbito do planejamento urbano, bem como, obriga ao proponente e ao Poder Público refletirem sobre a viabilidade ou não de incorporação da proposta ao longo do desenvolvimento do PIU Polo Barra Funda e desta forma responder à expectativa apontada.

A temática do **Adensamento** aparece com 4 contribuições (10%). Importante reconhecer a convergência desta proposição tanto à diretriz de adensamento populacional e construtivo junto aos eixos de transporte, disposta tanto no PDE, como à Operação Urbana Consorciada Água Branca – OUCAB.

O segundo subeixo mais abordado, trata-se do **Uso do Solo**, com 5 contribuições (13%), que trazem propostas de se incentivar a instalação de categorias de uso específicas, como hotéis e usos comerciais no térreo dos empreendimentos, com o objetivo de apoiar os usuários do terminal. A proposta de incentivo à atividade comercial no nível da rua também se estende para os baixos do viaduto Antártica.

Com o objetivo de garantir a dinâmica urbana na área da OUCAB, originariamente ocupada pelo uso industrial, a regulamentação desta operação urbana dispôs sobre a obrigatoriedade de implantação da fachada ativa para os lotes que possuem frente para logradouros que possibilitam a conexão de estações e terminais de transporte, equipamentos públicos e outros, vias com maior fluxo de pedestres.

Soma-se a essa disposição o incentivo para as áreas destinadas aos usos classificados nas subcategorias usos não residenciais compatíveis - nR1 ou usos não residenciais toleráveis - nR2, nos termos da Lei nº 13.885, de 2004, e sua regulamentação, até o limite de 50% (cinquenta por cento) da área do lote, situadas no pavimento térreo, com acesso direto e abertura para logradouros, também definida pela lei da OUCAB.

7

Dentro do Eixo Urbanismo encontra-se o subeixo de **Equipamentos Públicos** com 3 contribuições (8%), que abordaram proposta de implantação de novos equipamentos públicos associados ao terminal, destinados à segurança pública e biblioteca.

Por fim, foi criado um subeixo de **Arquitetura** para acolher 3 contribuições (8%) específicas relacionadas diretamente ao projeto do terminal, propostas relacionadas à ocupação do terminal, à realização de concurso de arquitetura e à apresentação de projetos internacionais como referência.

Embora o terminal intermodal esteja no centro da temática do PIU Polo Barra Funda, o eixo **Mobilidade** recebeu contribuições 11 (28%), um número menor que do eixo Urbanismo. Isto nos mostra a complexidade da proposta de transformação do terminal e a importância da realização de estudo que abranja as áreas de seu entorno, com foco em sua inserção urbana, reforçando a ideia da potencialidade do projeto na estruturação de uma centralidade regional.

As contribuições do tema mobilidade foram distribuídas de uma forma mais equitativa. A questão de caminhabilidade, passeios e ciclovias foi consolidada no subeixo **Circulação não motorizada**, recebeu 3 contribuições (8%), que propõem a transposição da linha férrea nas proximidades do viaduto Pacaembu para pedestres e ciclistas; implantação de ciclovia que integre os equipamentos culturais da região, a integração do terminal de forma acessível ao entorno, tanto a norte como a sul, com passeios amplos e seguros.

A partir do entendimento de que o terminal intermodal seja um polo de atração de viagens, o tema **Estacionamento** integrou um subeixo específico que recebeu 3 (8%) contribuições, que abordaram a importância de implantação de estacionamento para veículos dos passageiros dos trens de longa distância, e possibilidade de que possam ser implantados em empreendimentos verticais, conectados ao terminal.

A **transposição da ferrovia** apareceu em 3 (8%) contribuições, como uma problemática a ser solucionada no desenvolvimento dos estudos. As propostas identificaram a necessidade de implantação de transposição nas proximidades da Avenida Pacaembu.

Complementam o eixo mobilidade o tema do subeixo **Transporte público** com 2 (5%). Uma contribuição trouxe a importância de se conectar o terminal com o aeroporto e a segunda a necessidade de se priorizar o transporte coletivo na cidade, principalmente nas áreas do entorno do terminal.

A temática de **Espaços Públicos** foi dividida em dois subeixos cada qual com 2 (5%) contribuições. O Primeiro abordou propostas de criação de **novas áreas verdes** tanto no próprio terminal como no seu entorno.

O segundo subeixo, as contribuições são diretamente ligadas ao tema **Patrimônio histórico, arquitetônico e cultural**. O foco das contribuições não tratou diretamente das questões de restauro e requalificação, mas sim de sua valorização através de uma melhor integração com o entorno, principalmente em relação à acessibilidade ao Memorial da América Latina lindeiro ao terminal, integrando-o a um sistema de percursos de pedestres.

Ao final, compõe o eixo **Gestão**, com o subeixo **Grupo Gestor** apenas uma contribuição (3%) que abordou a possibilidade de se constituir um Grupo Gestor específico para o PIU Polo Barra Funda.

	Eixo	Nº	%		Subeixo	nº	%
1	Mobilidade	11	28%	a	Circulação não motorizada	3	8%
				b	Estacionamentos	3	8%
				c	Transposição ferroviária	3	8%
				d	Transporte Público	2	5%
2	Urbanismo	24	60%	e	Habitação	8	20%
				f	Adensamento	4	10%
				g	Uso do Solo	5	13%
				h	Equipamento Público	3	8%
				i	Arquitetura	3	8%
				j	Legislação: Instrumento de política urbana	1	3%
3	Espaços Públicos	4	10%	k	Novas áreas verdes	2	5%
				l	Patrimônio	2	5%
4	Gestão Democrática	1	3%	m	Grupo Gestor	1	3%

Tabela1: Classificação das contribuições da Consulta Pública
Elaboração: SP Urbanismo 2022

2. Diálogos Colegiados

9

A 28ª Reunião Extraordinária do Grupo De Gestão da Operação Urbana Consorciada Água Branca ocorreu no dia 17 de outubro de 2022; a 41ª Reunião Extraordinária do CPMU/ SMUL no dia 25 de outubro de 2022 e a reunião do CPM-LA – Conselho Participativo Municipal da Subprefeitura da Lapa e do CADES-LA – Conselho Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável da Subprefeitura da Lapa no dia de 27 de outubro de 2022.

O conteúdo apresentado das reuniões, diagnóstico e programa de interesse público, corresponde ao mesmo disponibilizado para consulta na web, desta vez, formatado em slides.

Nas reuniões, alguns pontos já levantados na consulta pública da web também se fizeram presentes, preponderantemente os aspectos urbanísticos, tais como a temática da produção de habitação de interesse social no contexto do PIU e a conveniência de elaboração do PIU Polo Barra Funda aguardar a conclusão da revisão do Plano Diretor Estratégico – PDE, em elaboração por SMUL.

A questão fundiária foi levantada sob o aspecto da oferta de áreas públicas e da identificação do melhor instrumento urbanístico para a reorganização

fundiária, sob a ótica da racionalização do uso das áreas contidas no perímetro de intervenção, por meio do desenvolvimento dos estudos do PIU-

Também foi questionado quanto aos recursos utilizados para sua implantação, esclarecendo-se que por não se tratar de um PIU de proposição pública, não serão destinados recursos públicos municipais, do tesouro ou de qualquer outro fundo público do município de São Paulo.

Transversalmente foram levantados temas que não dizem respeito ao desenvolvimento do PIU, mas sim a questões institucionais entre SP Urbanismo e à SMUL, como o papel desta empresa nos trabalhos do PIU e questões referentes ao contrato firmado entre empresa secretaria.

II. Conclusão

Seguindo o rito disposto no Decreto Municipal, conclui-se a primeira etapa de Consulta Pública do PIU Polo Barra Funda. Por meio das contribuições recebidas é possível constatar que as propostas integrantes da Manifestação de Interesse Privado – MIP poderão responder de forma positiva às questões apontadas neste processo.

Contudo, há de se considerar o fato de que muitas contribuições apresentadas, no processo de Consulta Pública, estão relacionadas ao tema de habitação de interesse social – HIS. O que se compreende é que embora seja um tema de extrema relevância no âmbito do planejamento urbano, não se relaciona com o objeto deste estudo, cuja temática central é a mobilidade e a reorganização dos espaços públicos, destoando dos demais propostos pelo Executivo para a Macroárea de Estruturação Metropolitana – MEM e definidos pelo PDE.

Considerando o conteúdo dos Elementos Prévios, composto pelo Diagnóstico Socioterritorial e pelo Programa de Interesse Público, espera-se que os benefícios públicos, apoiados na reestruturação fundiária, sejam alcançados por meio da reorganização dos espaços públicos por meio da adequada definição e distribuição das áreas públicas e privadas, da melhoria viária e dos passeios públicos, resultando na melhora da acessibilidade e da circulação de pedestres, veículos particulares, e, em especial, do transporte público.

Por oportuno, além da qualificação de seu entorno, a própria ampliação e modernização do Terminal Barra Funda junto da implantação de novos usos acessórios, contribuirão para a fortalecimento de uma centralidade, que dinamizará o desenvolvimento econômico e social da região.

PROJETO DE INTERVENÇÃO POLO BARRA FUNDA

FICHA TÉCNICA

César Angel Boffa de Azevedo

Presidência da São Paulo Urbanismo

Rodrigo Bagnatori Ribeiro

Diretoria de Desenvolvimento Urbano

Tatiana Rodrigues Antonelli de Mendonça

Gerência de Planejamento e Projetos Urbanos

Daniel Wasem Quesada

Gerência Jurídica

Sergio Cordeiro De Andrade

Gerência de Participação Participativa

Anna Carvalho de Moraes Barros

Líder do projeto

11

Estudos Jurídicos

Marc Bujnicki Zablith

Participação Participativa

Francila Natalia dos Santos

Marcos Paulo Rosário

Marcos Tadeu de F. Salgado

Paulo de Moraes Junior

Rafael Henrique de Oliveira

Dezembro 2022.

ANEXO

Tabela das Contribuições colhidas na Consulta Pública publicada na página da Secretaria de Governo Municipal no website <https://participemais.prefeitura.sp.gov.br>.

n°	Trecho Comentado	Comentário	Autor • Data • Horário	Eixo temático	Subeixo temático	Devolutiva Proponentes / SPURbanismo
1	Recuperação paisagística e ampliação das áreas de circulação da praça do Memorial da América Latina, na saída sul do terminal da Barra Funda;	Acesso da Estação para dentro do memorial	Leonardo Martins • 11/10/2022 • 18:35	Espaços Públicos	Patrimônio	O principal acesso para o Memorial é tangencial à rampa sul, que dá acesso à Estação Barra Funda ao passar sobre o sistema viário e a rede de trilhos. Com a requalificação da praça Dr. Osmar de Oliveira, o deslocamento entre a rampa do metrô e o Memorial se dará em ambiente seguro e aprazível aos pedestres. Ainda existe a possibilidade de se reativar um acesso subterrâneo de pedestres, localizado sob a rampa da estação, que poderá ser ampliada e requalificada.
2	Reconfiguração das vias de acesso e vias de circulação interna do terminal de ônibus da Barra Funda, incluindo a criação de uma praça no final da rua Doutor Quirino dos Santos;	estacionamento para os veículos dos passageiros, como servira de estação para trens de longa distancia, a infraestrutura deve ser similar de um aeroporto	Leonardo Martins • 11/10/2022 • 18:36	Mobilidade	Estacionamento	O Polo Barra Funda deverá prever uma área para estacionamento conforme legislação vigente, de forma a atender principalmente a demanda dos usuários do terminal.
3	Ampliar e melhorar as condições de transposição da barreira formada pela faixa de trilhos, melhorar as condições de acesso ao Polo Barra Funda, promover a mobilidade ativa e integrar os usos do espaço público do entorno com os usos principais e acessórios do complexo.	Muito importante a inclusão do Viaduto Pacaembú no Projeto do Polo Barra Funda. O viaduto é uma das vias do entorno mais importantes na transposição da barreira formada pela faixa de trilhos. Uma ligação segura para pedestres e ciclistas deve ser ponto prioritário. Além da ligação com a Marquês de São Vicente é um claro prolongamento da ciclovia que vai ser feita na Dr Abração Ribeiro. Além de ser um trecho importantíssimo de ligação para pedestres e ciclovias existentes na Marquês de São Vicente, Av Pacaembu e Amaral Gurgel, é conexão de importantes equipamentos públicos, como o Fórum da B Funda, Memorial da América Latina e Oficina das Escolas de Samba.	andrealme • 16/10/2022 • 10:00	Mobilidade	Transposição ferroviária	A proposta de implantação de ciclovia para transposição da ferrovia na altura do viaduto Pacaembú continuando pela Av. Abração Ribeiro, embora esteja fora da área de adesão do PIU Polo Barra Funda, será encaminhada à Companhia de Engenharia e Tráfego - CET para análise, companhia responsável pela definição e implantação da rede cicloviária na cidade de São Paulo, que deverá estudar em conjunto com CPTM responsável pela ferrovia a ser posta. Existe o Plano Cicloviário da Prefeitura e ele deverá ser complementado articulando melhor a estação Barra Funda e o plano. A transposição da ferrovia poderá ser feita também internamente à estação de forma não montada, pois as conexões entre o lado norte e sul serão ampliadas.
4	incrementar o sistema de transporte coletivo, a partir das centralidades existentes nos terminais e estações metroferroviárias a partir da implantação de corredores de ônibus, e outros modos, investindo na expansão da rede;	Importante considerar corredores e faixas exclusivas para o transporte coletivo no entorno expandido do terminal. Atualmente, ônibus dividem espaço com o transporte particular limitando totalmente sua eficiência.	andrealme • 16/10/2022 • 10:20	Mobilidade	Transporte público	Cabe à SPTrans o planejamento, a implantação e a operação dos ônibus na cidade de São Paulo. Na área entorno do terminal já estão em operação os corredores: Pirituba / Lapa / Centro e Inajar / Rio Branco / Centro, e faixas exclusivas na Rua Guacurus e av. Av. Antártica. Espera-se que os estudos desenvolvidos no âmbito do PIU Polo Barra Funda, em conjunto com SPTrans e CET contribuam para melhoria e eficiência do transporte público, organizando a circulação e facilitando o acesso nas áreas no entorno do terminal. A remodelação do sistema viário no entorno imediato do terminal oferecerá oportunidade para medidas de priorização do transporte coletivo por ônibus.
5	A diretriz urbanística propõe a ampliação da conexão entre os lados norte e sul da faixa metroferroviária para pedestres e ciclistas, a abertura visual das áreas de circulação norte-sul para a paisagem do entorno, em especial para o Memorial da América Latina, bem tombado de relevante interesse plástico arquitetônico, transformando o Polo Barra Funda no principal espaço de fruição pública da região. Esta fruição terá como resultado urbanístico a possibilidade de integração do deslocamento das pessoas entre os bairros situados ao norte com os bairros ao sul das linhas férreas, propiciando o aumento da acessibilidade às infraestruturas de transporte e aos equipamentos de lazer e cultura, como o parque da Água Branca, o Memorial da América Latina, as instalações da Universidade Estadual Paulista – Unesp e de universidades privadas adjacentes. Esta diretriz, como a anterior, alinha-se com os objetivos da OUCAB para o setor. Esta intervenção deve vir acompanhada da melhoria de acessibilidade ao terminal, a criação de uma fruição permanente para pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo e da adequação da capacidade da estação para comportar a implantação futura do Trem Intercidades - TIC, que fortalecerá ainda mais sua condição de nova centralidade macrometropolitana. Além do Trem Intercidades, a estação, que hoje já abriga as linhas 3-Vermelha do Metrô, 7-Rubi e 8-Diamante da CPTM, receberá também as linhas 11-Coral e 13-Jade da CPTM, ampliando a conexão com as regiões leste e nordeste da RMSP, além de estabelecer conexão direta com o Aeroporto Internacional de Guarulhos	Remoção dos portões, para que a praça do Memorial seja mais aberta e incentive a caminhabilidade ao longo da avenida	andreileitearaujo • 06/10/2022 • 19:38	Espaços Públicos	Patrimônio	A fruição espacial resultante da facilidade de deslocamento das pessoas entre os bairros situados ao norte com os bairros ao sul das linhas férreas, apesar de oferecer abertura visual para o Memorial da América Latina, não implica na remoção dos controles de acesso ao Memorial ou aos demais equipamentos instalados nas imediações. A função dos controles de acesso vigentes em tais equipamentos é atribuição do órgão gestor do Memorial.

n°	Trecho Comentado	Comentário	Autor • Data • Horário	Eixo temático	Subeixo temático	Devolutiva Proponentes / SPUrbanismo
6	cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social; gestão democrática na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;	Liberar o zoneamento para a construção de prédios de alto porte e alta capacidade no entorno. Com ênfase em moradias populares. Além da construção de Hotéis e acomodações rotativas (Airbnb) para que os turistas oriundos do aeroporto ou do interior se acomodem perto do modal ferroviário.	Leonardo Martins • 11/10/2022 • 18:33	Urbanismo	Uso do Solo - Hotéis	A legislação da OUCAB dispõe entre suas diretrizes a promoção do adensamento construtivo e populacional da região, para tanto, permite que os empreendimentos construam até 4 vezes a área do terreno, atingindo CA máximo igual a 4, através da compra de potencial adicional de construção (por meio de CEPAC). Esta mesma legislação define gabaritos de acordo com as faixas de adensamento (Quadro II), a maior porção das áreas do perímetro da OUCAB permite gabaritos de até 80m, e em algumas faixas não se aplica o limite de gabarito. O futuro empreendimento apresenta potencial para comércio, áreas para hotéis, para prédios comerciais, equipamentos urbanos de segurança, cultura e lazer, etc. Podemos encorajar certos tipos de uso, porém a modelagem final é que poderá definir os usos.
7		Propor o adensamento populacional, e não só construtivo, evitando a gentrificação que este tipo de intervenção costuma gerar. Criar cotas de HIS, HMP nos empreendimentos a serem erigidos, evitando unidades habitacionais maiores destinadas a alta renda com baixa densidade.	Estela Marques • 25/10/2022 • 19:59	Urbanismo	Habitação	Importa dizer que este PIU tem como objetivo principal a qualificação de um equipamento de transporte e de seu entorno imediato. De toda forma, é importante observar que a legislação da OUCAB abarca a questão trazida, e propõe para a região o adensamento populacional, por meio da definição de Quota de Terreno máxima (Quadro II). Outra medida foi a destinação de estoque específico para as Unidades Habitacionais Incentivadas caracterizadas como unidade habitacional com área privativa mínima de 45m² e máxima de 50m², dotada, no máximo, de um sanitário e de uma vaga de estacionamento, com o objetivo atender a famílias com faixas de renda média/baixa. Também destinou áreas para edificação específica de unidades de HIS, como o Subsetor A1 e Subsetor E2 (10% Gleba Pompeia). Além das Zonas Especiais de Interesse Social definidas pela lei 16.402/2016 -LPUOS.
8	Internamente ao terminal deverá ser desenvolvida uma proposta de requalificação da área junto às linhas de bloqueio (catracas) do Metrô e CPTM para melhorar as condições de embarque nas linhas e eliminar conflitos com o fluxo transversal norte-sul, permitindo melhor adequação da estação como ponte de conexão entre os lados norte e sul. Isto permitirá disponibilizar uma série de facilidades para passageiros, pedestres e ciclistas através da instalação das áreas comerciais e de serviço e de pontos para a contemplação da paisagem do entorno, principalmente na relação do terminal com a cidade e, especificamente, com o patrimônio histórico do Memorial da América Latina.	Possibilidade de construção de equipamento público em cima do terminal, para melhor aproveitamento da área.	andreitearaujo • 06/10/2022 • 19:40	Urbanismo	Equipamento Público	Os proponentes prevêem que seja parte integrante do empreendimento a remodelação das áreas operacionais da estação, visando atender a futura demanda, ao promover fluxo interno adequado e alinhado à movimentação de pessoas no sentido norte/sul.
9	Transformar, ampliar e modernizar o complexo intermodal para abrigar novas atividades e usos acessórios ao serviço de transporte	Acredito que seja importante aproveitar o fluxo de pessoas que viajam para São Paulo vindo do interior ou outros estados para a concessão de hotel ou implantação de centro de convenção.	LNP • 10/10/2022 • 11:50	Urbanismo	Uso do Solo - Hotéis	Os estudos indicam que para o futuro empreendimento há potencial para comércio, áreas para hotéis, para prédios comerciais, equipamentos urbanos de segurança, cultura e lazer, etc. Podemos encorajar certos tipos de uso, porém a modelagem final é que poderá definir os usos.
10		Vamos refletir sobre o assunto. A quem o terminal atende? Quem mora na região ou que mora em outras regiões da cidade e faz passagem pelo terminal para acessar outras regiões da cidade? O que essas pessoas precisam acessar durante esse trajeto? Ou o que gostariam de acessar e muitas vezes não o fazem por falta de tempo, ou porque é longe? Minha sugestão é que as pessoas possam consumir cultura das mais variadas formas! Poderia haver apresentações musicais, teatro, dança, livros! Uma Biblioteca Pública dentro de um espaço como esse seria muito importante para as pessoas! Na cidade de São Paulo existem muitas Bibliotecas, transferir uma delas para dentro desse espaço seria interessante!	Livia Leoni Domingues Silva • 07/10/2022 • 12:11	Urbanismo	Equipamento Público Biblioteca	Os estudos indicam que para o futuro empreendimento há potencial para comércio, áreas para hotéis, para prédios comerciais, equipamentos urbanos de segurança, cultura e lazer, etc. Podemos encorajar certos tipos de uso, porém a modelagem final é que poderá definir os usos.
11		Aproveitar os jardins existentes na cobertura do terminal para que funcione como praça (exemplo: a Piazza Garibaldi em frente à estação central de Nápoles)	andreitearaujo • 06/10/2022 • 19:41	Urbanismo	Arquitetura	A infraestrutura existente poderá ser remodelada na nova proposta tendo como diretriz para o projeto a criação de espaços de como partes integrantes do empreendimento, a fim de fomentar o convívio social e atividades integradoras.
12	O Perímetro Polo Barra Funda no qual serão implantadas as melhorias planejadas para adequar o Terminal Intermodal Palmeiras-Barra Funda aos serviços de âmbito macrometropolitano da futura rede de transporte e os empreendimentos associados, será definido futuramente, durante o processo do desenvolvimento do PIU.	Incluir no Perímetro Polo Barra Funda o Viaduto Pacaembú (transposição dos trilhos entre a Av. Marquês de São Vicente e a Avenida Pacaembú).	andrealme • 16/10/2022 • 10:23	Mobilidade	Transposição ferrovia	A proposta de implantação de ciclovia para transposição da ferrovia na altura do viaduto Pacaembú continuando pela Av. Abraão Ribeiro, embora esteja fora da área de adesão do PIU Polo Barra Funda, será encaminhada à Companhia de Engenharia e Tráfego - CET para análise, companhia responsável pela definição e implantação da rede cicloviária na cidade de São Paulo que deverá estudar em conjunto com CPTM responsável pela ferrovia a ser transposta.

nº	Trecho Comentado	Comentário	Autor • Data • Horário	Eixo temático	Subeixo temático	Devolutiva Proponentes / SPURbanismo
13	O aproveitamento das áreas operacionais do terminal, atendendo os objetivos apontados pelo PDE e pela lei de zoneamento, devem ser detalhados pelo PIU, de forma a evitar a subutilização do solo urbanizado quando voltado a atender as infraestruturas da cidade. Também poderão ser incorporadas no PIU estratégias para valorização das áreas de patrimônio histórico do entorno e formas de mitigação de possíveis interferências oriundas das restrições de tombamento.	Incentivo ao uso comercial do térreo (fachada ativa) e eliminação de recuos nos imóveis na área do PIU.	andrelitearaujo • 06/10/2022 • 19:44	Urbanismo	Uso do solo - fachada ativa	Com o objetivo de garantir a dinâmica urbana na área da OUCAB, (originariamente com uso industrial), a lei desta operação urbana dispôs sobre a obrigatoriedade de implantação da fachada ativa. Soma-se a essa disposição o incentivo para as áreas destinadas aos usos classificados nas subcategorias usos não residenciais compatíveis - nR1 ou usos não residenciais toleráveis - nR2, nos termos da legislação vigente. É entendido que a eliminação de recuos poderá promover melhor aproveitamento do terreno do terminal, sem comprometer a fruição pública, a mobilidade ativa e as fachadas ativas. Cabe lembrar que as fachadas ativas deverão ser compatibilizadas com o uso infra.
14		O modo de gestão democrática não pode se restringir aos conselhos já existentes pois estes já tem atribuições específicas. No caso dos Conselhos Participativos, a atribuição é fiscalizar a implantação do Plano de Ação das Subprefeituras, colaborar na propostas para o Orçamento Participativo pelo PLOA e contribuir na interlocução com o Poder Público em questões relativas a zeladoria. O CMPU não é um conselho com autonomia da Sociedade Civil, e tem papel mais geral de discussão das políticas urbanas, não sendo razoável sobrecarregar o conselho com mais uma competência. Para o acompanhamento da área do PIU em questão, recomenda-se utilizar como referência o processo de consulta pública utilizado para o PIU Pacaembu. https://minuta.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/piu-pacaembu/#/consulta	Stela Da Dalt • 06/10/2022 • 20:28	Gestão Democrática	Grupo Gestor	O PIU Polo Barra Funda trata-se de um projeto externo à Prefeitura de São Paulo, diferentemente dos demais PIUs da MEM definidos pelo PDE. Sua implantação não será de responsabilidade do Poder Público Municipal e não utilizará recursos do tesouro ou de fundos municipais. Neste contexto, entende-se que o conceito de gestão democrática se aplica tão somente ao processo de elaboração, cabendo aos órgãos de licenciamento a autorização e fiscalização de sua implantação.
15		Acredito que seja necessário o acesso de pessoas ao terminal sob seus dois lados, com melhoria e alargamento das calçadas principalmente ao lado dos trilhos sentido viaduto antarctica. As calçadas em volta do terminal são conseguem dar conta do movimento de pessoas que utilizam o terminal.	LNP • 10/10/2022 • 11:45	Mobilidade	Circulação não motorizada	Faz parte das diretrizes do empreendimento a melhoria de acessibilidade, microacessibilidade e mobilidade ativa. Os proponentes envidarão todos os esforços para realizar melhorias sensíveis aos modos ativos tanto na circulação norte/sul, quanto leste/oeste. A remodelação do sistema viário na área do entorno imediato do terminal contemplará alargamento de calçadas e implantação de ciclovias, de acordo com o solicitado.
16	A diretriz urbanística propõe a ampliação da conexão entre os lados norte e sul da faixa metroferroviária para pedestres e ciclistas, a abertura visual das áreas de circulação norte-sul para a paisagem do entorno, em especial para o Memorial da América Latina, bem tombado de relevante interesse plástico arquitetônico, transformando o Polo Barra Funda no principal espaço de fruição pública da região. Esta fruição terá como resultado urbanístico a possibilidade de integração do deslocamento das pessoas entre os bairros situados ao norte com os bairros ao sul das linhas férreas, propiciando o aumento da acessibilidade às infraestruturas de transporte e aos equipamentos de lazer e cultura, como o parque da Água Branca, o Memorial da América Latina, as instalações da Universidade Estadual Paulista – Unesp e de universidades privadas adjacentes. Esta diretriz, como a anterior, alinha-se com os objetivos da OUCAB para o setor. Esta intervenção deve vir acompanhada da melhoria de acessibilidade ao terminal, a criação de uma fruição permanente para pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo e da adequação da capacidade da estação para comportar a implantação futura do Trem Intercidades - TIC, que fortalecerá ainda mais sua condição de nova centralidade macrometropolitana. Além do Trem Intercidades, a estação, que hoje já abriga as linhas 3-Vermelha do Metrô, 7-Rubi e 8-Diamante da CPTM, receberá também as linhas 11-Coral e 13-Jade da CPTM, ampliando a conexão com as regiões leste e nordeste da RMSP, além de estabelecer conexão direta com o Aeroporto Internacional de Guarulhos.	Muito importante que haja uma forma de ligação do terminal e metrô com o lado de perizes, que seja acessível. Para Pessoas com Deficiência, a locomoção desse local para o outro lado não é fácil, às vezes é necessário pegar 2 linhas de ônibus.	Livia Leoni Domingues Silva • 07/10/2022 • 11:46	Mobilidade	Circulação não motorizada	O projeto do futuro empreendimento seguirá as diretrizes de acessibilidade, nos termos da legislação vigente.
17	A efetivação do adensamento construtivo sobre as áreas operacionais do terminal, contudo, só será possível a partir de uma reorganização do sistema fundiário envolvendo lotes e glebas pertencentes ao Metrô, à CPTM, à Unesp e áreas públicas. A regularização do sistema fundiário não serve apenas à proposta de adensamento construtivo das áreas operacionais, mas também visa a regularização da área da estação metroferroviária e das áreas públicas – sistema viário, praças e áreas verdes.	Questiona-se a possibilidade de desapropriar áreas de interesse social que estejam sob regime de aviso ou já de IPTU progressivo dada a subutilização para maior efetividade do presente PIU	João Victor Zagatto Penha • 10/10/2022 • 16:17	Urbanismo	Legislação: instrumento de política urbana	A aplicação do IPTU progressivo, disposto no PDE entre os Instrumentos Indutor da Função Social da Propriedade, é de competência da Poder Público Municipal. O PIU Polo Barra Funda é uma proposta de entes externos à PMSP. A Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento - SMUL, tem aplicado este instrumento, seguindo o rito legamente definido.

n°	Trecho Comentado	Comentário	Autor • Data • Horário	Eixo temático	Subeixo temático	Devolutiva Proponentes / SPUrbanismo
18	ampliar a oferta de habitação de interesse social e equipamentos urbanos nas proximidades do sistema de transporte público;	Acredito que a área já possua habitação de interesse social suficiente, como a implantação de moradias na antiga usina de asfalto e moradia pelo sistema casa verde e amarela em construção na região.	LNP • 10/10/2022 • 11:53	Urbanismo	Habitação	As diretrizes deste projeto indicam a melhoria da acessibilidade para a população dos empreendimentos de habitação de interesse social citados ao direcionar abertura de acesso da Rua Bento Teobaldo Ferraz diretamente ao terminal intermodal.
19	ampliar a oferta de habitação de interesse social e equipamentos urbanos nas proximidades do sistema de transporte público;	Entendo também que já existem, mas frente ao potencial que a região possui dado ao amplo acesso aos modais de transporte (metro e cptm principalmente), acredito ser justificada a ideia em promover ainda mais a habitação de interesse social	João Victor Zagatto Penha • 10/10/2022 • 16:24	Urbanismo	Habitação	Este PIU tem como objetivo a qualificação de um equipamento de transporte e de seu entorno. O Interesse Público é representado pela melhoria do atendimento à população usuária deste sistema, qualificando os espaços do entorno, melhorando sua acessibilidade e promovendo a implantação de usos de serviços que apoiem as demandas dos usuários.
20		Somada a esse argumento, há a questão da gentrificação na área metropolitana, das cidades dormitórios e do fluxo pendular. Incentivar o aumento da oferta de HIS é fundamental, pois uma vez incentivada a densidade de ocupação da área, haverá emprego, estamos em área interna à capital - ponto de maior atratividade de empregos e serviços, e temos um déficit habitacional para as menores faixas de renda imenso.	Estela Marques • 25/10/2022 • 19:06	Urbanismo	Habitação	
21		Qual interesse social? Até o momento o que vemos por lá é a construção de prédios de luxo, a região ficando cada vez mais cara, e o entorno sendo pensado para uma população que nem precisa do transporte público, ou se utiliza, o faz para fugir do congestionamento, não por necessidade, é uma escolha.	Lívia Leoni Domingues Silva • 07/10/2022 • 12:14	Urbanismo	Habitação	
22		Concordo com a crítica proposta. Acredito que deveria ser incentivada a construção de moradia popular através dos recursos públicos que já deveriam ser dotados para tanto, como é o FUNDURB; de modo a transformar a região que possui inquestionável interesse coletivo realmente direcionado para o povo, e não apenas para a edificação de prédios de luxo que aumentam o padrão de vida e o custo das redondezas	João Victor Zagatto Penha • 10/10/2022 • 16:22	Urbanismo	Habitação	
23	No setor orla ferroviária e fluvial da MEM, onde está localizado o terminal intermodal Palmeiras-Barra Funda, mais precisamente no Arco Tietê, são verificados processos de transformação econômica e de padrões de uso e ocupação do solo que direcionam para a necessidade de implementar ações a fim de equilibrar a relação entre emprego e moradia. O setor tem grande potencial de transformação estrutural, sendo orientado para o maior aproveitamento da terra urbana com o aumento nas densidades construtiva e demográfica e implantação de novas atividades econômicas de abrangência metropolitana, atendendo a critérios de sustentabilidade e garantindo a proteção do patrimônio arquitetônico e cultural, em especial o ferroviário e o industrial. Para esta transformação destaca-se:	Considero de grande relevância a preocupação com o maior aproveitamento da terra urbana através do adensamento, dado a evitar o desperdício do aparato público - contudo acho razoável questionar a que ponto a concentração populacional atinge o objetivo do Plano Diretor. Elaborei com o seguinte exemplo: Se promovido o mero adensamento, poderemos vislumbrar o desenvolvimento de vários edifícios luxuosos compostos por "stúdios", e que servirão a uma classe elitizada. Agora, se promovido o adensamento junto à moradia popular, poderemos ter como resultado o desenvolvimento de prédios econômicos que conglomerem várias famílias de baixa renda em um espaço de vantagem em mobilidade. Por mais que ambos sejam de interesse razoável dado a disseminar para mais pessoas o benefício daquilo que para o Estado é tão caro, que é o seu aparato; julgo que pela segunda hipótese teremos maior proveito diante do conceito de Direito à Cidade, que ilumina nosso PDE.	João Victor Zagatto Penha • 10/10/2022 • 16:45	Urbanismo	Adensamento	Esta preocupação é importante e foi tratada na legislação da OUCAB que propõe além do acima exposto, o adensamento populacional, definindo Quota de Terreno máxima (Quadro II), de forma a não permitir somente a edificação de grandes unidades habitacionais. Outra medida foi a destinação de estoque específico para as Unidades Habitacionais Incentivadas caracterizadas como unidade habitacional com área privativa mínima de 45m² e máxima de 50m², dotada, no máximo, de um sanitário e de uma vaga de estacionamento, com o objetivo atender a famílias com faixas de renda média/baixa. Também destinou áreas para edificação específica de unidades de HIS, como o Subsetor A1 e Subsetor E2 (10% Gleba Pompeia). Além das Zonas Especiais de Interesse Social definidas pela lei 16.402/2016 -LPUOS.
24	A área onde está implantado o terminal intermodal é atualmente ocupada por plataformas de embarque do metrô e dos trens metropolitanos, por dois terminais de ônibus municipais, um terminal turístico rodoviário e um terminal rodoviário intermunicipal, além de áreas onde se encontram usos acessórios como manutenção, subestação de energia, áreas de carga e descarga, entre outros.	Redução da área do terminal, com a possibilidade de deixar algumas plataformas de ônibus no nível subterrâneo. Isso abriria espaço para áreas verdes, comerciais ou mesmo adensamento.	andreitearaujo • 06/10/2022 • 19:43	Espaços Públicos	Novas áreas verdes	Existe restrição à construção de subsolos no local por se tratar de área de várzea. Há necessidade de garantir a devida exaustão de gases no caso dos veículos urbanos e rodoviários não serem movidos a energia limpa, o que remete a legislações municipais no caso dos urbanos e federais no caso do rodoviários. Isso dificulta a utilização de subsolo para a localização dos equipamentos relacionados aos ônibus. Há, no entanto, necessidade de áreas permeáveis e de melhorias ambientais que geram diretrizes condizentes com a solicitação e deverão ser previstas áreas verdes e permeáveis no futuro empreendimento, conforme legislação.
25		Entendo ser pertinente a proposta, mas acredito não ser vantajosa em relação ao gasto e perturbação do tráfego que seria levar ao subterrâneo os pontos de ônibus. Para a promoção das áreas verdes e comerciais acredito que haveria maior cabimento nos arredores da estrutura da estação, que já está consolidada	João Victor Zagatto Penha • 10/10/2022 • 16:49	Espaços Públicos	Novas áreas verdes	
26	aproximação do emprego e dos serviços urbanos à moradia;	Há de ser lembrada a necessidade desta aproximação favorecer todas as camadas sociais, principalmente àquela que não possui a facilidade de ter e usar seu próprio carro ou uber.	João Victor Zagatto Penha • 10/10/2022 • 16:55	Urbanismo	Habitação	

n°	Trecho Comentado	Comentário	Autor • Data • Horário	Eixo temático	Subeixo temático	Devolutiva Proponentes / SPUrbanismo
27	Em consequência, os terrenos industriais, extensos e irregulares, necessitaram ser desdobrados em lotes menores para facilitar seus acessos . Porém essa mudança de uso não conseguiu reverter o processo de impermeabilização do solo resultante da ocupação industrial anterior da área, localizada sobre a planície aluvial, com problemas de drenagem das águas pluviais, causando inundações. O Mapa 8 demonstra como as grandes quadras existentes no entorno imediato do terminal prejudicam a acessibilidade ao serviço de transporte, evidenciando que as distâncias radiais são superiores a distância real de caminhada (isócronas) de até 600m ou 8 minutos de caminhada a pé.	vale incrementar como consequência o maior aproveitamento do solo, em razão da diminuição do espaço do lote e então maior presença de unidades residenciais e comerciais.	João Victor Zagatto Penha 10/10/2022 • 17:00	Urbanismo	Adensamento	Considerando as baixas densidades, a Lei da OUCAB tem entre suas diretrizes a promoção do adensamento construtivo e populacional da região, para tanto, permite que os empreendimentos construam 4 vezes a área do terreno, atingindo CA máximo igual a 4, através da compra de potencial adicional de construção (por meio de CEPAC). Em relação ao adensamento populacional, esta legislação também estabelece, para garantir o adensamento populacional, a Quota de Terreno máxima (Quadro II), de forma a não permitir somente a edificação de grandes unidades habitacionais. Outra medida foi a destinação de estoque específico para as Unidades Habitacionais Incentivadas caracterizadas como unidade habitacional com área privativa mínima de 45m² e máxima de 50m², dotada, no máximo, de um sanitário e de uma vaga de estacionamento, com o objetivo atender a famílias com faixas de renda média/baixa. Também destinou áreas para edificação específica de unidades de HIS, como o Subsetor A1 e Subsetor E2 (10% Gleba Pompeia). Além das Zonas Especiais de Interesse Social definidas pela lei 16.402/2016 -LPUOS.
28	Se compararmos a região com o restante do município de São Paulo notamos um número de viagens coletivas relativamente maior (65,65% na região contra 40,2% do município), mas um baixo número de viagens por modos não motorizados (14,8% na região contra 30,7% em toda São Paulo). Este dado evidencia o fato que a grande oferta de transporte coletivo na região contrasta com uma baixa conectividade e acessibilidade do sistema viário do entorno.	Além da baixa conectividade, é de ser elencada a destinação do uso do terreno na região como impasse para que o número de viagens em transporte coletivo seja maior. Nos arredores se percebe a presença de alguns prédios de alto padrão dos quais é possível afirmar os moradores não utilizarem a viagem coletiva. Se promovida a moradia adensada a nível de interesse social, por evidente maior será a fruição deste aparato público tão importante, que é o transporte.	João Victor Zagatto Penha 10/10/2022 • 17:05	Urbanismo	Habitação	
29	adequação do empreendimento de médio e grande porte em relação ao entorno, à melhoria da oferta de áreas públicas e da articulação do sistema viário;	Uma base policial ou estrutura pra reafirmar a alta vigilância e segurança da área, visto o viés de alto fluxo e também do potencial turístico.	Leonardo Martins • 11/10/2022 • 18:38	Urbanismo	Equipamento Público/Segurança	Os estudos revelam potencial para o desenvolvimento de atividades de comércio, áreas para hotéis, prédios comerciais, equipamentos urbanos de segurança, cultura e lazer, etc., a modelagem final é que definirá os usos, que por si só garantem o maior fluxo de pessoas, aumentando a segurança do entorno.
30	A população do Distrito da Barra Funda era de 14.383 habitantes, o que representa apenas 4,7% do total da população da Prefeitura Regional da Lapa, com crescimento populacional de 1,04% em relação ao Censo de 2.000. A área possui cerca de 0,13% da população total do município de São Paulo. Considerando que a área do distrito Barra Funda é de 585,31 hectares (ha), a densidade populacional do distrito pelo censo de 2010 é de 24,57 hab/ha, três vezes menor que a da Prefeitura Regional da Lapa (75,31 hab/ha) e da média do município (73,98 hab/ha) pelo mesmo censo. Vale destacar que as recentes transformações do distrito certamente aumentaram a população moradora, principalmente após a implantação de um grande loteamento junto a avenida Marquês de São Vicente, análise que deve ser mais aprofundada com publicação do próximo censo.	Alarmante o número, e expressão clara e inequívoca da necessidade do adensamento.	João Victor Zagatto Penha • 10/10/2022 • 17:06	Urbanismo	Adensamento	Considerando as baixas densidades, a Lei da OUCAB dispõe entre suas diretrizes a promoção do adensamento construtivo e populacional da região, para tanto, permite que os empreendimentos construam 4 vezes a área do terreno, atingindo CA máximo igual a 4, através da compra de potencial adicional de construção (por meio de CEPAC). Em relação ao adensamento populacional, esta legislação também estabelece, para garantir o adensamento populacional, a Quota de Terreno máxima (Quadro II), de forma a não permitir somente a edificação de grandes unidades habitacionais. Outra medida foi a destinação de estoque específico para as Unidades Habitacionais Incentivadas, com o objetivo atender a famílias com faixas de renda mais baixas. Também destinou áreas para edificação específica de unidades de HIS, como o Subsetor A1 e Subsetor E2 (10% Gleba Pompeia). Além das Zonas Especiais de Interesse Social definidas pela lei 16.402/2016 -LPUOS.
31	Estes estudos de caso têm como objetivo subsidiar a obtenção de parâmetros de referência em projetos urbanos semelhantes à situação observada no Terminal Intermodal Palmeiras-Barra Funda, para posterior modelagem de um cenário preliminar de projeto. Como base para a seleção de casos, foi utilizada como referência a classificação de sistemas de Desenvolvimento Orientado pelo Transporte (DOT) da Arcadis, empresa de consultoria urbana e a consideração de situações semelhantes de transposição urbana. Para isto foram escolhidos dois casos. O primeiro a renovação da estação de trem Rotterdam Centraal e do perímetro de seu entorno, na Holanda; e o segundo da remodelação da Porta Susa, estação central do trem de grande velocidade de Turim na Itália. Estudo de caso 01: Rotterdam Centraal, Holanda, 2014	Outros projetos de estações intermodais podem ser considerados como referência: - Estação de Logroño, Espanha (criação de parque sobre os trilhos) - Flinders Street Station, Melbourne, Austrália (realizado concurso de arquitetura para o projeto de remodelação da estação e equipamentos públicos) - Terminal de Västerås, Suécia (transposição dos trilhos através de equipamento público) - Estação Central de Estocolmo, Suécia (criação de bairro adensado e edifícios de escritório ao lado da estação).	andrealme • 16/10/2022 • 10:38	Urbanismo	Arquitetura/referências	Os proponentes agradecem a contribuição e informam que no momento do desenvolvimento do projeto do terminal estas referências serão consideradas.
32	Soma-se aos estudos promovidos pela municipalidade a contribuição realizada pela Agência Francesa de Desenvolvimento (AFD) para a Secretaria de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo (STM/GESP), no âmbito de uma cooperação técnica. A AFD, em conjunto com empresas parceiras, elaborou um estudo de pré-viabilidade de ampliação da área do terminal intermodal Palmeiras-Barra Funda.	Importante considerar a possibilidade de realização de concurso de arquitetura e urbanismo para o projeto da estação intermodal.	andrealme • 16/10/2022 • 10:40	Urbanismo	Arquitetura/ concurso	Os proponentes agradecem a contribuição e informam que no momento do desenvolvimento do projeto essa possibilidade poderá ser considerada no empreendimento.

n°	Trecho Comentado	Comentário	Autor • Data • Horário	Eixo temático	Subeixo temático	Devolutiva Proponentes / SPUrbanismo
33	A diretriz urbanística propõe a ampliação da conexão entre os lados norte e sul da faixa metroferroviária para pedestres e ciclistas, a abertura visual das áreas de circulação norte-sul para a paisagem do entorno, em especial para o Memorial da América Latina, bem tombado de relevante interesse plástico arquitetônico, transformando o Polo Barra Funda no principal espaço de fruição pública da região. Esta fruição terá como resultado urbanístico a possibilidade de integração do deslocamento das pessoas entre os bairros situados ao norte com os bairros ao sul das linhas férreas, propiciando o aumento da acessibilidade às infraestruturas de transporte e aos equipamentos de lazer e cultura, como o parque da Água Branca, o Memorial da América Latina, as instalações da Universidade Estadual Paulista – Unesp e de universidades privadas adjacentes. Esta diretriz, como a anterior, alinha-se com os objetivos da OUCAB para o setor. Esta intervenção deve vir acompanhada da melhoria de acessibilidade ao terminal, a criação de uma fruição permanente para pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo e da adequação da capacidade da estação para comportar a implantação futura do Trem Intercidades - TIC, que fortalecerá ainda mais sua condição de nova centralidade macrometropolitana. Além do Trem Intercidades, a estação, que hoje já abriga as linhas 3-Vermelha do Metrô, 7-Rubi e 8-Diamante da CPTM, receberá também as linhas 11-Coral e 13-Jade da CPTM, ampliando a conexão com as regiões leste e nordeste da RMSP, além de estabelecer conexão direta com o Aeroporto Internacional de Guarulhos.	Acho válido a proposta de trens que ligam pontos estratégicos. Acredito que deveríamos ter mais conexão com outros lugares como o Aeroporto de Congonhas.	Gabriel Manzano 22/10/2022 • 14:53	Mobilidade	Transporte público	É importante salientar que o desenvolvimento e planejamento da expansão do sistema metro-ferroviário é atribuição da Secretaria dos Transportes Metropolitanos - STM. O PIU, objeto deste estudo, foca na requalificação do espaço do Terminal Intermodal Palmeiras-Barra Funda para receber as linhas já relacionadas, sendo premissa desse projeto respeitar as diretrizes de STM.
34	desestimular vagas de garagem a fim de não incentivar o transporte individual.	Considerar que pelo pólo de modais da área, terminal rodoviário e diversidade de uso pretendida, haverá a necessidade de estacionamentos. Trata-se de uma metrópole, onde a proposta é criar uma nova centralidade, com grandes atrativos existentes. Dada a dimensão da mancha urbana atual, a carência de oferta e capilaridade do transporte público, há demanda para o meio de transporte privativo (motos e carros). Desestímulo às vagas de unidades privativas sim, que aumentam o custo das unidades comerciais e residenciais, além de apresentar períodos de ociosidade. Uma sugestão é explorar a oferta de vagas rotativas vertical, com a liberação das ruas da zona azul, para ciclovias. Por ser várzea há a questão da drenagem. Convém analisar se edifícios garagem seriam convenientes, liberando o "térreo" útil para o público e para os ciclos; além de não onerar/agredir com a construção de subsolos e rebaixamento de lençol freático.	Estela Marques • 25/10/2022 • 19:49	Mobilidade	Estacionamentos	O Polo Barra Funda deverá prever uma área para estacionamento conforme legislação vigente, de forma a atender principalmente a demanda dos usuários do terminal.
35	qualificar a vida urbana com ampliação das calçadas e estímulo ao comércio, serviços e equipamentos urbanos voltados para a rua;	Gostaria de sugerir uma ampliação viável e importante no entorno do projeto. A criação de uma via de acesso para pedestres/ciclovias paralela aos trilhos da CPTM com ramais transversais que una importantes equipamentos culturais artísticos e de lazer da região. A via poderia ter o formato de passarela suspensa no trecho da ferrovia e teria início no SESC Pompeia, seguiria em direção leste até a Casa das Caldeiras, Parque da Água Branca, Memorial da América Latina, Casa Mario de Andrade e terminaria o Teatro São Pedro.	Afranio • 22/10/2022 • 11:10	Mobilidade	Transposição ferroviária / passeios	O Plano Urbanístico da Operação Urbana Consorciada Água Branca - OUCAB tem como diretriz garantir a acessibilidade do território principalmente a circulação não motorizada. Para tanto foram propostas abertura de novas vias como alargamento de vias existentes e ampliação de passeios, de forma a criar um sistema de espaços públicos, conectando os equipamentos, praças, terminais e estações de transportes público. Assim, entendemos que a proposta esteja alinhada à diretriz desta operação urbana, que poderá ser potencializada com o desenvolvimento do PIU Polo Barra Funda.
36		Ótima iniciativa, trabalhar o pressuposto de um corredor/circuito cultural, ligado também às novas atividades culturais (teatro, cinemas) que surgirão junto aos novos projetos/complexos multiusos.	Estela Marques • 25/10/2022 • 19:11	Urbanismo	Uso do Solo	Os estudos indicam que para o futuro empreendimento há potencial para comércio, áreas para hotéis, para prédios comerciais, equipamentos urbanos de segurança, cultura e lazer, etc. Podemos encorajar certos tipos de uso, porém a modelagem final é que poderá definir os usos.
37	Criação de rua para prolongar a via existente sob o viaduto Antártica , ligando o início da Rua Gustavo Willy Borghoff (rua da Várzea) à praça Luís Carlos Mesquita, aliviando a circulação de veículos em frente ao terminal da Barra Funda;	A prefeitura poderia pensar em uma iniciativa que já é feita em outros lugares, de readequar a área embaixo do viaduto para o comércio, com lojas, restaurantes, que sirvam para atrair movimento e deixar o lugar menos inóspito e perigoso. Como exemplo de sucesso posso citar o viaduto da Autopista Pres. Arturo Umberto Illia em Buenos Aires, no bairro do Retiro.	Ricardo_Silva_SP • 29/10/2022 • 11:41	Urbanismo	Uso do solo	A Prefeitura já estudou a possibilidade de dar novos usos aos baixos de viadutos, o viaduto Antártica integrava estes estudos,entretanto, somente os baixos do Viaduto Antártica ao sul da ferrovia, área próxima à Praça Souza Aranha. Entende-se que no âmbito de da OUCAB e deste PIU, estes estudos possam ser retomados pela própria Prefeitura, potencializados pelos estudos do PIU.
38	VIABILIDADE DA TRANSFORMAÇÃO E ADENSAMENTO CONSTRUTIVO E POPULACIONAL	Pensando em adensamento os dois estacionamentos do terminal deveriam ser unificados em um só, de preferência no terreno do Estacionamento 2, e verticalizado em um prédio, com acesso direto ao mezanino central da estação. Este prédio também deveria reservar o térreo para implantação de comércio e serviços. Dessa forma teríamos mais um terreno livre (o do estacionamento 1) e um melhor aproveitamento de espaço no outro terreno.	Ricardo_Silva_SP • 29/10/2022 • 11:50	Mobilidade	Estacionamentos	O Polo Barra Funda deverá prever uma área para estacionamento conforme legislação vigente e poderá atender a todas as finalidades. O desincentivo mencionado se reflete na disponibilidade de alternativas modais em abundância e na racionalidade da integração, inclusive entre o individual e o coletivo. Sua disposição no empreendimento, no entanto, dependerá do projeto, momento em que a sugestão poderá ser apresentada. Cabe lembrar que as fachadas ativas deverão ser compatibilizadas com o uso infra.

n°	Trecho Comentado	Comentário	Autor • Data • Horário	Eixo temático	Subeixo temático	Devolutiva Proponentes / SPUrbanismo
39	Entretanto, para a realização desta transformação será necessário o enfrentamento de alguns desafios. Trata-se de um conjunto de ações com características relacionadas à regularização fundiária e ao desenvolvimento urbanístico.	Na hipótese de o PIU ser consolidado em lei específica a ser encaminhada à Câmara Municipal, sugere-se que o texto proposto reafirme a permissão da aplicação de incentivos da Lei Municipal 16.402/16 no território de abrangência do projeto, em especial o disposto no artigo 114 da mencionada lei. Pelo mérito, tal proposição se justifica pela pertinência em se promover a intensificação do uso do solo do entorno imediato de modo a racionalizar o uso do transporte público no polo Barra Funda, que consiste num verdadeiro hub de mobilidade urbana. Pela legalidade, embora o exame da lei deixe claro a efetiva possibilidade de aplicação do disposto no artigo 114 nos territórios das operações urbanas, tal entendimento padece de maior esclarecimento junto à SP Urbanismo.	DIEGO RODRIGUES DOS SANTOS • 31/10/2022 • 17:09	Urbanismo	Adensamento (LPUOS art 114 e OUC)	A Lei da OUCAB (15.893/2013 e sua revisão Lei 17.561/2021) dispõe entre suas diretrizes a promoção do adensamento construtivo e populacional da região, para tanto, permite que os empreendimentos construam 4 vezes a área do terreno, atingindo CA máximo igual a 4, através da compra de potencial adicional de construção (por meio de CEPAC). Em relação ao adensamento populacional, esta legislação também estabelece, para garantir o adensamento populacional, a Quota de Terreno máxima (Quadro II), de forma a não permitir somente a edificação de grandes unidades habitacionais. Em relação aos usos incentivados que trata o artigo 114 da LPUOS, a Lei da OUCAB, na Seção dos Incentivos, Art. 25, Inciso I, alínea c), considera-se não computável as áreas comuns de circulação até o limite de 20% da área construída computável de cada pavimento tipo, empreendimentos de uso não residencial destinados a hotéis , admitida a instalação, no pavimento térreo, de subcategorias usos não residenciais compatíveis - nR1 e usos não residenciais toleráveis - nR2, nos termos da Lei nº 13.885, de 2004, e sua regulamentação.
40	aperfeiçoar o sistema de circulação, por meio da abertura e alargamento de vias, enterramentos de redes, construção de valas técnicas com viabilidade técnica, ciclovias e passeios públicos, visando o conforto e a segurança dos usuários;	Essencial a reestruturação da passagem de pedestres no viaduto Pacaembu (Av. dr. Abraão Ribeiro) e sobretudo a criação de uma ciclovia a fim possibilitar a ligação das ciclovias já existentes (Av. Marques de São Vicente e Av. Mario de Andrade), além de mais conforto e segurança aos usuários	Alvaro LPN • 31/10/2022 • 23:09	Mobilidade	Circulação não motorizada	A proposta de implantação de ciclovia para transposição da ferrovia na altura do viaduto Pacaembú continuando pela Av. Abraão Ribeiro, embora esteja fora da área de adesão do PIU Polo Barra Funda, será encaminhada à Companhia de Engenharia e Tráfego - CET para análise, companhia responsável pela definição e implantação da rede cicloviária na cidade de São Paulo que deverá estudar em conjunto com CPTM responsável pela ferrovia a ser transposta.