



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
GABINETE DO PREFEITO
OFÍCIO AO LEGISLATIVO

Ofício ATL SEI nº 112746385

Ref.: Ofício SGP-23 nº 191/2024

Senhor Presidente,

Reportando-me ao ofício acima referenciado, em atenção à Indicação do Vereador Rubinho Nunes, encaminho-lhe cópia das informações prestadas pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito - SMT, Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento - SMUL, São Paulo Urbanismo - SP-URB, Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras - SIURB e pela Secretaria Municipal de Cultura - SMC, a respeito da sugestão de estudos de viabilidade para construção de passarela ou passagem de servidão na Estação Mooca de Trem, visando segurança e conforto dos pedestres, bem como afim de contribuir para a redução do congestionamento e da poluição do ar na região.

Na oportunidade, renovo a essa Presidência, protestos de apreço e de consideração.

TATIANA ROBLES SEFERJAN

Chefe de Gabinete

Casa Civil

(documento assinado e datado eletronicamente)

Ao Excelentíssimo Senhor

MILTON LEITE

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo



Tatiana Robles Seferjan

Chefe de Gabinete

Em 23/10/2024, às 19:11.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **112746385** e o código CRC **7395C18F**.

Não PS - ANÁLISE TÉCNICA
PLANEJAMENTO URBANO**Nº : 96.43.00094/24-09****Revisão: 3**

Reg. CET: 07496

25/04/24

Analista: ALEXANDRA PANONTIN MORGILLI

PARECER TÉCNICO

À SPP - Assessoria

Em resposta ao Ofício SGP-23 nº 191/2024- CMSP - Presidente Milton Leite - Indicação nº 102/2024 do Vereador Rubinho Nunes que trata de sugestão de estudos e viabilidade de construção de uma passarela ou passagem de servidão na Estação Mooca de Trem visando a segurança e o conforto dos pedestres, bem como para contribuir para a redução do congestionamento e da poluição do ar na região, temos a informar que:

Existem duas entradas para os pedestres acessarem à Estação Mooca da CPTM, uma entrada no final da Rua Monsenhor João Felipe (via transversal à Rua Borges de Figueiredo) e outra entrada pela Rua Presidente Wilson próximo a altura do número 497. Estas entradas se conectam por passarela própria da Estação CPTM sobre a linha do trem, com portões que são fechados (24h às 4h) e abertos no período de funcionamento da estação (4h às 24h). Além disso, apresenta uma grande extensão de trajeto e a necessidade do pagamento de passagem para este deslocamento, conforme citado no Ofício (documento 101090011).

Salientamos que a região onde se insere a Estação Mooca da CPTM está no perímetro do Projeto de Intervenção Urbana para o Perímetro do Arco do Tamanduateí, Lei nº 18.079/24, com melhoramentos viários conforme segue mapa anexo. Assim, sugerimos o encaminhamento do presente à Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento SMUL/SPUrbanismo, para avaliação e demais providências, tendo em vista tratar-se de assunto sob responsabilidade daquela Secretaria.

Dessa forma, nos colocamos à disposição para participação dos estudos do viários para a melhor locação dessa passarela.

*Alexandra Panontin Morgilli*Reg. CET: 07496
25/04/24



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO****SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRÂNSITO****Assessoria Jurídica**

Rua Boa Vista, 128 / 136, 4º andar - Fundos - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000

Telefone:

PROCESSO 6010.2024/0001406-8**Encaminhamento SMT/AJ Nº 102376860****INTERESSADO:** Câmara Municipal de São Paulo/Vereador Rubinho Nunes.**ASSUNTO:** Ofício SGP-23 nº 191/2024 - Indicação nº 102/24. Sugestão de estudos de viabilidade para construção de passarela ou passagem de servidão na Estação Mooca de Trem visando a segurança e o conforto dos pedestres, bem como, para contribuir para a redução do congestionamento e da poluição do ar na região.**Pref/Casa/Civil/ATL****Sra. Chefe de Gabinete,**

Trata o presente de ofício, proveniente da Câmara Municipal de São Paulo, de iniciativa do N. Vereador Rubinho Nunes em doc. nº 101090011, acompanhado da Indicação nº 102/2024, por meio do qual sugere estudos de viabilidade para construção de passarela ou passagem de servidão na Estação Mooca de Trem visando a segurança e o conforto dos pedestres, bem como, para contribuir para a redução do congestionamento e da poluição do ar na região, enviado pela PREF/CASA CIVIL/ATL em doc. 101095795.

Em atendimento ao solicitado segue informação elaborada pela CET, em doc. 102349673, e Plano de Melhoramento Viário, doc. 102038996, as quais acolho.

Na oportunidade, renovo protestos de elevada consideração e respeito.

Atenciosamente,

CELSO GONÇALVES BARBOSA

Secretário Municipal de Mobilidade e Trânsito - SMT

**Celso Gonçalves Barbosa****Secretário(a) Municipal de Mobilidade e Trânsito**

Em 29/04/2024, às 12:38.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **102376860** e o código CRC **12ED7439**.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E LICENCIAMENTO

Núcleo de Controle de Projetos

Rua São Bento, 405, Ed. Martinelli - Bairro Sé - São Paulo/SP - CEP 01011-100

Telefone:

PROCESSO 6010.2024/0001406-8

Encaminhamento SMUL/URB/PROJETOS Nº 105679461

São Paulo, 24 de junho de 2024.

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo/Vereador Rubinho Nunes.

Assunto: Ofício SGP-23 nº 191/2024 - Indicação nº 102/24. Sugestão de estudos de viabilidade para construção de passarela ou passagem de servidão na Estação Mooca de Trem visando a segurança e o conforto dos pedestres, bem como, para contribuir para a redução do congestionamento e da poluição do ar na região.

À SMUL/URB

Sr. Chefe de Assessoria,

Sirvo-me do presente para apresentar manifestação acerca do Ofício SGP-23 nº 191/2024 - Indicação nº 102/2024 (doc.101090011), encaminhado pela Câmara Municipal, e das solicitações feitas por PREF/CASA CIVIL/ATL (doc. 102720776), que sugerem estudos de viabilidade para construir passarela de pedestres ou passagem de servidão dentro da Estação de Trem Mooca.

Conforme esclarecido por CET neste processo (doc. 102349673), a Estação Juventus-Mooca possui dois acessos de pedestre, sendo um deles na Rua Monsenhor João Felipo e o outro na Rua Presidente Wilson, nas proximidades do número 497. A transposição entre os dois lados da ferrovia pode ocorrer por uma passarela própria da Estação, porém só está aberta durante o horário de funcionamento da Estação (entre 04hs e 00hs) e necessita de pagamento de passagem para realização do deslocamento.

Para além dessa opção, o pedestre pode realizar a transposição da ferrovia somente no Viaduto São Carlos, que está a 1,1km da Estação, ou no Viaduto Prof. Alberto Mesquita de Camargo (Rua da Mooca), que está a 400m da Estação. Os dois meios de conexão com acesso livre ao pedestre distam 1,5km entre si, proporcionando um ambiente urbano com pouca caminhabilidade e acessibilidade ao pedestre e estimulando o uso de veículos motorizados para fazer as transposições dos dois lados da ferrovia.

Deste modo, visando ao conforto e à acessibilidade dos pedestres, assim como à redução do congestionamento e da poluição do ar com a diminuição do uso de veículos motorizados para realização da transposição, avaliamos, salvo melhor juízo, ser pertinente a construção de uma passarela de pedestres entre os viadutos mencionados e/ou uma passagem de servidão dentro da Estação de Trem Mooca.

Cordialmente,



Fernanda Ormelezi Pitombo
Diretor de Projetos

Em 24/06/2024, às 17:55.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **105679461** e o código CRC **2955C4D0**.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E LICENCIAMENTO
DIVISÃO DE ORDENAMENTO TERRITORIAL

Rua São Bento, 405, Ed. Martinelli - Bairro Sé - São Paulo/SP - CEP 01011-100

Telefone:

PROCESSO 6010.2024/0001406-8

Informação SMUL/PLANURB/DOT Nº 103481551

São Paulo, 15 de maio de 2024.

SMUL/PLANURB

Heliana Lombardi Artigiani

Sra. Coordenadora

Em atenção aos encaminhamentos 103307114 e 102941294 e, à luz das atribuições desta Coordenadoria constantes no Decreto nº 60.061/2021, apresentamos nossa análise e manifestação acerca do Ofício CMSP SGP-23 nº 191/2024 - Indicação nº 102/2024 (101090011), de iniciativa do Vereador Rubinho Nunes, por meio do qual sugere estudos de viabilidade para construção de passarela ou passagem de servidão na Estação Mooca de Trem, visando a segurança e o conforto dos pedestres, bem como, para contribuir para a redução do congestionamento e da poluição do ar na região, enviado pela PREF/CASA CIVIL/ATL em doc. 101095795.

Após encaminhamento inicial à SIURB e SMT, o processo foi encaminhado à SMUL e SP Urbanismo por sugestão de CET no Parecer Técnico doc. 102349673, tendo em vista a infraestrutura indicada estar localizada no território do Subsetor Arco Tamanduateí da Macroárea de Estruturação Metropolitana, cujo Plano de Intervenção Urbana redundou na proposição e aprovação da Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí (OUC-BT) através da Lei nº 18.079/2024.

A Estação Juventus-Mooca da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM compõe a Linha 10-Turquesa, que conecta a cidade de São Paulo à região do ABC, situada no sudeste da região metropolitana. Conforme informado pela CET, a estação possui dois acessos para os pedestres: uma entrada no final da Rua Monsenhor João Felipo (via transversal à Rua Borges de Figueiredo) e outra entrada pela Rua Presidente Wilson próximo ao número 497. A estação Juventus-Mooca está situada a cerca de 400m do Viaduto Prof. Alberto Mesquita de Camargo (Rua da Mooca) e a cerca de 1100m do Viaduto São Carlos, que possibilitam a transposição da ferrovia por pedestres fora da estação ferroviária existente e das restrições apontadas (horário de funcionamento e necessidade de pagamento de passagem). A Rua Monsenhor João Felipo é a única via pública situada no trecho de cerca de 1.500m entre os referidos viadutos e entre as Avenidas Presidente Wilson e Borges de Figueiredo que faz divisa com a faixa de domínio da ferrovia.

Em relação aos elementos do Sistema Municipal de Planejamento Urbano:

1. O Plano Diretor não prevê nenhuma intervenção específica para transposição da ferrovia neste trecho;
2. O Plano Regional da Subprefeitura da Mooca contém, entre seus Perímetros de Ação, o perímetro ID 78 - Centralidade Mooca, onde localizamos as seguintes diretrizes:
 - Desenvolver percursos alternativos para pedestres, ciclistas, ônibus e automóveis de modo a superar

grandes barreiras urbanas, melhorando a mobilidade local da área. Destaque para Av. Alcântara Machado e linhas ferroviárias.

- Qualificar os acessos à Estação Mooca (Linha 10 Turquesa da CPTM) pela R. Monsenhor João Felipo e à Estação Bresser-Mooca (Linha 3 Vermelha do Metrô) pela R. Ipanema e R. Inácio de Araújo, de modo a garantir a segurança pública e a acessibilidade universal.

3. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana - PLANMOB SP 2015 não prevê nenhuma intervenção específica para transposição da ferrovia neste trecho.

4. Em consulta ao Programa de Intervenções da OUC Bairros do Tamanduateí (Quadro 1A), localizamos a intervenção código EQ.EQ.c.01, que prevê a transposição da ferrovia no trecho conectando diretamente a Tipografia Casa Vanordem e imóveis à Antiga Fábrica Antártica após a aquisição, restauro e reconversão destes bens imóveis representativos em equipamentos públicos (intervenções EQ.EQ.a.02 e EQ.EQ.a.03).

Considerando essas informações, avaliamos que a iniciativa de criar nova transposição para pedestres sobre a ferrovia neste trecho é pertinente e compatível com as disposições do Plano Regional da Subprefeitura da Mooca e da OUC Bairros do Tamanduateí, ampliando a capilaridade do tecido urbano da região e diminuindo o efeito barreira da ferrovia.

Todavia, ponderamos que a iniciativa de construção de uma passarela associada à própria estação Juventus-Mooca ou mesmo dissociada desta (em outra localização ou a partir da Rua Mons. João de Felipo) deve ser discutida com a própria CPTM, considerando as implicações operacionais no funcionamento da estação e da Linha 10-Turquesa e o domínio que detém sobre os terrenos em que se assentam a estação, a linha, as servidões de acesso e demais áreas operacionais, bem como outras eventuais interferências e requisitos técnicos, como gabarito de altura e rede aérea. Além disso, a área em questão está inserida no conjunto de bens imóveis representativos tombados pelo Conpresp através da Resolução 14/07 (polígono formado pela R. Mons. João Felipo, Av. Borges de Figueiredo, Vd. São Carlos e Av. Pres. Wilson), o que demanda análise do DPH. Por fim, outro aspecto a ser considerado para viabilizar a construção de uma nova passarela neste trecho em outra localização alternativa à estação é a necessidade de desapropriações ou a constituição de servidões de passagem em terrenos situados nas Avenidas Borges de Figueiredo e Presidente Wilson, já que não existem outras vias públicas lindeiras à faixa de domínio da ferrovia.

Com essas informações, restituímos com a recomendação de encaminhamentos à CPTM e DPH para análise da Indicação nº 102/2024 (101090011).



Fernando Henrique Gasperini

Diretor(a)

Em 16/05/2024, às 13:04.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **103481551** e o código CRC **3366648D**.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E LICENCIAMENTO
Coordenadoria de Legislação de Uso e Ocupação do Solo
Rua São Bento, 405, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01011-100
Telefone:
PROCESSO 6010.2024/0001406-8
Informação SMUL/DEUSO Nº 105057592

SMUL/DEUSO

Sra. Coordenadora,

Trata o presente de consulta a esta Coordenadoria, encaminhada por **SMUL/GAB (doc.102941294)**, em atenção ao Ofício proveniente da **Câmara Municipal de São Paulo (doc.101090011)**, relativa à viabilidade de construção de passarela ou passagem de servidão na Estação Mooca de Trem "(...) a qual visa à segurança e o conforto dos pedestres, bem como, contribuir para a redução do congestionamento e da poluição do ar na região".

Quanto à área objeto do presente estudo, conforme informado em **Parecer SPP/GST (doc. 102349673)**:

Existem duas entradas para os pedestres acessarem à Estação Mooca da CPTM, uma entrada no final da Rua Monsenhor João Felipo e outra entrada pela Rua Presidente Wilson próximo ao número 497. Estas entradas se conectam por passarela própria da Estação CPTM sobre a linha do trem, com portões que são fechados (24h às 4h) e abertos no período de funcionamento da estação (4h às 24h). Além disso, apresenta uma grande extensão de trajeto e a necessidade do pagamento de passagem para este deslocamento, conforme citado no Ofício (documento 101090011).

SMUL/PLANURB (doc. 103481551) reitera a informação anterior e a complementa:

A estação Juventus-Mooca está situada a cerca de 400m do Viaduto Prof. Alberto Mesquita de Camargo (Rua da Mooca) e a cerca de 1100m do Viaduto São Carlos, que possibilitam a transposição da ferrovia por pedestres fora da estação ferroviária existente e das restrições apontadas (horário de funcionamento e necessidade de pagamento de passagem). A Rua Monsenhor João Felipo é a única via pública situada no trecho de cerca de 1.500m entre os referidos viadutos e entre as Avenidas Presidente Wilson e Borges de Figueiredo que faz divisa com a faixa de domínio da ferrovia.

Assim, sobre o solicitado, e considerando a atribuição desta Coordenadoria - a interface entre a proposição em tela e a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS), Lei nº 16.402/16, com revisão parcial pela Lei nº 18.081/2024 - temos o seguinte a informar:

Dentre as diretrizes para o parcelamento, uso e ocupação do solo, dispostas no **Art. 2º** da LPUOS, estão:

(...)

VI - a limitação e o condicionamento da instalação de empreendimentos de médio e grande porte tendo em vista as condições urbanísticas do seu entorno, de modo a proporcionar melhor equilíbrio entre áreas públicas e privadas, melhor interface entre o logradouro público e o edifício, compatibilidade entre densidade demográfica e a infraestrutura existente e maior continuidade, capilaridade e conectividade do sistema viário;

VII - a adequação do uso do solo aos modos de transporte não motorizados, em especial à adoção de instalações que incentivem o uso da bicicleta;

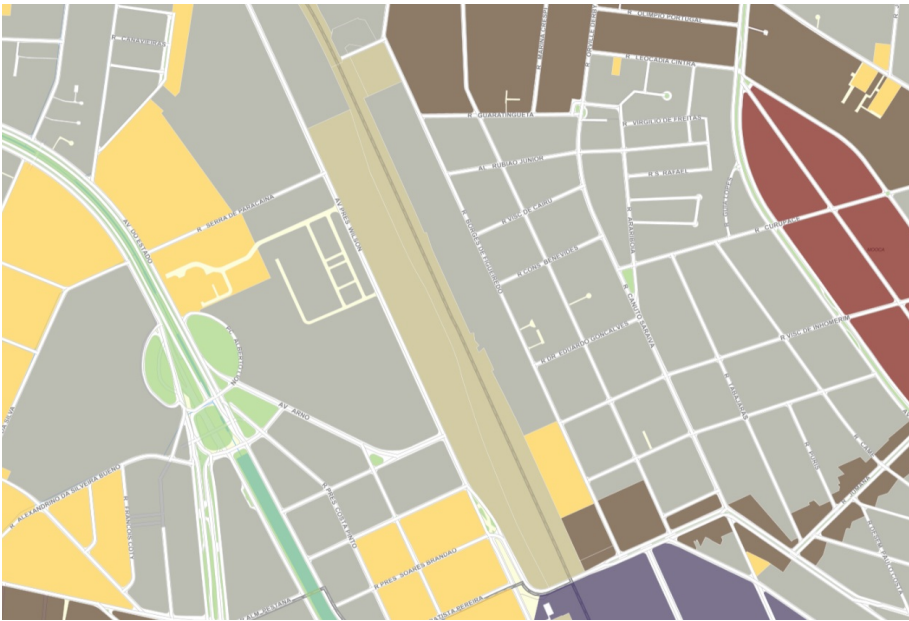
VIII - o incentivo à integração, no uso do solo, dos diversos modos de transporte;

(...)

(grifo nosso)

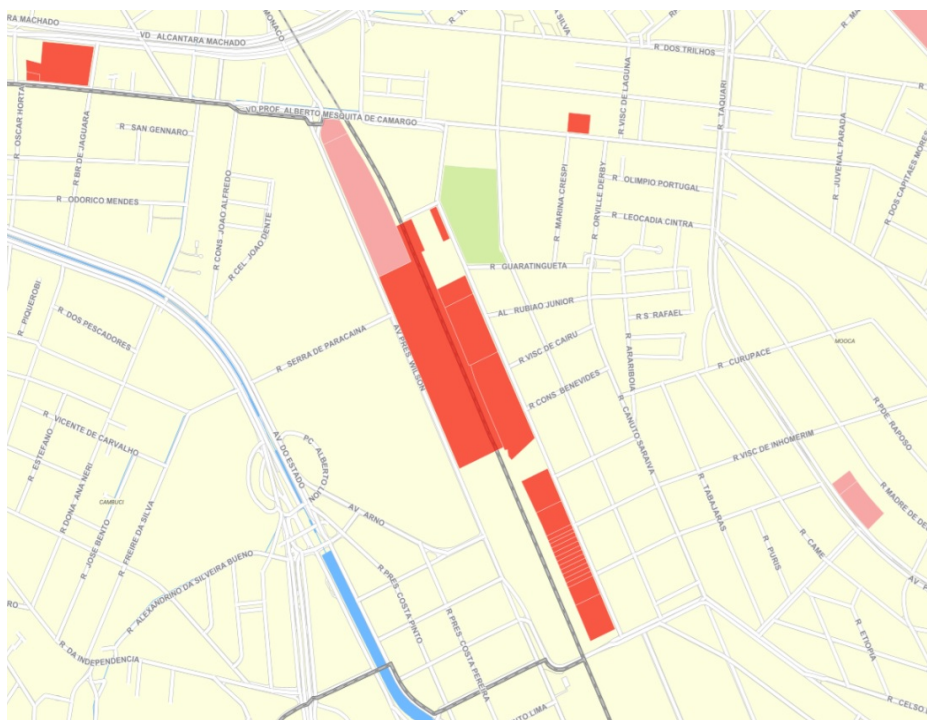
Adicionalmente, informamos que a Estação Juventus-Moooca da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) está localizada em uma porção do território definida como Zona de Ocupação Especial (ZOE) conforme **Mapa 1 – Perímetro das Zonas, exceto ZEPEC**; e sua área, bem como lotes do entorno, foram classificados como Zona Especial de Preservação Cultural (ZEPEC) de Bens Imóveis Representativos (BIR), conforme **Mapa 2 – Imóveis e territórios enquadrados como ZEPEC e indicados para tombamento**, ambos da Lei nº 16.402/2016.

No entorno da Estação há as seguintes zonas: Zona Mista (ZM), Zona de Centralidade (ZC), Zona Especial de Interesse Social 3 (ZEIS-3) e Zona Predominantemente Industrial 1 (ZPI-1), conforme **Mapa 1 – Perímetro das Zonas, exceto ZEPEC** da Lei nº 16.402/2016.



Mapa 1 – Perímetro das Zonas, exceto ZEPEC. Lei nº 16.402/2016.

Fonte: Portal GeoSampa



Mapa 2 - Imóveis e Territórios enquadrados como ZEPEC e indicados para tombamento. Lei nº 16.402/2016.

Fonte: Portal GeoSampa.

Embora a Estação Mooca da CPTM seja uma ZOE e boa parte do seu entorno esteja definida como ZM, destaca-se que devido à existência da referida Estação, que é um equipamento estrutural de transporte coletivo, tal área possui características que poderiam relacioná-la a Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana (ZEU), ao longo da qual se objetiva, dentre outros aspectos, a qualificação dos espaços públicos, incluindo a melhoria das condições de acesso e mobilidade.

Quanto ao tema, a LPUOS regulamenta em seu **Art. 34** a possibilidade de admissão da “execução de passagem aérea ou subterrânea permanente por área pública com a finalidade de conexão entre dois ou mais lotes localizados em quadras distintas” a serem regulamentadas em decreto.

Complementarmente, ressaltamos que o parecer técnico de **SMUL/PLANURB (doc. 103481551)**, elaborado pela Divisão de Ordenamento Territorial, destacou pontos importantes, informando propostas existentes relativas à melhoria da mobilidade local para a área em tela:

- (i) diretrizes constantes no Plano Regional da Subprefeitura da Mooca;
- (ii) proposta de transposição da ferrovia, constante na Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí (OUC-BT), Lei nº 18.079/2024, (**Quadro 1A - Programa de intervenções**) conectando a Tipografia Casa Vanordem e imóveis à Antiga Fábrica Antártica (Transposição entre equipamentos - EQ.EQ. c.01).

Posto isso, corroboramos com o entendimento de SMUL/PLANURB que a proposta de construção de passarela ou passagem de servidão, associada ou não a Estação Juventus-Mooca da CPTM, é compatível com as disposições do Plano Regional da Subprefeitura da Mooca, da OUC Bairros do Tamanduateí, bem como com disposições da LPUOS, “ampliando a capilaridade do tecido urbano da região e diminuindo o efeito barreira da ferrovia”, mas que tal proposta: (i) deve ser discutida com a CPTM, tendo em vista as implicações no funcionamento da Estação e da Linha 10-Turquesa; (ii) deve ser analisada pelo DPH, considerando que a área em questão está inserida no conjunto de Bens Imóveis Representativos tombados por meio da RESOLUÇÃO 14/07 - CONPRESP/SMC; e, (iii) para viabilizar a construção de uma nova passarela em localização alternativa à estação há a necessidade de desapropriações ou constituição de servidões de passagens tendo em vista que não existem vias públicas entre a Av. Presidente Wilson e a

Av. Borges de Figueiredo.

Diante do exposto, sugerimos o retorno do presente à SMUL/GAB para prosseguimento.

Arq. Tatiane Oliveira Teles

Coordenadoria de Legislação de Uso e Ocupação do Solo



Tatiane Oliveira Teles

Assessor(a) III

Em 13/06/2024, às 13:40.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **105057592** e o código CRC **B52C2337**.

**SÃO PAULO URBANISMO****Diretoria De Desenvolvimento Urbano**

Rua Líbero Badaró, 504, 16º. Andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01008-906

Telefone: 11-3113-7500

PROCESSO 6010.2024/0001406-8**Encaminhamento SP-URB/DDU Nº 105813745**

São Paulo, 26 de junho de 2024.

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo/Vereador Rubinho Nunes.**Assunto:** Ofício SGP-23 nº 191/2024 - Indicação nº 102/24. Sugestão de estudos de viabilidade para construção de passarela ou passagem de servidão na Estação Mooca de Trem visando a segurança e o conforto dos pedestres, bem como, para contribuir para a redução do congestionamento e da poluição do ar na região.**À SP-URB/PRE****Sr.º Presidente,**

Encaminho o presente em atendimento ao **Encaminhamento SP-URB/PRE Nº105538037** nos termos do quanto requerido em **Encaminhamento SP-URB/DDU Nº103150672** para informar se a construção de passarela ou passagem de servidão na Estação Mooca de Trem, constante no documento 101090011, consta no programa de intervenções da Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí (OUCBT), **instituída na cidade através da Lei 18.079 de 11 de janeiro de 2024.**

Restituímos o presente processo com a informação da SP-URB/DDU-GPU-NTC no evento de Nº 105618298 apontando que como relatado na **Informação SMUL/PLANURB/DOT nº103481551** e constante do **Mapa 1 Plano Urbanístico da OUCBT nº101998833**, o Programa de Intervenções da Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí prevê a implantação de nova transposição da ferrovia, resultante da construção de passarela de ligação das antigas instalações da Companhia Antarctica Paulista e da Oficinas Casa Vanorden, edificações que ladeiam a Estação Mooca da CPTM. Contudo, não há previsão de implantação imediata da melhoria, que depende da aquisição ou desapropriação, pela municipalidade, das edificações citadas, bem como de intervenções de restaruro e reconversão para que essas venham abrigar equipamentos públicos sociais.

Caso seja do interesse da **SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E LICENCIAMENTO**, estamos **disposição para elaboração de proposta técnica - comercial para subsidiar uma oportuna contratação desta empresa pública** no que tange à elaboração dos estudos técnicos e financeiros detalhados que motivem eventual viabilidade ou inviabilidade do sugerido nestes autos

Atenciosamente,

RAFAEL BARRETO CASTELO DA CRUZ

Diretor de Desenvolvimento Urbano



Rafael Barreto Castelo da Cruz
Diretor(a) de Desenvolvimento Urbano
Em 26/06/2024, às 12:56.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **105813745** e o código CRC **3DFA8725**.

**SÃO PAULO URBANISMO****Núcleo Técnico**

Rua Líbero Badaró, 504, 16º. Andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01008-906

Telefone: 11-3113-7500

PROCESSO 6010.2024/0001406-8**Encaminhamento SP-URB/DDU-GPU-NTC Nº 105618298**

São Paulo, 24 de junho de 2024.

DDU/GPU - Tatiana Rodrigues Antonelli de Mendonça**Senhora Gerente,**

Como relatado na **Informação SMUL/PLANURB/DOT nº 103481551** e constante do **Mapa 1 Plano Urbanístico da OUCBT nº 101998833**, o Programa de Intervenções da Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí prevê a implantação de nova transposição da ferrovia, resultante da construção de passarela de ligação das antigas instalações da Companhia Antarctica Paulista e da Oficinas Casa Vanorden, edificações que ladeiam a Estação Mooca da CPTM. Contudo, não há previsão de implantação imediata da melhoria, que depende da aquisição ou desapropriação, pela municipalidade, das edificações citadas, bem como de intervenções de restaruro e reconversão para que essas venham abrigar equipamentos públicos sociais.

Era o que tínhamos a informar.

GPU-NTC - Rita Gonçalves

Rita Cassia G S Goncalves
Analista de Desenvolvimento
Em 24/06/2024, às 17:22.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **105618298** e o código CRC **BFD3CFF7**.





SÃO PAULO URBANISMO
Gerência de Planejamento Urbano

Rua São Bento, 405, 15º Andar - Bairro Sé - São Paulo/SP - CEP 01008-906

Telefone:

PROCESSO 6010.2024/0001406-8

Encaminhamento SP-URB/DDU-GPU Nº 105710824

São Paulo, 25 de junho de 2024.

À Diretoria de Desenvolvimento Urbano | DDU

Sr. Diretor Rafael Barreto Castelo da Cruz

Com meus cordiais cumprimentos,

Em atenção à solicitação por meio do documento SMUL/GAB Nº 103671637, restituímos o presente processo com a informação da SP-URB/DDU-GPU-NTC no evento de Nº 105618298.

Cordialmente,



Tatiana Rodrigues Antonelli de Mendonça
Gerente de Planejamento Urbano
Em 26/06/2024, às 12:35.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **105710824** e o código CRC **C9B6F71F**.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E LICENCIAMENTO

Gabinete da Secretária

Rua São Bento, 405, 22º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01011-100

Telefone: 3243-1042

PROCESSO 6010.2024/0001406-8

Encaminhamento SMUL/GAB Nº 105852467

São Paulo, 26 de junho de 2024.

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo/Vereador Rubinho Nunes.

ASSUNTO: Ofício SGP-23 nº 191/2024 - Indicação nº 102/24. Sugestão de estudos de viabilidade para construção de passarela ou passagem de servidão na Estação Mooca de Trem visando a segurança e o conforto dos pedestres, bem como, para contribuir para a redução do congestionamento e da poluição do ar na região.

À PREF/CASA CIVIL/ATL

Senhora Assessora,

Considerando as informações prestadas pelas nossas áreas técnicas abaixo listadas, bem como as conclusões ali lançadas, as quais endosso, envio os autos para prosseguimento.

- I - Núcleo de Urbanismo SMUL/URB em doc. 105679461;
- II - Coordenadoria de Planejamento Urbano SMUL/PLANURB em doc. 103481551 ;
- III - Coordenadoria de Legislação de Uso e Ocupação do Solo SMUL/DEUSO em doc. 105057592.

Bem assim, envio as informações prestadas por São Paulo Urbanismo SP-URB/PRE em doc. 's 105813745, 105710824 e 105618298.

Atenciosamente,

ELISABETE FRANÇA

SECRETÁRIA MUNICIPAL DE URBANISMO E LICENCIAMENTO
SMUL



Elisabete Franca
Secretária Municipal de Urbanismo e Licenciamento
Em 26/06/2024, às 18:11.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **105852467** e o código CRC **F0887FDB**.

**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO****SECRETARIA MUNICIPAL DE INFRAESTRUTURA URBANA****Assessoria Técnica Núcleo de Gestão**

Rua Quinze de novembro, 165, 5º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01013-001

Telefone: (11) 3337-9974

PROCESSO 6010.2024/0001406-8**Informação SIURB/ATNG Nº 107402163**

São Paulo, 24 de julho de 2024.

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo/Vereador Rubinho Nunes.

Assunto: Ofício SGP-23 nº 191/2024 - Indicação nº 102/24. Sugestão de estudos de viabilidade para construção de passarela ou passagem de servidão na Estação Mooca de Trem visando a segurança e o conforto dos pedestres, bem como, para contribuir para a redução do congestionamento e da poluição do ar na região.

SIURB/GAB**Sr. Chefe de Gabinete,**

Trata o presente de solicitação parlamentar referente à construção de passarela sobre a linha 10 – Turquesa da CPTM, próximo à estação Moóca- Juventus. Atualmente a transposição da ferrovia através da passarela da estação requer pagamento de passagem.

Considerando manifestação da SIURB/ATNP - Assessoria Técnica Núcleo de Planejamento sob nº 107216400.

Encaminho o presente para conhecimento e prosseguimento, com proposta de remessa à PREF/CASA CIVIL/ATL - Assessoria Técnico-Legislativa.

**Lorena dos Santos Pereira****Chefe de Assessoria**

Em 24/07/2024, às 16:04.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **107402163** e o código CRC **C95093F2**.

**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO****SECRETARIA MUNICIPAL DE INFRAESTRUTURA URBANA****Assessoria Técnica Núcleo de Planejamento**

Rua Quinze de novembro, 165, 4º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01013-001

Telefone: (11) 3100-1527

PROCESSO 6010.2024/0001406-8**Informação SIURB/ATNP Nº 107216400**

São Paulo, 22 de julho de 2024.

SEI 6010.2024/0001406-8

Assunto: construção de passarela

Local: estação Moóca da CPTM

SIURB/ATNG - Sra. Chefe de Assessoria,

Trata o presente de solicitação parlamentar referente à construção de passarela sobre a linha 10 – Turquesa da CPTM, próximo à estação Moóca- Juventus. Atualmente a transposição da ferrovia através da passarela da estação requer pagamento de passagem.

Não contam dos arquivos da SIURB projeto ou estudos para execução de passarela para as proximidades da estação.

A estação Moóca-Juventus situa-se no perímetro da Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí, aprovada pela lei 18.079 de 11 de janeiro de 2024. De acordo com o Plano Urbanístico da citada lei (Mapa 01 – cópia parcial doc 101998833) está prevista a travessia da linha férrea junto à estação Moóca através da ligação entre prédios que deverão ser objeto de restauração e reconversão de patrimônio histórico como é o caso da Cia Antarctica Paulista e Oficinas Casa Vanorden, conforme demonstrado no Mapa 01, anexo.

**Douglas de Paula D'Amaro****Diretor(a) Substituto(a)**

Em 22/07/2024, às 13:35.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **107216400** e o código CRC **E7797CC3**.

**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO****SECRETARIA MUNICIPAL DE INFRAESTRUTURA URBANA****Gabinete do Secretário**

Rua Quinze de novembro, 165, 8º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01013-001

Telefone: (11) 3337-9994

PROCESSO 6010.2024/0001406-8**Encaminhamento SIURB/GAB Nº 107405535**

São Paulo, 24 de julho de 2024.

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo/Vereador Rubinho Nunes.**Assunto:** Ofício SGP-23 nº 191/2024 - Indicação nº 102/24. Sugestão de estudos de viabilidade para construção de passarela ou passagem de servidão na Estação Mooca de Trem visando a segurança e o conforto dos pedestres, bem como, para contribuir para a redução do congestionamento e da poluição do ar na região.**PREF/CASA CIVIL/CG****Senhora Chefe de Gabinete,**

Em atenção ao solicitado em doc SEI nº 105891743, restituímos o presente com as informações prestadas por SIURB/ATNG 107402163.

Aproveito a oportunidade para apresentar os protestos de elevada estima e consideração.

**Eduardo Olivatto****Chefe de Gabinete**

Em 25/07/2024, às 10:26.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **107405535** e o código CRC **5253A163**.

**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO****SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA****Departamento do Patrimônio Histórico - Gabinete**

Rua Líbero Badaró, 346, 10º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01008-905

Telefone: 3397-0180

PROCESSO 6010.2024/0001406-8**Encaminhamento SMC/DPH Nº 111801411****SMC | CHEFIA-GAB****Sr. Chefe de Gabinete**

Em atenção ao SEI 110888982 e ao requerido por PREF/CASA CIVIL/ATL (SEI 107482732 e 110718095), encaminhamos o presente com as considerações do Núcleo de Projeto, Restauro e Conservação (SEI 111599931 e 111697717) e da Divisão de Preservação do Patrimônio (SEI 111778022), em especial que *"a CPTM apresentou projeto para a Segregação Sudeste do Transporte Ferroviário na qual é prevista a construção de nova estação no local da existente, com a construção de estação temporária, em posição entre a atual estação atual e o Viaduto São Carlos. Tais construções seriam a melhor opção para a criação de passagem entre a Avenida Presidente Wilson e a Rua Borges de Figueiredo. Outras propostas de travessia, aéreas ou subterrâneas, passando por imóveis públicos ou privados, deverão atender as diretrizes contidas nas Resoluções 14/CONPRESP/07 (111593924), 19/CONPRESP/16 (111598599) e 19/CONPRESP/11 (111699281)".*

Atenciosamente,

Marília Alves Barbour**Coordenadora****DPH|SMC|PMSP****Marilia Alves Barbour****Coordenador(a) Geral**

Em 07/10/2024, às 16:14.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **111801411** e o código CRC **ADF72D3A**.

**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO****SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA****DPH/Núcleo de Projeto, Restauro e Conservação**

Rua Líbero Badaró, 346, 10º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01008-905

Telefone: 3397-0209

PROCESSO 6010.2024/0001406-8**Informação SMC/DPH-NPRC Nº 111599931****do processo SEI nº 6010.2024/0001406-8****Local: Estação Mooca da CPTM****Sr. Chefe**

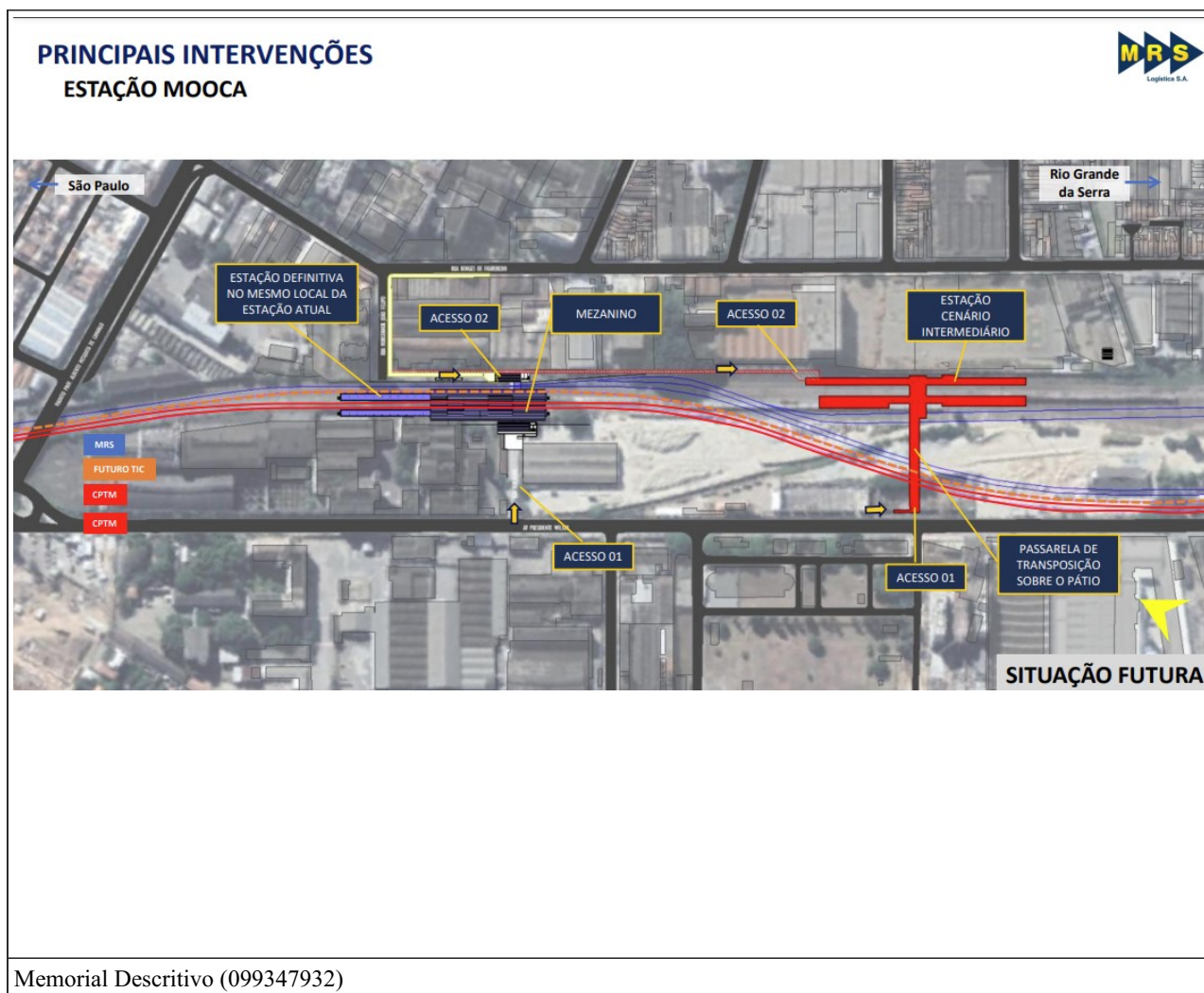
Trata o presente de questionamento por parte do legislativo quanto a possibilidade de construção de ligação entre os 2 lados da via-férrea, ligação essa que próximo da estação Mooca é muito problemática:

Existem duas entradas para os pedestres acessarem à Estação Mooca da CPTM, uma entrada no final da Rua Monsenhor João Felipe (via transversal à Rua Borges de Figueiredo) e outra entrada pela Rua Presidente Wilson próximo a altura do número 497. Estas entradas se conectam por passarela própria da Estação CPTM sobre a linha do trem, com portões que são fechados (24h às 4h) e abertos no período de funcionamento da estação (4h às 24h). Além disso, apresenta uma grande extensão de trajeto e a necessidade do pagamento de passagem para este deslocamento, conforme citado no Ofício (documento 101090011).

Parecer SPP/ GST (102349673)

Para a área incidem as resoluções Conpresp 14/07 111593924 e 19/16 111598599, na primeira são tombados pelo menos 36 galpões industriais e na segunda 6. Uma proposta de transposição dessa barreira deve buscar as poucas áreas sem edificações ou áreas tombadas, ou de forma muito mais harmônica com as edificações tombadas ser subterrânea.

Informamos que a CPTM já está desenvolvendo projeto para uma nova estação Mooca, recebemos material para análise no processo 6025.2024/0005795-8, no entanto, o material anexo não deixa claro a tratativa para essa questão. Porém, há previsão de uma estação temporária situada numa localização mais distante dos tombamentos, acreditamos s.m.j. que mesmo sendo temporária, seus acessos poderiam se tornar uma transposição perene.



Memorial Descritivo (099347932)

Além do desenvolvimento de uma nova estação Mooca, também há projeto para uma estação de integração Parque Mooca próxima do Viaduto São Carlos, que se integrará a uma estação de metrô da linha-6 laranja.

Até o momento nem CPTM, nem a linha-6 tem aprovação Conpresp no momento, há muitas edificações e áreas tombadas no entorno imediato da estação Mooca hoje tornando as soluções satisfatórias mais complexas. Entendemos que uma solução conjunta irá facilitar muito a obtenção de uma solução satisfatória.

Em 01 de outubro de 2024

Felipe Correia
Arquiteto e Urbanista
Núcleo de Projeto, Restauo e Conservação
Divisão de Preservação do Patrimônio
DPH|SMC|PMSP



Felipe Cavalcante Tavares Correia
Arquiteto(a)
Em 01/10/2024, às 18:41.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **111599931** e o código CRC **AB10A3DB**.

Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal de Cultura
Departamento do Patrimônio Histórico

Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo – CONPRESP

RESOLUÇÃO Nº 14/2007

O Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - CONPRESP, no uso de suas atribuições legais e nos termos da Lei nº 10.032, de 27 de dezembro de 1985, com as alterações introduzidas pela Lei nº 10.236, de 16 de dezembro de 1986, conforme decisão da maioria dos Conselheiros presentes à 411ª Reunião Ordinária realizada em 17 de julho de 2007, e

Considerando a importância histórica da implantação da antiga linha ferroviária da São Paulo Railway, bem como das instalações industriais e armazéns de matérias primas e mercadorias no processo de industrialização da cidade de São Paulo e para a conformação do bairro da Mooca, a partir do final do século XIX;

Considerando a importância urbanística dos conjuntos industriais e assentamentos operários remanescentes do entorno da estação ferroviária da Mooca, como um significativo testemunho do parcelamento e ocupação original daquela área do bairro da Mooca, entre o final do século XIX e a primeira metade do século XX;

Considerando a importância da expressiva concentração de antigas fábricas, depósitos, construções e equipamentos ferroviários de grande porte, localizados nessa área urbana, em particular ao longo da Rua Borges de Figueiredo e Avenida Presidente Wilson, formando um conjunto arquitetônico referencial de notável presença ambiental e paisagística, valorizada pela situação geográfica e topográfica característica da paisagem urbana da várzea do rio Tamanduateí;

Considerando o patrimônio industrial como registro significativo das transformações geradas pela industrialização, que além de reunirem importantes valores históricos, sociais, tecnológicos e arquitetônicos, são testemunhos das técnicas construtivas tradicionais e dos processos produtivos dos primórdios da industrialização paulista;

Considerando o valor referencial que esse conjunto arquitetônico representa para esse sítio urbano e para a memória social da cidade de São Paulo, situação que se reafirmou na indicação, por parte da sociedade, de sua preservação através do Plano Regional Estratégico da Subprefeitura da Mooca, em 2004;

Considerando que esta Resolução refere-se à proposta de preservação desse conjunto arquitetônico, protegido pela Resolução nº 26/Conpresp/2004, de Abertura do Processo de Tombamento no. 2004-0.297.171-6, relativo a imóveis

propostos para enquadramento como ZEPEC pela Lei nº 13.885/2004, conforme o contido no Anexo II da Republicação de 27/06/2006, onde se encontram identificados sob os nºs 116, e 118 a 139; e

Considerando o contido nos PAs nos 2000-0.012.837-2, 2005-0.036.704-0, 2006-0.111.388-4 e 2007-0.162.678-6,

RESOLVE:

Artigo 1º - **TOMBAR** o conjunto das edificações localizadas no perímetro formado pela Rua Borges de Figueiredo, Rua Monsenhor João Felipo, Avenida Presidente Wilson e Viaduto São Carlos (Setor 028, Quadra 046), bairro da Mooca, Subprefeituras da Mooca e da Sé, a seguir identificadas:

1. Antigas Oficinas da Sociedade Anônima Casa Vanorden, situada na rua Monsenhor João Felipo nº 01 (Setor 028, Quadra 046, Lote 0049), com as seguintes diretrizes:

a) Preservação integral do conjunto de dezessete galpões modulares que fazem frente para a rua Borges de Figueiredo e do antigo escritório na esquina da rua Borges de Figueiredo com rua Monsenhor João Felipo (edifício 1), incluindo os remanescentes de seu sistema construtivo, como estruturas, tesouras, coberturas, alvenarias, envasaduras e caixilhos;

2. Antigo conjunto Grandes Moinhos Minetti Gamba, (Setor 028, Quadra 046, Lote 0134), área situada na rua Borges de Figueiredo nº 300, com as seguintes diretrizes:

a) Preservação dos galpões voltados para a ferrovia (edifício 2a), bem como dos prédios fabris situados na faixa central do terreno, correspondendo ao antigo conjunto das fábricas de óleo, sabão e glicerina (edifício 2b), incluindo os remanescentes de seu sistema construtivo, como estruturas, tesouras, coberturas, alvenarias, envasaduras e caixilhos;

3. Antigo conjunto Grandes Moinhos Minetti Gamba (Setor 028, Quadra 046, Lote 0112), área situada na rua Borges de Figueiredo nº 510, com as seguintes diretrizes:

a) Preservação integral dos dois agrupamentos de armazéns voltados para a ferrovia, caracterizados pelos edifícios 3a e edifícios 3b, conforme desenho anexo; do prédio do antigo moinho de trigo (edifício 3c), situado na faixa central do lote, além dos prédios do antigo moinho de arroz (edifício 3d), da casa do guarda (edifício 3e) e algumas outras construções situadas no alinhamento com a rua Borges de Figueiredo (edifício 3f), incluindo os remanescentes de seu sistema construtivo, como estruturas, tesouras, coberturas, alvenarias, envasaduras e caixilhos;

b) Preservação do espaço descoberto central do lote (3g), incluindo:

b.1. A área de permeabilidade que constitui a atual área verde e os elementos arbóreos de maior porte;

b.2. As marcas remanescentes da localização dos antigos silos de trigo bem como os elevadores e outros equipamentos industriais.

4. Antigo conjunto de galpões e armazéns, situado na rua Borges de Figueiredo nº 964 a 1004 (Setor 028, Quadra 046, Lote 0129), e nº 1030 a 1084 (Setor 028, Quadra 046, Lote 0130) com as seguintes diretrizes:

a) Preservação de todo o agrupamento de galpões voltado para a ferrovia (edifício 4a), para que permaneça constituindo o contínuo de armazéns, incluindo os remanescentes das fachadas de alvenaria e do seu sistema construtivo, como estruturas, tesouras, coberturas, alvenarias, envasaduras e caixilhos;

b) Preservação integral dos quatro galpões situados ao lado do lote 0057 (edifício 4b), incluindo os remanescentes das fachadas de alvenaria e do seu sistema construtivo, como estruturas, tesouras, coberturas, alvenarias, envasaduras e caixilhos;

5. Antigo conjunto de depósitos para café, posteriormente pertencentes à CEAGESP, situado na rua Borges de Figueiredo nº 1098 a 1250 (Setor 028, Quadra 046, Lotes 0057 a 0069), com as seguintes diretrizes:

a) Preservação de todo o conjunto dos doze galpões modulares (edifício 5), em sua conformação unitária original, incluindo estruturas, tesouras, coberturas, alvenarias, envasaduras e caixilhos;

6. Antigo conjunto Sociedade Técnica Bremensis e Schmidt Trost, situado na rua Borges de Figueiredo nº 1294 e 1358 (Setor 028, Quadra 046, Lote 0070), com as seguintes diretrizes:

a) Preservar todo o conjunto com faces para a ferrovia e para a rua Borges de Figueiredo formado por cinco blocos contíguos centrais (edifícios 6a e 6b), além da portaria e da casa que configura a entrada do conjunto (edifício 6c), incluindo os remanescentes de seu sistema construtivo, como estruturas, tesouras, coberturas, alvenarias, envasaduras e caixilhos;

7. Conjunto de armazéns da antiga São Paulo Railway, situado ao lado da Estação da Mooca, na avenida Presidente Wilson nº 1009 (Setor 028, Quadra 046, Lote 0074), com as seguintes diretrizes:

a) Preservação do conjunto formado pelos três galpões dispostos paralelamente à linha do trem (edifício 7a), incluindo os remanescentes de seu sistema construtivo, como estruturas, tesouras, coberturas, alvenarias, envasaduras e caixilhos;

b) Preservação do espaço que conforma a praça de acesso à estação de trem (espaço 7b), nas suas características atuais;

c) Preservação dos equipamentos de apoio da ferrovia dispostos dentro do terreno (espaço 7c).

Artigo 2º - O gabarito máximo permitido para novas construções, reformas ou ampliações dentro dos limites dos lotes tombados será definido caso a caso, desde que não exceda o limite máximo de até 25 (vinte e cinco) metros de altura, de maneira a manter as referências na paisagem tanto das chaminés remanescentes, quanto das construções tombadas de maior porte, tal como o moinho de trigo dos antigos Grandes Moinhos Minetti Gamba.

Parágrafo Primeiro - Fica definida como diretriz de preservação a integridade, em todos os lotes, dos conjuntos arquitetônicos onde se situavam as docas de embarque e desembarque de mercadorias, bem como os ramais ferroviários em cota inferior, procedendo eventualmente a sua recuperação e remoção de construções anexadas e muros que cercam a via férrea dos conjuntos industriais.

Parágrafo Segundo - Fica definida como diretriz geral de preservação, em qualquer intervenção nos lotes, o respeito à característica de conjunto destas unidades fabris e de armazenamento, bem como da volumetria adequada à ambiência de todo o conjunto arquitetônico tombado.

Artigo 3º - A área envoltória de proteção, decorrente do tombamento de que trata a presente Resolução, é assim configurada:

SETOR	QUADRAS	LOTES	DIRETRIZES
028	046	0048, 0071, 0072, 0073, 0083, 0123, 0124, 0125, 0126, 0132, 0018, 0021 a 0025, 0028 a 0032, 0041, 0043, 0044, 0104, 0106, 0115 a 0117, 0135, 0137 a 0315, 0317.	Gabarito a ser definido caso a caso, até a altura máxima de 25 metros.
028	037, 047, 048, 054, 056, 058, 060, 063.	Todos os lotes.	Não será permitido o remembramento de lotes. Gabarito máximo de 30metros.

Artigo 4º - Qualquer projeto ou intervenção, incluindo pequenos reparos, nos imóveis tombados identificados no Artigo 1º desta Resolução, deverá ser previamente analisada pelo DPH e aprovada pelo Conpresp.

Artigo 5º - Qualquer projeto ou intervenção nos imóveis definidos como área envoltória pelo Artigo 2º desta Resolução, que implique em alterações espaciais do lote (demolição, construção, reforma, ampliação, regularização, instalação de equipamentos), deverá ser previamente analisado pelo DPH e aprovado pelo Conpresp.

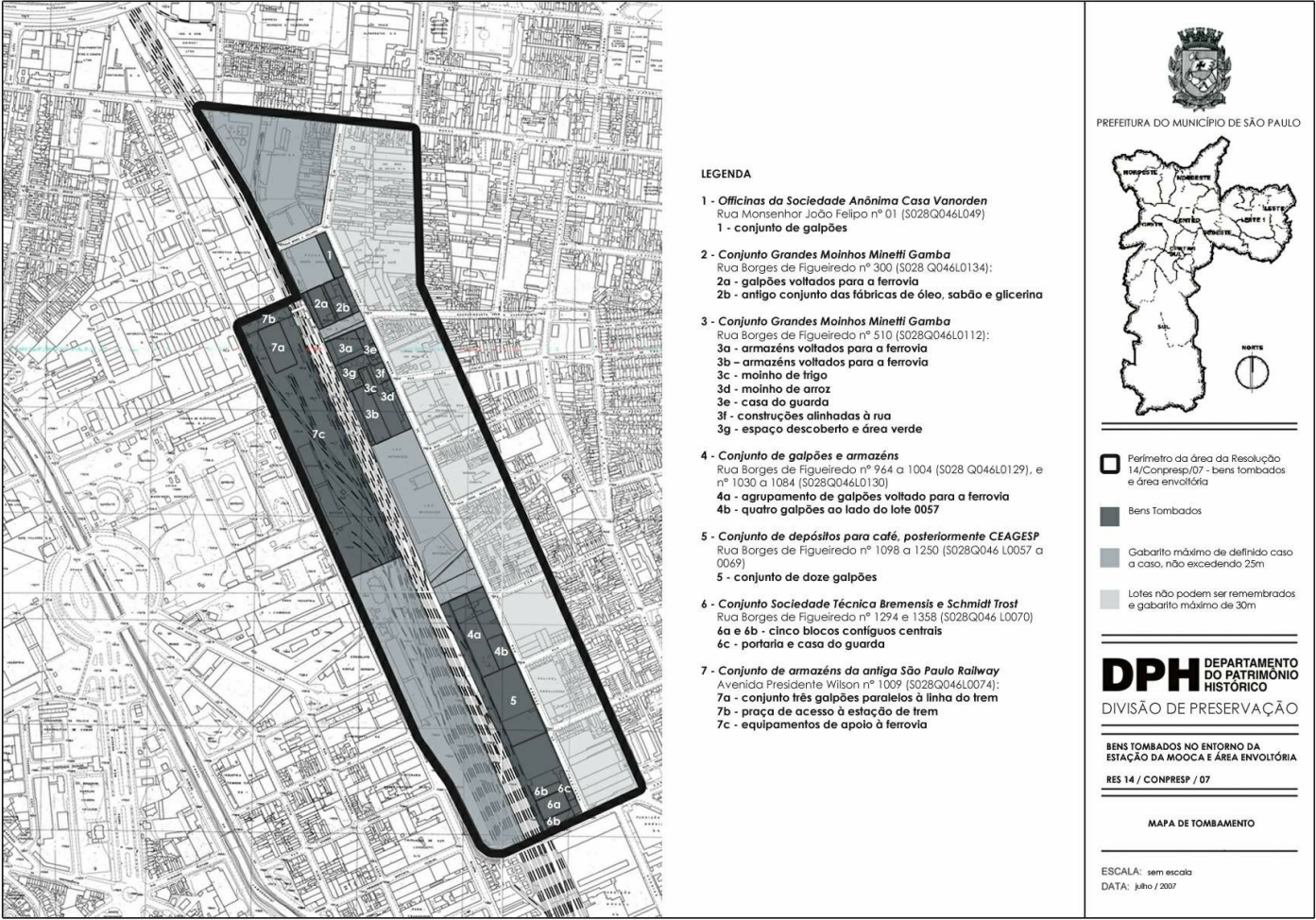
Artigo 6º - Fica a Secretaria Executiva do Conpresp autorizada a inscrever os referidos bens no Livro de Tombo respectivo, para os devidos efeitos legais.

Artigo 7º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da Cidade de São Paulo, revogadas as disposições em contrário.

DOC 21/7/07 – p.62

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.

14-Mapa-Tombamento Rua Borges de Figueiredo-Mooça.jpg (1754x1240x16M jpeg)



This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
CONPRESP - Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio
Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo

RESOLUÇÃO Nº 19 / CONPRESP / 2016

O Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo – CONPRESP, no uso de suas atribuições legais e nos termos da Lei nº 10.032, de 27 de dezembro de 1985, e alterações posteriores, e de acordo com a decisão dos Conselheiros presentes à **634ª Reunião Ordinária**, realizada em **23 de agosto de 2016**, e

CONSIDERANDO a importância histórica da implantação da ferrovia, bem como das instalações industriais e armazéns de matérias primas e mercadorias no processo de industrialização da cidade de São Paulo e para a conformação do bairro da Mooca, a partir do final do século XIX;

CONSIDERANDO a importância urbanística do grande conjunto industrial remanescente da Companhia Antarctica Paulista, herdeira da antiga Cervejaria Bavária que deu nome à Avenida Bavária, atual Avenida Presidente Wilson, localizado ao lado da Estação da Mooca, como um significativo testemunho dos primeiros momentos do parcelamento e ocupação do solo original do bairro da Mooca, entre o final do Século XIX e início do século XX;

CONSIDERANDO a importância da expressiva concentração de construções de vulto nesse local, exemplares das diversas etapas dos processos de fabricação da cerveja, formando um conjunto arquitetônico de fundamental referência na paisagem, valorizado pela situação geográfica e topográfica característica da paisagem urbana da várzea do rio Tamanduateí;

CONSIDERANDO o patrimônio industrial como vestígio das transformações geradas pela industrialização, que além de reunirem importantes valores históricos, sociais, tecnológicos e arquitetônicos, são testemunhos das técnicas construtivas tradicionais e dos processos produtivos dos primórdios da industrialização paulista;



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
CONPRES - Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio
Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo

CONSIDERANDO a importância da Companhia Antarctica Paulista, herdeira da antiga Cervejaria Bavária, para a história da indústria da cerveja no Brasil e dos seus processos pioneiros de produção industrial;

CONSIDERANDO o valor referencial que esse conjunto arquitetônico assume naquele sítio urbano e representa para a memória social da cidade de São Paulo;

CONSIDERANDO o contido no Processo Administrativo nº 2007-0.162.626-3,

RESOLVE:

Artigo 1º - TOMBAR as **EDIFICAÇÕES** situadas no perímetro da **ANTIGA FÁBRICA ANTARCTICA**, localizada na Avenida Presidente Wilson, 251, 307 e 367, SQL 028.046.0075-0, matrícula nº 139.166 do 7º Cartório de Registro de Imóveis, *infra* especificadas, conforme mapa anexo.

- **Edifício 1, 2, 3, 4** - Preservação da arquitetura e elementos externos.
- **Edifício 5** – Preservação da arquitetura e elementos externos, incluindo coberturas, envasaduras, preservação das estruturas metálicas internas e externas.
- **Edifício 6** – Preservação da arquitetura e elementos externos e preservação da estrutura interna.
- Preservação integral da **chaminé** situada ao lado do edifício 5, incluindo os letreiros.

Artigo 2º - As propostas de intervenção nos edifícios listados no Artigo 1º deverão ter projeto de restauro específico. Qualquer intervenção deverá ser analisada pelo Departamento do Patrimônio Histórico e deliberada pelo CONPRES.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
CONPRESP - Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio
Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo

Artigo 3º – O pátio interno dos edifícios históricos não deve conter ajardinamento, floreiras ou qualquer outra vegetação, permanecendo livres para a circulação.

Artigo 4º – As novas construções deverão manter o padrão de distinguibilidade, ou seja, devem deixar claro que se trata de construção contemporânea.

Parágrafo primeiro: Os projetos novos no interior do lote deverão manter referências ou testemunhos das demais edificações do conjunto fabril.

Parágrafo segundo: As futuras edificações deverão contemplar a harmonia do conjunto preservado, mantendo as interligações internas no lote entre as áreas livres e os edifícios históricos.

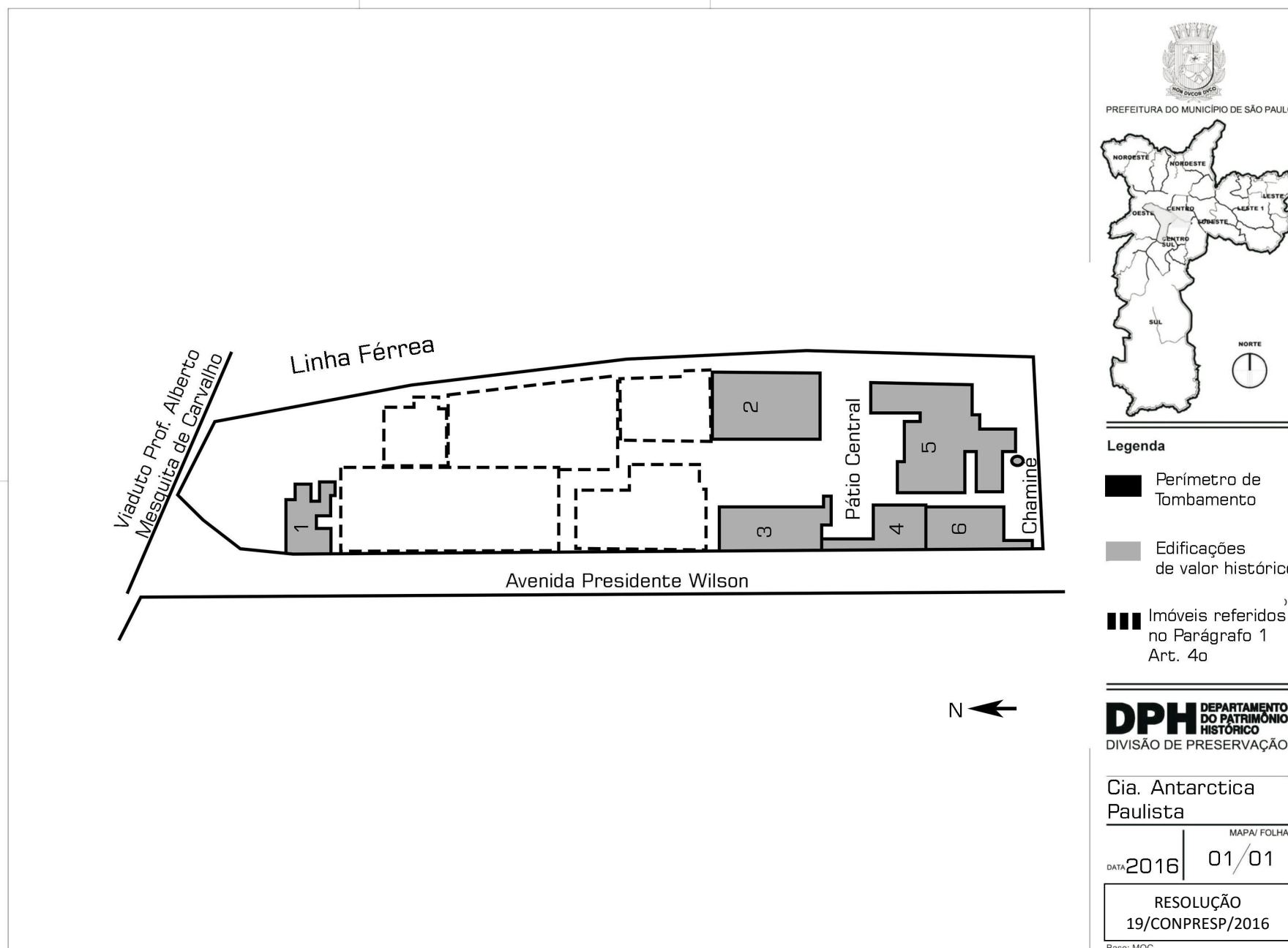
Artigo 5º - Na ocasião de obras novas ou reformas no interior do perímetro de tombamento, o local deverá ser objeto de prospecção e acompanhamento arqueológico, devendo, portanto, haver prévia aprovação do Centro de Arqueologia do DPH.

Artigo 6º – As edificações lindeiras à Rua Presidente Wilson devem respeitar a altura máxima de 20 metros, incluindoático e caixa d'água e recuo da testada do lote, visando preservar a visibilidade do conjunto histórico a partir do eixo da Rua da Mooca, conforme mapa anexo.

Artigo 7º - Não são permitidos remembramentos, desdobros ou desmembramentos no lote tombado.

Artigo 8º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da Cidade.

DOC 13/09/2016 – página 44



SEGREGAÇÃO SUDESTE DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS (SSE) E TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO (TCC)



Bens tombados pelo CONPRES P (Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo) nas áreas afetadas pela Segregação Sudeste do Transporte Ferroviário de Cargas

Fevereiro de 2024

A Segregação Sudeste do Transporte Ferroviário de Cargas (SSE) consiste na implantação de uma nova via dedicada exclusivamente ao transporte de cargas entre as Estações Rio Grande da Serra e Brás, dando fim ao compartilhamento das vias férreas com o transporte de passageiros da Linha 10, operada pela CPTM. É parte do empreendimento o Trecho Central Compartilhado (TCC), entre as Estações Brás e Barra Funda, onde o compartilhamento da infraestrutura permanecerá em razão de indisponibilidade de espaço físico para construção de uma nova via. O empreendimento é proposto pela MRS Logística S/A na faixa de domínio existente, nos municípios de Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires, Mauá, Santo André, São Caetano do Sul e São Paulo.

Quadro Resumo
<i>Especificação Técnica:</i> Comunicação e diagnóstico dos bens acautelados municipais ao Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - Segregação Sudeste do Transporte Ferroviário de Cargas (SSE), proposto pela MRS Logística S/A.
<i>Descrição do Empreendimento:</i> O Projeto da Segregação Sudeste contempla a implantação de uma via para o transporte de cargas entre as estações de Rio Grande da Serra e Brás, ao longo da Linha 10 da CTPM, nos municípios de Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires, Mauá, Santo André, São Caetano do Sul e São Paulo. O Trecho Central Compartilhado (TCC) também faz parte desse empreendimento e está localizado entre as estações Brás e Barra Funda.
<i>Área de abrangência:</i> Estado de São Paulo, SP
<i>Solicitante:</i> JGP Consultoria e Participações Ltda. a serviço da MRS Logística S/A
<i>Execução do Projeto:</i> Origem Arqueologia S/S Ltda.
<i>Responsável Técnico/Científico:</i> Prof. Dr. Wagner Gomes Bernal
<i>Arquiteto:</i> Everaldo Cristiano Silva
<i>Historiadora:</i> Aline Mazza
<i>Data:</i> Fevereiro de 2024

SUMÁRIO

1 – INTRODUÇÃO2

2– METODOLOGIA3

3 – CONCEPÇÃO E CARACTERÍSTICAS DO EMPREENDIMENTO13

 3.1 - Descrição do Empreendimento17

4 – PATRIMÔNIO ACAUTELADO NA ÁREA DIRETAMENTE AFETADA PELO EMPREENDIMENTO E INTERVENÇÕES PREVISTAS21

 4.1 – Conjunto de Edificações na altura da Estação Mooca.....22

 4.2 – Passarela metálica.....28

 4.3 – São Paulo Alpargatas / Faculdades Anhembi Morumbi, Hospedaria dos Imigrantes e Travessia sobre Estrada de Ferro29

 4.4 – Estação do Brás31

 4.5 – Antigo Moinho Matarazzo e Travessia sobre Estrada de Ferro33

 4.6 – Armazéns Gerais e Depósito do Pátio do Pari, Vila Economizadora e Subestação Paula Souza/Antiga Subestação da Light35

 4.7 – Estação da Luz e Pontilhão de Ferro da Estação da Luz38

 4.8 – Estação Júlio Prestes, Edifício do Antigo DOPS/Armazém Central da Estrada de Ferro Sorocabana e Remanescente da Primitiva Estrada de Ferro Sorocabana40

 4.9 – Memorial da América Latina43

5 – CONSIDERAÇÕES COMPLEMENTARES44

6 – REFERÊNCIAS.....46

ANEXO 1 – PROJETO CONCEITUAL

ANEXO 2 – ILUSTRAÇÕES DO PROJETO DA ESTAÇÃO MOOCA

LOCALIZAÇÃO

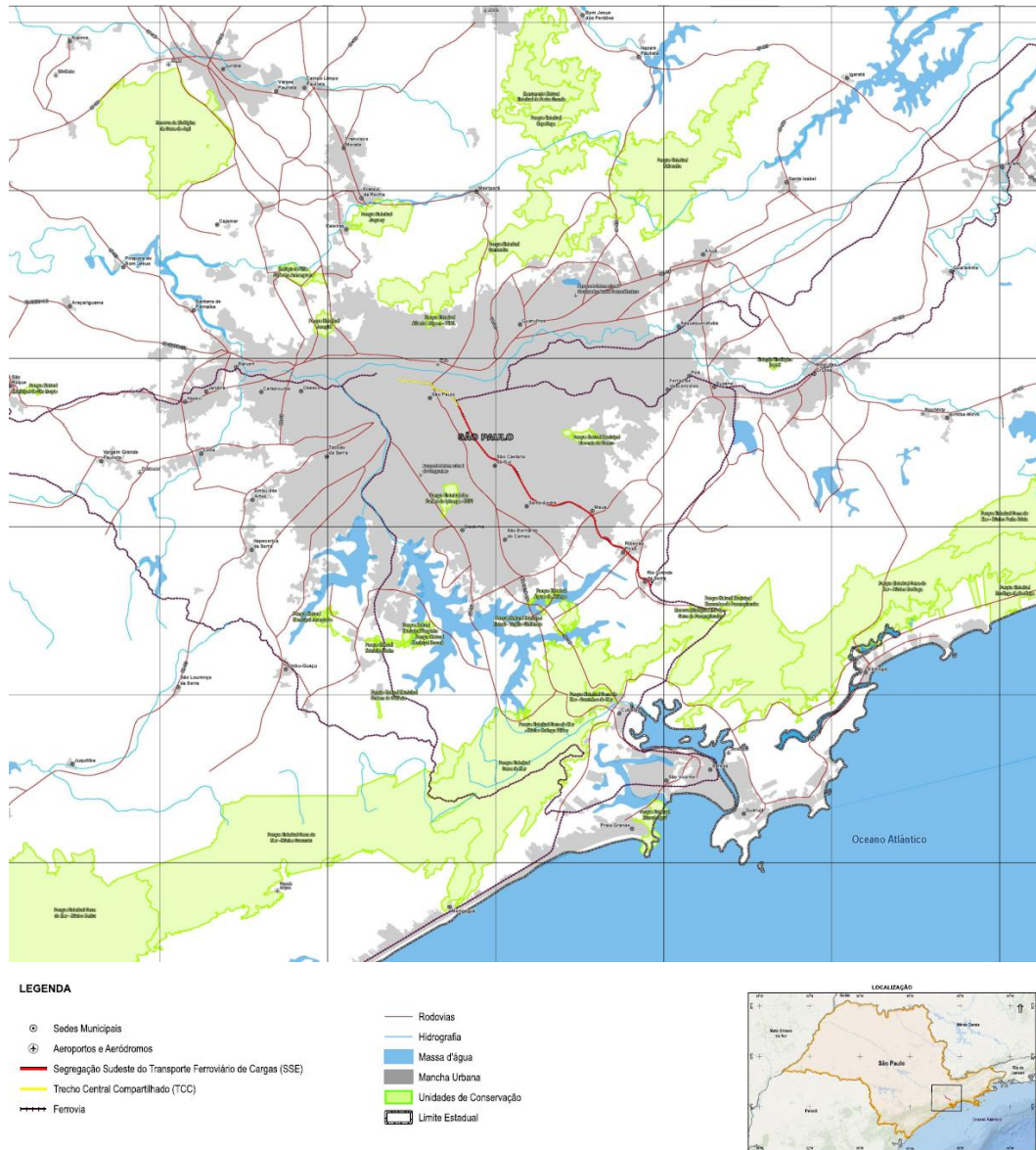


Figura 1 – Localização do traçado do empreendimento. O traçado está integrado à faixa de domínio da ferrovia e perpassa os municípios de São Paulo, São Caetano do Sul, Santo André, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra.



1 – INTRODUÇÃO

O presente relatório objetiva apresentar ao CONPRES P o empreendimento “Projeto da Segregação Sudeste, entre as estações de Rio Grande da Serra e Brás no Município de São Paulo” e sua relação com bens acautelados pelo Município de São Paulo. Os projetos Segregação Sudeste do Transporte Ferroviário de Cargas (SSE) e Trecho Central Compartilhado (TCC) estão sendo licenciados de forma unificada pela CETESB, conforme entendimentos institucionais consolidados entre a CETESB e o IBAMA.

O empreendimento compreende a reformulação do corredor ferroviário entre Rio Grande da Serra e São Paulo (Estação Brás) por meio da segregação física do transporte de cargas e do transporte de passageiros entre Rio Grande da Serra e São Paulo. Atualmente, os mesmos trilhos são compartilhados pelas operações da CTPM na Linha 10-Tuquesa e pela concessionária MRS Logística S/A, responsável pelo transporte de cargas.

O projeto visa a melhoria do transporte ferroviário metropolitano, reduzindo o conflito entre as modalidades de transporte sobre trilhos.

O compartilhamento das vias ferroviárias prejudica a eficiência de ambos os serviços de cargas e passageiros, o transporte de cargas tem maior fluxo na madrugada, momento em que não há transporte de passageiros. A Segregação Sudeste, portanto, irá proporcionar um maior fluxo do transporte propiciando que o transporte de cargas opere em horário comercial, não interferindo no transporte de passageiros, inclusive não promovendo uma sobrecarga na linha férrea.

Embora o projeto conceitual do empreendimento (SSE e TCC) tenha sido concebido de forma a resultar no menor impacto socioambiental possível, o presente documento se propõe a disponibilizar as informações disponíveis a fim subsidiar a análise do CONPRES P quanto à concepção do projeto e sua compatibilidade com a preservação dos bens tombados.



2– METODOLOGIA

A SSE e o TCC serão implantados dentro da faixa de domínio constituída a partir da implantação da São Paulo Railway Company da década de 1860, entre Santos e Jundiaí. As obras se concentram dentro de espaço delimitado pelos limites da faixa, com intervenções pontuais em propriedades privadas.

Dada a antiguidade do traçado e da infraestrutura construída desde a segunda metade do Século XIX, a faixa de domínio possui um conjunto significativo de bens de interesse histórico associados ao chamado patrimônio ferroviário, como é o caso de estações ferroviárias, edificações de armazenagem, passarelas, entre outras instalações associadas à operação das ferrovias. Parte desse patrimônio é tombada pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (CONPRESP), e ainda pelas esferas Estadual e Federal (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de Paulo (CONDEPHAAT) e pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Embora o projeto preconize o total respeito à integridade dos bens tombados, faz-se necessário apresentar, com base nas informações disponíveis até o presente momento, considerando o projeto conceitual e referencial para a avaliação prévia da viabilidade ambiental, consultar os órgãos de proteção do patrimônio quanto à concepção do empreendimento e sua interação com os bens acautelados. Neste contexto, informações disponibilizadas pelos municípios, somadas às consultas aos sítios eletrônicos dos órgãos de proteção, tiveram o objetivo de identificar e localizar os bens tombados – edificações situadas na área diretamente afetada pelas obras e no seu entorno imediato, especialmente lindeiras à atual faixa de domínio.

No caso do município de São Paulo, objetivando identificar inicialmente os bens tombados no âmbito municipal, a pesquisa foi feita junto ao seu sítio eletrônico do CONPRESP e na base de dados espaciais Geosampa¹, da Prefeitura de São Paulo.

Cabe ressaltar que não foi o objetivo elencar exhaustivamente todos os imóveis tombados no município ou nos distritos interceptados pelo empreendimento. O inventário desse tipo foge do escopo do presente documento, que é o de apresentar

¹ <https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>



o projeto dos empreendimentos e subsidiar a análise do conselho municipal quanto à viabilidade e concepção do empreendimento frente aos bens tombados com os quais a Área Diretamente Afetada se sobrepõe.

Atualmente, as informações de projeto produzidas pelos empreendedores são conceituais, detalhadas no nível necessário para a avaliação da viabilidade socioambiental dos empreendimentos. Após a expedição da Licença Prévia (LP), a MRS atuará no detalhamento dos projetos das vias, estações e demais infraestruturas necessárias à operação ferroviária.

Particularmente no caso das estações, o detalhamento dos projetos será um aspecto central, tendo em vista que algumas estações deverão ter sua acessibilidade modificada ou mesmo substituídas por novos edifícios em razão do traçado da via projetada para a SSE. A concepção adotada em todos os casos pressupõe o pleno atendimento aos requisitos de segurança e acessibilidade global aos usuários, bem como a preservação dos bens tombados. Há estações em que medidas e adequações deste tipo são serão necessárias.

Apresenta-se a seguir a relação dos bens imóveis tombados pelo CONPRESP situados total ou parcialmente na faixa de domínio da ferrovia, situados em áreas lindeiras e próximas ao empreendimento, no raio de até 1 km.

A Figura 2 representa a localização desses bens em relação ao empreendimento.

Conjunto de Edifícios na Rua Borges de Figueiredo/ CEAGESP

Processo: 14/07

Rua Borges de Figueiredo, 1186

Situação: ADA localizada dentro do polígono da área envoltória

Estação da Mooca

Processo: 14/07

Av. Presidente Wilson, 1009 com a Rua Monsenhor João Felipe, sn

Situação: ADA localizada dentro do polígono de Tombamento



Companhia de Bebidas das Américas Ambev / Companhia Antártica Paulista

Processo: 19/16

Av. Presidente Wilson, 251, 307 e 367

Situação: ADA localizada dentro do polígono de Tombamento

Conjunto de Edifícios na Rua Borges de Figueiredo

Processo: 14/07

Rua Borges de Figueiredo, 964 a 1004

Situação: Bem tombado fora da ADA

Antigo Moinho Minetti Gamba

Processo: 14/07

Rua Borges de Figueiredo, 300 e 510

Situação: ADA localizada dentro do polígono da área envoltória

Chaminé da União

Processo: 05/2010

Rua Visconde de Parnaíba, 303 – Brás

Situação: Bem tombado fora da ADA

Armazéns Gerais Piratininga

Processo: 47/2018

Rua da Mooca, 1415, 1483 com a Rua Domingos Paiva, Sn

Situação: Bem tombado fora da ADA

Travessias Sobre Estrada de Ferro (Estação Mooca e Hospedaria dos Imigrantes)

Processo: 06/16

Rua da Mooca e Rua Visconde do Paranaíba

Situação: ADA localizada dentro do polígono de tombamento



Antigos Armazéns Ernesto de Castro e CO. / Autoria Escritório Ramos de Azevedo

Processo: 23/2016

Rua André Leão, 3, 43, 81, 91, 93, 95, 99 com a Rua Palmorino Mônaco,sn

Situação: Bem tombado fora da ADA

São Paulo Alpargatas / Faculdades Anhembí Morumbi

Processo: 23/2016

Rua Doutor Almeida Lima, 960, 982, 1030 e 1130

Situação: Bem tombado fora da ADA

Hospedaria dos Imigrantes

Processo: 05/91

Rua Visconde de Parnaíba, 1316 – Brás

Situação: Bem tombado fora da ADA

Estação do Brás

Processo: 20699/78

Rua Domingos Paiva, s/n e Praça Agente Cícero, s/n

Situação: ADA localizada dentro do polígono da área envoltória

Conjunto do Moinho Matarazzo

Processo: 27706/90

Rua Monsenhor de Andrade nº 88

Situação: Bem tombado fora da ADA

ETE Carlos De Campos

Processo: 29/14

Rua Monsenhor Andrade, 798

Situação: Bem tombado fora da ADA



Armazéns Gerais e Depósito do Pátio do Pari

Processo: 06/16

Largo Santa Rosa, 01; R. Mendes Caldeira, s/n; Av. do Estado, s/n; Estrada de Ferro; R. Monsenhor de Andrade, s/n

Situação: ADA localizada dentro do polígono do tombamento

Vila Economizadora

Processo: 05/91

São Caetano, Dr. Luiz Piza, Prof. Leôncio Gurgel, Dr. Cláudio de Souza, Economizadora, Euricles Félix de Matos e Av. do Estado.

Situação: ADA localizada dentro do polígono do tombamento

Subestação Paula Souza / Antiga Subestação da Light/ Eletropaulo

Processo: Aguardando ex-officio

Rua Paula Souza, 529 com a Av. do Estado, Sn com Rua Mauá, 1298 com Rua da Cantareira, 794, 796, 804 e 808

Situação: Bem tombado fora da ADA

Vila dos Ingleses

Processo: 67436/12

Rua Mauá nºs 836, 842, 866 e 892

Situação: Bem tombado fora da ADA

Igreja de São Cristóvão

Processo: 44/92

Avenida Tiradentes, 84

Situação: Bem tombado fora da ADA



Perímetro Santa Ifigênia

Processo: Não consta

Av. Duque de Caxias com Rua Mauá com Rua Brigadeiro Tobias com Rua Capitão Salomão com a Av. Rio Branco

Situação: Bem tombado fora da ADA

Estação da Luz

Processo: 05/91

Praça da Luz, s/n

Situação: ADA localizada dentro do polígono de Tombamento

Jardim da Luz

Processo: 05/91

Rua Ribeiro de Lima, 99

Situação: ADA localizada dentro do polígono da área envoltória

Pinacoteca do Estado

Processo: 05/91

Avenida Tiradentes, 141 e 173 e Praça da Luz

Situação: Bem tombado fora da ADA

Antiga Estação Júlio Prestes

Processo: 05/21

Rua Mauá, 51 – Santa Ifigênia

Situação: Bem tombado fora da ADA

Remanescente da Primitiva Estação da Estrada de Ferro Sorocabana

Processo: 44/1992

Rua Mauá, sn com o Viaduto General Couto Magalhães

Situação: ADA localizada dentro do polígono de Tombamento



Memorial da América Latina

Processo: 31592/94

Av. Mário de Andrade, 664 - Barra Funda

Situação: Bem tombado fora da ADA

Parque Fernando Costa

Processo: 17/2004

Ruas Ministro Godói, Germaine Buchard - Água Branca

Situação: Bem tombado fora da ADA

Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo

Processo: 05/91

Avenida Francisco Matarazzo, 1096 – Água Branca

Situação: Bem tombado fora da ADA

Verifica-se que parte significativa dos bens identificados estão situados em áreas lindeiras ou mesmo confrontantes com a faixa de domínio, porém fora da Área Diretamente Afetada.



LEGENDA

-  Estações
 Segregação Sudeste do Transporte Ferroviário de Cargas (SSE)
 Trecho Central Compartilhado (TCC)
 Via CPTM a ser Construída
 Municípios
 Área Diretamente Afetada (ADA)
 Bens Tombados pelo CONPRESP

Bem Tombado	Processo	Local	Situação
Chaminé da União	Processo: 05/2010	Rua Visconde de Parnaíba, 303 – Brás	Bem tombado fora da ADA
Antigos Armazéns Ernesto de Castro e C.O. / Autoria Escritório Ramos de Azevedo	Processo: 23/2016	Rua André Leão, 3, 43, 81, 93, 95, 99 com a Rua Palmeirim Mônico sn	Bem tombado fora da ADA
São Paulo Alparagats / Faculdades Anhembi Momburi	Processo: 23/2016	Rua Doutor Almeida Lima, 960, 982, 1030 e 1130	Bem tombado fora da ADA
Armazéns Gerais Pratirlândia	Processo: 47/2018	Rua da Mooca, 1415, 1483 com a Rua Domingos Piva, St	Bem tombado fora da ADA
Estação da Mooca	Processo: 14/07	Av. Presidente Wilson, 1009 com a Rua Monsenhor João Felipe, sn	ADA localizada dentro do polígono de Tombamento
Hospedaria dos Imigrantes	Processo: 05/91	Rua Visconde de Parnaíba, 1316 – Brás	Bem tombado fora da ADA
Antigo Morinho Minetti Gamba	Processo: 14/07	Rua Borges de Figueiredo, 300 e 510	ADA localizada dentro do polígono da área envolvida
Conjunto de Edifícios na Rua Borges de Figueiredo/CEARSP	Processo: 14/07	Rua Borges de Figueiredo, 1186	ADA localizada dentro do polígono da área envolvida
Conjunto de Edifícios na Rua Borges de Figueiredo	Processo: 14/07	Rua Borges de Figueiredo, 964 e 1004	Bem tombado fora da ADA
Companhia de Betedias das Américas Anhembi / Companhia Antituberculosa	Processo: 19/16	Av. Presidente Wilson, 251, 307 e 367	ADA localizada dentro do polígono de Tombamento
Travessia sobre Estrada de Ferro perto de Estação da Paulista	RES 06/16	-	ADA localizada dentro do polígono de Tombamento
Travessia sobre Estrada de Ferro perto de Antiga Hospedaria dos Imigrantes	RES 06/16	-	ADA localizada dentro do polígono de Tombamento



Data	Escala	Figura	Des. JGP	Revisão	Formato	Folha
30/01/2024	1:5.000	2	Figura 2 – Bens tombados pelo CONPRESP.pagx	Ø	A1	1/3
Responsável:	Cliente:					





LEGENDA

- Estações
- Segregação Sudeste do Transporte Ferroviário de Cargas (SSE)
- Trecho Central Compartilhado (TCC)
- Via CPTM a ser Construída
- Municípios
- Área Diretamente Afetada (ADA)
- Bens Tombados pelo CONPRES

Bem Tombado	Processo	Local	Situação
Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo	Processo: 05/91	Avenida Francisco Matarazzo, 1096 - Água Branca	Bem tombado fora da ADA
Parque Fernando Costa	Processo: 17/2004	Rua Ministro Godói, Germaine Buchard - Água Branca	Bem tombado fora da ADA
Memorial da América Latina	Processo: 31/92/94	Av. Mário de Andrade, 664 - Barra Funda	Bem tombado fora da ADA

LOCALIZAÇÃO

ARTICULAÇÃO

Data	Escala	Figura	Des. JGP	Revisão	Formato	Folha
30/01/2024	1:5.000	2	Figura 2 - Bens tombados pelo CONPRES.pnagx	0	A1	3/3

Responsável:

JGP

Projeto:

SEGREGAÇÃO SUDESTE DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS (SSE) E TRECHO CENTRAL COMPARTILHADO (TCC)

Figura 2:

Bens Tombados pelo CONPRES

Projeção Cartográfica: Transverso Mercator
Sistema de Coordenadas: SIRGAS 2000 UTM Zone 23S
Datum: SIRGAS 2000

JGP Consultoria e Participações Ltda.



3 – CONCEPÇÃO E CARACTERÍSTICAS DO EMPREENDIMENTO

O empreendimento é composto pela Segregação Sudeste do Transporte de Cargas (SSE) e pelo Trecho Central Compartilhado (TCC), e integra uma política pública de competência federal, na qual os investimentos no transporte ferroviário de cargas têm sido retomados nos últimos anos, seja por meio de novas concessões ou da renovação das concessões existentes mediante novos investimentos de modernização e ampliação.

Nesse contexto, o projeto foi concebido no âmbito da renovação da concessão federal, processo este consolidado em 29 de julho de 2022 e que estendeu a concessão da malha administrada pela MRS S/A, até o ano de 2056. Como parte da renovação da concessão por mais 30 anos, é compromisso da MRS junto à Agência Nacional de Transporte Terrestres (ANTT) implantar até o ano de 2034 uma nova via ferroviária entre Jundiaí e Rio Grande da Serra, compartilhando vias com o sistema de passageiros apenas entre a região de Barra Funda e Brás (Trecho Central Compartilhado).

Essa nova via dedicada exclusivamente ao transporte ferroviário de cargas no trecho sob concessão da MRS, atravessando a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), compõe o chamado Projeto Segregações, formulado pela MRS, dividido em dois trechos, denominados Segregação Noroeste (entre a Estação Barra Funda e o pátio ferroviário de Jundiaí) e Segregação Sudeste (entre a Estação Brás, na capital, e a Estação Rio Grande da Serra, situada no município de mesmo nome).

As Segregações objetivam proporcionar uma nova condição para o transporte ferroviário metropolitano, de modo a reduzir os importantes conflitos entre as duas modalidades de transporte sobre trilhos na RMSP. Atualmente, o compartilhamento das mesmas vias ferroviárias pelos dois sistemas reduz, de maneira recíproca, a eficiência das operações de transporte de passageiros e de cargas, uma vez que, em razão da prioridade do transporte de passageiros pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) nos termos do Decreto Federal nº 1.832 de 04 de março de 1996, as passagens de trens da MRS ficam limitadas às madrugadas, quando a operação de trens de passageiros está suspensa, ou, ainda, às poucas “janelas”



durante o horário comercial, em momentos nos quais o fluxo dos trens de passageiro é menor.

Ao mesmo tempo, a ampliação dos horários de operação do sistema de transporte de passageiros no início e final da madrugada é totalmente limitada pela imposição da liberação da infraestrutura para o transporte de cargas. Durante o dia, devido às “janelas” destinadas à passagem de veículos de carga, há forte limitação da ampliação da frequência de passagem dos trens que servem ao transporte de passageiros com consequente limitação à diminuição de intervalos entre trens nas estações.

Em relação ao Projeto Segregações, apenas a Segregação Sudeste é objeto do empreendimento analisado neste relatório.

A Segregação Noroeste tem sua viabilidade socioambiental analisada em um processo de licenciamento ambiental específico, tendo também como órgão licenciador a CETESB (Processo e-ambiente nº 073682/2023-98).

O desenvolvimento do projeto da via segregada para o transporte de cargas teve como premissa a priorização da ocupação de áreas da faixa de domínio existente, já alteradas pela implantação do atual traçado ferroviário, datado da segunda metade do Século XIX, quando da implantação da Estrada de Ferro Santos – Jundiaí.

A Segregação Sudeste possui aproximadamente 35 km de extensão e está compreendida entre as estações Rio Grande da Serra e Brás, está no município de São Paulo, passando também pelos municípios de Ribeirão Pires, Mauá, Santo André e São Caetano do Sul. Nesse trecho da faixa de domínio atualmente operam, de forma compartilhada, a Linha 10 (Turquesa) da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), e a MRS.

No Trecho Central Compartilhado, localizado entre as estações Brás (Linha 10 da CPTM) e Barra Funda (Linha 7 da CPTM), com aproximadamente 8,5 km de extensão, não haverá uma linha segregada de carga e, sendo assim, as vias continuarão sendo compartilhadas entre trens de carga e trens de passageiros.

Tendo em vista o compartilhamento da faixa de domínio com a Linha 10 da CPTM, quando da implantação da SSE, a MRS deverá efetuar um conjunto de intervenções prévias para remover “interferências”, como edificações e componentes do sistema ferroviário que se sobrepõem ao traçado da via. Nos trechos junto às



estações que atendem a Linha 10, caberá inicialmente à MRS promover adequações nas estações para que seja possível assegurar a continuidade da operação do transporte de passageiros e simultaneamente a construção da SSE.

É o caso, por exemplo, de passarelas que serão construídas para o acesso de pedestres entre os dois lados da ferrovia e para acesso dos passageiros à plataforma de embarque/desembarque das estações, uma vez que o traçado da SSE intercepta, muitas das vezes, o atual acesso à edificação da estação.

Diante desse cenário, a MRS e o Governo Estadual, por meio da CPTM, firmaram em janeiro de 2023 um Convênio que estabeleceu as condições gerais e as obrigações das empresas na elaboração do projeto, nas obras e após a segregação das linhas. Destaca-se como pressuposto do convênio a premissa de que todos os “impactos” ou adequações em estruturas da Linha 10 decorrentes de intervenção da Segregação Sudeste deverão ser solucionadas pela MRS, de modo a assegurar a continuidade das operações da Linha 10.

A MRS estudou, em conjunto com a equipe técnica da CPTM e STM (Secretaria de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo), soluções para a melhor utilização da faixa ferroviária, de forma a minimizar as desapropriações, e reduzir os impactos no sistema atual do transporte de passageiros.

A Figura 3 representa esquematicamente o posicionamento final do sistema de carga da SSE, a leste das vias atuais e futuras dedicadas ao sistema de passageiros, as quais não fazem parte do objeto do presente licenciamento. Já a Figura 4 representa esquematicamente o TCC.

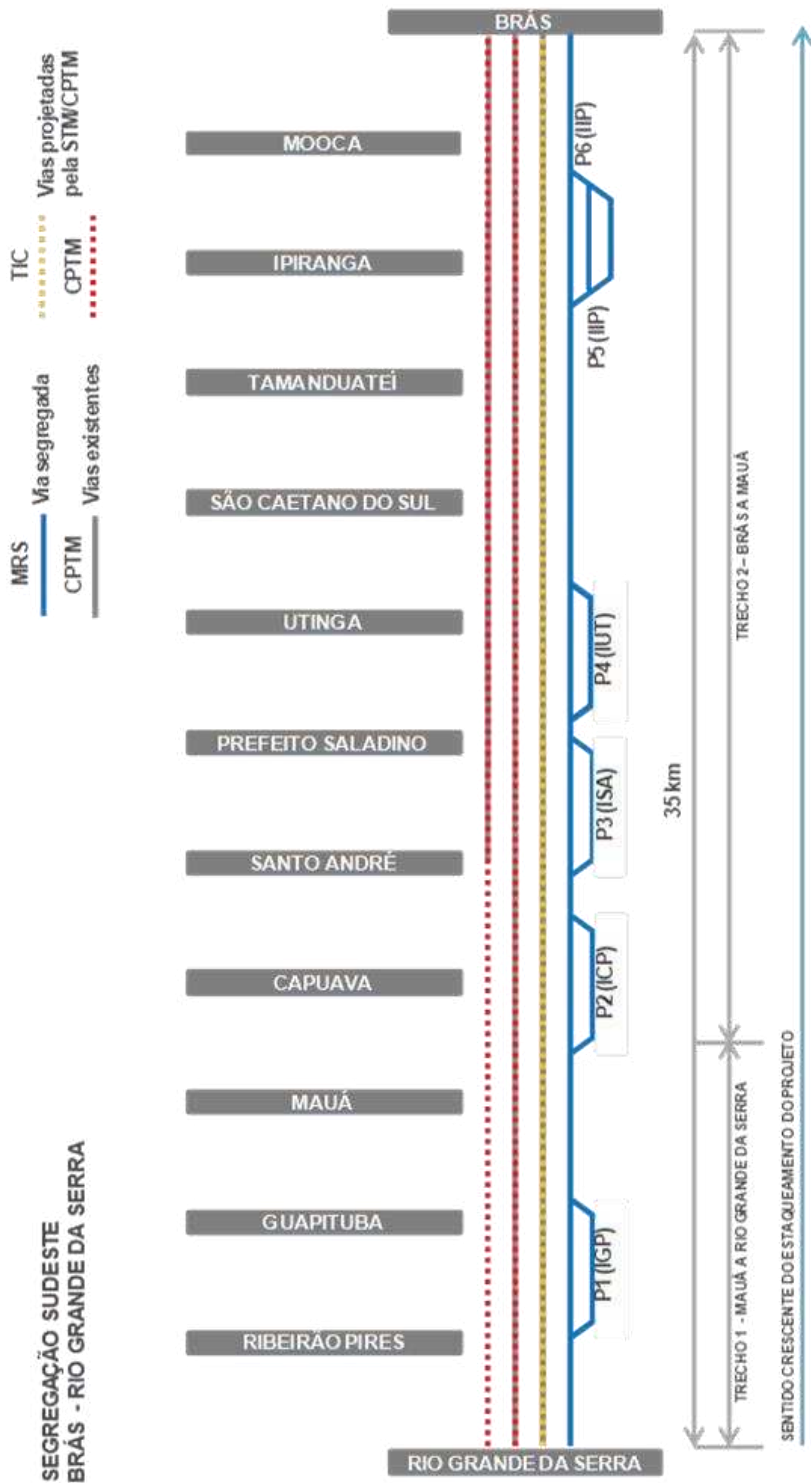


Figura 3 - Diagrama Unifilar da Segregação Sudeste
Fonte: Elaboração MRS

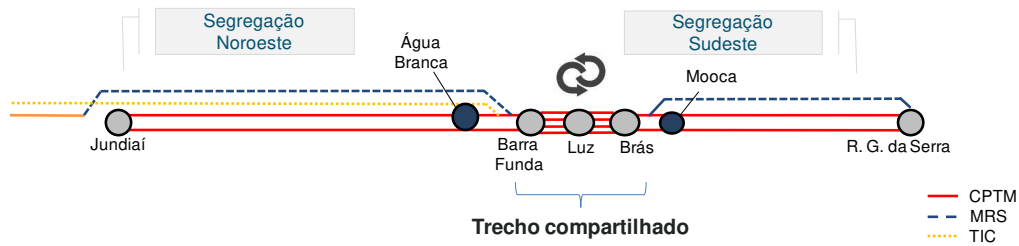


Figura 4: Diagrama Unifilar do TCC

Fonte: Elaboração MRS

A abordagem apresentada neste relatório objetiva fornecer os subsídios necessários à compreensão do empreendimento e sua relação com os bens tombados.

O conjunto de dados e informações técnicas apresentadas tem como referencial o atual nível de detalhamento do projeto de engenharia, desenvolvido pela MRS Logística S/A para a Segregação Sudeste, e apresentado no Anexo 1 deste relatório.

O projeto se encontra no nível funcional, mas com informações básicas de terraplenagem (cortes e aterros) e de drenagem (travessias de cursos d'água). São informações que permitem compreender a tipologia e o porte das intervenções, bem como delimitar as áreas afetadas e que, somadas ao diagnóstico socioambiental das áreas de influência, subsidiam a avaliação da viabilidade socioambiental do empreendimento.

3.1 - Descrição do Empreendimento

Nesta Seção são apresentados os elementos do projeto da Segregação Sudeste (SSE) e, quando aplicável, do Trecho Central Compartilhado (TCC), onde não haverá via segregada para o transporte de cargas, apenas adequações na superestrutura das vias existentes (incluindo Aparelhos de Mudança de Via - AMV).

A Tabela 3.1.a, a seguir, consolida as principais informações de projeto.



Tabela 3.1.a
Ficha Técnica Conceitual do Projeto

ELEMENTOS		SSE Segregação Sudeste Rio Grande da Serra - Brás
1	OPERACIONAL	
1.1	Velocidade Máxima Operacional	64 km/h
1.2	Máxima Carga por Eixo	32,5 ton./eixo
1.3	Volume MTPA	10 pares de trem/dia (Valor é superior à demanda até 2056, porém inferior à capacidade com intuito de não superdimensionar as estruturas)
1.4	Trem-tipo Operacional	2 locomotivas AC + 82 vagões HPT + 1 locomotiva AC 3 locomotivas AC + 70 vagões GFS (Trens-tipo mais restritivos para o trecho)
	Comprimento	1.500 metros
1.5	Trem-tipo Dimensionamento OAE	TB36 – conforme ABNT NBR 7188
2	GEOMÉTRICO - HORIZONTAL	
	Curva Circular	
2.1	Raio Mínimo: Linha Principal	250 m
	Raio Mínimo: Linhas Secundárias/Serviços	150 m
	Curvas de Transição	
2.2	Tipo	Parábola cúbica
	Rampa de Superelevação máxima	1,5 mm/m
3	GEOMÉTRICO - VERTICAL	
	Rampa/Elevação/Greide	
3.1	Rampa (sentido Importação)	2,20%
	Rampa compensada (sentido exportação)	1,41%
	Linhas de Pátios de Cruzamento	0,25%
	Curva Vertical	
3.2	Tipo	Parábola
	Tangente mínima para mudança sentindo de rampa	200 m
	Desenvolvimento mínimo de curva	40 m



Tabela 3.1.a
Ficha Técnica Conceitual do Projeto

ELEMENTOS		SSE Segregação Sudeste Rio Grande da Serra - Brás
4	GEOMÉTRICO - TRANSVERSAL	
4.1	Bitola	1600 mm
4.2	Superelevação	Máx. 80 mm e Mín. 20 mm
4.3	Altura de lastro mínima sob base de dormente	30 cm
4.4	Altura de sublastro	20 cm
4.5	Inclinação de Plataforma Terraplenagem	3,0%
4.6	Largura Mínima Plataforma	8,00 m
4.7	Largura do Ombro de Lastro	30 cm
4.8	Inclinação Corte	Recomendado 1:1
4.9	Inclinação Aterro	Recomendado 3:2
4.10	Largura Mínima Banqueta	4,00 m / Inclinação Máx.: 5%
4.11	Altura Máxima do Talude	Máx.: 8,00 m
5	GABARITOS	
5.1	Distância Mínima de Entrevista - Linhas Paralelas	4,25 m (bitola larga) 4,55 (bitola mista)
5.2	Distância Mínima - Obstáculos Fixos HORIZONTAL	3,00 m
5.3	Distância Mínima - Obstáculos Fixos VERTICAL	6,75 m
6	SUPERESTRUTURA	
	Trilho	
6.1	Perfil	TR-68 - AREMA 136RE
	Comprimento das barras	240 m
	Método de junção	TLS
6.2	Fixação	
	Modelo	Grampo Elástico Fast-Clip
	Dormente	
6.3	Material	Concreto Monobloco Protendido - Bitola Larga
	Taxa	Tangente/Curva: 1667 unid./km



Tabela 3.1.a
Ficha Técnica Conceitual do Projeto

ELEMENTOS		SSE Segregação Sudeste Rio Grande da Serra - Brás
6.4	Lastro	
	Material	Pedra britada - Conforme ET de Lastro para Ferrovia vigente MRS.
6.5	Aparelhos de Mudança de Via (AMV)	
6.5.1	Linha principal	
	Tipo	AREMA
	Abertura	1:14, com agulhas de 9,14 m
	Dormentes	Madeira Especial
	Jacaré	Endurecido por explosão
6.5.2	Linha secundária	
	Tipo	AREMA
	Abertura	1:10, com agulhas de 5,03 m
	Dormentes	Madeira Especial
	Jacaré	Endurecido por explosão

Fonte: MRS, 2023.



4 – PATRIMÔNIO ACAUTELADO NA ÁREA DIRETAMENTE AFETADA PELO EMPREENDIMENTO E INTERVENÇÕES PREVISTAS

No presente capítulo são descritas as intervenções previstas como parte da implantação da Segregação Sudeste do Transporte de Cargas (SSE) e Trecho Central Compartilhado (TCC) junto aos bens tombados pelo CONPRES. São abordadas as intervenções nos bens que se relacionam à área diretamente afetada pelas obras, ou seja, aqueles situados na faixa de domínio da ferrovia.

São descritas intervenções na área ou nas zonas próximas de bens tombados situados na Área Diretamente Afetada ou em áreas confrontantes com a faixa de domínio.

As intervenções e soluções de projeto apresentadas são conceituais, detalhadas no nível suficiente para avaliação da viabilidade socioambiental da SSE e TCC.

Detalhamentos de projetos no nível executivo ocorrerão na fase seguinte do licenciamento ambiental, antes e como condição para a obtenção da Licença de Instalação (LI). Nesse sentido, quando da disponibilidade de projetos mais detalhados, os mesmos serão submetidos à avaliação do CONPRES. Assim, com base no levantamento e na listagem apresentada no capítulo anterior, apresenta-se a seguir, para cada bem acautelado, as intervenções previstas no âmbito do projeto conceitual da SSE e TCC.

Por fim, cabe mencionar que, embora as estações tombadas existentes na área de implantação do empreendimento sejam operadas pela CPTM, as intervenções descritas serão executadas pela MRS Logística S/A, conforme convênio firmado entre a empresa e o Governo do Estado de São Paulo, uma vez que os ajustes e obras decorrem da implantação da SSE.

De modo geral, nas estações da Luz e Brás, as intervenções se limitarão às melhorias das vias férreas, com substituição de trilhos, dormentes, lastros, novo sistema de sinalização e eventuais remanejamentos de rede aérea. No caso da estação Mooca, uma nova estação será construída.

São apresentados a seguir os detalhes do projeto conceitual nos segmentos junto a bens tombados lindeiros ou situados na área de implantação do empreendimento.

4.1 – Conjunto de Edificações na altura da Estação Mooca

Conjunto de edificações no entorno da Estação Mooca: Antigas Oficinas da Sociedade Anônima Casa Vanorden, Edificações dos Moinhos Minetti Gamba, Galpões, Armazéns da rua Borges de Figueiredo, Antigo conjunto de depósitos para café (CEAGESP), Antigo conjunto Sociedade Técnica Bremensis e Schmidt Trost, Conjunto de armazéns da antiga São Paulo Railway – Resolução 14/07

Antiga Fábrica de Fósforos Fiat Lux – Chaminé – Resolução 19/2011

Companhia Antártica Paulista – Resolução 19/2016





LEGENDA:	
	Polígonos de Tombamento - CONPRES
	Via Segregação Sudeste
	Vias Linha 10 a serem construídas
1	Conjunto de Edifícios na Rua Borges Figueiredo e antigos armazéns de café (CEAGESP)
2	Antiga Fábrica de Fósforos Fiat-Lux - Chaminé
3	Antigo Conjunto Grande Moinhos Minetti Gamba
4	Armazéns da Antiga São Paulo Railway
5	Antigo Conjunto Grande Moinhos Minetti Gamba
6	Oficinas da Casa Vanorden S/A
7	Companhia Antártica Paulista
ID: 223	
Bem Tombado: Conjunto de galpões industriais e de armazenagem, chaminé e antiga fábrica de cerveja (Antártica)	
Endereço: Av. Presidente Wilson, Rua Borges de Figueiredo	
Município: São Paulo – SP	
Resolução: Resoluções 14/07. 19/11 e 19/16.	
https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/8b69c_14_T_Galpoes_da_Mooca.pdf	
https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/RE1911TombamentodeelementosremanescentesdasantigasIndustriasReunidasPDF_1392665805.pdf	



https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/Re1916TombamentoedificacoesAntigaFabricaAntarcticaPDF_1473786946.pdf

Obras previstas:

- Implantação de uma nova estação (Estação Mooca);
- Implantação de vias férreas;
- Implantação da rede aérea;
- Remoção de trilhos;
- Remoção e implantação de dutos.

Trata-se de trecho que concentra um importante conjunto de edificações tombadas e situadas nas áreas lindeiras à ferrovia, caso do conjunto de galpões industriais tombados, entre os quais as edificações do antigo moinho Minetti Gamba e da antiga fábrica da Antarctica Paulista. Um dos bens tombados, caso dos galpões da empresa ferroviária SPR (São Paulo Railway), responsável pela implantação da ferrovia entre Santos e Jundiaí, tem um polígono de tombamento que engloba área interceptada pela ferrovia.

Para viabilizar a futura implantação do Terminal Intermodal Mooca, o qual não faz parte do projeto da Segregação Sudeste, será necessário o deslocamento para oeste do traçado das vias férreas e de todo sistema/infraestrutura da CPTM, de modo a disponibilizar o espaço útil adequado à execução da futura obra. Esse deslocamento das vias gera interferência com parte da plataforma da Estação Mooca atual e, por consequência, a construção de uma nova estação intermediária (provisória - Cenário intermediário) será necessária, assegurando a continuidade operacional da Linha 10 da CPTM até a construção da nova Estação Mooca (definitiva).

A Figura 5 apresenta a situação proposta para o cenário intermediário da estação Mooca.

No Anexo 2 do presente documento constam outras ilustrações que detalham as intervenções no trecho e futura configuração da nova Estação definitiva. A estação provisória será posicionada ao sul da estação atual, enquanto a nova estação (definitiva) é prevista no mesmo local da estação, porém sem sobreposição com a estruturas tombadas.



Figura 5: Situação proposta para o cenário intermediário da Estação Mooca

Fonte: MRS, 2023.

A nova estação terá duas plataformas laterais, mezanino e acessos de passageiros acessíveis através de escadas e elevadores.

O projeto prevê os seguintes itens:

- Construção de uma estação para o cenário intermediário com seus respectivos acessos através de plataformas laterais após estação atual da Mooca (sentido Ipiranga), mantendo a configuração das vias existentes neste trecho. Após construção de Estação definitiva pela MRS, a mesma deverá demolir a Estação do cenário intermediário;
- Demolição da atual estação da Mooca e seus acessos;
- Implantação de uma nova estação com plataformas laterais, com novos acessos nos locais dos existentes, apoio operacional em mezanino;
- Eventuais desapropriações para a construção da nova estação da Mooca e seu acesso sul.

As Figuras 6 a 8 e as imagens constantes no **Anexo 2** apresentam a locação atual, a situação final, e a perspectiva geral da Estação Mooca.



Figura 6: Situação atual da Estação Mooca

Fonte: MRS, 2023.

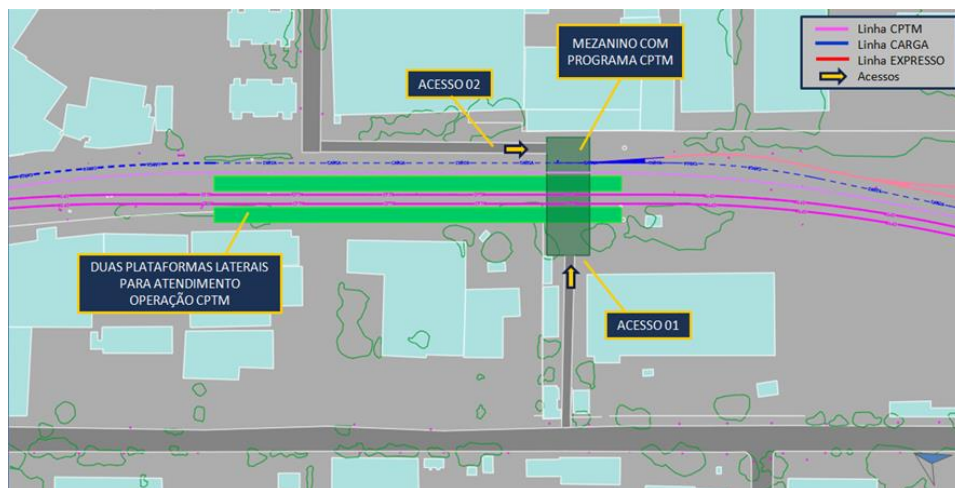


Figura 7: Situação final da Estação Mooca

Fonte: MRS, 2023.

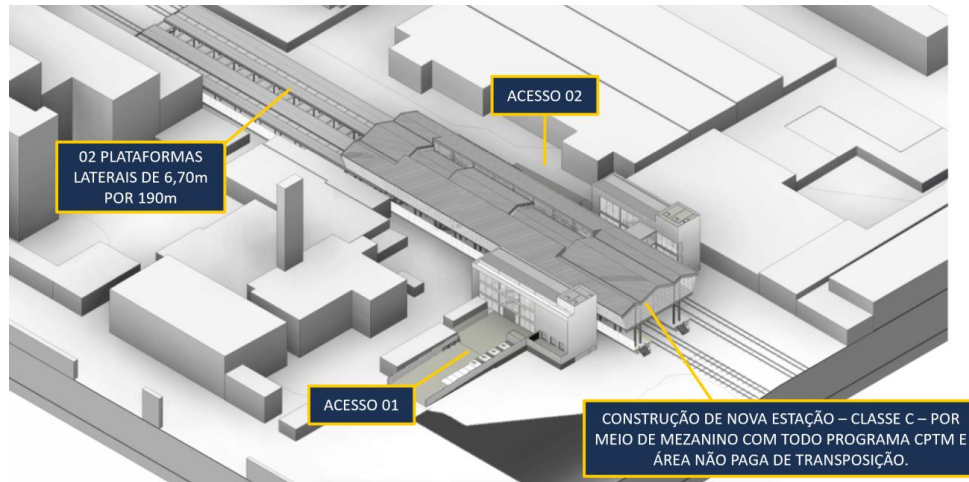


Figura 8: Perspectiva geral da Estação Mooca (Projeto Conceitual ANTT, 2021)

Fonte: MRS, 2023.

As intervenções para implantação da Segregação Sudeste não afetarão edificações tombadas nas áreas lindeiras e não afetarão os armazéns da SPR, cujo polígono de tombamento engloba áreas por onde se encontra o atual traçado ferroviário. As vias da SSE e as novas vias da Linha 10 serão, respectivamente, implantadas e remanejadas, em áreas que atualmente são ocupadas pela empresa Pedrasil, que armazena e comercializa materiais de construção, como brita e areia.

Travessia sobre Estrada de Ferro perto da Estação Mooca
Resolução nº 6/CONPRESP/2016

LEGENDA:

—	Polígonos de Tombamento - CONPRESP
—	Via Segregação Sudeste
—	Vias Linha 10 a serem construídas
1	Travessia sobre Estrada de Ferro perto da Estação Mooca
2	Armazéns Gerais Piratininga
3	Companhia Antártica Paulista

Bem Tombado: antiga passarela metálica sobre a ferrovia, próxima à Estação Mooca e à Rua da Mooca
Endereço: Rua da Mooca
Município: São Paulo – SP
Resolução: Resolução nº 6/CONPRESP/2016
https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/Re0616TombamentoZEPEC262004142004pdf_1503077534.pdf

Obras previstas:

- Implantação de vias férreas;
- Implantação da rede aérea;
- Remoção de trilhos.

28



4.3 - São Paulo Alpargatas / Faculdades Anhembi Morumbi, Hospedaria dos Imigrantes e Travessia sobre Estrada de Ferro

São Paulo Alpargatas / Faculdades Anhembi Morumbi Resolução nº 23/CONPRESP/2016 Hospedaria dos Imigrantes (atual Museu da Imigração do Estado de São Paulo) Resolução nº 05/CONPRESP/1991 Travessia sobre Estrada de Ferro – Acesso próximo à Hospedaria dos Imigrantes Resolução CONPRESP n. 6/2016	
LEGENDA:	
	Polígonos de Tombamento - CONPRESP
	Trecho Central Compartilhado
1	São Paulo Alpargatas
2	Hospedaria dos Imigrantes
3	Travessia sobre Estrada de Ferro perto da Hospedaria dos Imigrantes
4	Armazéns Gerais Piratininga
Bem Tombado: conjunto de edificações da antiga planta industrial da Companhia Alpargatas, ocupada atualmente pela Universidade Anhembi-Morumbi, e Hospedaria dos Imigrantes, atualmente ocupada pelo Museu da Imigração do Estado de São Paulo Endereço: Rua Dr. Almeida Lima, 1134 (Alpargatas); Rua Visconde de Paranaíba, 1316 (Hospedaria dos Imigrantes); Rua Visconde do Parnaíba - Mooca Município: São Paulo – SP Resolução: Resolução nº 6/CONPRESP/2016 https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/Re2316APTImoveisindicadospopulacaoZEPECpdf_1475502035.pdf https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/RE0591TombamentoExofficioTEOPDF_141710244_4.pdf https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/re0616tombamentozepec262004142004repdf_1554995408.pdf	
Obras previstas: • Recapitação de vias, eventuais intervenções em redes áreas; • Novo sistema de sinalização.	

Situado entre os bairros da Mooca e Brás, trata-se de segmento que compreende a localização da Hospedaria dos Imigrantes e de edificações da Companhia Alpargatas, ambos bens lindeiros à faixa de domínio da ferrovia. No traçado ferroviário há o tombamento de passagem superior (passarela), tombada pelo CONPRESP em 2016 (Resolução nº 6/2016).

Neste segmento do empreendimento, conforme projeto conceitual, as intervenções e obras se limitarão às melhorias de recapitação da via existente, o que envolverá substituição de trilhos, dormentes e lastro, bem como a adequações na



rede aérea e implantação de novo sistema de sinalização. São intervenções previstas em todo o Trecho Central Compartilhado (TCC), trecho entre as estações do Brás e da Barra Funda no qual o compartilhamento de via férrea entre o transporte de cargas e passageiros seguirá continuado. Em outras palavras, trata-se de parte do empreendimento na qual não será implantada uma nova via ferroviária dedicada ao transporte de cargas como concebido para o projeto Segregação Sudeste.

No caso da passarela metálica, na rua Visconde de Paranaíba, cumpre registrar que o bem tombado foi desmontado em razão do mau estado de conservação e consequente insegurança aos pedestres e à operação da ferrovia.



Foto 1 – Travessia sobre Estrada de Ferro na altura da Hospedaria dos Imigrantes – Rua Visconde de Parnaíba (bem removido do local). Fonte: São Paulo Antiga (<https://saopauloantiga.com.br>)



Resolução CONPRES P nº 5/1991



	Trecho Central Compartilhado (TCC)
---	------------------------------------

	Polígono de Tombamento (Estação Brás)
---	---------------------------------------

Bem Tombado: Estação do Brás

Endereço: Avenida Rangel Pestana, sn

Resolução:

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/RE0591TombamentoExofficioTEOPDF_1417102444.pdf

Obras previstas:

- Recapacitação de via existente (trilhos e infraestrutura);
- Sistema de sinalização;
- Eventuais intervenções na rede aérea.

A Estação Brás da CPTM possui 5 plataformas e 8 vias do sistema ferroviário sendo que a V8 atualmente não é utilizada. As linhas atendidas nesta estação são:

- Linha 10 Turquesa (operação na plataforma 1)
- Linha 7 Rubi (operação plataforma 2b em dias úteis)
- Linha 11 Coral (operação nas plataformas 2c e 3d)
- Linha 12 Safira (operação nas plataformas 4f e 4g)
- Linha 13 Jade (operação na plataforma 5)



Possui ainda uma integração com o Metro (Companhia do Metropolitano de São Paulo) para o atendimento da Linha 3 - Vermelha. O traçado da Segregação Sudeste termina antes da passagem por esta estação, de modo que a mesma está situada no Trecho Central Compartilhado.



Foto 2 – Estação do Brás (Vista pela Av. Rangel Pestana).



Foto 3 – Estação Brás. Fonte: CONDEPHAAT

Não ocorrerão, por parte da implantação do empreendimento da MRS, intervenções na edificação ou a implantação de novas vias. Estando situada no Trecho Central Compartilhado, as intervenções serão dedicadas exclusivamente à recapacitação da via, com eventual substituição de elementos da via permanente e na rede aérea.



4.5 – Antigo Moinho Matarazzo e Travessia sobre Estrada de Ferro

Antigo Moinho Matarazzo
Resolução CONPRES n° 38/1992

Travessia sobre Estrada de Ferro na altura do Moinho Matarazzo
Resolução CONPRES 06/2016

LEGENDA:

	Trecho Central Compartilhado (TCC)
	Polígonos de Tombamento
1	Antigo Moinho Matarazzo
2	Travessia (passarela) sobre Estrada de Ferro

Bem Tombado: Antigo Moinho Matarazzo e Travessia (passarela) sobre Estrada de Ferro
Endereço: Rua Monsenhor Andrade, 640 com Rua do Bocolismo, 77 (Antigo Moinho Matarazzo) e Rua do Bocolismo e Rua Rodrigues dos Santos (Passarela/travessia)
Resolução:

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/RE3892TMoinhoMatarazzoTecelagemMariangelaPDF_1417020260.pdf

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/Re0616TombamentoZEPEC262004142004pdf_1503077534.pdf

Obras previstas na faixa ferroviária:

- Recapitação de via existente (trilhos e infraestrutura);
- Sistema de sinalização;
- Eventuais intervenções na rede aérea.

Os bens Antigo Moinho Matarazzo (Resolução 32/1992) e Travessia sobre Estrada de Ferro na Altura do Moinho Matarazzo (Resolução 6/2016) estão situados no Trecho Central Compartilhado.



As edificações do antigo moinho são lindeiras à faixa de domínio e não serão afetadas por quaisquer atividades previstas no TCC, caso de melhorias e recapacitação das vias, que continuarão sendo compartilhadas entre o transporte de passageiros e de cargas. O mesmo ocorrerá em relação à travessia sobre a estrada de ferro, que é uma passarela metálica desativada. As ações de recapacitação das vias não interferirão com a estrutura. A Foto 4 ilustra os dois bens tombados.

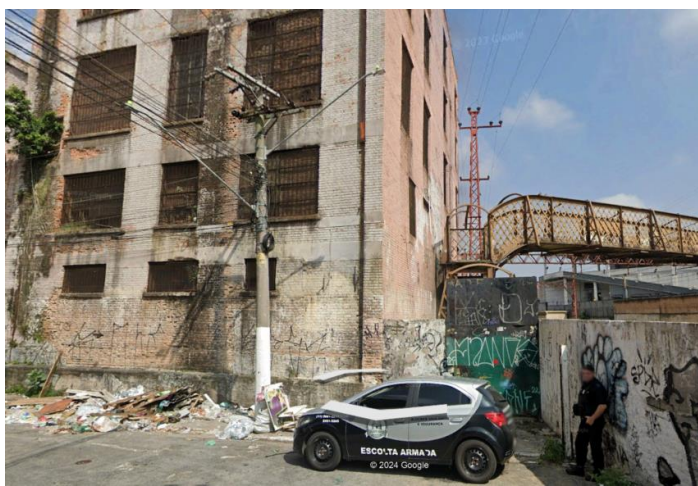


Foto 4 – Edifício do Antigo Moinho Matarazzo e Travessia sobre Ferrovia (à direita). Fonte: Google Earth.



4.6 – Armazéns Gerais e Depósito do Pátio do Pari, Vila Economizadora e Subestação Paula Souza/Antiga Subestação da Light

Armazéns Gerais e Depósito do Pátio do Pari

Resolução CONPRESP 06/2016

Vila Economizadora

Resolução CONPRESP 05/91

Subestação Paula Souza/Antiga Subestação da Light

Resolução CONPRESP 23/2016



LEGENDA:

	Trecho Central Compartilhado (TCC)
	Polígonos de Tombamento
1	Armazéns Gerais e Depósito do Pátio do Pari
2	Vila Economizadora
3	Subestação Paula Souza/Antiga Subestação da Light

Bem Tombado: Armazéns Gerais e Depósito do Pátio do Pari, Vila Economizadora e Subestação Paula Souza/Antiga Subestação da Light.

Endereço: Largo do Pari s/n (Armazéns Gerais e Depósito do Pari; Rua da Cantareira, 864, 868 e 874 (Vila Economizadora); Rua Paula Souza, 529 (Subestação).- Brás.

Resoluções:

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/Re0616TombamentoZEPEC262004142004pdf_1503077534.pdf

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/d833c_05_TEO_89_itens.pdf

https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=%2f2016%2fdiario%2520oficial%2520cidade%2520de%2520sao%2520paulo%2f01%2fpag_0111_5K0U1UKK7P9UTE816Q4F8SRPFTO.pdf&pag

Obras previstas:

- Recapitação de via existente (trilhos e infraestrutura);
- Sistema de sinalização;
- Eventuais intervenções na rede aérea.

Também no contexto do Trecho Central Compartilhado, na travessia do rio Tamanduateí, encontra-se um conjunto de três bens tombados, caso dos Armazéns Gerais e Depósito do Pátio do Pari, da Vila Economizadora e da Subestação Paula Souza/Antiga Subestação da Light.

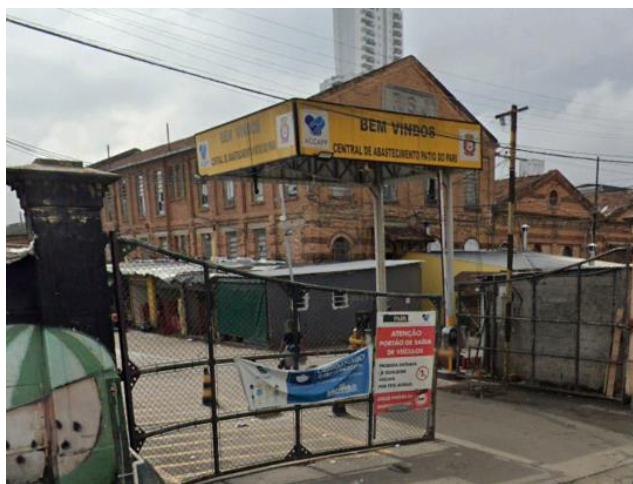


Foto 5 – Armazéns Gerais e Depósito do Pátio do Pari.
Fonte: Google Earth



Foto 6 – Vila Economizadora. Fonte: Google Earth.

O polígono de tombamento dos Armazéns Gerais e Depósito do Pátio do Pari engloba a ferrovia e sua faixa de domínio. Dentro do polígono está situada também o Circuito de Compras (Feira da Madrugada), um centro popular de compras instalado em uma grande edificação implantada nos últimos anos e concluída em 2021. O



traçado da ferrovia é também englobado pela Vila Economizadora, na margem esquerda do rio Tamanduateí.

As intervenções previstas são as já descritas para o Trecho Central Compartilhado, não envolvendo terraplanagem, ampliação do número de vias ou demolições e intervenções diretas nas edificações tombadas. Os serviços envolverão essencialmente a substituição de trilhos, dormentes e lastro, a implantação de novo sistema de sinalização, bem como eventuais intervenções na rede aérea.

A Subestação Paula Souza/Antiga Subestação da Light é confrontante com a faixa de domínio da ferrovia.



4.7 – Estação da Luz e Pontilhão de Ferro da Estação da Luz

Estação da Luz
Resolução CONPRESP nº 5/1991

Pontilhão de Ferro da Estação da Luz
Resolução CONPRESP nº 44/1992



LEGENDA:

	Trecho Central Compartilhado (TCC)
	Polígonos de Tombamento
1	Estação da Luz
2	Pontilhão da Estação da Luz

Bem Tombado: Estação da Luz e Pontilhão de Ferro
Endereço: Praça da Luz s/n, Rua Mauá, Viaduto General Couto Magalhães
Resoluções:
https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/d833c_05_TEO_89_itens.pdf
https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/RE4492APTImoveisenquadradoscomoZ8200PDF_1417028512.pdf

Obras previstas:

- Recapitação de via existente (trilhos e infraestrutura);
- Sistema de sinalização;
- Eventuais intervenções na rede aérea.

No Bairro da Luz, região central da cidade de São Paulo, o Trecho Central Compartilhado tem seu traçado sobre polígonos de tombamento relativos a dois pontilhões à Estação da Luz.



As intervenções no trecho onde os bens estão situados são as já preconizadas para o TCC, relativas a recapacitação de vias, sinalização e eventuais ajustes na rede aérea.



Foto 7 – Estação da Luz



4.8 – Estação Júlio Prestes, Edifício do Antigo DOPS/Armazém Central da Estrada de Ferro Sorocabana e Remanescente da Primitiva Estrada de Ferro Sorocabana

Estação Júlio Prestes
Resolução CONPRESP nº 06/2021

Edifício do Antigo DOPS/Armazém Central da Estrada de Ferro Sorocabana
Resolução CONPRESP nº 05/2021

Remanescente da Primitiva Estrada de Ferro Sorocabana
Resolução CONPRESP nº 44/1192

LEGENDA:

	Trecho Central Compartilhado (TCC)
	Polígonos de Tombamento
1	Estação Júlio Prestes
2	Edifício do Antigo DOPS/Armazém Central da Estrada de Ferro Sorocabana
3	Remanescente da Primitiva Estação da Estrada de Ferro Sorocabana

Bem Tombado: Estação Júlio Prestes, Edifício do Antigo DOPS e Remanescente da Primitiva Estação da Estrada de Ferro Sorocabana | Endereço: Praça Júlio Prestes, 148, 260; Largo General Osório, 86; Rua Mauá, s/n. Resolução:
<https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/resolucao-secretaria-municipal-de-cultura-smc-conpresp-6-de-22-de-novembro-de-2021/consolidado>
<https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/resolucao-secretaria-municipal-de-cultura-smc-conpresp-5-de-22-de-novembro-de-2021/consolidado>
https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/RE4492APTImoveisenquadradoscomoZ8200PDF_1417028512.pdf

Obras previstas:

- Recapitação de via existente (trilhos e infraestrutura);
- Sistema de sinalização;
- Eventuais intervenções na rede aérea.



Também situados na região central da cidade de São Paulo e no contexto do Trecho Central Compartilhado, os três bens tombados, Estação Julio Prestes, Edifício do Antigo DOPS e os Remanescentes da Primitiva Estação da Estrada de Ferro Sorocabana, não serão afetados diretamente pelas obras. Como previsto para o Trecho Central Compartilhado, as intervenções do projeto ocorrerão estritamente nas vias existentes, que serão recapacitadas.

Dentre os polígonos de tombamento, apenas o que engloba o Remanescente da Primitiva Estação da Estrada de Ferro Sorocabana é engloba um segmento da ferrovia e da sua faixa de domínio. Os demais são lindeiros à faixa de domínio.



Foto 8 – Estação Julio Prestes. Fonte: Google Earth



Foto 9 – Vista dos Remanescentes da Primitiva Estação da Estrada de Ferro Sorocabana. Fonte: Google Earth



Foto 10 – Edifício do Antigo DOPS/Armazém Central da Estrada de Ferro Sorocabana, onde atualmente está instalado o Memorial da Resistência Edifício Fonte: Google Earth.



4.9 - Memorial da América Latina

Memorial da América Latina Resolução CONPRESP nº 08/2012	
LEGENDA:	
	Trecho Central Compartilhado (TCC)
	Polígonos de Tombamento
1	Memorial da América Latina
2	Estação Barra Funda
Bem Tombado: Memorial da América Latina Endereço: Av. Auro Soares de Moura Andrade, s/n Resolução: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/RE0812TombamentoMemorialdaAmericaLatinaPDF_1392316304.pdf	
Obras previstas: - Recapitação de via existente (trilhos e infraestrutura); - Sistema de sinalização; - Eventuais intervenções na rede aérea.	

Situado em um área de 84 mil m², nas proximidades da estação Barra Funda e lindeiro à faixa de domínio da ferrovia, o imóvel abriga um complexo cultural da cidade de São Paulo, reunindo diversos equipamentos e um acervo de obras de arte.

Junto ao bem tombado, o projeto do Trecho Central Compartilhado contempla tão somente a recapitação de vias férreas no mesmo traçado das vias existentes. Não é prevista movimentação de terra (cortes e aterros).



Foto 11 – Memorial da América Latina. Fonte: Fundação Memorial da América Latina.

5 – CONSIDERAÇÕES COMPLEMENTARES

Nesse momento, o que se propõe é apresentar o projeto conceitual para análise e apreciação do CONPRESP. Buscou-se levantar os bens tombados no âmbito Municipal e situados no contexto espacial das obras da Segregação Sudeste do Transporte de Cargas (SSE) e no Trecho Central Compartilhado (TCC). As áreas afetadas pelo empreendimento se sobrepõem aos limites ou polígonos de tombamento de bens situados em diferentes trechos. Todos esses bens acautelados se referem a edificações ligadas ao patrimônio ferroviário, cuja construção se deu a partir dos anos 1860, com as obras da São Paulo Railway entre Santos de Jundiaí e posteriormente com a Estrada de Ferro Sorocabana (entre Campinas e Jundiaí). A atual fase dos estudos de viabilidade do empreendimento é inicial, com um EIA/RIMA em avaliação no órgão ambiental estadual (CETESB).

Assim, novos e mais detalhados elementos de engenharia e arquitetura serão produzidos nas próximas fases e serão previamente disponibilizados ao CONPRESP para apreciação e aprovação antes da solicitação de Licença de Instalação. Em todo



caso, o projeto conceitual permite verificar que a proposta da Segregação Sudeste foi concebida de modo a se adequar ao objetivo central de preservação dos bens históricos tombados e que fazem parte da memória e da história de consolidação e desenvolvimento econômico e urbano do estado de São Paulo.

Na fase seguinte dos estudos, uma vez confirmada a viabilidade socioambiental do empreendimento, a MRS Logística S/A, responsável pelo projeto da Segregação Sudeste e Trecho Central Compartilhado, atuará com levantamentos complementares que subsidiarão o detalhamento dos projetos do ponto de vista arquitetônico e de engenharia, sempre com a premissa de assegurar a preservação do patrimônio e da memória ferroviária.

Em relação aos impactos decorrentes da implantação do empreendimento, devem-se registrar os potenciais efeitos associados a vibrações durante atividades de terraplenagem, bem como a suspensão de poeira. No mais, há riscos inerentes às atividades e serviços construtivos junto aos edifícios tombados, o que demandará medidas preventivas, como a implantação de proteções físicas (tapumes, coberturas), a fim de evitar danos, o sistemático controle das obras e treinamento da mão de obra, além de vistorias e documentação cautelar. Isto posto, considerando a relação dos bens tombados com o projeto conceitual da SSE e do TCC, solicita-se uma manifestação inicial do CONPRES.



6 – REFERÊNCIAS

- ABREU, João Capistrano de, *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*, Rio de Janeiro: Sociedade Capistrano de Abre/Livraria Briguiet, 1930. 1^o. Ed. 1899.
- _____, *Capítulos de história colonial (1500-1800)*, São Paulo: Publifolha, 2000. 1^o. Ed. 1907.
- ARAÚJO, Maria Lucília Viveiros, *Os caminhos da riqueza dos paulistanos na primeira metade do oitocentos*, São Paulo: Hucitec/Fapesp, 2006.
- LEITE, Aureliano, *Subsídios para a história da civilização paulista*, São Paulo: Saraiva, 1954.
- LIMA RODRIGUES, F. L. Bens culturais: patrimônio cultural imaterial no Brasil. In: SOARES, I. V.; PRAGMÁCIO, M. Tutela Jurídica e Política de Preservação do Patrimônio Cultural Imaterial. Salvador: Juspodium, 2018, p. 323 - 342;
- MEMÓRIA URBANA – A GRANDE SÃO PAULO ATÉ 1940, São Paulo: Imprensa Oficial/Emplasa/Arquivo do Estado, 2001.
- PETRONE, Pasquale, *Aldeamentos paulistas*, São Paulo: Edusp, 1995.
- PONCIANO, Levino. Todos os centros da paulicéia. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2007.
- PORTA, Paula (org), *História da cidade de São Paulo, a cidade colonial 1554-1822*, São Paulo: Paz e Terra, 2004.
- _____, (coord.), *Guia dos documentos históricos na Cidade de São Paulo, 1554-1954*, São Paulo: Neps/Hucitec, 1998.
- PORTO, Antônio Rodrigues, *História urbanística da cidade de São Paulo (1554/1988)*, São Paulo: Ed. Carthago & Forte, 1992.
- REIS FILHO, Nestor Goulart, *São Paulo: vila cidade metrópole*, São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo/BankBoston, 2004.
- TAUNAY, Afonso D'Escragno, *Non ducor, duco: notícias de São Paulo 1565-1820*, São Paulo: Typ. Ideal – H. L. Canton, 1924.
- _____, *Historia da cidade de São Paulo sob o império: 1842-1854*, São Paulo: Graf Municipal de São Paulo, 1977.
- _____, *São Paulo nos primeiros anos 1554-1601 e São Paulo no século XVI*, São Paulo: Paz e Terra, 2004. 1^o. Edições 1920 e 1921 subsequentemente.



_____, *História da cidade de São Paulo*, São Paulo: Melhoramentos, 1953.

Sítios eletrônicos, plataformas digitais:

https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx

<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/conpresp/>

<https://saopauloantiga.com.br/>

Google Earth Pro

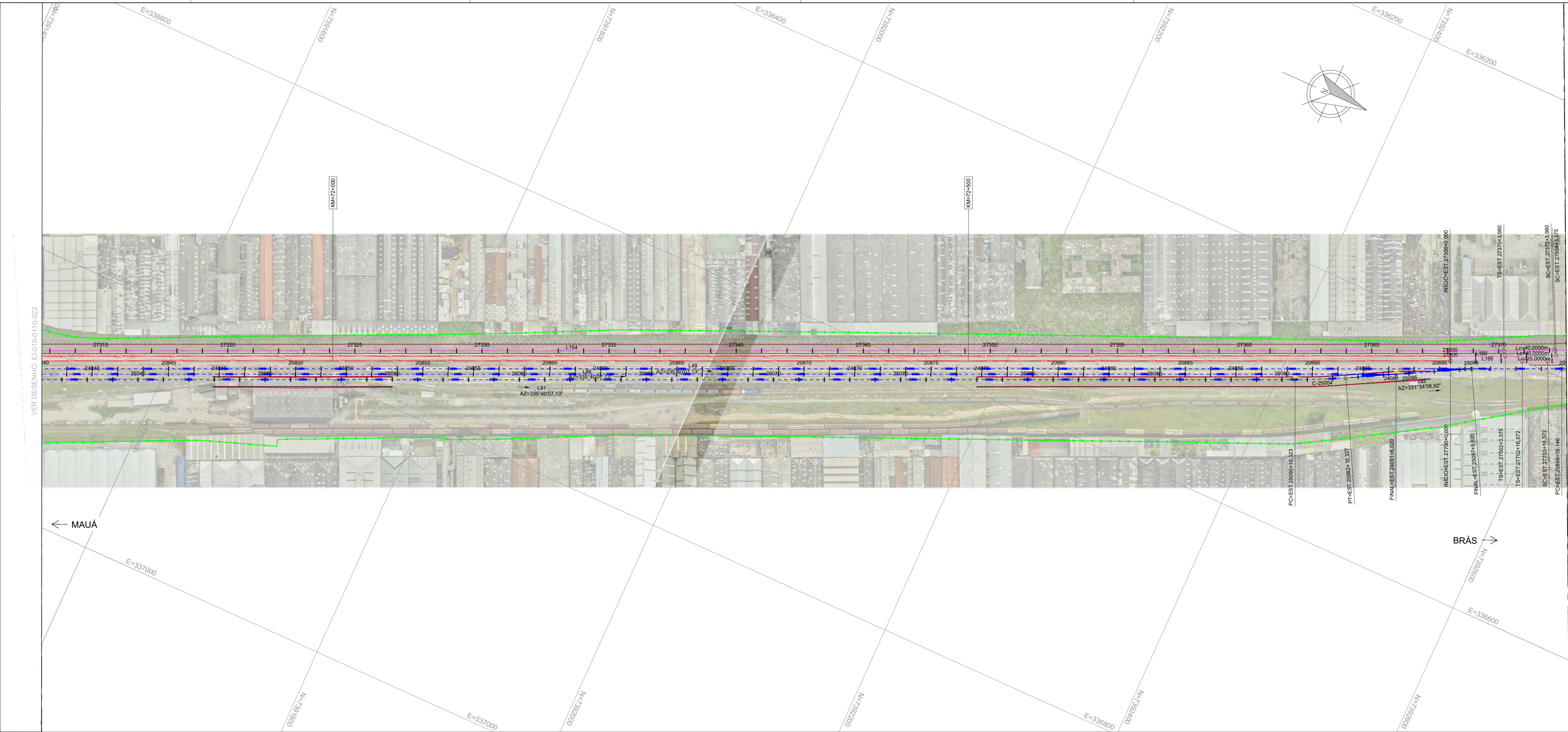
ANEXOS





ANEXO 1 – PROJETO CONCEITUAL

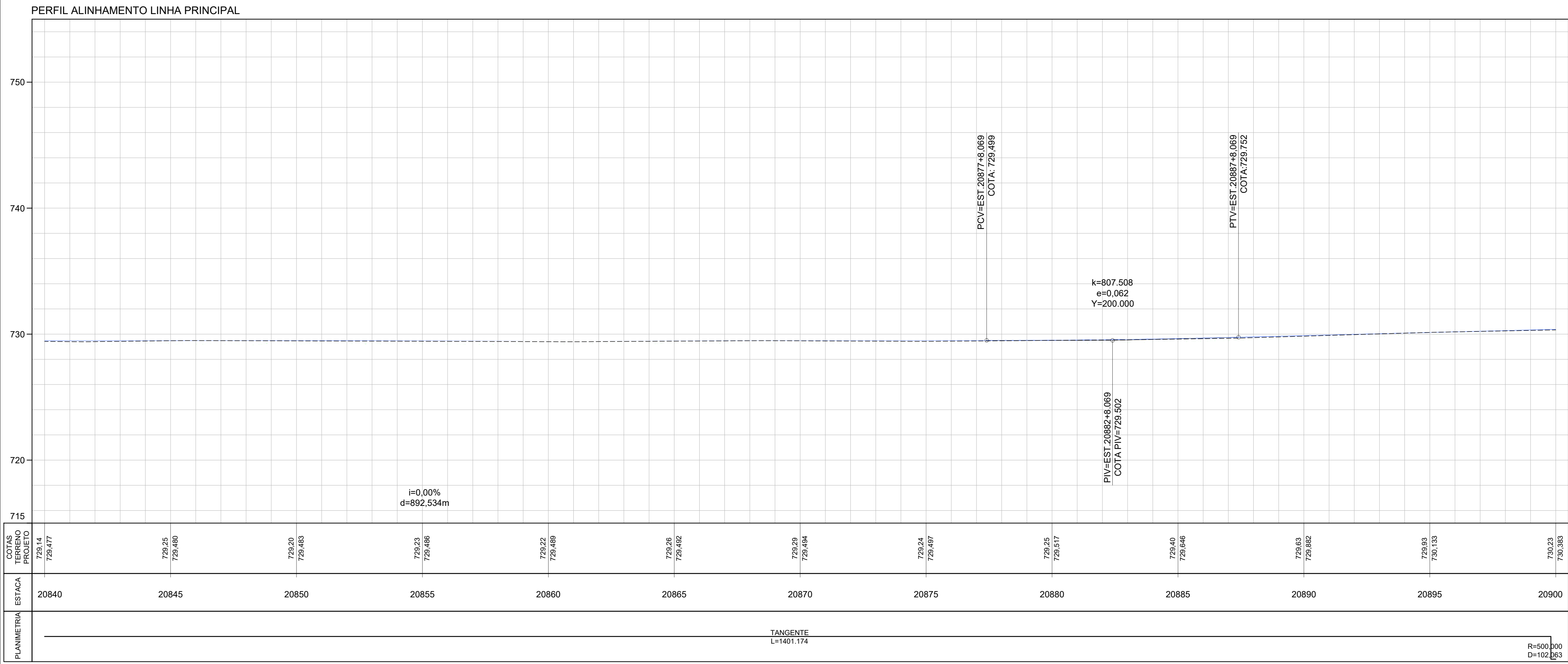




ARTICULAÇÃO

LEGENDA

EXISTENTE	PROJETO
— LINHA EXISTENTE	— VIA PROJETADA DE CARGA – MRS
— VIADUTO	— VIA DO TIC – IMPLANTAÇÃO FUTURA
— PONTE	— VIA DE PASSAGEIROS PROVISÓRIA
— TÚNEL	— ADEQUAÇÃO DE VIA DO FUTURO TIC DEVIDO A SEGREGAÇÃO
— PASSAGEM INFERIOR	— ADEQUAÇÃO DE VIA DA CPTM DEVIDO A SEGREGAÇÃO
— PASSARELA	— VIA FUTURO TIC – IMPLANTAÇÃO CPTM
— FAIXA DE DOMÍNIO	— VIA FUTURO CPTM – IMPLANTAÇÃO CPTM
— DUTO TELEFÔNICO	— CORTE
— FIBRA ÓPTICA	— ATERRAMENTO
— DUTO SSPC – ÓLEO COMBUSTÍVEL	— CONTENÇÃO
— DUTO RCES GLP	— LAJE ESTACUEADA (TRECHOS EM SOLO MOLE)
— DUTO OBATI OBCL CLARO	— LAJE ESTACUEADA (PROTEÇÃO DE DUTOS)
— DUTO VERDE COMGÁS	— MARCO DE ENTREVIA
— DUTO VERDE COMGÁS	— GREIDE PROJETADO (PERFIL)
— DUTO AZUL	— DUTOS ESCUROS GERAL (PROJETADO)
— DUTO LILAS	— DUTOS COMGÁS (PROJETADO)
— DUTO VERMELHO	— DUTOS CLAROS GERAL (PROJETADO)
— DUTO LARANJA	
— DUTO INERTIZADO	
— DUTO RECAP RCES 10	
— DUTO RECAP 08	
— DUTO AGIP 06	
— FAIXA DE DUTOS	
— TERRENO EXISTENTE (PERFIL)	
— LINHA EXISTENTE CPTM (PERFIL)	
— REMOÇÃO DE DUTOS EXISTENTES	



NOTAS

1 – UNIDADE EM METRO, EXCETO ONDE INDICADO DE FORMA CONTRÁRIA;
2 – EM TODAS AS CONTENÇÕES NECESSÁRIAS NO PROJETO SERÁ INDICADA A SOLUÇÃO COM CORTINA ATRANTADA, CONFORME PREMISSA DEFINIDA PELA MRS, PARA ESSA ETAPA DO PROJETO. ESSA SOLUÇÃO DEVERÁ SER ANALISADA NA FASE DO PROJETO BÁSICO;
3 – SERÁ NECESSÁRIO COMPLEMENTO TOPOGRÁFICO PARA VERIFICAÇÃO DO PERFIL LONGITUDINAL.

DESENHOS DE REFERÊNCIA

1 – PROJETO DE ESTAÇÕES CONFORME OS ARQUIVOS:
Capuava: Capuava DE-C-10-21-03-0100-4-B02-001.dwg
Prefeito Saladino: Saladino GIL-SE-3109-100-002-01.dwg
Utinga: CPTM – ESTAÇÃO UTINGA VISTA SUPERIOR.dwg
São Caetano: DE-C-10-11-02-0100-4-B02-001-01.dwg
Mooca: El-19-0228-001-017-Folha – 0102 – PLANTA DE IMPLANTAÇÃO E QUADRO DE ÁREAS.dwg
2 – VETORIZAÇÃO TRECHO 2 CONFORME O ARQUIVO: SUDESTE TRECHO 2.dwg
3 – PROJETO DE DUTOS CONFORME ARQUIVO: Cadastro atual – Transpetro Comgás Dutos.dwg enviado pela MRS
4 – PARA SOLUÇÃO DO AMV DE CAPUAVA: Arquivo com alteração AMV Capuava.dwg enviado pela MRS

REV.	DATA	TIPO	POR	DESCRIÇÃO
02	21/12/21	B	CME	REVISÃO GERAL - PARA APROVAÇÃO
01	08/12/21	B	RVZ	REVISÃO GERAL - PARA APROVAÇÃO
00	29/09/21	A	RVZ	EMIÇÃO INICIAL - PARA APROVAÇÃO

EMISSIONES

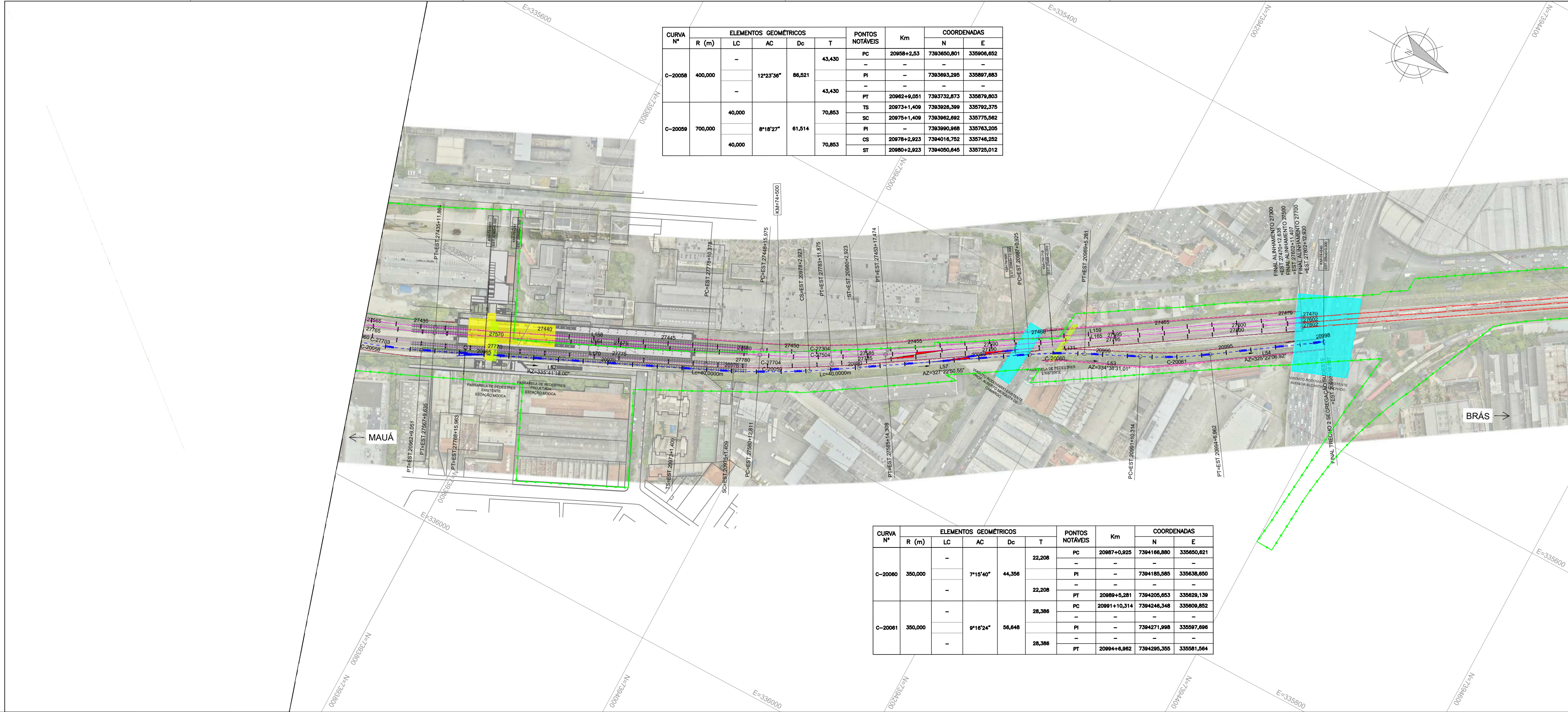
TIPO DE EMISSÃO	(A) PRELIMINAR	(D) DETALHAMENTO DE FABRICAÇÃO	(H) CANCELADO
	(B) PARA APROVAÇÃO	(E) EXECUTIVO	(I) TOPOGRAFIA
	(C) PARA CONHECIMENTO	(G) AS BUILT	(J) PARA COTAÇÃO

CLIENTE: **MRS**

FIRMA CONTRATADA: **PROGEN Engenharia SA**

TÍTULO: GEOMETRIA – SEGREGAÇÃO SUDESTE MAUÁ – BRÁS EST.20840+0,000 A EST.20900+0,000

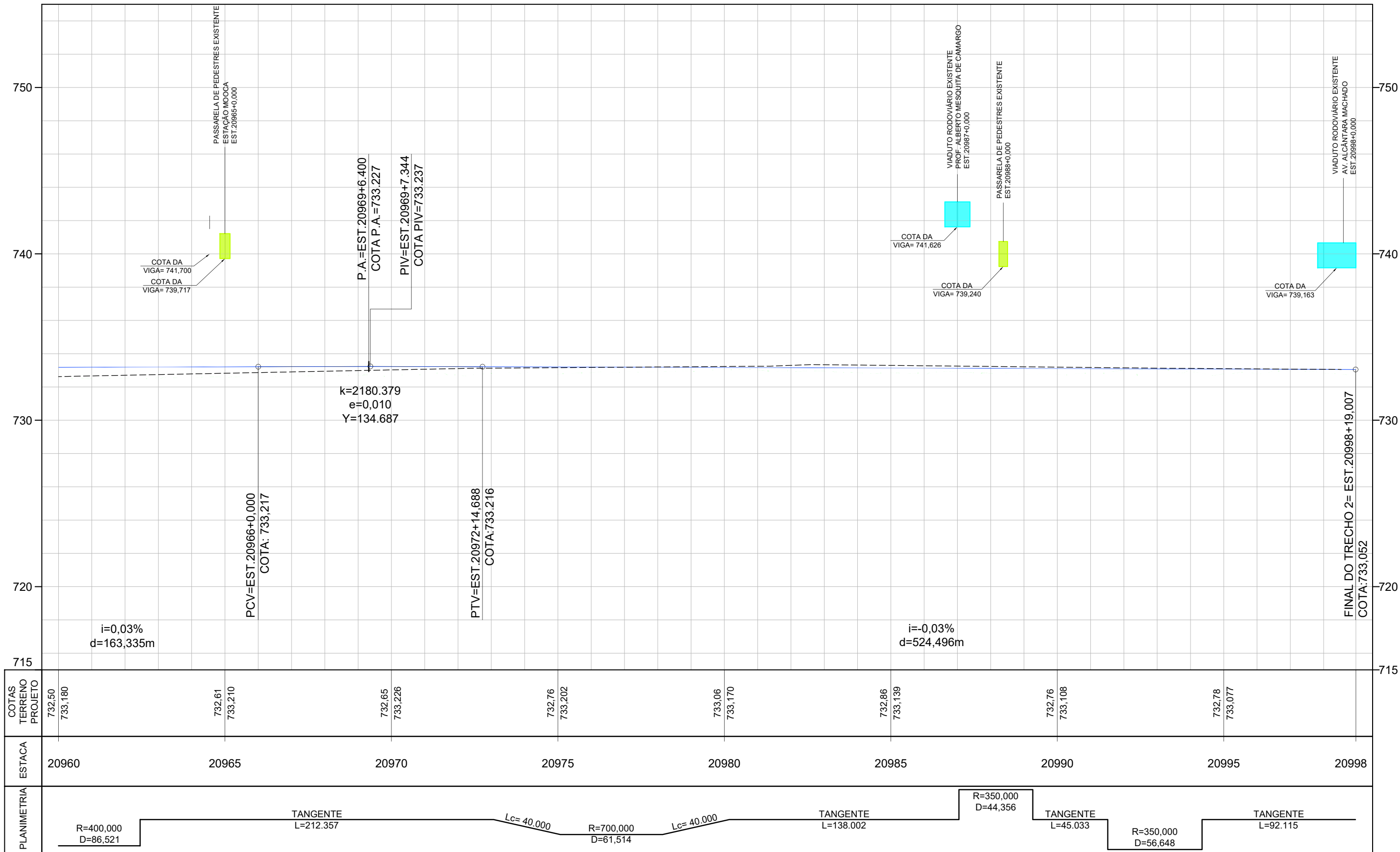
PROJ.	RESPONSÁVEL	DATA	FERROVIA MRS
DES.	ASSINATURA: MARCOS CUBA	29/09/2021	TRECHO: MAUÁ - BRÁS / 20000+000 A 20998+19.007
VER.	ASSINATURA: RAFAEL S. COSTA	29/09/2021	SUBTRECHO: IPIRANGA - MOOCA / 20868+000 A 20959+000
APROV.	ASSINATURA: (assinatura)	29/09/2021	ESCALA: 1/2000 HOR 1/200 VER N° PROJ. P01838-1211-DE-1101-5015



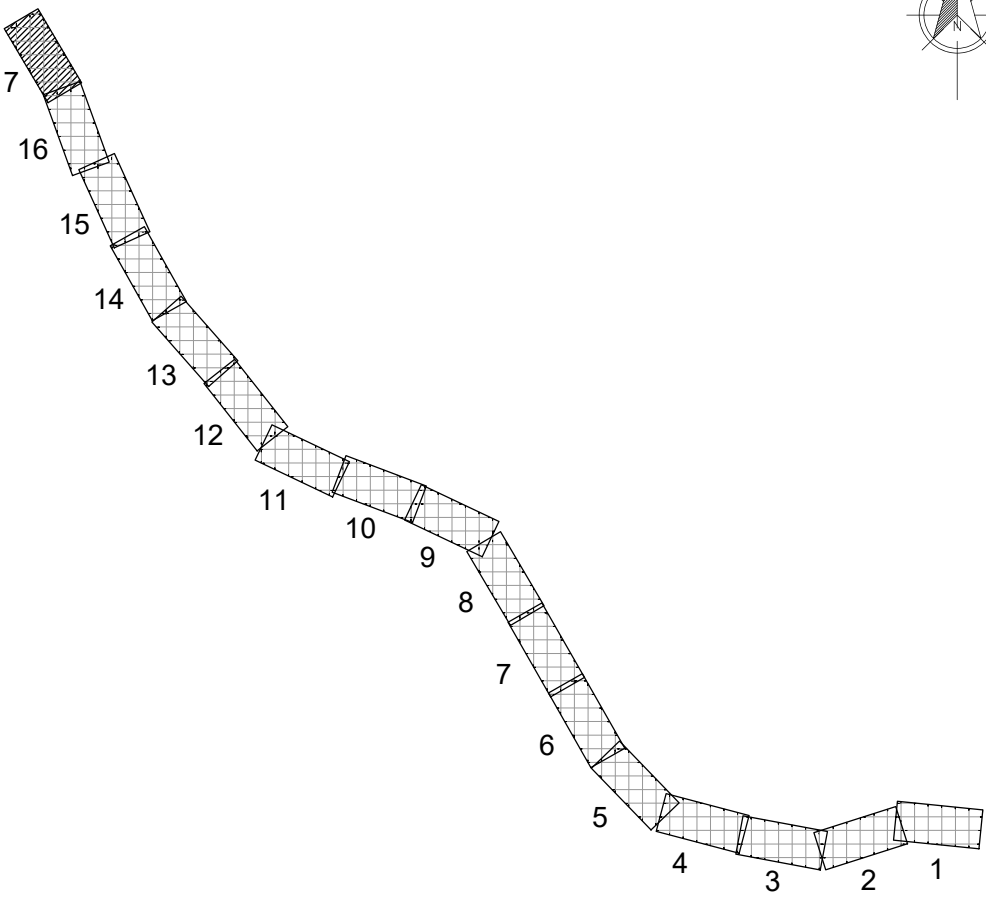
CURVA Nº	R (m)	ELEMENTOS GEOMÉTRICOS			T	PONTOS NOTÁVEIS	Km	COORDENADAS	
		LC	AC	Dc				N	E
C-20960	400,000	12°23'36"	86,821	43,430	PC	20960+0,00	7303650,801	330908,652	
					PI	20960+1,00	7303650,801	330908,652	
					PT	20960+2,00	7303650,801	330908,652	
C-20965	700,000	8°18'21"	61,514	70,853	PC	20965+0,00	7303650,801	330908,652	
					PI	20965+1,00	7303650,801	330908,652	
					PT	20965+2,00	7303650,801	330908,652	

CURVA Nº	R (m)	ELEMENTOS GEOMÉTRICOS			T	PONTOS NOTÁVEIS	Km	COORDENADAS	
		LC	AC	Dc				N	E
C-20960	350,000	7°15'40"	44,358	22,208	PC	20960+0,00	7304166,880	330908,652	
					PI	20960+1,00	7304166,880	330908,652	
					PT	20960+2,00	7304166,880	330908,652	
C-20965	350,000	9°18'24"	56,648	28,386	PC	20965+0,00	7304205,853	330908,652	
					PI	20965+1,00	7304205,853	330908,652	
					PT	20965+2,00	7304205,853	330908,652	

PERFIL ALINHAMENTO LINHA PRINCIPAL



ARTICULAÇÃO



LEGENDA

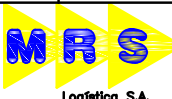
EXISTENTE	PROJETO
LINHA EXISTENTE	VIA PROJETADA DE CARGA - MRS
VIADUTO	VIA DO TIC - IMPLANTAÇÃO FUTURA
PONTE	VIA DE PASSAGEIROS PROVISÓRIA
TÚNEL	ADEQUAÇÃO DE VIA DO FUTURO TIC DEVIDO A SEGREGAÇÃO
PASSAGEM INFERIOR	ADEQUAÇÃO DE VIA DA CPTM DEVIDO A SEGREGAÇÃO
PASSARELA	VIA FUTURO TIC - IMPLANTAÇÃO CPTM
FAIXA DE DOMÍNIO	VIA FUTURA CPTM - IMPLANTAÇÃO CPTM
DUTO TELEFÔNICO	CORTE
FIBRA ÓPTICA	ATERRO
DUTO SSPC - ÓLEO COMBUSTÍVEL	CONTENÇÃO
DUTO RCES GLP	LAJE ESTACUEADA (TRECHOS EM SOLO MOLE)
DUTO OBATI OBCL CLARO	LAJE ESTACUEADA (PROTEÇÃO DE DUTOS)
DUTO VERDE COMGÁS	MARCO DE ENTREVIA
DUTO VERDE COMGÁS	GREIDE PROJETADO (PERFIL)
DUTO AZUL	DUTOS ESCUROS GERAL (PROJETADO)
DUTO LILAS	DUTOS COMGÁS (PROJETADO)
DUTO VERMELHO	DUTOS CLAROS GERAL (PROJETADO)
DUTO LARANJA	
DUTO INERTIZADO	
DUTO RECAP RCES 10	
DUTO RECAP 08	
DUTO AGIP 06	
FAIXA DE DUTOS	
TERRENO EXISTENTE (PERFIL)	
LINHA EXISTENTE CPTM (PERFIL)	
REMOÇÃO DE DUTOS EXISTENTES	

NOTAS

- 1 - UNIDADE EM METRO, EXCETO ONDE INDICADO DE FORMA CONTRÁRIA;
- 2 - EM TODAS AS CONTENÇÕES NECESSÁRIAS NO PROJETO SERÁ INDICADA A SOLUÇÃO COM CORTINA ATRANTADA, CONFORME PREMISSA DEFINIDA PELA MRS, PARA ESSA ETAPA DO PROJETO. ESSA SOLUÇÃO DEVERÁ SER ANALISADA NA FASE DO PROJETO BÁSICO;
- 3 - SERÁ NECESSÁRIO COMPLEMENTO TOPOGRÁFICO PARA VERIFICAÇÃO DO PERFIL LONGITUDINAL.

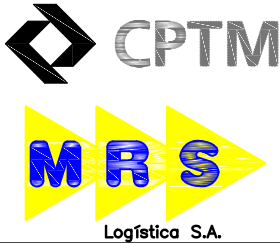
DESENHOS DE REFERÊNCIA

- 1 - PROJETO DE ESTAÇÕES CONFORME OS ARQUIVOS:
Capuava: Capuava DE-C-10-21-03-0100-4-B02-001.dwg
Prefeito Saladino: Saladino GIL-SE-3109-100-002-01.dwg
Utinga: CPTM - ESTAÇÃO UTINGA VISTA SUPERIOR.dwg
São Caetano: DE-C-10-11-02-0100-4-B02-001-01.dwg
Mooca: El-19-0228-001-017-Folha - 0102 - PLANTA DE IMPLANTAÇÃO E QUADRO DE ÁREAS.dwg
- 2 - VETORIZAÇÃO TRECHO 2 CONFORME O ARQUIVO: SUDESTE TRECHO 2.dwg
- 3 - PROJETO DE DUTOS CONFORME ARQUIVO: Cadastro atual - Transpetro Comgás Dutos.dwg enviado pela MRS
- 4 - PARA SOLUÇÃO DO AMV DE CAPUAVA: Arquivo com alteração AMV Capuava.dwg enviado pela MRS

02	21/12/21	B	CME	REVISÃO GERAL - PARA APROVAÇÃO
01	08/12/21	B	RVZ	REVISÃO GERAL - PARA APROVAÇÃO
00	29/09/21	A	RVZ	EMIÇÃO INICIAL - PARA APROVAÇÃO
REV.	DATA	TIPO	POR	DESCRIÇÃO
EMIÇÕES				
TIPO DE EMISSÃO	(A) PRELIMINAR (D) DETALHAMENTO DE FABRICAÇÃO (H) CANCELADO			
	(B) PARA APROVAÇÃO (E) EXECUTIVO (I) TOPOGRAFIA			
		(C) PARA CONHECIMENTO (G) AS BUILT (J) PARA COTAÇÃO		
CLIENTE:		TÍTULO		
		GEOMETRIA – SEGREGAÇÃO SUDESTE		
FIRMA CONTRATADA:		MAUÁ – BRÁS		
		EST.20960+0,000 A EST.20998+19,007		
RESPONSÁVEL		FERROVIA MRS		
DATA				
PROJ.	ASSINATURA	29/09/2021	TRECHO: MAUÁ - BRÁS / 20000+000 A 20998+19,007	
DES.	ASSINATURA	29/09/2021	SUBTRECHO: IPIRANGA - MOOCA / MOOCA - FINAL DO TRECHO 2	
VER.	ASSINATURA	29/09/2021	ESCALA	
APROV.	ASSINATURA	29/09/2021	Nº PROJ.	
			E1-19-0110-025	
PERSONAL-ADMINISTRATIVO		1/2000 HOR	P01838-1211-DE-1101-5017	
		1/200 VER		



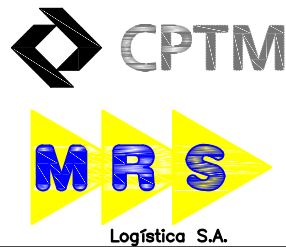
- VIA SEGREGADA MRS
- VIA CPTM L7 / L10 EXISTENTE
- VIA L8 EXISTENTE
- VIA L11 / L13 EXISTENTE
- VIA JÁ RECAPACITADA PELA MRS
- VIA CPTM NOVA/FORA DO EIXO COM TRÁFEGO COMPARTILHADO E INTERVENÇÃO A SER FEITA PELA MRS.
- VIAS NOVAS / PUXAMENTO (RESPONSABILIDADE TIC)
- VIAS NOVAS / PUXAMENTO (RESPONSABILIDADE TIC) SUPERESTRUTURA PARA 32,5 t/eixo (COMPARTILHADA)



PLANTA
OBRAS TIC EIXO NORTE E ADEQUAÇÃO
COMPLEMENTAR MRS DO TRECHO
CENTRAL COMPARTILHADO
 km 3+700 (L10) ao km 1+150 (L10)
 DOCUMENTO Nº
DE-TCC-VP-001A 001/004

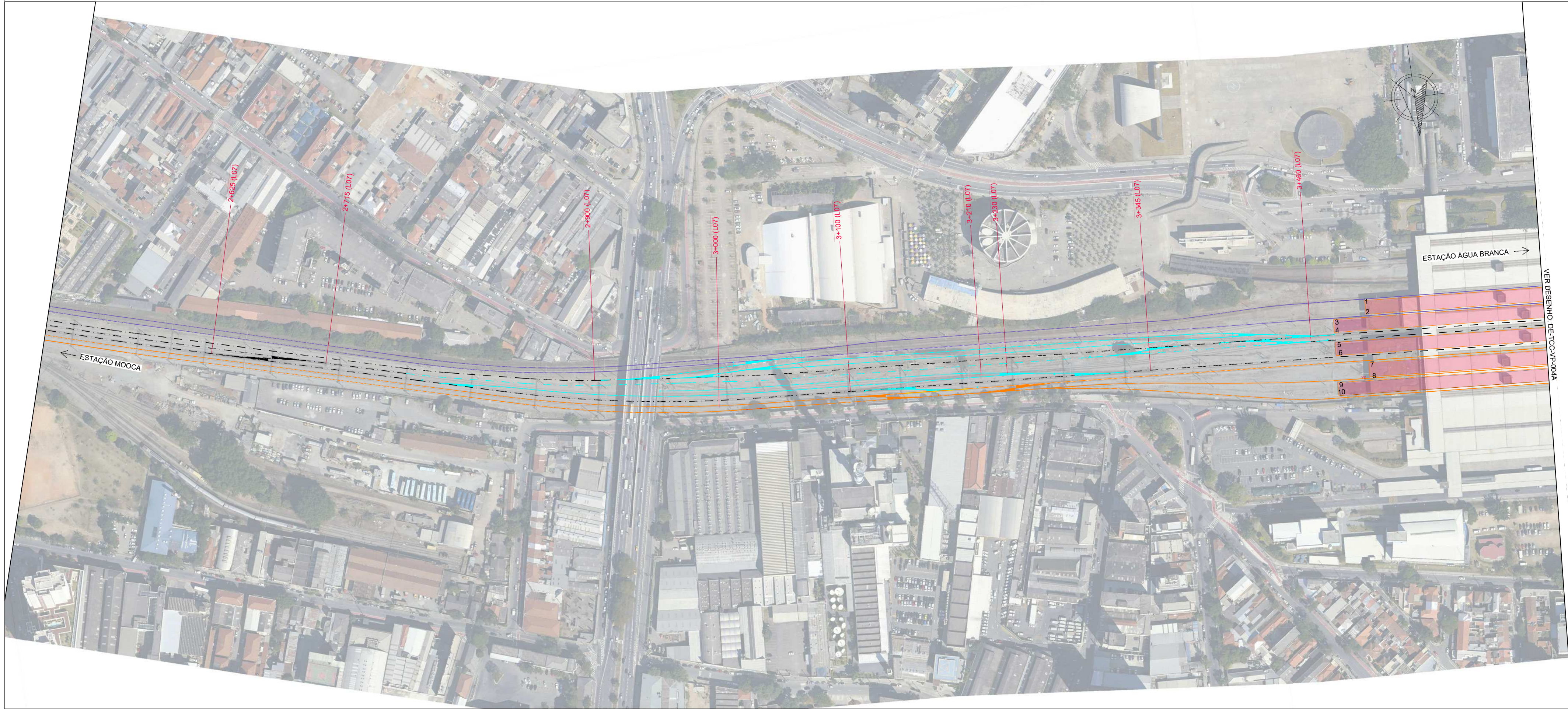


- VIA SEGREGADA MRS
- VIA CPTM L7 / L10 EXISTENTE
- VIA L8 EXISTENTE
- VIA L11 / L13 EXISTENTE
- VIA JÁ RECAPACITADA PELA MRS
- VIA CPTM NOVA/FORA DO EIXO COM TRÁFEGO COMPARTILHADO E INTERVENÇÃO A SER FEITA PELA MRS.
- VIAS NOVAS / PUXAMENTO (RESPONSABILIDADE TIC)
- VIAS NOVAS / PUXAMENTO (RESPONSABILIDADE TIC) SUPERESTRUTURA PARA 32,5 t/eixo (COMPARTILHADA)

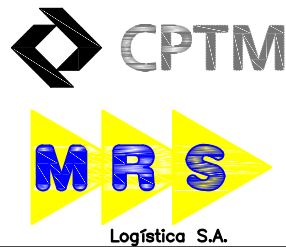


PLANTA
 OBRAS TIC EIXO NORTE E ADEQUAÇÃO
 COMPLEMENTAR MRS DO TRECHO
 CENTRAL COMPARTILHADO
 km 1+150 (L10) ao km 0+000 (L10)
 km 0+000 (L07) ao km 1+150 (L07)

DOCUMENTO Nº
DE-TCC-VP-002A 002/004

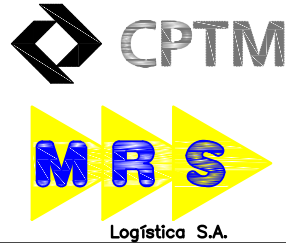
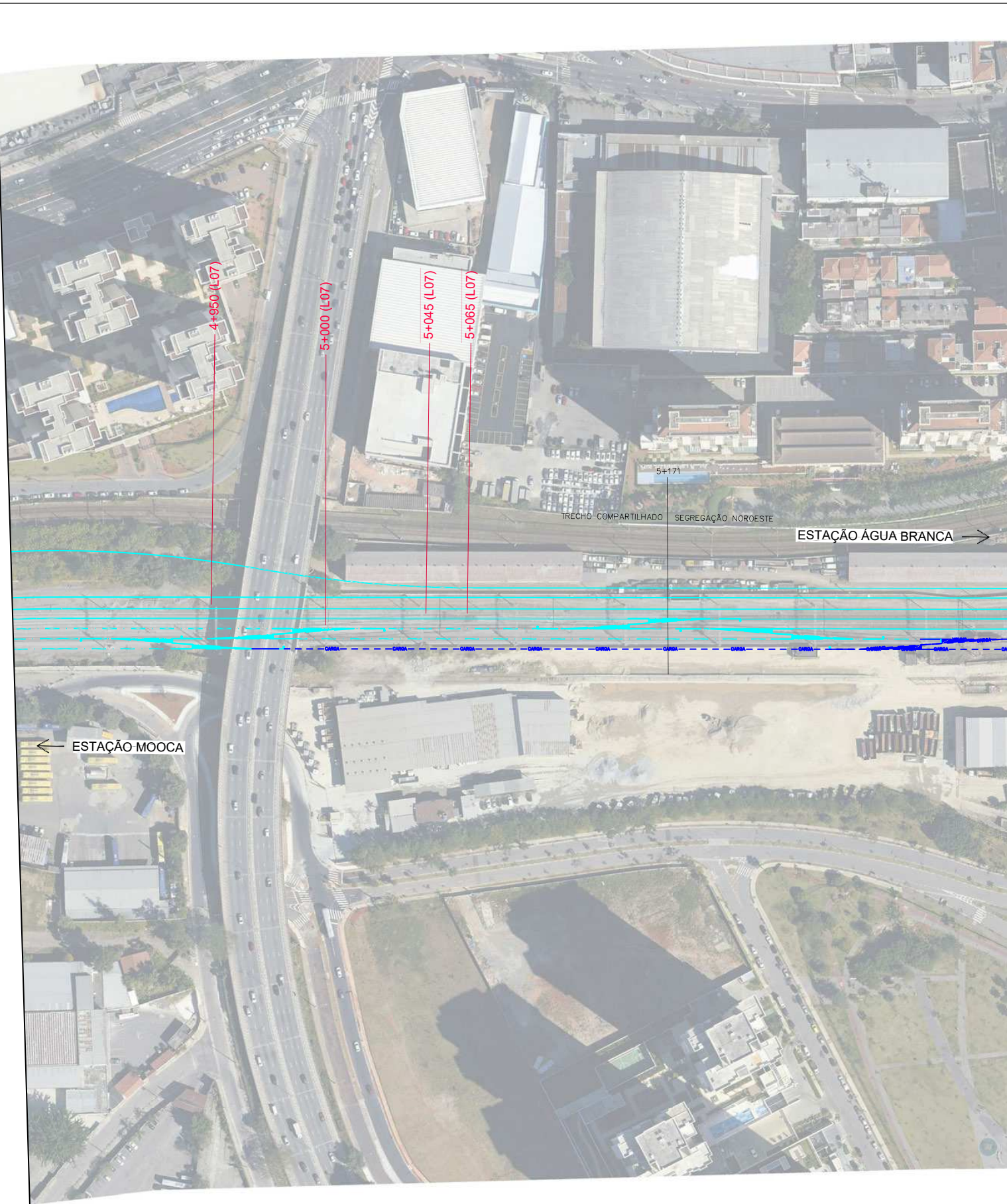
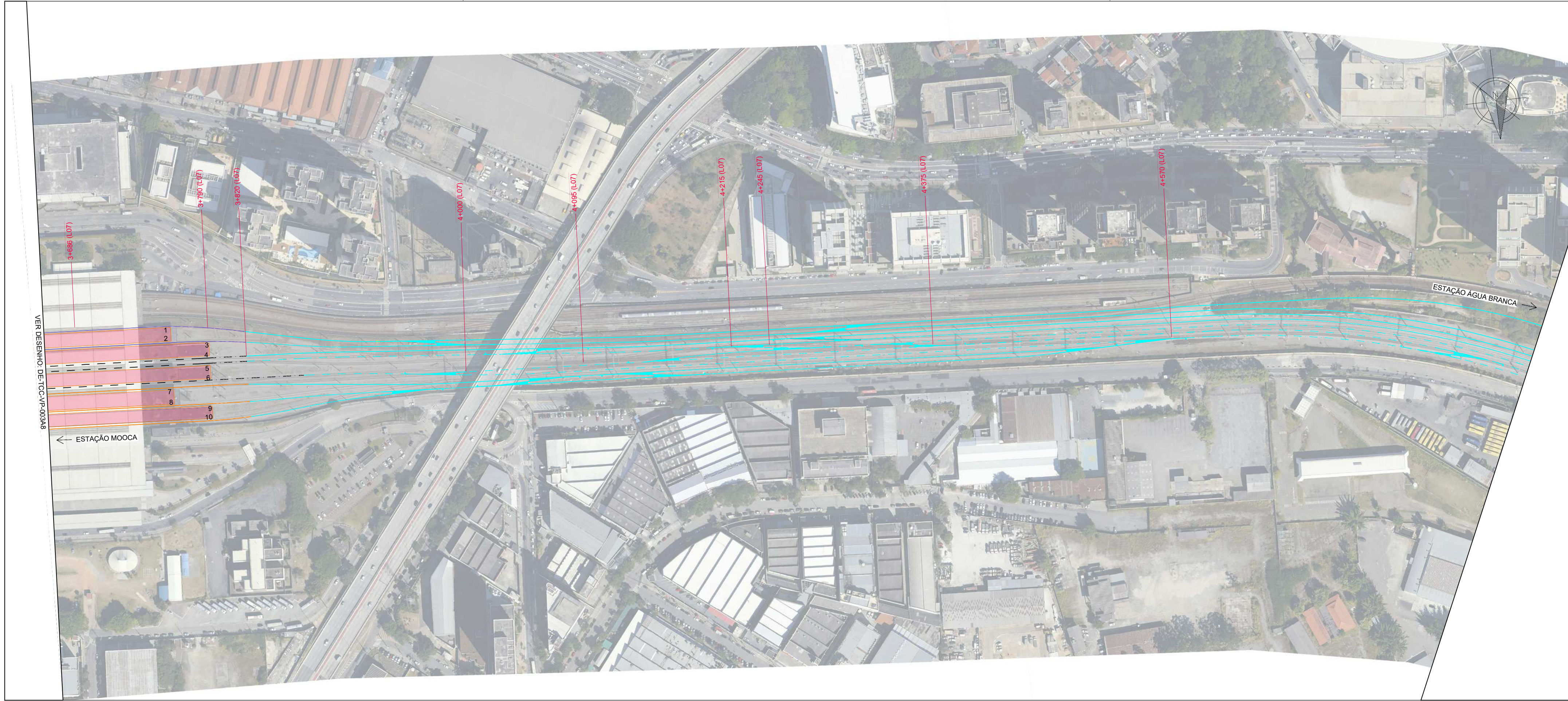


- VIA SEGREGADA MRS
- VIA CPTM L7 / L10 EXISTENTE
- VIA L8 EXISTENTE
- VIA L11 / L13 EXISTENTE
- VIA JÁ RECAPACITADA PELA MRS
- VIA CPTM NOVA/FORA DO EIXO COM TRÁFEGO COMPARTILHADO E INTERVENÇÃO A SER FEITA PELA MRS.
- VIAS NOVAS / PUXAMENTO (RESPONSABILIDADE TIC)
- VIAS NOVAS / PUXAMENTO (RESPONSABILIDADE TIC) SUPERESTRUTURA PARA 32,5 t/eixo (COMPARTILHADA)



PLANTA
 OBRAS TIC EIXO NORTE E ADEQUAÇÃO
 COMPLEMENTAR MRS DO TRECHO
 CENTRAL COMPARTILHADO
 km 1+150 (L07) ao km 3+660 (L07)

DOCUMENTO Nº
DE-TCC-VP-003A 003/004



PLANTA
 OBRAS TIC EIXO NORTE E ADEQUAÇÃO
 COMPLEMENTAR MRS DO TRECHO
 CENTRAL COMPARTILHADO
 km 3+660 (L07) ao km 5+171 (L07)

DOCUMENTO Nº
DE-TCC-VP-004A 004/004

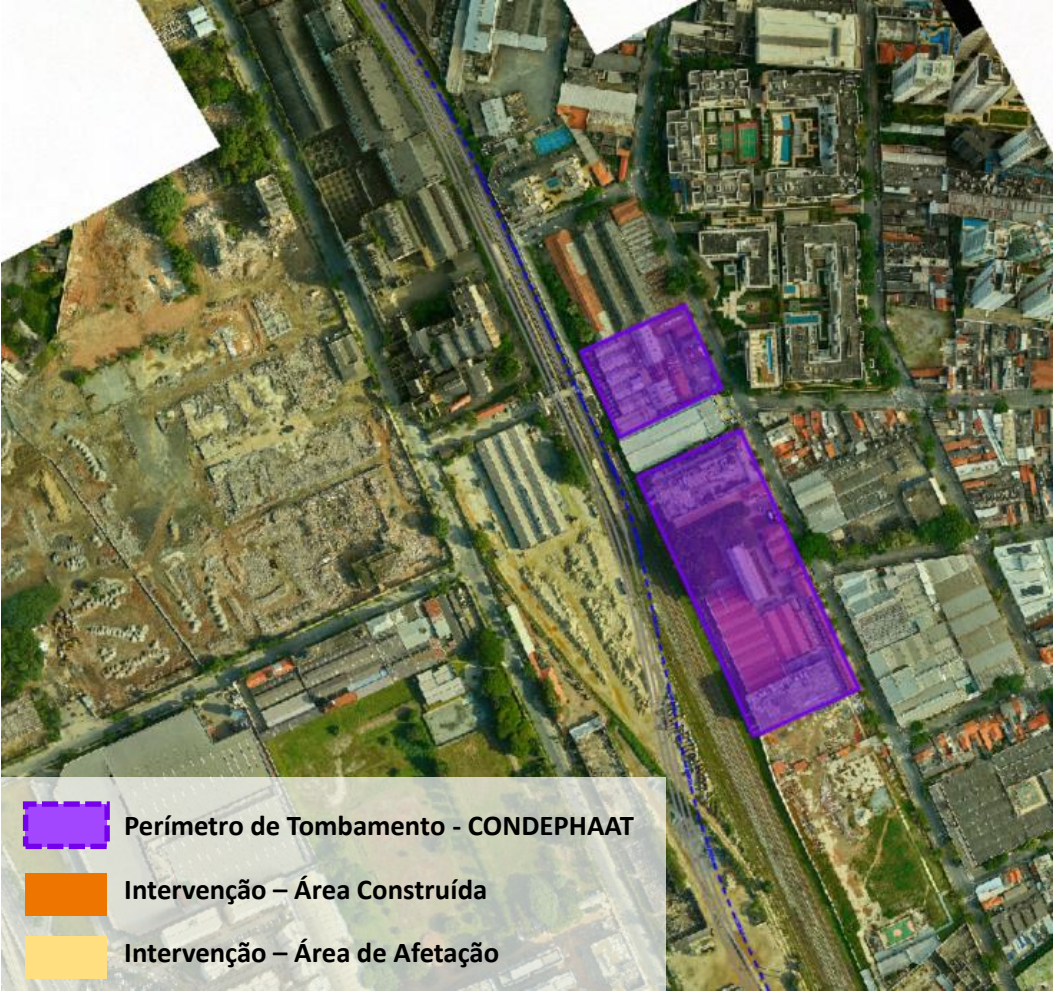


ANEXO 2 – ILUSTRAÇÕES DO PROJETO DA ESTAÇÃO MOOCA



ESTAÇÃO MOOCA DEFINITIVA E PROVISÓRIA

TOMBAMENTO HISTÓRICO | CONDEPHAAT



Estação Mooca | Sem intervenção



Estação Mooca | Com intervenção



ESTAÇÃO MOOCA DEFINITIVA E PROVISÓRIA

TOMBAMENTO HISTÓRICO | CONDEPHAAT



-  Perímetro de Tombamento - CONDEPHAAT
-  Intervenção – Área Construída
-  Intervenção – Área de Afetação

Estação Mooca | Sem intervenção

ESTAÇÃO MOOCA DEFINITIVA E PROVISÓRIA | INTERVENÇÃO

TOMBAMENTO HISTÓRICO | CONDEPHAAT



BENEFÍCIOS DA INTERVENÇÃO:

- Atendimento geral à População;
- Travessia pública entre os dois lados da cidade;
- Estação NOVA para o município;
- Intervenção garantindo acessibilidade universal aos passageiros.
- A intervenção não afeta o perímetro de tombamento definido pelo CONDEPHAAT.

INTERVENÇÃO NO BEM TOMBADO | ESTAÇÃO MOOCA DEFINITIVA E PROVISÓRIA:

- Construção de estação nova e estação provisória, ambas contendo mezanino, plataformas e passarela de transposição de vias.
 - Projeção da área construída em planta no Perímetro de Tombamento → 0m²
 - Projeção da área construída em planta na Envolvória de Tombamento → 0m²



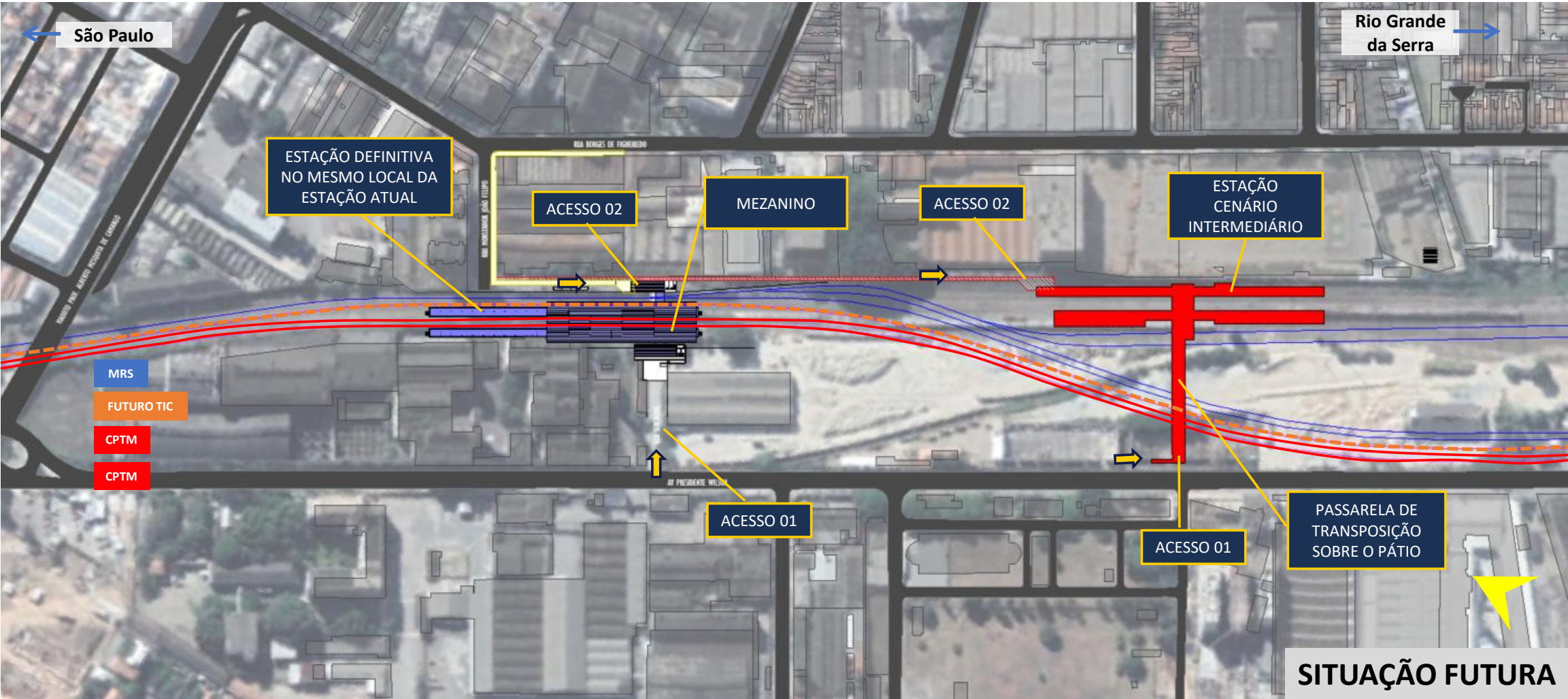
PRINCIPAIS INTERVENÇÕES

ESTAÇÃO MOOCA



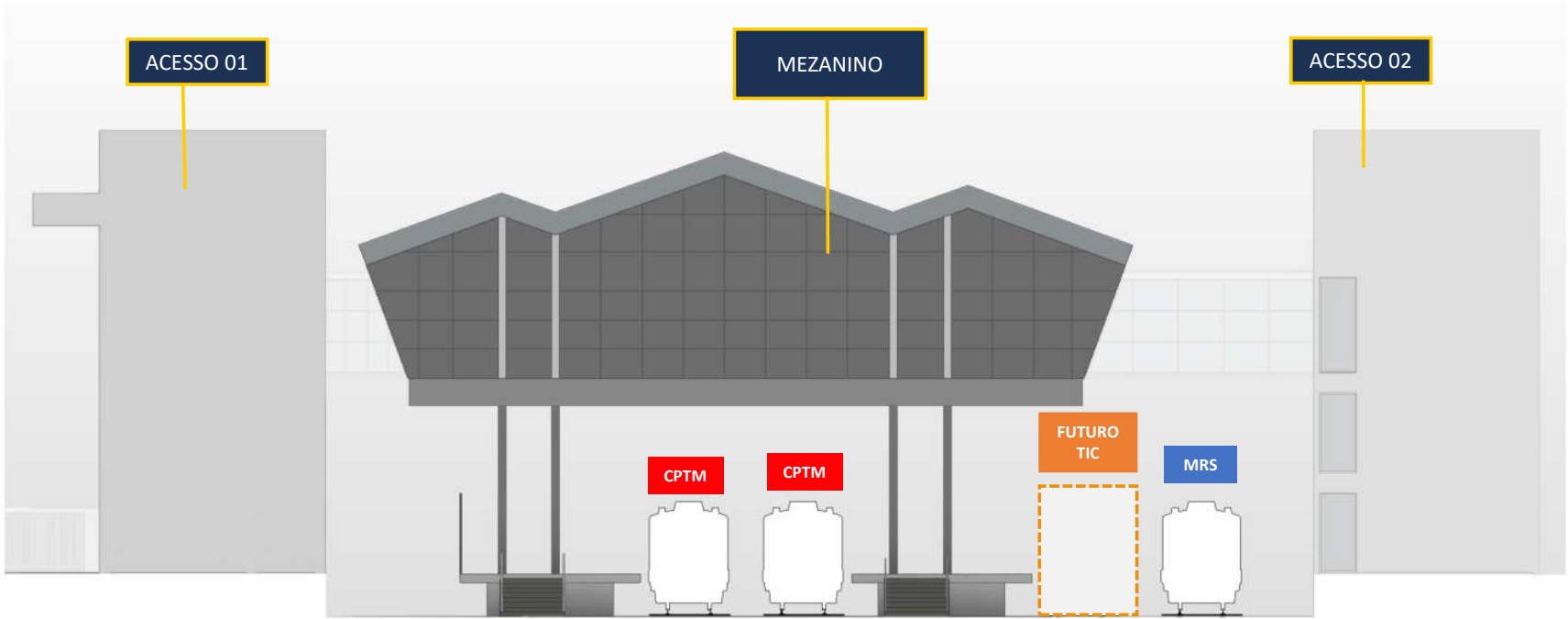
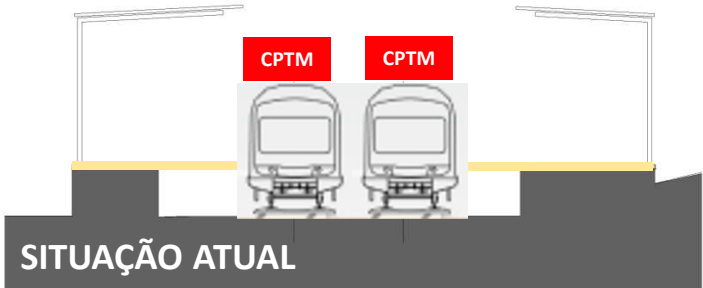
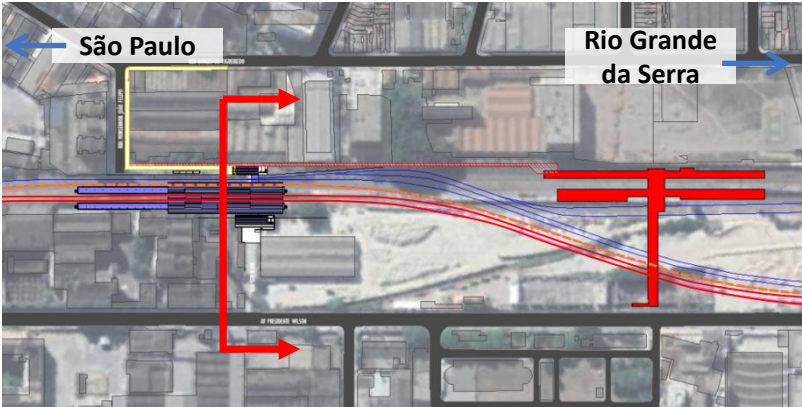
PRINCIPAIS INTERVENÇÕES

ESTAÇÃO MOOCA



PRINCIPAIS INTERVENÇÕES

ESTAÇÃO MOOCA

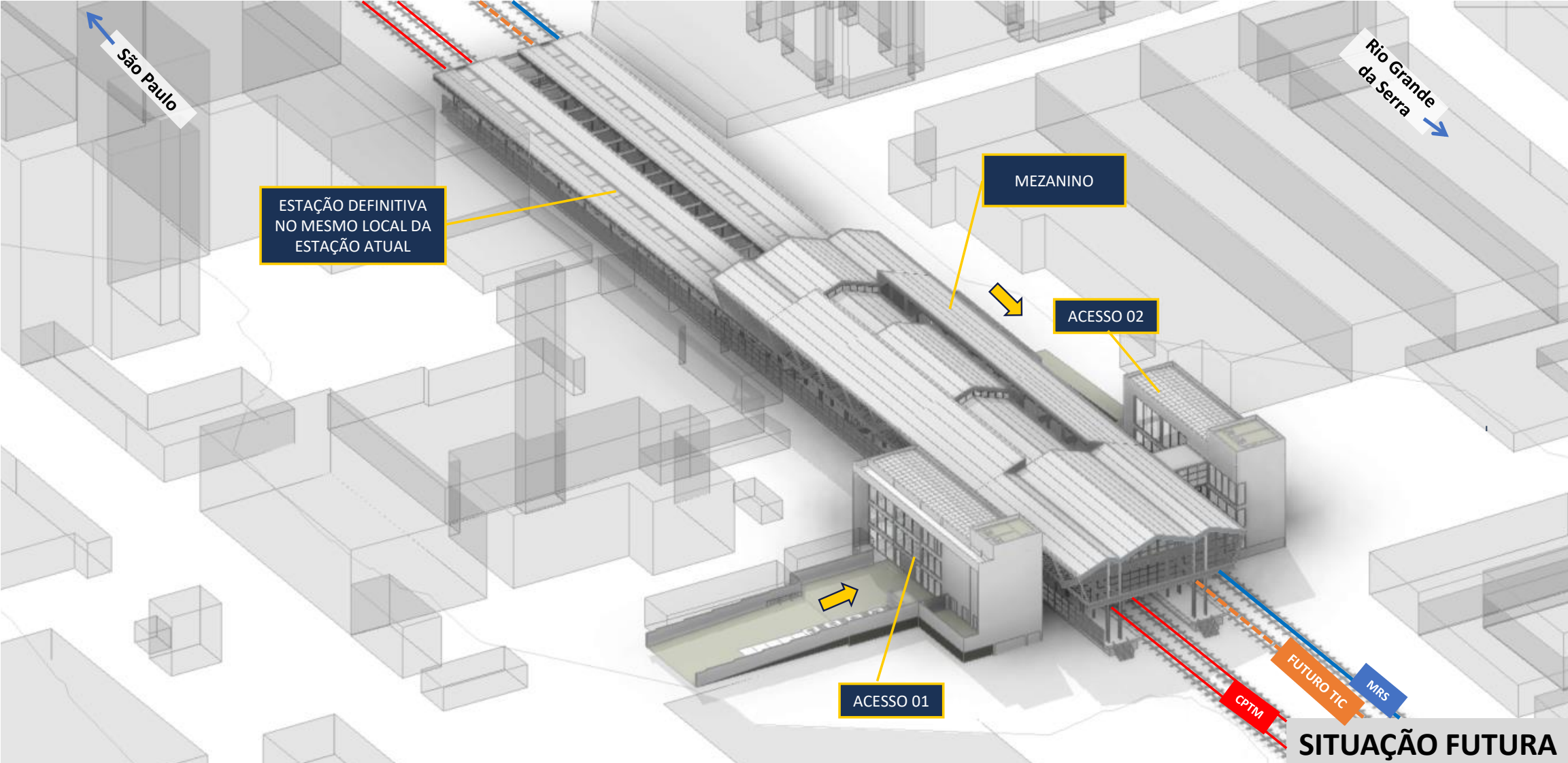


SITUAÇÃO FUTURA



PRINCIPAIS INTERVENÇÕES

ESTAÇÃO MOOCA

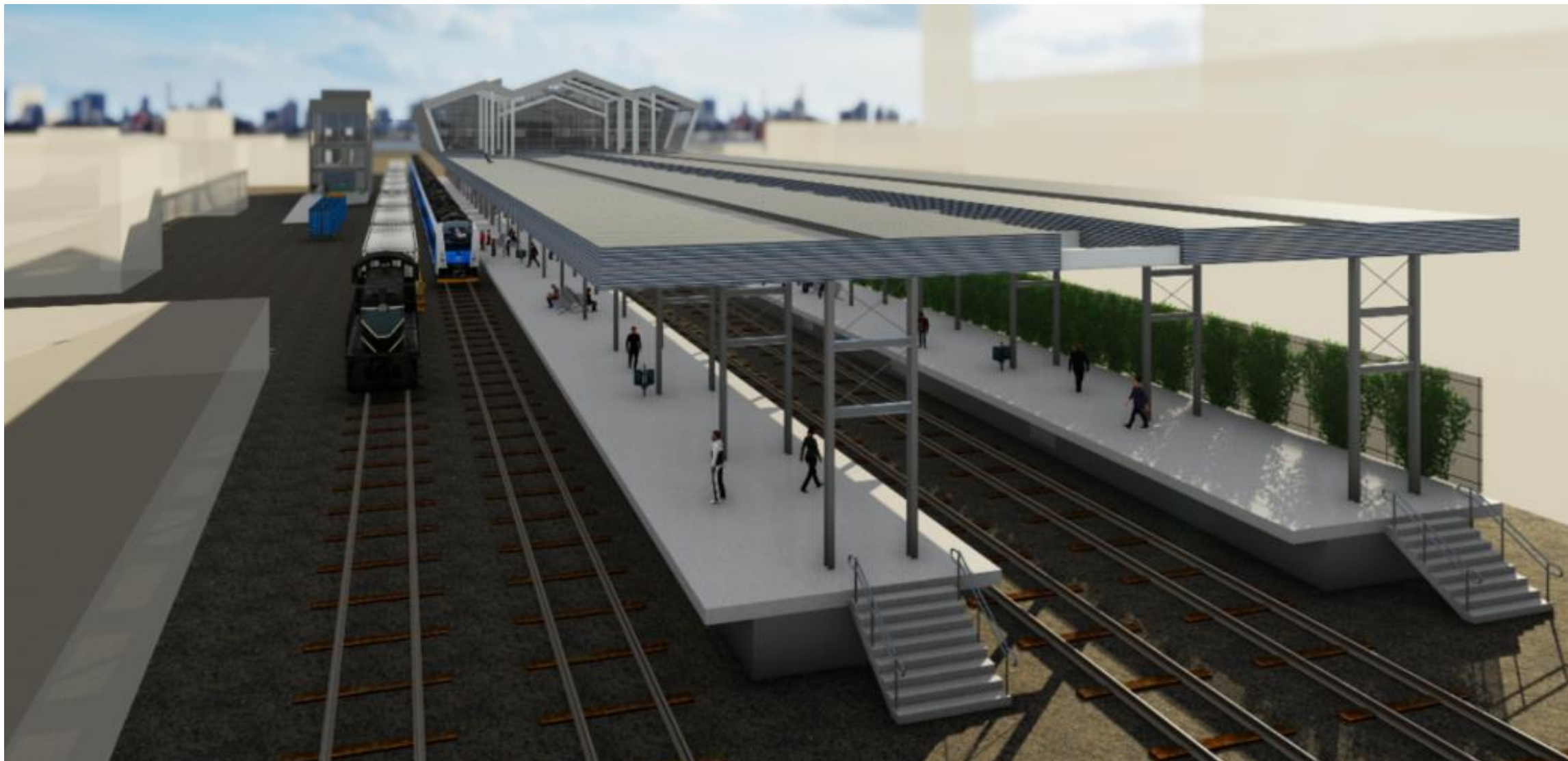


PRINCIPAIS INTERVENÇÕES

ESTAÇÃO MOOCA



fls. 114





PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA

DPH/Núcleo de Projeto, Restauro e Conservação

Rua Líbero Badaró, 346, 10º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01008-905

Telefone: 3397-0209

PROCESSO 6010.2024/0001406-8

Encaminhamento SMC/DPH-NPRC Nº 111697717

São Paulo, 02 de outubro de 2024

Divisão de Preservação do Patrimônio

Sr. Diretor de Divisão

Encaminho o presente com manifestação do arquiteto Felipe Correia na Informação 111599931, em atendimento ao solicitado nos Encaminhamentos da PREF/CASA CIVIL/ATL 107482732 e 110718095 a partir da provocação da Câmara Municipal de São Paulo, no documento 101090011, de sugestão de estudos de viabilidade para construção de passarela ou passagem de servidão na Estação Mooca de Trem.

Oportunamente informamos que para a área conformada entre a Avenida Presidente Wilson, Rua Borges de Figueiredo e Viadutos Professor Alberto Mesquita de Camargo e São Carlos Mario Previato, além das Resolução de Tombamento 14/CONPRESP/07 (111593924) - dos Galpões da Mooca - e Resolução de Tombamento 19/CONPRESP/16 (111598599) - da Antiga Companhia Antártica Paulista - incide também a Resolução 19/Conpresp/11 (111699281) de tombamento dos remanescentes da Antiga Fábrica de Fósfor Fiat Lux.



Conforme indicado, a CPTM apresentou projeto para a Segregação Sudeste do Transporte Ferroviário na qual é prevista a construção de nova estação no local da existente, com a construção de estação temporária, em posição entre a atual estação atual e o Viaduto São Carlos. Tais construções seriam a melhor opção para a criação de passagem entre a Avenida Presidente Wilson e a Rua Borges de Figueiredo.

Outras propostas de travessia, aéreas ou subterrâneas, passando por imóveis públicos ou privados, deverão atender as diretrizes contidas nas Resoluções 14/CONPRESP/07 (111593924), 19/CONPRESP/16 (111598599) e 19/CONPRESP/11 (111699281).

Obs.:A validação deste documento está condicionada à aprovação da coordenação do DPH e/ou do CONPRESP

Diego Brentegani Barbosa

Arquiteto e Urbanista
Chefe do Núcleo de Projeto, Restauo e Conservação
Divisão de Preservação do Patrimônio

DPH | SMC | PMSP



Diego Brentegani Barbosa
Chefe de Seção Técnica
Em 02/10/2024, às 22:31.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **111697717** e o código CRC **B3C8F6EC**.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico,
Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - CONPRESP

RESOLUÇÃO 19 / CONPRESP / 2011

O Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - CONPRESP, no uso de suas atribuições legais e nos termos da Lei nº 10.032, de 27 de dezembro de 1985, e alterações posteriores, e de acordo com a decisão dos Conselheiros presentes à 526ª Reunião Ordinária, realizada em 6 de dezembro de 2011, e

CONSIDERANDO a importância histórica da implantação da antiga linha ferroviária da *São Paulo Railway*, bem como das instalações industriais e armazéns de matérias primas e mercadorias no processo de industrialização da cidade de São Paulo e para a conformação do bairro da Mooca, a partir do final do século XIX;

CONSIDERANDO a importância urbanística dos conjuntos industriais remanescentes do entorno da estação ferroviária da Mooca, como um significativo testemunho do parcelamento e ocupação original daquela área do bairro da Mooca, entre o final do século XIX e a primeira metade do século XX;

CONSIDERANDO a importância da expressiva concentração de antigas fábricas, depósitos, construções e equipamentos ferroviários de grande porte, localizados nessa área urbana, em particular ao longo da Rua Borges de Figueiredo e Avenida Presidente Wilson, formando um conjunto arquitetônico referencial de notável presença ambiental e paisagística, valorizada pela situação geográfica e topográfica característica da paisagem urbana da várzea do rio Tamanduateí;

CONSIDERANDO o patrimônio industrial como registro significativo das transformações geradas pela industrialização, que além de reunirem importantes valores históricos, sociais, tecnológicos e arquitetônicos, são testemunhos das técnicas construtivas tradicionais e dos processos produtivos dos primórdios da industrialização paulista;



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico,
Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - CONPRES

CONSIDERANDO o valor referencial que o conjunto arquitetônico assume naquele sítio urbano assim como o que representa para a memória social da cidade de São Paulo, reafirmado na Resolução 14/Conpresp/2007; e

CONSIDERANDO o contido no Processo Administrativo nº. 2007-0.203.751-2;

RESOLVE:

Artigo 1º - TOMBAR os elementos remanescentes de arquitetura industrial, localizados no imóvel que abrigou as antigas *Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo*, *Société Anonyme Anciens Établissements Duchon* e *Companhia Fiat Lux*, situado à **Rua Borges de Figueiredo nºs 696 a 826** (Setor 028, Quadra 046, Lote 0132-3), Bairro e Subprefeitura da Mooca, conforme a seguinte descrição e planta que integra esta Resolução:

1. Elementos arquitetônicos remanescentes de galpão da antiga fábrica de fósforos da Companhia Fiat Lux, incluindo seu sistema estrutural e construtivo, coberturas e demais elementos arquitetônicos remanescentes;
2. Chaminé datada de 1911, projetada por Otto Nilsson, que compõe o conjunto das antigas instalações da Companhia Fiat Lux;
3. Remanescentes de fachadas e muros de fecho, voltados para a linha férrea da CPTM, dos antigos galpões fabris das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, Société Anonyme Anciens Établissements Duchon e da Companhia Fiat Lux.

Artigo 2º – O gabarito máximo permitido para novas construções, reformas ou ampliações dentro dos limites do imóvel tombado será definido caso a caso, desde que não exceda o limite máximo de até 25 (vinte e cinco) metros de altura.

Parágrafo Único – Qualquer intervenção nesse imóvel deverá considerar que o mesmo é parte do conjunto de antigas unidades fabris e de armazenamento característico da quadra em que se localiza, respeitando, em termos de volumetria, a ambiência do conjunto arquitetônico já tombado.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico,
Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - CONPRES

Artigo 3º – Ficam definidas como diretrizes para a área envoltória de proteção deste tombamento, as mesmas orientações estabelecidas pelo Artigo 3º, da Resolução nº 14/CONPRES/2007, que tombou um conjunto de edificações industriais na mesma quadra, a saber:

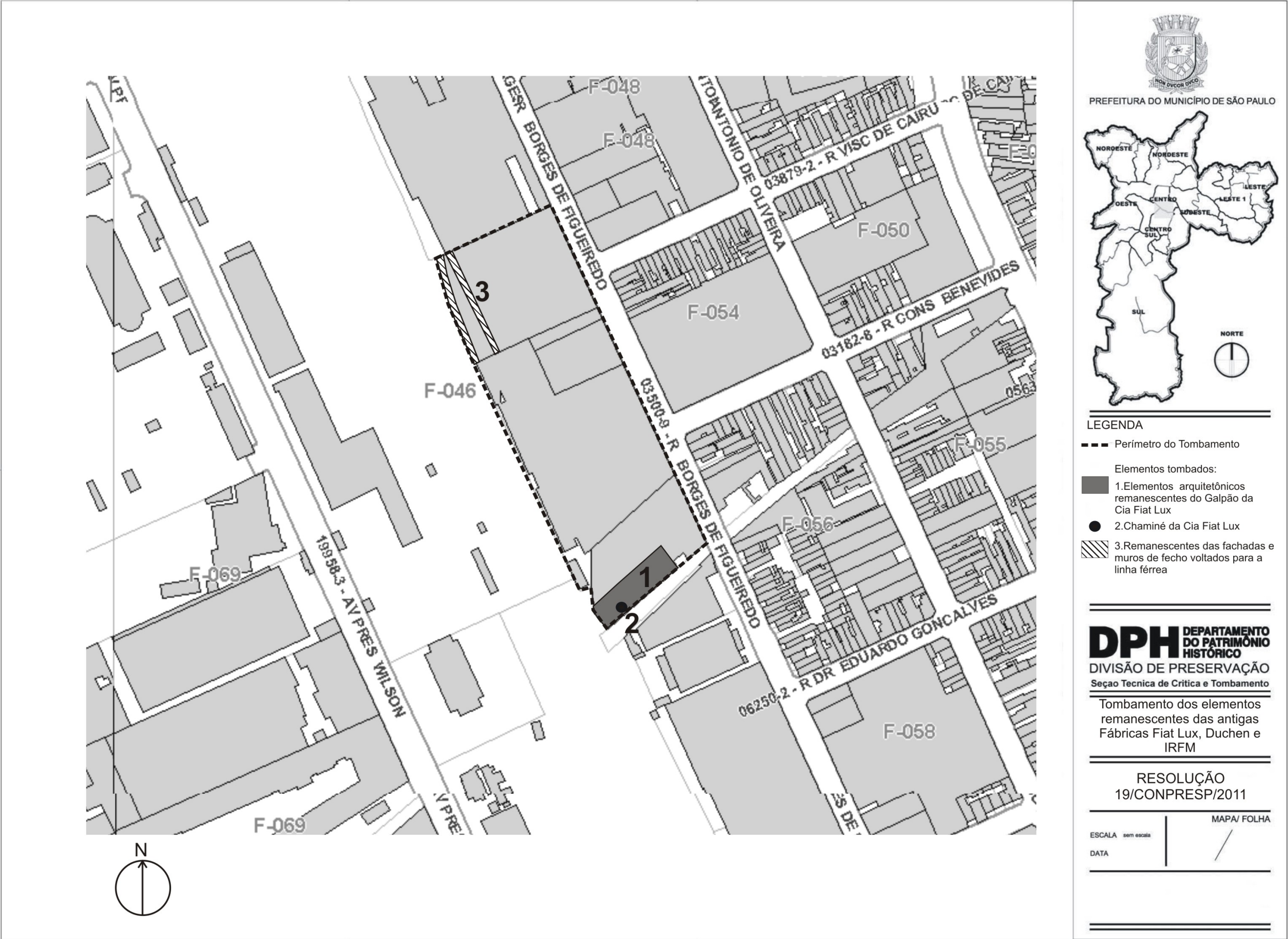
SETOR	QUADRAS	LOTES	DIRETRIZES
028	046	0048, 0071, 0072, 0073, 0083, 0123, 0124, 0125, 0126, 0132, 0018, 0021 a 0025, 0028 a 0032, 0041, 0043, 0044, 0104, 0106, 0115 a 0117, 0135, 0137 a 0315, 0317.	Gabarito a ser definido caso a caso, até a altura máxima de 25 metros.
028	037, 047, 048, 054, 056, 058, 060, 063.	Todos os lotes.	Não será permitido o remembramento de lotes. Gabarito máximo de 30 metros.

Artigo 4º - Qualquer projeto ou intervenção, incluindo pequenos reparos, nos elementos arquitetônicos tombados, identificado no Artigo 1º desta Resolução deverá ser previamente analisado pelo DPH e aprovado pelo CONPRES.

Artigo 5º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da Cidade, revogadas as disposições em contrário.

DOC 01/03/2012 – p. 15

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO****SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA****DPH/Supervisão de Salvaguarda**

Rua Líbero Badaró, 346, 10º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01008-905

Telefone: 3397-0203

PROCESSO 6010.2024/0001406-8**Encaminhamento SMC/DPH-SS Nº 111778022****DPH-G****Sra. Coordenadora,**

Em atenção ao requerido por PREF/CASA CIVIL/ATL (SEI 107482732 e 110718095), encaminhamos o presente com as considerações do DPH-NPRC (SEI 111599931 e 111697717), em especial que *"a CPTM apresentou projeto para a Segregação Sudeste do Transporte Ferroviário na qual é prevista a construção de nova estação no local da existente, com a construção de estação temporária, em posição entre a atual estação atual e o Viaduto São Carlos. Tais construções seriam a melhor opção para a criação de passagem entre a Avenida Presidente Wilson e a Rua Borges de Figueiredo. Outras propostas de travessia, aéreas ou subterrâneas, passando por imóveis públicos ou privados, deverão atender as diretrizes contidas nas Resoluções 14/CONPRESP/07 (111593924), 19/CONPRESP/16 (111598599) e 19/CONPRESP/11 (111699281)".*

Arq. Ricardo Vaz Guimarães de Rosís

Divisão de Preservação do Patrimônio - DPP

DPH | SMC

**Ricardo Vaz Guimarães de Rosís****Diretor(a) de Divisão Técnica**

Em 03/10/2024, às 17:22.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **111778022** e o código CRC **F38F92F7**.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA

Chefia de Gabinete

Rua Líbero Badaró, 346, 9º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01008-905

Telefone: (11) 3397-0014

PROCESSO 6010.2024/0001406-8

Encaminhamento SMC/CHEFIA-GAB Nº 112481417

São Paulo, 15 de outubro de 2024.

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo / Vereador Rubinho Nunes.

ASSUNTO: Ofício SGP-23 nº 191/2024 - Indicação nº 102/24. Sugestão de estudos de viabilidade para construção de passarela ou passagem de servidão na Estação Mooca de Trem visando a segurança e o conforto dos pedestres, bem como, para contribuir para a redução do congestionamento e da poluição do ar na região.

À

PREF/CASA CIVIL/ATL

Sra. Chefe de Gabinete,

Em vista o requerido no Encaminhamento 110718095, encaminho o presente com a resposta do Departamento do Patrimônio Histórico (SEI! 111801411).

Atenciosamente,



Rogério Custódio de Oliveira

Chefe de Gabinete

Em 16/10/2024, às 19:00.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **112481417** e o código CRC **E506B46E**.