

PORTAL DA TRANSPARÊNCIA
RELATÓRIO
DE EMPREENDIMENTOS
MAIO | 2025

EMPREENDIMENTOS EM IMPLANTAÇÃO OBRAS EM ANDAMENTO



TRECHO VILA PRUDENTE (EXCLUSIVE) – PENHA

Benefícios

A implantação atende aos bairros entre Vila Invernada, Jardim Anália Franco, Vila Formosa, Vila Carrão, Vila Manchester, Aricanduva e Penha e tem o objetivo de distribuir a concentração de passageiros das Linhas 3-Vermelha do Metrô e 11-Coral da CPTM.

O trecho contará com estruturas de integração entre os vários tipos de transporte. Essa iniciativa visa facilitar o uso de diferentes modos.

O trecho Estação Vila Prudente a Estação Penha proporcionará uma rota mais rápida e com menos transferências para os passageiros que vão da zona leste de São Paulo para a região central, região oeste e região sul da cidade. Esse novo caminho irá diminuir o fluxo de passageiros das linhas 1-Azul e 3-Vermelha, principalmente nas estações Luz, Sé e Paraíso.

Tecnologias

- Operação automatizada de trens;
- Aquisição de novos trens;
- Sistema de sinalização e controle tipo CBTC, que permite a redução nos intervalos entre os trens;
- Portas de plataforma que se abrirão somente no embarque e desembarque aumentando a segurança dos passageiros;
- Amortecedores na construção da via de passagem dos trens para atenuar as vibrações e ruídos;
- Trens equipados com câmeras em seu interior, sistema de gravação de imagens e ar refrigerado.

Reduções

- Poluentes atmosféricos: 297 de toneladas por ano, equivalentes a uma economia de R\$ 1,72 milhões;
- Gases de efeito estufa: 34.260 de toneladas por ano, equivalentes a uma economia de R\$ 10,16 milhões;
- Consumo de combustível: 15,6 milhões de litros por ano, equivalentes a uma economia de R\$ 73,68 milhões.

Simulação Metrô – Janeiro de 2024 | Dados Financeiros em Reais (Base Ano 2021).

Túnel de Via no Poço de Ventilação da Saída de Emergência Falchi Gianini



Laje de fundo, impermeabilização e revestimento secundário do túnel de via.

Estação Orfanato



Estruturas de concreto do Poço do corpo da estação.

Ventilação da Saída de Emergência Madrid



Revestimento secundário do poço.

Estação Santa Clara



Estruturas de concreto do corpo da estação.

Ventilação da Saída de Emergência Cestari



Vista superior do poço.

Túnel de Transição Poço Capitão



Revestimento secundário do túnel.

Estação Anália Franco



Laje de fundo e estruturas de concreto do corpo da estação.

Túnel de Transição da Ventilação da Saída de Emergência Coxim



Revestimento secundário do túnel.

Estação Vila Formosa



Estruturas de concreto do corpo da estação.

Complexo Rapadura



Escavação do túnel singelo de estacionamento.

Estação Santa Isabel



Impermeabilização, laje de fundo e revestimento secundário do túnel do corpo da estação.

Ventilação da Saída de Emergência João Prioste



Escavação do túnel de ligação.

Estação Guilherme Giorgi



Revestimento secundário e estruturas de concreto do corpo da estação.

Ventilação da Saída de Emergência Júlio Colaço



Revestimento secundário do túnel de ligação.

Estação Aricanduva



Revestimento secundário do corpo da estação.

Ventilação da Saída de Emergência Soares Neiva



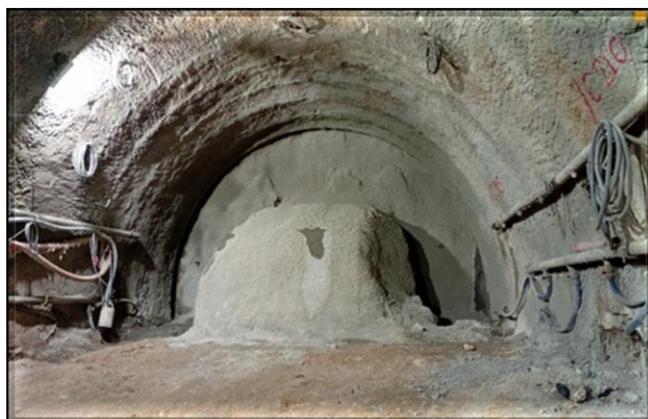
Escavação dos túneis direcionais.

Estação Penha



Estruturas de concreto do corpo da estação da Linha 2 do Metrô.

Túnel de Estacionamento da Vala Penha



Escavação do túnel.

SHIELD – Avanço da Tuneladora

Túnel de Via - Tuneladora



Vista da Roda de corte.

Túnel de Via - Tuneladora



Vista da Roda de corte.

Túnel de Via - Fábrica de Anéis



Fabricação dos anéis.

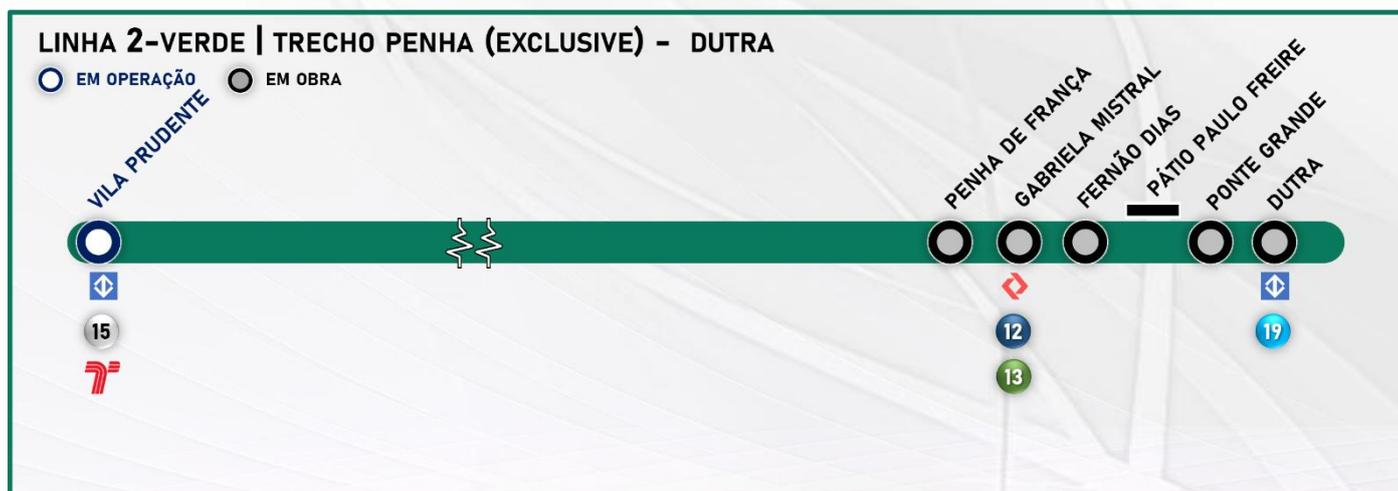
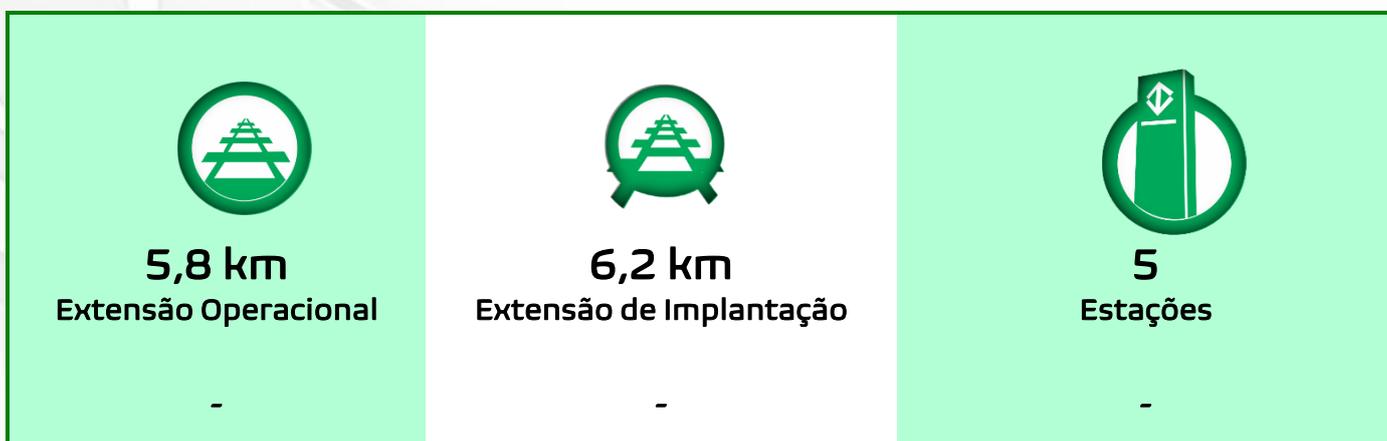
Túnel de Via - Fábrica de Anéis



Fabricação dos anéis.

| LINHA 2-VERDE | METRÔ |

Implantação do Empreendimento Trecho Penha (exclusive) – Dutra



TRECHO PENHA (EXCLUSIVE) – DUTRA

Benefícios

Atendimento aos bairros de Penha e Tiquatira em São Paulo, Ponte Grande e Vila Augusta em Guarulhos, além de usuários das Linhas 12-Safira e Linha 13-Jade da CPTM, que se destinam à região da Avenida Paulista ou à zona sul de São Paulo.

Distribuição do fluxo concentrado de passageiros que ocorre nas Linhas 3-Vermelha do Metrô, 11-Coral, 12-Safira e Linha 13-Jade da CPTM, que compõem a ligação radial do serviço metroferroviário. Distribuição dos fluxos de viagens de transporte coletivo por ônibus e transporte motorizados individuais, que atualmente utilizam os vários eixos viários da região. Implantação de equipamentos de integração intermodal ao longo de todo o novo eixo, notadamente com o serviço de ônibus; e com seu traçado “em arco”, possui uma característica de ligação perimetral, proporcionando opções de deslocamento na malha metroviária que hoje são realizadas através de movimentação radial minimizando a saturação das Linhas 3-Vermelha e 1-Azul.

Dados Simulação Metrô – Janeiro de 2024

Estação Penha de França



Terraplenagem para montagem do canteiro de obras.

Estação Penha de França

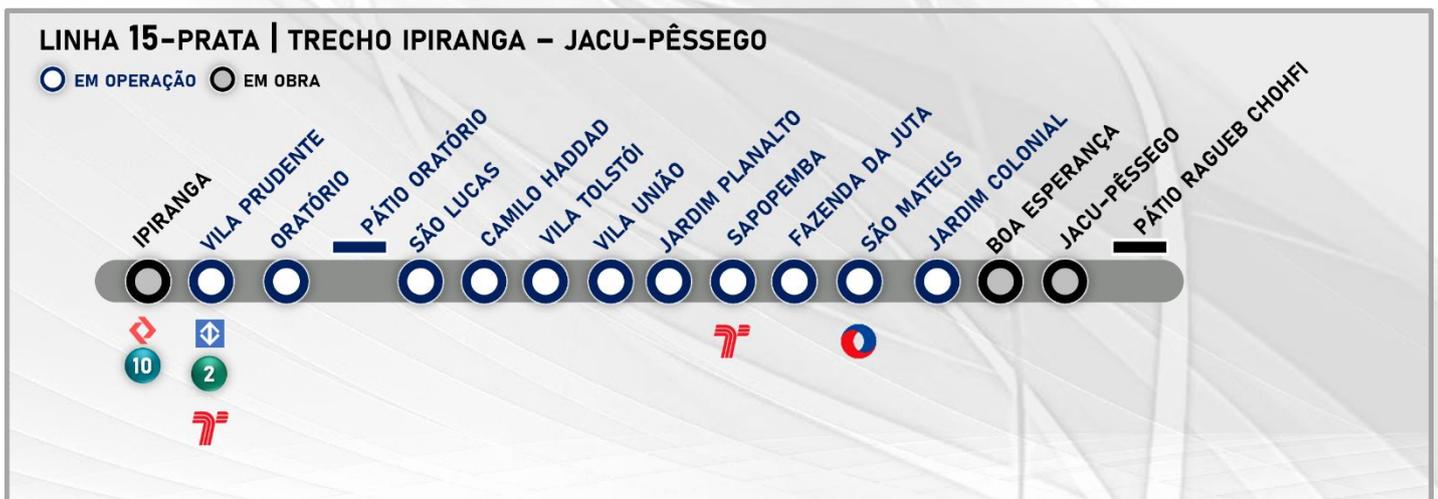


Terraplenagem para montagem do canteiro de obras

| LINHA 15-PRATA | MONOTRILHO |

Implantação do Empreendimento Trecho Ipiranga – Jacu-Pêssego

 19,1 km Extensão Operacional -	 21,1 km Extensão de Implantação -	 14 Estações -	 2 Pátios -
--	---	--	--



TRECHO VILA PRUDENTE – JARDIM COLONIAL (em implantação)

Benefícios

A implantação possibilitará a conexão de bairros populosos, como São Mateus à região central da cidade de São Paulo por meio das novas integrações.

O sistema monotrilho reduz as desapropriações por estar em via elevada com suas vigas nos canteiros de avenidas. A implantação do sistema necessita de uma área menor para os acessos às estações.

O sistema é amigável ao meio ambiente, possui estruturas leves e delgadas, não emite gases por utilizar tração elétrica e emite baixo nível de ruído por utilizar pneus.

Tecnologias

- Operação automatizada de trens;
- Passagem livre entre os carros;
- Sistema de sinalização e controle tipo CBTC, que permite a redução nos intervalos entre os trens;
- Portas de plataforma que se abrirão no embarque e desembarque aumentando a segurança dos passageiros;
- Trens equipados com câmeras em seu interior, sistema de gravação de imagens e ar refrigerado

Reduções

- Poluentes atmosféricos: 182 toneladas por ano, equivalentes a uma economia de R\$ 1,07 milhões;
- Gases de efeito estufa: 20.806 toneladas por ano, equivalentes a uma economia de R\$ 6,17 milhões;
- Consumo de combustível: 9,49 milhões de litros por ano, equivalentes a uma com economia de R\$ 44,68 milhões;
- Diminuição de 34 minutos no tempo de viagem entre São Mateus até a Região Central.

Simulação Metrô – Janeiro de 2024 | Dados Financeiros em Reais (Base Ano 2021).

Estação Boa Esperança



Obra Civil – armação e concretagem das paredes e pilares do Acesso Norte.

Estação Jacu-Pêssego



Obra Civil – execução dos pilares do corpo da estação.

Pátio Ragueb Chohfi



Obra Civil – armação e concretagem da laje da via na região da vala.

Estação Ipiranga



Obra Civil – execução dos blocos de fundação e escavação da vala do corpo da estação.

Trecho de Via – Jd. Colonial (exclusive) – Jacu-Pêssego



Obra Civil – execução dos capitéis da via e do track-switch de acesso ao Pátio.

Trecho de Via – Vila Prudente (exclusive) – Ipiranga



Obra Civil – armação, forma e concretagem dos pilares e capitéis da via elevada.

Material Rodante



Entrega do quinto trem da frota S (S33) no Pátio Oratório.

Material Rodante



Montagem do décimo quarto trem (S41) na fábrica na China.

| LINHA 17-OURO | MONOTRILHO |

Implantação do Empreendimento Trecho 1 - Aeroporto de Congonhas/ Washington Luís - Morumbi

 6,7 km Extensão de Operacional -	 8,3 km Extensão de Implantação -	 8 Estações -	 1 Pátio -
--	--	---	--



LINHA 17 - OURO

TRECHO 1 - AEROPORTO DE CONGONHAS/ WASHINGTON LUÍS - MORUMBI

Benefícios

A implantação do trecho ligará o Aeroporto de Congonhas às Linha 4-Amarela da ViaQuatro, Linha 5-Lilás da ViaMobilidade e a Linha 9-Esmeralda da ViaMobilidade. O trecho irá atender também à comunidade de Paraisópolis.

A implantação do trecho contribui para a redução do transporte individual e proporcionará uma rota mais rápida e um caminho alternativo.

O método construtivo do monotrilho reduz as desapropriações por ficar elevado e suas colunas estarem no canteiro central das avenidas.

A previsão de demanda de passageiros indica uma linha não pendular, ou seja, o fluxo de passageiros será constante nos dois sentidos.

Tecnologias

- Operação automatizada de trens;
- Sistema Monotrilho, tecnologia pioneira no Brasil, circulará em via elevada;
- Sistema de sinalização e controle tipo CBTC, que permite a redução nos intervalos entre os trens;
- Portas de plataforma que se abrirão somente no embarque e desembarque aumentando a segurança dos passageiros;
- Trens equipados com câmeras em seu interior, sistema de gravação de imagens e ar refrigerado.

Reduções

- Redução de emissão de poluentes: 226 toneladas ao ano, equivalentes a uma economia de R\$ 1,32 milhões;
- Redução de gases de efeito estufa: 25.711 toneladas ao ano, equivalentes a uma economia de R\$ 7,62 milhões;
- Redução do consumo de combustível: 11,7 milhões de litros por ano, equivalentes a uma economia de R\$ 55,17 milhões.

Simulação Metrô – Janeiro de 2024 | Dados Financeiros em Reais (Base Ano 2021).

Trecho de viaObra Civil – retificação e manutenção dos *finger plates*.**Estação Washington Luís**

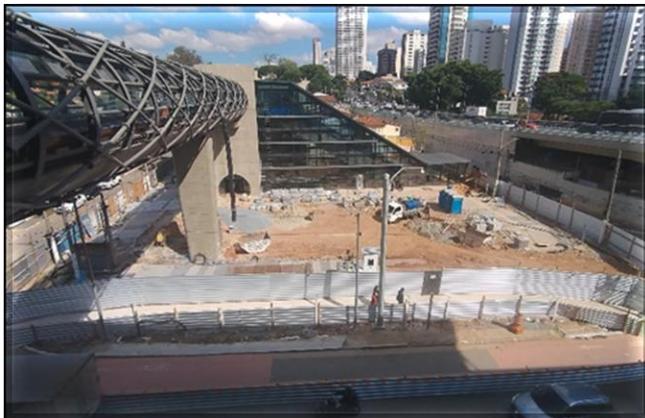
Sistemas – instalação das Portas de Plataforma.

Estação Aeroporto de Congonhas

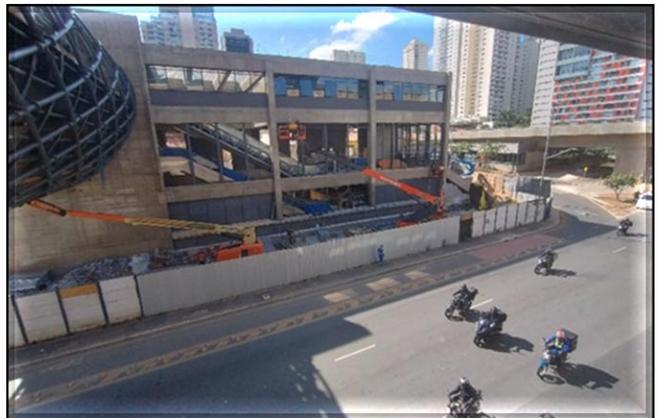
Obra Civil – execução da urbanização e viário do Acesso 2.

Estação Brooklin Paulista

Sistemas – luminárias em instalação e lançamentos de cabos para Portas de Plataformas na Sala de Equipamentos Eletrônicos.

Estação Vereador José Diniz

Obra Civil – execução da urbanização dos Acessos.

Estação Campo Belo

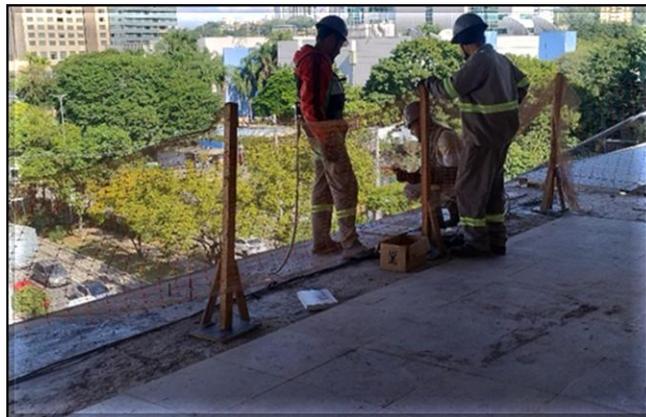
Obra Civil – instalação das estruturas metálicas do Acesso 1.

Estação Vila Cordeiro



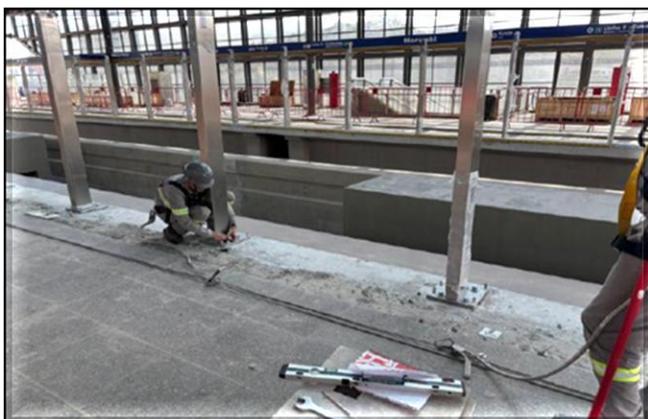
Obra Civil – execução da urbanização dos Acessos.

Estação Chucri Zaidan



Sistemas – instalação dos parafusos para fixação das Portas de Plataforma.

Estação Morumbi



Sistemas – instalação das Portas de Plataforma.

Pátio Água Espreada



Sistemas – instalação do ar condicionado no Bloco B.

| MODERNIZAÇÕES | | METRÔ |

SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO DE TELECOMUNICAÇÕES

| LINHA 1-AZUL | | LINHA 2-VERDE | | LINHA 3-VERMELHA |

MODERNIZAÇÃO CBTC

Benefícios

Possibilitar a inserção de mais trens nas linhas 1, 2 e 3 de forma a reduzir o intervalo entre trens para proporcionar mais conforto aos usuários e aumentar a oferta de lugares;

Aumentar a velocidade média dos trens nas linhas, reduzindo o tempo de viagem;

Reduzir a energia consumida pelos trens em função de controle mais efetivo de sua movimentação;

Os sistemas de telecomunicações viabilizarão comunicações audiovisuais precisas em tempo real de forma que qualquer anomalia, emergência ou avisos institucionais poderão ser difundidos imediatamente aos usuários e funcionários, além de maior eficiência e segurança nas comunicações de dados para todos os sistemas.

Características do Contrato

- Implantação da Sinalização com a tecnologia CBTC (**Communication Based Train Control**);
- Implantação do Sistema de transmissão digital utilizando fibras ópticas;
- Implantação do Sistema de Transmissão em tempo real de imagens das câmeras internas do trem para o CCO e das estações para o trem;
- Implantação de Painéis Multimídia para informar as horas e as mensagens operacionais e institucionais.

Implantação

O contrato com a Alstom, referente à modernização dos Sistemas de Telecomunicações e Sinalização das Linhas 1, 2 e 3 foi retomado em 11/02/2016, em um acordo homologado no Juízo Arbitral.

A situação atual nas linhas 1, 2 e 3 é:

Linha 1-Azul:

Iniciada a operação comercial do CBTC em Novembro/2022.

Retirada de pendências em andamento.

Linha 2-Verde:

Operação comercial da versão definitiva do CBTC e da Porta de Plataforma da Estação Vila Madalena ocorrida em 02/03/2020.

Linha 3-Vermelha:

Testes do sistema em execução. Testes dinâmicos nas vias e pátios em execução.

| MODERNIZAÇÕES | | METRÔ |

IMPLANTAÇÃO DE
PORTAS PLATAFORMA
| PSD'S |

| LINHA 1-AZUL | | LINHA 2-VERDE | | LINHA 3-VERMELHA | | LINHA 15-PRATA |

IMPLANTAÇÃO DE PORTAS PLATAFORMA | PSD |

CROQUI DE IMPLANTAÇÃO DAS PORTAS L1, L2, L3 E L15

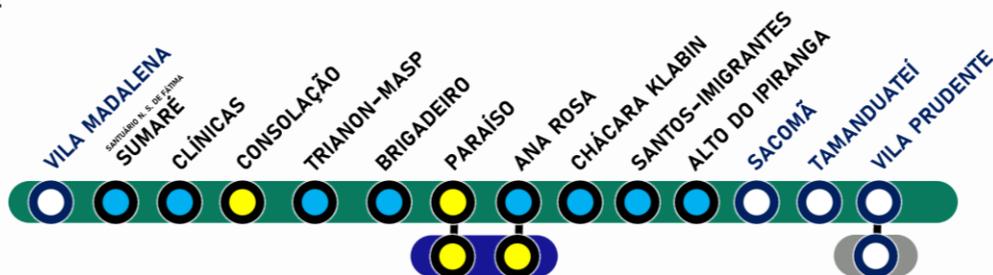
PORTAS PLATAFORMA | PSD

● EM PLANEJAMENTO
 ● PROJETO | FABRICAÇÃO
 ● INSTALAÇÃO | COMISSIONAMENTO
 ○ EM OPERAÇÃO

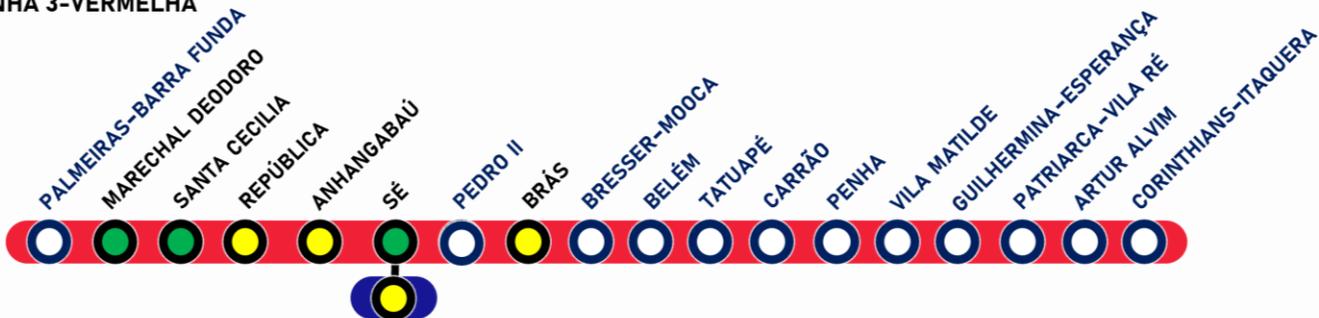
LINHA 1-AZUL



LINHA 2-VERDE



LINHA 3-VERMELHA



LINHA 15-PRATA



LINHA 3-VERMELHA

Estação Corinthians-Itaquera



Fachadas das portas de plataforma | Instaladas 4/4 fachadas (em testes).

Estação Tatuapé



Fachadas das portas de plataforma | Instaladas 4/4 fachadas (em testes).

Estação Santa Cecília



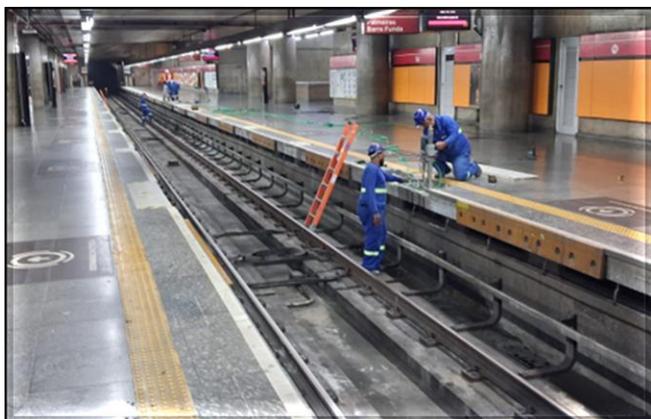
Adequação das estruturas das plataformas para receber a estrutura metálica das PSD's.

Estação Marechal Deodoro



Iniciada a montagem das fachadas e módulos das PSD's.

Estação Sé



Adequação das estruturas das plataformas para receber a estrutura metálica das PSD's.

| AMPLIAÇÃO | | METRÔ |

ESTAÇÃO SÃO JOAQUIM
DA LINHA 1-AZUL

AMPLIAÇÃO DA ESTAÇÃO SÃO JOAQUIM DA LINHA 1-AZUL

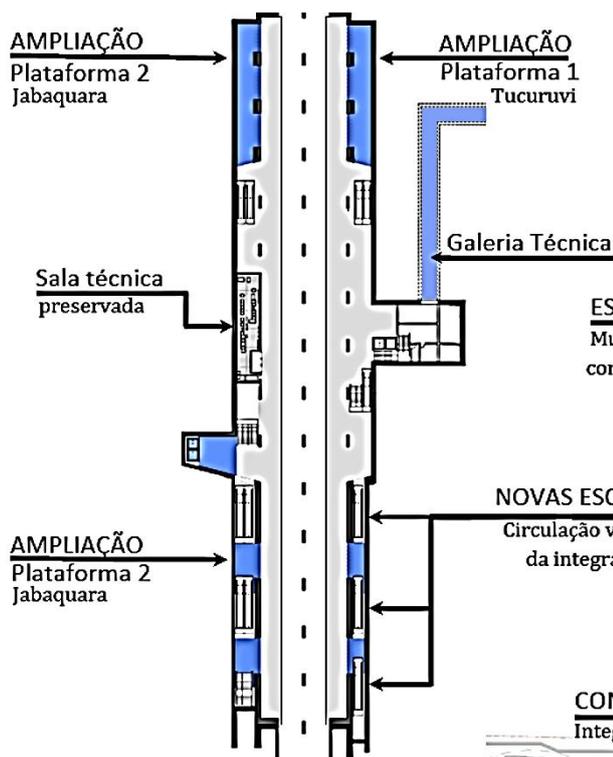
A estação São Joaquim da Linha 1-Azul foi implantada em 1975 sob a avenida Liberdade, junto à rua. São Joaquim, por meio do método em vala a céu aberto, com plataformas laterais, mezanino de distribuição e acessos em ambos os lados da avenida. Está localizada próxima a prédios residenciais, hospital e diversas escolas e universidades, que torna esta estação bastante carregada em períodos escolares.

O número médio de entradas nessa estação, que em 1980 era de 19.600 passageiros por dia, atualmente atinge 51.600.

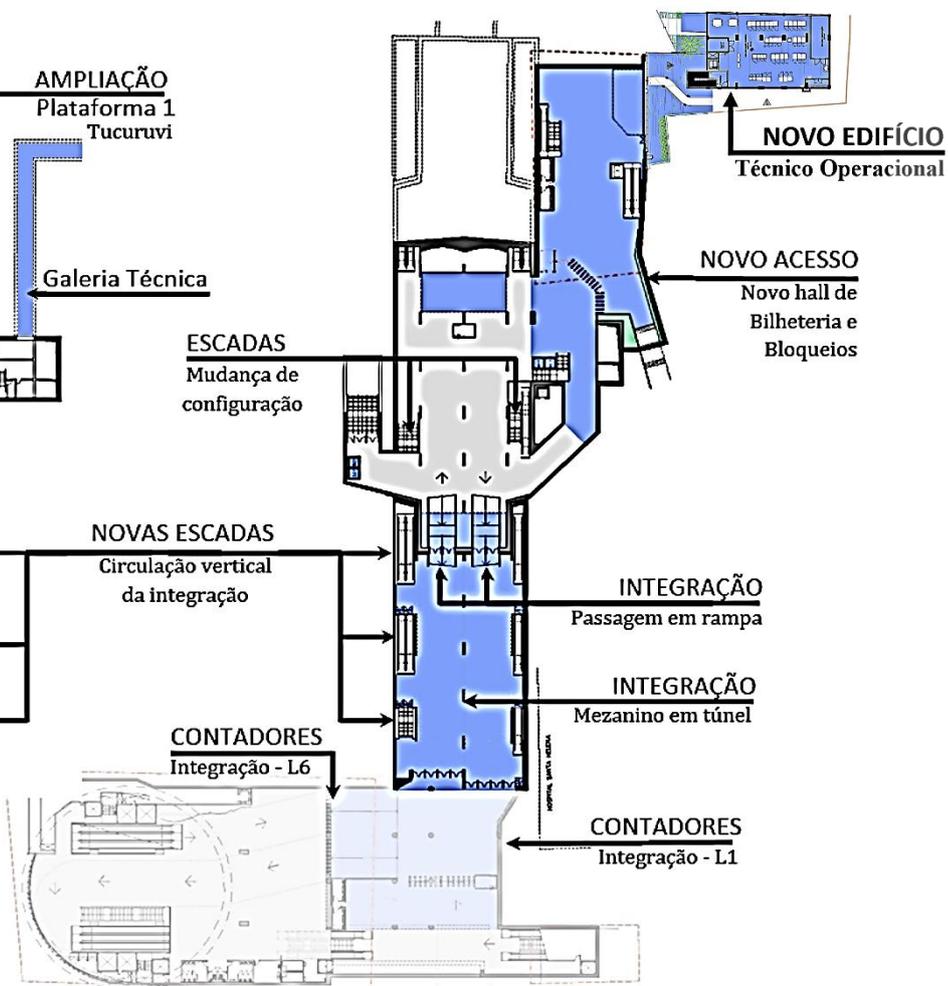
A Linha 1-Azul fará, por meio da estação São Joaquim, integração com a Linha 6-Laranja que foi projetada para fazer a ligação da região norte da cidade de São Paulo à região central. Com a futura integração com a Linha 6-Laranja a previsão de demanda para a estação São Joaquim é de 203.180 passageiros por dia.

PLANTA DA NOVA ESTAÇÃO SÃO JOAQUIM

Nível - Plataformas

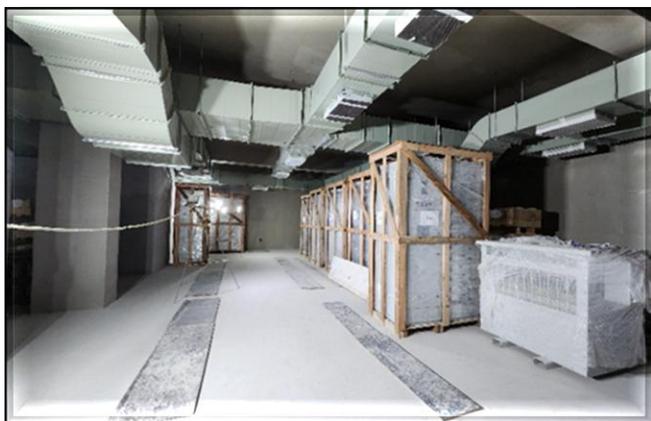


Nível - Mezanino



ESTAÇÃO SÃO JOAQUIM

Edifício Técnico Operacional



Novo Edifício Técnico Operacional (ETO): Em andamento a montagem de sistemas.

Edifício Técnico Operacional



Galeria de Cabos: Em andamento a montagem de sistemas.

Avenida da Liberdade / Rua Vergueiro



Acesso Pirapitingui: Execução das lamelas das paredes diafragmas.

Avenida da Liberdade / Rua Vergueiro



Avenida Liberdade (sentido bairro): Escavação da vala e montagem das estroncas.

| AMPLIAÇÃO | | METRÔ/MONOTRILHO |

ESTAÇÃO VILA PRUDENTE
DAS LINHA 2-VERDE E LINHA 15-PRATA

AMPLIAÇÃO DA ESTAÇÃO VILA PRUDENTE DAS LINHAS 2 - VERDE E 15 - PRATA

A estação Vila Prudente da Linha 2-Verde foi projetada inicialmente como intermediária, com apenas um pequeno terminal de ônibus integrado.

Com a definição da extensão da Linha 2-Verde até a estação Penha da Linha 3-Vermelha e posteriormente até a cidade de Guarulhos, a estação Vila Prudente mudou de configuração para ser uma estação de maior importância, com a implementação de um terminal de ônibus urbano e integração com a estação Vila Prudente da Linha 15-Prata. Com a inauguração do sistema monotrilho Linha 15-Prata, uma série de empreendimentos comerciais, educacionais e imobiliários foram desenvolvidos em seu entorno, refletindo no aumento da demanda de passageiros que, antes considerada média, passou a ser elevada. A estação Vila Prudente tornou-se um complexo empreendimento de integração de transporte público.

As obras de adequação e ampliação das estações Vila Prudente das Linhas 2-Verde e 15-Prata permitirão a melhoria das condições operacionais da estação, da segurança e do conforto para os passageiros durante suas transferências e movimentações.

PLANTA DA AMPLIAÇÃO DAS ESTAÇÕES VILA PRUDENTE DAS LINHAS 2-VERDE E 15-PRATA



Etapa 1

- 1 Nova Área Comercial
- 2 Novo Canal de Ventilação Oeste
- 3 Sanitários Públicos
- 4 Interligação Linha 15 – Linha 2

Etapa 2

- 1 Novo Canal de Ventilação Leste
- 2 Adequação Salas Operacionais
- 3 Plataforma 1 - Sentido V. Madalena
- 4 Plataforma 2 - Sentido Penha
- 5 Porão de Cabos
- 6 Nível Laje de Fundo
- 7 Rampa
- 8 Acesso e Escada Cavour

INTERLIGAÇÃO | LINHA 2-VERDE E LINHA 15-PRATA | ESTAÇÃO VILA PRUDENTE

Estação Vila Prudente



Área externa da estação Vila Prudente da Linha 2-Verde concluída.

Estação Vila Prudente



Área externa da estação Vila Prudente da Linha 2-Verde concluída.

Estação Vila Prudente



Área externa da estação Vila Prudente da Linha 2-Verde concluída.

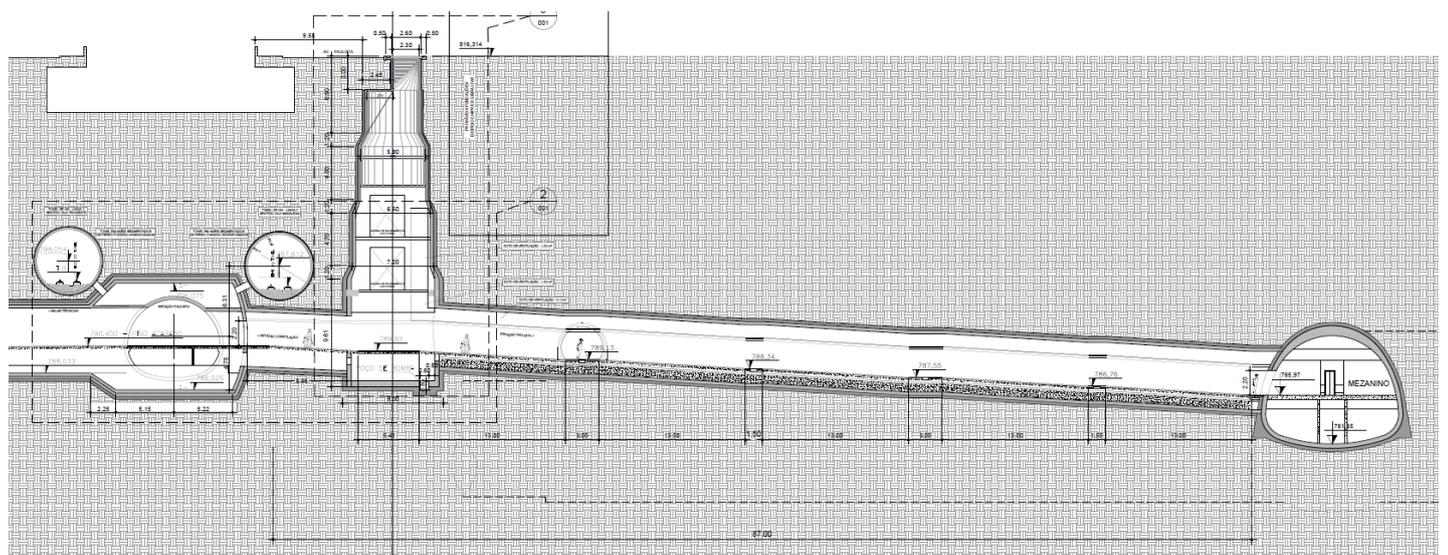
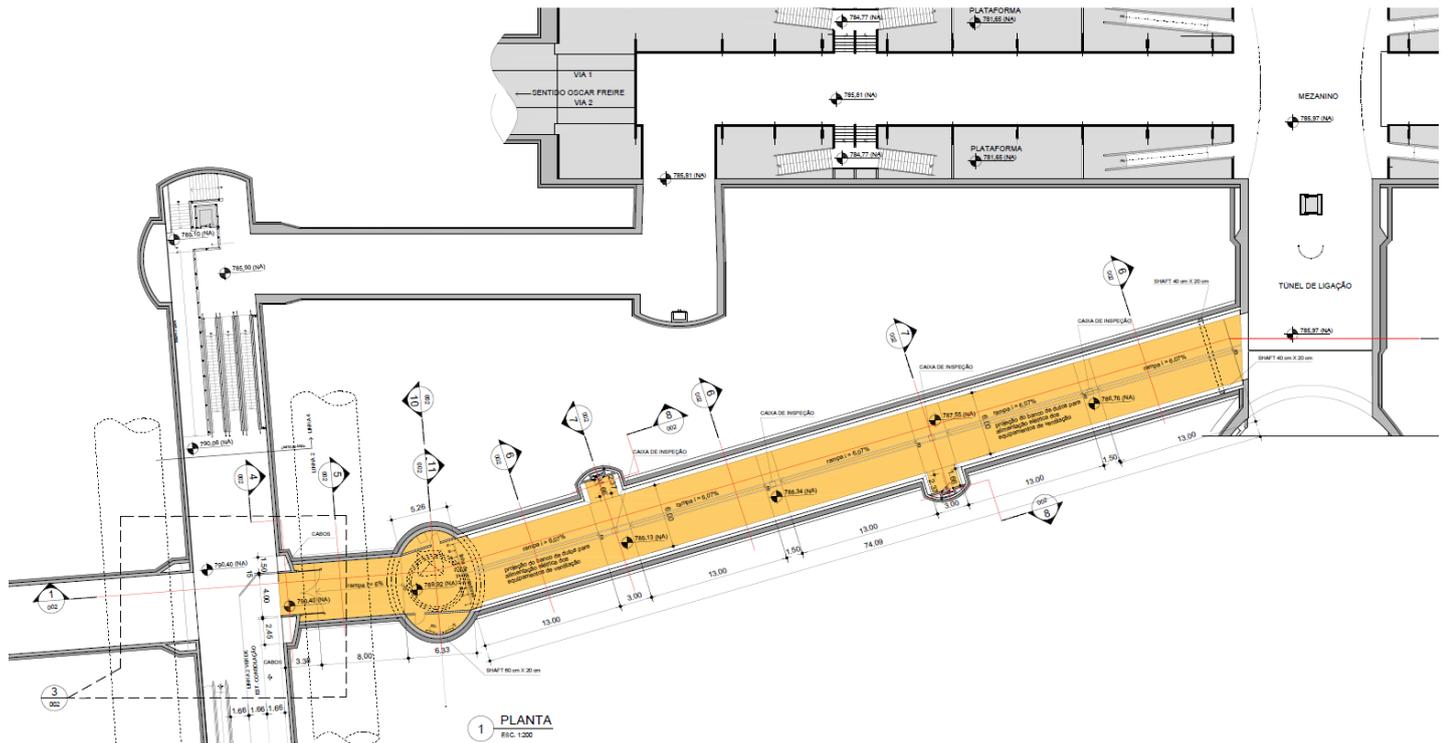
| IMPLANTAÇÃO | | TÚNEL DE CONEXÃO | | METRÔ |

**ESTAÇÃO CONSOLAÇÃO DA LINHA 2-VERDE E
ESTAÇÃO PAULISTA DA LINHA 4-AMARELA**

TÚNEL DE CONEXÃO COMPLEMENTAR ENTRE LINHA 2-VERDE (CONSOLAÇÃO) | LINHA 4-AMARELA (PAULISTA)

O Metrô de São Paulo está em fase de Implantação das Obras Civis e Sistemas do túnel de **conexão complementar de acesso** entre as Estações **Consolação (Linha 2 – Verde)** e **Paulista (Linha 4 - Amarela)**, com extensão de aproximadamente 90m. O contrato de execução das obras civis e implantação de sistemas foi assinado em 29/11/2022 com o Consórcio Conexão Paulista/Consolação CTS.

PLANTA E CORTE DO TÚNEL DE CONEXÃO COMPLEMENTAR ENTRE AS ESTAÇÕES CONSOLAÇÃO E PAULISTA | ÁREA DESTACADA



INTERLIGAÇÃO | LINHA 2-VERDE E LINHA 4-AMARELA

Interligação Estações Consolação(L2)e Paulista (L4)



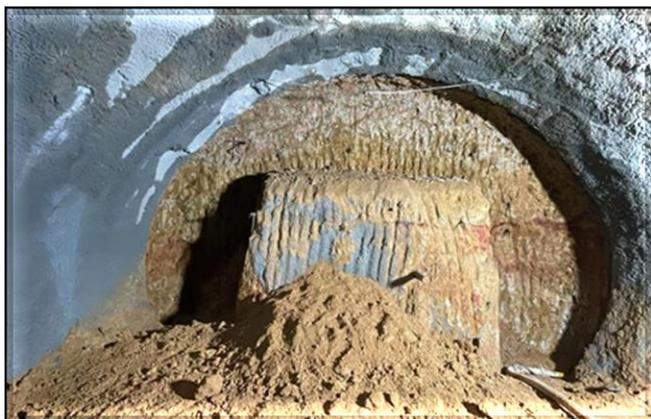
Vista aérea do poço principal.

Interligação Estações Consolação(L2)e Paulista (L4)



Túnel Norte: Escavação da 4ª cambota.

Interligação Estações Consolação(L2)e Paulista (L4)



Túnel Norte: Escavação da 9ª cambota.

Interligação Estações Consolação(L2)e Paulista (L4)



Túnel Norte: Tratamento do maciço do túnel.



Secretaria dos  **SÃO PAULO**
Transportes Metropolitanos GOVERNO DO ESTADO

