PORTAL DA TRANSPARÊNCIA

RELATÓRIO

DE EMPREENDIMENTOS

MARÇO | 2026

METRÔ DE SÃO PAULO

Secretaria dos Transportes Metropolitanos

SÃO PAULO GOVERNO DO ESTADO

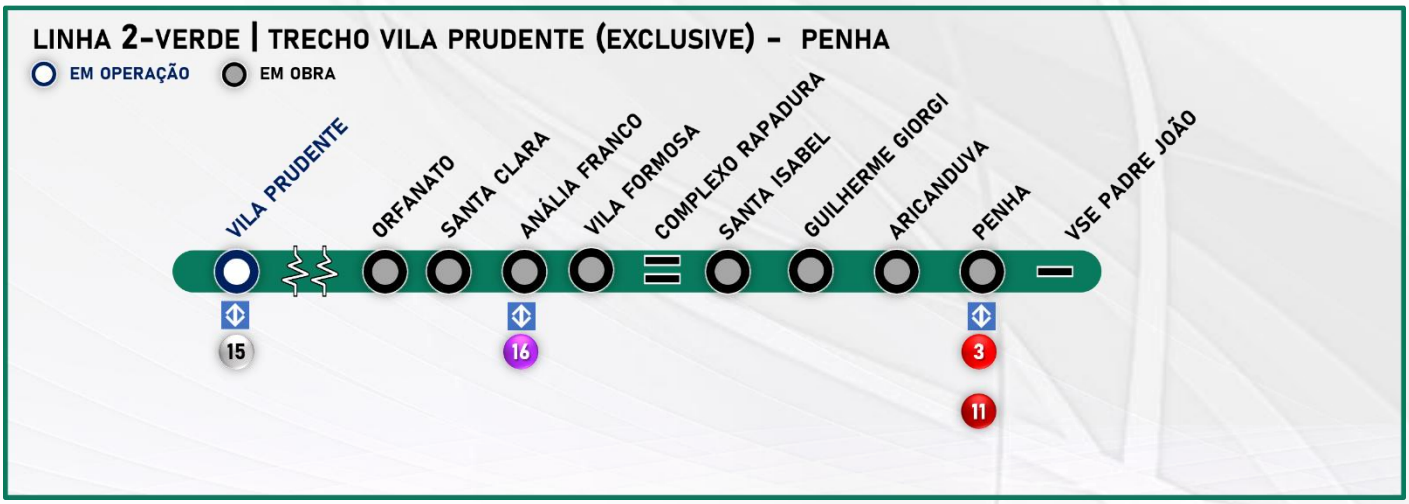
EMPREENDIMENTOS EM IMPLANTAÇÃO

OBRAS EM ANDAMENTO

| LINHA 2-VERDE | METRÔ |

Implantação do Empreendimento
Trecho Vila Prudente (exclusive) – Penha

8,0 km	8,3 km	8
Extensão Operacional	Extensão de Implantação	Estações
-	-	-



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 com economia de R$ 73,68 milhões.

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

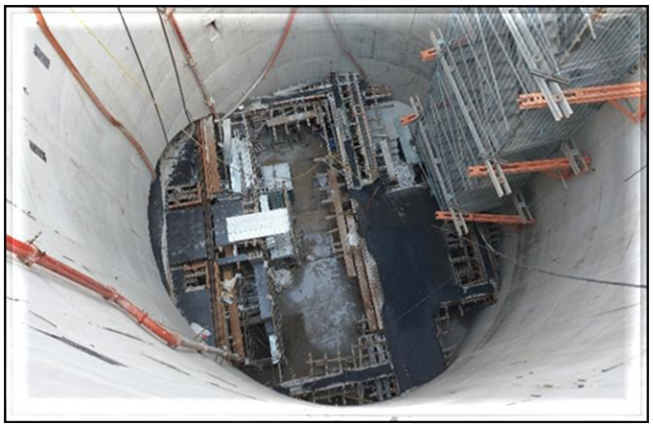
Túnel de Via no Poço de VSE[1] Falchi Gianini

Revestimento secundário do túnel: armação da parte superior em execução.

Estação Orfanato

Mezanino metálico e armação da parede do corpo da estação em execução.

VSE[1] Madrid



Estruturas de concreto do poço em execução.

Estação Santa Clara

Corte parcial do anel feito pela tuneladora em preparação.

VSE[1] Cestari

Revestimento secundário do túnel.

Túnel de Transição do Poço Capitão

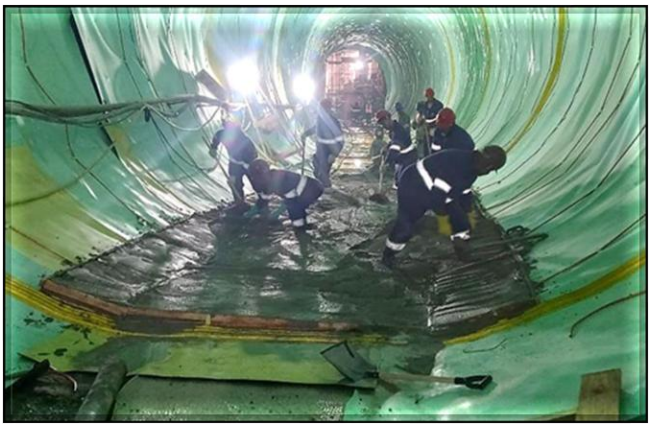
Impermeabilização do Túnel em execução.

[1] - Ventilação de Saída de Emergência - VSE

Estação Anália Franco

Armação dos pilares do corpo da estação.

Túnel de transição da VSE[1] Coxim



Impermeabilização do *invert* do túnel: proteção mecânica em execução.

Estação Vila Formosa

Armações do revestimento secundário e das paredes da plataforma em execução.

Complexo Rapadura

Tratamento do maciço no avanço da cambota em execução, no Túnel direção Sul

Estação Santa Isabel

Estruturas de concreto do poço do corpo da estação.

VSE[1] João Prioste

Túnel de ligação: armação do revestimento secundário.

[1] - Ventilação de Saída de Emergência - VSE

Estação Guilherme Giorgi

Pilares e paredes das salas técnicas em execução.

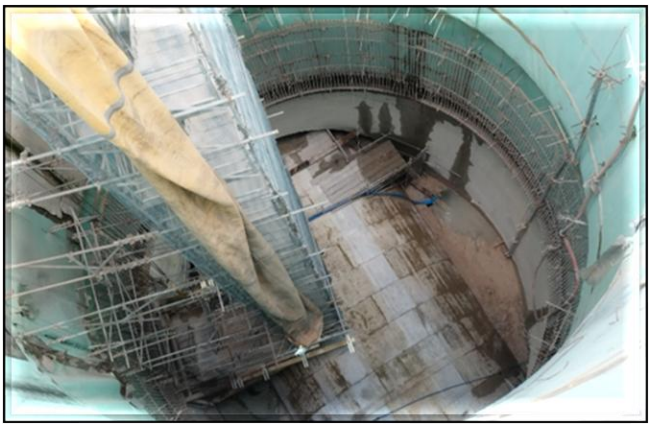
VSE[1] Júlio Colaço

Escavação do rebaixo do túnel direcional norte.

Estação Aricanduva

Fechamento das paredes em alvenaria.

VSE[1] Soares Neiva



Vista superior do poço.

Estação Penha

Estrutura metálica para retirada dos sistemas e execução de nova cobertura metálica, na Linha 3 - Vermelha

Túnel de estacionamento da Vala Penha

Tratamento do maciço no avanço da cambota em execução

[1] - Ventilação de Saída de Emergência - VSE

SHIELD – Avanço da Tuneladora

Túnel de via - Tuneladora

Segmentos de anéis para escavação do túnel.

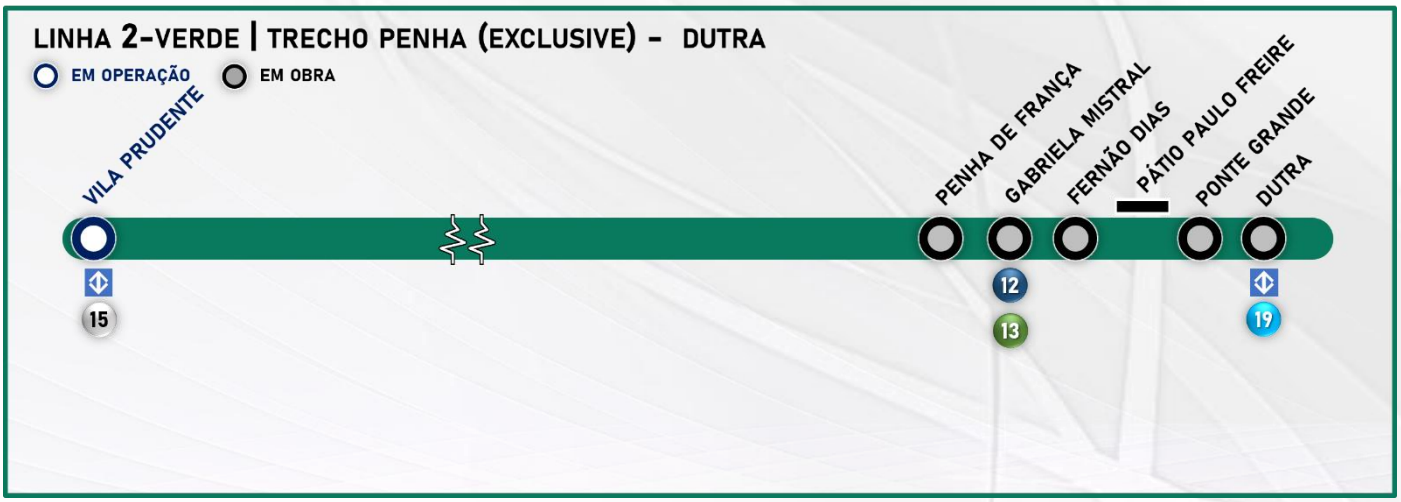
Túnel de via – Via Permanente

Trecho VSE Falchi Gianini – Orfanato: enchimento de via executado.

| LINHA 2-VERDE | METRÔ |

Implantação do Empreendimento
Trecho Penha (exclusive) – Dutra

5,8 km	6,2 km	5
Extensão Operacional	Extensão de Implantação	Estações
-	-	-



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

Escavação e revestimento primário do poço do corpo da estação.

VSE[1] Carlos Meira

Escavação e revestimento primário do poço do corpo da estação.

Estação Gabriela Mistral

Limpeza da área desapropriada para implantação das obras civis.

VSE[1] Basuca

Escavação e revestimento primário em execução.

Estação Fernão Dias

Aplicação de colunas de jet grouting em execução.

Pátio Paulo Freire

Remanejamento arbóreo em execução.

[1] - Ventilação de Saída de Emergência - VSE

Túnel de Via - Tuneladora

Tuneladora na fábrica na China

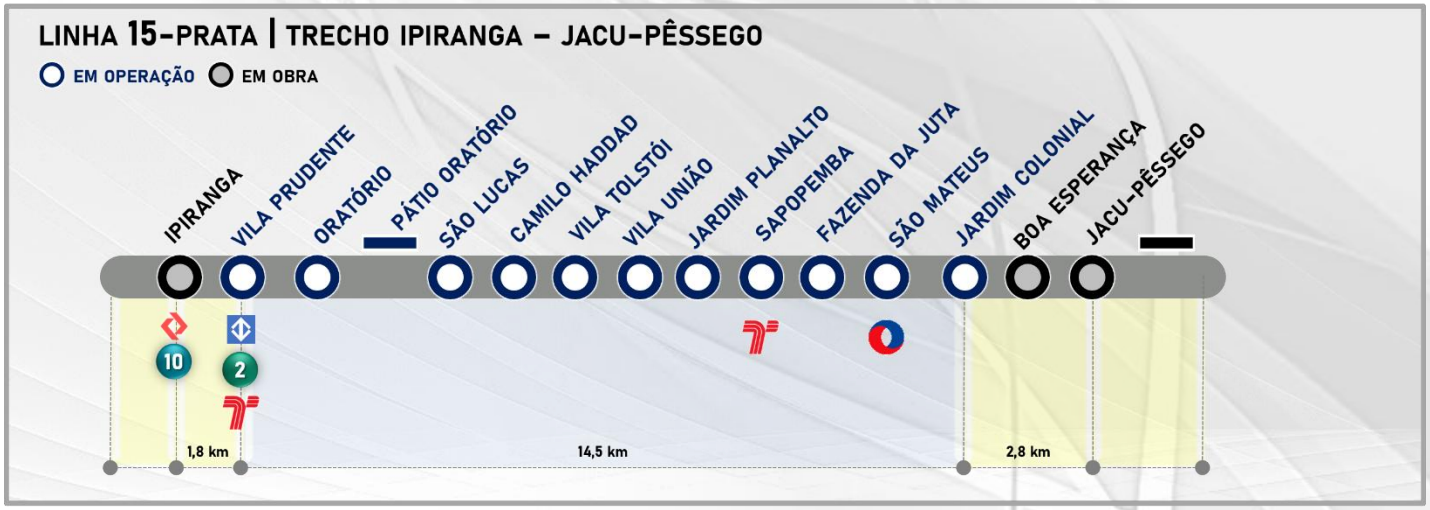
Túnel de Via - Tuneladora

Chegada da Tuneladora no Porto de São Sebastião em 06/03/2026.

| 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
-	-	-	-



TRECHOS EM IMPLANTAÇÃO | IPIRANGA – VILA PRUDENTE | JARDIM COLONIAL - JACU-PÊSSEGO

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 – execução das estruturas de concreto do Edifício Técnico.

Estação Jacu-Pêssego

Obra Civil – execução da estrutura de concreto do Acesso Sul e do Edifício Técnico.

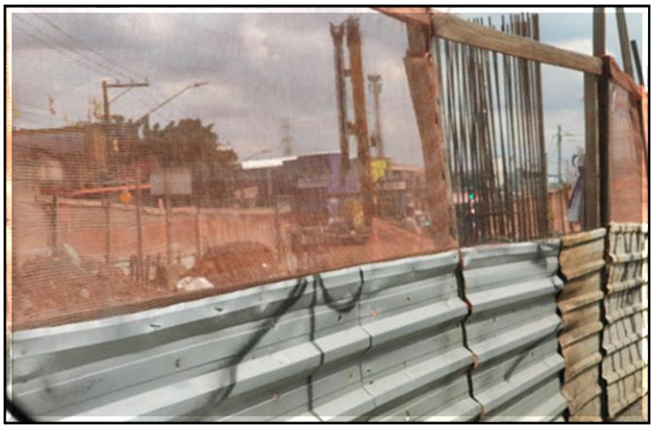
Pátio Ragueb Chohfi

Obra Civil – montagem do cimbramento para execução das vigas travessas das vias de estacionamento (área 4).

Estação Ipiranga

Obra Civil – execução da estrutura das salas técnicas e porão do corpo da estação.

Trecho de Via – Jardim Colonial (exclusive) – Jacu-Pêssego



Obra Civil – execução da adequação viária e das fundações entre as estações Boa Esperança e Jacu-Pêssego.

Trecho de Via – Vila Prudente (exclusive) – Ipiranga

Obra Civil – execução dos blocos de fundação do *track switch*.

Material Rodante

Chegada do 17° trem da frota S (S44) no Pátio Oratório.

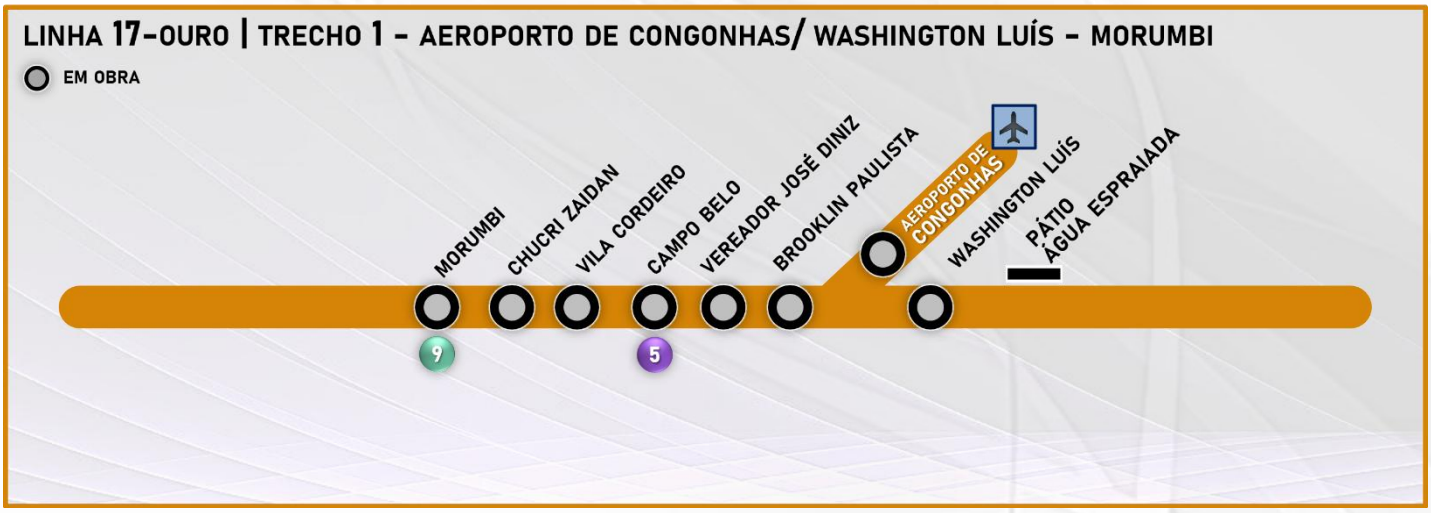
Material Rodante

17° trem da frota S (S44) no Pátio Oratório.

| LINHA 17-OURO | MONOTRILHO |

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

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



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 que, quando a linha estiver operando completa em seus 3 trechos, será 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 via

Sistemas – Sinalização de Via instalada no trecho da estação Aeroporto de Congonhas.

Estação Washington Luís

Obra Civil – Paisagismo no Acesso 2 em execução.

Estação Aeroporto de Congonhas

Acesso da estação, durante o início da operação transitória em 31/03/2026.

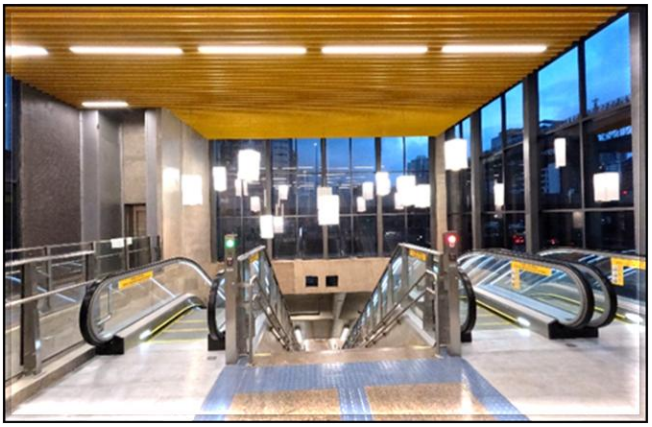
Estação Brooklin Paulista

Obras Civis – Reurbanização do Acesso 2.

Estação Vereador José Diniz

Limpeza da estação para a inauguração.

Estação Campo Belo

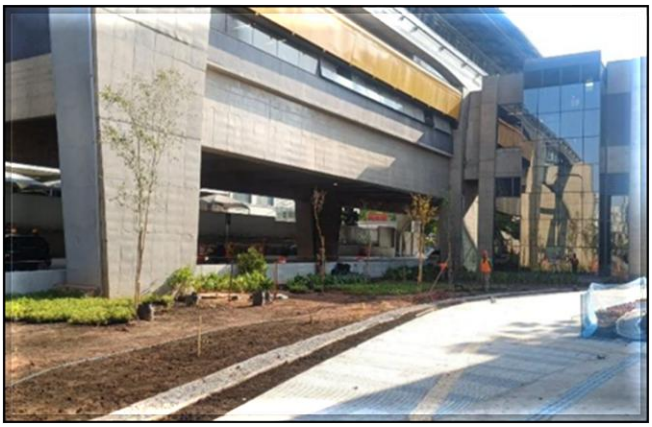


Acesso à interligação com a Linha 5 – Lilás, durante o início da operação transitória em 31/03/2026.

Estação Vila Cordeiro

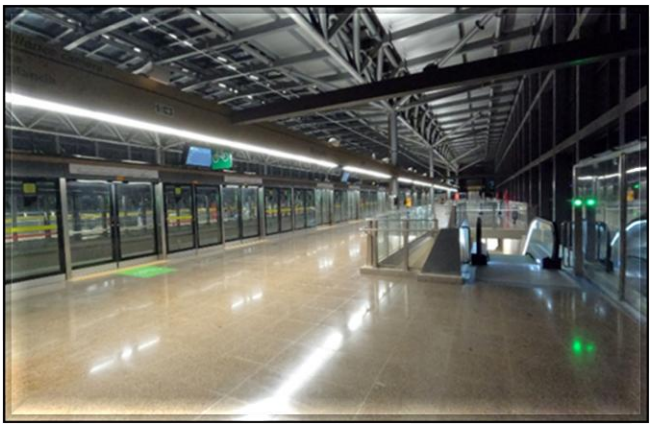
Limpeza da estação para a inauguração.

Estação Chucri Zaidan



Obra Civil – finalização das atividades para o início da operação transitória.

Estação Morumbi



Plataforma (corpo da estação) durante o início da operação transitória em 31/03/2026.

Pátio Água Espraiada

Bloco B – CCO – em atividades na operação transitória.

Material Rodante

Interior do trem N08 durante a Operação Branca.

Material Rodante

Trem chegando à estação Aeroporto de Congonhas durante o início da operação transitória em 31/03/2026.

| 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 |

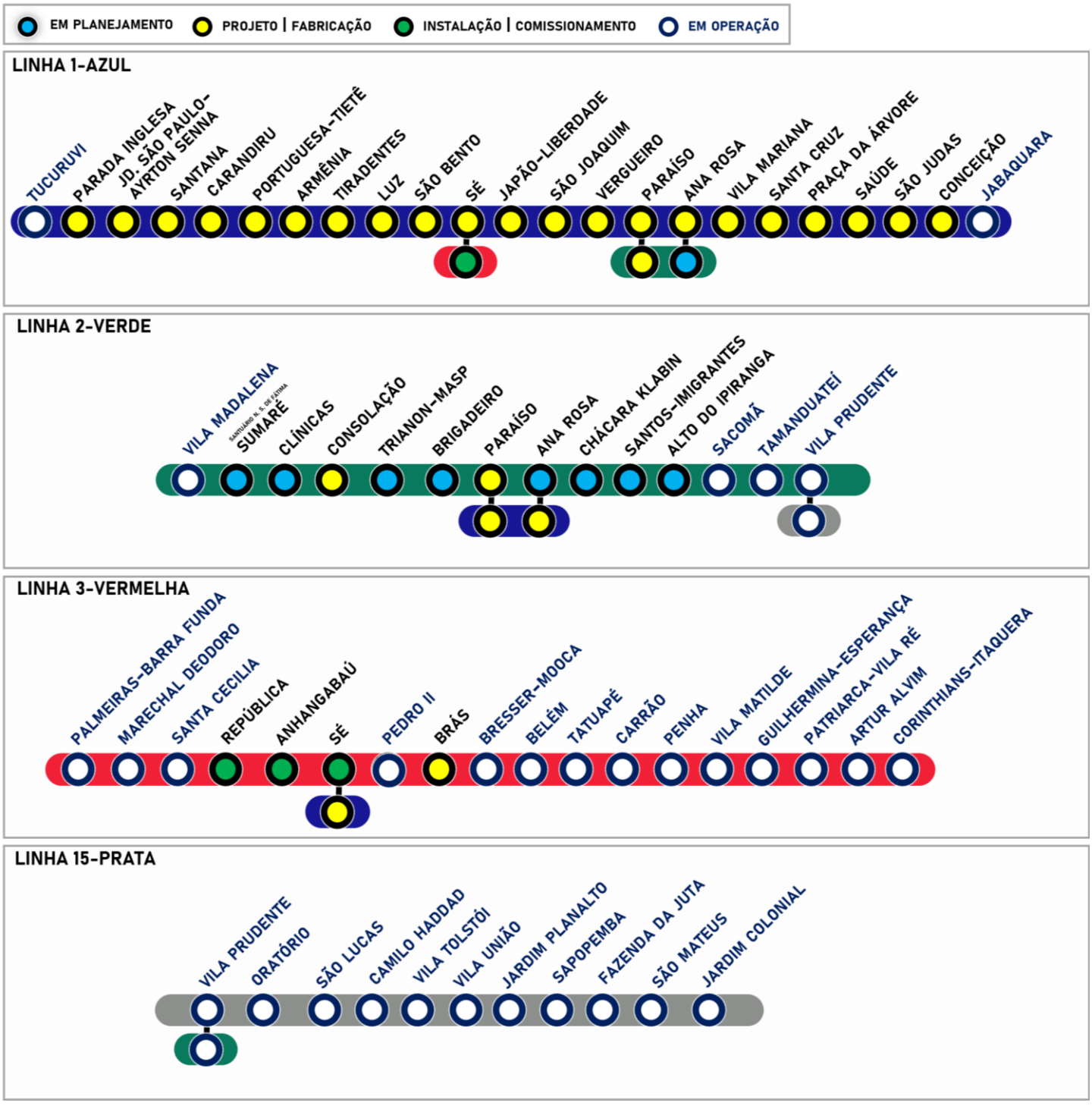
IMPLANTAÇÃO DE PORTAS PLATAFORMA | PSD'S |

|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



LINHA 3-VERMELHA

Estação Sé

Fachadas das portas de plataforma em instalação.

Estação República

Montagem iniciada.

Estação Anhangabaú

Obras de adequações civis nas plataformas em andamento.

| AMPLIAÇÃO |
| METRÔ |

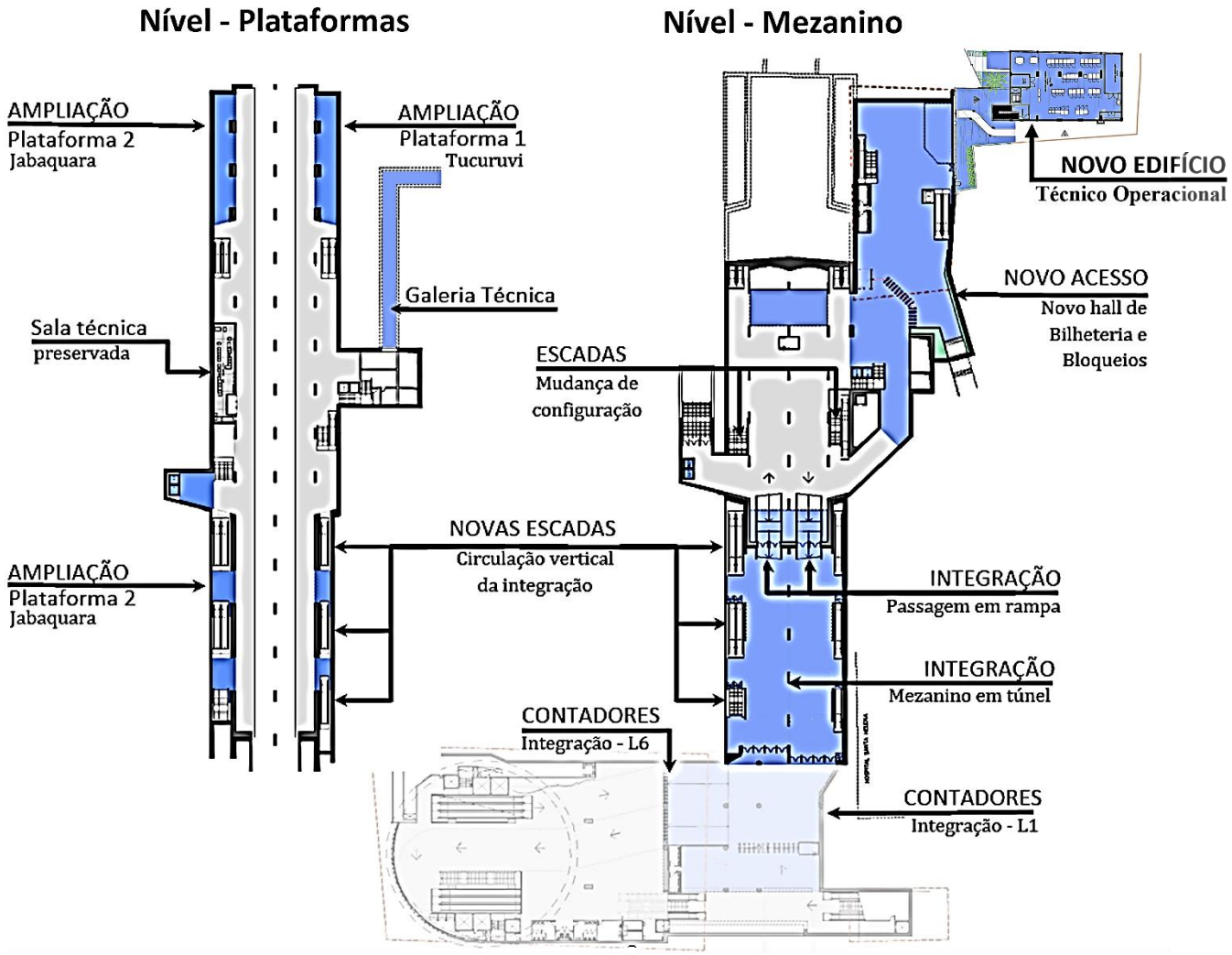
ESTAÇÃO SÃO JOAQUIM
DA LINHA 1-AZUL

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.

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

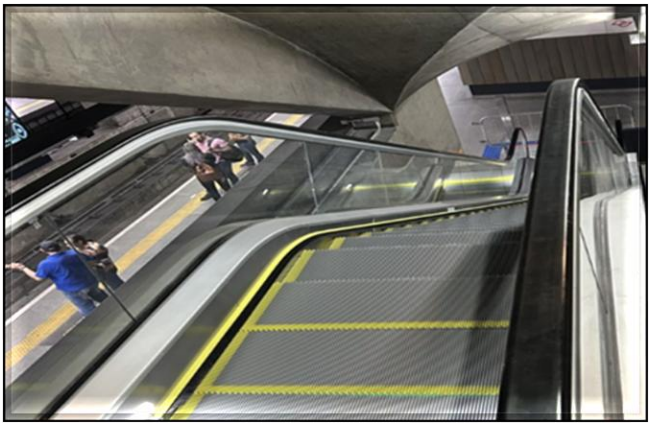


ESTAÇÃO SÃO JOAQUIM

Edifício Técnico Operacional

Novo Edifício Técnico Operacional (ETO)/ Porão de cabos: bandejamento.

Edifício Técnico Operacional



Segunda Escada Rolante instalada (ER 31).

Canteiro de Obras

Canteiro de Obras.

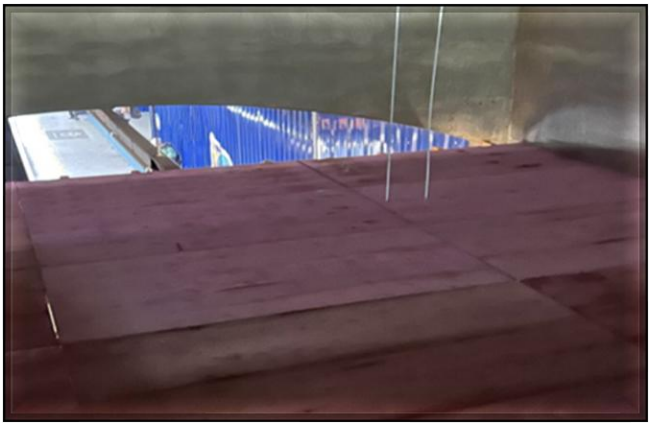
Canteiro de Obras

Passarela do ETO para o Acesso Leste.

Ampliação das Plataformas e Mezanino

Área de integração (lado oeste): armação, forma e concretagem do bloco de fundação.

Ampliação das Plataformas e Mezanino



Ampliação do Mezanino: montagem da plataforma de trabalho para execução da ampliação da laje do mezanino.

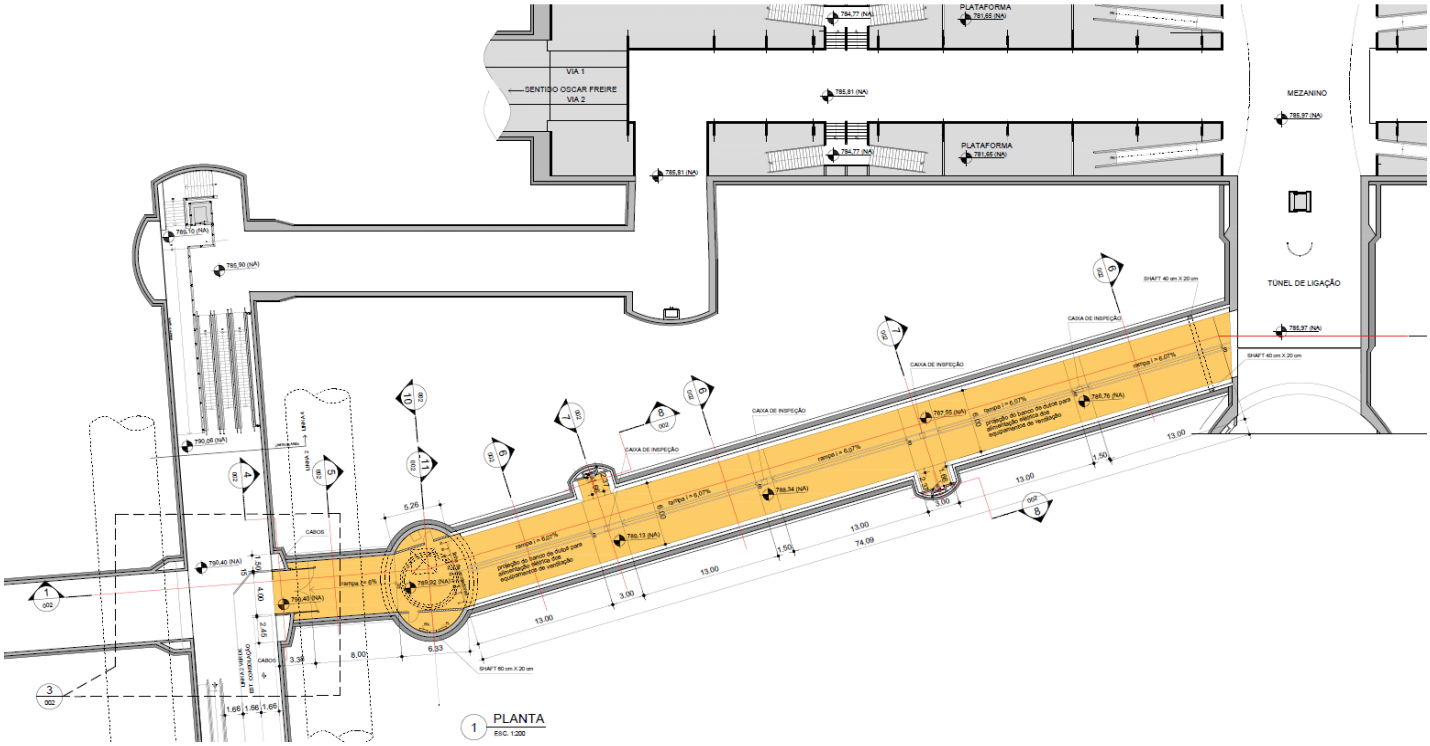
| IMPLANTAÇÃO |
| TÚNEL DE CONEXÃO |
| METRÔ |

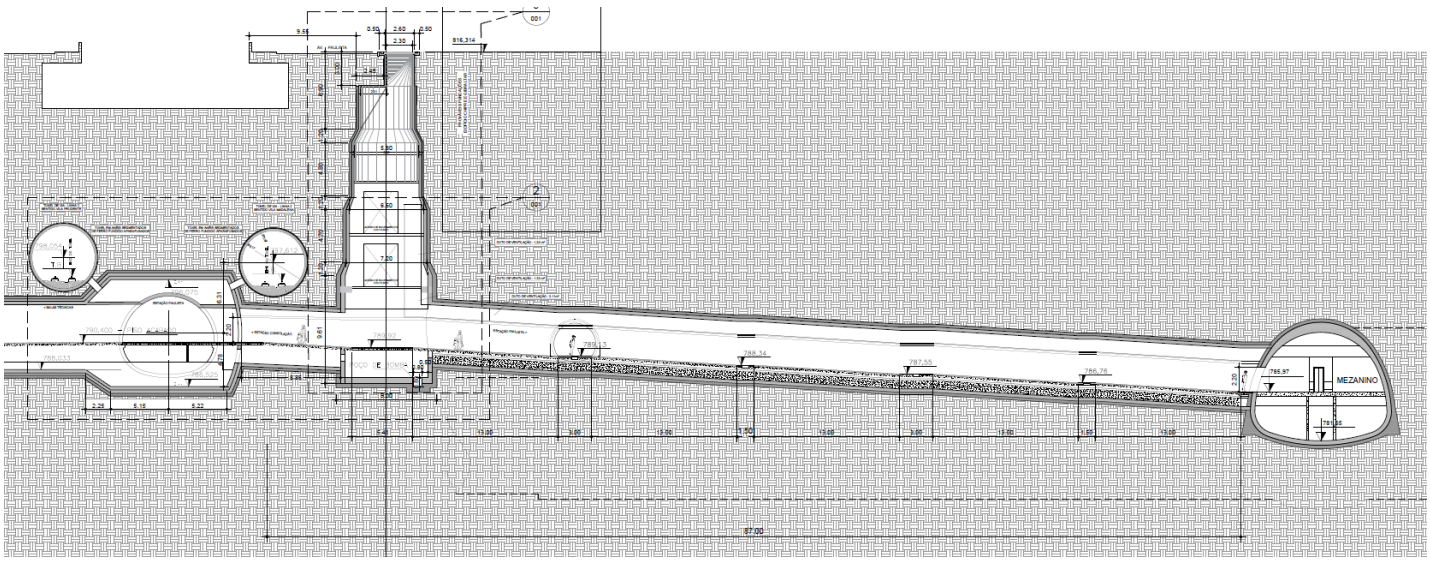
ESTAÇÃO CONSOLAÇÃO DA LINHA 2-VERDE E ESTAÇÃO PAULISTA DA LINHA 4-AMARELA

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)

Túnel norte: tratamento do maciço da cambota 83.

Interligação Estações Consolação (L2) e Paulista (L4)

Túnel norte: escavação do túnel e execução dos pré-furos para o patamar de descanso 2.

Interligação Estações Consolação (L2) e Paulista (L4)

Túnel norte: patamar de descanso 1 escavado.

Interligação Estações Consolação (L2) e Paulista (L4)

Túnel sul: armação do revestimento secundário do arco invertido.

METRÔ
DE SÃO PAULO

Secretaria dos
Transportes Metropolitanos

SÃO PAULO
GOVERNO DO ESTADO