

PORTAL DA TRANSPARÊNCIA

RELATÓRIO

DE EMPREENDIMENTOS

AGOSTO | 2026

EMPREENDIMENTOS EM IMPLANTAÇÃO OBRAS EM ANDAMENTO



| LINHA 2-VERDE | METRÔ |

Implantação do Empreendimento Trecho Vila Prudente (exclusive) – Penha



8,0 km

Extensão Operacional

-



8,3 km

Extensão de Implantação

-



8

Estações

-

LINHA 2-VERDE | TRECHO VILA PRUDENTE (EXCLUSIVE) - PENHA

○ EM OPERAÇÃO

● EM OBRA



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 VSE¹ Falchi Gianini



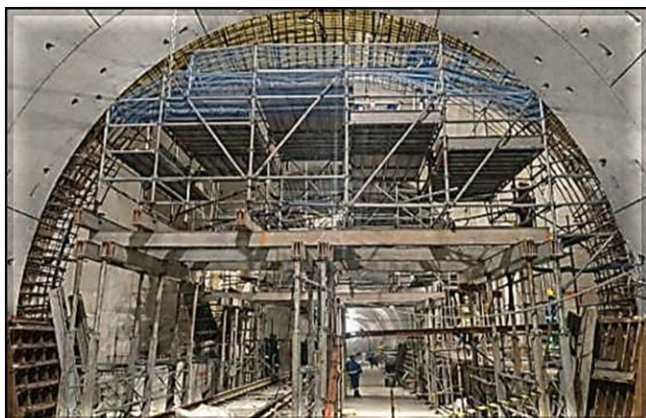
Túnel Via E3: armação para as vigas das passarelas de emergência em execução.

Estação Orfanato



Cobertura metálica do Acesso B em execução.

VSE¹ Madrid



Montagem da armação do revestimento secundário no Túnel direcional sentido estação Santa Clara.

Estação Santa Clara



Montagem da estrutura metálica da cobertura do Acesso B em execução.

VSE¹ Cestari



Impermeabilização do túnel direcional sentido Poço Capitão em execução.

Túnel de Transição do Poço Capitão



Armação das paredes para execução do revestimento secundário.

¹ - Ventilação de Saída de Emergência - VSE

Estação Anália Franco



Execução dos pisos no corpo da estação.

Túnel Singelo da VSE¹ Coxim



Armação do revestimento secundário em execução (aplicação de tela metálica).

Estação Vila Formosa



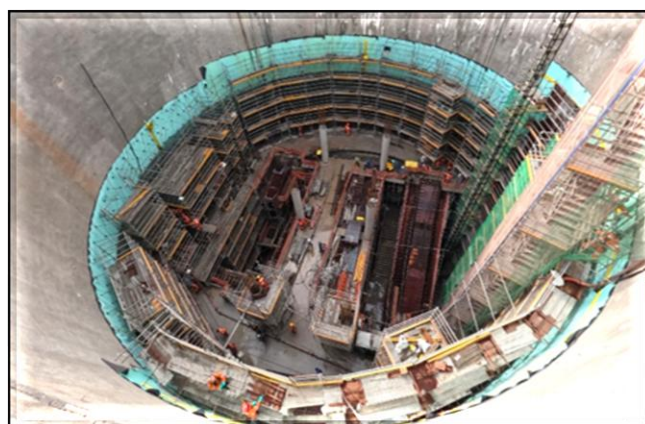
Escavação do túnel de ligação entre o Acesso A e o corpo da estação.

Complexo Rapadura



Vala principal: instalação das lajes pré-fabricadas.

Estação Santa Isabel



Estruturas internas do poço em execução (lajes, pilares, vigas e escadas fixas).

VSE¹ João Prioste



Túnel direcional de chegada: início da segunda etapa de escavação.

¹ - Ventilação de Saída de Emergência - VSE

Estação Guilherme Giorgi



Estrutura de concreto das salas técnicas concluída.

VSE¹ Júlio Colaço



Vista geral do túnel de ligação.

Estação Aricanduva



Formas e armação na região dos canais de ventilação.

VSE¹ Soares Neiva



Armação do revestimento secundário em execução.

Estação Penha | Linha 2 – Verde



Escadas fixas do acesso em execução.

Estação Penha | Linha 3 – Vermelha



Vista da laje de trabalho para execução de nova cobertura metálica.

¹ - Ventilação de Saída de Emergência - VSE

Túnel de Estacionamento da Vala Penha



Impermeabilização do túnel em execução.

VSE¹ Padre João



Revestimento primário e escavação em execução.

Subestação Primária Anália Franco



Execução de estacas de fundação na área da sala de média tensão e do porão de cabos.

Ampliação Pátio Tamanduateí



Fechamento lateral da cobertura metálica do Bloco A1.

¹ - Ventilação de Saída de Emergência - VSE

SHIELD – Avanço da Tuneladora

Túnel de via - Tuneladora



Tuneladora em atividade após a estação Aricanduva.

Túnel de via – Via Permanente



Estação Orfanato: estrutura da laje flutuante e fixação dos trilhos em execução.

| LINHA 2-VERDE | METRÔ |

Implantação do Empreendimento Trecho Penha (exclusive) – Dutra



5,8 km

Extensão Operacional

-



6,2 km

Extensão de Implantação

-



5

Estações

-

LINHA 2-VERDE | TRECHO PENHA (EXCLUSIVE) - DUTRA

○ EM OPERAÇÃO ● EM OBRA

VILA PRUDENTE



15



PENHA DE FRANÇA



3

11

GABRIELA MISTRAL



12

13

FERNÃO DIAS



19

PÁTIO PAULO FREIRE



19

PONTE GRANDE



19

DUTRA



19

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.

Reduções

- Poluentes atmosféricos: 183 toneladas por ano;
- Gases de efeito estufa: 24.192 toneladas por ano;
- Consumo de combustível: 11,0 milhões de litros por ano.

Simulação Metrô – Maio de 2026.

Estação Penha de França



14 de 44 cambotas executadas para escavação do túnel de ligação do Acesso B.

VSE¹ Carlos Meira



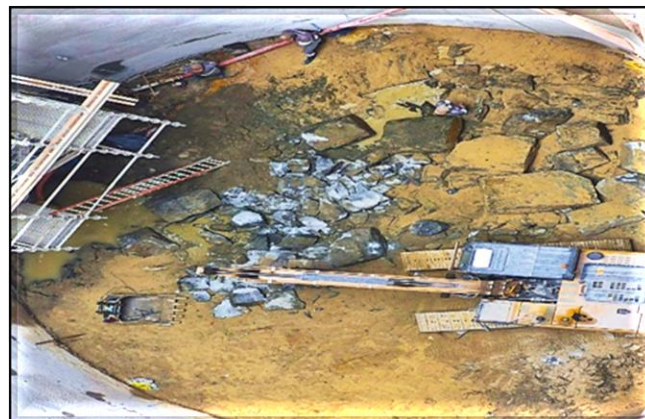
Armação da laje de fundo em execução.

Estação Gabriela Mistral



Vista da área do corpo da estação.

VSE¹ Basuca



Execução do 23º avanço de escavação do poço, com desmonte de rocha.

Estação Fernão Dias



Vista aérea do canteiro: escavação e revestimento primário do poço em execução.

Pátio Paulo Freire



Execução de dreno fibroquímico e aterro.

¹ - Ventilação de Saída de Emergência - VSE

Estação Dutra



Sondagens complementares para implantação do novo viário e acessos.

Túnel de Via - Tuneladora

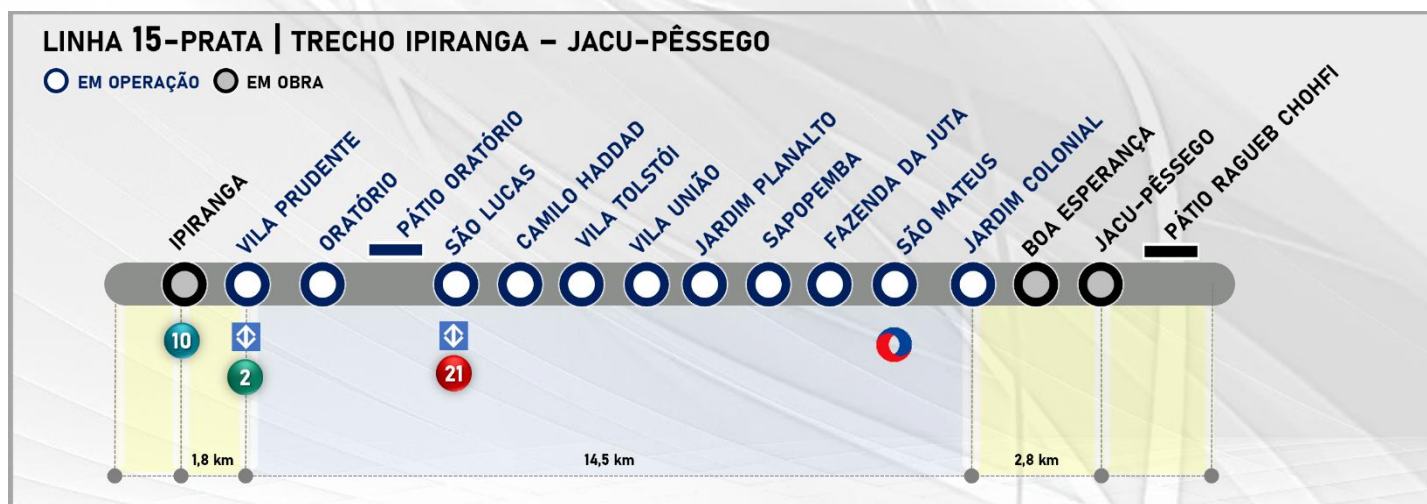


Montagem da estrutura de reação da tuneladora.

| 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 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 do piso de granito do mezanino.

Estação Jacu-Pêssego



Obra Civil – montagem da cobertura da plataforma.

Pátio Ragueb Chohfi



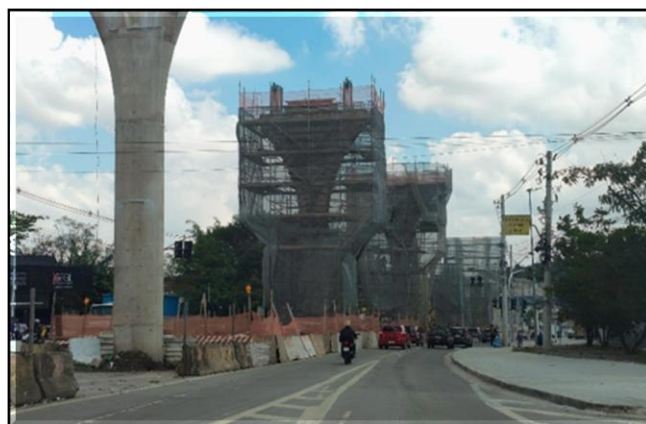
Obra Civil – concluído o lançamento das vigas-guia do estacionamento leste

Estação Ipiranga



Obra Civil – execução da estrutura do corpo da estação.

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



Obra Civil – execução dos capitéis entre as estações Boa Esperança e Jacu-Pêssego.

Trecho de Via – Vila Prudente (exclusive) – Ipiranga



Obra Civil – execução da monolitização do trecho entre a estação Ipiranga e Vila Prudente.



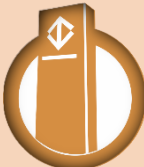
Material Rodante



Chegada do trem S46 ao Pátio Oratório da Linha 15-Prata.

| 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).

Pátio Água Espraiada



Bloco C – tratamento das paredes do lado interno.

Pátio Água Espraiada



Bloco LMN – divisórias e portas em instalação.

Pátio Água Espraiada



Bloco A – execução do piso.

Pátio Água Espraiada



Bloco E – lixamento das paredes em execução.

Pátio Água Espraiada



Bloco A – 14º trem em montagem.

Trecho de Via



Lote 15 (próximo à estação Washington Luís): assentamento de guias e adequação do viário na Av. Jornalista Roberto Marinho.

| 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 |

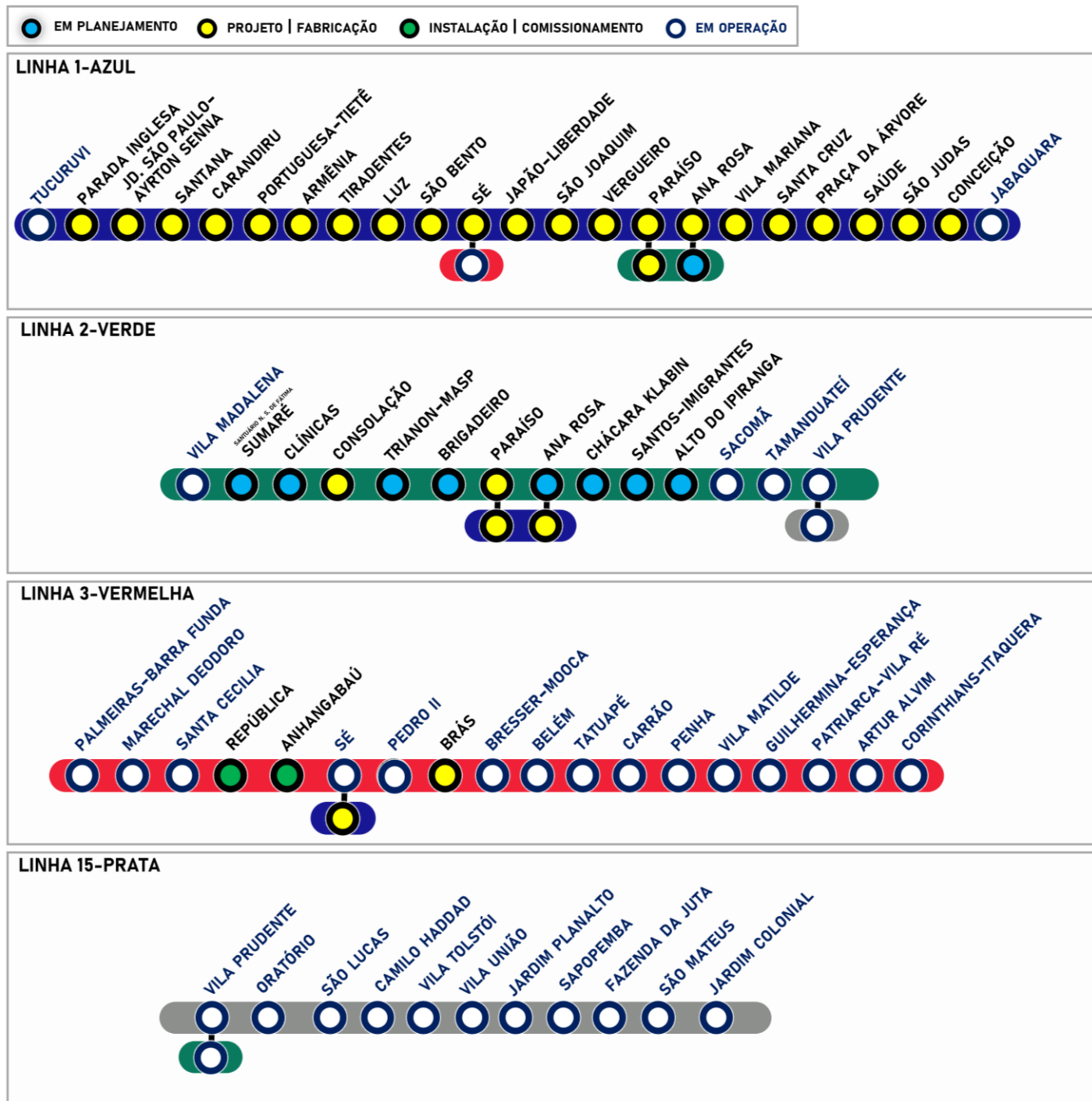
IMPLANTAÇÃO DE PORTAS PLATAFORMA | PSD'S |

| 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



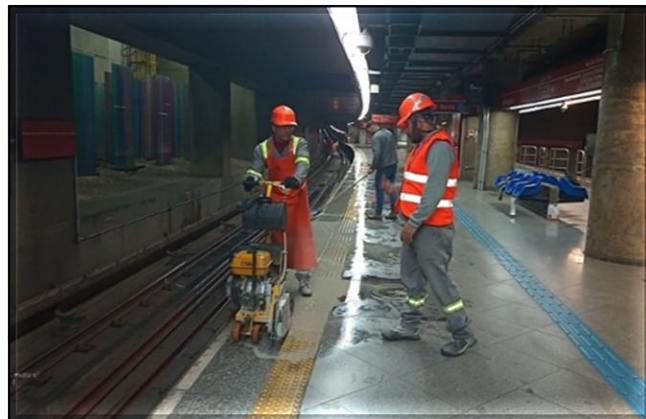
LINHA 3-VERMELHA

Estação República



Montagem dos módulos em andamento.

Estação Anhangabaú



Obras de adequações civis nas plataformas em andamento.

| AMPLIAÇÃO | | METRÔ |

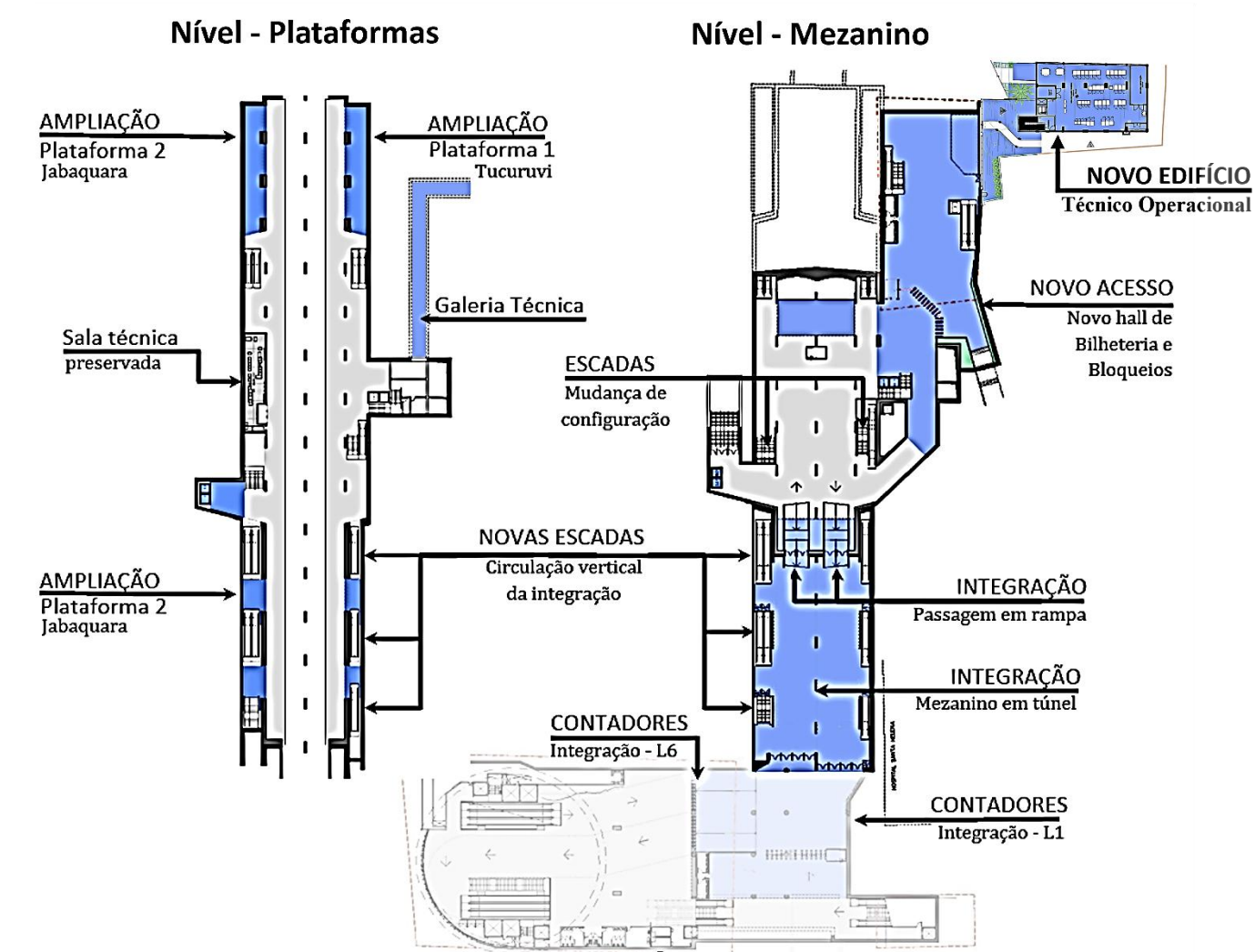
ESTAÇÃO SÃO JOAQUIM
DA LINHA 1-AZUL

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

Mezanino de Integração | Parte Nova



Execução das estruturas de concreto na área de integração lado leste.

Ampliação da Plataforma Oeste | Lado Jabaquara



Tratamento das estruturas de concreto concluído.

Mezanino de Integração | Parte Nova



Execução dos pilares e escoramento das vigas na área de integração lado oeste.

Acesso Leste



Execução das fundações.

Mezanino de Integração | Parte Nova



Execução das estruturas de concreto na área de integração com o acesso Pirapitingui (parte nova)

Acesso Leste



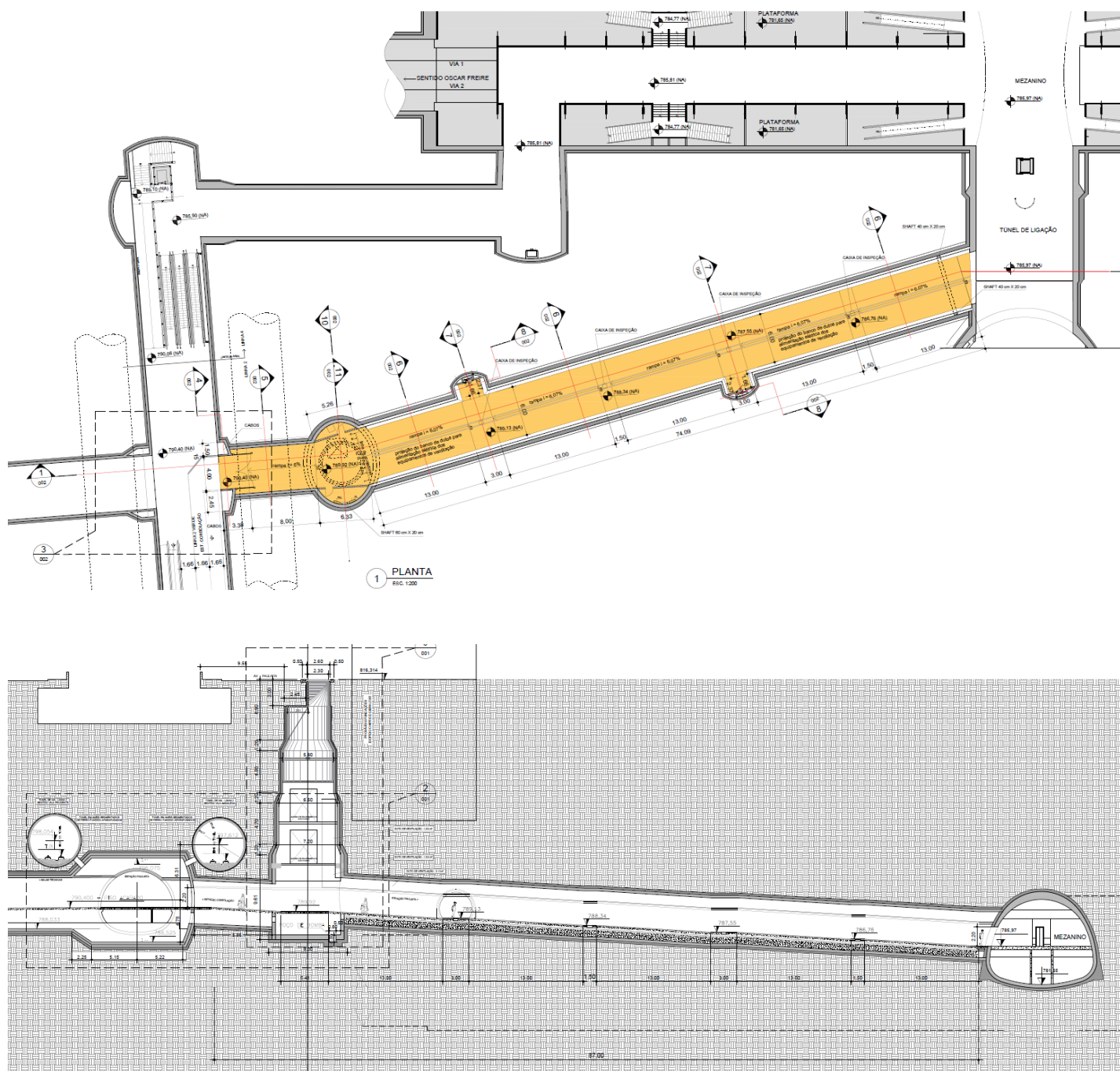
Limpeza de área para as obras de ampliação do Acesso Leste.

| 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: preparação para retirada do revestimento secundário da estação Paulista.

Interligação Estações Consolação (L2) e Paulista (L4)



Túnel norte: revestimento primário do patamar de descanso 2 concluído.

Interligação Estações Consolação (L2) e Paulista (L4)



Túnel norte: pórtico para transferência de carga da fundação do edifício técnico da estação Paulista concretado.

Interligação Estações Consolação (L2) e Paulista (L4)



Túnel sul: concretagem da base estrutural (*invert*).



**GOVERNO DO ESTADO
DE SÃO PAULO**

Secretaria dos Transportes
Metropolitanos