

EDIÇÃO 07/2025

CIRCULAÇÃO NACIONAL

RODOVIAS & INFRA

COMUNICAÇÃO DE ENGENHARIA

SÃO PAULO

A CIDADE QUE NÃO PARA

Em entrevista exclusiva, o prefeito Ricardo Nunes detalha como a parceria com o governador Tarcísio de Freitas tem elevado o patamar de infraestrutura, desenvolvimento econômico e justiça social na maior cidade do país.



MARCOS MONTEIRO
Secretário de Infraestrutura Urbana e Obras



MARCO ALESSIO ANTUNES
Diretor Presidente da São Paulo Obras - SPObras



FABRICIO COBRA ARBEX
Secretário das Subprefeituras



Terminais absorvedores de energia

O portfólio mais completo do mercado, com produtos de alta performance. Dispositivos certificados, eficientes e com desempenho superior às exigências normativas.

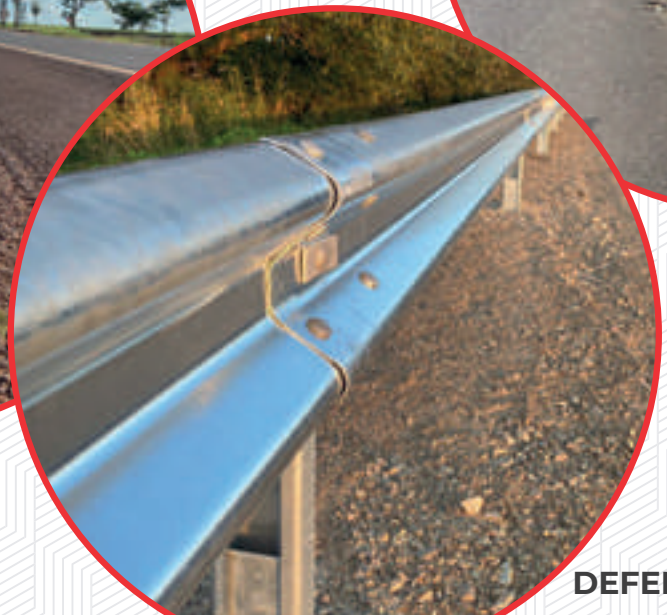
Produto 100% nacional



SGET



TK 100



DEFENSA NEO

- ✓ Com velocidade de impacto de até 110 km/h
- ✓ Fácil Manutenção
- ✓ Zero custo de manutenção
- ✓ Peças reutilizáveis
- ✓ A melhor relação custo-benefício do mercado
- 🏆 Atende a ABNT NBR 15.486
- 🏆 Testado e aprovado na Norma Europeia EN 1317

Lançamento no Brasil



Assista ao Crash Test



SÃO PAULEANDO

Do nono andar, da sacada, ao sabor do vento e do alentejano, observo o tetrís lento e vertical de luzes no skyline da paulicéia. Desvairada. Na dinâmica de avatares, fachadas de seus próprios edifícios, e quebra-cabeças individuais - típicos do encaixe (ou da falta deles) nas relações humanas, e suas agendas (ou falta delas) - busco na solidão do ar noturno garoadado, uma firmeza conceitual.

Nessa pedra, nesse asfalto e nesse concreto que sobe, contrário de abismo, nesta São Paulo Capital.

O jogo dia e noite, é jogado. Sem que se possa saber a próxima fase, no colossal labirinto paulistano. Pois o mesmo caminho tomado em outro átimo, por engano, muda a esperada recompensa pelo dano. Faces espelhadas de vidro refletem acertos e equívocos de quem segue tentando.

Teimosamente. Avançando. Talvez para mais adiante desta loucura, que está sempre nos esperando. – Pinheiros, São Paulo – SP – Brasil, Janeiro de 2025.

Para além do impalpável e do subjetivo costurado pelas letras de um bardo nas alturas, **RodoVias&Infra** traz, neste número, o que pode, mais do que ser visto, notado. A grande obra São Paulo, composta, em última análise por uma miríade de pequenas, médias e grandes outras obras, promovidas pela Prefeitura Municipal da Cidade.

Uma quadra sim, outra também, por todos os quadrantes de suas regiões, as equipes registraram o mosaico que constitui a evolução de um quadro, de uma gestão reinaugurada, que sustenta sua visão de trazer mais qualidade, mais conforto, mais dignidade, mais agilidade e, por que não, mais civilidade, à uma megalópole que tem na própria identidade, as bases do que a torna uma verdadeira entidade.

São Paulo e São Paulo. Uma parceria cidade estado, bem sucedida, que avança em tecnologia, rumo ao ambiente das urbes inteligentes, seguras e que investem em se tornar mais resilientes. São Paulo de olhos e câmeras bem abertos, que monitoram tráfego, Obras de Arte, reservatórios, e os humores do clima, cada vez mais extremos e seus movimentos.

São Paulo, Brasil. Em primeira mão, pelas vozes de quem faz do seu trabalho diário, o dia a dia da capital nacional do país paulista, as estrofes se somam na grande composição sem fim, cujo instantâneo é reservado a estas páginas. São Paulo, cantada em verso e prosa, é mais que música e harmonia. É mais que uma vontade, ou um desafio. É a pura capacidade de transformação da engenharia.

Boa Leitura.

Comunicação de Engenharia
RODOVIAS&INFRA
 Publicação Editora Rodovias e Infraestrutura
 CNPJ: 55.967.596/0001-95

RodoVias&Infra

@rodoviasinfra

Rua das Carmelitas, 586 - Sala 03
 Hauer - Curitiba - Paraná
 81610-070

Juliano Grosco
 Diretor Comercial
 juliano@rodoviasinfra.com
 41 98857 9249

Leandro Dvorak
 Diretor Institucional
 leandro@rodoviasinfra.com

Fábio Abreu
 Diretor de Jornalismo
 fabio@rodoviasinfra.com

Dagoberto Filho
 Fotógrafo / Design
 dagoberto@rodoviasinfra.com

João Marassi
 Jornalista Responsável
 RP: DTR-PR 7731

Jaqueline Rupp Karatchuck
 Diretora Financeira
 jaqueline@rodoviasinfra.com

Mari Iaciuk
 Relações Públicas
 mari@rodoviasinfra.com

Paulo Roberto Negreiros
 Diretor de Fotografia
 negreiros@rodoviasinfra.com

Ah! Comunicação
 Finalização Gráfica

FOTO CAPA:
 FOTO: Bruno Ribeiro/Metrópoles
 (Imagem Ricardo Nunes e Tarcício de Freitas posando para a fotografia)

ARTE CAPA: RodoVias&Infra

Agradecimento:
 Agradecemos a toda a equipe da SECOM da Prefeitura de São Paulo pela contribuição com materiais para esta edição.

Artigos assinados não refletem necessariamente a opinião da Revista, sendo de total responsabilidade do autor.

Ano 01 - Edição 07
 Janeiro • Fevereiro/2025
 Distribuição dirigida e gratuita
 Tiragem: 20 mil exemplares

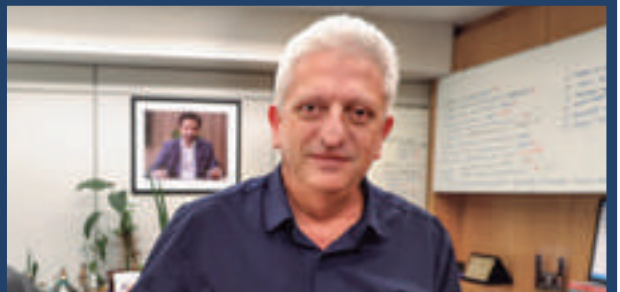


CAPA - SÃO PAULO, A CIDADE QUE NÃO PARA 24

NA MEDIDA 6
 Novo Presidente CET • PROSEG - DER/PR



EXCLUSIVA: RICARDO NUNES 9
 Prefeito de São Paulo



ENTREVISTA: MARCOS MONTEIRO 52
 Secretário de SIURB



ENTREVISTA: MARCO ALESSIO 62
 Diretor Presidente da SPObras



ENTREVISTA: FABRICIO COBRA 70
 Secretário Municipal das Subprefeituras de SP

SINICESP 80
 Sob Nova Direção

FFL - ENG. E SINALIZAÇÃO 82
 De São Paulo para o Brasil

A PONTE DO RIO CAÍ 88
 Ponte da Reconstrução

EM TEMPO - VACARIA/RS 97
 Inflexão Municipal

OBRAS RODOVIÁRIAS NO DF 94
 Reduzir Impactos no Trânsito

RADAR INFRA 100
 DER/SP • 649 Radares
 Avanço Obras Rodoanel Norte 101
 INFRA S.A. Premiação CGU 102
 Obras da Ponte de Guaratuba/PR 103
 Urgência de Salvar Nossa Estradas • Augusto Nardes 104

GIBI LUQUINHA EM VELOCIDADE 106

ARTIGOS 108
 Espuma de Asfalto: Valmir Bonfim e Danilo Martinelli Pitta
 A Diferença Entre Obras e Serviços de Construção Civil: Pedro Peres, Mariana Piri e Gabriele Seffrin 112

SOB NOVA DIREÇÃO II



Fotos: Divulgação

Pela segunda vez, Milton Roberto Persoli assume como diretor-Presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, por indicação do prefeito Ricardo Nunes.

Engenheiro veterano da CET desde 1978, onde ingressou como estagiário, atual diretor-Presidente foi também diretor de Operações da mesma instituição, chegando pela primeira vez à atual posição em 2018. Atual gestor, também foi Subprefeito, secretário Executivo da Secretaria de Logística e Transporte do Estado, presidente da extinta DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S/A, e diretor- Geral da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transportes do Estado de São Paulo – ARTESP. ■

Sobre a CET:

Instalada no número 18 da Rua Barão de Itapetininga, no coração da capital paulista, a Companhia é ferramenta instrumental para a mobilidade da megalópole, representando também uma instituição marcada pelo pioneirismo em diversas soluções adotadas e replicadas por autoridades de trânsito em todo país.

PROSEG/PR ELEVA QUALIDADE VIÁRIA

Programa inovador moderniza as rodovias paranaenses com sinalização de alto padrão. Ações contínuas garantem maior segurança viária, atraindo a atenção da mídia.

Em ação contínua para aprimorar a infraestrutura viária, o PROSEG PARANÁ tem se destacado pela excelência na sinalização das rodovias estaduais. Implementado em novembro de 2021 e com um investimento total superior a R\$412 milhões, o programa abrange cerca de 9.965 quilômetros de vias, distribuídos em oito lotes sob a responsabilidade das diferentes superintendências do DER/PR.

O PROSEG alia rigor técnico e inovação ao adotar materiais de alta performance, como tintas à base de resina acrílica, termoplástico e elementos refletivos que asseguram durabilidade e visibilidade, mesmo sob condições adversas. Essas soluções já foram aplicadas em trechos estratégicos, como na PR-364, entre Palmital e Laranjal, onde a nova sinalização não só modernizou a via, mas também reforçou a segurança para os cerca de 18 mil habitantes locais e para o fluxo de produção agropecuária.

O reconhecimento da qualidade e da eficácia das ações tem chamado a atenção dos veículos de imprensa, que destacam o PROSEG como um exemplo de comprometimento com a segurança viária e a modernização da infraestrutura paranaense. ■



Foto: Print do Site Bem Paraná

Grupo
Eritram

O Grupo Eritram é composto pelas empresas **INDUTIL**, **SINALISA** e **BANDEIRANTES**, unidas pela missão de promover a segurança viária por meio do desenvolvimento de produtos e serviços de alta qualidade.



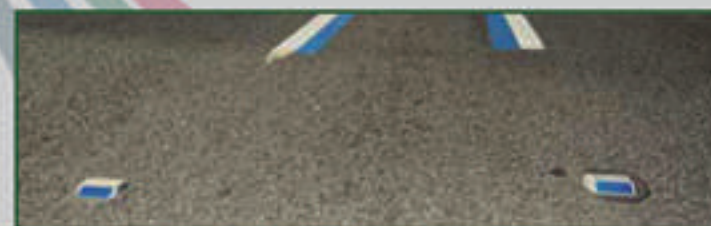
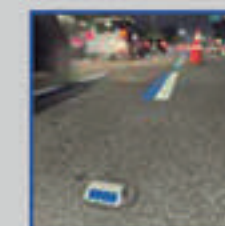
Desde 1959, tem sido uma referência em qualidade na produção de tintas para sinalização viária. A missão da Indutil sempre foi trazer ao Brasil as mais avançadas tecnologias de demarcação de vias, garantindo a segurança dos usuários.

Acesse e saiba mais:
www.indutil.com.br



Há mais de cinco décadas, a **SINALISA** vem desempenhando um papel fundamental na melhoria da segurança viária, oferecendo serviços especializados que garantem sinalizações eficientes, seguras e de alta qualidade.

Acesse e saiba mais:
www.sinalisa.com.br



As tachas metálicas da **BANDEIRANTES** possuem um sistema inovador, corpo metálico de com garantia de 5 anos no solo, com 1 e 2 pinos, excelente fixação das lentes retrorrefletivas para manter a sinalização horizontal, segura para aqueles transitam na via.

Acesse e saiba mais:
www.bandeirantessinais.com.br



Requalificação da Avenida Santo Amaro e reforma do Corredor de Ônibus Santo Amaro, São Paulo - SP



Terminal de passageiros, em Carapicuíba - SP, do Corredor Metropolitano Itapeví - Osasco



Implantação do Corredor de Ônibus Metropolitano entre Campinas e Sumaré, com ligação à rodovia SP-101, sobre via férrea em operação

SOUZA COMPEC

ENGENHARIA E CONSTRUÇÕES.

EXPERIÊNCIA, CREDIBILIDADE E COMPETÊNCIA

NA EXECUÇÃO DE OBRAS DE MOBILIDADE URBANA, DE MACRODRENAGEM, EDIFICAÇÕES PARA EQUIPAMENTOS URBANOS, RODOVIAS E SANEAMENTO.



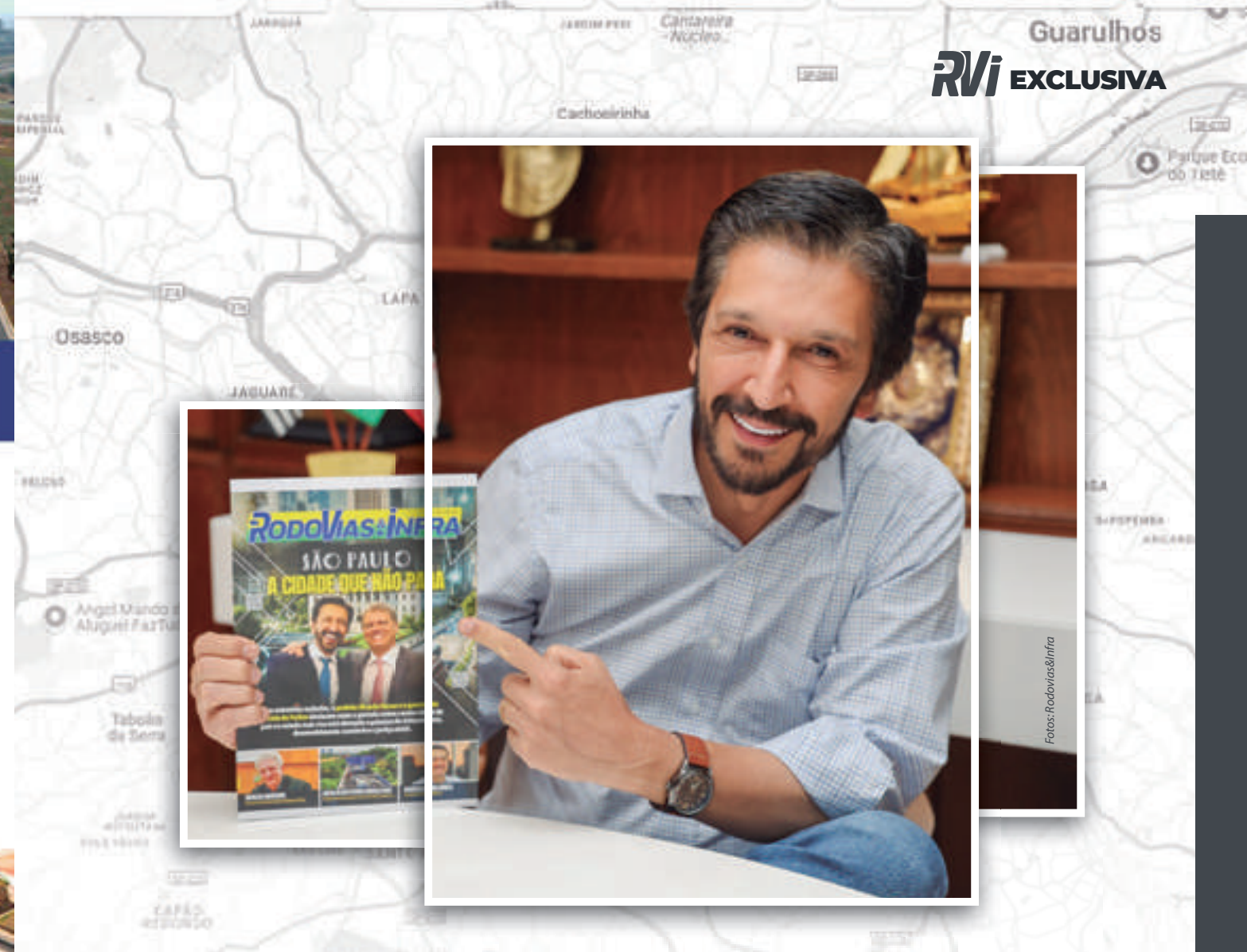
Reforma dos boxes e implantação de cobertura em estrutura metálica treliçada, com membrana tensionada, no Autódromo de Interlagos



Execução de serviços de conservação e manutenção de malha viária (Av. Jacú Pêssego, em ambos os sentidos), em São Paulo (capital)



Obra de macrodrenagem, de canalização e melhorias hidráulicas do Córrego Poá, no município de Taboão da Serra - SP



RICARDO NUNES

Prefeito da Cidade de São Paulo

A Supremacia do Interesse Público.

Reflexos de uma personalidade moldada em meio à superação, a fala objetiva, o olhar determinado e a firmeza do posicionamento do prefeito reeleito da Cidade de São Paulo, jamais devem ser confundidos com os traços da irmã menos instruída da soberba, a intransigência. Pragmático, aglutinador de times e coordenador de talentos, o homem à frente a Cidade Estado, capital do ente federado homônimo, que é "Um país amigo do Brasil", é consciente, acima de tudo, de que sua função, é na verdade, um sacerdócio. E como bom eclesiástico, o líder do executivo domina e flui com desenvoltura pelos mais diversos temas da vida da megalópole, apoiado na simplicidade e na naturalidade, de forma "ecumênica", procurando sempre, mais "juntar do que espalhar". Apontando êxitos que falam por si sós, as mãos que, pela manhã plantavam árvores transplantadas em um novo bosque, agora cumprimentavam as de integrantes da **RodoVias&Infra**, para iniciar a conversa que você acompanha a partir daqui.

www.souzacompec.com.br

Rua Amaro Cavalheiro, 366 - 2º andar
Pinheiros - São Paulo - SP
CEP 05425-011
Tel. (11) 3030 0000
souzacompec@souzacompec.com.br





A união da prefeitura com o governo do estado potencializou resultados para São Paulo.

Foto: Sergio Barzaghi / Gov do Estado de SP



RodoVias&Infra: Começando do “recomeço”, tivemos uma campanha bastante dura, com muitos factóides e um enredo geral quase novelesco, mas que, eventualmente, caminhou para uma decisão pública que rejeitou a aventura e privilegiou a estabilidade. Com isso, fica evidente um recado pelo voto. Qual a sua avaliação?

Ricardo Nunes: Foi uma campanha bélica, não é mesmo? Uma campanha como a de 2024, algo que acho que dificilmente veremos novamente. Na verdade, espero que não vejamos mais. Estou na política há algum tempo e, mesmo assim, confesso que fiquei bastante impactado pela capacidade de ataque, pela falta de propostas e pela quantidade de desinformação disseminada. Por outro lado, fiquei feliz por receber os votos de 3.393.110 pessoas, mais de 1 milhão a mais do que o segundo colocado no segundo turno.

Entendo que ali prevaleceram o trabalho, a dedicação, o reconhecimento da nossa equipe e os avanços que a cidade teve. É lógico que ainda temos muita coisa para fazer, mas, indiscutivelmente, já conquistamos muitos avanços. Se considerarmos que tive um ano de 2021 inteiro com problemas graves — primeiro, a morte do Bruno; segundo, a cidade no pico da pandemia, que colocou os governos, de modo geral, em um cenário bastante complicado, com a população enfrentando problemas como alto índice de desemprego e muitas pessoas em situação de rua —, conseguimos superar tudo isso, dar um giro de 180° e elevar a cidade de São Paulo a um patamar de saúde financeira nunca antes alcançado, colocando-a em uma condição de realizar muitos investimentos, que, acredito, conseguimos traduzir em benefícios para a população.

Voltando à sua pergunta, a campanha foi difícil, mas foi mais “calejado”, com o “couro mais grosso”, como se diz. Para concluir a resposta, acho importante destacar o que ficou demonstrado nesta campanha: a união da prefeitura com o governo do estado. Uma união em prol do que realmente interessa — o bem da população. Isso reflete um pensamento importante para mim e para o Tarcísio: a “Supremacia do Interesse Público”. Esta campanha também foi uma oportunidade para que o governador se apresentasse como um dos grandes líderes nacionais, tanto pelo seu posicionamento político firme quanto pelo que tem feito pelo estado de São Paulo. Um governador que defende, do início ao fim, aquilo em que acredita e que estabeleceu uma parceria conosco, potencializando resultados de maneira conjunta, tanto para o governo do estado quanto para a prefeitura.

Prevaleceram o trabalho, a dedicação, o reconhecimento da nossa equipe e os avanços que a cidade teve. É lógico que ainda temos muita coisa para fazer, mas, indiscutivelmente, já conquistamos muitos avanços.

Foto: SECOM Pref SP

Foto: Divulgação Redes Sociais

Foto: SECOM Pref SP



Destinamos R\$ 6 milhões para cada um dos conselhos participativos, e a aplicação dos recursos é definida por eles.

Ricardo Nunes
Prefeito de São Paulo



Nova unidade do Avança Tech Freguesia do Ó

Foto: Paulo Guereta / SECOM Pref SP

Podemos dizer que esses votos também privilegiaram a visão de que o senhor é um prefeito da “periferia”, de uma gestão que buscou democratizar o espaço e os equipamentos públicos, quase como uma marca registrada da administração?

É isso. Você tocou em um ponto importante sobre a democratização dos espaços e dos equipamentos públicos. Veja, nós fortalecemos e, de fato, ampliamos a participação nos conselhos participativos. São pessoas que moram nas regiões das subprefeituras, eleitas diretamente pelo voto popular, e que passaram a ter mais autonomia, inclusive com a alocação de recursos. Destinamos R\$ 6 milhões para cada um dos conselhos, e a aplicação dos recursos é definida por eles. Dessa forma, além dos vereadores, a população que está na ponta também tem o poder de definir as prioridades das políticas públicas.

Além disso, implementamos diversos programas, como o “Domingão Tarifa Zero”, um marco importante para a mobilidade, e a “Rede da Hora”, que oferece cursos para a juventude, focados em economia criativa e empreendedorismo, principalmente na periferia. Também criamos o “Avança Tech”, voltado para a formação na área de tecnologia, e o “Meu Trampo”, que já reúne 25 mil pessoas aprendendo a empreender. Investimos em cursos profissionalizantes e oferecemos orientação para auxiliar aqueles que têm capacidade e habilidade para empreender.



São milhares de jovens formados no Programa Meu Trampo



Sucesso entre a população e com funcionamento da operação do Domingão Tarifa Zero



Foto: SECOM Pref SP

O 'Domingão Tarifa Zero' foi um marco importante, assim como a 'Rede da Hora', que leva cursos de economia criativa e empreendedorismo para a juventude da periferia.

O Estado não deve atrapalhar. Pelo contrário, deve ajudar, e, se não ajudar, pelo menos não atrapalhar.

Então, é correto presumir que o prefeito se inspirou um pouco na própria história para estabelecer esses programas? No início, o senhor foi um jovem empreendedor, mas sem orientação — algo que, talvez, pudesse ter facilitado alguns passos, certo?

Sim. Eu comecei em uma salinha de 2x2 metros, praticamente no escuro, mas, mesmo assim, deu certo. E, com certeza, se houvesse alguém ali para me orientar, teria evitado muitos obstáculos. Mas, ao longo dessa trajetória, vi muita gente que começou e, depois, desistiu. Graças a Deus, eu consegui. Minha empresa se tornou um negócio de sucesso, com filiais em vários estados do país. Então, sei exatamente o que é empreender e entendo as necessidades do empreendedor. Em especial, a de que o Estado não deve atrapalhar. Pelo contrário, deve ajudar, e, se não ajudar, pelo menos não atrapalhar.



Um pouco antes, o senhor mencionou alguns programas, e sabemos que existem muitos outros bastante robustos. Entre eles, alguns dos maiores já registrados na história de São Paulo. Quais são os principais?

Para começar, temos o maior programa de asfalto da história da cidade, o "Asfalto Novo, Sampa Nova", com 20 milhões de m² de ruas pavimentadas. Também estamos nos dedicando à viabilização do transporte hidroviário, um novo modal à disposição da cidade. Outro programa essencial é o "Mãe Paulistana Creche", que disponibiliza vagas de creche para todas as crianças. Imagine isso em uma cidade com 12 milhões de habitantes — oferecer vagas gratuitas e em período integral. É um programa muito sólido e robusto, como você mencionou. Além disso, temos o "Pode Entrar", o maior programa habitacional da história da cidade. Enfim, estamos falando de uma gestão que, apesar de todas as dificuldades, conseguiu alcançar marcas fundamentais em diversas áreas — da infraestrutura às políticas sociais — e realizar grandes entregas, algo que nos dá muito orgulho.

Fizemos também grandes investimentos em macro e microdrenagem para combater enchentes. Foram R\$ 7,8 bilhões destinados à canalização de

O Smart Sampa representa o maior salto tecnológico do Brasil na segurança pública. Em apenas seis meses, mais de 600 foragidos foram presos sem um único disparo.

córregos e à contenção de encostas. Ainda há muito por fazer, e, se não houver nenhuma questão de força maior, como uma nova pandemia — e acredito que não haverá —, conseguiremos desenvolver bem nosso programa. Na área de segurança, temos o Smart Sampa, que representa o maior salto tecnológico do Brasil nesse setor. Em apenas seis meses, mais de 600 foragidos foram presos sem que fosse necessário um único disparo. Além disso, mais de 2 mil flagrantes foram realizados, graças à integração entre prefeitura e governo do estado. Investimos em tecnologia com câmeras de reconhecimento facial, acesso à base de dados de foragidos do governo estadual e uma melhor interlocução com a Polícia Militar. O impacto desse trabalho é enorme. Imagine: se tiramos 600 criminosos das ruas, quantos crimes deixaram de ser cometidos? E estamos falando de estupradores, assassinos, ladrões — todo tipo de criminoso perigoso. Recentemente, prendemos um homem condenado por 17 estupros, mas suspeito de outros 40. Um criminoso em série, portanto. Além disso, também conseguimos prender membros de organizações criminosas de altíssima periculosidade, como integrantes do Comando Vermelho e dos Amigos dos Amigos, do Rio de Janeiro. E vale destacar que 10% das prisões feitas foram de criminosos que cometeram delitos em outros estados e vieram para São Paulo tentando se esconder. Mas acabaram flagrados pelas mais de 20 mil câmeras do nosso sistema de segurança.

Investimos R\$ 1 milhão por dia para garantir 2.400 Policiais Militares a mais nas ruas.

Mas houve um investimento maior em segurança pública em linhas gerais, além desta tecnologia e inteligência, indo a um reforço operacional, correto?

Realmente é um pacote grande. Nós nos inspiramos em políticas de sucesso adotadas nas grandes cidades do mundo, que apresentaram redução nos seus índices de criminalidade. Nós as estudamos, estudamos suas políticas, seus acertos. E muito disso, tem que correr em paralelo a ações sociais, como as que resultaram no nosso menor índice de desemprego. Claro, nós aumentamos o efetivo. Hoje nós estamos com 2 mil Guardas Civis Metropolitanos (GCM), a mais. Armamos, treinamos, valorizamos com 74% de aumento do piso salarial, aumentamos a gratificação por atividades especiais, ampliamos as operações delegadas, junto com a Polícia Militar que saltou de 400 policiais para 2400. Nós investimos R\$ 1 milhão por dia para termos 2400 Policiais Militares a mais do que o efetivo da PM que já é colocado nas ruas. Foram ações que Londres fez, Nova Iorque fez, Buenos Aires fez. Foi uma pena nós termos tido atrasos por conta de partidos que entraram com ações que atrasaram os processos licitatórios, mas que nós enfim concluímos e colocamos para funcionar neste que, repito é o maior sistema integrado de tecnologia e segurança do Brasil.



Entrega de novas viaturas para a GCM: renovando a segurança e reforçando o compromisso com a proteção dos cidadãos

O prefeito tocou agora num ponto importante, que são essas obras de grande porte, que permitem o controle das águas na cidade, com os reservatórios e piscinões, um trabalho que vem evoluindo já há algum tempo. Hoje nós temos uma cidade mais resiliente?

Verdade. São obras grandes, que demandam tempo de projeto, demandam recursos. Mas tudo isso somente foi possível a partir do momento em que elevamos a saúde financeira da cidade. Nós batemos recordes de investimento. Fizemos R\$ 16 bilhões em investimentos em 2024. R\$ 14 bilhões em 2022. Quando fizemos menos investimentos, foram R\$ 8,5 bilhões em 2023. Então essa série é histórica, com os maiores investimentos já feitos. Tirando estes, o único ano que chega próximo é 2020, com R\$ 4,1 bilhões. E essa é uma condição essencial para atingir as demandas e requisitos que projetos dessa magnitude exigem. Hoje estamos com 8 piscinões em obras. Você vê por exemplo em Perus, onde tivemos uma vítima em 2019, estamos fazendo 3 piscinões, os polders que foram comentados e obras de canalização importantes. Hoje a cidade tem um número muito menor de alagamentos. Ainda temos, é claro, mas são muito menos em relação ao que tínhamos e, a cidade está retornando ao normal muito mais rápido. É preciso sempre ressaltar que, com estas mudanças climáticas, estamos tendo sempre muita água em um espaço curto tempo, e mesmo assim a cidade responde de forma mais ágil. Um outro esforço importante foram os estudos, e o estabelecimento do PDD, Plano Diretor de Drenagem. Onde não estamos já atuando, pelo menos estamos já mapeando, como é o caso do Piscinão Rio Verde na região de Itaquera, o Piscinão da Moóca, que está em obras, as intervenções nos córregos Paraguai e Éguas, em Moema, onde tivemos uma vítima, algum tempo atrás, também haverá uma grande obra de reservatório, que já estamos inclusive licitando. Então, muitos problemas foram resolvidos e os que ainda existem, já estamos caminhando para a solução. Não estão sendo colocados de lado, sem expectativa de

tratamento. O Plano Diretor de Drenagem está bem encaminhado, é inédito e está nos dando condições de atuar melhor. Paralelamente, nós estamos ampliando a cobertura vegetal na cidade, que atingiu 54% recentemente, o aumento do número de parques... Hoje mesmo eu lancei mais um projeto, que são os "Bosques Urbanos", que teve início com o Bosque do Canário na 23 de Maio. Nós concluímos que cuidar do meio ambiente, também ajuda muito no contingenciamento dos efeitos das enchentes e das chuvas. Nós temos hoje 15% de cobertura constituídos de matas públicas, e estamos ampliando com mais desapropriações em mais 11% de matas que eram em áreas privadas, aumentando para 26% esse número. Isso em termos gerais de cobertura de área na cidade de São Paulo. E são matas que serão preservadas a partir deste momento, para sempre. Então, são passos bem consideráveis. E entrando por esta questão ambiental, temos outras ações complementares, com a substituição gradual dos ônibus a diesel para os elétricos, a substituição dos caminhões de coleta de lixo à diesel por caminhões à biometano, em um conjunto de ações que estamos desenvolvendo e que estão sendo monitoradas pela Secretaria Executiva das Mudanças Climáticas, a SECLIMA, sob o secretário José Renato Nalini, que faz uma articulação com todas as demais secretarias da cidade para acompanhar as necessidades do meio ambiente e dessas novas configurações climáticas.



Foto: Divulgação Redes Sociais

A cidade tem um número muito menor de alagamentos. Ainda temos, é claro, mas são muito menos em relação ao que tínhamos e, a cidade está retornando ao normal muito mais rápido. É preciso sempre ressaltar que, com estas mudanças climáticas, estamos tendo sempre muita água em um espaço curto tempo, e mesmo assim a cidade responde de forma mais ágil.

Um pouco antes, o senhor tocou na questão financeira e, por outro lado, sabemos que as condicionantes ambientais são facilitadoras na hora de contrair empréstimos com instituições internacionais etc. Diminuir a pegada de carbono é uma estratégia que privilegia essa capacidade financeira a que nos referimos um pouco antes? Como isto pode se reverter em investimentos de fato?

Bom, nós temos uma equipe que trabalha para isso, para fazer a utilização dos créditos de carbono, inclusive no mercado internacional, e o que nós queremos atuar no sentido de termos bastante crédito de carbono disponível, para podermos mais à frente, tirar proveito disso. Então esse esforço complementa a nossa classificação de Triple A da Fitch Ratings, de alto nível de investimento e baixo endividamento, e vem dentro daquilo que você falou, com a abertura de possibilidade de tomar recursos internacionais. Nós estamos pegando aí, por exemplo, mais de R\$ 2,5 bilhões junto ao Banco Mundial, para a aquisição de ônibus elétricos, porque ao invés de eu deixar o concessionário fazer a aquisição, com a Taxa Interna de Retorno (TIR) a 9%, eu pego esse recurso no exterior, com taxas mais baixas, inclusive com carência, e com isso eu tenho um ganho financeiro a partir do momento em que eu deixo de ter alguns gastos dentro deste processo, usando da capacidade da cidade, de tomada de recursos, para poder melhorar ainda mais a situação dela. Se o caso fosse contrário, eu teria que pagar os 9%, e ficaria refém de um custo financeiro. Então, nós criamos um modelo de negócio onde eu diminuo a disponibilização de recursos para essa aquisição, podendo alocar os excedentes desta medida em outras ações para a população. É um conjunto de ações, portanto. E essa é a tal da gestão. Cuidar dos itens, vendo onde é possível economizar mais, onde é possível atuar, otimizar, aproveitando esses recursos internacionais do BID, Banco Mundial, para poder tê-los na cidade em uma condição de gastar menos, obtendo maior retorno.



Quase 70 mil empresas migraram para a cidade de São Paulo e 675 mil foram abertas entre 2021 e 2024.



Fotos: Divulgação Redes Sociais

Nós queremos atuar no sentido de termos bastante crédito de carbono disponível, para podermos mais à frente, tirar proveito disso. Então esse esforço complementa a nossa classificação de Triple A da Fitch Ratings, de alto nível de investimento e baixo endividamento.



Obras do Piscinão e Canalização do Córrego Água dos Brancos

Ricardo Nunes
Prefeito de São Paulo

CicloPassarela com extensão de 685 metros, a estrutura liga os bairros Pinheiros e Butantã, na Zona Oeste da capital. Obra foi batizada com o nome da jornalista e cicloativista Érika Sallum.

Paralelamente, ainda que possamos considerar a cidade de São Paulo em termos práticos autossuficiente, há recursos da união e mesmo do estado, não? Como estas conversas têm funcionado.

Olha, do governo Federal eu tenho muito pouco. Já com o estado, é realmente uma parceria boa. Veja por exemplo a SABESP. Com a privatização dela, serão gerados R\$ 68 bilhões. Destes, R\$ 28 bilhões serão investidos na cidade de São Paulo. E eu consegui antecipar R\$ 2,6 bilhões do meu FMSAI (Fundo Municipal de Saneamento Ambiental e Infraestrutura), que é um valor de repasse da SABESP para o município, que inicialmente era de 7% e foi elevado para 8,5% em termos de receita da SABESP neste fundo municipal. Isto nos dará meios de trazer celeridade a uma série de ações na cidade de São Paulo. E neste trabalho nós temos gestões e conversas muito próximas com o governador Tarcísio.

Falando em mobilidade, temos grandes projetos viários, como o BRT, além dos desafios com os aplicativos. Nesse cenário, como está e como estará São Paulo?

É bastante coisa. Começando pelos novos corredores, revitalizações, são 54 Km, que transcorrem junto com a retomada de muitas outras obras, como a Ponte Pirituba-Lapa, a extensão da Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, o complexo de Túneis da Rua Sena Madureira, que estava paralisado pela justiça, a duplicação da Ponte Interlagos, um grande conjunto de obras. Falando de BRT, temos o da Radial Leste, em obras, e o Aricanduva, em fase final de elaboração da licitação. Isto se soma ao que eu já mencionei, esta integração com o governo do estado: o BRT Aricanduva irá fazer uma conexão com a Linha 2 (Verde) do Metrô, que o Tarcísio está construindo. Não apenas esta, mas a própria ampliação da Raimundo Pereira de Magalhães, vai se comunicar com a Linha 6 (Laranja), do Morro Grande, passando pela Freguesia do Ó, Brasilândia, chegando até o centro, e que deve começar a operar a partir do ano que vem. Além destes, haverá ainda mais um BRT no Centro, finalizamos a primeira etapa do corredor Santo Amaro, estamos para iniciar a segunda, e ainda, temos a ampliação do Terminal de Itaquera, cuja primeira fase foi entregue, já está funcionando e continua avançando, trazendo algumas inovações, como a estrutura metálica na cobertura, com uma membrana de conexão. Tudo isso interligado sistemicamente, para que no futuro nós possamos ter uma melhora significativa da mobilidade.

Estamos construindo 54 km de novos corredores e retomando obras importantes, como a Ponte Pirituba-Lapa e a duplicação da Ponte Interlagos.



Retomada do Complexo Viário que ligará Pirituba (Ponte de Pirituba)



Ilustração gráfica representando o projeto em detalhes

Fora as intervenções no viário, existe também um grande esforço em andamento para cuidar de pontes viadutos e passarelas, não é mesmo?

Eu estou investindo mais de R\$ 2 bilhões em recuperação funcional e estrutural desses dispositivos. Algo que nunca havia sido feito antes. Pelo menos não na escala que estamos fazendo, nem com a tecnologia que estamos usando. Temos monitoramento específico 24x7 feito pela SIURB dessas estruturas, e estamos atuando sempre preventivamente. E mesmo assim, nós detectamos algumas situações gravíssimas. O viaduto da Lapa, estava péssimo. O da Eusébio Matoso idem. Então nós fomos a essas obras, para dar uma atenção para essas pontes e viadutos. Agora. Entrando em outra face da mobilidade, nós estamos falando aqui, de uma cidade que tem 7 milhões de carros e 1,3 milhão de motos. E neste contexto, mesmo com nossos esforços, o número de óbitos tem aumentado, o que é claro, nos motiva a buscar alternativas para fazer com que esta curva venha para baixo. E aí, vem esta ação de 99 e de Uber, para explorar na cidade o transporte de passageiros em motos. Que aliás, é proibido. Nossa legislação não permite. Tem um decreto que proíbe. E afinal, tivemos que recorrer ao judiciário para que eles parassem essas atividades.

Estou investindo mais de R\$ 2 bilhões em recuperação funcional e estrutural desses dispositivos. Algo que nunca havia sido feito antes. Pelo menos não na escala que estamos fazendo, nem com a tecnologia que estamos usando. Temos monitoramento específico 24x7 feito pela SIURB dessas estruturas, e estamos atuando sempre preventivamente.

E por que temos isso como algo importante? Ora, nós tivemos 403 óbitos por acidente de moto na cidade de São Paulo em 2022. De 403 subiu para 483 em 2024. Por simples associação lógica, é evidente que com transporte de passageiros, nós teremos esses números ainda maiores. E isso é algo que não desejamos para ninguém, especialmente quando se vai fazer uma atividade que vai colocar sua vida em risco, e que poderia ter sido evitada. Mas a justiça foi bastante célere, na decisão, que é preocupação com a vida das pessoas, e eu espero que continue assim. Além das motos, eu tenho ainda, muitos acidentes no geral. Hoje eu tenho 57 pessoas aguardando na fila para cirurgia ortopédica. Tenho aí mais de 300 motociclistas que estão em fisioterapia nos nossos centros de recuperação. E isto representa um custo altíssimo nas nossas urgências e emergências, e toda esta despesa fica para o município, que no topo disso tem sua rede hospitalar sobrecarregada. Por mais que eu tenha inaugurado, somente de Unidades de Pronto Atendimento, mais de 20 em toda a cidade, nós não damos conta. Gente. É uma preocupação simples, com o bem-estar do ser humano, de poder cuidar bem de um motociclista que sofreu um acidente, não tem um vínculo trabalhista, e que não tem proteção social nenhuma fora o que a cidade de São Paulo pode oferecer. Se infelizmente esse motociclista vem a falecer, é pior ainda, porque ele deixa a família sem amparo, e, por outro lado, nenhuma empresa dessas vai prestar assistência à essas pessoas. Só querem ganhar o seu dinheiro, seus 20, 30% do valor da corrida, e deixar todo o custo, o sofrimento, para o motociclista e seus entes queridos. Mas, por enquanto, como eu disse, estamos tendo apoio do judiciário, pelo bom senso de impedir essa atividade. Até porque o que nós estamos vendo, é que em todos os municípios onde os prefeitos não tiveram uma posição firme e existe essa operação, o número de acidentes e óbitos tem subido assustadoramente.

Eu entendo que nós temos que ampliar a faixa azul. Porque isso significa em ampliar as condições de trabalho para os motociclistas, fazendo o meio de transporte ficar mais seguro.



Faixa azul, enquanto em 2023/24 nós tivemos um aumento de 20% no número de acidentes, onde existe a faixa azul, esse número caiu 47%.



Viaduto João Beçola

Ricardo Nunes
Prefeito de São Paulo

Não é porque é público que teremos equipamentos ruins. Todas as nossas estruturas estão sendo pensadas para um salto de qualidade.

Isto em um contexto em que a cidade dispõe já de avanços grandes para os motociclistas, como por exemplo a faixa azul...

É, a faixa azul é importante, bem destacado. Enquanto em 2023/24 nós tivemos um aumento de 20% no número de acidentes, onde existe a faixa azul, esse número caiu 47%. Lembrando que, nós colocamos a faixa azul em vias que apresentavam os maiores números de acidentes. Eu entendo que nós temos que ampliar a faixa azul. Porque isso significa em ampliar as condições de trabalho para os motociclistas, fazendo o meio de transporte ficar mais seguro. A faixa azul sem dúvida é uma das marcas da nossa gestão, junto a tantos outros programas que eu já citei. E dentro desta ideia de ampliação, nós devemos fazer no mínimo mais 200 Km de faixa azul. Hoje nós temos 215 Km, contando alguns locais que estão em obras. E a ideia é que as faixas se estendam até as avenidas mais extensas que chegam às periferias. Até porque o maior número de acidentes registrados é justamente nas regiões periféricas. Falando em sinalização, nós estamos fazendo a reestruturação e reformulação do nosso sistema semafórico, nos utilizando de semáforos inteligentes. No centro expandido, todos os semáforos comuns estão sendo substituídos pelos inteligentes. Eles são facilmente distinguidos porque têm um contorno amarelo na chapa.



E como funcionam?

Eles funcionam conjugados às câmeras, que fazem uma leitura, para detectar o número de carros em espera. Quando tem mais carros, ele abre e quando são menos ele fecha, grosso modo, é um sistema também autogerenciável e que quando totalmente implantado, tem potencial para diminuir os tempos de espera em 20%. E tudo isto vem dentro do conceito que nós queremos para São Paulo, que é o de Smart City, e que se soma ao Smart Sampa, o sistema Urano, o sistema de monitoramento das áreas de risco, das obras de arte, e dos piscinões.

Voltando um pouco à mobilidade, em relação aos ciclistas, a cidade vem implementando medidas mais amigáveis, com algumas estruturas pensadas para as bikes, não é?

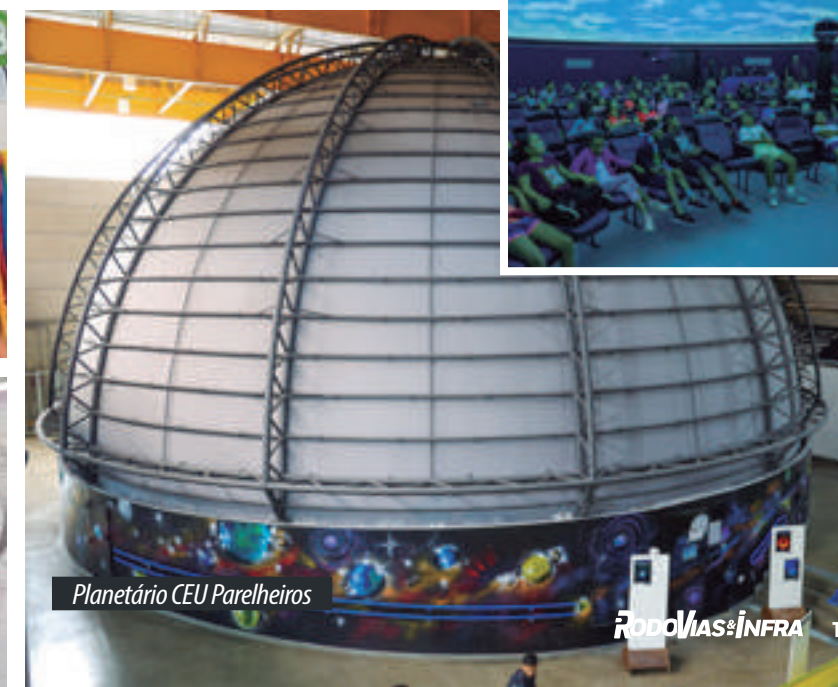
Sim. Recentemente, nós inauguramos uma passarela sobre o Rio Pinheiros, na região do Butantã, conectando-o ao bairro de Pinheiros, de forma mais segura. Logo nós chegaremos à 1 mil Km de ciclovias na cidade. Mas são medidas que tem que ser tomadas com muito cuidado, para evitar acidentes e mortes. E isto serve também para a faixa azul. A ideia é ir melhorando o ambiente para as motos e a bicicletas andarem com mais segurança.

São medidas que tem que ser tomadas com muito cuidado, para evitar acidentes e mortes. E isto serve também para a faixa azul. A ideia é ir melhorando o ambiente para as motos e a bicicletas andarem com mais segurança.

Nós começamos falando das ações que vêm sendo tomadas na periferia. E, nesse contexto, certamente não podemos deixar de falar sobre os CEUs e conseqüentemente, do planetário que foi instalado em Parelheiros, que tem o equipamento mais moderno do mundo.

Parelheiros é o pior IDH de São Paulo. E é o mais moderno por enquanto, porque virá um ainda mais novo, da mesma geração, para Brasilândia. Ali, as pessoas têm aquele privilégio de ter um equipamento e uma estrutura de ótima qualidade. Não é porque é público, que teremos equipamentos ruins. Dentro deste raciocínio, recentemente eu entreguei o Terminal da Amaral Gurgel. Um terminal nosso, municipal, requalificado, mas que tem bons banheiros, que em nada devem a banheiros de shoppings famosos. Tem shampoo, papel higiênico, acessibilidade, comunicação visual, piso tátil. Enfim, todas as nossas estruturas estão sendo pensadas para terem um salto de qualidade. Não é porque é periferia, que tem que ser esculhambado. E isto vem dentro destes investimentos fortes que estamos fazendo nas periferias, com os planetários, com os Centros Olímpicos também. Hoje, nós temos apenas

um, no Ibirapuera. Nós estamos para inaugurar um em Itaquera, um em José Bonifácio, um na Vila Maria. Colocando equipamentos de altíssimo nível. Os CEUs (Centros Educacionais Unificados) que você mencionou, terão mais 5 inaugurações nos próximos meses. Todos com piscina aquecida, coberta, piscina externa, teatro, quadra poliesportiva, e toda estrutura para o bom desenvolvimento de atividades da educação, da cultura, do esporte e do lazer. Além disso, nós implementamos em 12 CEUs, as salas de cinema. Outro dia mesmo, fui lá no CEU São Mateus, e foi muito bacana, você ver pessoas da população que nunca tinham ido em um cinema, podendo ir assistir uma sessão, tal qual nas melhores salas, na periferia. Com pipoca e tudo mais. Como disse, temos muito a fazer, mas acredito que esse é um caminho para diminuir a desigualdade social que existe nesta cidade.



Planetário CEU Parelheiros



Reduzimos de 30% para 4% a taxa de óbitos por infarto nos serviços de urgência e emergência, graças a um novo protocolo e à telemedicina.

Com base no que conversamos, e a partir de um novo termo, o que se pode esperar dos próximos 4 anos da sua administração na cidade de São Paulo.

Eu acredito que os próximos 4 anos serão os 4 melhores de São Paulo. Temos as finanças ajustadas, programações sólidas que estão caminhando, teremos outro patamar na área de educação, com oferta de vagas, valorização dos profissionais, equipamentos novos e, agora vamos para uma outra etapa, que é melhorar o nosso índice de alfabetização na idade certa, melhorar o nosso IDEB (Índice de Desenvolvimento da Educação Básica), melhorar a saúde, com a abertura de 15 novas UPAs, sendo que duas, Sacomã e Lapa, já foram entregues. Vamos reduzir os índices de mortalidade. Podemos pegar por exemplo, nos nossos serviços de urgência e emergência, de todos os que davam entrada com infarto, 30% iam à óbito. Hoje este número caiu para 4%. E por quê? Nós criamos um protocolo pra aplicação de trombolítico, colocamos na nossa rede de urgência e emergência, adotamos a telemedicina, porque, se eu não tiver um cardiologista lá na hora para fazer a prescrição do Trombolítico, que é um medicamento caro, comprado por nós do governo Federal, ele vai, via chamada, interligado com a Beneficência Portuguesa e o Hospital das Clínicas, que têm cardiologista 24h, ter a prescrição necessária. Ainda, reduzimos em 56% os casos de gravidez em meninas abaixo de 14 anos, melhoramos muito a questão do nascimento de crianças com baixo peso, tudo isso com a ampliação dos equipamentos de saúde. Em breve inauguraremos o primeiro grande centro TEA, com 5 mil m² de área, para prestar apoio aos portadores e familiares de pessoas com Transtorno do Espectro Autista. Temos planos de

fazer um em cada região da cidade. Vamos criar as casas "Mãe Paulistana PCD", para dar suporte às Mães que têm filhos portadores de necessidades especiais, vamos inaugurar o primeiro "Paulistão da Saúde", na Zaki Narchi, que é um complexo com várias especialidades concentradas no mesmo local, atualmente em construção, e que também devem ser implantados no restante das regiões das cidades. Ampliamos também o atendimento aos pets. Antes tínhamos dois hospitais veterinários. Hoje são 4 e vamos fazer mais 2. Um deles inclusive já está em obras lá na Avenida Nordeste em São Miguel.



Foto: Ciete Silvério/Governo do Estado de SP

O Governador Tarcísio de Freitas e Prefeito Ricardo Nunes, acompanham a chegada do Tatuzão Norte à Estação Freguesia do Ó, da Linha 6 - Laranja



Falamos de uma parte social. E o turismo? Ou melhor colocando, "os turismos" que são uma parcela importante das atividades na cidade?

Nós temos um trabalho importante neste sentido. Ano passado nós tivemos 17 milhões de visitantes. 2 milhões destes estrangeiros. São Paulo é uma cidade que tem muita visibilidade, concentra muitos eventos, e eventos importantes, segmentados. Eventos de entretenimento, festivais, shows, eventos automobilísticos importantes como F1, Fórmula E, e WEC, NFL, The Town, um número gigantesco de grandes eventos e, não podemos esquecer, os eventos de negócios, o turismo de negócios. Com a concessão do Anhembi, foi viabilizado o maior Centro de



Foto: Divulgação redes sociais



Foto: Rafael Leal/G1



Projeto de ampliação e melhoria da capacidade da Avenida Santo Amaro, com implantação de pavimento rígido nas pistas exclusivas para ônibus, garantindo mais durabilidade e eficiência ao corredor



Foto: Ettore Chiereguini - AGIF

Ricardo Nunes
Prefeito de São Paulo

São Paulo é palco de eventos internacionais

SAO PAULO

Foto: Divulgação redes sociais

Convenções da América Latina e isto se torna ainda mais um elemento de atração de eventos para a cidade. E a reboque disto toda uma indústria e economia adjacentes que giram muito forte, e que criam um efeito muito benéfico. Virtuoso. Então, voltando um pouco à sua pergunta anterior, sobre os próximos 4 anos: podemos dizer que serão de muito trabalho, também. ■

São Paulo recebeu 17 milhões de visitantes no último ano, incluindo 2 milhões de estrangeiros, impulsionados por grandes eventos e turismo de negócios.

Foto: Edson Lopes Jr/SECOM Prefeitura SP



Ciclopassarela Jornalista Erika Sallum para conexão a pé e de bicicleta entre Pinheiros e Butantã



**EXECUTAR
OBRAS COM
SEGURANÇA**

FFL

DESDE
2006



COMPLEXO VIÁRIO ARIETA



VIADUTO CARLOS DE CAMPOS



COMPLEXO VIÁRIO AYRTON SENNA



JACU PÊSSEGO



PONTE CRUZEIRO DO SUL



www.fflengenharia.com.br

**COMPROMISSO COM INOVAÇÃO E
QUALIDADE, ENTREGANDO SOLUÇÕES
EM INFRAESTRUTURA QUE UNEM
SEGURANÇA, EFICIÊNCIA E CONFIANÇA**

Telefone : 11 2970-2586
Whatsapp : 11 99477-4811

contatoonline@fflengenharia.com.br

SÃO PAULO, A CIDADE QUE NÃO PARA

Sob qualquer ângulo, para onde quer que se olhe, a Cidade de São Paulo e suas hipérboles insistem em apontar fatos sem paralelos. Enfoque destas linhas, as intervenções urbanas, promovidas pela prefeitura, tanto por meio de sua Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras (SIURB), quanto por sua Secretaria Municipal das Subprefeituras (SMSUB), que reúne nada mais nada menos que 32 subprefeitos em suas regiões, integram, junto à São Paulo Obras (SPObras) e demais instituições da administração direta sob um reconduzido e renovado Ricardo Nunes, uma musculatura cujos investimentos são sem precedentes históricos na capital-nação, do estado-país.

Encontra estes fatos, restam muito poucos argumentos, pois tanto apoiadores quanto questionadores da atual gestão, insistem, cada qual à seu modo, em dizer: "São Paulo toda está em obras". E, o que poderia soar simplesmente como uma exagerada figura de linguagem (olha aí, a hipérbole de novo), é de fato um vislumbre de uma realidade muitas, mas muitas vezes maior. Palavra de quem, em pouco mais de 3 dias em uma única semana, chegou a rodar mais de 500 Km (sem sair da cidade), apenas para cobrir highlights que o leitor confere a partir daqui.

Estas extensas visitas técnicas, entretanto, é claro têm um começo. Emanam das imediações da Rua Boa Vista, no histórico e vivo centro da Capital paulista, poucos metros mesmo, de onde ela nasceu e, mais um tanto de passos, de seu marco zero, para onde seu topo hexagonal aponta seis direções: Santos à sudeste; Paraná ao sul; Rio de Janeiro ao sudeste; Minas Gerais ao norte; Goiás a noroeste, e Mato Grosso a sudoeste. E naturalmente, para qualquer uma delas que se optar por seguir, não leva muito tempo – à pé – para se topar já com a engenharia municipal em ação. Um desses exemplos, (um tanto pitoresco é verdade), é o caminho de antigos e redescobertos trilhos de bonde, datados do distante ano 1905 e que ganharão novo uso, como elemento arqueológico e arquitetônico em um passeio na Rua José Bonifácio, no trecho entre as Ruas São Bento e Quintino Bocaiuva, um "sítio" agora designado como "Trilhos da Light", e que faz parte de um rol de intervenções/melhorias/reformas e revitalizações no Triângulo

Foto: Alan Morici/Secretaria de Turismo e Viagens



Foto: Marcelo S. Camargo/Gov. de SP



NÚMERO 1 PARA 7 À CADA 10

Histórico da cidade, e que está inserido no programa “Triângulo SP”, da Prefeitura Municipal de São Paulo (PMSP). Isto, já à primeira vista. Sem nem bem deixar o carro no estacionamento e dar poucas dezenas de passos. Tudo isso em meio à “vida que segue”, no ritmo acelerado de multidões de locais e turistas, negociando cada qual seu espaço pelos largos calçadões. Em tempo, e avançando pelas figuras geométricas que concentram a gênese paulistana em seu canvas, também é necessário ressaltar, além do Triângulo, o Quadrilátero, que retomou sua significância cultural, financeira e comercial, entre outras ações, por conta também da iniciativa “Todos pelo Centro”, outra iniciativa da PMSP (de fato, mais um movimento, que contou com forte adesão de entusiastas da cidade, dentro e fora de suas fronteiras oficiais), e que tem conseguido reconquistar a atenção de visitantes e empreendedores para a “experiência” que somente a gema de uma cidade genuinamente cosmopolita, gigantescamente plural e definitivamente estrela de quilate mundial como São Paulo, pode oferecer.



Triângulo SP vive no coração da cidade significa mais que localizá-lo na região central de São Paulo, o local é o berço das tradições paulistanas, conquistando seu lugar no coração não só da população, como também de seus inúmeros visitantes, que durante a semana são mais de 600 mil circulando em seu perímetro, todos os dias.

Foto:SECOM Prefeitura SP

INFO:Prefeitura SP



Instalados pelo Centro, como convinha às agendas iniciais, as equipes de **RodoVias&Infra**, puderam, não somente desfrutar da localização por razões logísticas: a experiência imersiva do jornalismo in loco, que palmilha os locais e vive a já mencionada experiência, permite uma visão mais abrangente e a percepção de detalhes que, de outra maneira, não se manifestam. E, como a realidade sempre bate à porta, o tema que mais preocupa os paulistanos atualmente (74%, de acordo com o levantamento “Viver em SP: Qualidade de Vida”), veio ter conosco: “Nós costumávamos ficar aqui pela Ipiranga e São João com muita frequência. Vínhamos sempre com equipes da nossa prefeitura, ficávamos desde sempre no mesmo hotel, mas em algum momento, nós sentimos a insegurança. Deixamos de vir pra cá. Foram uns 3 anos ficando em outros pontos da cidade. Voltamos final do ano passado, muito porque o Ricardo melhorou o policiamento. Tem vigilância em todo lugar. Melhorou muito”. O relato, em primeira mão, colhido casualmente à entrada do tradicionalíssimo restaurante “Salada Record”, testemunha das horas boêmias da cidade desde 1958, e feito por um assessor da prefeitura de um pequeno município do estado, com pouco mais de 25 mil habitantes, acessa um ponto que tem sido elencado como prioritário na cidade, nas mais recentes pesquisas realizadas junto à população da capital e que – não por acaso – é uma preocupação

generalizada nas maiores cidades do país em 2025: Segurança Pública. Um tema que sempre desperta uma saraivada de opiniões, em sua grande maioria pouco ou nada embasadas, e que divergem quando, na verdade deveriam aglutinar e, quando aglutinam, dificilmente miram soluções factíveis ou eficazes. Superando este “Burburinho”, o relato do veterano assessor municipal, bate em temporalidade, com uma das ações mais bem sucedidas da Prefeitura paulistana para abordar o problema: o Smart Sampa, um mix proativo de tecnologia, renovação de equipamentos, aumento de efetivo, melhoria de qualificação, remuneração e valorização do efetivo, que também foi incrementado e, já foi responsável pela prisão de mais de 600 pessoas foragidas e condenadas por delitos graves dentro e fora do estado, cujos detalhes são melhor descritos na completíssima Exclusiva com o Prefeito Ricardo Nunes, nesta edição. De acordo com ele, “Nós nos inspiramos em políticas de sucesso adotadas nas grandes cidades do mundo, que apresentaram

Nós nos inspiramos em políticas de sucesso adotadas nas grandes cidades do mundo, que apresentaram redução nos seus índices de criminalidade. Nós as estudamos, estudamos suas políticas, seus acertos. E muito disso, tem que correr em paralelo a ações sociais, como as que resultaram no nosso menor índice de desemprego.



Ricardo Nunes,
Prefeito de São Paulo

Foto:SECOM Prefeitura SP



Equipe de Jornalismo em Ação: Repórteres da RodoVias&Infra realizando entrevistas ou caminhando pela região, ressaltando a experiência imersiva.



Foto: Edson Lopes Jr./SECOM Prefeitura SP

Foto: Fernando Nascimento/Gov. de SP



Cerimônia de Entrega de 48 Unidades de Resgate do Corpo de Bombeiros na Praça da Sé - Centro

Foto: Redes Sociais/Gov. de SP



Tarcísio Gomes de Freitas, Governador de São Paulo

redução nos seus índices de criminalidade. Nós as estudamos, estudamos suas políticas, seus acertos. E muito disso, tem que correr em paralelo a ações sociais, como as que resultaram no nosso menor índice de desemprego”, falou à **RodoVias&Infra**. Uma linha de condução mais ostensiva, e portanto, em sintonia com o governo estadual, sob Tarcísio Gomes de Freitas e, que, apesar de despertar diversos questionamentos, de acordo com o Paraná Pesquisas, em sondagem divulgada pelos colegas do Poder 360, conta com aprovação de 53% dos brasileiros. Isso não significa, contudo que o governador, bem como seu respeitado secretário de Segurança Pública, Guilherme Derrite, não reconheçam falhas ou necessidade de aprimoramento, com maior aderência a procedimentos por parte do efetivo e mesmo, outras ações, como o próprio chefe do executivo paulista destacou, em nota aos colegas da CNN, quando da criação do Comitê de Assessoramento Estratégico para Políticas de Segurança Pública: “Nosso compromisso é trabalhar com inteligência, eficiência e diálogo para garantir mais segurança para todos os paulistas. (...) É mais uma garantia para que as nossas decisões sejam baseadas em conhecimento técnico e a ampla participação de setores essenciais”, disse ele, que representa um parceiro de primeira linha da Prefeitura Municipal de São Paulo, também nesta questão. Finalmente, substituindo Alcides Fagotti

Nosso compromisso é trabalhar com inteligência, eficiência e diálogo para garantir mais segurança para todos os paulistas.

Junior como secretário de Segurança Urbana da Cidade de São Paulo, o ex-prefeito de São Bernardo do Campo, Orlando Morando, já demonstrou alinhamento às políticas de reforço da lei adotadas no município: “A GCM (Guarda Civil Metropolitana, recentemente e constitucionalmente denominada Polícia Metropolitana, outra vitória da gestão Nunes), está sendo reforçada para enfrentar os desafios da nossa cidade. Serão mais 2 mil novos guardas nas ruas, aumentando a presença e ampliando a proteção dos paulistanos”, declarou durante evento em que também apontou que a corporação, passa a ter os “melhores salários da história”. Findo este necessário interlúdio sobre segurança pública, ao qual este veículo não é lá muito familiarizado, é hora de avançar para outros temas em que são indiscutíveis e praticamente inquestionáveis os êxitos da prefeitura, agora sim, nas áreas em que estas páginas ficam mais à vontade, dentro de seu perfil editorial propositivo: Infraestrutura, obras, mobilidade, transportes e engenharia.

A GCM (Guarda Civil Metropolitana, recentemente e constitucionalmente denominada Polícia Metropolitana, outra vitória da gestão Nunes), está sendo reforçada para enfrentar os desafios da nossa cidade. Serão mais 2 mil novos guardas nas ruas, aumentando a presença e ampliando a proteção dos paulistanos.



Foto: SECOM Prefeitura SP



Foto: Divulgação

Orlando Morando, Secretário de Segurança Urbana da Cidade de São Paulo



Ribeirão de Perus em Transformação: Obras de canalização e implantação do piscinão que revitalizam a infraestrutura e melhoram a drenagem e o ambiente da região.

MÃOS DADAS

Em primeira perspectiva, a ponto de contexto, é absolutamente necessário ressaltar as ótimas relações que a Cidade de São Paulo possui com o Estado de São Paulo, algo que tanto o prefeito Ricardo Nunes, quanto o governador Tarcísio Gomes de Freitas, sempre que têm a oportunidade, reiteram. Nas conturbadas eleições, logo após o término do primeiro turno, o governador Tarcísio, em manifestação de apoio, deu o tom do grande destaque que esta parceria prefeitura/

estado tem, formatando a base do raciocínio que até hoje prospera “Se estabeleceu uma harmonia, uma parceria entre prefeitura e estado, que faz a diferença. E nós estamos vendo esta diferença todos os dias, desde o maior programa habitacional desta cidade, com 72 mil unidades, a diferença com o Smart Sampa e a integração com o COPOM (Centro de Operações Policiais Militares), a diferença nas obras de contenção, de combate às enchentes, de resiliência hídrica, a diferença no saneamento



Foto: Marcelo Pereira/SECOM Prefeitura SP



Foto: Fernando Nascimento / Governo do Estado de São Paulo



Foto: Edson Lopes Jr./SECOM Prefeitura SP



Foto: Mônica Andrade/Gov. de SP



básico... Nós vamos ter R\$ 15 bilhões investidos somente na recuperação dos Rios Tietê e Pinheiros até 2029. Teremos mais R\$ 28 bilhões investidos em saneamento ao todo até 2029 também. E para isso, é necessário parceria. Como a que está acontecendo em Perus, com a canalização do Ribeirão Perus, com o saneamento que está chegando para 400 mil pessoas que nunca tiveram acesso a ele, e agora passarão a contar com 7 Estações Elevatórias,

uma Estação de Tratamento. Esta também é uma parceria que é fundamental para a expansão do Transporte Metroferroviário, para expansão dos Trens, do Metrô, a expansão da Linha 2, da Linha 4, da Linha 5, da Linha 6. Nós não fazemos isso sem o apoio da prefeitura. A gente não faz isso sem as mãos dadas. E, o Ricardo está apresentando uma linha de prosperidade, esperança, que valoriza o empreendedor, de transformação, equilibrando as contas, uma cidade que saiu de uma dívida consolidada em relação à receita corrente líquida, de 240% para menos de 30%. Uma cidade que está com as contas em dia, que tem fôlego financeiro, capacidade de investimento, e, é por isso que nunca se fez tanta obra E tem muito mais programado. A cidade vai continuar andando pra frente, com um gestor experiente, que cresceu ao longo do mandato e está pronto para continuar fazendo a diferença”.

É necessário parceria. Como a que está acontecendo em Perus, com a canalização do Ribeirão Perus, com o saneamento que está chegando para 400 mil pessoas que nunca tiveram acesso a ele, e agora passarão a contar com 7 Estações Elevatórias, uma Estação de Tratamento.

Foto: Marcelo S. Camargo/Gov. de SP



Tarcísio Gomes de Freitas, Governador de São Paulo



Ponte Jurubatuba, construída em 1950, em recuperação que resgata sua robusta engenharia histórica e integra passado e futuro na mobilidade paulistana conectando região leste e sul.

AGENDA DOS 100 DIAS

Endereçada com instruções detalhadas e metas específicas para cada uma das 35 pastas que compõem o centro de governo do executivo paulistano, o documento cujo título encima estas linhas, divulgado já no dia 2 de janeiro deste ano, “destaca as ações prioritárias da administração municipal que serão executadas nos primeiros meses de gestão, objetivando os resultados e estratégias definidas no plano de governo”, e é portanto, um avistamento comum entre os secretários e demais gestores com os quais **RodoVias&Infra** teve contato. Um claro sinal de que toda a alta administração, além de ter “comprado” a ideia, pretende seriamente atender à expectativa do líder que, não escondeu o entusiasmo ainda durante o encontro geral que divulgou as principais metas: “A gente inicia esse mandato com um baita time, já passando as orientações principais para os primeiros 100 dias de gestão. Vamos entregar e iniciar obras, além de realizar diversas ações importantes”. Dentre as principais programações foram apresentadas o “Mamãe Tarifa Zero” (de transporte gratuito para Mães de crianças matriculadas em creches municipais) e o “Pode Entrar” (de habitação, que de acordo com o prefeito, junto à parcerias com o governo estadual e iniciativa privada), será o “maior

programa habitacional da história para permitir que as pessoas tenham acesso à moradia”. Também foram priorizadas, para os próximos meses, a entrega de 981 unidades habitacionais; a regularização fundiária de 58 áreas, e a emissão de 6.608 títulos de propriedade. Ainda, dentro destas medidas, a gestão Nunes anunciou mais celeridade para a conclusão dos novos Centros Educacionais Unificados e Equipamentos de saúde, em um conjunto que, cabe ressaltar, foi escolhido pela própria população da cidade na plataforma “Fala Aí SP” e em reuniões regionais (que devem ganhar ainda mais impulso, de acordo com o que disse o secretário Municipal das Subprefeituras da Prefeitura de São Paulo, Fabrício Cobra Arbex, em entrevista à **RodoVias&Infra**). Destaque importante também foi dado para o enfrentamento, digamos, em “nível tático”, da intensa, imprevisivelmente possante e assombrosa época de chuvas que a cidade tem atravessado, com a elaboração de um “Plano de Chuvas” coordenado pelo vice-prefeito, Mello Araújo, de forma integrada à outras pastas imediatamente afins à esta atividade que ganha contornos de operação especial a cada gota mais grossa que cai do céu. “A gente sabe que com as mudanças climáticas é necessário ter uma equipe muito bem ajustada para o atendimento de



Ponte das Bandeiras: obra histórica em recuperação que une tradição e modernidade, revitalizando sua estrutura para fortalecer a mobilidade e a identidade urbana.

CONCLUSÃO DE OBRAS NOS PRIMEIROS 100 DIAS

	CORREDOR IMIRIM (TRECHO RUA AFONSO SCHMIDT X AV. ENG CAETANO ALVARES)	Av. Imirim
	VIADUTO JOÃO BEIÇOLA	Viaduto João Beiçola
	VIADUTO DANTE DELMANTO - AGRUPAMENTO 10 (LOTE 08)	Viaduto Dante Delmanto
	RECUPERAÇÃO ESTRUTURAL DO COMPLEXO VIÁRIO JOÃO JORGE SAAD - LOTE 13	Complexo Viário João Jorge Saad
	RECUPERAÇÃO ESTRUTURAL DO VIADUTO DONA PAULINA E VIADUTO - LOTE 33	Viaduto Dona Paulina
	RECUPERAÇÃO ESTRUTURAL DO VIADUTO JOSÉ COLASSUONO LOTE 20.	Viaduto José Colassuono
	RECUPERAÇÃO ESTRUTURAL DO VIADUTO OLAVO FONTOURA, PONTE ANHEMBI E PONTE ESTAIADA GOVERNADOR ORESTES QUÉRCIA LOTE 18	Viaduto Olavo Fontoura / Ponte Anhembi / Ponte Estaiada Governador Orestes Quêrcia
	RECUPERAÇÃO E REFORÇO ESTRUTURAL DO VIADUTO MIGUEL MOFARREJ - LOTE 4	Viaduto Miguel Mofarrej
	RECUPERAÇÃO ESTRUTURAL DO VIADUTO ARMANDO PUGLISI E VIADUTO CONDESSA DE SÃO JOAQUIM LOTE 43	Viaduto Armando Puglisi / Viaduto Condessa de São Joaquim
	RECUPERAÇÃO ESTRUTURAL DO VIADUTO DOUTOR JOÃO TRANCHESI E PASSARELA EMILIO ATHIÉ LOTE 42	Viaduto Doutor João Tranchesi
	RECUPERAÇÃO ESTRUTURAL DA PASSARELA CICCILIO MATARAZZO LOTE 26	Av. 23 de Maio x Av. Pedro Álvares Cabral
	RECUPERAÇÃO ESTRUTURAL DO COMPLEXO VIÁRIO MARIA MALUF E VIADUTO MINISTRO ALIOMAR BALEEIRO LOTE 37	Complexo Viário Maria Maluf
	RECUPERAÇÃO ESTRUTURAL DO COMPLEXO VIÁRIO SENADOR ANTONIO EMYGDIO DE BARROS FILHO - LOTE 27	Complexo Viário Senador Antonio Emygdio de Barros Filho
	CENTRO TEA	Av. Santos Dumont, 1318

urgências e emergências nas questões da chuva, alagamento e enchente para que a prefeitura possa dar uma resposta rápida”, resumiu o prefeito que, por sinal, já há alguns anos, adotou uma postura de abordagem sistêmica e preventiva deste verdadeiro problema, também em “nível estratégico”, como o leitor pode acompanhar na entrevista do secretário Marcos Monteiro, da Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras (SIURB), nesta edição, e que é, fora de qualquer sombra de dúvida (ou de qualquer nuvem de chuva), a grande ferramenta que tem contribuído para tornar a cidade de São Paulo mais resiliente ao insistente mau humor de São Pedro, que ao que parece, anda cada vez mais ranzinza e carrancudo. Sem mais, seguimos em detalhes para as grandes ações (literalmente) que vêm sendo tocadas por esta pasta, não apenas para buscar soluções para os desafios molhados, mas também para os desafios de milhões que têm que ir e vir, de outros tantos que precisam de melhores condições para cuidar da saúde e se instruir.



INÍCIO DE OBRAS NOS PRIMEIROS 100 DIAS

	CEU CACHOEIRINHA	R. Santa Lucrecia de Aguiar, 443
	CEU CIDADE TIRADENTES	R. Rio Bahia
	CEU GRAJAU	R. Dr. Nuno Guerner de Almeida
	CEU PERUS	R. Rio Tarcon
	CEU SÃO RAFAEL	R. Manuel Morro das Pedras
	CEU SETE CAMPOS	Estrada do Retiro, 298
	BRT ARICANDUVA - OBRAS	Av. Aricanduva
	BRT RADIAL LESTE 1 - LOTE 2	Av. Radial Leste
	BRT RADIAL LESTE 1 - LOTE 3	Av. Radial Leste
	VD. HONESTINO M. GUIMALHÃES, VIADUTO FREDERICO EDUARDO MAYR E PONTE TRANSAMÉRICA - LOTE 25	Viaduto Honestino Monteiro Guimarães / Viaduto Frederico Eduardo Mayr / Ponte Transamérica
	VD. SANTO AMARO E VIADUTO DOS BANDEIRANTES - LOTE 34	Viaduto Santo Amaro / Viaduto dos Bandeirantes
	VIADUTO ANTÁRTICA - LOTE 50	Viaduto Antártica
	VIADUTO ANTÔNIO ABDO - LOTE 59	Viaduto Antônio Abdo
	VIADUTO CAPITÃO PACHÊCO CHAVES E VIADUTO SÃO CARLOS - LOTE 54	Viaduto Pacheco Chaves / Viaduto São Carlos
	VIADUTO DEPUTADO ANTONIO SYLVIO CUNHA BUENO - LOTE 52	Viaduto Deputado Antonio Sylvio Cunha Bueno
	VIADUTO DEPUTADO ULYSSES GUIMARÃES E VIADUTO DONA MORA GUIMARÃES - LOTE 40	Viaduto Deputado Ulysses Guimarães / Viaduto Dona Mora Guimarães
	VIADUTO DO CAFÉ - LOTE 57	Viaduto do Café
	VIADUTO DONA MATILDE - LOTE 53	Viaduto Dona Matilde
	VIADUTO ELIAS NAGIB BREIM - LOTE 82	Viaduto Elias Nagib Breim
	VIADUTO ENG. ALBERTO BADRA - LOTE 58	Viaduto Eng. Alberto Badra
	VIADUTO ENG. ORLANDO MURGEL - LOTE 36	Viaduto Eng. Orlando Murgel
	VIADUTO GUADALAJARA - LOTE 45	Viaduto Guadalajara
	VIADUTO NOVE DE JULHO E VIADUTO JACAREÍ - LOTE 56	Viaduto Nove de Julho / Viaduto Jacareí
	VIADUTO WASHINGTON LUIZ - LOTE 60	Viaduto Washington Luiz

LIGAÇÃO VIÁRIA GRAÚNA-GAIVOTAS	Ligação Viária Graúna-Gaivotas
REQUALIFICAÇÃO AV. SANTO AMARO - (AFONSO BRAS ATÉ HELIO PELEGRINO)	Av. Santo Amaro
AUTÓDROMO - NOVAS ARQUIBANCADAS	Autódromo José Carlos Pace
Av. Sen. Teotônio Vilela, 261	
RECUPERAÇÃO APP - AUTÓDROMO	Autódromo José Carlos Pace
Av. Sen. Teotônio Vilela, 261	
PLANETÁRIO JD. PAULISTANO - CONSTRUÇÃO - EDUCAÇÃO	Rua Aparecida do Taboado
CALÇADÃO REPÚBLICA - QUADRILÁTERO	R. 7 de Abril
CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DE OBRAS DE CONTENÇÕES DE TALUDES EM ÁREA DE RISCO COM SOLO GRAMPEADO VERDE E CORTINA DE CONCRETO COM PERFIS METÁLICOS	Rua do Verão - Jardim Hebrum, São Paulo - SP, CEP 02281-213 Trecho Entre Rua do Inverno até Rua Santa Cecília
CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA ELABORAÇÃO DE PROJETO EXECUTIVO, CONTENÇÃO DE MARGEM DE CÔRREGO E SERVIÇOS COMPLEMENTARES NO CÔRREGO DO RODEIO	Rua Inácio Monteiro no bairro Jardim Pedra Branca - São Paulo/SP
ELABORAÇÃO DE PROJETOS BÁSICOS, PROJETOS EXECUTIVOS DE ENGENHARIA E EXECUÇÃO DAS OBRAS PARA O ALTEAMENTO DO VIÁRIO E IMPLANTAÇÃO DO NOVO SISTEMA DE DRENAGEM DA AV. ALMIRANTE DELAMARE	Avenida Almirante Delamare no trecho próximo ao imóvel nº 2.911 até a ponte de divisa com o município de São Caetano do Sul, junto ao Ribeirão dos Meninos
CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA NA ELABORAÇÃO DE PROJETO EXECUTIVO E OBRAS PARA LIGAÇÃO VIÁRIA E MICRODRENAGEM ENTRE A RUA AGRIMENSOR SUGAYA E RUA CRISTÓVÃO SALAMANCA	Ruas Agrimensor Sugaya e Cristóvão Salamanca, no bairro Itaquera-SP
CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA EM ENGENHARIA PARA ELABORAÇÃO DE PROJETO EXECUTIVO E EXECUÇÃO DE OBRAS DE MICRODRENAGEM E SERVIÇOS COMPLEMENTARES NA AVENIDA DO ESTADO	Avenida do Estado, na Rodovia Chico Xavier, 814
CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA EM ENGENHARIA PARA ELABORAÇÃO DE PROJETO EXECUTIVO E OBRAS DE MICRODRENAGEM E CONTENÇÃO DE ENCOSTA NA ÁREA MUNICIPAL LOCALIZADA NA RUA PIRES DE OLIVEIRA - GRANJA JULIETA	Rua Pires De Oliveira, trecho entre os números 235 a 356, esquina com a Rua Bernardino Machado - Granja Julieta
CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA EM ENGENHARIA PARA EXECUÇÃO DE OBRAS DE MICRODRENAGEM, PAVIMENTAÇÃO E SERVIÇOS COMPLEMENTARES NO JARDIM PANTANAL, SÃO PAULO-SP	Av. José Martins Lisboa, R. Pedro de Sousa Portugal (R. Beira Rio), R. Freguesia de São Romão, R. Tietê
CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA EM ENGENHARIA PARA ELABORAÇÃO DE PROJETO EXECUTIVO E OBRAS DE CANALIZAÇÃO NO CÔRREGO CAGUAÇU - PARQUE COLONIAL - SÃO MATEUS	Entre a Rua Manuel da Luz Drumond e Travessa Água Corrente, Parque Colonial
CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA EM ENGENHARIA PARA ELABORAÇÃO DE PROJETO EXECUTIVO E EXECUÇÃO DE OBRAS DE MICRODRENAGEM E CANALIZAÇÃO DO AFLUENTE DO CÔRREGO ORATÓRIO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO.	Entre a Rua Taubaté até a Avenida do Oratório, na Vila Mendes, localizado na Zona Leste de São Paulo
CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA EM ENGENHARIA PARA ELABORAÇÃO DE PROJETO EXECUTIVO E EXECUÇÃO DA OBRA DE CANALIZAÇÃO DO CÔRREGO GERMANO	Córrego do Germano, localizado entre as Ruas Baltazar dos Reis e Avenida André de Almeida, Parque Colonial - São Mateus.
CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA EM ENGENHARIA PARA ELABORAÇÃO DE PROJETO EXECUTIVO E OBRAS DE CANALIZAÇÃO DO CÔRREGO ITUPU - JARDIM ANGELA - M'BOI MIRIM.	Córrego do Itupu, no trecho ao longo da Avenida Nova Arcádia, desde a Estrada da Baronesa
CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA EM ENGENHARIA PARA ELABORAÇÃO DE PROJETO EXECUTIVO E EXECUÇÃO DAS OBRAS DE CANALIZAÇÃO DO CÔRREGO ABACATEIRO.	Córrego do Abacateiro, no trecho paralelo à rua oito (vila Aparecida-Sama), Bairro da Pedreira

INÍCIO DE CONTRATO NOS PRIMEIROS 100 DIAS

MARGINAL PINHEIROS	Av. Marginal Pinheiros
--------------------	------------------------

PODER TRANSFORMADOR

Com uma performance sem precedentes em sua moderna história, a Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras (SIURB) da cidade de São Paulo, por seus próprios números, constitui um colosso. No relativo curto espaço entre 2021 e 2025, R\$ 6,4 Bilhões em valores contratuais, se traduziram em 1153 obras, contabilizando 1100 empreendimentos entregues, sem contar outros 730 correntemente ativos, feitos que a posicionam entre os mais relevantes provedores de infraestrutura e consumidores de engenharia do país, detendo, (junto a seu braço executivo, a SPObras), investimentos que se assemelham mais à PIBs nacionais, do que à uma parcela de orçamento municipal.

Falar de SIURB, implica, necessariamente, falar de uma pasta que está inserida à medula do termo “transversalidade”, quando este é proferido no contexto da gestão Ricardo Nunes. Mais do que uma palavra bonita e “em voga”, uma filosofia de conduta, que encara todas as demais secretarias demandantes como “clientes” e que, portanto, merecem e exigem atenção especial. Calcada nesta premissa de diálogo, uma determinação que vem

do proceder institucional da prefeitura atual, a SIURB tem obtido diversos sucessos, quer seja pela sua ampla capacidade de realização de sua atividade fim, quer seja pelo estrito cumprimento normativo e legal, ou ainda pela capacidade de literalmente destravar – por pura habilidade de esclarecimento de seu corpo técnico – empreendimentos que se arrastavam há vários anos, em poucos meses. Não bastassem todos esses aspectos, pode-se elencar a SIURB como um protagonismo absolutamente relevante às mais imediatas ameaças à cidade, até por que foi por meio dela que se desenhou o imprescindível PMRR – Plano Municipal de Redução de Riscos, que de acordo com o secretário Marcos Monteiro, “é uma ação transversal, que envolve diversas secretarias”. Vale ressaltar que o abrangente Plano, amplamente fundamentado, possui um caráter perene: “A ideia era resolver”, disse. “já na contratação do apoio técnico que tínhamos, que foi feito pelo FDTE (Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia, da Universidade de

Estamos falando de soluções definitivas, é preciso entender que estamos estruturados para cuidar de obras, cuidar de pessoas e cuidar da urbanização das áreas para que não voltem a acontecer ocupações irregulares, por exemplo.



Marcos Monteiro, Sec. Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras - SIURB



Avenida Jacu Pessêgo: artéria que corta a região leste, conectando diversos bairros e pulsando com o ritmo vibrante da cidade.

São Paulo - USP), além do PMRR, incluímos mais 100 projetos em áreas de risco. Muitos deles para complementar as ações emergenciais. Estamos falando de soluções definitivas, é preciso entender que estamos estruturados para cuidar de obras, cuidar de pessoas e cuidar da urbanização das áreas para que não voltem a acontecer ocupações irregulares, por exemplo”. Acerca da natureza dos projetos inseridos no PMRR, a Secretária adjunta de Infraestrutura Urbana e Obras da Prefeitura de São Paulo, Adriana Siano Boggio Biazzi, comenta: “Essas obras, em sua maioria, representam as pessoas das periferias, regiões marcadas por maior vulnerabilidade, e evidenciam a preocupação da prefeitura com os cidadãos, demonstrando seu compromisso em promover a inclusão social e melhorar as condições de vida de todos”. De forma a auxiliar a tomada de decisões dentro da SIURB, ao mesmo tempo estabelecendo critérios técnicos, a secretária acrescenta que uma matriz foi desenvolvida, e funciona como um elemento para incrementar a eficácia, tanto de recursos,

Essas obras, em sua maioria, representam as pessoas das periferias, regiões marcadas por maior vulnerabilidade, e evidenciam a preocupação da prefeitura com os cidadãos, demonstrando seu compromisso em promover a inclusão social e melhorar as condições de vida de todos.

quanto da força de trabalho: “Neste coeficiente, para estabelecer a prioridade das obras, também se leva em consideração além do número de pessoas impactadas, os valores, como uma forma de otimizar o investimento, por que às vezes, com um valor, específico que corresponderia a um grande trabalho, torna-se possível executar duas ou mais obras de menor monta, que terão abrangência geográfica mais interessante, e conseqüentemente, dependendo das características, beneficiar um número maior de pessoas”, complementou.



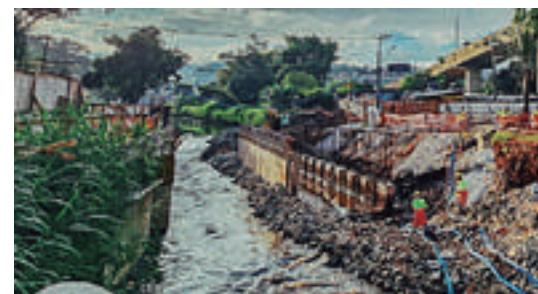
Adriana Siano Boggio Biazzi, Secretária Adjunta da SIURB



PLANO DIRETOR DE DRENAGEM (PDD)

Diretamente contíguo às ações do PMRR, o PDD, (de acordo com informações obtidas por **RodoVias&Infra** diretamente da SIURB), cuja primeira edição foi editada em 2022 e apresentava inicialmente 56 obras prioritárias, nasce com a função de “ser uma ferramenta para programação e elaboração de um cronograma de obras, além de fornecer suporte à decisão de priorizar determinada intervenção, e postergar a execução de outras”, tendo sido “Desenvolvido em parceria com a Fundação Centro Tecnológico de Hidráulica (FCTH) da USP, o Plano de Ações reúne as principais obras de drenagem previstas para a cidade. Um dos pontos de

destaque é o sistema de hierarquização de projetos e propostas existentes para a drenagem de águas pluviais baseado em critérios objetivos. O sistema permite alocar os recursos disponíveis de forma mais eficiente, maximizando os benefícios gerados aos paulistanos”. Passando sempre por revisões e melhorias periódicas, “A 2ª edição do PDD (jul/24) é composta por 97 importantes obras estruturantes do sistema de drenagem do município. Juntas, elas representam um investimento da Prefeitura de aproximadamente R\$ 8,7 bilhões no combate às enchentes. O plano representa o acréscimo de 5,1 milhões de m³ na capacidade de reservação do sistema de drenagem da Cidade, esse volume é equivalente a mais de duas mil piscinas olímpicas. As obras previstas na 2ª edição do PDD se estendem por 53 mil metros de rios e córregos, e abrangem 33 bacias hidrográficas dentro do município”, registra o documento, que ainda contém informações sobre os imprescindíveis – e nunca antes elaborados na escala em que alcançaram atualmente – Cadernos de Drenagem, que de acordo com a letra, “desde 2021, foram sendo desenvolvidos em parceria com a Fundação Centro Tecnológico de Hidráulica (FCTH) da USP. O Caderno de Drenagem é um importante instrumento de planejamento, que visa a redução dos alagamentos da cidade. É uma ferramenta de preparação da gestão, que trata com prioridade a questão da drenagem urbana. Os estudos convergem as intervenções em andamento nas bacias hidrográficas com as novas propostas para o controle de cheias”, contemplando córregos como: Água Preta e Sumaré; Anhangabaú; Pirajuçara; Verde Pinheiros; Uberaba; Vila Leopoldina; Sapateiro; Tremembé; Tiquatira; Itaquera; Rio Aricanduva 2ª edição; Aclimação; Belini e Corujas; Cordeiro; Ipiranga; Lapa; Mooca; Água Vermelha e Lajeado; Paciência; Zavuvus; Ponte Baixa; Carandiru e Tenente Rocha; Itaim, Tijuco Preto e Três Pontes.



DRENAGEM / RISCO

Redução de alagamentos

- As ocorrências de alagamentos reduziram em 33,8% na cidade entre janeiro e abril de 2024 em comparação ao mesmo período de 2023
- 2023: 571 alagamentos
- 2024: 378 alagamentos
- Entre 2021 e 2024, foram aplicados R\$ 7,6 bilhões no combate às enchentes (toda PMSP), um aumento de 81% em relação ao período de 2013 a 2020, quando foram investidos R\$ 4,2 bilhões

Obras em áreas de risco classificadas pela Defesa Civil

Desde jan/21 a SIURB deu início à 110 obras em áreas de risco cadastradas pela Defesa Civil. Desse total, 81 obras foram finalizadas e outras 29 serão entregues em breve. As intervenções, espalhadas por toda a Capital, contemplam contenção de encostas e recuperação e margens de córregos, garantindo assim a segurança e bem-estar da população, principalmente nas áreas mais periféricas.

Obras gerais para mitigação de risco (com e sem classificação pela Defesa Civil)

- Finalizadas: 301
- Em andamento: 60
- Ao todo, foram 42,7 mil metros de margens de córregos, galerias e taludes recuperados. Enquanto que outros 9,2 mil metros estão em andamento
- Piscinões entregues no período (5)
 - Paciência (ZN), Taboão (ZL), R3 Aricanduva (ZL), e 2 no Ribeirão Perus (ZN).

Obras de piscinões iniciadas no período (10)

- Ribeirão Perus; 791 mil m³
- Morro do S; 192 mil m³
- Córrego Antonico; 133,5 mil m³
- Jardim Lapenna; 33,3 mil m³
- Parque do Carmo; 36 mil m³
- Carumbé; 10,4 mil m³
- Mooca. 134,5 mil m³

Piscinões entregues

+ piscinões em obras: 1,4 milhão de metros cúbicos de água, o equivalente a 585,8 mil piscinas olímpicas

Piscinões em licitação (3)

- Paraguai-Éguas (110 mil m³) / Rio Verde RRV-01 (192 mil m³) / Reservatório Moema (24 mil m³)

Importantes canalizações/drenagens entregues no período (14)

Córrego Anhanguera (Centro); Córrego Dois Irmãos (ZL); Rio Aricanduva (ZL); Rua Augusto Farina (ZO); Parque Chico Mendes (ZL); Rua Rosa Mendes (ZL); Ibioporanga (ZS); Av. Sertanistas (ZL); Av. Cachoeira dos Antunes (ZN); Córrego Água Vermelha (ZL); Córrego Ribeirão Lajeado (ZL); Córrego Rola Moça (ZL); Av. Pereira Gomes – Vila Calu (ZS) e Córrego Pirajuçara (ZS)

Importantes canalizações/drenagens iniciadas no período (12)

- Córrego São Luiz; 1.400 metros de galerias
- Córrego Piraporinha; 3.000 metros de galerias
- Córrego Veleiros; 890 metros de galerias
- Av. Caboré; 950 metros de canalização
- Córrego Aricanduva; 100 metros de canalização
- Rua Jacofer; 1.000 metros de galerias
- Av. Nossa Senhora do Ó; 1.200 metros de galerias
- Jardim Vila Minerva; 1.324 metros de galerias e 221 de canalização
- Córrego Itaquera; 900 metros de canalização
- Av. dos Semaneiros; 883 metros de galerias
- Rua Maria Augusta 683 metros de canalização
- Rua Dr. Luis Aires; 200 metros de galerias

Importantes drenagens em licitação (8)

- Córrego 2 Irmãos: 900 metros de canalização
- Córrego Itaquera – Cidade Tiradentes: 889 metros de canalização
- Córrego Espanhol: 981 metros de canalização
- Travessa Deocleciana X Rua Cristina Vianna X Rua Cardeal Arcoverde: 222 metros de galerias
- Córrego Malagoli: 626 metros de canalização + 1.888 metros de galerias
- Rua Brigadeiro Haroldo Veloso: 210 metros de galerias
- Córrego Água Vermelha – Rua Pacari da Mata: 190 metros de canalização
- Rua Estados Unidos: 1.320 metros de galerias

REESTRUTURAÇÃO

A secretária Adriana Biazzi também ofereceu uma visão mais detalhada quanto ao trabalho de reorganização da Secretaria, que teve de ser executado à guisa de preparação, sem a qual não seria possível alcançar os patamares de desempenho e os objetivos determinados pela gestão: “Quando nós chegamos à SIURB, realmente havia uma situação de abandono. Tivemos que entrar com um planejamento e, em paralelo, vir com obras imediatas, para atender emergências. Terminando essas emergenciais, a intenção era entrar com uma manutenção sistemática e metódica, como estamos procurando fazer”, recorda a engenheira, acrescentando e, de certa forma corroborando uma afirmação feita logo no início desta reportagem: o atual bom momento vivido pela pasta. “Uma coisa importante de pontuar, é que nunca, em termos de SIURB, em gestão alguma, tivemos tantos programas de obras como fizemos e estamos fazendo nesta agora, em termos de drenagem, pontes e viadutos, que eram esquecidos, mobilidade e mesmo educação. A SIURB bateu todos os recordes em

Quando nós chegamos à SIURB, realmente havia uma situação de abandono. Tivemos que entrar com um planejamento e, em paralelo, vir com obras imediatas, para atender emergências.

**Adriana Siano Boggio Biazzi,
Secretária Adjunta da SIURB**

termos de execução se compararmos com todas as gestões anteriores. Nós também temos trabalhado muito, com a modernização de projetos. Que via de regra, têm sempre valores muito grandes. E, graças à administração Ricardo Nunes, só se tornaram possíveis, com a visão dele em colocar as contas da prefeitura em ordem, e, a partir daí começar a realmente investir na cidade de São Paulo”, esclareceu. Outro aspecto essencial que passou por uma mudança de perfil significativa, foram as relações da Secretaria com os órgãos de controle, cortes de contas, e interlocuções com concessionárias e outros diversos atores, calcada em técnica e diálogo, como explica Valéria Casseiro, arquiteta e urbanista à frente da diretoria de Obras e Manutenção da SIURB, e há 18 anos em serviço pela Prefeitura Municipal de São Paulo, sempre na área de obras, e executando funções em diversas disciplinas. “Nós cuidamos da interlocução com os órgãos de controle também, de uma maneira preventiva e colaborativa, para evitarmos ao máximo possível, pausas ou atrasos nas nossas obras. Algo que nos foi determinado e é um perfil que o Secretário tem”, disse, complementando: “O que nós temos que ter noção é que uma obra que está sendo feita hoje, não atende apenas a uma necessidade imediata. É um equipamento que vai ficar por 50, 100 anos, e vai beneficiar não apenas a população presente, que está ali utilizando-a. Se formos observar, são gerações de pessoas que irão se beneficiar desta benfeitoria. Então, nós entendemos que a obra ultrapassa o tempo também, uma visão que nós trazemos do tipo de legado que nós queremos deixar. E isso também tem a ver com uma perspectiva de como as pessoas irão se relacionar com aquele espaço, além até de sua função principal. É uma visão mais ampla da cidade,

de como essas necessidades se interligam. Muitas vezes os órgãos de controle, suas equipes técnicas e mesmo o grande público, não tem essa dimensão. Assim nós atuamos para melhorar também essa interface”, pontuou a arquiteta, que define os piscinões como um dos passos mais importantes dados pela Secretaria, neste sentido de provisionar e prover a cidade de maior resistência, para situações, não apenas do presente, mas do futuro, levando em conta as alterações climáticas. “Os piscinões em Perus (cujas obras foram alvo de visita técnica da **RodoVias&Infra**), que serão 4 no total, com dois



**Valéria Casseiro, Diretora de
Obras e Manutenção da SIURB**

reservatórios já prontos, têm essa característica de obra com uma serventia ampla e perene. E, vale lembrar que são intervenções que não se resumem apenas à parte hídrica em si, mas envolvem uma visão urbanística. Em Perus, tivemos alterações nos comércios, praças, alteamento de pontes, realmente um conjunto além da segurança hidrológica. Uma obra que impressionou até mesmo os auditores de TCM (Tribunal de Contas do Município), que colheram impressões com a população local, antes da nossa chegada para uma das inspeções. Mas, o mais importante é que os resultados estão aparecendo. São Paulo não teve os problemas com as chuvas como costumava ter há alguns anos atrás. Com a intensidade e os danos imensos como teve no passado não muito distante. Nem mesmo, teve problemas perto do que ocorreram em outros lugares do país.”, relatou a arquiteta, que reitera a percepção de que, historicamente, a atual administração da SIURB atingiu um patamar de execução de obras sem paralelos na história da Secretaria. “Não existe espaço nem para comparações com o que foi feito nesta gestão. Nós vemos que a marca SIURB melhorou. Vemos que o esforço compensou e está compensando. Foi e está sendo desafiador. Mas ao mesmo tempo, é extremamente recompensador”, finalizou a diretora.

Não existe espaço nem para comparações com o que foi feito nesta gestão. Nós vemos que a marca SIURB melhorou. Vemos que o esforço compensou e está compensando.

Ponte Engenheiro Ary Torres



É OBRA, É ARTE, É INFRA, É TECH

“Nosso programa de pontes e viadutos, compreende todas as etapas, desde o planejamento à execução da obra, incluindo monitoramento. Na eventualidade de a SPObras levantar algum comprometimento que consista em um risco iminente significativo, como um colapso, nós entramos emergencialmente, de forma quase imediata”, atalhou a secretária adjunta, engenheira Adriana Biazi, antes de explicar o “como isso é feito?”, que ficou em suspenso nas ideias da equipe. Insuspeita e instalada quase como um departamento de inteligência, como nos filmes, a secretária conduziu o time de **RodoVias&Infra** alguns andares para baixo, no piso térreo, onde uma porta automatizada se abriu para dar acesso à tal sala de monitoramento, quase despercebida para quem acessa o prédio pela recepção, onde também se faz o cadastramento. Recebida por uma parede de monitores e algumas fileiras de máquinas de alta capacidade de processamento, com ao menos 10

técnicos em atividade (não estão sendo contados os profissionais de campo aqui), cuidando deste sistema que atualmente são os olhos da SIURB, por meio de 428 câmeras em 295 OAEs, em tempo real, com imagens gravadas em um servidor proprietário, 24x7. “Esta é uma plataforma que é dotada de uma série de funcionalidades. Atualmente temos um contrato que deve avançar e monitorar 945 OAEs, mas que posteriormente, deve ser expandido para todo o inventário da cidade, que é constituído



Marco Alessio Antunes,
Diretor Presidente da SPObras

O programa de manutenção das Pontes e Viadutos, uma programação muito extensa para garantir a segurança e a mobilidade de toda a cidade e que cuida de mais de 1 mil ativos, contando também os túneis, entre outras obras importantes que acontecem dentro do ambiente da cidade.



por 1200 OAEs, com as câmeras focando também em pontos de interesse, como juntas de dilatação e estruturas de apoio”, detalhou a secretária. Pareada com geoprocessamento via satélite, e empregando radares e sensores, tanto no terreno quanto na estrutura, a plataforma já está passando por uma atualização, que está em fase de testes, para emprego de IA – Inteligência Artificial, para detecção de eventuais movimentações, incluindo as não convencionais e potencialmente perigosas para as estruturas, e calibrada para disparar alertas automáticos para as equipes quando estas ocorrências acontecerem, para avaliação, vistoria ou outras ações necessárias. “Por meio dos algoritmos que fazem esta leitura constante, são feitos cálculos que ajudam a definir o Índice de Prioridade de Inspeção”, que relaciona o movimento do terreno, as chuvas e a movimentação relativa, que pode ou não disparar uma vistoria e, a natureza dela, dentro de diversos POPs, Procedimentos Operacionais Padrão”, disse a engenheira. Integrada com aplicativo de celular para atender aos times externos, a plataforma, além de conversar com o moderno conceito de BIM – Building Information Management, que inclui modelagens em 3D as built, também oferece a possibilidade de uma integração completa com o Smart Sampa, e todo o sistema de acesso à forças de Segurança, Defesa Civil e Bombeiros. “É um monitoramento ativo, com a principal função de acusar situações que possivelmente gerem problemas. Se a estrutura passou por alguma movimentação estranha, fora do comum, já se liga um alerta e são acionados tanto técnicos da própria SIURB, quanto da SPObras, para avaliar se houve algum problema ou dano estrutural no local. A depender da situação, já acionamos também a empresa contratada”, explica um pouco mais o diretor Presidente da São Paulo Obras - SPObras, Marco Alessio Antunes, complementando: “A (SPObras) é a grande gerenciadora de vários projetos, diversas obras e vários programas da Cidade de São Paulo. Dentre eles, o gerenciamento do programa



de mobilidade, que inclui a requalificação viária e os novos corredores de ônibus. Também os programas de drenagem, que contemplam a macrodrenagem e os piscinões, o programa de manutenção das Pontes e Viadutos, uma programação muito extensa para garantir a segurança e a mobilidade de toda a cidade, e que cuida de mais de 1 mil ativos, contando também os túneis, entre outras obras importantes que acontecem dentro do ambiente da cidade”. Não obstante todas estas qualidades, o sistema de monitoramento empregado pela SIURB, permite ainda, um gerenciamento da própria frota, do posicionamento (também em tempo real) das viaturas, status correntes de ações que estas estão atendendo, composição das equipes que saíram para efetuar atendimento e os motivos que levaram os técnicos a ir à campo. Também, o sistema possui detecção e alertas para quando seus próprios equipamentos perdem comunicação com a Central de Monitoramento, acusando “dispositivo off line”, e assim, disparando também um alerta de verificação local da ocorrência que ocasionou seu desligamento.

COROAÇÃO DO ESFORÇO

Transcendendo as evidentes entregas, que estão por toda a cidade, existem ainda outros fatos que refletem a dedicação empregada pelos quadros da secretaria: “Em 2024, a SIURB ganhou 3 prêmios. O da reforma do viaduto Santa Ifigênia, conferido pelo Instituto de Engenharia (PMMO – Prêmio Maiores e Melhores Obras 2024, na Categoria: Recuperação Estrutural), o da obra dos reservatórios do Ribeirão Perus (PMMO – 2024, Categoria: Combate a Enchentes), e a obra do BRT Radial - Aricanduva (PMMO – 2024, Categoria: Transporte Urbano)”, registrou a engenheira que, representando todo o time da secretaria, recebeu as honrarias diretamente na casa da engenharia de São Paulo.

ALTA CAPACIDADE: O TERMINAL DE ITAQUERA

Entre as grandes obras de mobilidade (confira a lista no Box Mobilidade e Viário), tanto no viário, BRTs, quanto as melhorias em Pontes, Viadutos e requalificações, a SIURB também mira em “Subir a régua”, em seus Terminais de Ônibus, que não raro, como em Itaquera, exemplo visitado por **RodoVias&Infra** e cuja fase 1 foi entregue, constituem elementos de integração com transportes sobre trilhos. “Recentemente, tivemos a inauguração do Terminal Itaquera, com R\$ 252 milhões investidos, passando das 36 mil pessoas, para 52 mil, com mais de 500 vagas de estacionamento”, comentou a secretária Adriana Biazzi, sobre uma inauguração que marca o início de outras fases importantes



Hélio Marcos Gomes da Silva,
Engenheiro Fiscal da SPObras

para que se chegue ao resultado esperado para o final dos trabalhos, que prosseguem até a fase 3, como explicou o engenheiro Fiscal da SPObras, Hélio Marcos Gomes da Silva “Este é um terminal que foi inicialmente concebido como terminal rodoviário. Mas, no decorrer do tempo, ele foi convertido para uso urbano. Até 2018, ainda existia a ideia de que ele seria rodoviário, mais ou menos nos moldes de como é o da Barra Funda, que tem a parte urbana, intermunicipal e interestadual. Porém com o crescimento desta região, que é em termos práticos o único local onde ainda é possível a expansão da cidade, acabou-se optando por fazer o Terminal de Itaquera, dedicado ao uso urbano”, detalhou o experiente engenheiro (e professor de engenharia), que entre idas e vindas, acompanha a história do terminal de Itaquera desde seu início, no já remoto 2012. “Para facilitar o ataque às frentes, nós estabelecemos esta divisão em 3 fases. A primeira, foi inaugurada, e já ampliou a capacidade. Atualmente, estamos em plena fase 2, em obras, com a terceira fase sendo constituída por um acesso para que vem sentido Centro, via antiga Radial Leste, atual Avenida Sport Club Corinthians Paulista, com uma plataforma de desembarque para acesso direto ao Metrô ou à CPTM, passando a ser uma outra boa alternativa. Todo o terminal foi pensado em termos de acessibilidade, com escadas rolantes, elevadores, rampas, piso tátil e uma conexão facilitada interna,

Com o crescimento desta região, que é em termos práticos o único local onde ainda é possível a expansão da cidade, acabou-se optando por fazer o Terminal de Itaquera, dedicado ao uso urbano.



onde o passageiro não precisará mais sair do terminal, para acessar o embarque do Metrô e da CPTM, que estão aqui contíguos”, disse. “A parte viária e de paisagismo, também está concluída, bem como remanescentes, que eram ainda da época da Copa, em 2016. Especificamente falando da fase 2, teremos 2 subsolos, atualmente em processo de fundação, estaqueamento e reforços, com a presença de um estacionamento. Estamos aí avançando em torno de 19 m para atingir a rocha sã, em uma área que tem a presença de solos de qualidade muito ruim”, relatou o experiente engenheiro. Um elemento arquitetônico que chama a atenção, é a cobertura com estrutura metálica com membrana, que permite a conexão entre os dois terminais. Além de representar uma solução diferenciada, a cobertura com membrana, tem sua funcionalidade em conjunto com um desenho mais orgânico, pouco convencional, que contrasta bem em sua leveza com a retidão das linhas do restante do terminal. **RodoVias&Infra** aposta que ela se tornará uma referência instantânea no mix de

É gratificante trabalhar em uma obra destas dimensões, que envolve tantas disciplinas de engenharia ao mesmo tempo, e que vai beneficiar tantas pessoas, vai facilitar de verdade a vida delas.

MOBILIDADE

OAEs

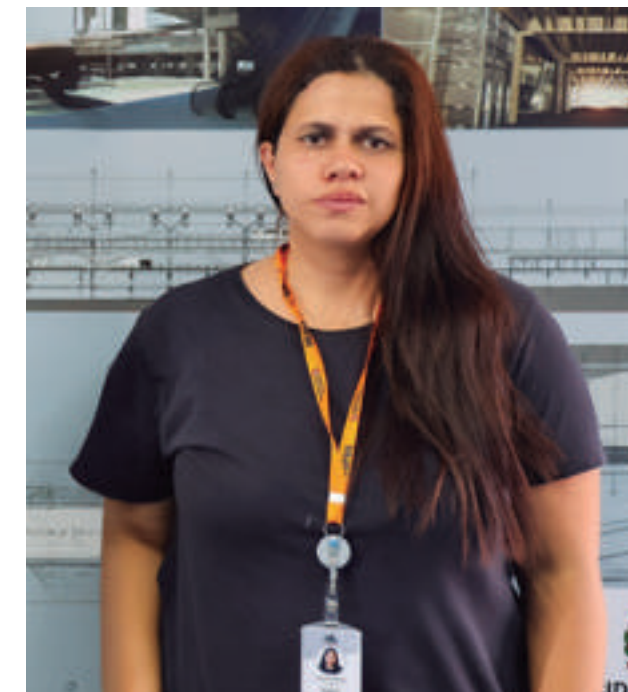
- Recuperação de Pontes e Viadutos: maior programa da história da cidade (125 obras entregues/ 183 U.E)
- Recuperação e restauro do icônico e centenário viaduto Santa Ifigênia (obra entregue)
- Ciclopasseira Bernardo Goldfarb (em fase de entrega)
- Duplicação do Viaduto João Beizola (em fase final)
- Duplicação da Ponte Jurubatuba (obra em andamento)
- Retomada das obras da ligação viária Pirituba Lapa (obra em andamento)
- Ligação viária Graúna Gaivotas (licitação publicada)

Corredores

- Retomada das obras do Terminal Itaquera (Fase 1 concluída)
- 1ª fase da Requalificação da Av. Santo Amaro (obra entregue)
- 2ª fase da Requalificação da Av. Santo Amaro (a iniciar)
- BRT Radial Leste – Trecho 1 (obra em andamento)
- BRT Aricanduva (licitação publicada)
- Requalificação dos corredores Amador Bueno da Veiga, Ipirim (entrega esse ano), Interlagos e Itapeerica

Viário

- Retomada das obras de prolongamento da Av. Chucrê Zaidan (obra em andamento)
- Requalificação dos calçadões do Triângulo Histórico (obra em andamento)
- Requalificação dos calçadões da República (licitação publicada)



Talita Pereira da Mata Ribeiro,
Engenheira da SPObras



TRÂNSITO RÁPIDO

Em linha com as obras do terminal, a SIURB segue com a programação de seus BRTs, com obras pesadas na “Radial Leste” em andamento, e a chegada da fase de licitações do BRT Aricanduva, pode-se já presumir um ganho de capacidade que deve aliviar algumas rotas, em sua grande maioria, troncais importantes que estão inseridas no sistema. Cabe ressaltar que a aplicação, com paradas e ônibus acessíveis, identificação de veículos e coordenação para abertura de portas, bem como previsão de chegada é um salto qualitativo, mesmo frente ao pioneiro sistema implantado em Curitiba-PR, que é referência mundial nos termos desta categoria de transporte urbano sobre pneus. “O Programa do BRT em São Paulo, é inovador e venceu desafios importantes, tanto que o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento

– BIRD, financiador da obra, trouxe representantes da Índia, para avaliar, aprender e desenvolver algo similar à nossa solução, devido ao fato de eles também terem uma frota de ônibus bem diversa, e que precisa “conversar” com as estruturas e plataformas para que o sistema funcione como aqui”, revelou a secretária Adriana Biazzzi.



Adriana Siano Boggio Biazzzi,
Secretária Adjunta da SIURB

O Programa do BRT em São Paulo, é inovador e venceu desafios importantes, tanto que o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento – BIRD, financiador da obra, trouxe representantes da Índia, para avaliar, aprender e desenvolver algo similar à nossa solução.



soluções de
**pavimentação e
reciclagem**
desde
1996



Nossa **missão** é transformar **desafios ambientais** em oportunidades para uma **pavimentação mais sustentável**

- **PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA:**
Equipe especializada e equipamentos de ponta
- **NIVELAMENTO DE TAMPÕES COM FRESADORA CÔNICA:**
Maior conforto ao rolamento
- **FRESAGEM E MICROFRESAGEM:**
Regularização da pista
- **RECICLAGEM EM USINA COM ESPUMA DE ASFALTO:**
Sustentabilidade na pavimentação



FREMIX

(11) 4196-5533
FREMIX.COM.BR



COBRAPE

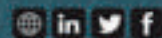
GERENCIANDO
UMA VIDA
MELHOR PARA A
POPULAÇÃO E O
CRESCIMENTO
DA CIDADE DE
SÃO PAULO

Obras de Canalização e Implementação de Reservatórios no Ribeirão Pardo, Pôrto - SP

Obra de Recuperação do Complexo Automóvel Buzatti - SP

cobrape

COBRAPE - CIA. BRASILEIRA DE PROJETOS E EMPREENDIMENTOS



CAPA - MEGALÓPOLE DE SÃO PAULO



ALINHANDO NO GRID

Uma nota importante, especialmente voltada para o público automobilista, mais especificamente aos amantes do esporte a motor, é que São Paulo, berço de aquilatados campeões, continua sendo a capital das corridas brasileiras, tanto para categorias nacionais (Old Stock, Stock Car, Porsche Cup, entre outras) quanto internacionais: "A SIURB também está à frente das obras no Autódromo Internacional Carlos Pace, o Autódromo de Interlagos. Obras de reforma, manutenção e novas obras. A Cidade de São Paulo é a única cidade do mundo que tem WEC - World Endurance Championship - Campeonato Mundial de Endurance, da FIA, provas de longa duração, Fórmula 1 e Fórmula E, ainda que a Fórmula E, não seja realizada em Interlagos", afirmou a secretária.





SÃO PAULO VAI À ESCOLA



Uma parcela importante dos trabalhos da SIURB, responde pelas Construções e intervenções nos CEUs (Centro de Educação Unificados), CEI (Centros de Educação Infantil), Creches e EMEIs (Escolas Municipais de Educação Infantil e mais recentemente, a construção do Centro TEA, primeiro Centro Municipal vocacionado para o atendimento à pessoas com Transtorno do Espectro Autista, que deverá ser inaugurado em breve), sendo que recentemente, 26 destes Centros de Educação Unificados passaram pela primeira reforma desde que foram construídos. Desta forma, **RodoVias&Infra** foi à Parelheiros, visitar o CEU Professora Eneida Palma Leite, um verdadeiro complexo educacional, no centro do bairro que detém, de acordo com o próprio prefeito Ricardo Nunes, o pior Índice de Desenvolvimento

Humano da Cidade de São Paulo. À época da visita, as equipes toparam com a casa cheia de crianças de todas as idades, mesmo considerando a época de recesso escolar. E o motivo, tem origem em uma iniciativa da Prefeitura, chamada “Recreio nas Férias”, que aproveita a estrutura do CEU para promover atividades de recreação e esportivas, abertas à toda a população. Com áreas bem cuidadas e amplas, um bom ajardinamento, quadras cobertas e duas piscinas, incluindo uma de grandes dimensões, adequada para a prática de natação competitiva, em nada a estrutura oferecida poderia ser diferenciada de um clube privado de lazer. Claro, a não ser pela presença, dentro do edifício que contém as salas de aula, de uma grande abóboda, onde está instalado o planetário. Afinal, não temos notícias de nenhum

clube privado, por mais caro que seja, que tenha em suas dependências um “sistema de projetores Asterion Premium VELVET LED VIII, o primeiro do mundo, uma experiência que oferece imagens 3D do céu noturno em alta precisão”. Inaugurado em agosto de 2024, o espaço, que prioriza atendimento a outras escolas, é uma atração gratuita, com sessões de 40 minutos e que registra uma média de 3 mil visitantes mensais. Se Parelheiros tem o primeiro planetário deste tipo no mundo, o segundo, feito pela renomadíssima companhia ótica Zeiss, poderia ir certamente para Nova Iorque ou mesmo Londres, talvez Berlim. Mas, informamos aqui que a prefeitura de São Paulo teve uma ideia diferente: o segundo equipamento desta série de última geração, vai para o CEU Jardim Paulistano, na brasileiríssima e paulistaníssima Freguesia do Ó. ■



CEU Parelheiros: espaço de integração e cultura na Zona Sul de São Paulo, promovendo educação, lazer e convivência para a comunidade local



HOMEM OBRA

Marcos Monteiro, Secretário de Infraestrutura Urbana e Obras da Prefeitura de SP

Do alto de sua sala, do oitavo andar no centro da megalópole São Paulo, um estudioso se debruça – como tantas outras vezes – sobre os próximos passos que devem levar adiante os que “conduzem e não são conduzidos”. Sobre sua mesa de reuniões, uma réplica miniaturizada e totalmente funcional de uma retroescavadeira, com controle remoto. Porém, o engenheiro pós-graduado, professor e, consecutivamente secretário de Infraestrutura Urbana e obras da cidade, Marcos Monteiro, ao contrário do que a atmosfera leve e gentil sugere, não brinca em serviço. Responsável por dotar a infraestrutura paulistana de capacidade e resiliência, o experiente gestor, recebeu **RodoVias&Infra** neste novo início de termo, para detalhar a continuidade de trabalhos iniciados por sua equipe técnica e por si, bem como as novidades que vêm por aí.

Rodovias&Infra: Começando pelas características climáticas desta época do ano, típicas e que resultam em problemas na cidade, São Paulo e São Pedro, parecem ter uma rixa grande quando o assunto são as precipitações. Sabemos que a SIURB vem trabalhando já desde 2021, com estudos e obras pesadas neste sentido de tornar a cidade – e seus sistemas de águas – mais resilientes.

Marcos Monteiro: Esse aspecto do São Pedro, como você coloca, envolve a questão da drenagem da cidade. Mas, quando falamos desta questão sob a ótica ambiental, basicamente estamos falando de saneamento, que são atribuições estaduais, de água servida e captação de esgoto, no âmbito da SABESP, do estado de São Paulo. No município, temos a responsabilidade sobre a gestão dos resíduos sólidos e da drenagem. Os primeiros, são cuidados pela SP Regula, junto com a Secretaria de Subprefeituras, e que trata de coleta de lixo, toda questão de limpeza urbana e a segunda, aqui na SIURB. Nesta gestão, buscamos empreender um trabalho de organização e planejamento nas grandes regiões de alagamentos. Hoje temos ótimos instrumentos de planejamento para obras desta natureza. Já tínhamos em 2021, alguns “Cadernos de Drenagem”. Entramos, neste ano, com 6 destes Cadernos e, atualmente, estamos com 29 publicados, e com mais alguns outros a serem publicados e que, devem certamente chegar a cerca de 50. Estes estudos para os Cadernos, começaram pelas áreas mais críticas, onde tínhamos mais problemas. Agora, estamos contemplando áreas de menor impacto, em um levantamento que atualmente está em torno de

60% de cobertura, e são eles um componente importante para o planejamento. O que nós definitivamente não tínhamos, eram propostas para melhoria dos problemas encontrados. Tínhamos obras propostas, mas não havia, um ordenamento entre elas. E isso é muito sensível, por que na seara individual, as prioridades divergem. E, claro, isto levanta questionamentos de, porque priorizar algumas intervenções, em detrimento de outras, sobre como justificar para a população porque eleger uma obra e não outra. Para responder a estas questões de priorização, em 2022 nós confeccionamos a primeira edição do “Plano Diretor de Drenagens” – PDD, onde montamos uma grande matriz, que leva em conta o índice socioeconômico das pessoas, o número de habitantes atingidos, os custos das obras, sua complexidade, as soluções e quantas pessoas serão beneficiadas, entre outras. Nós ponderamos esses dados, e, com isso, trazer um ordenamento lógico, para estabelecer essa priorização. Até por que, muitas vezes a justiça vai cobrar uma posição mais embasada sobre esses temas. A segunda edição do PDD, foi publicada em julho do ano passado, com 57 obras descritas e elencadas e que tem a função de conter esses alagamentos.

“ Nesta gestão, buscamos empreender um trabalho de organização e planejamento nas grandes regiões de alagamentos. Hoje temos ótimos instrumentos de planejamento para obras desta natureza.



Centro de Monitoramento de Fissuras em Pontes e Viadutos de São Paulo: tecnologia e vigilância em tempo real para a gestão das obras de arte especiais da capital



É interessante notar que estas são sempre obras de grande porte, mas que acabam tendo menos visibilidade, não é mesmo?

Sim, sempre de grande porte. Mas já que você falou em visibilidade, uma grande preocupação desta gestão, é a que se refere às pessoas que estão em áreas de risco, aquelas áreas, dentro daquele sistema de classificação R1, R2, R3 e R4 onde os números mais altos representam o maior risco. Situações que, anteriormente só seriam tratadas e teriam visibilidade, quando acontecesse algum problema realmente muito sério. Nós começamos a

Nós começamos a gestão, em 2021, intervindo em caráter emergencial em diversas áreas, com as subprefeituras apontando as regiões onde as pessoas estavam em risco.

gestão, em 2021, intervindo em caráter emergencial em diversas áreas, com as subprefeituras apontando as regiões onde as pessoas estavam em risco. Nós começamos a risco eminente. Assim, nós continuamos acompanhando, mas não como uma emergência. Nas situações em que foi constatado de fato, procedemos à contratação emergencial. E essas emergências foram contratadas. Uma cobrança reiterada que nós temos, aliás nestas obras de emergência é: "E o planejamento?" ou "Porque só foi feito um trecho e não o restante?" e é preciso frisar que obras deste tipo, somente vão de encontro ao perigo mais imediato. Não têm o objetivo principal de melhorar o sistema como um todo - até por que isso é impossível - mas sim, de performar uma melhoria pontual, para evitar que pessoas caiam, se

machuquem, evitar que encostas cedam e caiam sobre casas. São melhorias localizadas. Foi neste período que desenvolvemos o Plano Municipal de Redução de Riscos - PMRR, um compromisso que assumimos, e a Justiça vinha pedindo desde 2011, que a cidade tivesse um. E nós o fizemos. Mas já nas discussões iniciais, tínhamos receio de produzi-lo, entregá-lo à justiça, propondo ações, tanto para riscos hidrológicos ou geológicos, e isso não sair do

papel. Então, o PMRR, é uma ação transversal, que envolve diversas secretarias. Para não sairmos apenas com documento e sem ação efetiva, fizemos questão de, já na contratação do apoio técnico que teríamos, que foi feito pelo FDTE (Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia, da Universidade de São Paulo - USP), além do PMRR, incluir mais 100 projetos em áreas de risco. Muitos deles

para complementar as ações emergenciais. A ideia era resolver. Os projetos ficaram prontos, e já neste primeiro semestre, devemos começar a licitá-los. Como estamos falando de soluções definitivas, é preciso entender que estamos estruturados para cuidar de obras, cuidar de pessoas e cuidar da urbanização das áreas para que não voltem a acontecer ocupações irregulares, por exemplo.



Na nossa gestão, não tivemos nenhuma morte por situações deste tipo, devido a escorregamentos. Tivemos sim, situações de alagamento, e de pessoas sendo levadas, mas somente em casos em que as pessoas adentraram a área alagada por própria conta e risco. São situações lamentáveis, que não deveriam ter ocorrido, mas que entendemos que não estão relacionadas às ações que fizemos, nas margens dos córregos.

E por que especificamente esses critérios hidrológicos e geológicos apenas?

Porque são situações que envolvem, volumes de terra grandes. A terra não manda aviso quando vai romper. Veja só o que houve em São Sebastião, onde tivemos um escorregamento que vitimou mais de 60 pessoas (uma ocasião que registrou o maior volume de chuvas em 24h já registrado na história do país). A ocupação estava lá há 20 anos sem problemas, até que de repente, caiu. E esse é o problema, a gente não consegue adivinhar. E o problema é esse. Não tem sintoma, não tem aviso. Graças a Deus, na nossa gestão, não tivemos nenhuma morte por situações deste tipo, devido a escorregamentos. Tivemos sim, situações de alagamento, e de pessoas sendo levadas, mas somente em casos em que as pessoas adentraram a área alagada por própria conta e risco. São situações lamentáveis, que não deveriam ter ocorrido, mas que entendemos que não estão relacionadas às ações que fizemos, nas margens dos córregos e que, essas sim, evitaram potenciais mortes.

No geral, de acordo com alguns documentos aos quais tivemos acesso, houve uma redução de mais de 1/3 nas questões de alagamento, não?

Exatamente. Em apenas um ano, conseguimos uma redução de 33,8% nos pontos críticos de alagamento. Mas mais do que um número, isso representa uma transformação real na vida das pessoas. Implementamos ações estratégicas de drenagem e reforço estrutural nas áreas mais vulneráveis, garantindo mais segurança para a população. Essa redução expressiva não foi fruto do acaso, mas sim de um planejamento técnico rigoroso, investimentos direcionados e da priorização de políticas públicas voltadas para a mitigação de desastres. Além disso, trabalhamos fortemente na conscientização da população e na implementação de mecanismos de alerta antecipado, permitindo que comunidades em áreas de risco possam se preparar melhor diante de eventos extremos.

Exatamente. Em apenas um ano, conseguimos uma redução de 33,8% nos pontos críticos de alagamento. Mas mais do que um número, isso representa uma transformação real na vida das pessoas.



O Viaduto Santa Ifigênia é um viaduto localizado no centro de São Paulo, com uso exclusivamente para pedestres.

Foi neste período que desenvolvemos o Plano Municipal de Redução de Riscos - PMRR, um compromisso que assumimos, e a Justiça vinha pedindo desde 2011, que a cidade tivesse um.

Implantação do canteiro de obras da nova ponte Pirituba-Lapa: o aguardado passo para transformar a integração e o fluxo urbano

É certo que estamos diante de eventos climáticos cada vez mais extremos e mais potencialmente perigosos, como os que ocorreram no Rio Grande do Sul. E neste contexto, surge a ideia de infraestruturas e cidades mais preparadas, resilientes. Temos até um plano nacional neste sentido. E, de alguma forma, São Paulo parece ter largado na frente, neste sentido, correto?

Bom, são obras que contemplam a drenagem da cidade como um todo, por princípio. Se pegarmos os reservatórios, são estruturas grandes, caras e que no final, vão ser usados em sua plenitude, poucas vezes no ano. E isso causa um certo incômodo. Um compromisso grande. São usados poucas vezes, mas são essenciais. Paralelamente, estamos buscando também, soluções baseadas na natureza, para que tenha outros usos durante o ano, como parque alagável, áreas de lazer e, no período de chuvas, fechado. São conceitos que cada vez mais temos usado nos nossos projetos. Dentro desta seara das grandes obras, temos também um trabalho das subprefeituras, com os "Jardins de Chuva", sustentáveis, como soluções complementares aos sistemas de macro drenagem. São áreas que localmente, facilitam a infiltração da água e o seu curso para o subsolo, que é um grande problema para as cidades, a impermeabilização da superfície. Isso aumenta a velocidade de encaminhamento para os corpos d'água, que em sua origem não têm capacidade para todo esse escoamento e acabam transbordando. Dentro desta nova gestão, estamos buscando trabalhar ainda mais próximo das subprefeituras, para trazer soluções mais simples, em pequenas áreas de alagamento, uma terceira vertente do trabalho. Um suporte técnico para as subprefeituras, que têm seus contratos de manutenção e limpeza ao longo do ano todo, incluindo a manutenção das bombas dos reservatórios, para, depois das ondas de chuva, exaurir a água excedente captada. Então, elas têm manutenção frequente, segurança. São ações mais próximas ao que se chama de zeladoria da cidade. E, as subprefeituras, possuem uma sala de monitoramento dessas bombas, completa, onde elas fazem os testes de acionamento, e etc. Falando de manutenções, no caso de Pontes e Viadutos, os responsáveis pela zeladoria somos nós, em conjunto com a SPObras (empresa pública da PMSP), a antiga EMURB, prestando um gerenciamento para nós.

Neste sentido, temos um programa grande, robusto, de vistoria nos quase 1300 dispositivos entre pontes, viadutos, passarelas e túneis cadastrados. Para isto, nós começamos com vistorias especiais, onde contratávamos empresas para nos apontar os pontos mais críticos, montarem modelos matemáticos pra simularmos carregamentos máximos, esforços, e volume de tráfego que aquela determinada estrutura suporta, se ela está condizente com o padrão de uso atual, quais os tipos de manutenção necessários e indicados para ela, se é funcional, gradis, passeio, ou se trata de recuperação estrutural ou reforço, uma situação mais séria. Também, além destes, nós temos o monitoramento constante, 24x7, de pontes e viadutos remotamente em uma Central instalada na secretaria, que, via satélite e por vídeo, detecta e aciona, de acordo com a necessidade, equipes para avaliar as eventualidades acusadas pelos sistemas de detecção. Ainda falando de OAEs, temos a Ponte de Jurubatuba, que também é uma duplicação, uma ponte em arco, no Rio Jurubatuba, que liga ambos os lados da Avenida Interlagos, com recuperação das estruturas antigas, e a construção de uma nova, em paralelo, por que o gargalo ali é enorme. Nós também atacamos um problema que se arrastava há muito tempo, uma demanda de anos, que era a Ponte Pirituba – Lapa. Ela estava paralisada na justiça, desde 2018, nós conseguimos retomar judicialmente, resolver a questão da região, dirimir as dúvidas, e, retomamos. Está em andamento.

Dentro desta nova gestão, estamos buscando trabalhar ainda mais próximo às subprefeituras, para trazer soluções mais simples, em pequenas áreas de alagamento, uma terceira vertente do trabalho.

Atualmente, nós temos por volta de quantas intervenções nestes dispositivos?

Temos as chamadas "Intervenções de 100 dias", com licitações importantes para sair, como a "Graúna-Gaivotas", uma construção nova, vai economizar aí tempo de trajeto, na região que vai ter um método construtivo com balsas, obra naval, na Represa Billings, que já está com projeto executivo pronto e irá em breve ser licitada, prevista para 30 meses, com investimentos de R\$ 480 milhões. Temos o Viaduto do Complexo João Beçola da Silva, que tem tanto manutenção quanto obras novas, está tendo uma nova pista construída, já em fase de finalização. Uma obra importante, histórica, foi a da reforma do Viaduto Santa Ifigênia, datado de 1913, executado em estrutura metálica, com uma recuperação total, recomposição do piso e das pastilhas no mesmo padrão, formato e cor do piso original, de época. Uma obra que foi premiada pelo Instituto de Engenharia – IE, junto com mais duas outras, que são os reservatórios da bacia do Ribeirão Perus, para controle de enchentes, e o BRT Radial e Aricanduva. Seguindo um pouco pelas melhorias viárias de grande porte, temos um projeto de prolongamento da Marginal Pinheiros, que termina na Ponte Transamérica, na altura da Ponte Vitorino Goulart, uma obra de porte que estamos chamando de "Nova Marginal", ficou paralisada no tribunal de justiça para análise, mas deve entrar em licitação. O desafio desta obra, a exemplo de outras, são as interferências, com rede elétrica, rede de dutos, gás, entre outros. Já na região de Santana, Zona Norte, faremos algumas melhorias no eixo Tiradentes - Avenida do Estado e o primeiro trecho de Santana, com implantação de algumas passagens inferiores para eliminação de cruzamentos, incluindo uma por baixo da Rota, outra por baixo do Tamanduateí, e ainda vai envolver reservatórios, um complexo grande, que deverá ter investidos cerca de R\$ 1,5 bilhão, para os quais estamos à procura de financiamentos e que, naturalmente, não é uma obra que será rápida. Outra obra que temos na mira, nesta linha de melhorias no viário, é na região de Perus, na Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, pois é uma área que já não apresenta vazão para o grande fluxo de veículos e, como agravante, tem grandes empreendimentos imobiliários que estão se instalando na área. Por isso estamos estudando a criação de um viário novo para servir essa população. Há ainda obras importantes do ponto de vista de operação urbana, como a Avenida Roberto Marinho, que deve finalmente sair do papel, e também envolve viário, reservatórios, parque linear, e deve ser licitada ainda este ano. É um local onde foram realizadas várias obras emergenciais, pois apresentava comunidades em uma condição crítica e, ela deve, enfim, ir caminhando para sua forma definitiva. Por fim, há os planos do boulevard da Avenida Juscelino Kubitschek, junto com a SPUrbanismo, a continuidade da Avenida Santo Amaro, que encerrou sua primeira fase, até a chegada à Avenida Bandeirantes, cujas as obras também devem ser iniciadas em breve.

Na região de Santana, Zona Norte, faremos algumas melhorias no eixo Tiradentes - Avenida do Estado e o primeiro trecho de Santana, com implantação de algumas passagens inferiores para eliminação de cruzamentos, incluindo uma por baixo da Rota, outra por baixo do Tamanduateí.



Viaduto Santa Ifigênia: obra premiada pelo Instituto de Engenharia, referência em inovação e excelência na mobilidade urbana.



“**Temos algumas obras emblemáticas de mobilidade em andamento, como o trecho 1 do BRT Radial Leste, que vai do Parque Dom Pedro II ao Metrô Penha, uma obra subdividida em 3 segmentos, já na expectativa de licitar os segmentos 2 (Metrô Penha – Itaquera, já em fase de finalização de projetos), e o trecho 3 que está em fase de estudo.**”

Já que tangenciamos aqui as obras do BRT, como estão estes projetos de mobilidade?

Temos algumas obras emblemáticas de mobilidade em andamento, como o trecho 1 do BRT Radial Leste, que vai do Parque Dom Pedro II ao Metrô Penha, uma obra subdividida em 3 segmentos, já na expectativa de licitar os segmentos 2 (Metrô Penha – Itaquera, já em fase de finalização de projetos), e o trecho 3 que está em fase de estudo. Diferente de Curitiba, São Paulo não implantou o BRT “puro”, com ônibus padrão e etc., então nós teremos um período de adaptação no sistema. Ele terá um tempo “misto”, em que ônibus mais antigos irão conviver com veículos mais modernos. Inclusive a SPTrans (empresa da PMSP, capital misto) está fazendo gestões, conversando com as empresas, para chegar a um denominador quanto ao modelo de ônibus, que deve ser o mesmo para todas que operarem no BRT. O grande desafio desse projeto do BRT, inclusive foi esse: ter a abertura das portas nos locais corretos, dependendo do veículo que está chegando na plataforma. Foi necessário estudar os veículos existentes e desenvolver um sistema capaz de ler e adequar estas aberturas a eles, bem como levar em conta as diferenças de altura que existem entre eles, além dos tamanhos das próprias portas. Atualmente o BRT Aricanduva está em fase de análise técnica de material das empresas, com suas obras devendo começar ainda neste primeiro semestre. Tudo integrado aos outros sistemas, como as estações do metrô e do monotrilho.

”**Em linha com o que determinou o prefeito, não por acaso, estes equipamentos moderníssimos, de alta tecnologia, estão disponíveis na periferia. É interessante notar, que estes projetos dos planetários, são concebidos em função de características do equipamento que neles será instalado. E, são facilidades disponíveis também ao público geral, com sessões grátis todos os dias, aos finais de semana.**”

Seguindo pelas atribuições da SIURB, temos um conjunto de outras ações que não estão diretamente relacionadas à parte de mobilidade da cidade ou o Viário propriamente dito, não é mesmo?

É verdade. A secretaria está promovendo a reforma e as melhorias no autódromo de Interlagos, que é uma referência inquestionável no esporte a motor mundial e integra já há anos, calendários de campeonatos e eventos importantes do automobilismo. Além delas, nós temos os planetários, uma ação da educação, cujo primeiro foi inaugurado em Parilheiros, dentro do Centro Educacional Unificado – CEU, e o segundo, será construído em um edifício anexo ao CEU do Jardim Paulistano, na Brasilândia, que deve ainda ser licitado. De acordo com a Zeiss, famosa empresa alemã fabricante do equipamento, eles representam a nova geração, o que há de mais moderno hoje. E justamente, os dois primeiros exemplares desta nova geração, que combina

equipamentos óticos e digitais, é a que estamos usando nestes planetários. E, em linha com o que determinou o prefeito, não por acaso, estes equipamentos moderníssimos, de alta tecnologia, estão disponíveis na periferia. É interessante notar, que estes projetos dos planetários, são concebidos em função de características do equipamento que neles será instalado. E, são facilidades disponíveis também ao público geral, com sessões grátis todos os dias, aos finais de semana.

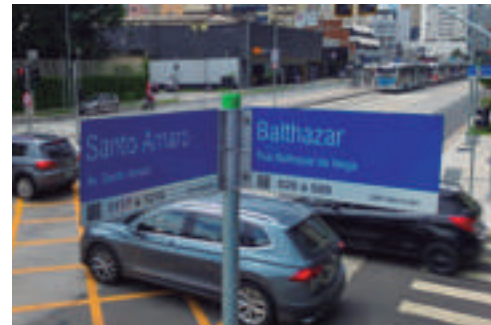


Projeto BRT de São Paulo: imagens dos projetos que evidenciam um transporte ágil, eficiente e sustentável



CEU Parilheiros: espaço de integração e cultura na Zona Sul de São Paulo, promovendo educação, lazer e convivência para a comunidade local





Recentemente, foi aprovada a LOA com o orçamento da SIURB, que mantém o nível de orçamento do ano anterior, com R\$ 3 bilhões. Que natureza de trabalho requisita mais recursos aqui na secretaria?

Nós investimos mais, e essa é uma necessidade, na manutenção das infraestruturas existentes, proporcionalmente, do que na expansão delas.

“Nosso foco é garantir que a infraestrutura urbana acompanhe o crescimento da cidade com qualidade, segurança e eficiência.”

O que acontece é que São Paulo ficou durante muito tempo sem manutenção e sem obras na cidade. Mas essa é uma realidade bem diferente da que temos hoje. Nosso foco é garantir que a infraestrutura urbana acompanhe o crescimento da cidade com qualidade, segurança e eficiência. E é exatamente isso que estamos fazendo: resgatando o que ficou para trás e construindo um futuro mais sólido para todos. Porque cuidar da cidade é cuidar das pessoas. ■



RENOVAURB
TECNOLOGIAS QUE SALVAM VIDAS

LEIA O ARTIGO COMPLETO:



Artigo de Fernando Cunha
Engenheiro Civil pela Escola Politécnica da USP
Especialista em Segurança Viária

QUAL O PREÇO DE UMA VIDA?

COLAPSIVIDADE



POSTE DE AÇO PADRÃO

POSTE COLAPSÍVEL

@renovaurb



www.renovaurb.com.br



SÃO PAULO: OBRAS

Marco Alessio Antunes, Diretor Presidente da São Paulo Obras - SPObras

Gestor de contratos e empreendimentos com mais de 23 anos de experiência em gerenciamento, projetos, planejamento, implantação e operação, o engenheiro Civil Marcos Alessio, à frente da empresa "São Paulo Obras", companhia da Prefeitura Municipal de São Paulo, sob a Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras - SIURB, é um auto-declarado "paulistano apaixonado pela cidade". Nascido na Zona Norte, fala com um orgulho sem disfarces, que sempre morou, estudou e sempre trabalhou na cidade de São Paulo. Atualmente, o diretor-Presidente da SPObras, materializa este carinho como responsável pelo Gerenciamento dos projetos e das (diversas) obras dos (vários) programas de Mobilidade, Manutenção das Obras de Artes Especiais, Construção e Reforma de Unidades Escolares, Macrodrenagem e Operações Urbanas da Cidade de São Paulo. Ações de alto impacto, que ele detalhou à **RodoVias&Infra** em uma conversa que o leitor acompanha a partir daqui.

RodoVias&Infra: A SPObras é uma marca relativamente nova, institucionalmente falando, mas que carrega uma responsabilidade do tamanho da cidade, não é mesmo?

É uma empresa que tem uma importância muito grande dentro do contexto de projetos e obras que vêm para trazer essa garantia, essa segurança, que impactam diretamente na qualidade de vida de todo mundo.

Marco Alessio Antunes: De fato. A empresa São Paulo Obras, é a empresa gerenciadora de vários projetos, diversas obras e vários programas da Cidade de São Paulo. Dentre eles, o gerenciamento do programa de mobilidade, que inclui a requalificação viária e os novos corredores de ônibus. Também os programas de drenagem, que contemplam a macrodrenagem e os piscinões, o programa de manutenção das Pontes e Viadutos, uma programação muito extensa para garantir a segurança e a mobilidade de toda a cidade, e que cuida de mais de 1 mil ativos, contando também os túneis, entre outras obras importantes que acontecem dentro do ambiente da cidade. Então, é uma empresa que tem uma importância muito grande dentro do contexto de projetos e obras que vêm para trazer essa garantia, essa segurança, que impactam diretamente na qualidade de vida de todo mundo.

O senhor mencionou as Pontes e Viadutos e, realmente, basta andar pela cidade para constatar a quantidade de intervenções sendo feitas por estes elementos que fazem parte até da "identidade" da megalópole, e com o uso de algumas ferramentas modernas, podemos entrar com um pouco mais de detalhes nesta atividade?

O Programa de manutenção das Pontes, Viadutos e Túneis, foi criado ainda na gestão Covas Nunes, coincidindo mais ou menos quando o Viaduto T5, na Marginal Pinheiros, próximo à Ponte do Jaguaré, cedeu. Uma ocasião em que realmente a cidade ficou "travada". De 2018 para cá, o Programa de Pontes Viadutos e Túneis já realizou mais de 1 mil inspeções especiais, que consistem de uma vistoria técnica, feita com especialistas, para mapear todos os problemas daquele ativo, daquela Obra de Arte Especial. Feitas estas inspeções, nós passamos à segunda fase, que é de projeto. É onde elaboramos os projetos executivos de reforço e/ou recuperação estrutural. E, em um terceiro momento, é feita a obra em si. Uma vez recuperada, reforçada, existe a intervenção na parte funcional, com as melhorias necessárias a uma melhor mobilidade, voltadas ao passeio, guarda corpo, acessos, e assim por diante. Desta programação já foram entregues mais de 200 obras, e o mais importante, é que elas são noturnas. Pouca gente vê o andamento delas. Fazendo desta forma, diminuímos a interferência no trânsito, dentro de um planejamento adequado, em parceria com a CET. Até porque basta imaginar, além do transtorno para o trânsito, com 100 obras em andamento na cidade, o risco que isto representaria para as equipes na operação. Então eu convido a todos que puderem, que atentem e percebam as Pontes e Viadutos, pois vários deles já estão recuperados, na 23 de Maio, e nas Marginais.

De 2018 para cá, o Programa de Pontes Viadutos e Túneis já realizou mais de 1 mil inspeções especiais, que consistem de uma vistoria técnica, feita com especialistas, para mapear todos os problemas daquele ativo, daquela Obra de Arte Especial.



Obras noturnas que minimizam o impacto no trânsito, valorizando a mobilidade urbana da cidade



Entre 2021 e 2024, foram concluídas 125 reformas; investimento é de R\$ 2 bilhões



Ponte Cruzeiro do Sul: em recuperação estrutural sobre a Marginal Pinheiros, reforçando a mobilidade e conectando regiões de São Paulo



Sabemos que parte deste monitoramento é feito remotamente, como pudemos ver, correto?

Sim. Um monitoramento ativo, com a principal função de acusar situações que possivelmente gerem problemas. Se a estrutura passou por alguma movimentação estranha, fora do comum, já se liga um alerta e são acionados tanto técnicos da própria SIURB, quanto da SPObras, para avaliar se houve algum problema ou dano estrutural no local. A depender da situação, já acionamos também a empresa contratada. Mais especificamente voltando à questão das manutenções, temos o Programa de Manutenções nas Unidades Escolares. É preciso destacar que a SPObras, tem feito também muitas reformas e melhorias em escolas, sendo responsável por este gerenciamento. A empresa até o momento já reformou mais de 1 mil unidades, com mais 700 obras em andamento e mais uma quantidade considerável em processo licitatório ou para entrada nele, para que possamos atingir a meta de chegar à 100% das escolas reformadas em São Paulo. Tendo este universo em mente, temos neste momento, 40% das escolas já renovadas e até o fim deste mandato, devemos atingir este 100%. Vale destacar que uma destas escolas é precisamente o CEU (Centro de Educação Unificado) Professora Eneida Palma Leite, em Parelheiros, onde nós tivemos a felicidade de instalar o equipamento, de última geração no planetário, que só tinha parte da cúpula feita. É o primeiro equipamento no mundo com uma capacidade técnica tão avançada. Lembrando também que o segundo equipamento de planetário, da mesma geração, uma tecnologia pioneira no mundo, e já em fase de licitação, será instalado no CEU Jardim Paulistano na Freguesia do Ó, em Brasilândia. Estas reformas nas escolas, por fim, são importantes, por que elas são utilizadas mesmo nas férias, por que temos o programa "Recreio nas Férias", com atividades esportivas e de lazer, durante o recesso escolar. E isso mostra a percepção que a gestão tem, correta a meu ver,

de que os equipamentos esportivos e de lazer, presentes nas escolas, são tão importantes quanto as instalações para o ensino formal, as salas de aula, até por que esses equipamentos acabam servindo não apenas às crianças, mas à toda a comunidade. Além desta programação de reformas, a SIURB e a SPObras também são responsáveis pela construção de novas unidades. Para tanto, já entramos em processo licitatório para construir mais 6 CEUs. E, acredito, meados deste ano, estas obras devem ser iniciadas. São projetos diferentes, uma nova geração dos CEUs, de projetos novos, modernos, com acabamento superior, e que trazem algumas melhorias em comparação com outras estruturas preexistentes. Nossos projetistas reuniram-se com as equipes da educação (Secretaria Municipal de Educação – SME), por que é fundamental a gente ouvir o nosso "cliente interno", para entendermos o que funciona e é o ideal para eles. Desde tamanho da cozinha, da sala de aula, é tudo pensado levando em conta o cliente secretaria, e a necessidade daquela comunidade em específico.

A SPObras, tem feito também muitas reformas e melhorias em escolas, sendo responsável por este gerenciamento. A empresa até o momento já reformou mais de 1 mil unidades, com mais 700 obras em andamento e mais uma quantidade considerável em processo licitatório ou para entrada nele, para que possamos atingir a meta de chegar à 100% das escolas reformadas em São Paulo.

Nosso grande objetivo é: não termos enchentes. E nós sabemos que elas ocorrem, infelizmente, por diversas razões, mais na periferia. Por este motivo, o caderno nos dá condição de localizar esses pontos mais frágeis e nos coloca em posição de planejar melhor o que fazer.

A SIURB, e consequentemente a SPObras têm atuado bastante em grandes obras, como os Piscinões, feito com base nos cadernos e estudos que foram retomados e estão sendo entregues. Como tem sido essa dinâmica pelo viés da SPObras?

Estes cadernos de drenagem, são um mapa geral de todos os rios, córregos e bacias da nossa cidade. Um trabalho efetuado pela SIURB, que merece um grande louvor, por sinal. Pois é a partir deste trabalho, que nós podemos fazer um planejamento de melhorias de micro/macro drenagem. Nosso grande objetivo é: não termos enchentes. E nós sabemos que elas ocorrem, infelizmente, por diversas razões, mais na periferia. Por este motivo, o caderno nos dá condição de localizar esses pontos mais frágeis e nos coloca em posição de planejar melhor o que fazer. É o elo mais fraco, com áreas que não têm característica de um plano urbanístico prévio e crescem de forma mais desordenada.

Dentre o sortimento de obras que você tem hoje, qual poderíamos colocar como a mais destacada?

Todas as nossas obras são importantes. Isto colocado, várias estão em andamento agora. Dentro da São Paulo Obras, o que me chama atenção, mais em termos de opinião pessoal, é o "Centro TEA" (1º Centro Municipal para Pessoas com Transtorno do Espectro do Autismo de São Paulo). É uma edificação, um espaço pioneiro até mesmo em termos mundiais, onde as pessoas portadoras e suas famílias, terão atividades específicas para cada caso. Para a criança autista, o jovem autista, o adulto autista, o idoso autista, e as pessoas que fazem parte imediata de seu círculo social e que com eles convivem. Muitas vezes a gente pensa somente em crianças quando se fala em autismo. Mas é verdade que temos uma grande parte de diagnósticos tardios, e portanto, pessoas com mais idade e faixas etárias diferentes. E esse espaço foi pensado para este atendimento mais direcionado e humanizado, com orientações para essa rede familiar e de suporte, não apenas com atividades, mas aulas, ensino mesmo, além do recreativo. Então, nesse centro TEA, a mãe, o pai, o cuidador, terão um espaço apropriado para estes cuidados, na Avenida Santos Dumont, 1318, Zona Norte. É um prédio esteticamente bonito, com fachada em brise, com os ambientes mais acolhedores, pensados para ter esse atendimento. É uma obra que está em andamento, com execução superando a casa dos 90%.

Todas as nossas obras são importantes. Isto colocado, várias estão em andamento agora. Dentro da São Paulo Obras, o que me chama atenção, mais em termos de opinião pessoal, é o Centro TEA.



Fotos: Redes Sociais



Prefeito Ricardo Nunes visita obras do primeiro Centro TEA (Transtorno do Espectro do Autismo) da América Latina

“ Já com financiamento do Banco Mundial, temos as obras o BRT Aricanduva, que devem começar ainda este ano, que traz um conceito muito moderno, um projeto que, teve que superar em qualidade, projetos do mundo todo, pois o Banco somente financia obras que atendam a diversos critérios.

Falando em termos de melhoria de mobilidade e melhoria direta no viário, adiante de Pontes e viadutos, a SPObras está presente nos BRTs e nas ampliações pretendidas. Como estão estes projetos?

Sim, estamos no BRT, com obras no complexo da Radial Leste, bem como o Aricanduva, que tem novas licitações. Uma das grandes melhorias que a gestão tem buscado e em que a SPObras está trabalhando é a melhoria desta movimentação da zona Leste para o Centro e vice-versa. Estas, em conjunto com as obras da Linha 6-Laranja do Metrô, deve haver um novo fôlego. São Paulo sempre terá muita coisa para fazer. São 17 milhões de pessoas, 7,5 milhões de veículos. Tudo é uma proporção muito grande. E a intermodalidade, o modal sobre pneus, que “conversa” com o Metrô, com a CPTM, e outros modais, é uma parte fundamental na estratégia, como acontece com o Terminal em Itaquera. De fato, todas essas obras incluem um Programa maior, de mobilidade, que compreendem a requalificação de corredores de ônibus, como o da Avenida Imirim, na zona Norte. Também temos a requalificação da Avenida Itapeverica, de quase 10 Km na Avenida Interlagos, que inclui uma nova Ponte sobre o Rio Jurubatuba, para equalizar o afunilamento que existia ali, quando se vinha de 6 faixas de rolamento, caindo para 5. Agora serão 8. Esta última, é uma obra que está em andamento, inclusive. Ainda, temos a requalificação do Viário em Amador Bueno,



O BRT contará com 13,6 km de extensão, ciclovia e sistemas de operação inteligente, beneficiando 1 milhão de pessoas

Imagem: Ilustração SPObras

também com corredor viário e, estamos em obras no trecho 1 da Radial Leste, do Parque Dom Pedro até o Aricanduva, que melhorará muito a região. Por fim, há intervenções importantes na Avenida Santo Amaro, que está sendo entregue modernizada, com todo cabeamento enterrado, paisagismo, praças novas, com toda a parte de acessibilidade implantada e, agora estamos dando andamento ao segmento da Rua Afonso Braz até a Rua do Periquito que terá incluída uma obra importante de drenagem do córrego Hélio Pellegrino, próximo à rua de mesmo nome. Já com financiamento do Banco Mundial, temos as obras o BRT Aricanduva, que devem começar ainda este ano, que traz um conceito muito moderno, um projeto que, teve que superar em qualidade, projetos do mundo todo, pois o Banco somente financia obras que atendam a diversos critérios excludentes. No mais, será uma melhoria muito ponderável. Em fase de planejamento, nós temos melhorias previstas para a zona Norte, com intervenções na Cruzeiro do Sul com a Avenida dos Estados; com a Avenida Tiradentes; na Braz Leme com a Ataliba Leonel; Perus – Água Branca e segmentos na Roberto Marinho entre outras que estamos preparando para este ano.

Falando um pouco em termos administrativos, de gestão e dimensões, não devem existir muitas empresas no Brasil que tenham o tamanho, a condição financeira da SPObras, certo?

Levando em conta que nós somos uma empresa gerenciadora de obras, é como você falou. Em relação à esta atividade, é claramente a maior do país. Por ano, a SPObras gerencia mais de R\$ 2 bilhões entre contratos e projetos. Somente o investimento para o cliente educação, foi mais de R\$ 1 bilhão. Somente os seis CEUs aos quais me referi um pouco antes, supera os R\$ 700 milhões. E sempre lidamos com grandes programas. E assim, a empresa tem centenas de contratos, pois ela faz desde a preparação técnica da licitação, que envolve termo de referência, projetos básicos, orçamentos, até os processos licitatórios, contratações posteriormente passando ao gerenciamento em si do projeto/obra, até a entrega do equipamento para a cidade. Então, para fazer tudo isso, você tem que ter uma equipe técnica e dimensionada. Atualmente, são mais de 200 pessoas trabalhando na São Paulo Obras, com foco em entregas, que são o nosso objeto final. Acessoriamente, temos ferramentas, como o nosso sistema de gestão integral, via web, com todos os processos da empresa, desde a criação dos empreendimentos, à sua entrega, passando por todas essas etapas que eu mencionei. Temos muita coisa para melhorar, com certeza, estamos no caminho certo. Voltando um pouco ao início da sua pergunta, é válido dizer que a SPObras é uma empresa demandada. Somos contratados por uma secretaria da administração municipal para gerenciar um empreendimento determinado. Ao fim, nós entregamos o produto final ao cliente. Turn Key. Pronto pra uso por parte do cliente interno.

Por ano, a SPObras gerencia mais de R\$ 2 bilhões entre contratos e projetos. Somente o investimento para o cliente educação, foi mais de R\$ 1 bilhão.



Também, temos que considerar que 90% dos empreendimentos para os quais somos contratados, são requisitados pela própria SIURB, para que a SPObras gerencie. Além destes, temos outros contratos pontuais, como o do Centro TEA, que foi pactuado com a SMPED (Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência), que nos contratou de forma direta para este empreendimento em específico. Neste gerenciamento, digamos, especial, a SIURB não se envolve diretamente. E esta é uma condição da SPObras. Ela pode prestar serviços para qualquer Secretaria do município. E é por isso que nós temos, um departamento comercial, mesmo sendo uma empresa pública. É a forma de termos um vínculo com o demandante para podermos receber os recursos. Um contrato, um convênio, para termos legalidade no empreendimento. E quem tramita isto é o nosso departamento comercial. E além disso, tem o pós venda, por que eu tenho que receber. A SPObras trabalha com receita, normalmente. Que vai pra custeio, folha de pagamento e etc.

Que a SPObras é uma empresa demandada. Somos contratados por uma secretaria da administração municipal para gerenciar um empreendimento determinado. Ao fim, nós entregamos o produto final ao cliente. Turn Key. Pronto pra uso.



Obras no Terminal de Itaquera



Ciclop passarela Erika Sallum - Pinheiros/Butantã



Av. Miguel Yunes - Faixa Azul



Viaduto Santa Efigênia



Viaduto João Beirão

Saindo um pouco do que falamos de concreto, e indo mais para o lado inventivo, qual você imagina, será a sua "marca" na gestão da SPObras. Sua assinatura?

Eu sou muito suspeito, porque amo esta cidade. Obviamente, nós queremos muito deixar um legado. Melhorar a mobilidade, a qualidade de vida nos locais mais carentes, solucionar ou minimizar dentro do possível os grandes gargalos, junto ao prefeito Ricardo Nunes e o secretário

Marcos Monteiro, de forma determinada. Nós não podemos aceitar que tenhamos ainda tempos de viagem tão altos na capital. Temos que otimizar, melhorar. Tem que ser resolvido. E, cuidar melhor da mobilidade é um objetivo que eu gostaria de ter como destaque. ■

Eu sou muito suspeito, porque amo esta cidade. Obviamente, nós queremos muito deixar um legado. Melhorar a mobilidade, a qualidade de vida nos locais mais carentes, solucionar ou minimizar dentro do possível os grandes gargalos, junto ao prefeito Ricardo Nunes e o secretário Marcos Monteiro, de forma determinada.



Construindo infraestrutura, impulsionando o futuro, desenvolvendo o Brasil.

Há 28 anos, a LBR Engenharia e Consultoria tem se dedicado a transformar desafios em soluções inovadoras, promovendo o avanço da infraestrutura no Brasil e na América Latina. Com sólida expertise técnica, uma gestão estratégica e um compromisso com a sustentabilidade, a empresa entrega projetos que não apenas movimentam pessoas, mas também geram oportunidades de emprego e aprimoram a capacitação profissional, contribuindo para a construção de cidades mais conectadas e eficientes.

Porque São Paulo não para – e a LBR também não.

NOSSA ATUAÇÃO:

Gerenciamento, Fiscalização e Supervisão | Empreendimentos Públicos, Privados e de Interesse Social
Infraestrutura de Transportes | Edificações | Infraestrutura Urbana | Operação Rodoviária
Apoio ao Desenvolvimento Social | Óleo e Gás | Parcerias Público Privadas
Inspeção da Conformidade com Emissão de Certificação de Projetos e Obras



www.lbreneng.com.br
lbr@lbreneng.com.br +55 (11) 3241-2789
@LBR Engenharia e Consultoria
@lbrenenghariaeconsultoria



MULTITAREFAS

Fabrício Cobra Arbex,
Secretário Municipal das Subprefeituras da Cidade de São Paulo

*Sob qualquer prisma que se tome, tendo o contexto da gestão Ricardo Nunes à frente da maior prefeitura do estado de São Paulo – e, portanto, do país – um nome sempre desponta forte, diante dos mais variados meios da atividade executiva: o do advogado e economista Fabrício Cobra. Experiente na carreira pública, que já o viu desempenhar funções desde secretarias estaduais como Casa Civil e Turismo, à pastas municipais e mesmo como subprefeito, o atual secretário Municipal das Subprefeituras (SMSUB), é, antes de todos estes predicados, um articulado estrategista. Capaz de estabelecer diálogos e canais de comunicação com os mais diversos setores da administração, da política e da sociedade, costumeiramente obtendo êxito em alcançar bom alinhamento, ele recebeu **RodoVias&Infra** para dissertar sobre os próximos passos a serem assumidos pelo município e especificamente, pela bem avaliada pasta que ele ocupa em meio à grande expectativa gerada pelo novo período que se inicia.*

Nós tivemos os êxitos de aprovar mais de 100 projetos de lei, durante os 4 anos. Resolvendo, adequando e aperfeiçoando, mais de 400 temas inseridos dentro destes projetos.



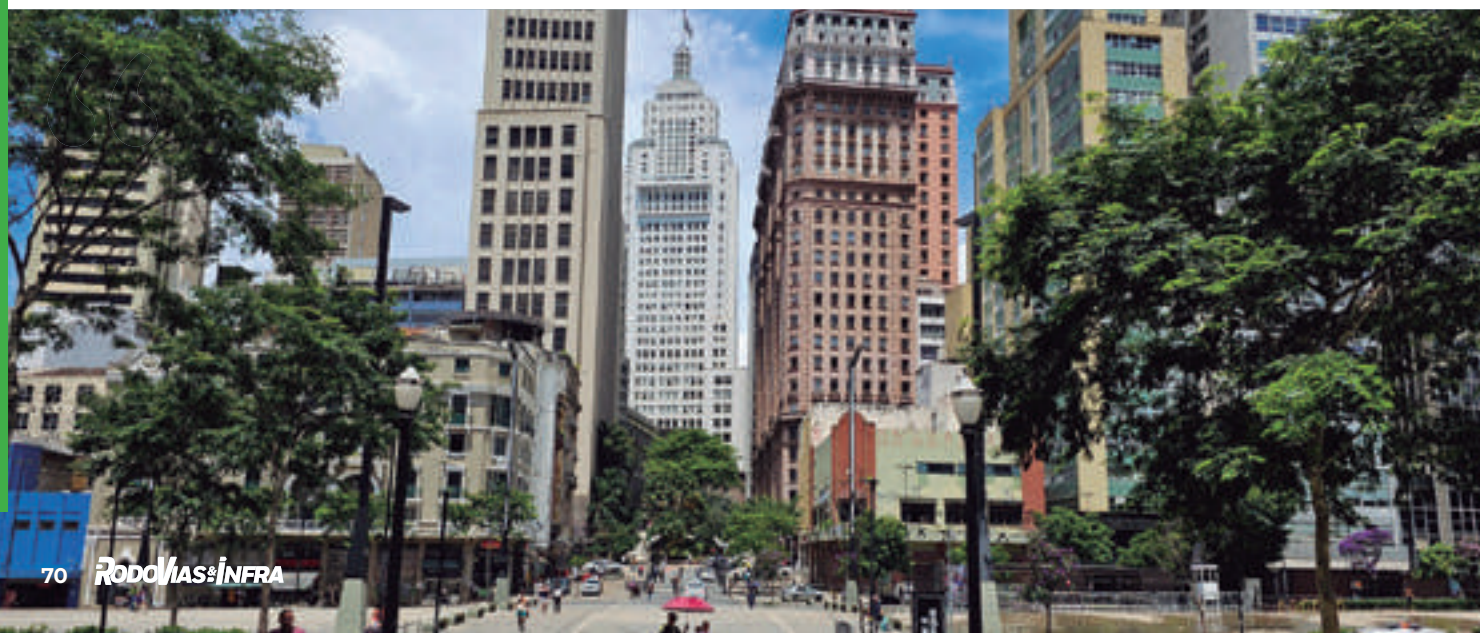
Foto: Redes Sociais

RodoVias&Infra: Começando por um apanhado geral à frente da Casa Civil, durante os períodos anteriores, quais destaques o senhor considera nesta atuação que define, em boa monta, a forma com a qual o executivo pode – ou não – manobrar para alcançar resultados?

Fabrício Cobra Arbex: Eu acho que a Casa Civil teve um papel de articulação junto à câmara de vereadores, no sentido de endereçar projetos de lei do executivo. Nós tivemos os êxitos de aprovar mais de 100 projetos de lei, durante os 4 anos. Resolvendo, adequando e aperfeiçoando, mais de 400 temas inseridos dentro destes projetos. Estamos falando aí de grandes projetos urbanísticos, PIUs (Planos de Intervenção Urbana), PIU Central, PIU Pinheiros, PIU Vila Leopoldina, PIU Tamanduateí, PIU Jurubatuba, revisões do plano de retorno da lei de uso, votações importantes que necessitavam de quórum qualificado, lembrando que são 37 vereadores. Toda esta articulação, que resultou em ações como Vila Reencontro, Programa Pode Entrar, Armazém Solidário, programas de HIS (Habitação de Interesse Social), entre outros que ajudaram a formar as características que hoje definem a gestão Ricardo Nunes, dentro das várias políticas públicas que ele criou, tiveram que passar por esta intermediação. Não se trata apenas de articulação política, mas também técnica. Pois sempre há o debate na câmara, com a presença de setores, e as conversas destes com a área técnica da prefeitura, que tiveram que fluir no melhor dos diálogos, para que os textos resultantes dessas discussões refletissem da melhor forma o interesse público. É a melhor forma de possibilitar os benefícios idealizados para a cidade, de forma legítima e transparente. Foi uma grande articulação, comandada pelo prefeito Ricardo Nunes, para que tivéssemos esses projetos de lei aprovados durante esses 4 anos para promover essas políticas públicas importantes. Paralelamente a isso, também a pedido do prefeito, a Casa Civil, também foi a responsável por articular o programa “Prefeitura Presente”. O prefeito passou uma demanda para nós, em uma reunião de gabinete, de que ele queria estar mais presente nas regiões, territórios e áreas, visitando as obras, as ações da Prefeitura. Foi a partir disso que a Casa Civil começou a modular o formato dessa programação, em que o Prefeito passaria o dia todo nessa área, nessa região. Assim o dia começava em um café da manhã

com toda a imprensa local, com os jornais dos bairros, a imprensa digital, líderes, associações, cumprindo uma agenda durante esse dia. Isso possibilitou ao Prefeito ter a vivência e os impactos das ações de governo. É claro, tem os elogios, mas também chegam as críticas. Há os comentários construtivos. Com isso, fomos visitar, por exemplo, as obras de drenagem, as UPAs (Unidade de Pronto Atendimento), as UBSs (Unidade Básica de Saúde), obras da educação, as ações de assistência social, as entregas habitacionais. E ao passar o dia por lá costumeiramente o prefeito prestigiava um restaurante local, terminando este dia em um grande encontro de lideranças regionais, para detalhamento de ações e uma prestação de contas. Era um momento de detalhar os investimentos, mostrar os projetos e, ouvir a sociedade, que tinha ali o seu espaço para pontuar, opinar e fazer suas manifestações. Foi uma experiência de articulação territorial de vivência do prefeito, muito importante para que tivéssemos a sensação de como o trabalho estava sendo desenvolvido e recebido, de forma direta com a sociedade, diretamente onde a vida acontece. Minha vinda para a Secretaria de Subprefeituras, se deu, inclusive, com base neste projeto. Neste Programa. Por sinal, é importante ressaltar que durante essa atividade, o subprefeito da região designada, acompanha o prefeito todo o tempo, interagindo e claro, respondendo às cobranças não apenas da população, mas do próprio prefeito.

Foi uma experiência de articulação territorial de vivência do prefeito, muito importante para que tivéssemos a sensação de como o trabalho estava sendo desenvolvido e recebido, de forma direta com a sociedade, diretamente onde a vida acontece.





Parque Jardim Apurá-Búfalos – Núcleo Pilão, mais uma grande área de proteção ambiental permanente no extremo Sul da cidade que, ao mesmo tempo em que preserva o manancial às margens da Represa Billings



Foto: Marcelo Pereira/SECOM

Horta da Cidade Sampa Rural



Viaduto Cruzeiro do Sul



Zeladoria por toda a cidade

Então, nós podemos presumir que sua chegada à SMSUB, é um desdobramento, um passo natural dentro de um plano maior da administração.

É importante, a partir do momento em que ele estabelece diretrizes a serem cumpridas. E o que é pedido, é que além dos projetos das subprefeituras, diretamente sob esta secretaria, se intensifique esta interlocução e articulação territorial. A ideia é que as subprefeituras estejam mais presentes neste sentido. Tornem-se um ponto de encontro e interlocução, a porta de entrada para o diálogo entre o governo e a sociedade, com a promoção de oitivas, a recepção aos conselhos participativos, as associações, o CRAS (Centro de Referência e Assistência Social), o Conselho de Saúde e demais instituições da gestão, para que todos conversem entre si no sentido de trazer para o governo de uma forma mais direta as questões que afetam aquela região. Até porque São Paulo é muito heterogênea, tem características muito distintas de local pra local. A partir disto, também é possível compreender melhor as demandas feitas por elementos do próprio governo, da própria pasta da saúde, da educação, para aquelas localidades específicas. E acima de tudo, entender quais soluções esses elementos são capazes de trazer para o governo, com base na sua experiência ali. A nossa função na SMSUB, é intensificar esse diálogo, essa capilaridade das ações, por meio de maior presença e interação das subprefeituras com as populações diretamente atendidas por elas.

A nossa função na SMSUB, é intensificar esse diálogo, essa capilaridade das ações, por meio de maior presença e interação das subprefeituras com as populações diretamente atendidas por elas.

Pela primeira vez, nós tivemos tantas ações e tantos investimentos pela periferia de São Paulo. Ações de grande porte, grandes obras de drenagem, contenção de encostas, de canalização, reurbanização, requalificação.

O senhor toca aí em um ponto muito importante, um componente estratégico na abordagem de governo. E isto passa, por uma maior autonomia das subprefeituras?

Olha, elas já têm uma autonomia grande. Realizam um trabalho bastante individualizado nos seus territórios, e portanto, são muito valorizadas pela gestão Ricardo Nunes, inclusive com o direcionamento de recursos, necessários para que o subprefeito tenha condições de realizar suas ações localizadas. Regionais. Isso foi feito. A perspectiva é que o subprefeito, nos últimos 4 anos, teve recursos suficientes para fazer suas obras, ações de drenagens, melhorias pontuais em calçadas, pinguelas. Essas pequenas obras, são também impactantes para o dia a dia das pessoas e, neste sentido, a prefeitura chegou a alocar R\$ 12 milhões, para cada conselho participativo, para que elegessem obras e ações especificamente voltadas para os seus territórios. Houve já uma valorização. Uma valorização da participação social. Ao mesmo tempo, tanto a SMSUB, e mais a inda a SIURB, fizeram muitos investimentos regionais. Pela primeira vez, nós tivemos tantas ações e tantos investimentos pela periferia de São Paulo. Ações de grande porte, grandes obras de drenagem, contenção de encostas, de canalização, reurbanização, requalificação. Pelo Prefeitura Presente, nós pudemos constatar isso. Locais em extremos da zona Leste, na zona Norte, áreas vulneráveis, onde pudemos fazer o trabalho de drenagens e contenções, ao mesmo tempo em que foram feitos os Parques Lineares. Um trabalho com vistas à segurança hídrica, mas que também contemplou áreas de lazer, para que a população tenha um bom espaço público à sua



Foto: Edson Lopes Jr./SECOM Pref. SP

disposição. Esse expediente contribuiu também para um melhor aproveitamento de áreas que estavam abandonadas, como vimos no Jabaquara, que estavam sem nenhuma utilização, na verdade neste caso, era praticamente um lixão a céu aberto, e que foi transformada em uma grande área de lazer a partir desses recursos. E diretamente, por indicação da própria população. Enfim o prefeito já fez esse empoderamento regional. Essa descentralização, como você citou. Marcadamente, como disse, na periferia. Com recursos chegando nas pontas, com a sociedade tendo a oportunidade de escolher a natureza das ações que desejavam. Tanto que final de 2024, nós tivemos a maior eleição da história para os conselhos participativos. Foram mais de 40 mil votos contabilizados. Isso mostra que ao trazer recursos, ao permitir essa autonomia, o município conseguiu gerar interesse. Tivemos ainda, mas de 2 mil inscritos para estas eleições, com a posse dos eleitos sendo realizada na semana do aniversário da cidade, no Teatro Municipal. O subprefeito é afinal, um elo integrador, que provoca e demanda as interações com as demais secretarias, e é um elemento que melhora a interação do governo com a sociedade, conhece os problemas daquela área em específico em que ele está atuando e acaba trazendo mais eficiência e precisão no momento de fazer os investimentos públicos.

O subprefeito é afinal, um elo integrador, que provoca e demanda as interações com as demais secretarias, e é um elemento que melhora a interação do governo com a sociedade, conhece os problemas daquela área em específico em que ele está atuando e acaba trazendo mais eficiência e precisão.

A SMSUB vem de uma gestão prévia com algumas programações bastante relevantes, e com implementação de ferramentas de gestão modernas. Como ficam estes trabalhos dentro do contexto da sua gestão, daqui para a frente?

A ideia é que tenhamos um cenário de continuidade, melhoria contínua. A ideia é aprimorar. Tivemos um grande programa de asfalto novo e que vai ser tocado em frente. Eu estive, por exemplo esta semana, lá em São Mateus, onde está havendo um desdobramento deste programa. Como o recape começou em regiões mais centrais, fica um pouco mais evidente, porque uma grande maioria das pessoas cruza a cidade. Hoje, nós temos 144 vias sendo recapadas simultaneamente na cidade de São Paulo. Então, essas obras estão atualmente mais espalhadas. Muitas vezes, já nas regiões mais periféricas da cidade. Por isso não vemos mais essa ação em grandes avenidas e etc., porque já foi feito. Mas, como eu disse, este é um trabalho que continua. Será renovado nesta nova gestão Ricardo Nunes. Não só nas grandes avenidas. Mas nas vias locais. Temos um fator tecnológico importante, como você mencionou, com o Sistema

A ideia é que tenhamos um cenário de continuidade, melhoria contínua. A ideia é aprimorar. Tivemos um grande programa de asfalto novo e que vai ser tocado em frente.

GAIA, que mapeou a cidade, apontando as vias mais críticas do ponto de vista do pavimento, as mais degradadas. A partir disso nossa área de projetos aqui faz os estudos, usa o scanner de pavimentos para ver qual a profundidade necessária para aquela situação, se é preciso fazer uma fresa maior. É a tecnologia atuando pra dar mais eficiência para o recape. E ela auxilia a prefeitura a ter uma qualidade maior nas suas ações, o que se traduz também em um maior número de vias que podem ser tratadas. Acho que um outro ponto importante aqui na SMSUB é a zeladoria. Aliás, tanto a zeladoria quanto a varrição. E, um dos grandes objetivos aqui é nós intensificarmos essas ações. O governo fez com que tivéssemos um trabalho intenso neste sentido, nos últimos 4 anos. Para se ter uma ideia, em 2024 somente, foram feitas mais de 120 mil podas por toda a cidade. E nós entendemos que é um esforço que deve ser ampliado, junto com as questões relativas ao lixo e seu recolhimento, junto com aumento de fiscalização, pois são iniciativas que apresentam resultados importantes.



Os piscinões, também chamados de reservatórios de detenção, servem para armazenar o excesso de água e evitar enchentes em São Paulo.



Prefeitura lança 'Operação São Paulo Limpa' e reforça conscientização sobre descarte correto de lixo. Com mais de 300 trabalhadores mobilizados, a primeira ação ocorreu na Avenida das Nações Unidas.

A SMSUB tem muitas ações nesse sentido. Junto com a SIURB, justamente para promover segurança hídrica, para a população, avaliando as áreas e adotando soluções caso a caso, com reservatórios, canalizações, pôlders, barragens, piscinões e demais dispositivos.

São funções que aparentam ser acessórias, mas que acabam sendo complementares às questões de quedas de energia, e mesmo alagamentos por conta dos descartes irregulares, não é mesmo?

Em parte, sim. Bom. Estivemos lá no Itaim Paulista, recentemente. Lá nos temos uma obra de drenagem, uma canalização. Mas, mesmo assim, houve um alagamento naquela região, e nós pudemos ver que a causa evidente, foram móveis, sofás, geladeiras jogadas pela população no córrego, e esse material obstruiu as saídas fazendo a água subir. Claro, com a obra pronta, teremos uma vazão maior, com uma passagem maior, mais alta e que está sendo feita neste local especificamente. Porém, de modo geral, a população ainda precisa colaborar muito, por que ainda há essa cultura de jogar lixo, entulho, de forma errada. Por outro lado, nós também iremos intensificar o recolhimento destes materiais, ao mesmo tempo em que temos que investir pesado em educação ambiental. A limpeza é uma ação preventiva. E é também uma forma de evitar alagamentos. É claro que as mudanças climáticas trouxeram uma situação de chuva muito mais intensa em um período mais curto de tempo, e isso faz com que a cidade tenha este enfrentamento. De tal importância é a limpeza, que o prefeito chegou mesmo a criar um programa novo, a Operação São Paulo Limpa, para fazermos o mapeamento dos principais pontos de alagamento, para que, por meio de um mutirão, possamos atuar mais pesadamente nesse aspecto. Já começamos ações deste tipo na Marginal Pinheiros, nas Nações Unidas, nos utilizando de hidrojato, equipes de roçagem, em vias mais importantes que têm potencial de "travar a cidade", dentro deste raciocínio preventivo. Outro ponto que o prefeito prioriza e tem procurado trabalhar é a urbanização das áreas de risco. Então, a SMSUB tem muitas ações nesse sentido. Junto com a SIURB, justamente para promover segurança hídrica, para a população, avaliando as áreas e adotando soluções caso a caso, com reservatórios, canalizações, pôlders, barragens, piscinões e demais dispositivos.

É a tecnologia atuando pra dar mais eficiência para o recape. E ela auxilia a prefeitura a ter uma qualidade maior nas suas ações, o que se traduz também em um maior número de vias que podem ser tratadas.



O sistema de monitoramento GAIA revoluciona a maneira como o asfalto é gerenciado na cidade de São Paulo



Com mais de mil trechos finalizados pela Prefeitura, recapeamento segue revitalizando as vias de São Paulo



Alameda Nhambiquaras - Asfalto Novo





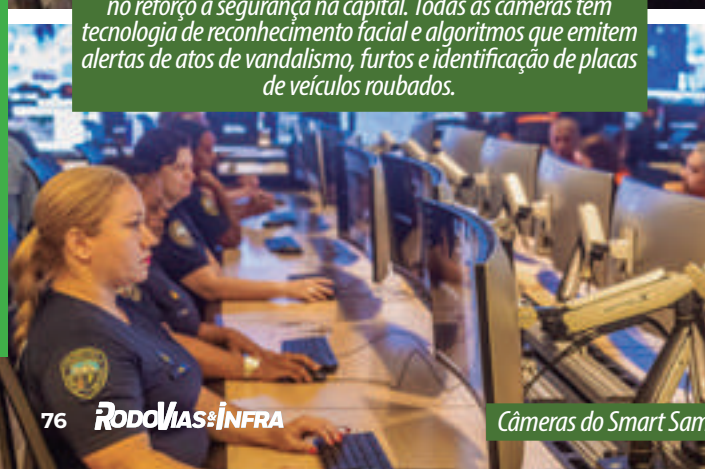
Nós estamos mapeando as áreas mais “áridas” e conseqüentemente, com temperaturas mais altas na cidade, que possuem pouca cobertura vegetal, para que possamos iniciar um plantio nelas. Justamente para amenizar.

Ainda dentro da SMSUB, sabemos que existem programas de monitoramento das chuvas, meteorológicos, e que funcionam em conjunto com defesa civil (como o que resultou no primeiro alerta via celular há pouco tempo) e outras instituições, como ficam estas programações?

Este foi um alerta disparado por conta de termos uma grande quantidade detectada de pontos com altíssimo índice pluviométrico, devido a uma situação onde se apresentou uma chuva sem vento, que “estacionou” em cima da cidade, um fenômeno que, pela experiência, nós sabemos que causa alagamentos. De outra forma, nós temos chuvas que “passam” mais rapidamente pela cidade, mas acabam trazendo consigo um outro problema, que são os vendavais, o vento, que derruba árvores. Então, voltando um pouco à sua pergunta, as centrais de monitoramento estão todas interligadas. As defesas civis do município, do estado, os órgãos de controle, CET e o nosso Sistema Urano, que entra em ação para gerenciar os túneis, sob viadutos, para eventualmente fazer o acionamento das bombas hidráulicas. Então toda esta tecnologia está interligada e sendo utilizada pela Secretaria, mesmo para evitar que pessoas acessem áreas alagadas com seus automóveis. A tecnologia é um fator muito importante. Veja por exemplo o sucesso do Smart Sampa, que era uma briga antiga da prefeitura e que está funcionando. Tudo isso sem disparar sequer uma arma de fogo, contribuindo para a segurança pública. Tudo isso para que tenhamos melhores condições de atuar preventivamente.



O Smart Sampa é uma das iniciativas da gestão municipal no reforço à segurança na capital. Todas as câmeras têm tecnologia de reconhecimento facial e algoritmos que emitem alertas de atos de vandalismo, furtos e identificação de placas de veículos roubados.



Câmeras do Smart Sampa começam a ler placas para identificar veículos roubados



O senhor mencionou os trabalhos de drenagem, como eles se desenvolvem no âmbito da SMSUB?

A SMSUB também tem algumas obras de drenagem, assim como a SIURB, porém em uma escala menor. Nós entramos ainda, com a parte de requalificação do entorno dessas áreas, gerando ali uma área verde, uma área de lazer para as pessoas. Você mencionou a questão da resiliência das cidades um pouco antes, e nós temos aí ações de microdrenagem também, esforços que são adicionais aos grandes trabalhos, como por exemplo os “Jardins de Chuva”, que hoje somam mais de 400 espalhados pela cidade. É um programa que o Prefeito também deseja ampliar, especialmente naqueles locais com pequenos a médios alagamentos, onde, a partir deles se cria uma área de permeabilização mais rápida, porque nós criamos ali, 1,5 m 2 m pra baixo do nível da rua, algo que funciona quase como se fosse um filtro, e que ajuda muito no escoamento, especialmente em áreas que são muito impermeabilizadas. Além dos Jardins de Chuva, nós temos atuando nos Bosques Urbanos, que já são 9 na cidade de São Paulo. Nós temos áreas permeáveis na cidade, mas normalmente, elas são de difícil acesso, com declives, num corte. Então, não conseguimos usá-las como praças ou parques. A solução foi fazer esses bosques, cercados e com uma densidade maior de vegetação, por que além de contribuir com a drenagem, eles também sequestram carbono e ainda servem como espaços de educação ambiental, porque são utilizados pelas escolas. São

“Tudo isso, faz parte de uma São Paulo mais resiliente às mudanças climáticas também, usando soluções da Natureza, como a administração tem sempre nos cobrado.

soluções alternativas, que estão entre algumas que devemos intensificar. Na verdade, o plantio como um todo, tem sido priorizado pela prefeitura. A arborização na cidade de São Paulo tem sido bem intensa. Hoje nós temos 650 mil árvores somente nos passeios, calçadas e ruas, sem levar em conta parques e outros ambientes. Estamos falando, em um total de milhões de árvores. Mas nós estamos trabalhando, de um lado a zeladoria também da área verde, junto às secretarias do Verde, Meio Ambiente (SVMA) e a Secretaria Executiva de Mudanças Climáticas (SECLIMA), dentro do Plano Municipal de Arborização, tocado pela secretaria do Verde, que prevê também o manejo em uma interação com o secretário Rodrigo Kenji (SVMA), para traçar uma grande ação intersecretarial, a pedido do prefeito, de plantio, arborização, manejo, poda, uma zeladoria verde mesmo, para que tenhamos, entre outros benefícios, uma cidade mais bonita e, com temperaturas um pouco mais amenas, porque as áreas arborizadas têm temperaturas mais baixas, criam microclimas. Por isso nós estamos mapeando as áreas mais “áridas” e conseqüentemente, com temperaturas mais altas na cidade, que possuem pouca cobertura vegetal, para que possamos iniciar um plantio nelas. Justamente para amenizar. Então, o prefeito Ricardo tem tomado ações importantes, em escala maior, como por exemplo, fazendo a desapropriação de 11% do território de Áreas de Preservação da cidade, mas, sem perder de vista a atuação regional, trabalhando os parques, focando na eliminação dessas regiões mais áridas, neste esforço conjunto pela arborização e o cuidado com as árvores mais antigas e, eventuais transplantes de árvores mais antigas. Tudo isso, faz parte de uma São Paulo mais resiliente às mudanças climáticas também, usando soluções da Natureza, como a administração tem sempre nos cobrado. ■



A Strata Engenharia possui o maior Arsenal Tecnológico da América do Sul, resultado da política de investimentos, aliado ao arrojo técnico-científico no desenvolvimento de equipamentos e softwares específicos para cada cliente e região.

5



TRAFFIC SPEED DEFLECTOMETER



DRONE LASER



FALLING WEIGHT DEFLECTOMETER



LASER CRACK MEASUREMENT SYSTEM



HEAVY WEIGHT DEFLECTOMETER

HÁ 35 ANOS INOVANDO COM TECNOLOGIA



Escaneie o QrCode e saiba mais sobre os melhores e mais modernos equipamentos de engenharia rodoviária do mundo que estão a sua disposição.

..strata..
ENGENHARIA



PEGASUS TRK

SINICESP

SOB NOVA DIREÇÃO

Eleito com 100% dos votos válidos, em chapa única, novo elenco de diretores do Sindicato da Indústria da Construção Pesada do Estado de São Paulo – SINICESP, liderados por seu novo presidente, Sérgio Senhorini, mostra a coesão entre os integrantes de uma das mais relevantes associações representativas do país.

Marcada para 11 de março deste 2025 em sua sede própria, posse dos novos dirigentes reafirma o papel de protagonismo institucional da entidade, que há 57 anos constrói um patrimônio calcado na defesa de uma atividade essencial para a economia paulista. Novo termo, sucede a presidência de Luiz Albert Kamilos, que comandou por dois mandatos consecutivos a associação paulista. Forte, atuante e principalmente, relevante na interlocução com diversos setores políticos e sociais, expectativa é que o SINICESP mantenha a tradição de realizar seus grandes eventos técnicos, convidando autoridades e personalidades para discorrer sobre os diversos temas que impactam o segmento construtivo. **RodoVias&Infra**, desta forma cordialmente, saúda o presidente Sérgio Senhorini, e os demais dirigentes, com votos de uma excelente gestão à frente do Sindicato que é realmente a face da Construção Pesada do estado de São Paulo. ■



Luiz Kamilos e Sérgio Senhorini

Foto: Divulgação SINICESP

NOVA DIRETORIA

Sérgio Figueiredo Senhorini
MAQTERRA TRANSPORTES E TERRAPLENAGEM LTDA.

Olavo Amorim Silveira Neto
CONTER CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO S.A.

Bruna Kamilos Khalil
CONSTRUTORA KAMILOS LTDA.

Carlos Gilberto Bergamini da Cunha
JARDIPLAN URBANIZAÇÃO E PAISAGISMO LTDA.

Claudio de Sena Martins
SOCIEDADE CIVIL DE SANEAMENTO LTDA.

Daniel Frascetti
JAUPAVI TERRAPLENAGEM E PAVIMENTAÇÃO LTDA.

Gustavo Cunha Andrade
CONSDON ENGENHARIA E COMÉRCIO LTDA.

Jonathan Alves da Costa
ELLENCO CONSTRUÇÕES LTDA.

Luiz Raimundo Neves
COPLAN CONSTRUTORA PLANALTO LTDA.

Mathias do Val Rocha
VAL ROCHA ENGENHARIA LTDA.

Ricardo Vieira
C.N.O. S.A.

Rodrigo Martire
SINALISA SEGURANÇA VIÁRIA LTDA.

Giovanni Mott Galvão de Arruda Filho
ENGENHARIA E COMÉRCIO BANDEIRANTES LTDA.

Paulo Arthur Borges
TALUDE CONSTRUÇÕES S.A.

Carlos Alberto de Salles Pinto Lancellotti
BEISA EMPREENDIMENTOS E PARTICIPAÇÕES LTDA.

Iracema Barroso Hesselbach Medeiros
COMPEC GALASSO ENGª E CONSTRUÇÕES LTDA.

NOVA DIRETORIA

CONSELHO SUPERIOR – Eleitos

Alexandre Almeida
CRASA – INFRAESTRUTURA S.A.

José Luiz Misorelli
CONSTRUTORA MISORELLI & PALMIERI LTDA.

Rosaldo Malucelli
SEMPAR LTDA.

Rubens Marcelo Magnanini
EGTC INFRA S.A.

CONSELHO FISCAL – EFETIVOS

Ademar Guido Bellinato
VALE DO RIO NOVO ENGª E CONSTRUÇÕES LTDA.

Geraldo Sidney Morando
D.G.B. ENGENHARIA E CONSTRUÇÕES LTDA.

Vicente Antonio Zenaro Manin Júnior
SEMAM TERRAPLENAGEM E PAVIMENTAÇÃO LTDA

CONSELHO FISCAL – SUPLENTES

Eduardo Silva de Macedo
EPCCO ENGENHARIA DE PROJETOS, CONSULTORIA E CONSTRUÇÕES LTDA.

Hélio Antonio Moreira
INDUTIL INDÚSTRIA DE TINTAS LTDA.

Ariovaldo Viscaíno de Barros
SOUZA COMPEC ENGª E CONSTRUÇÕES LTDA.

DELEGADOS REPRESENTANTES NA FIESP – EFETIVOS

Sérgio Figueiredo Senhorini
MAQTERRA TRANSPORTES E TERRAPLENAGEM LTDA.

Newton José Soares Cavalieri
ENEJOTA CAVALIERI ENGENHARIA LTDA.

DELEGADOS REPRESENTANTES NA FIESP – SUPLENTES

Olavo Amorim Silveira Neto
CONTER CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO S.A.

Luciano Vilela Linhares de Araujo
MENDES JÚNIOR TRADING E ENGENHARIA S.A.

DE SÃO PAULO PARA O BRASIL

Literalmente presente de Norte à Sul (com obras do Tapajós, no Pará ao Itajaí-açu, em Santa Catarina), a FFL Engenharia e Sinalização, desde a sua fundação, em 2006, tem obtido sucesso em sedimentar sua marca na infraestrutura nacional, cumprindo à risca sua missão de “executar obras com segurança, soluções e excelência, resultando em satisfação ao desenvolvimento urbano, socioeconômico do nosso país”. Bem avaliada tanto por clientes do setor público quanto privado, a companhia que vem ajudando a construir o moderno Brasil do século XXI, ao mesmo tempo em que edifica a si mesma e o seu próprio caminho, avança pela técnica e pela vanguarda, apoiada na experiência de um quadro profissional experimentado, que ao mesmo tempo, está em sintonia



Preparada para atender a praticamente qualquer tipo de obra, incluindo aí desde a construção da parte civil, superestruturas, obras de reforço de solos instáveis com estabilizações em taludes por cortina atirantada e solo grampeado, à pavimentações, recapeamentos e sinalizações viárias verticais e horizontais tanto rodoviárias quanto em pistas de aeroportos e ciclovias/ciclofaixas, a FFL se qualificou para entregar – sempre – seus dois primeiros mantras, amalgamados à sua cultura empresarial: qualidade e segurança. Ampliando sua presença na maior cidade do mais rico estado do Brasil, a FFL atua, ou atuou em cenários tão diversificados quanto desafiadores na capital, com destaque para as obras de recuperação estrutural na Ponte Cruzeiro do Sul (também conhecida como Jornalista Ary Silva), um importante dispositivo que integra os distritos de Santana ao Pari, constituindo um elemento ponderável do sistema da Marginal Tietê, que junto ao sistema Pinheiros são a espinha dorsal para determinar o fluxo (ou a ausência dele) e suas características na mobilidade paulistana diária. Ainda, na mesma Marginal Tietê (e dando dimensão da precisão cirúrgica de ação da empresa), a FFL foi responsável pelas Obras de Recuperação da Ponte das Bandeiras e o Rebaixamento de Pistas da Marginal Tietê, em mais um empreendimento entregue conforme o objetivo fixado. A este ponto, também integrando o rol de recuperações estruturais profundas, que vem sendo promovido na cidade, vale mencionar as intervenções no Viaduto Carlos de Campos, na região da Penha, igualmente, uma obra da Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras da Prefeitura Municipal de São Paulo, SIURB. Ainda no âmbito da prefeitura, a empresa também performou obras e intervenções pesadas em outras localidades igualmente preponderantes na cidade, Complexo Viário Arieta Calfat Khoury Farah, na região de abrangência do Itaquerão, que contemplou os túneis em característica de mergulhão, integrando também, parte do Programa de Manutenção de Obras de Arte Especiais da Prefeitura de São Paulo. Vale ressaltar que ambas as obras até aqui citadas, se desenvolveram em meio à utilização normal das vias, e apenas recorrem à interrupções pontuais em horários de menor impacto para o tráfego, ocorrendo, nestas eventualidades, naturalmente, à noite (com apoio da CET e costumeiramente entre as 22h às 4h da manhã). Ainda, de acordo com fontes da FFL, todas as intervenções transcorrem em bom termo de execução, praticamente caminhando para suas respectivas conclusões e posteriores entregas à população.


Complexos viários Jacu Pêssego e Ayrton Senna

Viaduto Carlos de Campos

NOVA FRONTEIRA

Inseridas no novo horizonte urbanístico de desenvolvimento da cidade de São Paulo, as obras tocadas pela FFL na zona Leste, especificamente nos Complexos viários Jacu Pêssego e Ayrton Senna, possuem um forte viés de consolidação integradora, uma vez que são o principal acesso desta região para o acesso ao centro e outros bairros, bem como uma ligação vital ao município de Guarulhos.

ESTADUAIS

Entre os clientes públicos atendidos pela FFL, existe uma sigla ilustre, que usualmente está presente com distinção nas páginas de **RodoVias&Infra**: a que compõe o acrônimo para o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo, DER/SP, que inclusive foi destaque exclusivo em sua edição de 90 anos de instituição, comemorados em 2024. Contratada para atender ao pioneiro e tradicionalíssimo órgão rodoviário, a FFL ficou encarregada de duas significantes obras, como as contenções (uma especialidade FFL) na SP-050, Rodovia Monteiro Lobato (que a exemplo de outros trechos rodoviários tem sofrido com os impactos das recentes alterações climáticas que resultam em grandes volumes de chuvas, desafiando quaisquer previsões), na área de abrangência da divisão Regional de número 10, São Paulo, e a construção da Ponte sobre o Ribeirão Água Bonita, no município de Quatá, entre esta cidade e o município de Tupã, com aproximadamente 50 m, na divisão Regional de número 7 do DER/SP, Assis.

OBRAS NO MOLHADO

Logo ao começo desta matéria, enumeramos um fator orgulhosamente elencado pela FFL, sua presença nos extremos quadrantes do Brasil, e claro, não podemos deixar de destacar aqui a coincidência no sublinhado, ao colocar lado a lado na mesma sentença, os Rios Tapajós e o Itajaí-açú, ambos, sendo beneficiados por obras de dragagem por parte da FFL, com vistas a garantir melhores condições de navegabilidade aos segmentos destacados, provando de uma vez por todas que o compromisso de qualidade e segurança da FFL, não acaba quando a estrada termina: ele segue sobre as águas, debaixo delas, rio acima ou rio abaixo. ■


SP-050, Rodovia Monteiro Lobato

Construção da Ponte sobre o Ribeirão Água Bonita, no município de Quatá

Fotos: Divulgação FFL Engenharia

SP-050, Rodovia Monteiro Lobato

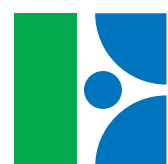
LITORAL ENGENHARIA: EVOLUÇÃO, INOVAÇÃO E COMPROMISSO COM A EXCELÊNCIA!

A experiência nos molda, a inovação nos impulsiona! Desde 2006, trilhamos um caminho sólido na engenharia executiva e, há cinco anos, consolidamos nossa expertise na engenharia consultiva. Agora, **a Eco Litoral evolui para Litoral Engenharia - uma nova marca, a mesma excelência.**

Especialistas em engenharia consultiva, oferecemos soluções completas em projetos de engenharia civil, licenciamento ambiental, gestão e supervisão de obras, além de infraestrutura para hidrovias, rodovias e dragagem.

Atendemos indústria, construção civil, setor naval, portos e órgãos públicos e privados, sempre com inovação, profissionalismo e qualidade. Nosso compromisso é transformar desafios em soluções eficientes, promovendo um desenvolvimento sustentável e seguro.

Na **Litoral Engenharia**, vamos além do técnico: **somamos estratégia, inovação e compromisso para tornar seu projeto realidade!**



LITORAL
ENGENHARIA

litoral.eng.br



[/litoral.eng](https://www.facebook.com/litoral.eng)

A PONTE DO RIO CAÍ

Da desolação à redenção, o esforço recente executado pelo governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, seu braço executivo DNIT, e sua Superintendência Regional do Rio Grande do Sul, remete ao clássico épico de 1957, "A Ponte do Rio Kwai", ao apontar a resolução como combustível, a determinação como meio, e a realização (antecipada, em dois meses no caso), como destino.

Maior e melhor (1,5 m mais alta, com 13 m de largura e com 180 m de extensão e Classe 45 t), a nova Ponte do Rio Caí, entregue em dezembro de 2024, é considerada simbolicamente um passo firme e definitivo na reconstrução do estado, reconectando a região serrana à sua "Rota Romântica", um conjunto de atrações turísticas de relevância nacional e internacional, que inclui roteiros famosos como Gramado,



Renan Filho,
Ministro dos Transportes

Canela, Bento Gonçalves, Garibaldi, Nova Petrópolis e Caxias do Sul.

Com investimentos de R\$ 31 milhões e em um tempo transcorrido de apenas 8 meses, a Nova Ponte do Rio Caí, que assume o lugar de uma estrutura comprometida com mais de 80 anos (inaugurada ainda na "Era Vargas", em sua última fase, o "Estado Novo"), danificada durante as cataclísmicas enchentes de 2024 no Rio Grande do Sul, entre Nova Petrópolis e Caxias do Sul, constitui muito mais do que um marco de engenharia. Ela pode ser celebrada como o testemunho concreto do cumprimento de uma promessa, tornando-se a primeira obra emergencial de grande porte contratada e entregue desde os eventos. Presença constante desde os primeiros dias após as ocorrências, dentro do "Gabinete de crise" que

Uma entrega que somente foi possível, antes do prazo, porque o presidente da República garantiu, à todos os ministros, os recursos necessários para a reconstrução do Rio Grande do Sul.

o governo federal procurou formar, coadunando forças com governo estadual, instituições de estado e forças de segurança e defesa civil, o ministro dos Transportes Renan Filho, abrindo os discursos durante a cerimônia de entrega da Nova Ponte, afirmou: "Eu estive aqui (especificamente falando da Ponte do Caí), umas dez vezes, conversei com os moradores, conheci a região, e eu pude ver de perto um pouco dos desafios enfrentados, e vou voltar muitas vezes aqui representando o presidente Lula para a gente reconstruir cada barreira que foi derrubada pelas chuvas", disse. "O (então ministro da reconstrução do Rio Grande do Sul), Paulo Pimenta, se referiu a esta obra como a "Ponte da Reconstrução". Com as conversas que

“Esta é a entrega de uma ponte histórica. Uma ponte difícil. Uma obra que pouca gente acreditava que nosso ministro Renan, o Ministério dos Transportes, o DNIT e a Construtora Cidade, sob supervisão do presidente Lula, fossem capazes de entregar antes do Natal.



PONTE DA RECONSTRUÇÃO

tivemos como os moradores, nós percebemos a premência, da obra, para além do fator econômico e do turismo, nós vimos o fator humano. Vimos como essa é também, uma ponte entre pessoas. Famílias, que sem ela, para se conectarem, tiveram que percorrer distâncias bem maiores", elaborou o ministro, que chegou mesmo a assumir a entrega das obras na Ponte do Caí, como um compromisso pessoal (gravado em vídeo, inclusive) perante moradores locais. "Uma entrega que somente foi possível, antes do prazo, porque o presidente da República garantiu, à todos os ministros, os recursos necessários para a reconstrução do Rio Grande do Sul", disse antes de prometer mais entregas de peso, como as intervenções nas BRs 116, 470, 290 (de acordo com o próprio ministro, uma das rotas de integração nacionais e internacionais mais importantes do país, por conta da conexão como a Argentina), entre outras obras relativas ao esforço reconstutivo, ao longo de 2025. Por sua vez, o deputado Paulo Pimenta, apontado como uma peça central para a união e



Paulo Pimenta,
Deputado Federal



coordenação dos esforços, e também presente à cerimônia de entrega, avaliou que, mesmo diante de diversas *fake news* e desconfiança por parte de setores da sociedade quanto à capacidade de entrega do governo federal, o esforço resultou em ativos importantes para o estado, voltando a operar. “Em outubro nós finalizamos o aeroporto Salgado Filho. E ainda este mês, entregaremos no dia 24, a Trensurb (Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre), funcionando. E agora estamos aqui. Esta é a entrega de uma ponte histórica. Uma ponte difícil. Uma obra que pouca gente acreditava que nosso ministro Renan, o Ministério dos Transportes, o DNIT e a Construtora Cidade, sob supervisão do presidente Lula, fossem capazes de entregar antes do Natal. E no entanto, viemos para mostrar que temos palavra e mostrar ao povo gaúcho o compromisso do governo do presidente Lula com esta reconstrução. E eu tive a honra de ter sido designado como ministro de apoio para a reconstrução. Nosso papel, também foi garantir que os recursos chegassem. Temos muita coisa pra fazer ainda, e, em breve, anunciaremos investimentos ainda maiores, de R\$ 6,5 bilhões, para a proteção dos diques, para que nunca mais uma situação como estas ocorra novamente”, finalizou. Já o governador Eduardo

Leite, ressaltou a interlocução leal, priorizando os interesses do estado junto ao governo federal, feita pelo então ministro Paulo Pimenta, “de uma forma muito republicana”, contextualizou o governador. “Estamos perto da época do Natal, e Natal nos lembra sempre da família. E a família, para ser unida, não precisa convergir em tudo, concordar em tudo. E é um espírito que eu quero resgatar agora, porque, como disse o ministro Renan, não pode prosperar a visão de uma política que divida as pessoas. E em especial em um momento de calamidade como atravessamos. Nossa sociedade foi muito impactada, pois quem não foi fisicamente atingido pela catástrofe, foi alvejado na alma. E, nós terminamos este ano, não com um sentimento de desesperança, desalento ou dor. Mas com um sentimento mais profundo, de superação. O governo federal esteve presente, o governo estadual junto aos municípios, atuando na ponta, e a comunidade, com uma imensa solidariedade e que juntos, criaram uma rede de cooperação que fez e faz a diferença. E esta inauguração é uma demonstração importante deste espírito”, declarou o governador.



Eduardo Leite,
Governador do Rio Grande do Sul

Nós terminamos este ano, não com um sentimento de desesperança, desalento ou dor. Mas com um sentimento mais profundo, de superação. O governo federal esteve presente, o governo estadual junto aos municípios, atuando na ponta, e a comunidade, com uma imensa solidariedade e que juntos, criaram uma rede de cooperação que fez e faz a diferença.



PONTE DA RECONSTRUÇÃO



ESTRATÉGIA DE ATAQUE

Engrenagem motora do esforço, o DNIT optou por trazer elementos de engenharia superiores e mais contemporâneos para a estrutura sobre o Caí: “É uma ponte de 180 m já adaptada às questões de resiliência climática, 1,5 m acima da ponte anterior existente, e tudo isso graças à determinação do governo federal, do presidente Lula e do ministro Renan que determinou de forma muito enfática a entrega desta obra em tempo recorde, e foi assim que aconteceu. Hoje

o DNIT a entrega à sociedade, uma Ponte que o Ministério chama de “ponte da reconstrução”. Uma reconexão de famílias, pessoas, e da sociedade do Rio Grande do Sul, para que, como disse o ministro Renan, possam usufruir do melhor da infraestrutura. Hoje é uma celebração muito grande, que o DNIT faz, cumprindo o compromisso, e entregando essa obra antes do Natal”, detalhou o diretor executivo do DNIT, Carlos Antônio Rocha de Barros. À frente dos esforços desde o dia 1, percorrendo repetidas vezes o verdadeiro front em que o estado se tornou (como fartamente documentado na



Carlos Antônio Rocha de Barros,
Diretor Executivo do DNIT

É uma ponte de 180 m já adaptada às questões de resiliência climática, 1,5 m acima da ponte anterior existente, e tudo isso graças à determinação do governo federal, do presidente Lula e do ministro Renan que determinou de forma muito enfática a entrega desta obra em tempo recorde, e foi assim que aconteceu.



edição 05 de **RodoVias&Infra**, o superintendente do DNIT no Rio Grande do Sul, Hiratan Pinheiro da Silva, afirmou: “No ano mais desafiador da nossa história, o DNIT teve a responsabilidade de reconectar caminhos, reconstruir rodovias e voltar a liberar as estradas para a população. Um ano de muito trabalho, onde conseguimos avançar em questões administrativas e técnicas construtivas, conseguindo conjugar a união de todos em todas as frentes. Esta é uma entrega bastante simbólica. Este foi um trabalho, em termos práticos feito 24x7, com equipes de mais de 120 pessoas. Ela conta com estacas profundas nos blocos. Uma Ponte que está adequada à capacidade e dimensões

atuais das nossas rodovias, com geometria melhorada, superelevações nas cabeceiras em curva, com sinalização conforme às normas atuais e acostamento. Tudo isso pelo menos 1 m acima da nova cota de cheia. Estamos, portanto, entregando obras melhores, mais resilientes. Não são apenas reconstruções”, registrou o superintendente, acrescentando ainda, que para esta execução, e, principalmente seu êxito, o DNIT contou com mão de obra de grande qualidade: “A Construtora Cidade é referência na construção de pontes, viadutos e passarelas no Brasil como um todo, e com muitas obras internacionais, como a própria Ponte de Foz do Iguaçu. Uma empresa que representa o povo gaúcho, que alocou trabalhadores e equipamentos de outros locais do país, para tocar essa obra.

Então, além do governo, das administrações, tivemos uma construtora com capacidade, comprometimento e que antecipou a entrega para antes do prazo”, finalizou. Integrante essencial nas atividades, naturalmente junto com sua equipe, o supervisor da Unidade Local do DNIT em Vacaria, Daniel Becke, resumiu: “Foi um desafio para toda a UL a fiscalização da obra, dada a velocidade em que ela se desenvolveu. Tivemos que nos mobilizar, enfrentar alguns percalços de projeto, que foram corrigidos, mas trabalhamos direto, com empenho. Os recursos não faltaram, houve um intenso planejamento, desde a superintendência, desde a contratação, que uniu toda nossa equipe, para, conforme determinou o ministro, atingir essa meta”.



Hiratan Pinheiro da Silva,
Superintendente do DNIT/RS

No ano mais desafiador da nossa história, o DNIT teve a responsabilidade de reconectar caminhos, reconstruir rodovias e voltar a liberar as estradas para a população. Um ano de muito trabalho, onde conseguimos avançar em questões administrativas e técnicas construtivas, conseguindo conjugar a união de todos em todas as frentes.

“ Foi um desafio para toda a UL a fiscalização da obra, dada a velocidade em que ela se desenvolveu. Tivemos que nos mobilizar, enfrentar alguns percalços de projeto, que foram corrigidos, mas trabalhamos direto, com empenho. Os recursos não faltaram, houve um intenso planejamento, desde a superintendência, desde a contratação, que uniu toda nossa equipe.



Daniel Becke,
Chefe da UL do DNIT em Vacaria



“ Estamos recebendo uma ponte robusta, mais alta, executada dentro de um conceito moderno, com pilastras que diminuem o atrito com as águas e os seixos, que tanto castigam as pontes. Então, temos muito que comemorar.

momento difícil que vivemos. Sabemos do esforço e da dedicação, de todos. Estamos recebendo uma ponte robusta, mais alta, executada dentro de um conceito moderno, com pilastras que diminuem o atrito com as águas e os seixos, que tanto castigam as pontes. Então, temos muito que comemorar. Então, temos que reconhecer, além da agilidade do governo federal, o apoio do governo do estado e o trabalho das prefeituras, a qualidade e a velocidade que a Construtora Cidade teve em realizar este trabalho definitivo, e que entra certamente para a história”, declarou o prefeito de Caxias do Sul, Adiló Didomenico. Representando toda comunidade da região, dona Ilsi Goldbeck, foi um dos grandes destaques durante a ocasião, recordando sua conversa com o ministro Renan, por volta do dia 14 de maio, ao afirmar, que “A ponte também representa o sentimento das pessoas, que durante muitos dias foi interrompido. Vidas interrompidas. Vidas em perigo. Vidas em pânico. E o ministro à época me prometeu a entrega. E hoje estamos aqui atestando o cumprimento desta promessa. Essa ponte, é também um esforço da família e da comunidade. Uma obra que é um sucesso.”



Adiló Didomenico, Prefeito de Caxias do Sul



“ A ponte também representa o sentimento das pessoas, que durante muitos dias foi interrompido. Vidas interrompidas. Vidas em perigo. Vidas em pânico. E o ministro à época me prometeu a entrega. E hoje estamos aqui atestando o cumprimento desta promessa. Essa ponte, é também um esforço da família e da comunidade. Uma obra que é um sucesso.



Dona Ilsi Goldbeck, Moradora da Região



SENSIBILIDADE E FOCO

“Este é um dia de muita emoção. Simbólico, pois também é o dia que marca o início do verão, a estação do sol, da alegria. Passamos um outono de chuvas, um inverno frio, de reclusão, de reconstrução, mas com o apoio dos ministros e do governo, conseguimos chegar até aqui. Como disse o ministro Pimenta, “É nos momentos difíceis que a gente sabe quem é amigo”, e foi com esses muitos amigos que conseguimos entregar esta ponte que reconecta vidas, reconecta o Rio Grande do Sul e reconecta o Brasil, e aqueles que trabalharam ininterruptamente”, comentou a deputada Federal pelo Rio Grande do Sul, Denise Pessôa, que também destacou a celeridade das obras e a parceria estabelecida entre o governo estadual e federal, que também contou com uma atuação

permeada pelo esforço da bancada gaúcha no Congresso. “Tudo isso, também foi tocado em frente pelas prefeituras, que desempenharam um papel importante. Que essa união siga. Pois sabemos que unidos, nós resolvemos problemas”, disse a parlamentar, durante os agradecimentos. Reiteradas vezes mencionada, a disposição e cooperação das municipalidades, também integrou fundamentalmente os passos em direção à reconstrução. “Nós contamos com a solidariedade de todos para superar este

“ Este é um dia de muita emoção. Simbólico, pois também é o dia que marca o início do verão, a estação do sol, da alegria. Passamos um outono de chuvas, um inverno frio, de reclusão, de reconstrução, mas com o apoio dos ministros e do governo, conseguimos chegar até aqui.



Denise Pessôa, Deputada Federal pelo Rio Grande do Sul



EQUIPAMENTOS DE SINALIZAÇÃO

SOLUÇÃO EM SEGURANÇA VIÁRIA

A MAIS COMPLETA LINHA DE EQUIPAMENTOS DE SINALIZAÇÃO VIÁRIA DO BRASIL



TTMA - ATENUADOR DE IMPACTO MÓVEL



ATENUADOR DE IMPACTO BIG SANDY



LAMELA ANTI OFUSCANTE



BALIZADOR DE ALTA PERFORMANCE



PAINEL VERTICAL REFLETIVO



CILINDRO CANALIZADOR

GRELHA ECOLÓGICA



SOLUÇÃO ECOLÓGICA DE ALTO DESEMPENHO

- Ecologicamente correto, fabricado com material plástico 100% reciclado.*
- Inibe furtos, evitando que veículos, pessoas e animais caiam no buraco.*
- Muito mais leve e fácil de manusear, reduzindo o risco de lesões aos funcionários e também menor custo de transporte.*
- Resistente a produtos químicos e corrosão por ferrugem, não contamina a água e o solo.*

VISITE NOSSO SITE:



Canais de atendimento:

- +55 (11) 4233 - 4500
- www.worldcenter.com.br
- +55 (11) 96189 - 2510
- vendas@worldcenter.com.br



EM TEMPO **RVi**

INFLEXÃO MUNICIPAL

Construção de viaduto histórico no entroncamento da BR-116/RS com a Avenida Moreira Paz, em Vacaria-RS, é uma das maiores obras na história da cidade.

Com projeto, executado por meio de recursos 100% municipais, o emblemático (e há tempos aguardado) viaduto da BR-116/RS com a Avenida Moreira Paz, tem previsão de conclusão para setembro de 2025 e representa um grande impulso também para a mobilidade urbana na "Porteira do Rio Grande", com a inclusão de elementos de acessibilidade, passarelas para pedestres e ciclovias. A obra, quando entregue, deve aliviar intenso fluxo de tráfego na região, em especial nos horários de pico, constituindo um dispositivo integrador, capaz de encorajar investimentos e viabilizando transformações incrementais na economia local. Avançando a contento, os trabalhos, de acordo com Gabriel Alessandro Waldrigues, colaborador da DW Engenharia, empresa responsável pelo empreendimento, em execução ao momento são: a construção de transversinas de ligamento; a colocação de placas do aterro armado, e a colocação de terra, em aterro armado. "Esta é uma obra que têm investimentos de pouco mais de R\$ 9,2 milhões, feita com recursos próprios da prefeitura, sob uma ordem de serviço de execução conferida pelo DNIT pois o viaduto envolve no complexo uma rodovia federal", explicou o técnico à **RodoVias&Infra**. A autorização para as obras, recebida pelo prefeito de Vacaria, Marcelo Dondé, ocorreram em reunião junto ao chefe da Unidade Local da Superintendência do DNIT no Rio Grande do Sul, Daniel Bencke. Um feito possível graças às gestões da prefeitura junto a lideranças diversas e à atuante bancada do Rio Grande do Sul no congresso, em uma articulação que contou com o apoio do deputado Lucas Redecker e do Senador Luis Carlos Heinze, para ser concretizada. ■



Esta é uma obra que têm investimentos de pouco mais de R\$ 9,2 milhões, feita com recursos próprios da prefeitura, sob uma ordem de serviço de execução conferida pelo DNIT pois o viaduto envolve no complexo uma rodovia federal

Gabriel Alessandro Waldrigues, Técnico de Segurança do Trabalho, Colaborador da DW Engenharia



Foto: Lúcio Bernardo Jr./Agência Brasília

Fotos: Geovana Albuquerque/Agência Brasília

Mobilidade transformada! Obras viárias avançam para oferecer deslocamentos mais rápidos e eficientes para os moradores do Distrito Federal

OBRAS RODOVIÁRIAS NO DISTRITO FEDERAL

Investimentos e Estratégias para Reduzir Impactos no Trânsito

As obras rodoviárias no Distrito Federal têm ganhado destaque nos últimos anos devido a investimentos significativos do Governo do Distrito Federal (GDF) na recuperação e modernização das vias. A estratégia de execução dos serviços no período noturno tem sido adotada para minimizar os impactos no tráfego e garantir mais segurança para motoristas e pedestres. Um exemplo recente dessa abordagem é a recuperação do pavimento da Avenida Hélio Prates, uma das principais vias de Taguatinga, que teve início na

noite do dia 24 e será realizada entre 22h e 5h. A execução das obras durante a madrugada visa reduzir os transtornos para a população, visto que essas vias possuem grande fluxo de veículos durante o dia. "A Hélio Prates é uma das principais vias de Taguatinga e recebe um grande fluxo diário de veículos. A recuperação do asfalto vai proporcionar mais qualidade de vida à população e melhorar a mobilidade urbana na região", destacou o secretário de Obras e Infraestrutura, Valter Casimiro. Além da Hélio Prates, diversas outras vias importantes do DF estão recebendo melhorias estruturais, incluindo a aplicação de nova camada asfáltica e reforço na sinalização horizontal. A iniciativa faz parte de um conjunto de ações do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER-DF) e da Secretaria de Obras e Infraestrutura, com recursos compartilhados para garantir a execução dessas benfeitorias.

A Hélio Prates é uma das principais vias de Taguatinga e recebe um grande fluxo diário de veículos. A recuperação do asfalto vai proporcionar mais qualidade de vida à população e melhorar a mobilidade urbana na região.

Para o presidente do DER-DF, Fauzi Nacfur Júnior, a melhoria do pavimento é uma das prioridades da atual gestão. "Seguimos trabalhando de forma integrada para melhorar a qualidade do pavimento em vias importantes e movimentadas do DF. Essa é uma determinação do governador Ibaneis Rocha, que não mediremos esforços para cumprir", assegurou. Os investimentos não se limitam apenas à recuperação asfáltica. A instalação de nova sinalização viária e melhorias na drenagem são ações complementares que contribuem para um trânsito mais seguro e eficiente. A Avenida Hélio Prates, por exemplo, por onde circulam cerca de 60 mil veículos por dia, também será contemplada com nova sinalização horizontal, proporcionando mais segurança e fluidez ao tráfego. A adoção de obras no período noturno tem se mostrado uma estratégia eficiente para reduzir congestionamentos e acelerar a

conclusão dos serviços. Essa abordagem, que já é aplicada em diversas cidades pelo Brasil, permite que as melhorias sejam feitas sem comprometer significativamente o dia a dia da população.

O compromisso do GDF com a infraestrutura viária do Distrito Federal reflete diretamente na qualidade de vida dos moradores e na mobilidade urbana. Com um planejamento estratégico bem estruturado e investimentos contínuos, as obras rodoviárias seguem transformando a realidade das vias da capital, promovendo segurança e conforto para todos os usuários. ■

Foto: Geovana Albuquerque/Agência Brasília



Valter Casimiro,
Secretário de Obras e Infraestrutura

Foto: Renato Alves/Agência Brasília



Fauzi Nacfur Júnior,
Presidente do DER-DF

Seguimos trabalhando de forma integrada para melhorar a qualidade do pavimento em vias importantes e movimentadas do DF. Essa é uma determinação do governador Ibaneis Rocha, que não mediremos esforços para cumprir.

DER-SP INSTALARÁ 649 NOVOS RADARES

Equipamentos serão instalados em pontos estratégicos, para contribuir com a redução de acidentes ao longo dos mais de 13 mil quilômetros de rodovias.

O Departamento de Estradas de Rodagem (DER), vinculado à Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil), assina, a ordem de serviço para a instalação dos novos radares fixos nas rodovias estaduais de São Paulo. A partir de agora, as empresas contempladas pelo Edital nº 145/2023 se reunirão com diretores e engenheiros da autarquia e terão até 90 dias para finalizar a instalação dos 649 radares contratados. Até meados de maio de 2025, os equipamentos estarão em funcionamento, realizando a fiscalização de velocidade nos trechos não-concedidos do estado para garantir mais segurança aos usuários.

Os dispositivos serão instalados em pontos estratégicos dos mais de 13 mil quilômetros de rodovias administradas pelo DER-SP, mapeados como aqueles com maiores índices de acidentalidade, levando em consideração também outros fatores, como tipo de acidente registrado, alta velocidade praticada, condições geométricas da via, possíveis pontos críticos, e proximidade de passagem de fauna, entre outros.

“A implantação de radares contribui para reduzir acidentes, garantir a segurança dos usuários e salvar vidas, uma vez que sua presença auxilia no respeito aos limites de velocidade, melhorando o tempo de reação dos condutores e atenuando a gravidade de eventuais impactos”, explica o coordenador geral de operações viárias do DER-SP, Ricardo Miguel do Nascimento.

A área de cobertura será ampliada, com novos equipamentos que, além da fiscalização de velocidade, serão capazes de contar automaticamente os eixos dos veículos para fins estatísticos e transmitir em tempo real os dados para uma central do Departamento. Eles são do tipo Fixo-Redutor e Fixo-Controlador – e não do tipo conhecido popularmente como radar “anti-miguel” (radar Doppler).



Os novos radares contratados pelo DER simbolizam o compromisso do Governo de São Paulo em priorizar a segurança dos usuários e reforçar a mensagem de que toda vida importa.

Sergio Codelo,
Superintendente do DER-SP



Fotos: Divulgação

O radar Fixo-Redutor será instalado apenas em locais com maior adensamento urbano, com maior presença de pedestres e ciclistas, contando com display para mostrar a velocidade dos veículos durante a sua passagem. Já o radar Fixo-Controlador faz a medição de velocidade sem o uso de display, em trechos rurais com maior velocidade. Ambos os modelos fazem a verificação por meio de um laço indutivo, embutido num ponto fixo, instalado sob o pavimento da via.

“Os novos radares contratados pelo DER simbolizam o compromisso do Governo de São Paulo em priorizar a segurança dos usuários e reforçar a mensagem de que toda vida importa. Queremos ir além da Segunda Década de Ação para a Segurança Viária, da ONU, que propõe a redução de 50% das mortes e lesões no trânsito até 2030, buscando chegar o mais perto possível de zerar esse índice”, afirma o superintendente do DER-SP, Sergio Codelo. ■

Processo de contratação

A nova gestão do DER-SP revisou todos os contratos e licitações em andamento logo que assumiu, no início de 2023. Após análise, novos estudos de viabilidade foram feitos para a instalação de radares, já que os dispositivos anteriores haviam sido removidos em janeiro de 2021, após o término do contrato com as empresas responsáveis.

Com a assinatura da ordem de serviço, o DER celebra a finalização do processo licitatório aberto em 2023, que contemplou as empresas Splice Indústria, Comércio e Serviços Ltda; Consórcio Paulista de Fiscalização; Consórcio Conecta SP Rodovias; e Tecdet Tecnologia Detecções Com. Imp. Exp. Ltda. As quatro empresas arremataram, cada uma, um ou mais lotes dos 14 lotes licitados, divididos entre as 14 Diretorias Regionais do DER-SP, ao valor total de R\$ 83,7 milhões.

A implantação de radares contribui para reduzir acidentes, garantir a segurança dos usuários e salvar vidas, uma vez que sua presença auxilia no respeito aos limites de velocidade.

Ricardo Miguel,
Coordenador geral de Operações Viárias do DER-SP



Fonte: SEMIL/SP

OBRAS DO RODOANEL NORTE PASSAM DE 30% DE EXECUÇÃO

Trechos 1 e 2 evoluíram 18,45% e 12,58%, respectivamente, totalizando 31,04% de avanço na construção do empreendimento.

O trecho norte do Rodoanel Mário Covas (SP-021) alcançou 31,04% de execução em janeiro deste ano, de acordo com relatório da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp). Com investimento previsto de R\$ 3,4 bilhões, o projeto ligará a região metropolitana de São Paulo às rodovias estaduais e federais, desviando o trânsito pesado das marginais Tietê e Pinheiros. Isso resultará em uma melhoria significativa no transporte coletivo e individual, tanto na capital quanto nas cidades adjacentes.

O projeto foi dividido em dois trechos principais: o primeiro, que liga as rodovias Presidente Dutra e Fernão Dias, e o segundo, que se estende da Rodovia Fernão Dias até a Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, no município de São Paulo. Com extensão total de 43,8 quilômetros, o trajeto passará pela capital paulista, Arujá e Guarulhos, e inclui 107 Obras de Arte Especiais (OAEs), compostas por 44 pontes e 63 viadutos, além de sete túneis duplos. Além disso, o empreendimento também contempla um ramal de ligação ao Aeroporto Internacional de Guarulhos, com 3,6 km de extensão.

Contratualmente, a retomada das obras de implantação do Rodoanel Norte estavam previstas para setembro de 2024, mas foram antecipadas para o mês de abril pela concessionária Via SP Serra. A prioridade, então, é a conclusão do trecho compreendido entre a interseção do Rodoanel Norte com a Rodovia Presidente Dutra até o trevo de acesso à Fernão Dias (que corresponde a, aproximadamente, 90% do trecho 1), cujo prazo é até setembro de 2025. O trecho 2 e o restante do 1 deverão ser finalizados até setembro de 2026.

Desde a retomada das obras, os trechos 1 e 2 apresentaram avanços significativos, com 18,45% e 12,58% de evolução, respectivamente, totalizando 31,04%. O trecho 1, que engloba os lotes 6, 5 e 4, corresponde a 31,36% do projeto, enquanto o 2 (lotes 3, 2 e 1) representa 68,64%.



Andamento dos trabalhos

Conforme mostra o relatório da Artesp, os serviços em andamento no Rodoanel Norte, até janeiro, incluíam no lote 6 serviços de drenagem, preparo de pavimento e construção de OAEs. No lote 5, por exemplo, escavação para conclusão da abertura do túnel no lado oeste (pista externa). No 4, as equipes estavam concentradas no revestimento das camadas superiores de pavimento (Binder) e na conclusão do trecho final da primeira etapa de construção do Rodoanel.

No lote 3, seguia a manutenção dos túneis 302 e 301, além do desmonte de rocha. Já no lote 2, estava sendo realizada a limpeza geral, melhorias de acessos, serviços de estrutura de pavimento e fresagem, manutenção dos túneis 201 e 202 e britagem do material rochoso próximo à estaca 2.000. Por fim, no lote 1, execução de berço de concreto para apoio dos pilares do viaduto da OAE 109, entre outros serviços.

São mais de 1.800 profissionais (diretos, indiretos e subcontratados) atuando em diferentes frentes de trabalho. Além dos serviços realizados em cada lote, continuam os trabalhos de remoção de objetos, ações para desocupação de áreas do sistema rodoviário e limpeza geral da obra.

Confira detalhes da execução por trecho

TRECHO 1

Lote 6: 11,95 km de extensão, passando por Guarulhos e Arujá, com acesso ao Aeroporto Internacional de Guarulhos e 33 Obras de Arte Especiais;

Lote 5: extensão de 7,95 km, percorrendo predominantemente o município de Guarulhos, com 13 OAEs e um túnel duplo;

Lote 4: 9,17 km de extensão ao longo do eixo principal, percorrendo São Paulo e Guarulhos, com 38 OAEs e um túnel duplo.

TRECHO 2

Lote 3: extensão de 3,62 km ao longo do eixo principal do empreendimento, percorrendo predominantemente o município de São Paulo, com duas OAEs e dois túneis duplos;

Lote 2: 4,88 km de extensão, percorrendo o município de São Paulo, com oito OAEs e dois túneis duplos;

Lote 1: extensão de 6,42 km ao longo do eixo principal do empreendimento, percorrendo predominantemente o município de São Paulo, iniciando-se na interseção da Avenida Raimundo Pereira de Magalhães na junção com o Trecho Oeste, com 13 OAEs e um túnel duplo. ■

Fonte e Fotos: www.agenciasp.sp.gov.br

INFRA S.A. CELEBRA O ALCANCE DO NÍVEL PADRONIZADO DE MATURIDADE CORRECIONAL DA CGU



Modelo de Maturidade Correcional da CGU, adotado pela Infra S.A., engloba as melhores práticas de integridade da gestão pública.

A Infra S.A. promoveu, encontro com a Corregedoria-Geral da União para apresentar os resultados da unidade de correição da estatal e celebrar o alcance do Nível Padronizado de Maturidade Correcional da CGU.

Participaram da reunião o diretor-presidente da Infra S.A., Jorge Bastos; os demais integrantes da Diretoria: Elisabeth Braga, Marcelo Vinaud, Cristiano Della Giustina e André Ludolfo; representantes das áreas de integridade da empresa; o corregedor-geral da União, Ricardo Wagner de Araújo; a diretora de Articulação e a chefe de Gabinete da Corregedoria-Geral da União, Carla Cotta e Débora Afonso.

Em sua fala de abertura, Jorge Bastos destacou o trabalho integrado realizado pela Corregedoria de Infra S.A. com o apoio da Diretoria Colegiada. "Nossa gestão sabe que é fundamental trabalharmos dentro dos padrões de integridade. Agradecemos o empenho da Corregedoria da casa, que nos levou a atingir esse nível de maturidade, um marco para nossa empresa".

Para Elisabeth Braga, diretora de Administração e Finanças, "alcançar o nível padronizado da CGU traz confiabilidade para a organização perante nossos parceiros e a sociedade".

Ao apresentar os resultados da Unidade Setorial de Correição sob seu comando, a corregedora da Infra S.A., Muryell de Freitas, avaliou como muito positiva a interação com a alta gestão, o que possibilitou a implantação de um plano de trabalho voltado à prevenção de ilícitos e mudança cultural na empresa. "A conquista do nível de maturidade correcional que alcançamos não foi fácil. Poucos órgãos da administração pública chegaram a esse nível e temos muito a comemorar. Eu me sinto honrada de trabalhar na integridade da Infra S.A.", avaliou a corregedora.

Em nome da CGU, o corregedor-geral parabenizou a estatal pelo grau de maturidade correcional atingido. "Parabenizo a Infra S.A., sua alta gestão e sua Corregedoria. Vocês estão servindo de exemplo para unidades setoriais de outras empresas públicas. Corregedorias bem estruturadas auxiliam a gestão na melhor condução da Governança".

Para finalizar o encontro, Muryell compartilhou com os participantes os números da Corregedoria da Infra S.A. e as metodologias de trabalho adotadas para a melhor condução dos trabalhos: identificação de pontos críticos; estruturação e reforço da equipe; constante interação com a CGU; realização de eventos e campanhas de prevenção a ilícitos voltadas ao público interno. ■



Nossa gestão sabe que é fundamental trabalharmos dentro dos padrões de integridade. Agradecemos o empenho da Corregedoria da casa, que nos levou a atingir esse nível de maturidade, um marco para nossa empresa.

Jorge Bastos
Diretor-presidente da Infra S.A.

Fonte e Fotos: INFRA S.A. / Divulgação



OBRAS DA PONTE DE GUARATUBA CHEGAM A 38,8% DE EXECUÇÃO COM AVANÇO NAS ESTRUTURAS

As obras da Ponte de Guaratuba, no Litoral do Paraná, chegaram a 38,8% de execução.

Nesse período, um dos destaques foi a finalização da concretagem dos blocos dos mastros principais (estacas e blocos de coroamento) do trecho estaiado.

De acordo com o relatório, segue em andamento a mesoestrutura, com a armação, montagem de forma e concretagem dos pilares, que é realizada em três etapas, as quais totalizam 12,60 metros de altura. Após a mesoestrutura, será iniciada a superestrutura do trecho estaiado.



Avanço da infraestrutura

Em janeiro, as atividades focaram também na execução das estacas do trecho pré-moldado, envolvendo cravação, escavação e concretagem; fabricação e lançamento das vigas longarinas pré-moldadas e a execução das travessas do trecho pré-moldado.

Para a infraestrutura da ponte, até o momento, foram 36 estacas concluídas, sendo 16 do trecho estaiado e 20 do trecho pré-moldado. Ao total, são 64 estacas, sendo 24 no trecho estaiado e 40 no trecho pré-moldado.

Na mesoestrutura, na execução das travessas que receberão as vigas longarinas, são 7 travessas finalizadas. Já na superestrutura, aconteceu a continuidade da fabricação das vigas longarinas pré-moldadas, chegando ao final do mês com o acumulado de 55 estruturas fabricadas.

Acessos

Em Guaratuba, ocorreu a continuidade nos serviços de contenções, com a execução do solo grampeado e estaca raiz no morro do lado de Caieiras. No lado de Matinhos, continua a implementação da alça de acesso a Cabaraquara com atividades de terraplenagem. ■

Fonte: ASCOM Governo do Paraná

Ponte de Guaratuba

A Ponte de Guaratuba terá 1.244 metros de extensão, com quatro faixas de tráfego, duas faixas de segurança, barreiras rígidas em concreto, calçadas com ciclovia e guarda-corpo nas extremidades.

O Governo do Estado está investindo R\$ 386,9 milhões para a construção da estrutura, que tem previsão de entrega para abril de 2026.

Os dados do relatório de acompanhamento da obra, referente ao mês de janeiro de 2025, mostram que o contrato está com um avanço de 38,8% em relação ao cronograma físico-financeiro, o que representa um investimento de R\$ 150.169.497,41 a preços iniciais.

A obra é do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER/PR), autarquia da Secretaria de Infraestrutura e Logística (SEIL).

A construção da Ponte de Guaratuba pode ser acompanhada em tempo real através das câmeras de monitoramento. Basta acessar a página:

www.pontedegaratuba.pr.gov.br



Augusto Nardes
Ministro do TCU



**A URGÊNCIA DE SALVAR NOSSAS ESTRADAS:
A TRAGÉDIA DA PONTE SOBRE O RIO TOCANTINS E O COLAPSO DA INFRAESTRUTURA BRASILEIRA**

O Ministro Augusto Nardes, em um gesto de responsabilidade e visão estratégica, propôs e ao Tribunal de Contas da União (TCU) a realização de uma ação de controle focada na manutenção da infraestrutura rodoviária do Brasil. Essa proposta, que foi atendida por unanimidade pelo pleno, surge em um momento crítico, após o trágico acidente na ponte sobre o Rio Tocantins, na BR-226, que resultou na morte de 14 pessoas. Este evento não apenas expôs a fragilidade das nossas estradas, mas também levantou questões prementes sobre a gestão de um patrimônio essencial para a mobilidade e segurança dos brasileiros.

Recentemente, o fórum nacional de controle, que foi realizado no TCU, reuniu líderes do setor de transporte, onde foi unânime a constatação de que, sem investimentos significativos, o país enfrentará um colapso em sua rede de transportes a partir de 2028. A malha rodoviária nacional, que abrange mais de 73 mil quilômetros, está sob pressão, e a maioria dessas vias é gerida pelo DNIT. No entanto, entre as 727 pontes em condições precárias, muitas estão à beira do colapso. O investimento necessário para a manutenção dessa infraestrutura é alarmantemente elevado, estimando-se que gire em torno de R\$ 170 bilhões.

Além disso, dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT) revelam que o tráfego de caminhões e ônibus em pavimentos deteriorados e com deficiências causou um dispêndio estimado de R\$ 7,49 bilhões para os transportadores em 2022. Essa cifra evidencia a urgência da manutenção e destaca o impacto econômico que a deterioração das estradas tem sobre o setor de transporte, que é responsável por cerca de 12% do PIB nacional.

A situação é ainda mais alarmante quando consideramos que o Brasil possui 727 pontes em estado igual ou pior que a que colapsou, causando a tragédia no Tocantins. A falta de manutenção adequada e a negligência em relação a essas estruturas não podem ser ignoradas. Se, por um lado,

o estado brasileiro carece de uma atenção crítica à sua infraestrutura rodoviária existente, por outro lado, são verificadas obras de pontes inauguradas, mas sem qualquer funcionalidade. Um exemplo claro dessa realidade é a ponte sobre o Rio Araguaia, na rodovia BR-153, entre São Geraldo do Araguaia (PA) e Xambioá (TO). Com 99% dos serviços finalizados, a ponte ainda não tem data para liberação ao tráfego devido à falta de acesso, revelando problemas sérios de planejamento e execução do empreendimento.

A ação de controle solicitada pelo Ministro Augusto Nardes é fundamental. O TCU deve investigar como o Governo Federal está priorizando seus investimentos em infraestrutura, especialmente na manutenção de pontes e rodovias. Um olhar atento pode prevenir tragédias futuras e garantir que os recursos sejam direcionados de forma eficaz, reduzindo custos logísticos e aumentando a competitividade do Brasil no cenário global.

Com o Brasil se aproximando de um possível colapso em sua rede de transportes, é vital que as autoridades reconheçam a gravidade da situação e tomem medidas decisivas. O momento exige um compromisso renovado com a segurança viária e a eficiência logística, assegurando que as riquezas do país possam ser transportadas com dignidade.

A proposta de uma ação de controle representa um passo crucial para reverter essa situação. Analisar as prioridades de investimento e implementar práticas de governança mais rigorosas são essenciais para restaurar a confiança na infraestrutura de transporte. O país não pode se dar ao luxo de esperar mais um acidente trágico para agir. O momento é agora. ■

Sem investimentos significativos, o país enfrentará um colapso em sua rede de transportes a partir de 2028.

João Augusto Ribeiro Nardes é um administrador, desenvolvimentista e político brasileiro, atual ministro e ex-presidente do Tribunal de Contas da União (TCU). Pelo Rio Grande do Sul foi deputado federal durante três mandatos e deputado estadual por dois mandatos, além de vereador de Santo Ângelo, graduado em administração de empresas pela Fundames, em Santo Ângelo, pós-graduado em política do desenvolvimento e mestre em estudos de desenvolvimento, pelo Institut Universit  d'Etudes, em Genebra, na Su a.

**27º ENACOR - Encontro Nacional de Conservação Rodoviária, da 50ª RAPV
Reunião Anual de Pavimentação, 4ª Feira de Exposições - ExpoEnacor**

Todas aquelas pessoas e empresas ligadas ao setor de infraestrutura, tanto no Brasil quanto no exterior, devem reservar, nas suas agendas, o período entre 27 e 30 de outubro de 2025. Isso porque nesta data, Belo Horizonte, a capital mineira, estará sediando, de modo presencial, no Expominas, o 27º Encontro Nacional de Conservação Rodoviária (ENACOR), a 50ª Reunião Anual de Pavimentação (RAPV) e a 6ª ExpoEnacorRapv. As edições dos eventos, que ocorrerão simultaneamente, serão organizadas pelas Diretorias da Associação Brasileira dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem (ABDER) e da Associação Brasileira de Pavimentação (ABPV), e terão como anfitrião o Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER-MG).

Esses três grandes eventos, conjugados, têm como objetivo realizar propostas e apresentar estudos sobre a infraestrutura dos modais de transporte, logística, tecnologia e trânsito do país.

Ao longo dos quatro dias, os participantes terão a oportunidade de realizar intercâmbios, por meio de minicursos, palestras e apresentações de trabalhos técnicos. Haverá oportunidade de troca de experiências e contatos com profissionais especializados no seu ramo de atuação; conversas com presidentes, diretores e importantes executivos de instituições governamentais e empresas do setor; possibilidades para a discussão de estratégias, ações e perspectivas na infraestrutura dos modais de transporte. Serão enfocados temas sobre logística, tecnologia e trânsito, com apresentação de soluções tecnológicas inovadoras a serem incorporadas em um mercado que cresce progressivamente no país.

A expectativa é que, em 2025, sejam alcançados cerca de 2.000 participantes de todo o Brasil e do exterior, incluindo estudantes de universidades e parceiros de negócios, reunidos em um ambiente favorável a debates sobre inovações técnicas e contatos comerciais.

Os eventos contarão com a participação de diversas entidades públicas e privadas, com o apoio institucional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), do Serviço Federal de Processamento de Dados (SERPRO) do Governo de Minas Gerais, por meio do DER-MG, e de outras empresas do setor.

Será um momento inigualável para entidades públicas, privadas e do terceiro setor apresentarem aos participantes as perspectivas para as grandes transformações que se preveem no setor de infraestrutura nas próximas décadas.

Para mais informações, acesse o site oficial: <https://enacorrapv.com.br> ou entre em contato por um destes e-mails: evento@enacorrapv.com.br, abder@abder.org.br, abpv@abpv.org.br e comunicacao@der.mg.gov.br.

COMISSÃO ORGANIZADORA DO EVENTO



27 à 30
de outubro de 2025
• BELO HORIZONTE •
EXPOMINAS





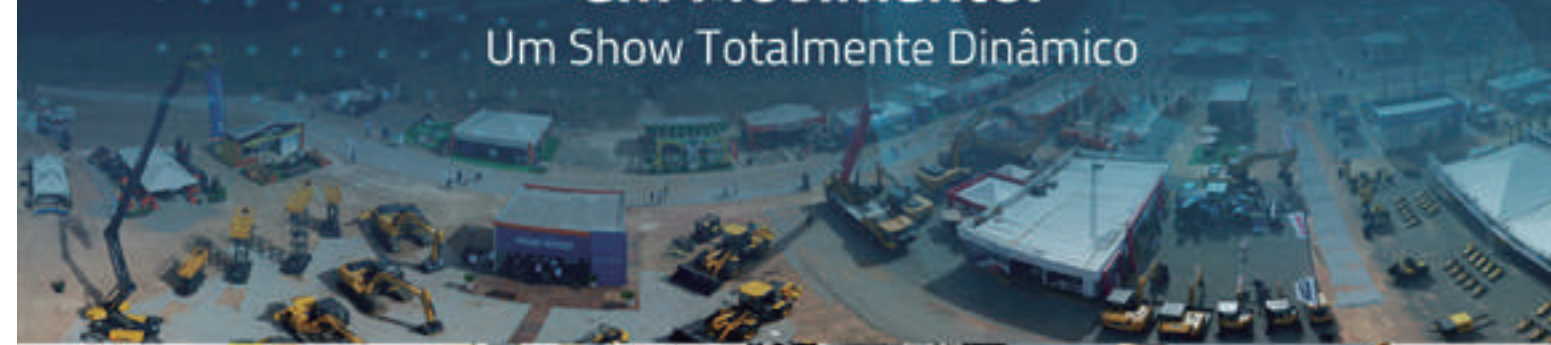
Agora, as páginas da nossa revista ganham vida com o Luquinha, um personagem cheio de energia que ensinará, de forma divertida, lições importantes sobre segurança no trânsito e comportamento responsável nas rodovias.

Essa novidade une educação e diversão, preparando os pequenos para um futuro mais seguro. Fiquem ligados e aproveitem as aventuras do Luquinha!



BRAZIL EQUIPO SHOW
03>06 JUNHO 2025

Construção e Mineração em Movimento.
Um Show Totalmente Dinâmico



CREDENCIAMENTO ABERTO
EVENTO GRATUITO



📍 Jaguariúna | São Paulo

STO
beshow.com.br
+55 11 2501-2688
info@stofeiras.com.br



Valmir Bonfim Danilo Pitta

Usina Móvel KMA da FREMIX em operação



ESPUMA DE ASFALTO: A TECNOLOGIA QUE VEIO PARA FICAR!

Entre os principais motivos que levam o pavimento a se deteriorar, ou mesmo a ter desempenho abaixo do esperado, estão as solicitações a ele impostas, onde o aumento tanto do número de veículos como dos carregamentos a eles impostos pelas novas regulamentações vêm, em muito, impactar a performance das estruturas, assim como a ação deletéria das intempéries, ainda mais em um País tropical.

A restauração dos pavimentos muitas vezes se restringe ao recapeamento asfáltico, seja mediante a incorporação de uma nova capa de rolamento como reforço estrutural, ou mesmo pela fresagem e recomposição do revestimento existente, como vem sendo feito há muitos anos no Brasil.

Não obstante esta solução dotar a superfície de rolamento de condições funcionais que devolvem as características originais do pavimento, ainda assim a mesma pode não ser a mais adequada técnica ou economicamente, em especial em condições mais adversas, ou mesmo quando considerados os efeitos do tempo por induzir, muito precocemente, o aparecimento de trincas no novo revestimento.

Nesse cenário de elevado carregamento, efeito agressivo do meio ambiente e falta de manutenção preventiva e corretiva ao longo do ciclo de vida, o ciclo de deterioração e baixo desempenho se repete, consumindo ainda mais os poucos recursos



de investimentos, ou onerando demasiadamente o ente responsável pela infraestrutura, seja ele público, ou privado.

Uma das ferramentas mais valiosas para a análise de investimentos em infraestrutura é a Gerência de Pavimentos onde, através de sistemas específicos de análise preditiva da evolução dos parâmetros funcionais e estruturais (irregularidade longitudinal, deflexão, afundamento em trilha de todas, etc.). Por meio desta ferramenta o decisor pode, de forma mais abrangente, avaliar as consequências técnicas e econômicas da adoção de diferentes medidas de restauração e conservação de pavimentos e, assim, optar por aquela que, naquele momento, conduz ao melhor retorno do investimento realizado.

Importante ressaltar que, do ponto de vista de análise estratégica, são necessárias, também, avaliações de condicionantes ambientais e de segurança viária, ou seja, é preciso avaliar os efeitos da realização de cada intervenção, tanto no que tange aos tipos e volumes de materiais e serviços em toda a cadeia e no ciclo de vida do empreendimento, bem como no impacto incidente no tráfego pela realização das obras.

Assim, apesar da falta de capacidade estruturante dos contratantes para avaliar o ciclo completo do empreendimento a ser implementado, os mesmos não podem se furtar de buscar apoio técnico pleno para garantir que todos os aspectos inerentes estejam considerados nos projetos, de tal forma a assegurar uma decisão sábia e eficaz, capaz de entregar o melhor retorno para o contratante e a sociedade.

Nesse sentido, cada técnica disponível entrega resultados alinhados com uma vida útil e está destinada a atacar defeitos de gêneses diversas, sendo tarefa do analista avaliar o contexto global do empreendimento e buscar a solução ótima de engenharia, tanto do ponto de vista técnico como financeiro, buscando soluções menos onerosas e/ou que resultem em maior vida útil, à luz do benefício que a tecnologia pode entregar para o usuário final.



Uma fresadora de asfalto, por exemplo, é capaz de cortar pequenas áreas do pavimento existente na espessura desejada, atacando o defeito pretendido quase que cirurgicamente, otimizando os recursos quando em curso uma estratégia funcional com ciclo de vida reduzido.

Já quando se enseja uma solução de longo prazo, ou a gênese dos defeitos indica problemas estruturais relevantes com necessidade de intervenções mais robustas, ou ainda em segmentos de tráfego muito elevado, há que se prever a adoção de técnicas mais complexas, tais como o uso de camadas de base e sub-base cimentadas ou betuminosas, seja por meio de reciclagem, ou por reconstrução localizada (reparos profundos) e/ou extensiva.

Nestes casos, em se tratando de locais onde o tráfego é muito intenso e praticamente impossível o fechamento a via para a realização de intervenções, ou ainda pela insegurança do tráfego contíguo à caixas profundas de intervenções, alguns materiais de base não são apropriados, como é o caso da BGTC (Brita Graduada Tratada com Cimento), pois necessitam de longo tempo de cura antes da liberação ao tráfego.

Uma tecnologia bastante difundida no exterior que vem solucionar este problema é a da espuma de asfalto, seja por meio de reciclagem, ou pela utilização de bases granulares com adição de espuma. Essa técnica de intervenção profunda dota o pavimento de maior robustez estrutural, com uma base que suporta muito bem as tensões e deformações decorrentes de tráfegos intensos, além de reduzir sensivelmente o aparecimento de trincas no pavimento (por sua condição de alto índice de vazios associada à elevada coesão), e ainda tem a vantagem de permitir a rápida liberação ao tráfego.

A tecnologia da espuma de asfalto pode ser implementada tanto "in situ", com o auxílio de recicladoras de grande porte, bem como mediante a utilização de usinas móveis à frio. Estas últimas têm como atributo mais importante a possibilidade de controle da granulometria do material fresado, através de peneiras instaladas na entrada dos silos da usina, principal efeito prejudicial quando do uso de técnica de reciclagem "in situ".

A tecnologia da espuma de asfalto pode ser implementada tanto 'in situ', com o auxílio de recicladoras de grande porte, bem como mediante a utilização de usinas móveis à frio.



Tecnologia e eficiência: a Usina Móvel KMA da FREMIX revoluciona a reciclagem asfáltica, garantindo pavimentos mais duráveis, sustentáveis e com rápida liberação ao tráfego.

A empresa FREMIX, pioneira nas técnicas de fresagem e reciclagem no Brasil, foi a responsável por trazer para o nosso País a Usina Móvel de Reciclagem a Frio modelo KMA-200, da empresa alemã Wirtgen. Na realidade, o sucesso da tecnologia pode ser comprovado pela rápida evolução dos equipamentos em nível mundial, onde o primeiro, do tipo KMA-150, nem chegou a ter representante no Brasil, vez que evoluiu para os modelos KMA-200, 220 e 240, todos estes hoje em operação em solo nacional (a nomenclatura do modelo apresenta a capacidade de produção de 150, 200, 220 e 240 toneladas por hora, de material reciclado).

Essas usinas são capazes de produzir o RAP espumado (material fresado reciclado com espuma de asfalto) que vem sendo empregado por várias Concessionárias de Rodovias assim como pelo Poder Público, como é o caso da Prefeitura de São Paulo em seu programa de restauração de sua malha viária, e os resultados obtidos nessas obras comprovam a eficácia da solução.

A espuma de asfalto é o estado temporário do CAP (Cimento Asfáltico de Petróleo) que aquecido a aproximadamente 180° C se expande quando em



Valmir Bonfim

Danilo Pitta



Para se ter uma ideia do volume de material reutilizado, no primeiro mandato do prefeito Ricardo Nunes, entre julho de 2022 e outubro de 2024, foram recicladas mais de 875.000 toneladas de material fresado, um marco de sustentabilidade na pavimentação.

contato com o ar e a água na temperatura ambiente, possibilitando a homogeneização com os materiais na temperatura ambiente.

Dentre as vantagens dessa camada reciclada, podemos citar que o processo é sustentável, pois não emite gases tóxicos na atmosfera por se tratar de reciclagem a frio; de menor custo com o transporte dos materiais, em função de ser móvel; e aumentar sobremaneira a vida útil do pavimento (vantagem principal) por se tratar de uma camada com menor suscetibilidade ao trincamento.

A usina é capaz de reciclar também o RCD (Resíduo da Construção e Demolição) e até produzir uma camada espumada com material virgem, como a BGS espumada.

A FREMIX é uma das empresas responsáveis pela restauração de vias da cidade de São Paulo, e é uma satisfação muito grande ser o braço executor dessa verdadeira revolução que a prefeitura vem realizando na restauração da infraestrutura viária da cidade.

A malha viária do município anos é bastante antiga e deteriorada, necessitando intervenções que vão além da camada de revestimento.

A prefeitura de São Paulo, de forma diligente, tem atacado a gênese dos problemas estruturantes da infraestrutura, corrigindo não somente as camadas superficiais do pavimento, mas também o sistema de drenagem, eventuais deficiências estruturantes mediante o emprego da camada de RAP espumado e, nas grandes avenidas, corredores de ônibus e marginais, está executando o revestimento com asfalto com aditivos modificadores de desempenho do tipo SMA. Essas ações certamente irão prolongar a vida útil dos pavimentos.

Para se ter uma ideia do volume de material reutilizado, no primeiro mandato do prefeito Ricardo Nunes, entre julho de 2022 e outubro de 2024 foram reciclados mais de 875.000 toneladas de material fresado, um marco de sustentabilidade na pavimentação.

Essa demanda e a expansão da tecnologia para outros Estados gerou a necessidade de investimentos por parte das empresas de pavimentação, que rapidamente trouxeram esses novos modelos de usinas KMA, ampliando o mercado executor e consolidando a tecnologia no País.



A prefeitura de São Paulo, de forma diligente, tem atacado a gênese dos problemas estruturantes da infraestrutura, corrigindo não somente as camadas superficiais do pavimento, mas também o sistema de drenagem e eventuais deficiências estruturais.

Valmir Bonfim é Engenheiro Civil e Doutorando em Engenharia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Presidente da empresa FREMIX e Diretor da Abrecon (Associação Brasileira para Reciclagem de Resíduos da Construção Civil e Demolição). É autor dos livros Fresagem de Pavimentos Asfálticos e Pavimento Sustentável.

Danilo Martinelli Pitta é Engenheiro Civil e Doutor em Infraestrutura pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Diretor de Projetos de Engenharia do Grupo Ecorodovias, pós-graduado em gestão pelo IESE Business School e especialista em otimização de investimentos pelo Departamento de Transportes da Califórnia – CALTRANS.



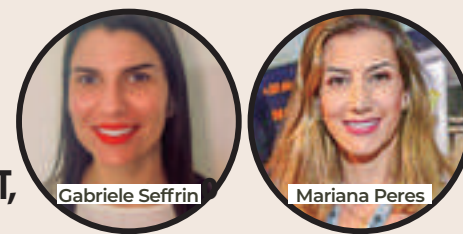
Novo Local:
DISTRITO ANHEMBI

PAVING
EXPO 2025
SET 23 > 25

Conectando pessoas,
construindo oportunidades.

Garanta já o seu espaço!

Acesse:
paving.com.br



A DIFERENÇA ENTRE OBRAS E SERVIÇOS DE CONSTRUÇÃO CIVIL

A Nova Lei de Licitações define obra como “toda atividade estabelecida, por força de lei, como privativa das profissões de arquiteto e engenheiro que implica intervenção no meio ambiente por meio de um conjunto harmônico de ações que, agregadas, formam um todo que inova o espaço físico da natureza ou acarreta alteração substancial das características originais de bem imóvel” e serviços como “atividades que visam obter uma utilidade, material ou intelectual, de interesse para a Administração e que são realizadas por técnicos especializados, arquitetos e engenheiros”.

De forma geral, pode-se dizer que uma obra de construção civil compreende a execução de um projeto específico de construção, que envolve a criação ou alteração de uma estrutura física no ambiente. Já o serviço de construção civil envolve a realização de uma atividade específica dentro de uma construção já existente.

No entanto, em que pese a significativa diferença entre a natureza da obra e do serviço de construção civil, as empresas do ramo que atuam em um ou outro segmento separadamente se deparam, constantemente, com leis, normas, editais de licitação e ordens administrativas ou judiciais que se aplicam, exclusivamente, a uma obra ou a um serviço, mas não aos dois institutos simultaneamente.

Isto ocorre porque, ao elaborar leis, normas e editais de licitações públicas, muitos legisladores e servidores não se preocupam em entender a diferença entre obra e serviço de construção civil, tratando os institutos como se fossem atividades de igual natureza, desencadeando a aplicação indistinta da legislação para empresas que atuam em segmentos diferentes, compelindo-as a cumprir obrigações que pouco ou em nada se relacionam com o trabalho desenvolvido.

Para exemplificar tal situação, cita-se a obrigação de

implantação de canteiro de obras, exigência presente em, basicamente, todos os editais de licitação para contratação de empresas para execução obras ou serviços de construção civil.

Segundo a Norma n. 408/2020 do DNIT, o canteiro de obras é o conjunto de áreas de trabalho onde se desenvolvem as operações de apoio e execução dos trabalhos da indústria da construção de uma obra, dividindo-se em áreas operacionais – onde se desenvolvem as atividades de trabalho ligadas diretamente à produção – e áreas de vivência – destinadas a suprir as necessidades humanas de alimentação, higiene pessoal, descanso, lazer, convivência e ambulatoriais.

Podemos facilmente vislumbrar a implantação de canteiro de obras para uma obra de construção civil, pois os profissionais ficam alocados em determinado local por um tempo considerável, até que o empreendimento contratado – como, por exemplo, a construção de um contorno viário – seja integralmente concluído.

No entanto, o mesmo já não se pode dizer com relação a um serviço de construção civil, tal como, por exemplo, o serviço de sinalização viária, dado o caráter célere e itinerante da atividade, somado à extensão contratual – geralmente contratos com mais de 400 Km (quatrocentos quilômetros) – onde os profissionais se deslocam constantemente e não permanecem parados em determinado local por muito tempo, movimentando-se ao longo da via para implantar placas, tachas ou realizar a pintura do trecho, de acordo com as solicitações do contratante, promovidas, normalmente, de forma segregada durante a vigência contratual.

De forma prática, isto significa dizer que, dentro de um determinado dia, a equipe da empresa contratada

poderá percorrer 100 km (cem quilômetros) de uma determinada rodovia, tornando-se totalmente inócua a instalação de um canteiro de obras fixo para uma frente de serviço móvel. No entanto, tal obrigação é, na grande maioria das vezes, prevista nos editais de licitação, no intuito de atender a Norma Regulamentadora n. 18, que exige canteiro de obras para obra de construção civil, independentemente da viabilidade prática de tal instalação para o serviço de construção civil.

Outro exemplo que deixa muito clara a diferença entre tais institutos é a previsão de pagamento de mobilização e desmobilização para a obra e o serviço de construção civil. Como se sabe, a mobilização e desmobilização são processos que envolvem o transporte de mão de obra, máquinas, equipamentos e instalações provisórias para um determinado local, de onde serão retirados apenas ao final dos trabalhos.

Quando falamos em obra de construção civil, resta claro que a empresa contratada fará a mobilização e desmobilização dos recursos apenas uma única vez, pois, durante toda a vigência contratual, ficará alocada naquele ponto. Já o mesmo não se aplica a uma empresa que executa serviço de construção civil, pois para uma atividade que é executada de forma itinerante, tal como o serviço de sinalização viária, as mobilizações e desmobilizações são constantes, já que, diariamente, os recursos são colocados e retirados do trecho onde o serviço será executado.

Além disso, como já tratado no artigo “O PAGAMENTO DA ADMINISTRAÇÃO LOCAL E CANTEIRO DE OBRAS DE FORMA PROPORCIONAL AO ANDAMENTO DOS SERVIÇOS DE SINALIZAÇÃO VIÁRIA” apresentado nesta Revista, o serviço de construção civil, principalmente de sinalização viária, depende diretamente de solicitações realizadas de forma segregada pela fiscalização dos contratos, para execução de determinados quantitativos de sinalização vertical, horizontal e/ou dispositivos de segurança.

Nesse panorama, não se reputa razoável que essas empresas, cuja execução da atividade é itinerante e que dependem totalmente das ordens de serviços do contratante – dadas ao longo do contrato –, recebam apenas uma mobilização e uma desmobilização, já que, durante a contratualidade, o deslocamento dos recursos em campo é realizado por diversas vezes, gerando um custo que acaba tendo que ser suportado – unilateralmente – pela contratada.

Tais exemplos são apenas alguns dentre diversas obrigações e/ou determinações que, por vezes, são impostas às empresas atuantes em serviços de construção civil, no intuito do mero cumprimento pro forma da lei ou da norma, ainda que a previsão seja totalmente incompatível com a natureza da atividade prestada, demonstrando claramente o desconhecimento dos legisladores, servidores

Segundo a Norma n. 408/2020 do DNIT, canteiro de obras é o conjunto de áreas de trabalho onde se desenvolvem as operações de apoio e execução dos trabalhos da indústria da construção de uma obra.

públicos e órgãos de fiscalização e controle acerca da diferença da natureza de cada segmento de atuação.

E quem sofre com isso? A resposta parece evidente: as empresas, pois, inobstante a todos os esclarecimentos que apresentam nos procedimentos administrativos e processos judiciais, acabam tendo que “engolir” decisões preciosistas, que se preocupam apenas em atender a lei ou a norma, sem qualquer preocupação com a viabilidade prática de cumprir de tais imposições e, muito menos, com o atendimento à finalidade a que tal determinação pretende alcançar.

Portanto, enquanto não se promover a diferenciação entre obra e serviço de construção civil nos editais licitatórios e se contratar serviço com os mesmos requisitos e/ou obrigações de uma obra civil, atendendo a normas gerais que não aplicam ao objeto contratado, as empresas atuantes em ambos os segmentos – mas, principalmente, aquelas que atuam em serviços itinerantes – continuarão a ter que suportar os ônus pela exigência de aplicação de normas incompatíveis que são, por vezes, impraticáveis ou que, simplesmente, não atendem à finalidade a que destinam. ■



Estrutura típica de um canteiro de obras, com áreas de vivência e suporte para trabalhadores alocados em projetos de longa duração.



Por Pedro Peres da Silva, Mariana Pirih e Gabriele Seffrin



Dragonlux®

MICROESFERAS DE VIDRO

Maior Visibilidade e Durabilidade

Microesferas de vidro reconhecidas pela elevada transparência e retrorrefletância.



Produto em conformidade com ABNT NBR 16184:2021.

CANAIS DE ATENDIMENTO

- +55 48 3341.4077 ou +55 48 2106.3035 (televendas)
- +55 48 98839.6690 (WhatsApp)
- comercial@icdvias.com.br ou icdvias@icdvias.com.br
- lojaviaria.com.br (vendas online e varejo)
- icdvias.com.br (vendas online)



O FUTURO DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA SE CONSTRÓI COM INOVAÇÃO E QUALIDADE!



ICD VIAS .com.br



Soluções em sinais viários de última geração, desenvolvidas com alta tecnologia.

CANAIS DE ATENDIMENTO

- +55 48 3341.4077 ou +55 48 2106.3035 (televendas)
- +55 48 98839.6690 (WhatsApp)
- comercial@icdvias.com.br ou icdvias@icdvias.com.br
- lojaviaria.com.br (vendas online e varejo)
- icdvias.com.br (vendas online)



 lojaviária

Os melhores
produtos para
sinalização
viária na ponta
de seus dedos.

Confira tudo em nosso site

www.lojaviaria.com.br



+55 (41) 98785-4715



@lojaviaria



/lojaviaria



vendas@lojaviaria.com.br

Rua Marcos Geovane Strapasson, 482, Bonança Sítios de Recreio, Campina Grande do Sul, PR - 83430-000