



**CIDADE DE
SÃO PAULO**

EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO N.º CH/001/2024/SGM-SEDP

PROCESSO SEI N.º 6011.2024/0000159-0

PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE

CHAMAMENTO PÚBLICO PARA A ELABORAÇÃO DE PROJETOS, LEVANTAMENTOS E ESTUDOS DE VIABILIDADE TÉCNICA, OPERACIONAL, ECONÔMICO-FINANCEIRA E JURÍDICO-INSTITUCIONAL, COM VISTAS A AUXILIAR A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA MUNICIPAL NA CONCEPÇÃO DE PARCERIA COM O SETOR PRIVADO PARA A CONCEPÇÃO, IMPLANTAÇÃO, OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EM VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS (VLT) NA REGIÃO CENTRAL DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO.

DATA ROOM

COMPILADO DE INFORMAÇÕES DA CONSULTA PÚBLICA DA PPP DO NOVO PARQUE DOM PEDRO II

SUMÁRIO

1. Introdução	3
2. Anexo IV do Edital – Memorial Descritivo	4
2.1. Definição da Área da Concessão	4
3. Apêndice I – Programa de Necessidades do Anexo III do Contrato – Caderno de Encargos da Concessionária	6
3.1. Principais benefícios esperados com o projeto	6
3.2. Síntese das intervenções	7
3.3. Masterplan da área	9
3.4. Melhoramentos viários	11
3.5. Intervenções na Ponte do Carmo	12
3.6. Demolição dos viadutos Antônio Nakashima e Vinte e Cinco de Março	16
3.7. Supressão da Avenida Mercúrio e requalificação da Rua da Figueira	16

1. Introdução

Este documento referencial compõe o *data room* do Edital de Chamamento Público nº CH/001/2024/SGM-SEDP (“PMI do VLT”) e tem por objetivo a compilação de elementos e informações relativas à futura parceria público-privada do Novo Parque Dom Pedro II (“PPP”)¹, tendo em vista a passagem da Linha Azul do VLT da região central do Município de São Paulo – segundo trajeto proposto no Projeto Funcional Preliminar do VLT (“PFP”) contido no *data room* – pela área de concessão da referida PPP.

Nessa área está prevista a reformulação do terminal de ônibus, integrando-o com a nova Ponte do Carmo, a ser construída em substituição aos viadutos Antônio Nakashima e Vinte e Cinco de Março, que serão demolidos.

Também estão previstas na PPP do Novo Parque Dom Pedro II intervenções na cabeceira leste da nova Ponte do Carmo, que se conectará diretamente à Av. Rangel Pestana e à Rua da Figueira. A atual Avenida Mercúrio, que hoje conecta o Viaduto Vinte e Cinco de Março à Avenida do Estado, será suprimida e a Rua das Figueiras será requalificada para adaptar-se ao novo sistema viário.

O Projeto Funcional Preliminar do VLT – elaborado anteriormente aos documentos do *master plan* do Novo Parque Dom Pedro II publicados em consulta pública – também considera a premissa da substituição dos dois viadutos pela nova Ponte do Carmo. Entretanto, o traçado da Linha Azul considera a existência da Avenida Mercúrio, que recebe no PFP um dos sentidos da linha. Além disso, a curva de um dos sentidos da Linha Azul, conforme consta no PFP, passa por trechos da área de concessão do Parque Dom Pedro II que possuem outra destinação que não a de sistema viário.

É esperado das autorizadas que considerem as intervenções previstas para o Novo Parque Dom Pedro II nos projetos e estudos técnicos descritos no PMI, efetuando os ajustes necessários para compatibilizá-las com as propostas do Projeto Funcional Preliminar do VLT. Entre os pontos de atenção estão o próprio traçado da Linha Azul e a posição dos pontos de parada do VLT, que devem se adaptar ao conjunto de intervenções sugeridas e aos novos fluxos de circulação de veículos e passageiros que terão origem com a implantação do Novo Parque Dom Pedro II.

¹ A consulta pública ocorreu entre 20 de dezembro de 2023 e 2 de fevereiro de 2024, além de audiência pública em 1 de fevereiro de 2024. O projeto encontra-se em fase de ajustes para publicação de edital de licitação. Consulta Pública CP 003/2023/SGM-SEDP. Documentos editalícios disponíveis em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/desestatizacao/projetos/parques/index.php?p=359065>.

Para a compatibilização do traçado da Linha Azul proposto no PFP ao novo sistema viário originado da supressão da Avenida Mercúrio, é possível considerar que a via permanente de um dos sentidos da linha transite em calçada compartilhada com pedestres, que será ampliada após a supressão da Avenida Mercúrio.

Em relação à seção transversal da nova Ponte do Carmo, as autorizadas deverão considerar às diretrizes contidas nos documentos da PPP do Novo Parque Dom Pedro II, que compatibilizam sua implantação com a do novo terminal de ônibus.

Não obstante, os desenhos das seções típicas da Ponte do Carmo e da Rua da Figueira que constarão no edital final da PPP do Novo Parque Dom Pedro II poderão conter modificações em relação aos apresentados na consulta pública. Além disso – até o momento de elaboração de projetos executivos e início das obras de melhoramentos viários contidas no escopo da PPP do Novo Parque Dom Pedro II – é possível que ocorra a incorporação de diretrizes técnicas da via permanente e do material rodante obtidas a partir dos estudos do PMI do VLT.

Seguem a seguir os trechos, imagens e desenhos técnicos considerados mais relevantes para o desenvolvimento dos estudos, os quais não substituem a análise completa dos documentos editais publicados na consulta pública da PPP do Novo Parque Dom Pedro II, no que for pertinente à concepção dos estudos do PMI do VLT.

2. Anexo IV do Edital – Memorial Descritivo

2.1. Definição da Área da Concessão

“A ÁREA DE CONCESSÃO, objeto deste ANEXO, contempla uma área total de 302.972 m² (trezentos e dois mil, novecentos e setenta e dois metros quadrados) e é caracterizada pelos seguintes limites:

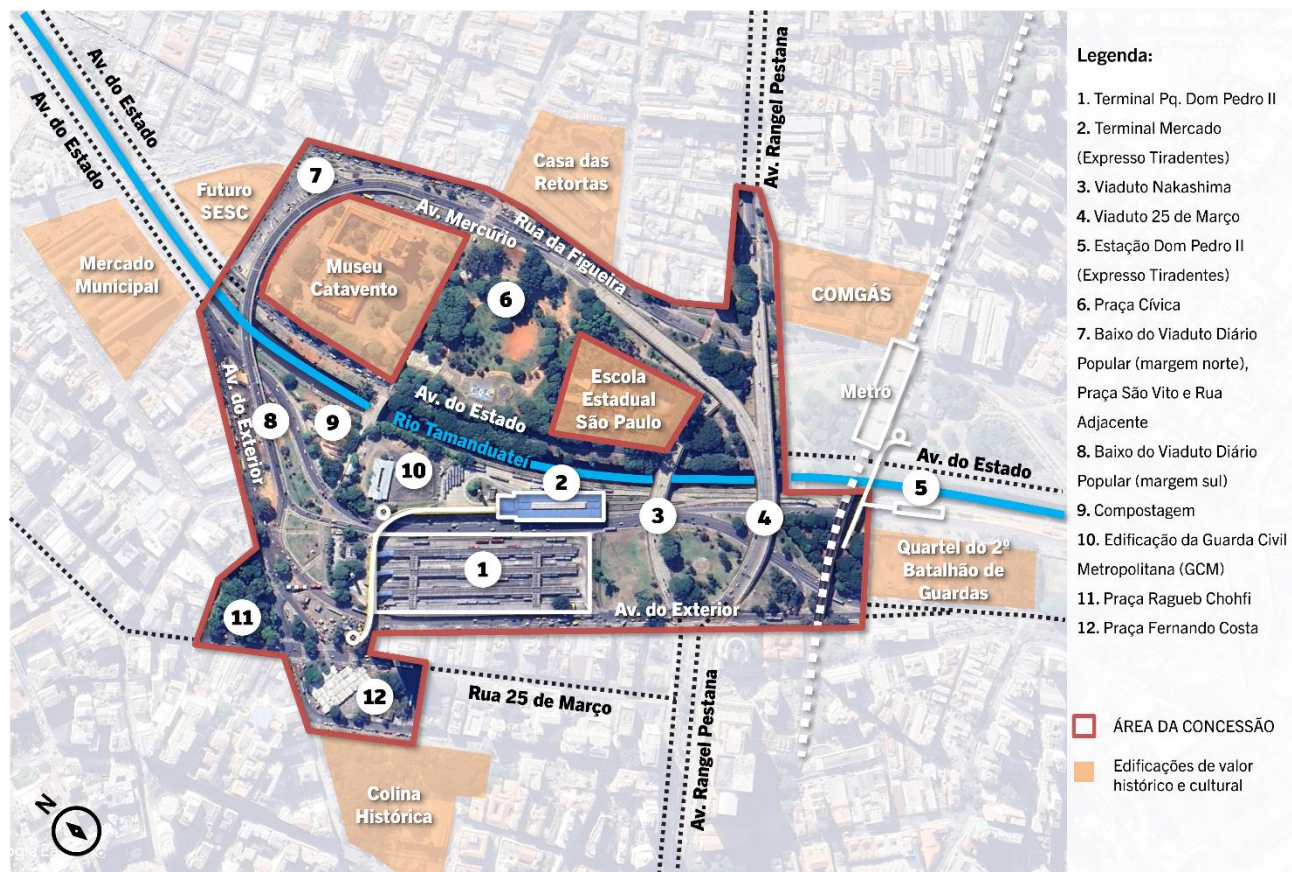
- a. Testada par da Av. Mercúrio entre o número 238 (inclusive) e a esquina com a Rua do Gasômetro;
- b. Testada ímpar da Rua da Figueira entre a esquina com a Rua do Gasômetro e a esquina com a Av. Rangel Pestana;
- c. Testada ímpar da Av. Rangel Pestana entre a esquina com a Rua da Figueira e o número 993 (inclusive);
- d. Testada par da Av. Rangel Pestana entre o número 990 (inclusive) e a esquina com a Rua da Figueira;

- e. Viaduto Vinte e Cinco de Março (inclusive) entre a Rua da Figueira e a margem esquerda do canal do Rio Tamanduateí;
- f. Margem esquerda do Canal do Rio Tamanduateí entre a o Viaduto Vinte e Cinco de Março e o prolongamento do limite norte do Quartel do Segundo Batalhão de Guardas;
- g. Alinhamento do limite norte do lote do Quartel do Segundo Batalhão de Guardas (SQL 003.009.0001-5) e seus prolongamentos entre a margem esquerda do canal do Rio Tamanduateí e o logradouro Parque Dom Pedro II (Avenida do Exterior);
- h. Testada par do logradouro Parque Dom Pedro II (Av. do Exterior) entre a esquina com a Rua Lousada e o número 348 (inclusive) da Rua Vinte e Cinco de Março;
- i. Testada par da Rua Vinte e Cinco de Março entre o número 348 (inclusive) e o número 288;
- j. Testada da Praça Fernando Costa entre a esquina com a Rua Vinte e Cinco de Março (adjacente ao número 257) e a esquina com a Rua Bettencourt Rodrigues (adjacente ao número 262/268);
- k. Testada da Praça Fernando Costa junto ao gradil do espaço livre adjacente ao Pátio do Colégio entre a esquina com a Rua Bettencourt Rodrigues e a esquina com a Rua General Carneiro;
- l. Testada ímpar da Rua General Carneiro entre o número 225/231/235 (inclusive) e a esquina com a Rua Vinte e Cinco de Março;
- m. Testada ímpar da Rua Vinte e Cinco de Março entre a esquina com a Rua General Carneiro e o número 537 (inclusive);
- n. Testada da Praça Ragueb Chohfi entre a esquina com a Rua Vinte e Cinco de Março (adjacente ao número 552) e a esquina com o logradouro Parque Dom Pedro II (Av. do Exterior);
- o. Testada par do logradouro Parque Dom Pedro II (Av. do Exterior) entre a Praça Ragueb Chohfi e a esquina com a Rua Comendador Assad Abdalla; e
- p. Limite sul do Sesc Parque Dom Pedro II (SQL 002.093.0001-9) e seus prolongamentos entre a esquina da Rua Comendador Assad Abdalla com a Av. do Estado e a Av. Mercúrio.” (páginas 4 e 5)

(...)

“A ÁREA DA CONCESSÃO abrange a área delimitada em vermelho e ilustrada na **Figura 2**, abaixo:

Figura 2 - ÁREA DA CONCESSÃO



Elaboração: SP Parcerias. Base Cartográfica: Google Earth.” (páginas 5 e 6)

3. Apêndice I – Programa de Necessidades do Anexo III do Contrato – Caderno de Encargos da Concessionária

3.1. Principais benefícios esperados com o projeto

“Resumidamente, o projeto tem como objetivo realizar um conjunto de obras e intervenções no do território do Parque Dom Pedro II, sendo os principais benefícios esperados com a implementação da proposta:

- Melhoria do transporte público com a criação de terminal intermodal;
- Aprimoramento da ligação entre o Centro e a Zona Leste;

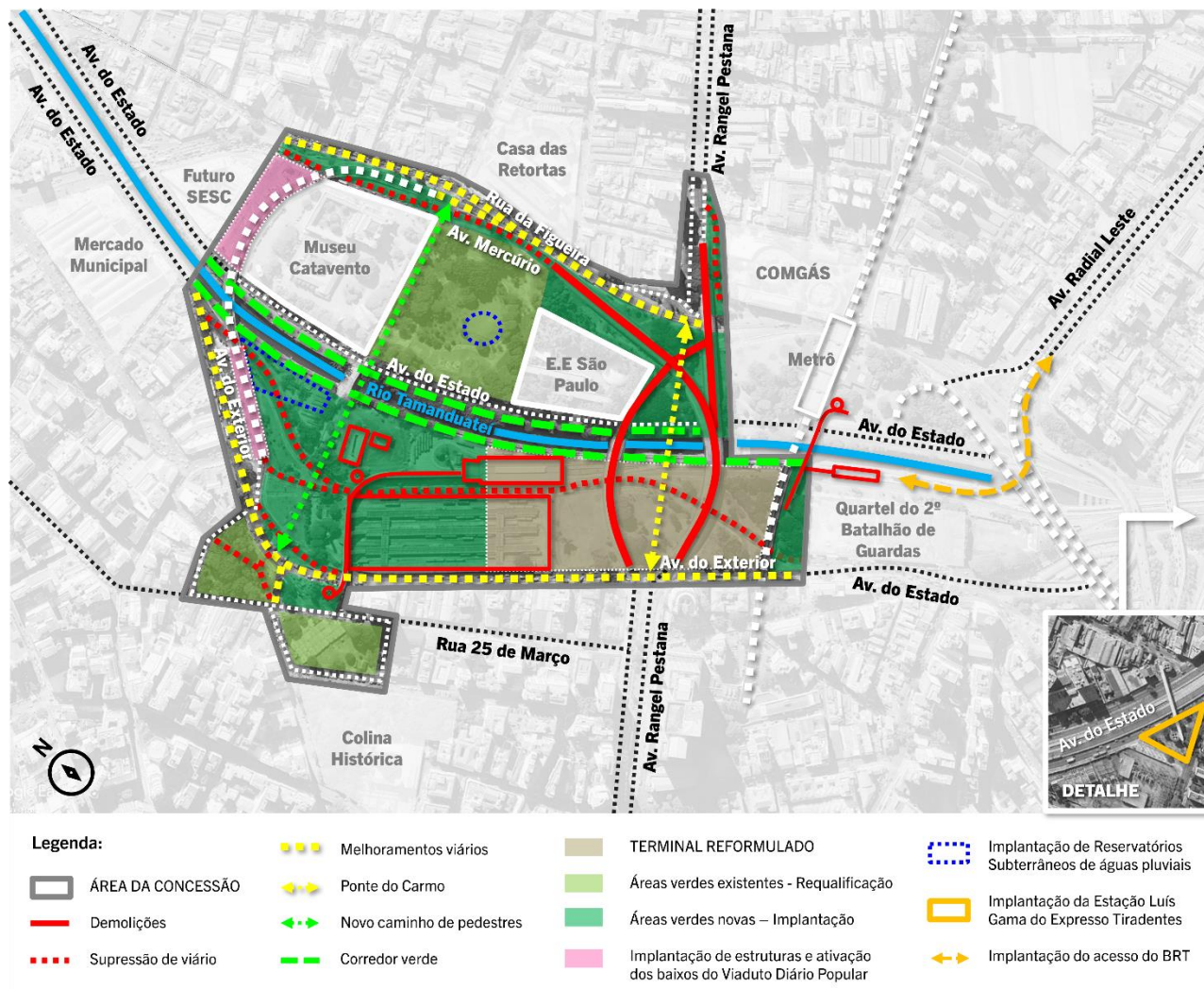
- Reorganização das vias e do trânsito da região;
- Valorização do pedestre e do ciclista;
- Melhoria do dimensionamento e da segurança dos caminhos para pedestres e ciclistas;
- Recuperação de espaços públicos degradados e criação de novas áreas verdes;
- Novos usos comerciais, de serviços e de atividades e eventos recreativos para ativação da área;
- Recomposição da vegetação de parte da área de várzea;
- Implantação de estrutura auxiliar de drenagem urbana;
- Integração das edificações de valor arquitetônico e cultural e tombadas pelo patrimônio histórico na região;" (página 4)

(...)

3.2. Síntese das intervenções

“Com o objetivo de ilustrar o conjunto de obras necessárias para a execução do OBJETO da CONCESSÃO, foi elaborado um mapa síntese que apresenta o conjunto de INTERVENÇÕES, conforme detalhado na **Figura 4** a seguir:

Figura 4 - Mapa síntese das INTERVENÇÕES



Elaboração: SP Parcerias. Base Cartográfica: Google Earth

As INTERVENÇÕES são divididas em sete eixos temáticos:

- i. **TERMINAL:** os TERMINAIS EXISTENTES, compostos pelo Terminal Parque Dom Pedro II e Terminal Mercado do Expresso Tiradentes, deverão ser demolidos para a construção do TERMINAL REFORMULADO. A CONCESSIONÁRIA deverá implantar uma ligação direta com o metrô por meio de uma passarela de pedestres.
- ii. **MELHORAMENTOS VIÁRIOS:** os Viadutos Nakashima e 25 de março deverão ser demolidos para a implantação de uma nova ponte, a Ponte do Carmo. A nova ponte dará continuidade à Avenida Rangel Pestana conectando os dois lados do Rio Tamanduateí. As ramificações de viário da Avenida do Estado deverão ser suprimidas para a composição de novas ÁREAS VERDES, além disso, é previsto a reorganização do viário, a partir do alargamento da Avenida do Exterior para absorver o

tráfego local. A Rua da Figueira, próxima à Casa das Retortas, deverá ser reformada para adaptar o viário às intervenções realizadas e a Av. Mercúrio que deverá ser suprimida.

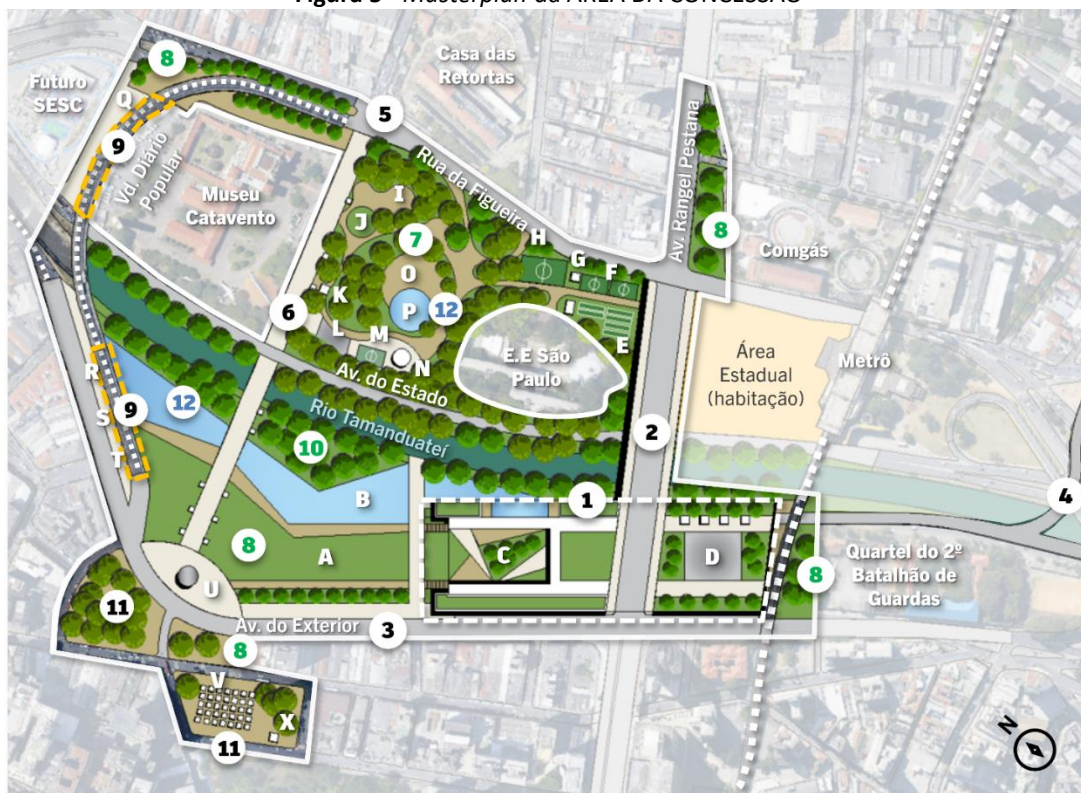
- iii. **ÁREAS VERDES:** As ÁREAS VERDES existentes deverão ser requalificadas a partir da implantação de novos equipamentos e atrativos. Deverá ser implantado um novo caminho de pedestres, ligando as duas margens do Rio Tamanduateí, o Boulevard, onde hoje existe uma conexão inadequada. Novas ÁREAS VERDES deverão ser implantadas para conferir uma maior qualidade ambiental e permeabilidade de solo, além de novas áreas de lazer para os USUÁRIOS. A compostagem e a base da GCM existentes no local deverão ser realocadas e a base da GCM mantida na ÁREA DA CONCESSÃO.
- iv. **DRENAGEM:** deverão ser implantados dois reservatórios subterrâneos para águas pluviais na ÁREA DA CONCESSÃO para auxílio na drenagem da região. A localização prevista para implantação do reservatório poderá ser alterada conforme estudos técnicos e proposta da CONCESSIONÁRIA. As galerias de águas pluviais existentes deverão receber reforço e complementação.
- v. **BAIXOS DE VIADUTO:** deverá ser feita a ocupação de dois trechos dos baixos do Viaduto Diário Popular por meio da implantação de novas estruturas de apoio.
- vi. **OBRAS COMPLEMENTARES DE TRANSPORTE:** a atual estação Pedro II do Expresso Tiradentes deverá ser demolida e sua operação englobada no TERMINAL REFORMULADO. A Estação Luís Gama do Expresso Tiradentes deverá ser implantada fora da ÁREA DE CONCESSÃO, na Praça Umpei Hirano. Deverá ser implantado um acesso ao futuro BRT da Avenida Radial Leste ao TERMINAL REFORMULADO.
- vii. **MOBILIÁRIO URBANO, SINALIZAÇÃO E ILUMINAÇÃO:** A implantação de mobiliário urbano, sinalização e iluminação busca qualificar a os locais de descanso e permanência e ampliar a segurança dos USUÁRIOS e deverá ser feita em toda AREA DA CONCESSÃO.” (páginas 10 e 11)

(...)

3.3. Masterplan da área

“A ilustração da proposta de *Masterplan* com a indicação dos eixos temáticos apresentados anteriormente é apresentada na **Figura 5** a seguir.

Figura 5 - Masterplan da ÁREA DA CONCESSÃO



Intervenções:

- 1** TERMINAL REFORMULADO
- 2** Implantação da Ponte do Carmo
- 3** Alargamento da Av. do Exterior
- 4** Implantação do acesso do BRT
- 5** Requalificação da R. da Figueira
- 6** Implantação de Boulevard
- 7** Requalificação da Praça Cívica

Áreas Específicas:

- A** Gramado e Área de eventos 1
- B** Espelho D'água 1
- C** Praça Panorâmica do Terminal com Galeria Comercial
- D** Skate Park
- E** Área de Educação Ambiental com hortas e estrutura de apoio
- F** Área esportiva
- G** WC 1

- 8** Implantação de novas ÁREAS VERDES
- 9** Requalificação dos baixos do Viaduto Diário Popular
- 10** Implantação de corredor verde nas margens do Rio Tamanduateí
- 11** Requalificação das Praças Ragueb Chohfi e Fernando Costa
- 12** Implantação de Reservatórios Subterrâneos de águas pluviais

- H** Campo de Futebol
- I** Playground
- J** Academia ao ar livre
- K** WC 2
- L** Pista de Skate
- M** Quadra poliesportiva
- N** Ponto de alimentação
- O** Área de eventos 2

- P** Espelho d'água 2
- Q** Praça São Vito e baixo Vd. Diário Popular
- R** Administração e WC 3
- S** Nova base da GCM
- T** Equipamentos complementares
- U** Monumento
- V** Novos quiosques comerciantes
- X** WC 4

Legenda:

-  Viário
-  Grama
-  Caminho pedestres
-  Caminho pedestres
-  Espelho d'água
-  Árvores

Elaboração: SP Parcerias. Base Cartográfica: Google Earth.” (páginas 11 e 12)

(...)

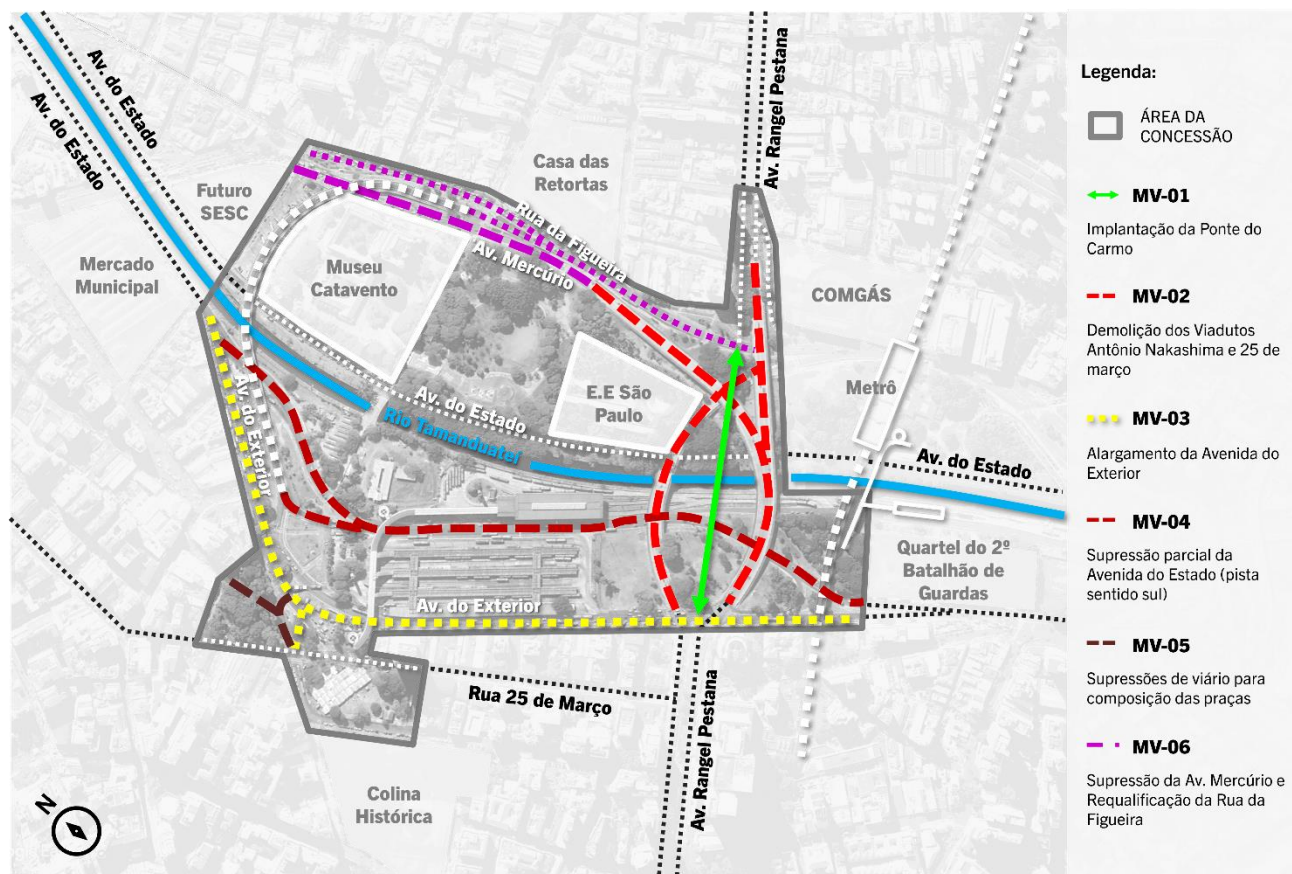
3.4. Melhoramentos viários

“A partir da implantação do TERMINAL REFORMULADO será necessário o reordenamento do viário existente da ÁREA DA CONCESSÃO. Nesse sentido, partindo da reformulação proposta, as INTERVENÇÕES de Melhoramentos Viários (**Figura 26**) pretendem reorganizar o trânsito da região, eliminando as ramificações de viário da pista sul da Avenida do Estado. A alteração no viário deverá considerar também a reestruturação das ÁREAS VERDES, a partir do seu agrupamento e priorizando os acessos em nível.

O projeto das obras de Melhoramentos Viários deverá acompanhar o Projeto de Paisagismo, conforme descrito no ANEXO III DO CONTRATO – CADERNO DE ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA, devidamente integrado ao proposto para as ÁREAS VERDES. Devem ser instalados gradis do tipo gola de árvore ou arvoreira nas árvores que se localizarem em passeios públicos (calçadas), de forma que os canteiros não sejam pisoteados pelo tráfego de pessoas.

A CONCESSIONÁRIA deverá propor e executar a instalação de faixas de travessias de pedestres, preferencialmente semaforizadas, em função das travessias esperadas, considerando a implantação das ÁREAS VERDES e a disposição das demais INTERVENÇÕES na ÁREA DA CONCESSÃO.

Figura 26 - Mapa explicativo das INTERVENÇÕES de melhoramentos viários



Elaboração: SP Parcerias. Base Cartográfica: Google Earth.” (página 36)

(...)

3.5. Intervenções na Ponte do Carmo

“Ficha 5 - Descritivo da implantação da Ponte do Carmo

Intervenção		Sigla
IMPLANTAÇÃO DA PONTE DO CARMO		MV-01
Legenda no Mapa	Tipo da Intervenção	
	Implantação	
Contextualização		
De carácter urbano, a Ponte do Carmo será um elemento central de articulação do território, que permitirá a simplificação e qualificação dos fluxos de travessia de veículos, pedestres e ciclistas.		
Descrição		

A Ponte do Carmo consiste em uma Obra de Arte Especial (OAE) com extensão aproximada de 190 m que deverá ser implantada entre a Avenida do Exterior e a Rua da Figueira, conectando de forma contínua e retilínea os dois lados da Av. Rangel Pestana.

A cabeceira oeste da ponte será na cota da esquina da Av. Rangel Pestana com a Av. do Exterior (mediante movimentações de terra necessárias), configurando o nível em que se estenderá toda a Ponte, Praça Panorâmica, Skate Park e Galeria Comercial.

Ao longo de aproximadamente 110 m (adjacentes à Av. do Exterior), a ponte será a cobertura do TERMINAL REFORMULADO. O restante da ponte (cerca de 80 metros) fará a transposição do Rio Tamanduateí e da pista norte da Av. do Estado.

A cabeceira leste da ponte será um aterro, conectando a cota da ponte à esquina da Rua da Figueira com a Av. Rangel Pestana (cruzamento em nível semaforizado), com greide máximo de 5%, em extensão aproximada de 130 m. O aterro possuirá taludes laterais, de forma a promover continuidade espacial com as ÁREAS VERDES.

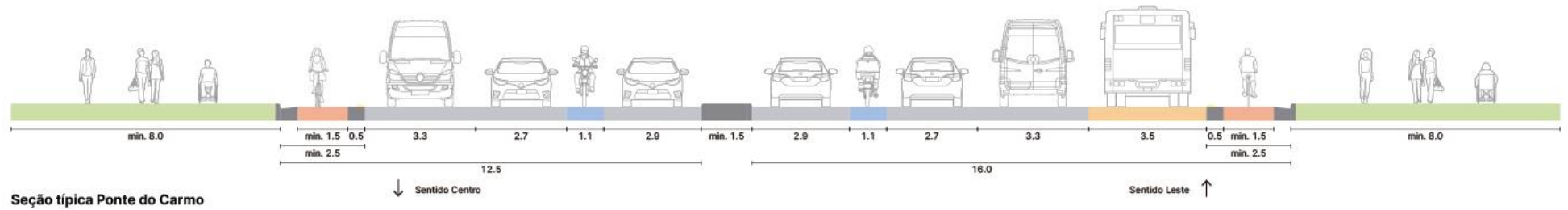
A ponte deverá ter largura mínima de 46,0 m, sendo no mínimo 8,0 m de passeio de cada lado. Deve ter 2 (duas) pistas, uma em cada sentido, separadas por refúgio central de no mínimo 1,5 m. A pista sentido Centro deverá possuir ciclofaixa junto ao bordo direito da pista e 3 (três) faixas de rolamento para tráfego geral, sendo a faixa da direita mais larga para acomodação de veículos pesados, e 1 (uma) “faixa azul” para motocicleta, totalizando 12,5 m de leito carroçável (incluindo ciclofaixa e sarjetas). A pista sentido Bairro deverá possuir ciclofaixa junto ao bordo direito da pista, 1 (uma) faixa exclusiva de ônibus, 3 (três) faixas de rolamento para tráfego geral, sendo a faixa da direita mais larga para acomodação de veículos pesados, e 1 (uma) “faixa azul” para motocicletas, totalizando 16,0 m de leito carroçável (incluindo ciclofaixa e sarjetas).

As ciclofaixas da Ponte do Carmo deverão se conectar, nas duas extremidades, por meio de cruzamento rodo-ciclovitário sinalizado com grupos focais específicos para o modo ciclovitário, às ciclofaixas da Av. Rangel Pestana e às ciclofaixas propostas para a Av. do Exterior e Rua da Figueira.

Extensão

Obra de Arte Especial (OAE): aproximadamente 110 m sobre terminal e 80 m sobre o Rio Tamanduateí e Avenida do Estado (pista norte). Aterro: cerca de 130 m.

Figura 27 - Seção da Ponte do Carmo



Elaboração: SP Parcerias.

Figura 28 - Vista aérea da Ponte do Carmo



Elaboração: SP Parcerias

Figura 29 - Vista aérea do projeto e da Ponte do Carmo



Elaboração: SP Parcerias” (páginas 37 a 39)

(...)

3.6. Demolição dos viadutos Antônio Nakashima e Vinte e Cinco de Março

“Ficha 6 - Descritivo da demolição dos viadutos Nakashima e 25 de março

Intervenção		Sigla
DEMOLIÇÃO DOS VIADUTOS ANTÔNIO NAKASHIMA E 25 DE MARÇO		MV-02
Legenda no Mapa	Tipo da Intervenção	
	Demolição	
Contextualização		
A demolição dos viadutos Antônio Nakashima e 25 de março é necessária para qualificar e redimensionar os eixos viários, passeios de pedestres e ciclovias da ÁREA DA CONCESSÃO, com a priorização de acessos em nível para melhoria da paisagem e eliminação de espaços residuais degradados. O papel desses dois viadutos na malha viária será absorvido pela nova Ponte do Carmo.		
Descrição		
Os viadutos e suas respectivas cabeceiras deverão ser demolidos após a implantação da nova Ponte do Carmo. A demolição dos viadutos Antônio Nakashima e 25 de março dependerá de aprovação prévia da CET.		
Extensão demolição		
Aproximadamente 700m		

Elaboração: SP Parcerias.” (página 40)

(...)

3.7. Supressão da Avenida Mercúrio e requalificação da Rua da Figueira

“Ficha 10 - Descritivo da supressão da Avenida Mercúrio e requalificação da Rua da Figueira.

Intervenção		Sigla
SUPRESSÃO DA AVENIDA MERCÚRIO E REQUALIFICAÇÃO DA RUA DA FIGUEIRA		MV-06
Legenda no Mapa	Tipo da Intervenção	
	Supressão viária	
Contextualização		
Requalificação da Rua da Figueira e da Avenida Mercúrio deverá ocorrer entre a passagem sob a Linha 3-Vermelha do Metrô e o cruzamento com a Rua Assunção, em extensão aproximada de 550 metros, de forma a readequar as vias ao novo contexto viário, com a Ponte do Carmo, e possibilitar ampliação e implantação de novas ÁREAS VERDES.		
Descrição		
A Rua da Figueira deverá ter a sua seção típica no trecho da intervenção ajustada para 18,5 m de largura (incluindo sarjetas), com 4 (quatro) faixas para tráfego geral (sendo a faixa da direita mais larga para a acomodação de veículos		

pesados), 1 (uma) “faixa azul” para motocicletas, 1 (uma) faixa exclusiva de ônibus em pavimento rígido e 1 (uma) ciclofaixa (no bordo direito da pista) de largura total mínima de 2,50 m (incluindo sarjeta, no mínimo 1,50 m úteis e no mínimo 0,50 m de faixa de segurança e segregação, com os tachões alinhados pela lateral esquerda). Na aproximação da cabeceira do Viaduto Diário Popular e próximo à passagem sob a estação do metrô, o projeto deverá considerar ajustes para compatibilização com a largura da pista existente.

O alinhamento viário da Rua da Figueira será junto aos lotes localizados à leste da via, de forma que o excedente de área adjacente às ÁREAS VERDES (oeste) deverá ser absorvido pela ampliação de ÁREAS VERDES.

Os semáforos localizados na Rua da Figueira, nas proximidades da esquina com a Av. Rangel Pestana deverão ser realocados, considerando que a Ponte do Carmo Cruzará em nível com a Rua da Figueira.

Com a demolição do Viaduto 25 de Março e organização do viário em virtude da requalificação da Rua da Figueira e da implantação da Ponte do Carmo, será possível suprimir uma das pistas da Av. Mercúrio (a pista posicionada a oeste, mais próxima ao Museu Catavento) entre a Rua do Gasômetro e a via entre o Museu Catavento e o futuro Sesc.

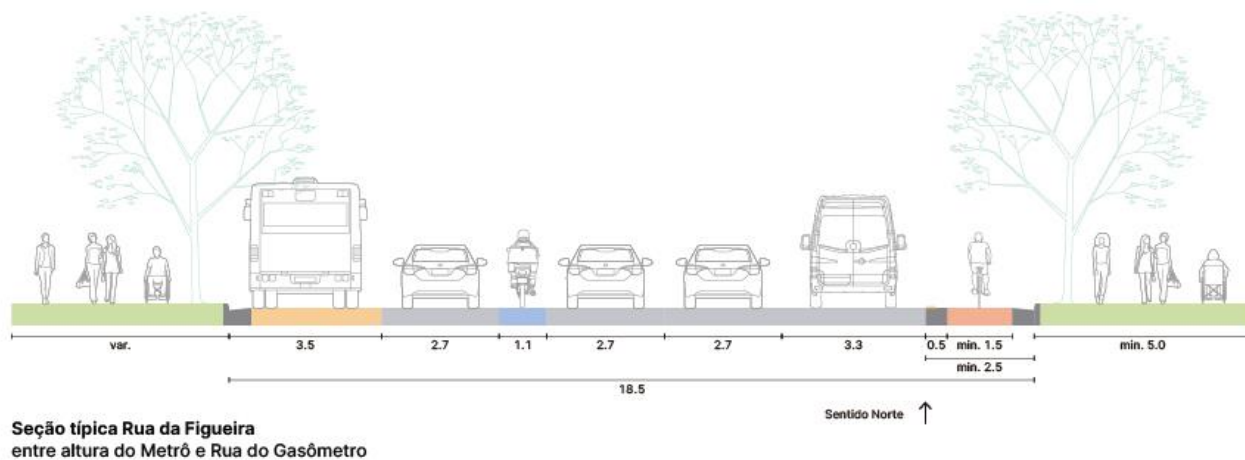
O trecho da Av. Mercúrio localizado entre a Rua do Gasômetro e a Rua Assunção deverá ser alargado para 15,5 m de largura de leito carroçável, de modo a comportar 1 (uma) ciclofaixa no bordo direito da pista, 1 (uma) faixa exclusiva de ônibus em pavimento rígido, 3 (três) faixas de tráfego geral e 1 (uma) “faixa azul” para motocicletas.

Extensão

Aproximadamente 550 metros de extensão.

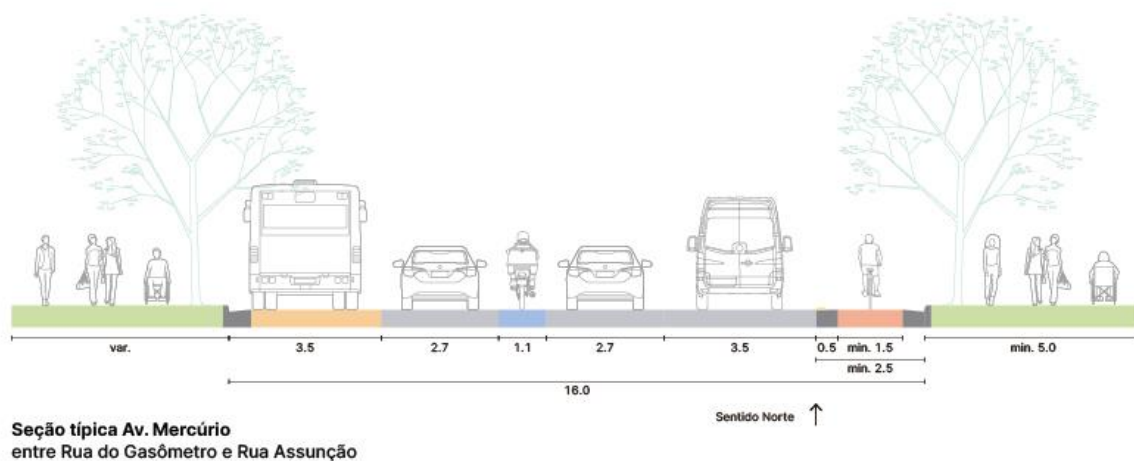
Elaboração: SP Parcerias.

Figura 33 - Seção da Rua da Figueira.



Elaboração: SP Parcerias

Figura 34 - Seção da Av. Mercúrio.



Elaboração: SP Parcerias” (páginas 44 e 45)