

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	429 de 870

9.3 ESTUDOS TEMÁTICOS/CARACTERIZAÇÃO DO MEIO SOCIOECONÔMICO

Cabe destacar, de início, a dinâmica de expansão urbana de São Paulo – Guarulhos, espraiando-se até Arujá, em função da qual este empreendimento em licenciamento acarretará melhorias significativas na mobilidade da região leste da metrópole. Guarulhos tem sua história intrinsecamente ligada ao processo de expansão urbana de São Paulo e da região metropolitana, e seu desenvolvimento se deu, em grande parte, impulsionado por projetos estratégicos de inserção metropolitana.

As mudanças tecnológicas e de comunicações, que permitiram alterações nas localizações das organizações empresariais, separando as funções de controle e decisão das de produção e circulação, promoveram o surgimento de formas complexas de urbanização e uma requalificação entre os vários núcleos componentes que fortalecem e complementam atividades de gestão, infraestrutura, atividades industriais e financeiras, de distribuição e logística, entre outras.

A **Figura 9.3-1** registra a movimentação no “Arranjo Populacional São Paulo/SP”, que corresponde à RMSP.

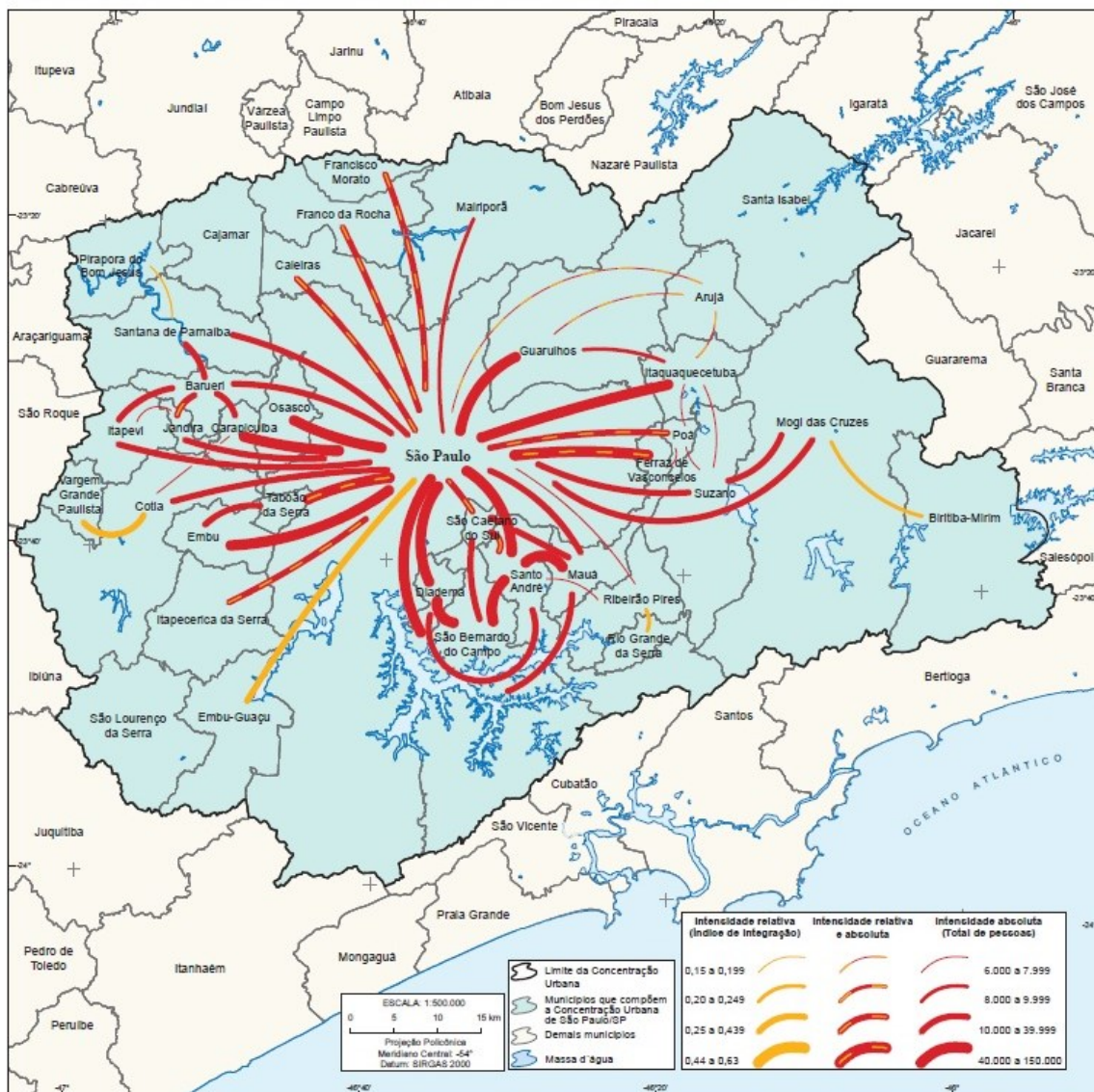
O estudo “Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil” do IBGE de 2015 (com dados do Censo 2010), utilizou o termo arranjo populacional para se referir a uma ligação funcional entre dois ou mais municípios. Essa ligação ocorre pelo fluxo diário entre moradores que transitam entre esses municípios.

Os critérios utilizados na identificação dos arranjos populacionais empregaram a noção de integração, medida pelos movimentos pendulares para trabalho e estudo ou a contiguidade urbana, que assim sintetizam os vários processos envolvidos.

A contiguidade é traço marcante, chegando a um patamar de 31 municípios (do total de 36) no “Arranjo São Paulo/ SP”, com uma única mancha urbanizada. Guarulhos e Arujá são conurbados com São Paulo.

A maior concentração urbana do País “São Paulo/SP”, apresentava em 2010, deslocamentos para trabalho e estudo, em um patamar de 1 752 655 pessoas, entre municípios, com 491 ligações, sendo que entre elas a maior é registrada entre os municípios de Guarulhos e São Paulo, onde 15% de sua população trabalha ou estuda em outros municípios. Arujá está nesse arranjo, com integração de 34% de sua população, que se deslocam com mais frequência para São Paulo, Guarulhos e Itaquaquecetuba.

Verifica-se assim a importância desse trecho da Linha 2-Verde, captando fluxos expressivos da RMSP.

Figura 9.3-1 – Movimentação no Arranjo Populacional São Paulo/SP


Fonte IBGE

9.3.1 Área de Influência Indireta

Inicialmente destaca-se as interrelações entre São Paulo e Guarulhos, cuja mancha urbana se estende até Arujá, em sua formação ao longo de vários períodos.

9.3.1.1 Dinâmica de Expansão Urbana São Paulo-Guarulhos-Arujá

No período 1940 a 1970 tem início nova fase do processo de metropolização de São Paulo, cuja característica principal foi o aumento da influência da cidade sobre os municípios vizinhos, provocada especialmente pela expansão da atividade industrial.

O crescimento da área urbanizada da metrópole avança no sentido Nordeste, seguindo o eixo da Rodovia Presidente Dutra, definindo o município de Guarulhos como um lócus privilegiado da industrialização paulistana a partir da segunda metade do século XX.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	431 de 870

Devido às condições de relevo, bastante acidentadas ao norte do município, associadas às legislações que restringem a ocupação do solo neste vetor, a urbanização de Guarulhos inicialmente esteve concentrada principalmente a oeste e sudoeste, no limite com São Paulo, conectando-se à capital, formando uma mancha conurbada com este trecho da cidade.

Quando se trata das relações do processo de metropolização com os principais elementos estruturadores do município de Guarulhos é possível identificar quatro marcos fundamentais que contribuíram para estruturar os vetores de expansão urbana do município. Cumpre destacar que esses quatro marcos se vinculam diretamente ao polo da capital tendo nele sua origem ou estando a serviço de sua dinâmica de expansão socioeconômica e territorial.

O primeiro eixo de crescimento urbano se refere à principal via de ligação entre Guarulhos e a cidade de São Paulo: a antiga estrada da Conceição (hoje av. Guarulhos). Esta estrada vinha do Bairro da Penha em São Paulo e se estendia em direção ao centro de Guarulhos, cruzando o Rio Tietê pela antiga Ponte Grande, no bairro que dá nome à travessia. (Romão e Noronha, 1980).

Com a chegada da ferrovia, cujo objetivo era o de ligar a cidade de São Paulo à Base Aérea de Cumbica, deu-se então o início da segunda fase, reorientando o crescimento urbano da cidade, que passou a seguir a direção das estações ferroviárias a partir do ano de 1915, até a inauguração da rod. Pres. Dutra, em 1951. (Lasalvia, 2006)

A inauguração das estações de trem de Guarulhos, Vila Galvão, Vila Augusta e, posteriormente as estações de Gopouva, Torres Tibagi, Cumbica, Vila Endres, Itapegica, e a implantação dos loteamentos particulares ao longo deste trajeto fez com que a cidade ganhasse impulso de desenvolvimento, provocando uma nova dinâmica no espaço intraurbano da região, fazendo surgir novos subcentros atrelados às novas localizações das estações.

As formações urbanas oriundas do período da ferrovia são agora as porções onde se consolidaram o uso de comércio e de serviços. Os corredores comerciais às margens das vias arteriais e coletoras como a av. Marechal Castelo Branco, Dr. Timóteo Penteado, Emílio Ribas, Guarulhos, Tiradentes, com destaque para a av. Marechal Castelo Branco, implantada sobre o antigo leito ferroviário, ligam principalmente os bairros da Vila Galvão, Gopouva, Vila Augusta, Itapegica e conduzem às vias de ligação regional. Nessas vias circulavam as principais linhas de ônibus, onde predominavam os trajetos de acesso a São Paulo. Alguns destes corredores de comércio e serviços deram origem aos atuais subcentros importantes como os da Vila Galvão, Gopouva e Ponte Grande.

A terceira fase se destaca por provocar mais uma nova mudança nos vetores de crescimento urbano da cidade de Guarulhos, desta vez rumo ao sentido Leste-Oeste, seguindo paralelamente à rod. Pres. Dutra, a partir de 1951, quando ela é inaugurada. A rodovia passa a reorientar a ocupação urbana de Guarulhos, constituindo-se no terceiro vetor de crescimento

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	432 de 870

da cidade e foi o fator determinante para a consolidação das atividades industriais e de núcleos de urbanização no seu entorno.

É a partir deste período que o parque industrial do município começa a se expandir, estimulado tanto pela facilidade de transporte, envolvendo as duas maiores cidades do país - São Paulo e Rio de Janeiro - quanto pela proximidade em relação ao parque industrial de São Paulo. Guarulhos, neste contexto histórico, é favorecida por sua localização geográfica na metrópole e por estar no caminho dos principais eixos industrializados, entre Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo.

Destacam-se como fatores favoráveis à expansão industrial no município, o valor imobiliário reduzido, comparado ao da capital, permitindo a aquisição de terrenos de grandes dimensões, apropriados para futuras expansões; a presença da rod. Pres. Dutra e da rod. Fernão Dias; a proximidade com São Paulo; o número de olarias, permitindo o baixo custo das construções; a mão-de-obra disponível para a indústria; e, água de superfície e subsolo para o uso industrial.

Em meados da década de 1960, a extinção do ramal da Cantareira e a construção da rod. Fernão Dias provocaram um desligamento quase total de Vila Galvão com o Centro de Guarulhos e o enfraquecimento de suas ligações com a zona norte de São Paulo, favorecendo relações diretas com zonas centrais da capital.

A disponibilidade de terras e o importante fluxo de circulação da rod. Pres. Dutra e Fernão Dias contribuíram para que grandes parcelas populacionais encontrassem em Guarulhos uma localização para sua moradia. Vale destacar a proximidade destas terras com o então promissor distrito industrial de Guarulhos ao longo da rodovia, o que provocou um intenso crescimento populacional e a absorção da mão de obra local.

Entre 1950 e 1980, em razão dessas novas ligações viárias de âmbito metropolitano e nacional, ocorreu um acelerado processo de urbanização de Guarulhos, com a consolidação da atividade industrial no município, atraindo as classes operárias em busca de melhores oportunidades de emprego. Soma-se a isto a existência de vastas áreas não urbanizadas passíveis de serem loteadas e com baixos valores imobiliários.

A localização industrial, que passou a permitir à população da cidade a oportunidade de trabalho no próprio município, contribuiu para diminuir gradativamente a dependência em relação aos bairros industriais do município de São Paulo, permanecendo, no entanto, uma forte ligação com o setor terciário da capital metropolitana. Isto estimulava cada vez mais os deslocamentos através da rod. Pres. Dutra para atingir o centro comercial da capital.

O quarto marco de urbanização ocorreu na década de 1980, com a instalação do complexo do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos e da rod. Ayrton Senna (SP-70), que induziram novos vetores de expansão, tanto para nordeste como para o sul/sudeste, além de potencializar a atividade econômica da região através da demanda por grandes investimentos ligados aos setores de transporte aéreo, hoteleiro, imobiliário e de logística.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	433 de 870

Antigas indústrias que foram importantes na indução de polos de atratividade econômica da cidade deixam o município e cedem espaço para atividades de serviços e comércio. A reestruturação econômica e as transformações estruturais aprofundaram-se no decorrer da década de 90, o que levou a constituição de um município especializado em logística e de serviços produtivos.

São Paulo como centro nacional do setor de serviços, tem uma parcela razoável desse setor atendendo as necessidades de serviços das empresas e de seu ambiente de negócios, inclusive os situados fora de seus limites, como Guarulhos, o que explica o alto fluxo entre as duas cidades.

Um dos segmentos que registraram maior avanço na década foi o de serviços distributivos, que agrega serviços de comércio, transportes e telecomunicações. Tais serviços são relevantes tanto para o planejamento logístico de diversas cadeias produtivas como para a tecnologia de informação das empresas e encontraram, também em Guarulhos, um locus propício por suas ligações viárias e aéreas e oferta de mão-de-obra.

O vetor leste da RMSP acompanhou em parte a tendência do município de São Paulo, com uma ligeira queda dos segmentos industriais e um avanço em alguns subsetores de serviços. Mesmo assim, a indústria extrativa e de transformação ocupa lugar de destaque na economia de Guarulhos, que tem um parque industrial diversificado. Mas ele sobressai pelos serviços distributivos, que ampliam fortemente sua contribuição para a geração de riqueza. Isso é atribuído não somente à presença do Aeroporto Internacional de Guarulhos, mas também às externalidades geradas por esse equipamento na região. A rod. Pres. Dutra e Fernão Dias também reforçam o peso dessa região em termos logísticos, tanto para a localização de centros de distribuição como para a instalação de empresas industriais (Sert, 2012).

O que se tem percebido espacialmente é uma tendência acentuada à expansão territorial metropolitana, com um tipo de configuração de limites difusos e estrutura policêntrica, que se replica tanto na capital como em Guarulhos e, em menor escala, em Arujá.

Se destaca a intensificação da construção da cidade como produção imobiliária observando-se a difusão ou proliferação de novos objetos urbanos - shoppings, hipermercados, urbanizações fechadas etc., e a suburbanização difusa, tanto de elites como de setores pobres ou populares, conformando subcentros que se espraiam pelos municípios.

Em Guarulhos, destaca-se o bairro da Ponte Grande, lindeiro à av. Guarulhos, subcentro importante, onde há concentração de comércio e o shopping Internacional de Guarulhos, também lindeiro à av. Guarulhos.

Com o espraiamento da ocupação urbana de Guarulhos rumo a Arujá, ao longo da rod. Pres. Dutra, pela grande expansão ocorrida nos anos mais recentes nos bairros limítrofes, tais como Bonsucesso e Pimentas, bem como a implantação do Centro Industrial de Arujá no limite com

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	434 de 870

Guarulhos, observa-se um processo de conurbação entre esses dois municípios, especialmente na margem norte dessa rodovia.

Assim, a extensão Linha 2-Verde até Guarulhos, aliada à futura Linha 19-Celeste, que também fará a ligação entre esses municípios, consolidará os fortes fluxos existente entre essas municipalidades. Nesse contexto, fica reforçada a importância dos sistemas que promovem as viagens entre tais municípios e que proporcionam à população formas de mobilidade urbana, que por sua vez se relacionam também à promoção de aspectos de qualidade de vida.

A caracterização da Área de Influência Indireta, sob a perspectiva socioeconômica, abrange diferentes temas: Estrutura Urbana; Dinâmica Econômica e Empregos; Mobilidade e viagens; Dinâmica Demográfica; Dinâmica Social e Qualidade de Vida e Patrimônio Arqueológico Histórico e Cultural.

9.3.1.2 Estrutura Urbana

A estrutura urbana na AII é analisada nos seguintes aspectos: a) Histórico de Ocupação; b) Estrutura Viária e de Transportes; c) Uso e Ocupação do Solo; d) Zoneamento; e) Mercado Imobiliário.

9.3.1.2.1 Histórico de Ocupação

São Paulo – Zona OD Parque Novo Mundo, parcela do Distrito da Vila Maria

Isolada do centro da cidade de São Paulo pelo rio Tietê, o distrito de Vila Maria teve sua efetiva ocupação em período recente, nos anos de 1917 e 1918, com seus primeiros arruamentos esparsos e pouco extensos, traçados sobre antigas propriedades rurais nas áreas mais altas da região e, portanto, não sujeitas às cheias periódicas do rio.

Vila Maria nasceu oficialmente em 1917 com a fundação da Companhia Paulista de Terrenos. Antes a região pertencia a um sítio chamado Bela Vista. Uma grande parte das terras foi comprada por Eduardo Cotching, que a loteou em seguida.

O nome de Vila Maria teria sido dado em homenagem à esposa de um dos antigos proprietários daquelas terras. As ruas do bairro receberam os nomes dos diretores e corretores da Companhia Paulista de Terrenos, como Guilherme Cotching, Thomaz Speers, Antônio da Silva e Eugênio de Freitas.

Para chegar à Vila Maria no seu começo, era preciso atravessar o rio Tietê de barco. O progresso veio lentamente com a construção da primeira ponte, de madeira, que conectou o centro ao Catumbi, construída em 1918. O território de Vila Maria é caracterizado por uma larga faixa de várzea que acompanha o vale do rio Tietê e que se amplia nos pontos de recepção de alguns dos córregos e rios tributários, destacando-se o rio Cabuçu de Cima que, em alguns segmentos, estabelece limite entre os municípios de São Paulo e Guarulhos.

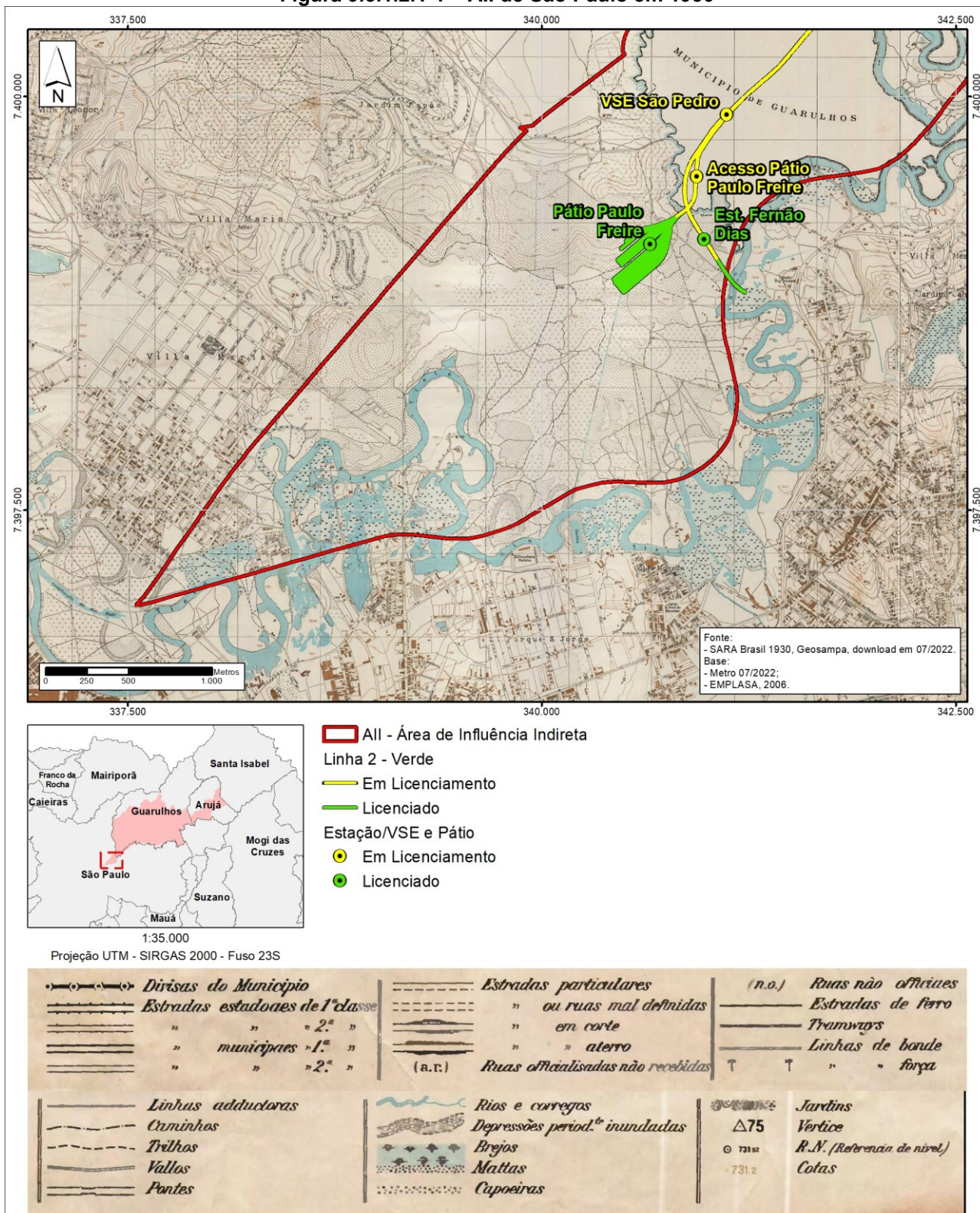
CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	435 de 870

Na década de 30 não havia ocupação da área, os meandros do rio Tietê avançavam sobre a área, com alguns pequenos afluentes e principalmente áreas alagadiças, brejos e matas. Vila Maria a leste já indicava arruamentos **Figura 9.3.1.2.1-1**.

A extensa várzea do Rio Tietê sempre representou uma barreira física que dificultou a acessibilidade à região da Vila Maria e de toda a zona norte ao restante da cidade. A retificação, canalização e construção da Marginal Tietê – cujas obras entre a Casa Verde e a Vila Maria começaram a ser executadas a partir da década de 1930 – possibilitou o aproveitamento dos terrenos e a melhoria das ligações viárias com o centro da cidade.

A abertura da Marginal direita, sentido Penha-Lapa, atual Avenida Morvan Dias de Figueiredo, é resultado dessas benfeitorias. A construção das Rodovias Pres. Dutra e Fernão Dias no início dos anos 1950, a leste do distrito, representou mais um impulso para o desenvolvimento urbano da região da Vila Maria, por ter atraído indústrias e estabelecimentos comerciais e de serviços de grande porte.

Figura 9.3.1.2.1-1 – All de São Paulo em 1930



A partir dos anos 1920, o comércio tomou forma na região e o bairro progrediu. Mesmo assim todos os habitantes do bairro tinham um barco em casa, já que inundações eram frequentes e a parte baixa da vila sumia debaixo da água.

CÓDIGO RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO A
EMIÇÃO 29/04/2025	FOLHA 437 de 870

Em 1922 foi edificada a primeira igreja do bairro, a de Nossa Senhora dos Navegantes, e a energia elétrica chegou em 1923. No mesmo ano a vila ganhou um bonde elétrico até a praça da Sé.

Verifica-se na ocupação de 1954 (**Figura 9.3.1.2.1-2**), que já existia a rod. Pres. Dutra, o rio Tietê fora retificado, embora ainda houvesse áreas alagadiças e áreas verdes, e o arruamento elíptico típico do bairro Parque Novo Mundo estava implantado, embora com poucas ocupações a oeste.

Já havia também um viário fora do núcleo desse bairro e ao norte da área, junto à rod. Pres. Dutra nota-se a implantação de uma das primeiras indústrias lindeiras, a antiga fábrica da Duchon, hoje demolida.

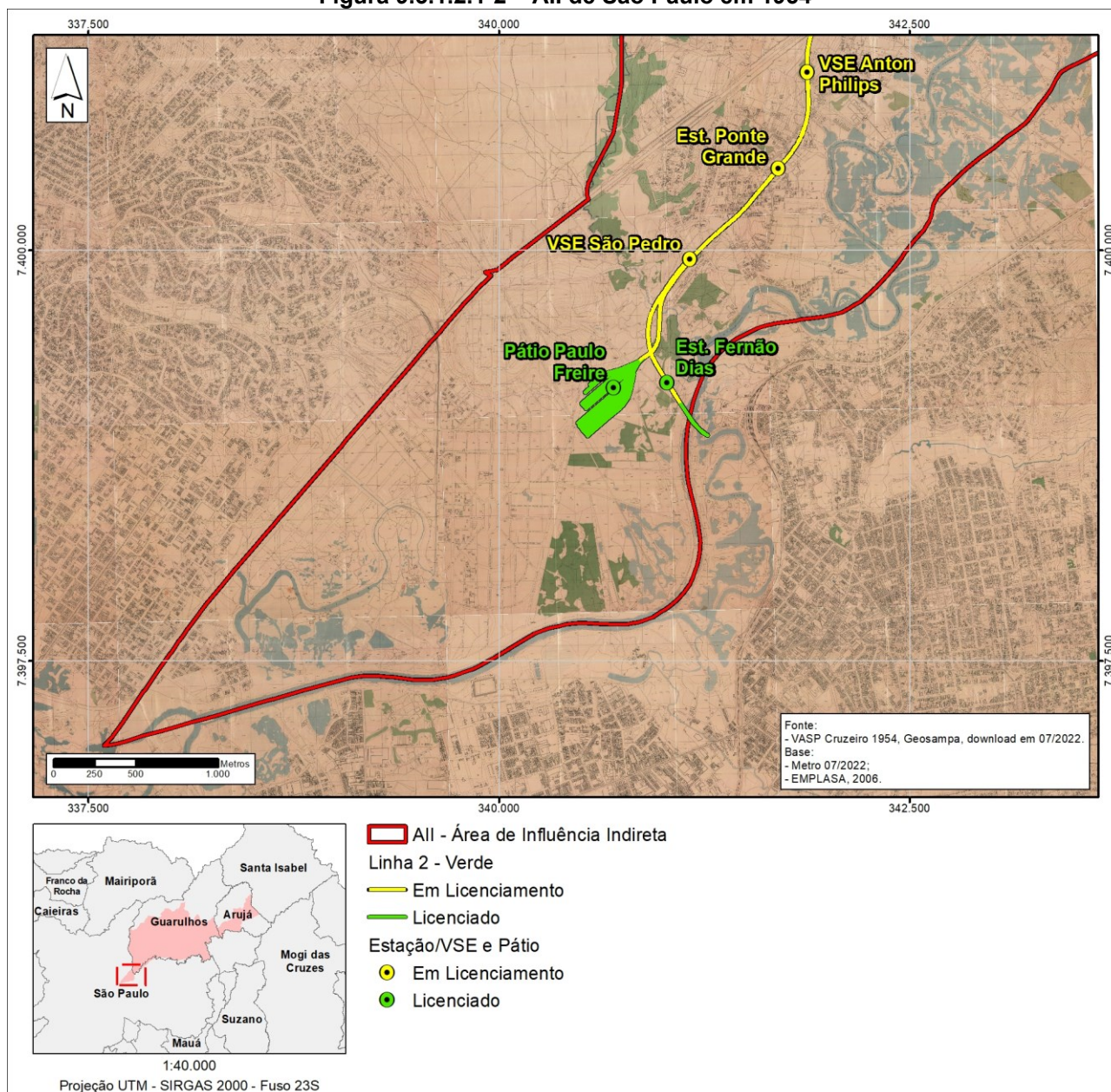
Em 1955 foi construída a ponte de concreto sobre o rio Tietê – em substituição à antiga ponte de madeira, entregue ao público em 1956.

Entre as décadas de 1930 e 1970, a região recebeu muitos imigrantes portugueses, que imprimiram suas características à Vila Maria. Hoje, o local é considerado de média densidade comercial, com um grande volume de pequenos comerciantes, transportadoras e prestadores de serviços.

O bairro está todo urbanizado. E os problemas com enchentes parecem ter ficado no passado, graças à retificação e ao desassoreamento do rio Tietê.

E se, no passado, a grande maioria da população era de portugueses, com o passar dos anos outras raças migraram para a região, sendo grande a presença de imigrantes italianos, do norte, do nordeste e da Bolívia.

O Parque Novo Mundo foi reconhecido como bairro em 1938, tendo recebido esse nome pela primeira instituição aí instalada, o banco Novo Mundo. Devido à sua localização estratégica para o transporte de cargas, por ser lindeiro às rod. Pres. Dutra e Fernão Dias e marginal do rio Tietê, concentra um grande fluxo de veículos pesados que rumam para o Terminal de Cargas, causando problemas de desgaste contínuo no sistema viário local e quanto à segurança dos moradores.

Figura 9.3.1.2.1-2 – All de São Paulo em 1954


Guarulhos

Guarulhos foi fundada em 8 de dezembro de 1560 pelo Padre Jesuíta Manuel de Paiva, apenas sete anos após São Paulo, com o nome de Nossa Senhora da Conceição, em um local até então habitado pelos povos Guarus, da ramificação dos Guaianases.

Durante os séculos XVII e XVIII foram delimitadas sesmarias, organizando a ocupação da região. Os sesmeiros se dedicaram à agricultura e à mineração e, como atividade de apoio, criavam gado. Entre os anos seiscentos e o início do século XX, houve produção de álcool e aguardente, embora o clima úmido e frio fosse propício a pragas.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	439 de 870

O início do século XX marcou também a chegada da energia elétrica, dos pedidos para instalação da rede telefônica, licenças para implantação de indústrias, atividades comerciais e dos serviços de transporte de passageiros.

Em 1915 Guarulhos recebe o Ramal Guapira - Guarulhos, da estrada de ferro da Cantareira, possibilitando o escoamento de madeira, pedra e tijolos, fabricados em diversas olarias da região e amplamente utilizados na construção civil na capital. A cidade ganhou cinco estações: Vila Galvão, Torres Tibagy, Gopouva, Vila Augusta e Guarulhos, além do prolongamento até a Base Aérea.

Em 1590 foram descobertas minas de ouro, na região onde atualmente é o bairro de Lavras. As chamadas 'Lavras Velhas do Geraldo' podem ser vistas até hoje, na margem direita da estrada que se dirige de Cumbica para Nazaré. Apenas em 1906 uma Lei Estadual determinou que Guarulhos recebesse a denominação de cidade.

A partir da década de 40 se instalaram indústrias do setor elétrico, metalúrgico, plástico, alimentício, de borracha, calçados, peças para automóveis, relógios e couros. Em 1945 a Base Aérea de São Paulo (BASP) foi transferida para o bairro de Cumbica, em Guarulhos.

Nos anos 50, com a inauguração das rodovias Pres. Dutra e Fernão Dias, Guarulhos se viu unida a São Paulo, no momento histórico de aceleração industrial, e ao Rio de Janeiro, ainda então Capital Federal e centro de decisões políticas e econômicas, gerando, portanto, um impulso para instalação de indústrias nos trechos das rodovias que passam pelo município.

A fase dos anos 1960/1970, é marcada pela estruturação de atividades industriais que em grande medida pautaram os caminhos da migração para o Estado de São Paulo.

Em 1985 foi inaugurado o aeroporto de Cumbica e, devido à industrialização ocorrida no município, o fluxo do contingente humano incentivou a formação de loteamentos efetuados sem preocupações com a urbanização, a infraestrutura e os serviços de utilidades públicas, marca da diversidade de padrões urbanos vigentes até hoje.

Atualmente a indústria extrativa e de transformação ainda ocupa lugar de destaque na economia de Guarulhos, que tem um parque industrial diversificado, mas ele sobressai pelos serviços distributivos, para os quais o Aeroporto Internacional, a rod. Pres. Dutra e Fernão Dias reforçam o peso desse município em termos logísticos, tanto para a localização de centros de distribuição como para a instalação de empresas industriais.

Arujá

Arujá é uma antiga povoação que teve origem com a capela do Senhor Bom Jesus, construção iniciada em 1781. Situada a nordeste da capital paulista, entre as serras da Cantareira e do Mar, às margens do ribeirão Baquirivu-Guaçu, tem acesso principal pela Rodovia Presidente Dutra.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	440 de 870

O município surgiu com um simples traçado de uma estrada vicinal, que saía da Praça da Sé, passava pelo Brás, Penha, Guarulhos, Bonsucesso, Arujá até chegar ao Rio de Janeiro.

O caminho era usado por tropeiros que se dispersavam pela floresta, sentido Vale do Paraíba - Rio de Janeiro. A descoberta do ouro foi o primeiro passo para o seu desenvolvimento.

Em seguida veio também a extração de produtos vegetais como a madeira, em escala mais acentuada, que servia de fonte de energia industrial e doméstica para a cidade de São Paulo, em sua fase de urbanização. A queima de madeira em grande quantidade, no período do século XIX ao XX, devastou a flora e a fauna quase que totalmente. Enquanto isso, os próprios canteiros de assentamento das "carvoeiras" transformaram-se em moradias, inserindo grandes manchas de plantações de subsistência.

Em consequência disso, deu-se a origem de fazendas: cafeeiras, açucareiras etc., contribuindo para o aparecimento das primeiras manchas urbanas, caracterizando um núcleo de comunidade que se concentrava na antiga estrada vicinal denominada Arujá-Bonsucesso, também conhecida como estrada São Paulo-Rio. Outros empreendimentos envolveram a orla central da cidade tendendo para a direção norte e leste, sendo que esses loteamentos pertenciam à classe mais popular.

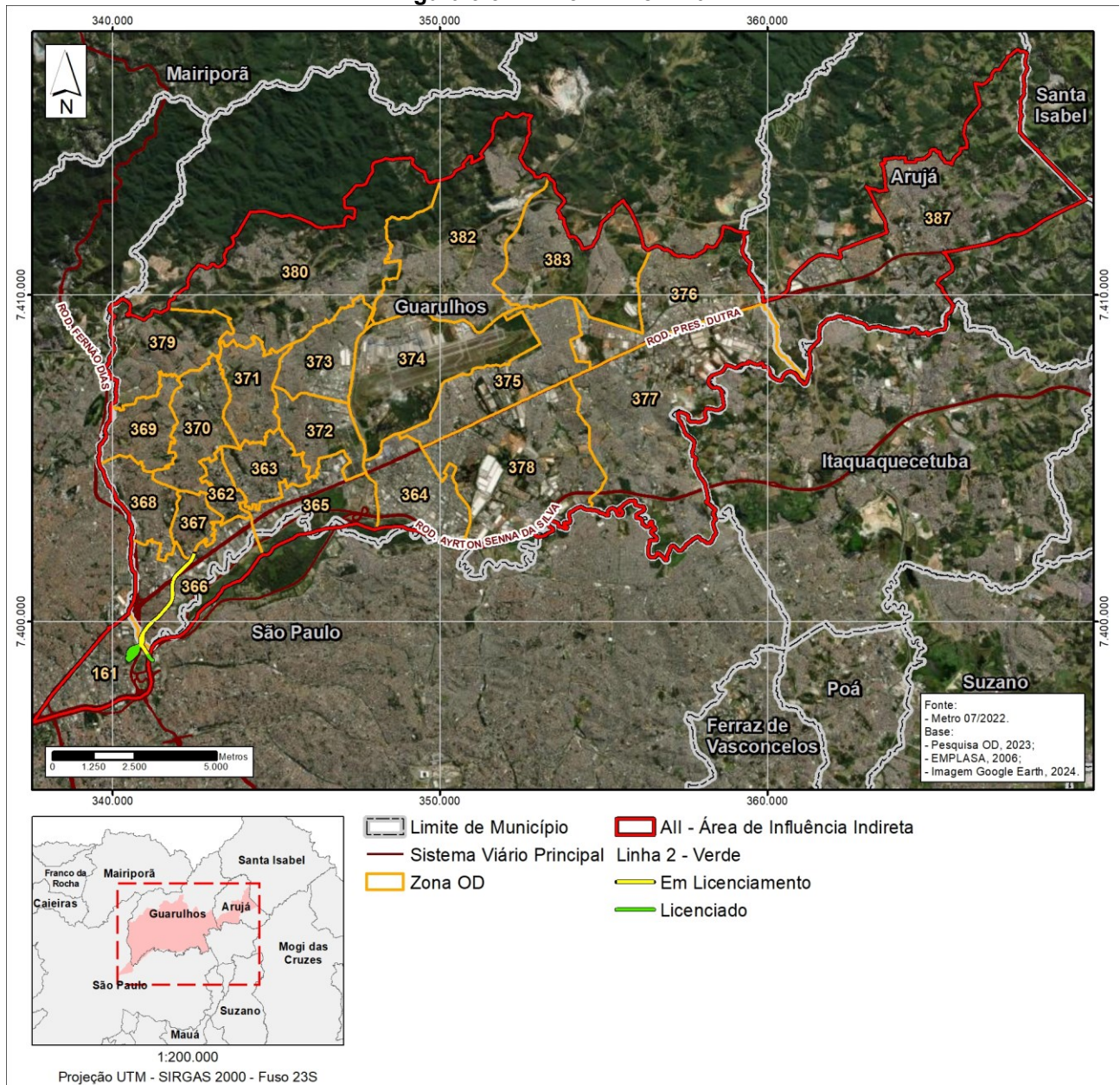
A partir dos anos 90, além do Centro Industrial, da arborização, dos clubes de lazer e esportes e de dois Golf Clubes, a cidade toma novo impulso com a implantação de novos condomínios horizontais, que as administrações municipais tomaram a decisão política de aprovar somente os de alto padrão, aumentando o padrão de vida.

A cidade estruturou dois parques com toda a infraestrutura necessária ao desenvolvimento das atividades industriais, gerenciados pela AECIA - Associação das Empresas do Centro Industrial de Arujá e pela APIA - Associação das Empresas do Polo Industrial de Arujá. Pertencente a Mogi das Cruzes até 1938, passou a Santa Isabel nesse ano e, em 1959 foi desmembrada tornando-se município.

Desde 1985, Arujá adotou o codinome "Cidade Natureza".

Atualmente há uma conurbação entre São Paulo, Guarulhos e Arujá, formada ao longo da rod. Pres. Dutra, especialmente na sua margem norte, como registra a ocupação da AI em 2021 na **Figura 9.3.1.2.1-3**.

Figura 9.3.1.2.1-3 – All em 2021



CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	442 de 870

9.3.1.2.2 Estrutura Viária e de Transportes

O deslocamento entre São Paulo e Guarulhos foi caracterizado, pela pesquisa do Censo do IBGE de 2010, como um dos de maior fluxo do país. Essa situação se relaciona ao caráter de “cidade dormitório” associado à intensificação da ocupação de Guarulhos na década de 1980.

Nesse contexto, fica reforçada a importância dos sistemas que promovem as viagens entre tais municípios, tal como o empreendimento em análise, que proporcionam à população formas de mobilidade urbana, que por sua vez se relacionam também à promoção de aspectos de qualidade de vida. A disponibilidade de infraestruturas de transporte influencia nas oportunidades de participação da população nas atividades desenvolvidas no âmbito da sociedade.

Estrutura Viária no Parque Novo Mundo, Vila Maria – São Paulo

A estrutura viária na porção da All no território da capital é conformada pela marginal Tietê e pela av. Educador Paulo Freire, ambas no sentido norte sul, sendo que entre elas só há a ocupação da estação de tratamento de esgotos da Sabesp – ETE Novo Mundo e o restante são áreas vazias. A oeste há a grande área ocupada em parte pelo estacionamento de Detran e parte vazia com vegetação.

A estrutura viária do Parque Novo Mundo determina as diretrizes de ocupação, a partir do núcleo central da Praça Novo Mundo, com forma de elipse, ao redor da qual se estruturam vias no sentido norte sul que, em suas extremidades, vão formando círculos concêntricos à Praça, que se interligam a leste e a oeste tendo como diretriz central a av. Serafim Gonçalves Pereira e sua continuidade após a Praça, na av. José Maria Fernandes.

Pela classificação do CET, na área são caracterizados como arteriais av. Educador Paulo Freire e a transversal do viaduto Domingos Francioli Netto e como via de trânsito rápido – VTR – a marginal Tietê.

Depois dessas aparecem trechos de vias coletoras: o eixo central das vias ovaladas, av. Serafim Gonçalves Pereira e sua continuidade na av. José Maria Fernandes; transversalmente a elas, desde o centro da Praça, a al. Nevio Baracho dos Santos; a radial desde a Praça, rumo a sudeste, a al. Sg. Andiras Nogueira de Abreu; outra radial à Praça, rumo ao nordeste, a al. Sbte. Francisco Hierro e paralela a ela, a rua Benedito Alves dos Santos; outra radial rumo a noroeste, a al. Sg. Assad Feres, e a última rua a leste desse arruamento elíptico, a av. Ten. Amaro Felicíssimo da Silveira, norte sul, faz a travessia sob a rod. Pres. Dutra.

Já fora dessa estrutura de elipse, a leste, são caracterizados como coletoras no eixo norte sul a rua Francisco Fanganielo, a av. Emílio Giaquinto, a av. Amadeu Poli e as ruas Pedro Taques Pires, e, mesmo sob condições precárias, a rua Baracela, talvez por se constituir no único eixo norte sul nesse território.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	443 de 870

A oeste da estrutura de elipse, existem trechos de vias coletoras: a rua Tuiuti, que sai da marginal e se encerra logo adiante; as ruas paralelas à rod. Pres. Dutra, Salvador Gaia, Nilton Coelho de Andrade, e Benedita Dornellas Claro. E as transversais à rodovia, porém sem travessia, rua Apinaco, gen. João Carlos Lobo Botelho, av. do Berimbau e as ruas ao redor da praça Eng. Hugo Brandi.

A rua Curuçá, com trecho arterial e trecho coletora, faz a travessia sobre a rod. Pres. Dutra.

Na extremidade sudoeste da All existe a via arterial da Ponte do Tatuapé, que faz a travessia sobre o rio Tietê e suas marginais e sobre a rod. Pres. Dutra. As demais vias são locais.

Ou seja, nesse trecho de cerca de 4,2km de rodovia, há três travessias que interligam o Parque Novo Mundo à zona norte de São Paulo: a av. Ten. Amaro Felicíssimo da Silveira, a rua Curuçá e a ponte do Tatuapé.

Sobre a marginal Tietê há também três travessias: a ponte do Tatuapé, a ponte Aricanduva e a ponte Domingos Franciuli Neto que, com continuidade na av. Gov. Carvalho Pinto, rumam para o extremo leste da capital.

Essas travessias sobre a marginal e rodovia recebem os transportes por ônibus, que explicam o grande número de viagens do Parque Novo Mundo para a zona norte e leste da capital.

Estrutura Viária em Guarulhos

Guarulhos tem como principal eixo a Rodovia Presidente Dutra (BR116) em direção a São Paulo no sentido sul e em direção ao município vizinho de Arujá, Vale do Paraíba e Rio de Janeiro, no sentido norte. Também a Rodovia Fernão Dias (BR-381), com ligação ao Estado de Minas Gerais; a Ayrton Senna (SP-070) que oferece ligação à capital no sentido sul e ao Vale do Paraíba no sentido norte; a Rodovia Hélio Smidt (SP-19/BR-610) que é o acesso exclusivo ao Aeroporto Internacional “Governador Franco Montoro” e a Rodovia Juvenal Ponciano de Camargo ou “Estrada Guarulhos-Nazaré” (SP-036) que faz ligação com o município vizinho de Mairiporã.

O sistema viário em Guarulhos é resultado em grande parte pela diretriz sudoeste nordeste da rod. Pres. Dutra e pela diretriz norte sul da rod. Fernão Dias.

Apesar de originalmente a ligação viária pretérita com a capital ter ocorrido pelo viaduto Ponte Grande, hoje av. Guarulhos, que ligava a Penha aos arruamentos sem direções definidas que foram se formando em Guarulhos, pelo espraiamento da metrópole, essas diretrizes foram determinantes nos arruamentos surgidos na cidade.

Assim, entre a marginal Tietê ao sul e a rod. Pres. Dutra ao norte, vê-se claramente que a estrutura viária foi-se conformando aos poucos, com direções variadas, junto às antigas estações ferroviárias, mas sempre interligadas à av. Guarulhos, principal eixo mais antigo, e com ocupações predominantemente horizontais.

CÓDIGO RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO A
EMIÇÃO 29/04/2025	FOLHA 444 de 870

Após a implantação das rodovias, quando ocorreu o grande crescimento da cidade pela industrialização, observa-se ao norte da rodovia uma estrutura viária quadrangular, nas imediações da futura estação Dutra, seguindo a diretriz da rod. Fernão Dias, mas também convergente à av. Guarulhos.

O eixo dessa avenida continuou sendo a diretriz dos arruamentos que se formavam para o norte do município, até o centro da cidade.

Uma nova diretriz foi criada pela implantação da av. Pres. Humberto de Alencar Castelo Branco, que segue sinuosa ora paralela à rod. Pres. Dutra ora perpendicular a ela, tem continuidade na av. Torres Tibagi, rumo ao norte, mas deflete para leste na av. Júlio Prestes e alcança, como av. 7 de Setembro, a rod. Fernão Dias, que atravessa. A av. Emílio Ribas, eixo leste oeste, é outra via municipal importante e conecta av. Pres. Humberto de Alencar Castelo à av. Júlio Prestes, também estruturando o sistema viário do entorno.

A av. Pres. Humberto de Alencar Castelo Branco termina na av. Tiradentes, importante eixo viário noroeste sudeste que tem continuidade na av. Aniello Pratici. Esta avenida se inicia e atravessa a rod. Pres. Dutra e segue nesse rumo noroeste pela av. Tiradentes, que deflete rumo a nordeste até o encontro com a av. Otávio Braga de Mesquita, outro eixo norte sul importante, que segue até a altura do Aeroporto Internacional. Essa avenida se conecta com a rua Jamil João Zarif que segue paralela e ao norte do aeroporto até a av. Candéa, que tem continuidade na av. Marcial Lourenço Seródio e se encerra na estrada Guarulhos Nazaré, que segue para norte para esse município.

A av. Pres. Humberto de Alencar Castelo Branco, após a av. Tiradentes, tem continuidade na av. Antônio de Souza, que se aproxima e fica lindeira à rod. Pres. Dutra até a altura da av. Paulo Facini, que passa sobre ela e a rodovia, e tem continuidade na av. Tancredo de Almeida Neves, que segue paralela à rodovia até o conjunto da CECAP, quando alcança a rodovia Hélio Smidt, com alças de acesso. Paralela a essa avenida, a distâncias variáveis, também há o eixo da av. Monteiro Lobato, que encontra com a anterior no conjunto da CECAP.

A av. Monteiro Lobato continua após essa rodovia, ao sul do Aeroporto e paralela à rod. Pres. Dutra, em distâncias variáveis, até alcançar a rodovia Guarulhos Nazaré Paulista. Paralela a ela a distância de uma quadra segue a av. João Veloso da Silva que também tem término nessa estrada.

A estrada Guarulhos Nazaré tem continuidade na av. Papa João Paulo I e segue, sinuosa, paralela à rod. Pres. Dutra, e termina nas alças de travessia da rodovia na estrada Pres. Juscelino Kubitschek de Oliveira. Esta estrada conecta o bairro Pimentas, ao sul da rod. Pres. Dutra com o bairro Bonsucesso, ao norte, que já se limitam com Arujá.

Ao sul da rod. Pres. Dutra e a leste da Rod. Hélio Smidt, há alguns eixos perpendiculares à primeira rodovia, que dão acesso aos vários núcleos que conformam o bairro Pimentas: a av. Santos Dumont, que atravessa sobre a rodovia, a estrada Velha Guarulhos São Miguel, a av.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	445 de 870

Venturosa, a av. Santa Helena, a av. Nossa Senhora de Fátima, estas últimas sem travessia da rodovia.

Estrutura Viária em Arujá

As alças de acesso do Rodoanel Leste com a rod. Pres. Dutra marcam o início do Rodoanel trecho norte em construção, já no município de Arujá.

No limite deste município com Guarulhos, se inicia a av. Gov. Mario Covas Junior, com três pistas por sentido, que atravessa sob o Rodoanel trecho norte em construção e segue paralela a distâncias variáveis à rod. Pres. Dutra, constituindo-se em eixo principal do município, seguindo até a rotatória com a av. Renova dos Santos. Após a rotatória a avenida tem continuidade, como João Manoel, até o centro da cidade. Da av. João Manoel rumo ao norte, se inicia a av. Dr. Armando Colangelo, que segue até as periferias ao norte do município.

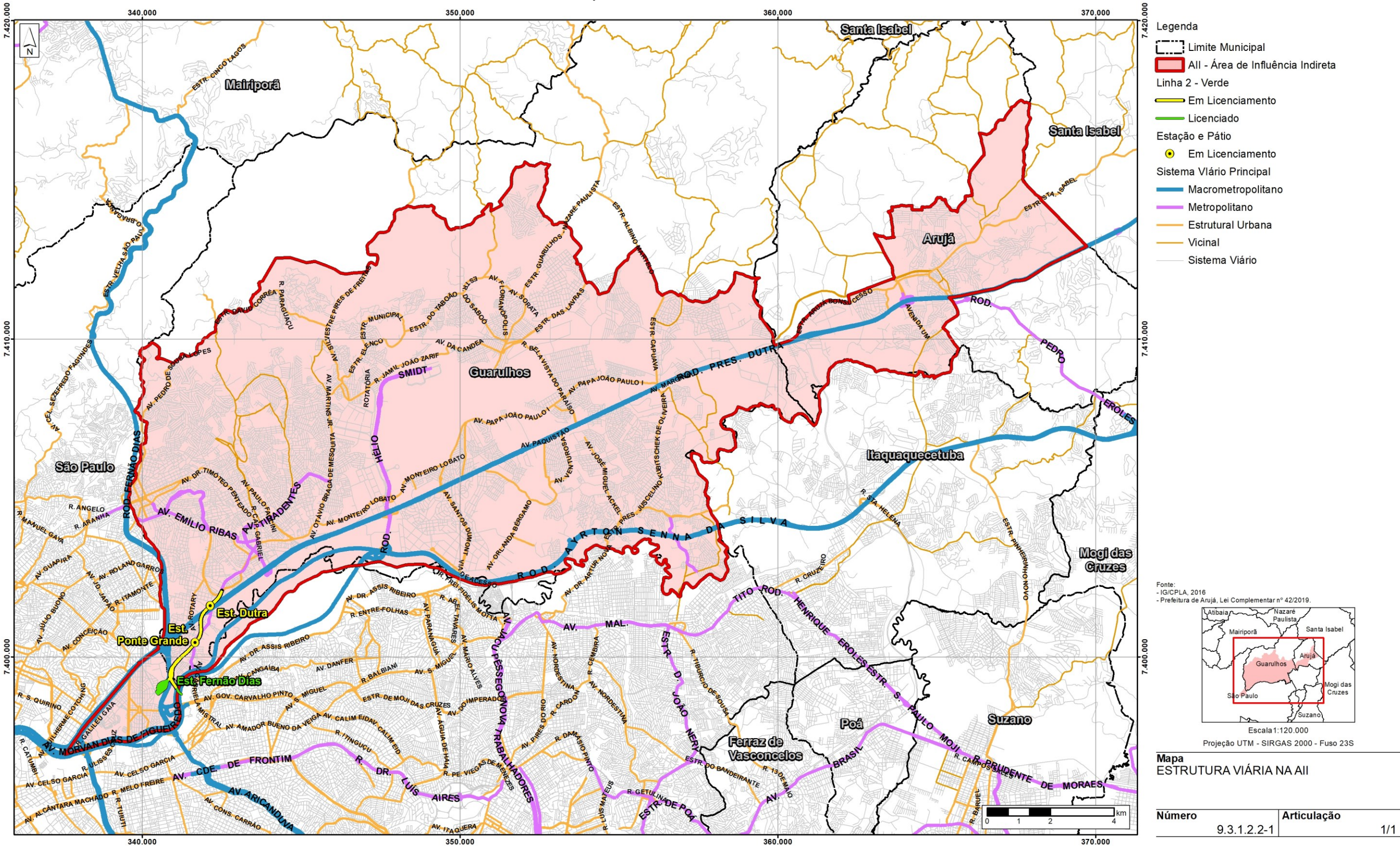
Após a praça central, um eixo da av. dos Expedicionários segue na direção nordeste, onde, após uma rotatória, saem três vias: uma rumo ao norte, a rua Carmelino de Jesus, outra a leste, a estrada Santa Isabel, e outra rumo ao sul, a av. Leocádio Mendonça, que tem continuidade na estrada dos Fernandes.

Outro eixo, desde a praça central, segue na direção sudeste, e constitui-se na av. Antônio Afonso de Lima, que tem travessia sob a rod. Pres. Dutra, continuando para o sul, como estrada dos Limoeiros.

O **Mapa 9.3.1.2.2-1** registra esse viário principal dos municípios da AII.

CÓDIGO	RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO	A
EMIÇÃO	29/04/2025	FOLHA	446 de 870

Mapa 9.3.1.2.2-1 – Estrutura Viária na AII



CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	447 de 870

Transportes na AI

São destacadas para a AI, apenas as linhas intermunicipais que transitam por esses municípios, uma vez que os transportes intramunicipais não são relevantes para a análise da interrelação entre eles, sendo tratados na análise da AID adiante **Tabela 9.3.1.2.2-1 e Mapa 9.3.1.2.2-2.**

Verifica-se que 99 linhas intermunicipais circulam entre esses três municípios, interligando não só São Paulo, Arujá e Guarulhos, mas também Guararema, Mairiporã, Poá, Santa Isabel, Suzano e Mogi das Cruzes, ou seja, articulando os municípios da área leste da RMSP.

Tabela 9.3.1.2.2-1 – Transportes Intermunicipais na AI

Número	Descrição da linha	Empresa
166	ARUJÁ (CENTRO)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
816	ARUJÁ (CENTRO)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
529	ARUJÁ (MIRANTE)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
549	ARUJÁ (MIRANTE)/ SAO PAULO (SAO MIGUEL PAULISTA)	UNILESTE
480	ARUJÁ (PARQUE RODRIGO BARRETO)/ POA (ESTACAO CPTM POA)	UNILESTE
530	ARUJÁ (PARQUE RODRIGO BARRETO)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
807	ARUJÁ (PARQUE RODRIGO BARRETO)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
75	ARUJÁ (PARQUE RODRIGO BARRETO)/ SAO PAULO (SAO MIGUEL PAULISTA)	UNILESTE
363	ARUJÁ (TERMINAL RODOVIARIO DE ARUJÁ)/ ARUJÁ (RECANTO PRIMAVERA)	INTERNORTE
541	ARUJÁ (TERMINAL RODOVIARIO DE ARUJÁ)/ GUARULHOS (SHOPPING BONSUCESSO)	INTERNORTE
348	ARUJÁ (TERMINAL RODOVIARIO DE ARUJÁ)/ ITAQUAQUECETUBA (JARDIM NOSSA SENHORA DAS GRACAS)	INTERNORTE
353	ARUJÁ (TERMINAL RODOVIARIO DE ARUJÁ)/ ITAQUAQUECETUBA (RESIDENCIAL VILLAGE)	INTERNORTE
568	ARUJÁ (VILA PEDROSO)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
206	GUARAREMA (CENTRO)/ SAO PAULO (TERMINAL RODOVIARIO TIETE)	UNILESTE
258	GUARULHOS (AEROPORTO INTERNACIONAL DE SAO PAULO)/ SAO PAULO (AEROPORTO DE CONGONHAS)	INTERNORTE
316	GUARULHOS (AEROPORTO INTERNACIONAL DE SAO PAULO)/ SAO PAULO (CIRCUITO DOS HOTEIS)	INTERNORTE
257	GUARULHOS (AEROPORTO INTERNACIONAL DE SAO PAULO)/ SAO PAULO (METRO TATUAPE)	INTERNORTE
472	GUARULHOS (AEROPORTO INTERNACIONAL DE SAO PAULO)/ SAO PAULO (TERMINAL RODOVIARIO BARRA FUNDA)	INTERNORTE
354	GUARULHOS (BAIRRO DOS LAVRAS)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
104	GUARULHOS (BOM CLIMA)/ SAO PAULO (METRO TUCURUVI)	INTERNORTE
408	GUARULHOS (CIDADE SOBERANA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
580	GUARULHOS (CIDADE SOBERANA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
175	GUARULHOS (COCAIA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
555	GUARULHOS (COCAIA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
585	GUARULHOS (COCAIA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
250	GUARULHOS (COCAIA)/ SAO PAULO (METRO PENHA)	INTERNORTE
443	GUARULHOS (COCAIA)/ SAO PAULO (METRO PENHA)	INTERNORTE
3	GUARULHOS (COCAIA)/ SAO PAULO (METRO TUCURUVI)	INTERNORTE
110	GUARULHOS (COCAIA)/ SAO PAULO (METRO TUCURUVI)	INTERNORTE
94	GUARULHOS (COCAIA)/ SAO PAULO (PENHA)	INTERNORTE
478	GUARULHOS (CONJUNTO PAES DE BARROS)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
96	GUARULHOS (HAROLDO VELOSO)/ SAO PAULO (METRO BRAS)	INTERNORTE
266	GUARULHOS (INOCOOP)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
266DV1	GUARULHOS (INOCOOP)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
166BI1	GUARULHOS (JARDIM ALAMO)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
292	GUARULHOS (JARDIM ANGELICA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
521	GUARULHOS (JARDIM ANGELICA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
252	GUARULHOS (JARDIM CUMBICA)/ SAO PAULO (METRO CARRAO)	INTERNORTE
137	GUARULHOS (JARDIM FORTALEZA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
227	GUARULHOS (JARDIM LEBLON)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
520	GUARULHOS (JARDIM LEBLON)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
111	GUARULHOS (JARDIM LEDA)/ SAO PAULO (METRO PARADA INGLESA)	INTERNORTE
349	GUARULHOS (JARDIM MARIA DIRCE)/ SAO PAULO (ITAIM PAULISTA)	INTERNORTE

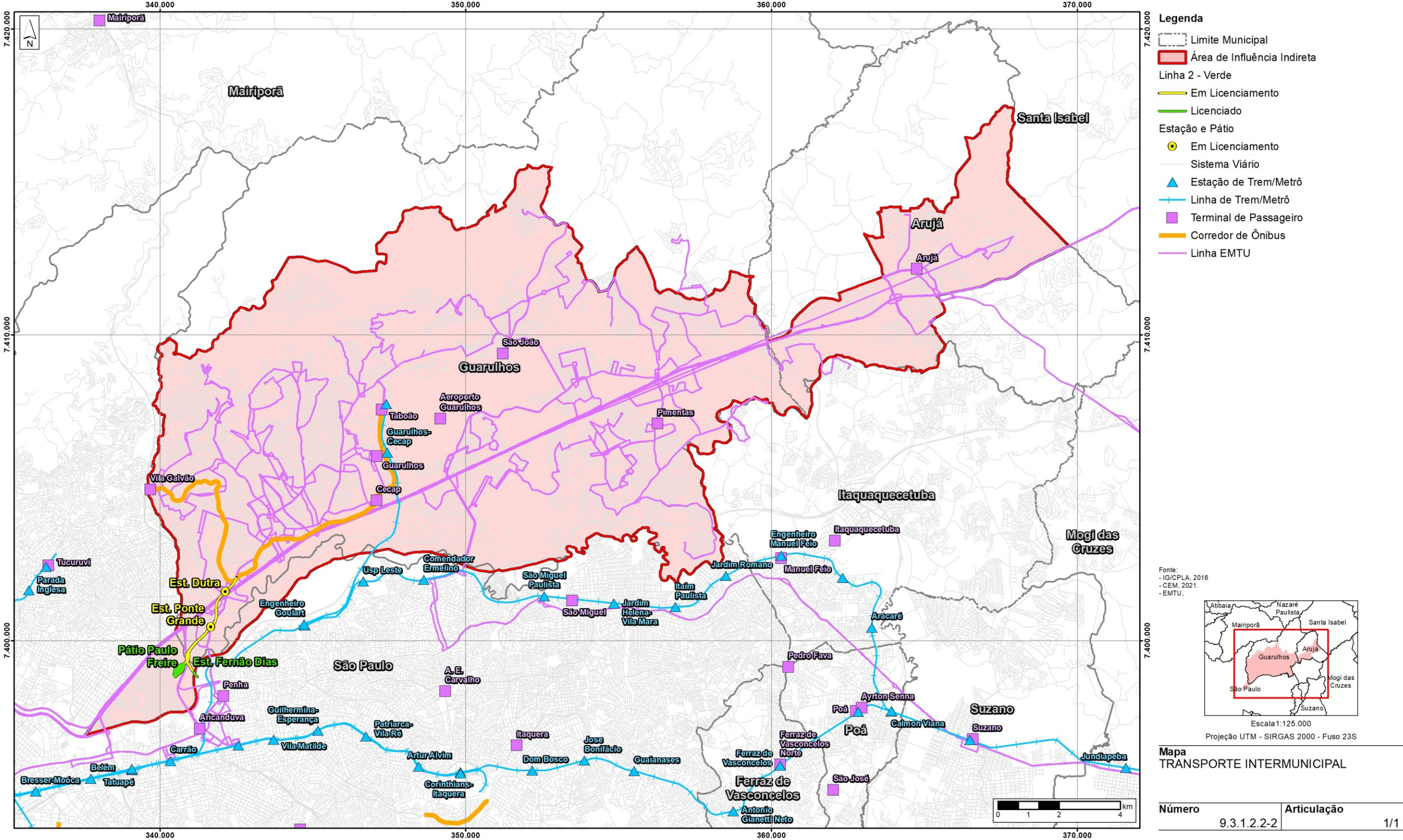
CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	448 de 870

Número	Descrição da linha	Empresa
342	GUARULHOS (JARDIM MARIA DIRCE)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
342DV1	GUARULHOS (JARDIM MARIA DIRCE)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
105	GUARULHOS (JARDIM MOREIRA)/ SAO PAULO (METRO TUCURUVI)	INTERNORTE
253	GUARULHOS (JARDIM PARAISO)/ SAO PAULO (METRO PENHA)	INTERNORTE
591	GUARULHOS (JARDIM PARAISO)/ SAO PAULO (METRO PENHA)	INTERNORTE
591DV1	GUARULHOS (JARDIM PARAISO)/ SAO PAULO (METRO PENHA)	INTERNORTE
249	GUARULHOS (JARDIM PAULISTA)/ SAO PAULO (METRO PENHA)	INTERNORTE
525	GUARULHOS (JARDIM SANTA PAULA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
163	GUARULHOS (JD. PALMIRA - PARQUE CONTINENTAL)/ SAO PAULO (METRO TUCURUVI)	INTERNORTE
73	GUARULHOS (NOVA BONSUCESSO)/ SAO PAULO (SAO MIGUEL PAULISTA)	INTERNORTE
11	GUARULHOS (PARQUE CONTINENTAL II)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
573	GUARULHOS (PARQUE CONTINENTAL II)/ SAO PAULO (METRO CARRAO)	INTERNORTE
427	GUARULHOS (PARQUE CONTINENTAL II)/ SAO PAULO (PARAISO)	INTERNORTE
011PR1	GUARULHOS (PARQUE CONTINENTAL III)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
103	GUARULHOS (PARQUE CONTINENTAL)/ SAO PAULO (METRO PARADA INGLESA)	INTERNORTE
584	GUARULHOS (PARQUE PRIMAVERA)/ SAO PAULO (METRO CARRAO)	INTERNORTE
100	GUARULHOS (PARQUE PRIMAVERA)/ SAO PAULO (PENHA)	INTERNORTE
167PR1	GUARULHOS (PARQUE RESIDENCIAL BAMBI)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
552	GUARULHOS (PARQUE SANTOS DUMONT)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
248	GUARULHOS (PARQUE SANTOS DUMONT)/ SAO PAULO (METRO PENHA)	INTERNORTE
499	GUARULHOS (TERMINAL METROPOLITANO CECAP)/ SAO PAULO (ESTACAO CPTM DOM BOSCO)	INTERNORTE
16	GUARULHOS (TERMINAL METROPOLITANO TABOÃO)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
95	GUARULHOS (TERMINAL METROPOLITANO TABOÃO)/ SAO PAULO (METRO BRAS)	INTERNORTE
532	GUARULHOS (TERMINAL METROPOLITANO TABOÃO)/ SAO PAULO (METRO TUCURUVI)	INTERNORTE
802	GUARULHOS (TERMINAL METROPOLITANO TABOÃO)/ SAO PAULO (METRO TUCURUVI)	INTERNORTE
121	GUARULHOS (TERMINAL METROPOLITANO TABOÃO)/ SAO PAULO (PENHA)	INTERNORTE
337	GUARULHOS (TERMINAL METROPOLITANO TABOÃO)/ SAO PAULO (TERMINAL RODOVIARIO TIETE)	INTERNORTE
500	GUARULHOS (TERMINAL METROPOLITANO VILA GALVAO)/ SAO PAULO (TERMINAL RODOVIARIO TIETE)	INTERNORTE
596	GUARULHOS (VILA ANY)/ SAO PAULO (ESTACAO CPTM SAO MIGUEL PAULISTA)	INTERNORTE
341	GUARULHOS (VILA ANY)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
588	GUARULHOS (VILA ANY)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
77	GUARULHOS (VILA ANY)/ SAO PAULO (METRO BRAS)	INTERNORTE
319	GUARULHOS (VILA ANY)/ SAO PAULO (METRO CORINTHIANS/ITAQUERA)	INTERNORTE
167	GUARULHOS (VILA CARMELA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
578	GUARULHOS (VILA MOREIRA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
362	ITAQUAQUECETUBA (JARDIM CALIFORNIA)/ GUARULHOS (JARDIM SANTA MENA)	INTERNORTE
384	ITAQUAQUECETUBA (JARDIM CALIFORNIA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
473	ITAQUAQUECETUBA (PARQUE PIRATININGA II)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
501	ITAQUAQUECETUBA (PARQUE PIRATININGA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
375	MAIRIPORA (DIVISA)/ SAO PAULO (TERMINAL RODOVIARIO DO TIETE)	INTERNORTE
42	MAIRIPORA (DIVISA)/ SAO PAULO (TERMINAL RODOVIARIO TIETE)	INTERNORTE
822	MAIRIPORA (TERMINAL RODOVIARIO SIGUEMI AIACYDA)/ SAO PAULO (METRO PARADA INGLESA)	INTERNORTE
240	MAIRIPORA (TERMINAL RODOVIARIO SIGUEMI AIACYDA)/ SAO PAULO (TERMINAL RODOVIARIO DO TIETE)	INTERNORTE
566	MAIRIPORA (TERMINAL RODOVIARIO SIGUEMI AIACYDA)/ SAO PAULO (TERMINAL RODOVIARIO TIETE)	INTERNORTE
042VP1	MAIRIPORA (TERMINAL RODOVIARIO SIGUEMI AIACYDA)/ SAO PAULO (TERMINAL RODOVIARIO TIETE)	INTERNORTE
38	MOGI DAS CRUZES (ESTACAO CPTM ESTUDANTES)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	UNILESTE
826	POA (TERMINAL RODOVIARIO PEDRO FAVA - CIDADE KEMEL)/ GUARULHOS (CENTRO)	UNILESTE
820	SANTA ISABEL (JARDIM ELDORADO)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
219B11	SANTA ISABEL (MONTE SERRAT)/ GUARULHOS (CENTRO)	INTERNORTE
141	SANTA ISABEL (MONTE SERRAT)/ MOGI DAS CRUZES (ESTACAO CPTM ESTUDANTES)	UNILESTE
277	SANTA ISABEL (MONTE SERRAT)/ MOGI DAS CRUZES (ESTACAO CPTM ESTUDANTES)	UNILESTE
411	SANTA ISABEL (MONTE SERRAT)/ MOGI DAS CRUZES (TERMINAL RODOVIARIO GERALDO SCAVONE)	UNILESTE
219	SANTA ISABEL (MONTE SERRAT)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	INTERNORTE
825	SAO PAULO (SAO MIGUEL PAULISTA)/ GUARULHOS (CENTRO)	INTERNORTE
139	SAO PAULO (SAO MIGUEL PAULISTA)/ GUARULHOS (TERMINAL METROPOLITANO CECAP)	INTERNORTE
273	SUZANO (CENTRO)/ ARUJÁ (PARQUE RODRIGO BARRETO)	UNILESTE

Fonte - EMTU

CÓDIGO	RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO	A
EMIÇÃO	29/04/2025	FOLHA	449 de 870

Mapa 9.3.1.2.2-2 – Transportes Intermunicipais na AII



CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	450 de 870

9.3.1.2.3 Uso e Ocupação do Solo

O uso do solo na All é dominado pelos usos urbanos de diversas categorias, residenciais, comerciais, de serviços, que se espraiam desde São Paulo a Arujá, sinalizando sobre a conurbação existente entre essas cidades.

Entremeados a elas, existem usos de equipamentos urbanos, destacando-se no meio de Guarulhos, a área do Aeroporto Internacional.

Bordejando o rio Tietê há espaços verdes urbanos, que caracterizam o Parque Ecológico do Tietê.

Ao norte da All, em Guarulhos e Arujá existe um mosaico em que se misturam áreas de cobertura arbórea, áreas com cobertura herbáceo arbustiva, que restaram em meio ao uso urbano.

A expansão urbana desses municípios encontrou ao norte a barreira do Parque da Cantareira, onde predomina a cobertura arbórea.

Existem também poucas glebas de solo exposto.

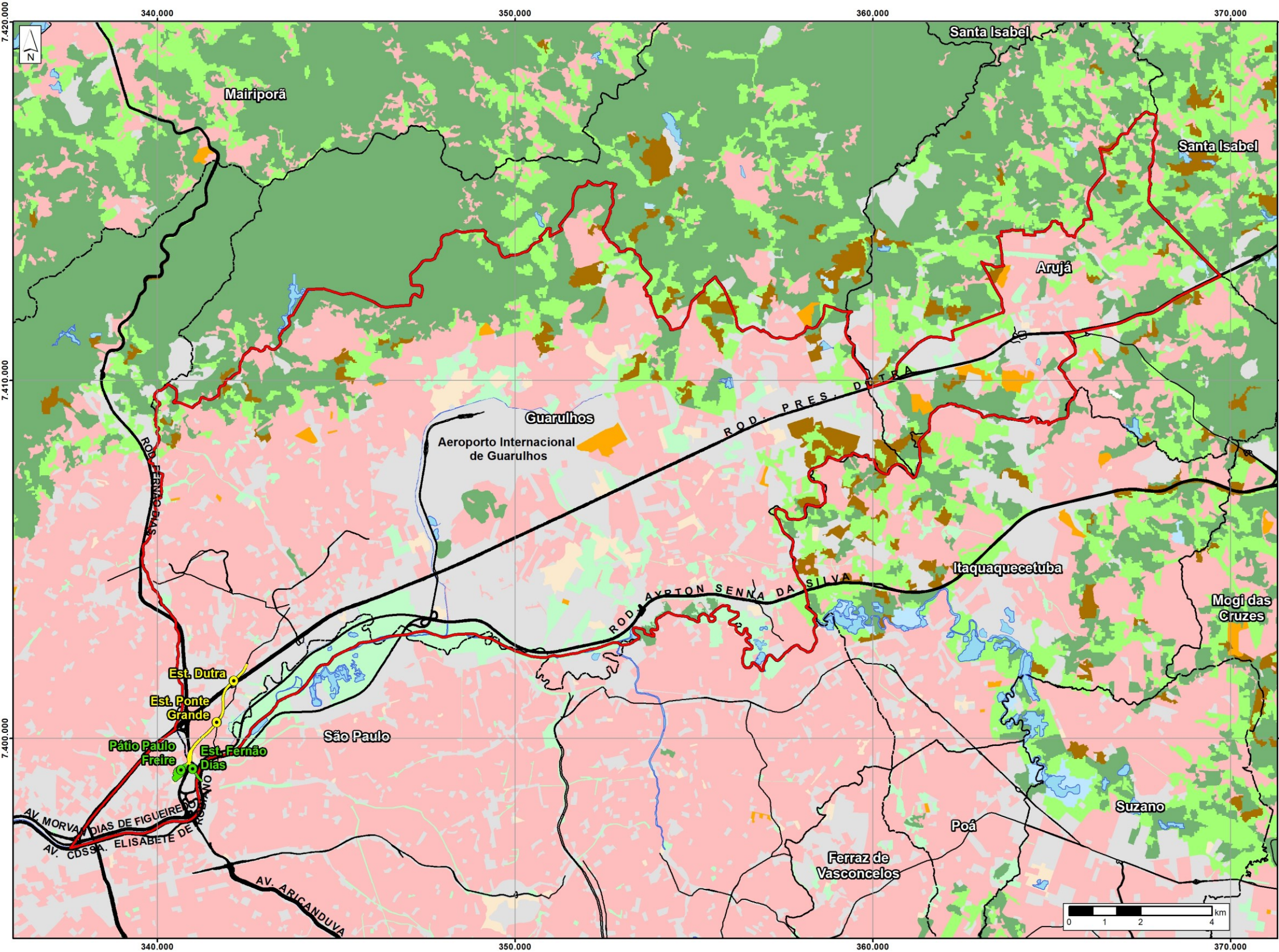
Junto ao Aeroporto e em Arujá há glebas de loteamentos.

O trecho da Linha 2-Verde atravessa áreas urbanas e de equipamentos urbanos.

O **Mapa 9.3.1.2.3-1** registra a predominância de uso do solo na All.

CÓDIGO	RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO	A
EMIÇÃO	29/04/2025	FOLHA	451 de 870

Mapa 9.3.1.2.3-1 – Uso e Ocupação do Solo na AII



Legenda

- Limites Municipais
- AII - Área de Influência Indireta
- Linha 2 - Verde
- Em Licenciamento
- Licenciado
- Estação e Pátio
 - Em Licenciamento
 - Licenciado
- Sistema Viário Principal
 - Macrometropolitano
 - Metropolitano
- Unidade Homogênea de Cobertura da Terra (IG, CPLA - 2016)
 - Área Desocupada
 - Cobertura Arbórea
 - Cobertura Herbáceo Arbustiva
 - Área Úmida
 - Massa d'Água
 - Espaço Verde Urbano
 - Equipamentos Urbanos
 - Loteamento
 - Urbano (Residencial, Comercial, Serviços)
 - Solo Exposto
 - sombra e nuvem

Fonte:
- IG/CPLA, 2016
- Emplasa, 2014

Escala 1:120.000
Projeção UTM - SIRGAS 2000 - Fuso 23S

Mapa
USO E OCUPAÇÃO DO SOLO NA AII

Número	Articulação
9.3.1.2.3-1	1/1

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	452 de 870

9.3.1.2.4 Zoneamento

As classes de zonas que existem neste item correspondem às zonas estabelecidas pela Lei de Uso e Ocupação do Solo do município de São Paulo (LUOS) – (Lei 16.402/16), pela LUOS do município de Guarulhos (Lei 7.888/2021) e pela LUOS do município de Arujá (Lei Complementar nº 42 de 2018 e 2019).

Parque Novo Mundo, Vila Maria – São Paulo

O Plano Diretor Estratégico, Lei nº 16.050/14, estabelece que o distrito de Vila Maria, em sua totalidade inserida na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, está contida em duas Macroáreas: de Estruturação Metropolitana (MEM) e de Qualificação da Urbanização.

A MEM, onde localiza-se a All, corresponde ao Setor Arco Leste, onde se encontram áreas oriundas, na maioria das vezes, de aterros de várzea, e ocupadas predominantemente por grandes estruturas industriais, institucionais e de comércio e serviços voltadas à utilização em escala metropolitana. Existe ainda dentro da MEM, os Setores Arco do Tietê, Arco Tamanduateí, Centro e Fernão Dias, como registra a **Figura 9.3.1.2.4-1**.

Por essa região passam uma linha de Metrô (Linha 3-Vermelha), três linhas de trem da CPTM (Linha 11-Coral, Linha 12-Safira e Linha 13-Jade), terminais de ônibus e faixas exclusivas.

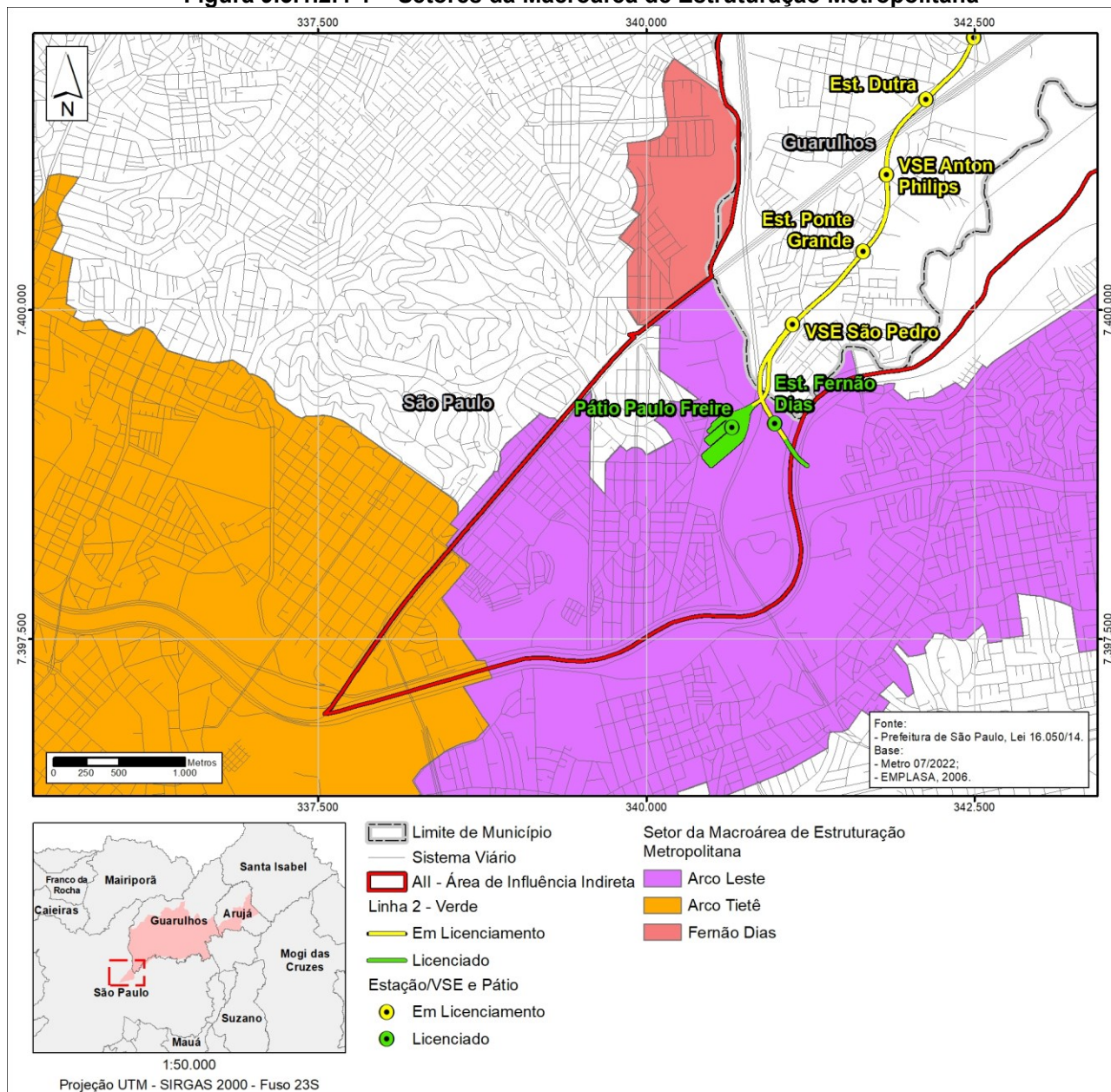
Por conta de sua heterogeneidade, esse território é dividido pelo plano urbanístico em três porções. A porção oeste, onde se localiza a All, formada pelos núcleos Tatuapé, Penha, Vila Maria e Cangaíba, é onde se observa o maior desenvolvimento da região, com a presença de usos diversificados (prédios de alto e médio padrão, indústrias, armazéns), mas que ainda assim necessita de mais opções de empregos.

Na porção de São Paulo na All, pelo zoneamento, existem territórios de transformação, de qualificação e de preservação.

Nos territórios de transformação se objetiva promover o adensamento construtivo, populacional, atividades econômicas e serviços públicos, a diversificação de atividades e a qualificação paisagística dos espaços públicos de forma a adequar o uso do solo à oferta de transporte público coletivo.

Na All compreende apenas a Zona Eixo de Estruturação da Transformação Metropolitana Previsto (ZEMP).

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	453 de 870

Figura 9.3.1.2.4-1 – Setores da Macroárea de Estruturação Metropolitana


A ZEMP pertence ao Eixo de Estruturação da Transformação Metropolitana (ZEM), que são porções do território inseridas na Macroárea de Estruturação Metropolitana, destinadas a promover usos residenciais e não residenciais com densidades demográfica e construtiva altas, bem como a qualificação paisagística e dos espaços públicos, de modo articulado ao sistema de transporte coletivo e com a infraestrutura urbana de caráter metropolitano. Localiza-se junto à ponte do Tatuapé, desde a Marginal Tietê até a rod. Pres. Dutra.

Os *territórios de qualificação* são definidos como áreas em que se objetiva a manutenção de usos não residenciais existentes, o fomento às atividades produtivas, a diversificação dos usos ou o adensamento populacional moderado, a depender das diferentes localidades que

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	454 de 870

constituem estes territórios. Na AII existem as seguintes zonas: a) Zona Mista (ZM); b) Zona Centralidade (ZC); c) Zona Especial de Interesse Social 1 (ZEIS-1); d) Zona Especial de Interesse Social 2 (ZEIS-2); e) Zona de Desenvolvimento Econômico 1 (ZDE-1); f) Zona Predominantemente Industrial 1 (ZPI-1).

As Zonas Mistadas (ZM) são porções do território destinadas a promover usos residenciais e não residenciais, com predominância do uso residencial, com densidades construtiva e demográfica baixas e médias. Localizam-se ao norte do bairro Parque Novo Mundo.

A Zona de Centralidade (ZC) são porções do território localizadas na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana com atividades de abrangência regional. Localizam-se ao longo de trecho da av. Ten. Amaro Felicíssimo da Silveira.

As Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS 1 e 2) são porções do território destinadas, predominantemente, à moradia digna para a população de baixa renda por intermédio de melhorias urbanísticas, recuperação ambiental e regularização fundiária de assentamentos precários e irregulares, bem como à provisão de novas Habitações de Interesse Social – HIS e Habitações de Mercado Popular – HMP, a serem dotadas de equipamentos sociais, infraestrutura, áreas verdes e comércio e serviços locais. Situam-se nas favelas existentes, espalhando-se em faixa entre o parque Novo Mundo e a rod. Pres. Dutra, lindeira à marginal, ao sul da ETE Parque Novo Mundo, junto à marginal, em uma quadra junto à av. Ten. Amaro Felicíssimo da Silveira e ao norte, junto à área do futuro pátio Paulo Freire.

A Zona de Desenvolvimento Econômico 1 (ZDE-1) apresenta grande concentração de atividades industriais de pequeno e médio porte, além de usos residenciais e comerciais. Localiza-se ao sul do bairro Parque Novo Mundo.

As Zonas Predominantemente Industriais (ZPI) são porções do território destinadas à implantação e manutenção de usos não residenciais diversificados, e a (ZPI-1) está localizada na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana. Abrange grande parte do território da AII.

Os *territórios de preservação* são áreas em que se objetiva a preservação de bairros consolidados de baixa e média densidades, de conjuntos urbanos específicos e territórios destinados à promoção de atividades econômicas sustentáveis conjugada com a preservação ambiental, além da preservação cultural, compreendendo na AII apenas a Zona Especial de Proteção Ambiental (ZEPAM), uma localizada junto à av. Amadeu Poli e outra maior, compreendendo o Parque Ecológico do Tietê. E há Praças/Canteiros, ao longo da marginal e alças de acesso às pontes de travessia e em quadras onde situam-se a Praça Novo Mundo, a Eng. Hugo Brandi e a Ten. Brigadeiro Roberto Faria Lima.

CÓDIGO RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO A
EMIÇÃO 29/04/2025	FOLHA 455 de 870

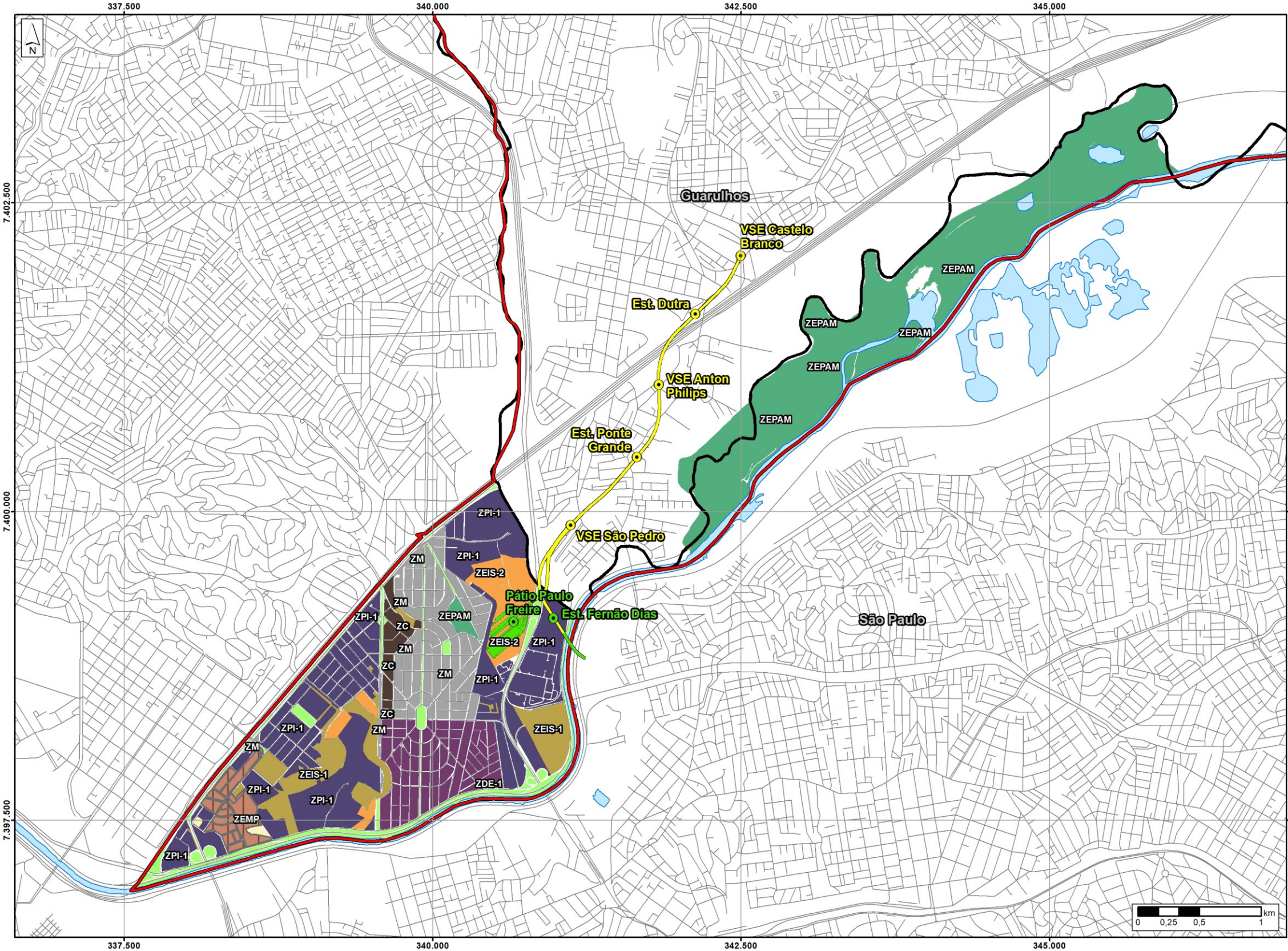
O **Mapa 9.3.1.2.4-1** registra o zoneamento da AI em São Paulo.

Atendendo às determinações do PDE, está sendo elaborado o Plano de Intervenção Urbana — PIU Arco Leste abrangendo uma área de 4.536 hectares, o equivalente a 5 mil campos de futebol. Ele corta 14 distritos da cidade: Brás, Belém, Mooca, Tatuapé, Vila Maria, Penha, Vila Matilde, Ponte Rasa, Cangaíba, Ermelino Matarazzo, Vila Jacuí, São Miguel, Vila Curuçá e Itaim Paulista.

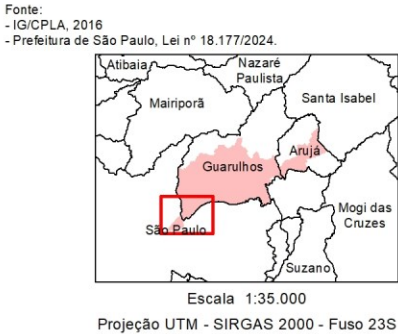
O PIU Arco Leste tem como objetivos a redução da precariedade habitacional, a ampliação do acesso da população à rede de serviços públicos, o equilíbrio entre empregos e moradias, fortalecendo e expandindo novas centralidades locais na direção das áreas mais povoadas e menos providas de ofertas de trabalho, e o incentivo aos modos de transporte não motorizados (pedestres e ciclistas) e associados ao transporte coletivo. O PIU Arco Leste encontra-se em fase de consulta pública e é um dos dez subsetores da Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM), no Setor Orla Ferroviária e Fluvial.

CÓDIGO	RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO	A
EMIÇÃO	29/04/2025	FOLHA	456 de 870

Mapa 9.3.1.2.4-1 – Zoneamento da Ali em São Paulo



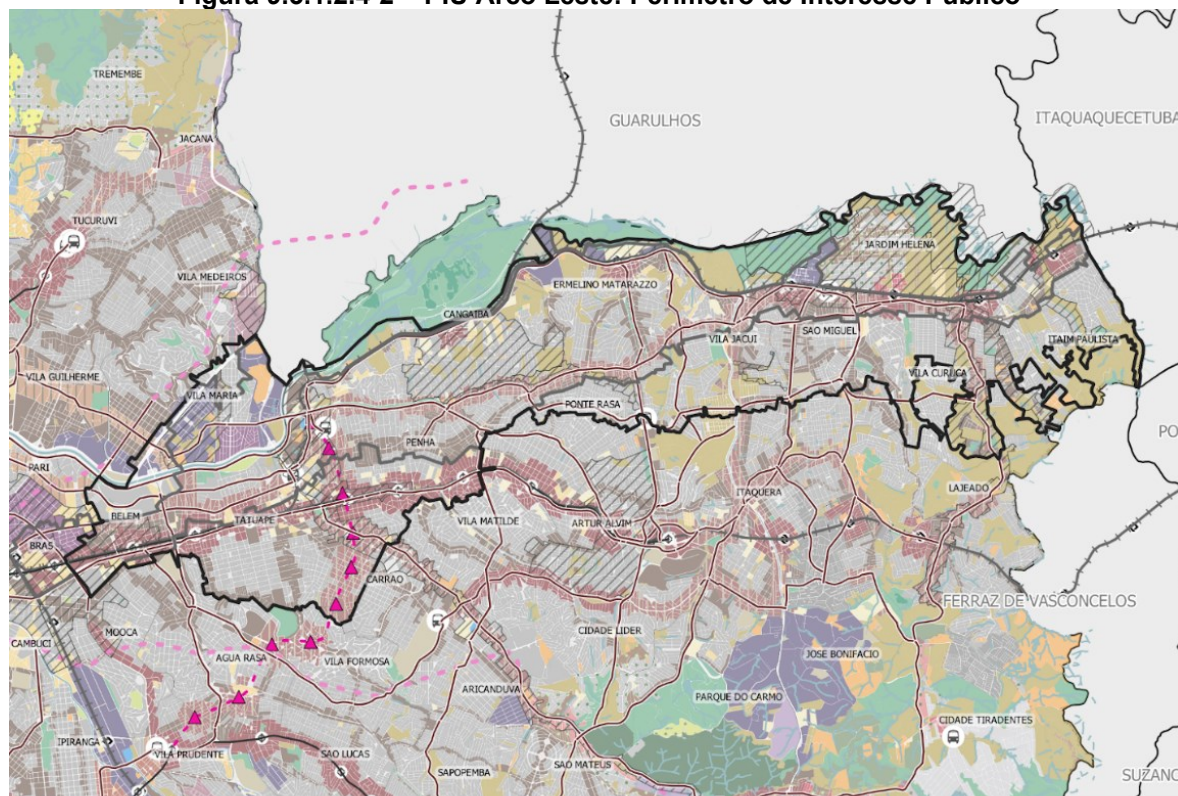
- Legenda**
- Limite Municipal
 - Sistema Viário
 - Área de Influência Indireta
 - Linha 2 - Verde
 - Em Licenciamento
 - Licenciado
 - Estação/VSE e Pátio
 - Em Licenciamento
 - Licenciado
 - Zoneamento de São Paulo (18.177/2024)
 - ZEMP - Zona Eixo de Estrut. e Transf. Metrop. Previsto
 - ZC - Zona de Centralidade
 - ZM - Zona Mista
 - ZEIS-1 - Zona Esp. de Interesse Social 1
 - ZEIS-2 - Zona Esp. de Interesse Social 2
 - ZEIS-5 - Zona Esp. de Interesse Social 5
 - ZDE-1 - Zona de Desenv. Econômico 1
 - ZPI-1 - Zona Predominantemente Industrial 1
 - ZEPAM - Zona Esp. de Preservação Ambiental
 - Praça-Canteiro



Mapa ZONEAMENTO DE SÃO PAULO	
Número	Articulação
9.3.1.2.4-1	1/1

Dentro da área do PIU foi definido o Perímetro de Interesse Público, registrado na **Figura 9.3.1.2.4-2**, que abrange o Parque Novo Mundo.

Figura 9.3.1.2.4-2 – PIU Arco Leste: Perímetro de Interesse Público



Legenda

Arco Leste (ACL)

-  Plano Diretor (2014)

-  Plano de Ação Subpref. -
Perímetros prioritários

- Corredores de ônibus

Metrô Planejado

-  Estação 1ª Etapa
 Linha 1ª Etapa
 Linha 2ª Etapa

Zoneamento (Lei nº 16.402/2016)

- | | | |
|---------|--------|-------|
| AC-1 | ZEIS-2 | ZEUP |
| AC-2 | ZEIS-3 | ZEUPa |
| VETOS | ZEIS-4 | ZM |
| ZC | ZEIS-5 | ZMa |
| ZCa | ZEM | ZMIS |
| ZCOr-1 | ZEMP | ZMISa |
| ZCOr-2 | ZEP | ZOE |
| ZCOr-3 | ZEPAM | ZPDS |
| ZCOrRa | ZER-1 | ZPDSr |
| ZC-ZEIS | ZER-2 | ZPI-1 |
| ZDE-1 | ZERa | ZPI-2 |
| ZDE-2 | ZEU | ZPR |
| ZEIS-1 | ZEUa | |

-  Ferrovia (CPTM)

- Metrô
- ◊ Estações CPTM
- ◊ Estações Metrô
- Ⓜ Terminais Urbanos Ônibus

- Hidrografia (principal e secundária)



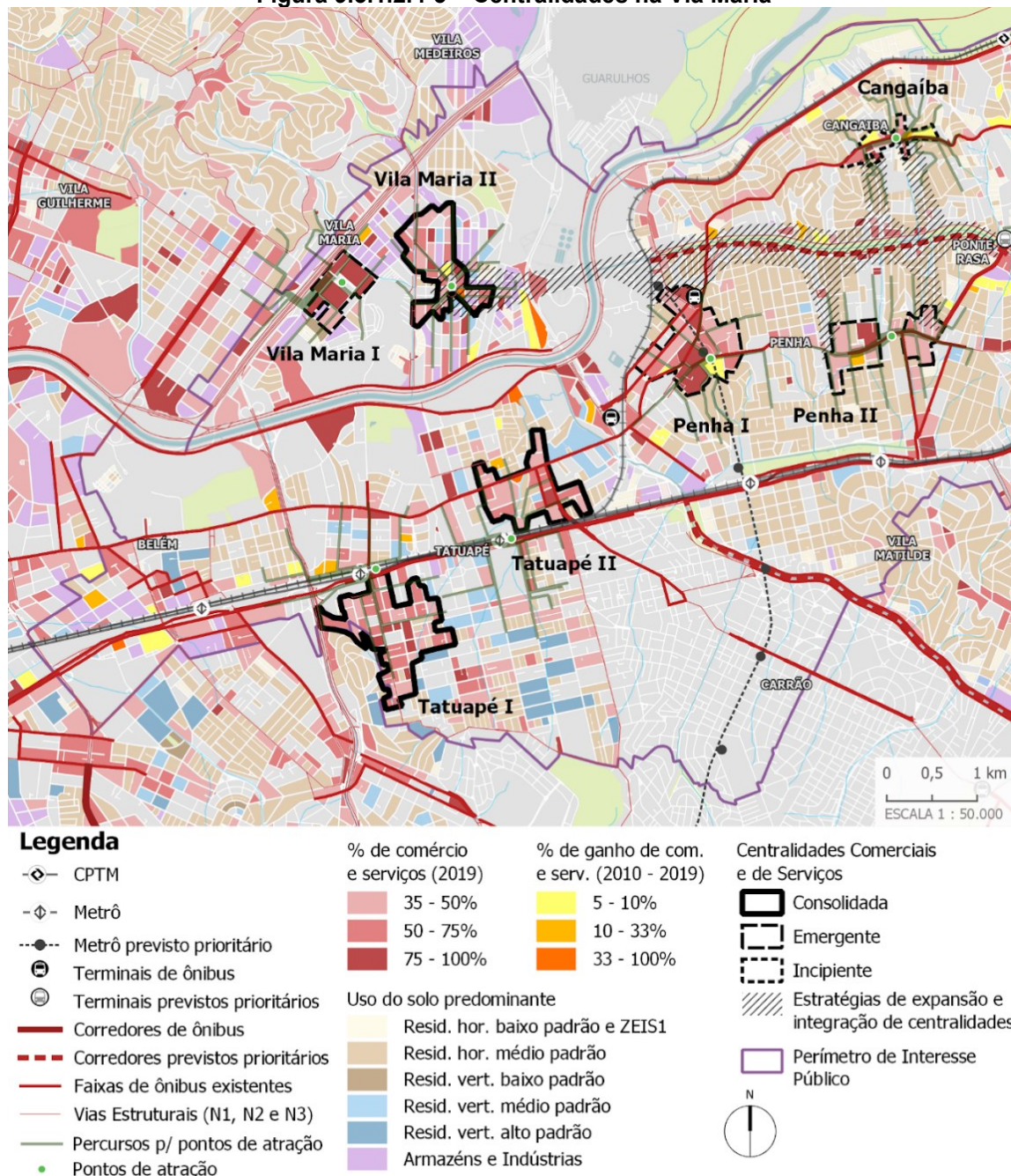
0 2.5 5 km

ESCALA 1 : 150.000

Fonte e Base cartográfica: Prefeitura MSP - Geosampa Mapas - Mapa Digital da Cidade (MDC), 2021 - SIRGAS 2000, UTM Zona 23S | Elaboração: São Paulo Urbanismo, 2021.

Esse Perímetro foi traçado a partir da sobreposição do perímetro do Arco Leste com os elementos da Rede de Estruturação e Transformação Urbana, agregando-se os Perímetros de Ação das Subprefeituras e a Área de Interesse da Produção Imobiliária. Posteriormente, foi feita uma adequação destes limites ao Zoneamento, às áreas de influência dos eixos de transporte e, por fim, às quadras e eixos das vias, resultando no perímetro proposto. Foram identificadas as Centralidades na área, sendo que na porção a oeste na ALL verifica-se as de Vila Maria I e Vila Maria II, visualizadas na **Figura 9.3.1.2.4-3**.

Figura 9.3.1.2.4-3 – Centralidades na Via Maria



Fonte: IPTU (2019) | Base cartográfica: Prefeitura MSP - Geosampa Mapas - Mapa Digital da Cidade (MDC), 2020 - SIRGAS 2000, UTM Zona 23S | Elaboração: SãoPaulo Urbanismo, 2021.

a) centralidade Vila Maria I estreitamente associada ao uso de armazéns e indústrias que realizam atividades de logística e transportes, valendo-se das vantagens da acessibilidade intermunicipal/estadual promovida pela rod. Pres. Dutra;

b) centralidade Vila Maria II, cujo *core* está localizado na Praça Novo Mundo, que apresenta maior diversificação, e suas atividades logísticas dividem espaço com diversos bancos, mercados, restaurantes e farmácias, indicadores de consolidação.

Se verifica que elas incidem na AII da linha 2 Verde, porém, como ainda não há diretrizes e intervenções programadas por esse PIU, não há interferências até o momento.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	459 de 870

Guarulhos

O município de Guarulhos aprovou um novo Plano Diretor pela Lei Municipal nº 7.730, de 04 de junho de 2019.

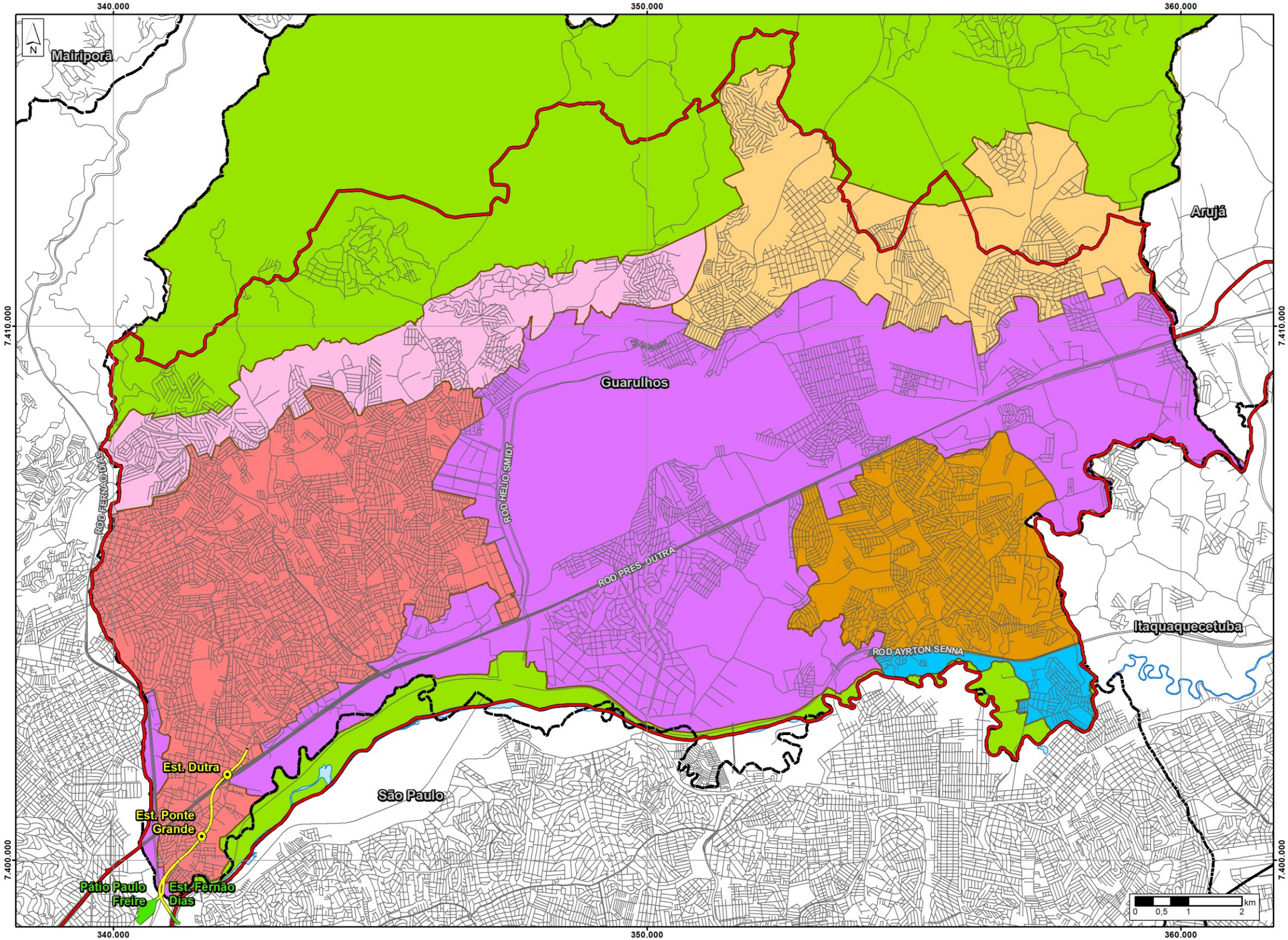
Este plano organiza seu território em sete macrozonas, divididas de acordo com a infraestrutura instalada, a cobertura vegetal, a implementação de planos e projetos, a identificação e exploração das potencialidades de cada região e os elementos estruturadores do território. São elas, visualizadas no **Mapa 9.3.1.2.4-2**.

- I - Macrozona de Áreas Ambientalmente Protegidas;
- II - Macrozona de Amortecimento e Qualificação Urbana;
- III - Macrozona de Amortecimento e Urbanização Controlada;
- IV - Macrozona de Amortecimento e Requalificação Ambiental;
- V - Macrozona Urbana Consolidada;
- VI - Macrozona de Dinamização;
- VII - Macrozona de Reestruturação Urbana e Ambiental.

A All se estende em todas essas macrozonas.

CÓDIGO	RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO	A
EMIÇÃO	29/04/2025	FOLHA	460 de 870

Mapa 9.3.1.2.4-2 – Macrozoneamento de Guarulhos



- Legenda**
- Limite Municipal
 - Sistema Viário
 - Área de Influência Indireta
 - Linha 2 - Verde
 - Em Licenciamento
 - Licenciado
 - Estação e Pátio
 - Em Licenciamento
 - Macrozoneamento de Guarulhos
 - Macrozona de Amortecimento e Qualificação Urbana
 - Macrozona de Amortecimento e Requalificação Ambiental
 - Macrozona de Amortecimento e Urbanização Controlada
 - Macrozona de Áreas Ambientalmente Protegidas
 - Macrozona de Dinamização
 - Macrozona de Reestruturação Urbana e Ambiental
 - Macrozona Urbana Consolidada

Fonte:
- IG/CPLA, 2016
- Prefeitura de Guarulhos, Lei nº 7.730/19.

Escala 1:80.000
Projeção UTM - SIRGAS 2000 - Fuso 23S

Mapa
MACROZONEAMENTO DE GUARULHOS

Número	Articulação
9.3.1.2.4-2	1/1

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	461 de 870

A Lei Nº 7.888/2021 definiu o zoneamento no município. Em termos de zoneamento da All em Guarulhos, ela contém todas as zonas que incidem nesse município, como registra o **Mapa 9.3.1.2.4-3**.

Ao longo do traçado até a estação Dutra existe uma ZUD-1. As Zonas de Uso Diversificado (ZUD) correspondem a porções do território com predominância de usos residenciais onde se pretende estimular a diversificação de usos, distinguindo-se pela densidade construtiva a ser controlada ou estimulada, subdividindo-se, entre outras, nas seguintes porções existentes na All:

ZUD-1: são áreas localizadas nas Macrozonas Urbana Consolidada e de Dinamização, sendo porções do território onde o limite de gabarito de altura imposto pela presença do aeroporto é menos restritiva do que no restante da cidade, onde se permitirá a maior densidade construtiva.

Ao norte da Dutra, mais ao norte da ZUD 1, no entorno do centro da cidade há ZUD-3 entremeadas de ZUD-2.

ZUD-2 são porções do território inseridas na Macrozona Urbana Consolidada, onde além dos usos residenciais encontram-se um grande número de usos de comércio e serviços de pequeno, médio e grande porte, localizados principalmente em importantes vias como as avenidas Salgado Filho, Brigadeiro Faria Lima, Tiradentes, Otávio Braga de Mesquita e Monteiro Lobato, o corredor de ônibus metropolitano, além de importantes equipamentos como o Paço Municipal, Faculdade de Tecnologia - Fatec e o Hospital Geral, onde se permitirá média alta densidade construtiva.

A ZUD-3 compreende partes dos territórios das Macrozonas Urbana Consolidada, de Reestruturação Urbana e Ambiental e de Amortecimento e Requalificação Ambiental, e são áreas onde se pretende estimular a média alta densidade construtiva.

Em pequenas porções dentro dessas zonas existem as seguintes zonas: ZCH, ZMT, ZR e ZPP, descritas a seguir.

A Zona Central Histórica - ZCH corresponde ao centro principal da cidade, caracterizada pela concentração de atividades comerciais e de prestação de serviços onde se localizam um número significativo de bens de valor cultural e histórico, tratando-se de área bem servida por infraestrutura urbana e social tais como equipamentos de educação, saúde, cultura, bem como de transporte coletivo, onde não serão exigidas vagas de estacionamento.

As Zonas de Preservação da Paisagem - ZPP compreendem porções do território com significativo valor histórico, cultural, artístico, ambiental, arquitetônico, paisagístico ou estético, destinadas à preservação da paisagem urbana ou natural, da memória e identidade do Município.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	462 de 870

A Zona Mista de Transição - ZMT são áreas definidas no entorno das Zonas de Preservação da Paisagem - ZPP, onde são definidos parâmetros urbanísticos de controle intermediários aos estabelecidos na ZPP e nas demais zonas circundantes, estabelecendo-se assim uma transição.

As Zonas Residenciais são áreas com predominância do uso estritamente residencial, não sendo permitidas atividades não residenciais.

Seguindo para nordeste, há uma grande área de ZUD-6 e ao sul dela uma ZUD -2 e junto à Dutra uma ZUD 1.

A Zona de Uso Diversificado (ZUD-6), presente em todas as Macrozonas, são porções do território onde há necessidade de melhoria da infraestrutura urbana e social e onde se permitirá uma média densidade construtiva.

Lindeira ao aeroporto há uma ZAE-2 e ao norte e a leste dele uma ZAE-3. As Zonas de Atividades Econômicas - ZAE são porções do território com predominância de uso industrial e/ou de serviços, destinadas à manutenção, incentivo e modernização desses usos, às atividades produtivas de alta intensidade em conhecimento e tecnologia e aos centros de pesquisa aplicada e desenvolvimento tecnológico, entre outras atividades econômicas, distinguindo-se entre si pelos índices e parâmetros de uso e ocupação do solo, sendo zonas onde não deverão ser permitidos novos usos residenciais.

Ao norte da ZUD-6 e da ZAE-3, verifica-se além de uma ZUD-8, diversas APAS – ZVS, ZUC, ZUS-1, ZM, ZUS-2, ZEMR.

A Zona de Uso Diversificado (ZUD-8), compreende a porção do território que faz limite com a Área de Proteção Ambiental - APA Cabuçu - Tanque Grande, composta por usos predominantemente residenciais, mas ainda com a presença de alguns terrenos vazios, permitindo-se baixo adensamento construtivo.

As APAS se constituem no Zoneamento Ecológico-Econômico da APA Cabuçu - Tanque Grande, instituído pela Lei Nº 6798/ 2010. Este zoneamento tem como função o ordenamento territorial do uso e ocupação do solo, visando proporcionar as condições para o cumprimento harmônico e eficaz de todas as diretrizes e objetivos da unidade de conservação, adotando como base a capacidade de suporte e a potencialidade do meio ambiente. A Área de Proteção Ambiental - APA é uma Unidade de Conservação de Uso Sustentável, geralmente com certo grau de ocupação humana, dotada de atributos abióticos, bióticos, estéticos ou culturais especialmente importantes para a qualidade de vida, e tem como objetivos básicos proteger a diversidade biológica, disciplinar o processo de ocupação e assegurar a sustentabilidade do uso dos recursos naturais, podendo conter áreas de domínio público e/ou privado.

Foram estabelecidas as seguintes zonas de uso nessa APA:

CÓDIGO RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO A
EMIÇÃO 29/04/2025	FOLHA 463 de 870

I - Zona de Vida Silvestre - ZVS;

II - Zona de Uso Conservacionista - ZUC;

III - Zona de Uso Sustentável - ZUS-1 e ZUS-2;

IV - Zona de Uso Sustentável e Recuperação Ambiental - ZUSRA;

V - Zona Mista - ZM;

VI - Zona de Extração de Minérios e Disposição de Resíduos Sólidos - ZEMR.

Ao norte da All há uma ZPA-1. As Zonas de Preservação Ambiental - ZPA são áreas públicas ou privadas onde há interesse ambiental, paisagístico ou recreativo, necessárias à preservação do meio ambiente, subdividindo-se em: I - ZPA-1: correspondente às áreas do Parque Estadual da Cantareira - PEC - Núcleo Cabuçu, Parque do Itaberaba, Estação Ecológica Municipal do Tanque Grande, Parque Natural Municipal da Cultura Negra - Sítio da Candinha e a Reserva Biológica Burle Marx; II - ZPA-2: área localizada no limite sul do Município, incluindo o Parque Ecológico do Tietê.

Rumo ao leste há grande área de ZUD-4, seguida de ZI.

A Zona de Uso Diversificado (ZUD-4), são áreas mais afastadas do centro histórico da cidade, inseridas nas Macrozonas de Dinamização, de Amortecimento e Urbanização Controlada e de Reestruturação Urbana e Ambiental, onde se pretende estimular a instalação de usos diversificados compatíveis com o uso residencial, permitindo-se média alta densidade construtiva mediante contrapartida financeira do Solo Criado que deverá ser utilizado para melhorar a infraestrutura urbana e social daquelas regiões.

As Zonas Industriais - ZI caracterizam-se pelo uso predominantemente industrial, em especial com a presença de indústrias de médio e grande porte ou indústrias de base e correlatas, de indústrias de impacto ambiental significativo e têm por objetivo potencializar o uso industrial, com o adequado controle ambiental, sendo que o uso residencial não será permitido nessa zona.

No limite com Arujá novamente uma ZUD-4 e ao norte dela áreas APA-ZEPAM e ZPA-1.

Ao centro do mosaico de zonas existe a ZA, Zona Aeroportuária. Compreende a área do Aeroporto Internacional de Guarulhos, que requer tratamento diferenciado quanto à sua ocupação e instalação de usos.

Ao sul da Dutra, ocorre desde a altura da estação Ponte Grande rumo a leste, sucessivamente, uma ZAE-1, uma ZPE-3, uma ZI, uma ZUD-4 e uma ZAE-2, uma ZPE-1, outra grande área de ZUD-4, seguida de ZUD 3 e ZUD-6

CÓDIGO RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO A
EMIÇÃO 29/04/2025	FOLHA 464 de 870

As Zonas de Projeto Específico - ZPE correspondem às áreas da cidade com predominância do uso não residencial ou áreas ainda vazias e onde se pretende implantar projetos de reorganização e transformação do território, onde há interesse em incentivar e estimular a instalação de centros de pesquisa aplicada e desenvolvimento tecnológico, indústrias de baixo impacto e alto valor agregado, empresas de serviço e usos residenciais, subdividindo-se em:

I - ZPE-1: área destinada à implementação do Parque Tecnológico;

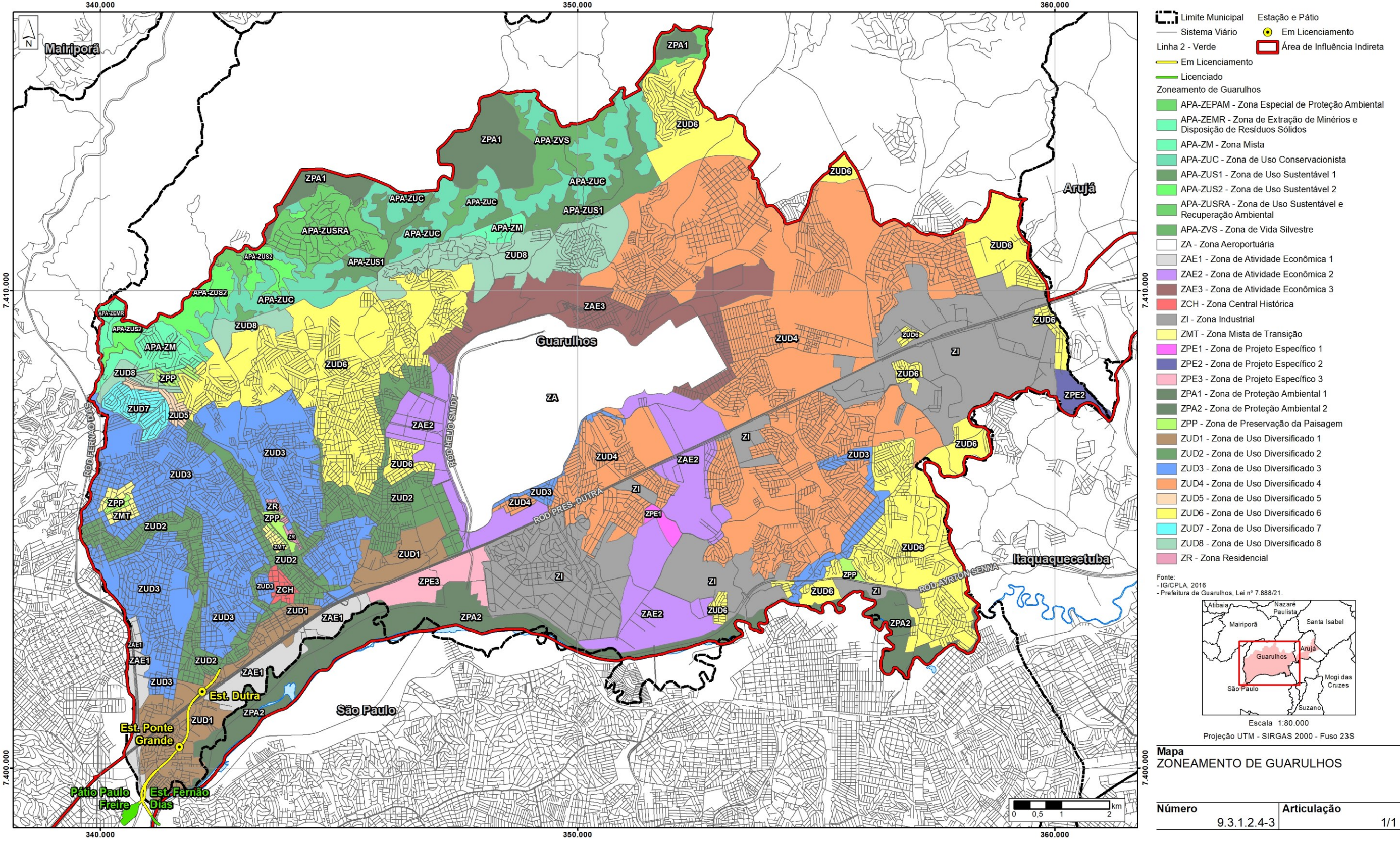
II - ZPE-2: área onde está prevista a implantação do projeto do Governo do Estado denominado Nova Cidade Albor;

III - ZPE-3: corresponde à área lindeira à Rodovia Presidente Dutra próxima à Rodovia Hélio Smidt.

Perto do limite com Arujá há uma grande área de ZI, a qual limita-se a leste com outra ZUD-6 e uma ZPE-2. As Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS, nos termos dos artigos 59 a 61 da Lei nº 7.730, de 2019, correspondem às áreas em que é necessário promover a regularização urbanística e fundiária dos assentamentos ou núcleos habitacionais, objetivando a moradia digna para a população.

CÓDIGO	RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO	A
EMIÇÃO	29/04/2025	FOLHA	465 de 870

Mapa 9.3.1.2.4-3 – Zoneamento da AII em Guarulhos



CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	466 de 870

Arujá

A Lei Complementar Nº 006, de 02 de janeiro de 2007 dispõe sobre o Plano Diretor de Arujá. Por esse Plano o município é dividido em quatro Macrozonas das quais duas são incidentes na AI: Macrozona de Urbanização Consolidada – MUC, e Expansão Urbana Controlada – MEUC.

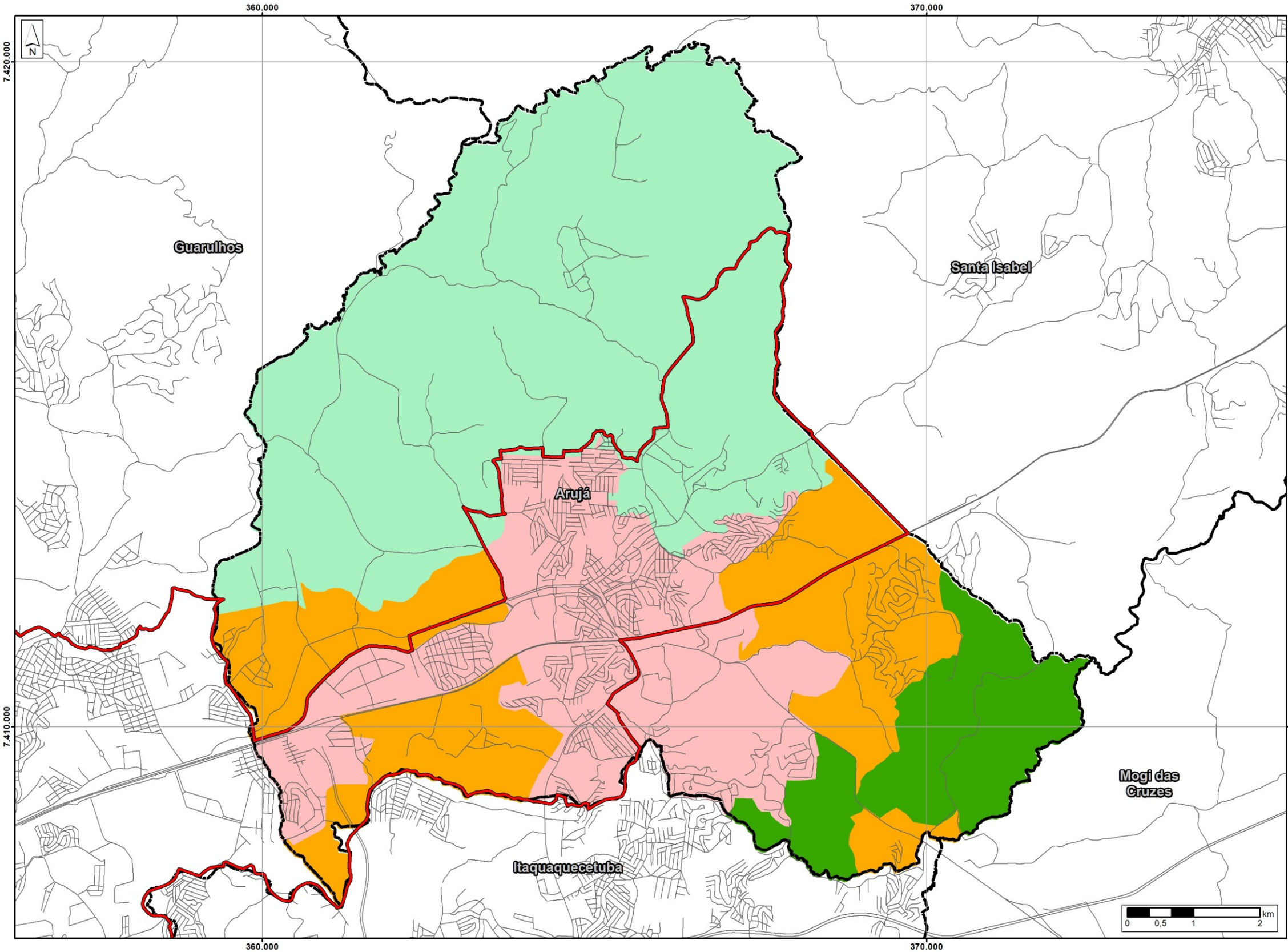
A Macrozona de Urbanização Consolidada - MUC, é composta pelas porções territoriais caracterizadas por suas funções urbanas, possuindo infraestrutura e equipamentos urbanos e comunitários de suporte aos usos residencial, comercial e de serviços, industrial, institucional, de recreação, lazer e reserva ambiental e suas inter-relações, configuradas como uso misto.

A Macrozona de Expansão Urbana Controlada - MEUC, definida legalmente como áreas urbanas ou de expansão urbana, é composta pelas porções territoriais caracterizadas pela ocupação urbana ainda não consolidada, que apresenta carências de infraestrutura e de equipamentos urbanos e comunitários necessários para o atendimento de suas demandas, ou ainda podendo ser caracterizada pelos processos de ocupação territorial realizados através de parcelamento do solo ou urbanização sob a forma condominial ainda não consolidada.

O **Mapa 9.3.1.2.4-4** registra esse Macrozoneamento.

CÓDIGO	RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO	A
EMIÇÃO	29/04/2025	FOLHA	467 de 870

Mapa 9.3.1.2.4-4 – Macrozoneamento de Arujá



Legenda

- Limite Municipal
- Sistema Viário
- Área de Influência Indireta

Macrozoneamento de Arujá (006/2007)

- Proteção Ambiental
- Proteção e Recuperação de Mananciais
- Expansão Urbana
- Urbana Consolidada

Fonte:
- IG/CPLA, 2016
- Prefeitura de Arujá, Lei Complementar nº 006/2007.

Escala 1:65.000
Projeção UTM - SIRGAS 2000 - Fuso 23S

Mapa
MACROZONEAMENTO DE ARUJÁ

Número	Articulação
9.3.1.2.4-4	1/1

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	468 de 870

Pela Lei Complementar nº 42/2018 e nº 42/2019, foi estabelecido o zoneamento do município. Por essa lei, a All comporta um mosaico de várias zonas de uso, visualizados no **Mapa 9.3.1.2.4-5**, onde destaca-se a Zona de Uso Predominantemente Industrial (ZUPI), em faixa ao longo da rod. Pres. Dutra e ao longo da rod. Pedro Eroles, rumo ao sudeste. Estas zonas compreendem glebas e/ou loteamentos na qual predominam atividades industriais, constituída pela Lei Estadual vigente. Na All ainda existem as seguintes zonas:

Z-1 (Zona Central), constituída por perímetro de alta densidade e/ou com grande potencialidade de expansão urbanística, situada no centro de realizações comerciais e de serviços;

Z-2 (Zona de Uso Predominantemente Residencial), caracterizada por imóveis consolidados de alta densidade demográfica, com padrões de lotes predominantes de aproximadamente 300,00 m²;

Z-3 (Zona de Uso Predominantemente Residencial), caracterizada por imóveis de expansão urbana, de média densidade demográfica, constituída de lotes medianos e glebas;

Z-4 (Zona de Uso Predominantemente Residencial), caracterizada por imóveis de baixa densidade demográfica, constituída de lotes predominantemente maiores que 250,00m² e/ou loteamentos consolidados com características condominiais e/ou loteamentos fechados conforme lei específica;

ZEC (Zona de Expansão Controlada), constituída por segmentos de alta densidade e/ou com grande potencialidade de expansão urbanística, situada em parte dos loteamentos consolidados ou lindeiros à zona central.

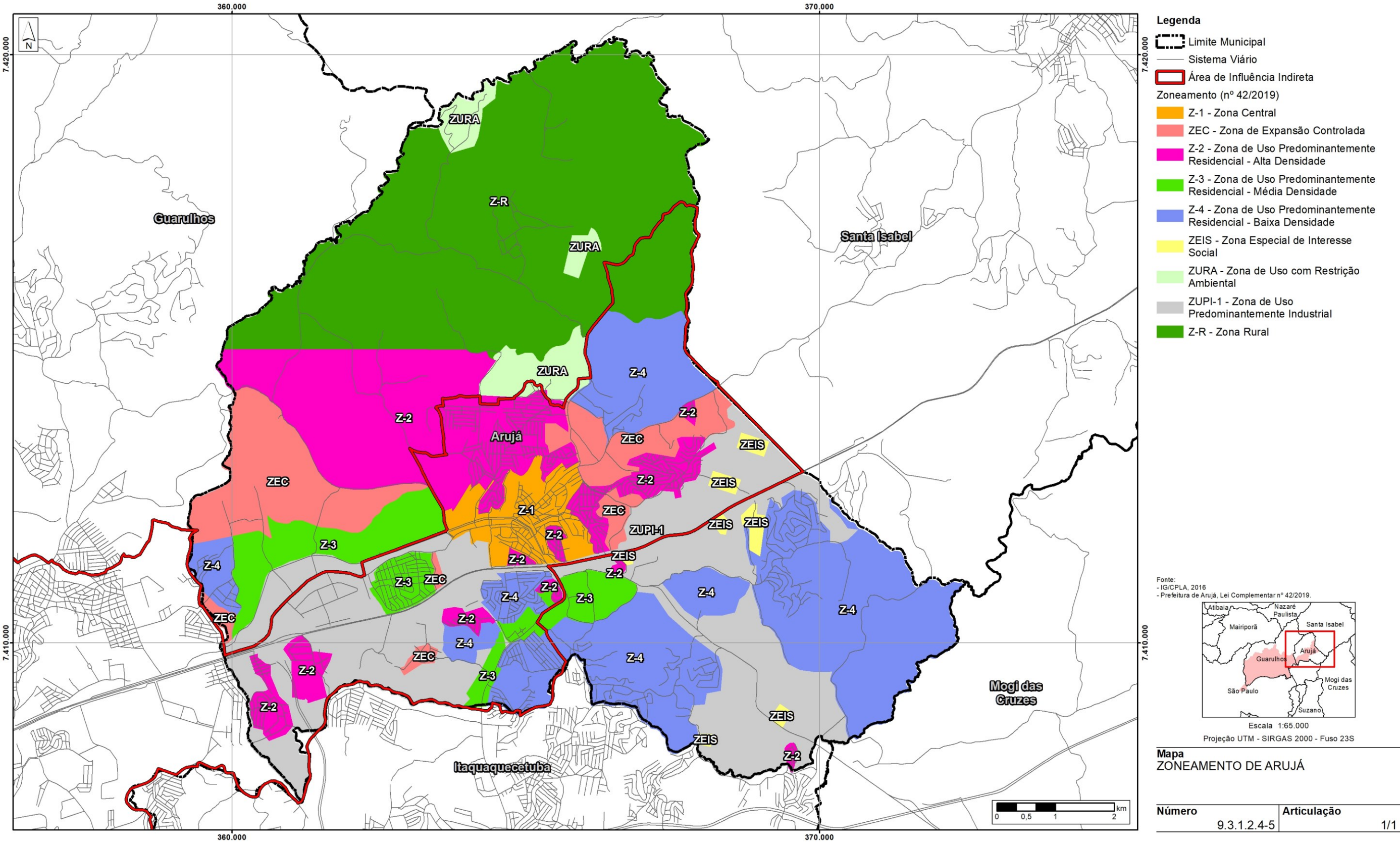
Também existem algumas glebas de ZEIS (Zona Especial de Interesse Social), entremeado com uso industrial a leste. São porção do território municipal, destinada à moradia digna da população de baixa renda, por intermédio de melhorias urbanísticas, recuperação ambiental e regularização fundiária de assentamentos precários e irregulares, bem como à provisão de novas Habitações de interesse Social - HIS e Habitações de Mercado Popular.

Ao norte, a All engloba pequenas áreas de ZURA (Zona de Uso com Restrição Ambiental), glebas e/ou loteamentos consolidados situados dentro do perímetro de Zona Rural, dentro de Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais – APRM.

No **Mapa 9.3.1.2.4-6** se visualiza o zoneamento consolidado da All como um todo, contemplando todos os municípios em questão.

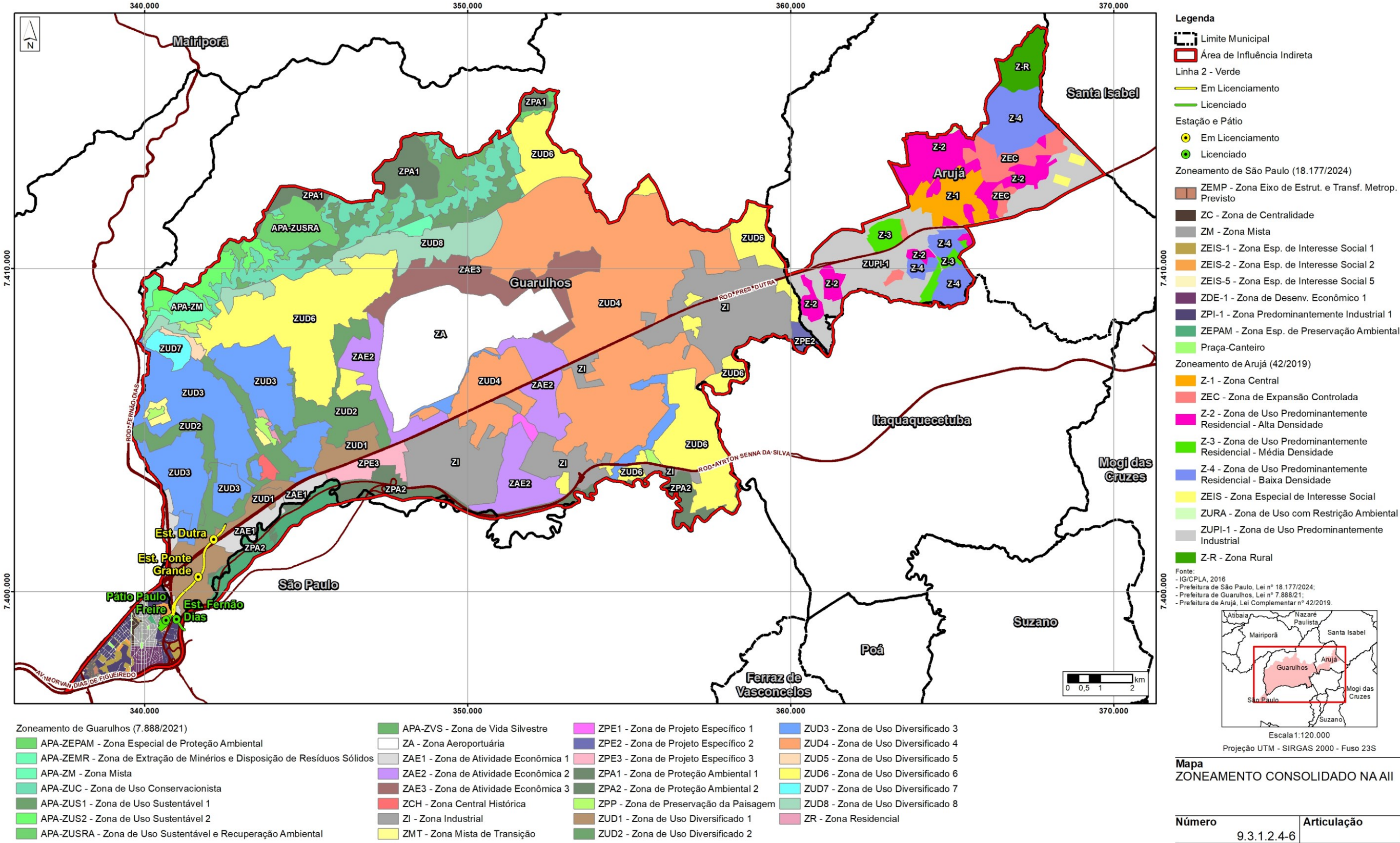
CÓDIGO	RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO	A
EMIÇÃO	29/04/2025	FOLHA	469 de 870

Mapa 9.3.1.2.4-5 – Zoneamento de Arujá



CÓDIGO	RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO	A
EMIÇÃO	29/04/2025	FOLHA	470 de 870

Mapa 9.3.1.2.4-6 – Zoneamento Consolidado na AII



CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	471 de 870

9.3.1.2.5 Mercado Imobiliário

De acordo com os Informes Urbanos 50 / novembro 2021 da SMUL/GEOINFO, o aumento da área de terreno cadastrada no IPTU-GE de São Paulo, se deu de forma variada no território. A Macroárea de Expansão Metropolitana (MEM), onde insere-se a parcela da All paulistana, foi a que mais agregou novos imóveis ao cadastro, representando 19,4 km² de área de quadras incorporadas. Ocupada pelas várzeas dos rios, pelas linhas ferroviárias, grandes áreas industriais e perímetros de operações urbanas foram foco de transformações ainda em curso, por meio de propostas de projetos urbanísticos específicos e pela ação da iniciativa privada. A MEM, por sua vez, detentora da maior extensão de quadras fiscais cadastradas, não é atravessada por eixos devido à definição do PDE, que delegou essa possibilidade aos projetos de intervenção urbana (PIU), obrigatórios para alavancar os grandes planos de reestruturação indicados para essas áreas. Caberiam a estes, portanto, definir novos eixos nessa porção do território.

A macroárea da MEM perfaz 15% do território paulistano e, de acordo com as diretrizes do PDE, é o território apropriado para que aconteçam as transformações urbanas e de reorganização territorial de alcance metropolitano de um tecido que deixou de cumprir sua função social para novas propostas que propiciem uma cidade contemporânea por meio da definição de projetos urbanísticos específicos. As quatro Operações Urbanas em vigor estão nessa macroárea e devem ser as responsáveis pelo volume crescente de m² construídos captados pelo IPTU-EG, cuja evolução é representada na curva acentuada que eleva de cerca 90 milhões de m² construídos em 1995 para quase 160 milhões de m² em 2020.

Há um crescente e intenso processo de adensamento nessa macroárea, provavelmente devido às operações urbanas.

Pode-se apreender sobre o mercado imobiliário na All de São Paulo analisando-se os dados de áreas de terrenos e construídas entre 2000 e 2019, segundo a fonte Infocidade da PMSP, disponível apenas por distrito, no caso, o de Vila Maria, onde a All se insere. A **Tabela 9.3.1.2.5-1** registra essa evolução.

CÓDIGO RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO A
EMIÇÃO 29/04/2025	FOLHA 472 de 870

Tabela 9.3.1.2.5-1 – Evolução da Área de Terreno e Construída – Distrito da Vila Maria

Tipo de Usos do Solo	Tipo de informação	2000		2010		Var % 2010 s/ 2000	2019		Var % 2019 s/ 2010
		Abs	% s/total	Abs	% s/total		Abs	% s/total	
RES.HOR.BAIXO PADRAO	Área do Terreno	665.810	8,57	636.421	8,24	-0,45	611.978	7,90	-0,43
RES.HOR.MEDIO PADRAO		1.850.093	23,82	1.834.058	23,74	-0,09	1.815.542	23,43	-0,11
RES.HOR.ALTO PADRAO		117.945	1,52	117.661	1,52	-0,02	117.385	1,52	-0,03
RES.VERT.BAIXO PADRAO		30.480	0,39	38.497	0,50	2,36	39.004	0,50	0,15
RES.VERT.MEDIO PADRAO		41.666	0,54	62.810	0,81	4,19	158.241	2,04	10,81
RES.VERT.ALTO PADRAO		15.750	0,20	20.140	0,26	2,49	40.359	0,52	8,03
COMERCIO E SERVICO HORIZONTAL		1.843.603	23,73	1.934.504	25,04	0,48	1.945.099	25,11	0,06
COMERCIO E SERVICO VERTICAL		148.181	1,91	149.128	1,93	0,06	145.579	1,88	-0,27
INDUSTRIAL		625.547	8,05	567.130	7,34	-0,98	537.681	6,94	-0,59
ARMAZENS, DEPOSITOS E GARAGENS		808.323	10,41	874.755	11,32	0,79	970.647	12,53	1,16
USO ESPECIAL (Hotel, Hospital, Cartório Etc.)		195.921	2,52	445.902	5,77	8,57	447.282	5,77	0,03
ESCOLA		131.131	1,69	140.869	1,82	0,72	140.406	1,81	-0,04
USO COLETIVO (Cinema, Teatro, Clube, Templo Etc.)		66.453	0,86	115.233	1,49	5,66	139.990	1,81	2,19
TERRENOS VAGOS		1.223.309	15,75	749.256	9,70	-4,78	589.492	7,61	-2,63
OUTROS USOS (Uso e Padrão não previsto)		3.434	0,04	39.474	0,51	27,66	48.951	0,63	2,42
Total		7.767.646	100	7.725.838	100	-0,05	7.747.636	100	0,03
RES.HOR.BAIXO PADRAO	Área Construída	331.763	6,88	352.381	6,57	0,60	347.378	5,73	-0,16
RES.HOR.MEDIO PADRAO		1.356.100	28,11	1.405.412	26,21	0,36	1.441.183	23,76	0,28
RES.HOR.ALTO PADRAO		105.633	2,19	109.743	2,05	0,38	114.123	1,88	0,44
RES.VERT.BAIXO PADRAO		62.565	1,30	80.439	1,50	2,54	81.760	1,35	0,18
RES.VERT.MEDIO PADRAO		160.979	3,34	247.711	4,62	4,40	677.061	11,16	11,82
RES.VERT.ALTO PADRAO		61.094	1,27	80.743	1,51	2,83	187.924	3,10	9,84
COMERCIO E SERVICO HORIZONTAL		1.331.257	27,60	1.456.246	27,16	0,90	1.512.937	24,94	0,43
COMERCIO E SERVICO VERTICAL		222.030	4,60	233.100	4,35	0,49	255.566	4,21	1,03
INDUSTRIAL		583.451	12,10	542.906	10,12	-0,72	515.364	8,50	-0,58
ARMAZENS, DEPOSITOS E GARAGENS		410.262	8,51	493.154	9,20	1,86	552.267	9,11	1,27
USO ESPECIAL (Hotel, Hospital, Cartório, Etc.)		72.621	1,51	124.327	2,32	5,52	127.726	2,11	0,30

CÓDIGO RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO A
EMIÇÃO 29/04/2025	FOLHA 473 de 870

Tipo de Usos do Solo	Tipo de informação	2000		2010		Var % 2010 s/ 2000	2019		Var % 2019 s/ 2010
		Abs	% s/total	Abs	% s/total		Abs	% s/total	
ESCOLA		69.885	1,45	119.177	2,22	5,48	119.842	1,98	0,06
USO COLETIVO (Cinema, Teatro, Clube, Templo, Etc.)		52.244	1,08	74.525	1,39	3,62	83.373	1,37	1,25
TERRENOS VAGOS		0	0,00	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
OUTROS USOS (Uso e Padrão não previsto)		3.635	0,08	42.502	0,79	27,88	48.960	0,81	1,58
Total		4.823.519	100	5.362.366	100	1,06	6.065.464	100	1,38

Fonte: Infocidades - PMSP

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	474 de 870

Verifica-se que na Vila Maria o maior percentual de participação na área de terreno em 2019 era para comércio e serviços horizontal: 25,11% do total de área construída, tendo observado um crescimento de 0,06%aa desde 2010. Esse uso também domina em termos de área construída em 2019, 24,94%, com crescimento de 0,43%aa desde 2010, sinalizando sobre a permanência da dominância deste setor econômico na área.

Na sequência, o maior número em termos de área de terreno ocupada é o de residencial de médio padrão, com 23,43% da área total, que teve um recuo de -0,11%aa. desde 2010. Ele também é prevalente em área construída, 23,76%, com 0,28%aa. de crescimento desde 2010.

Na sequência vêm os usos de armazéns, depósitos e garagens, com 12,53% da área de terreno total e 9,11% da área construída total em 2019, tendo avançado, respectivamente, em 1,16%aa e 1,27%aa, sinalizando sobre os usos de distribuição e logística aí concentrados.

Em termos de área de terreno, após esses usos vem o residencial horizontal de baixo padrão, com 7,9% da área de terreno total e 5,7% da área construída total.

Os usos residenciais horizontais, de todos os padrões, correspondem a 32,85% da área total de terrenos, tendo recuado em todos os padrões, embora em área construída tenha caído apenas -0,16%aa para o uso de baixo padrão, os demais apresentando pequena alta.

Os usos residenciais verticalizados correspondem a 3,06% da área de terreno, mas a 15,61% da área construída, devido especialmente ao uso residencial de médio padrão, com 11,16% e que avançou 11,82%aa.

Os usos comerciais verticais correspondem a 1,88% da área de terrenos, recuando de 2010 a 2019 em -0,27%aa, e detém 4,21% da área construída, crescimento de 1,03%aa.

O uso industrial em 2019 ocupou 6,94% dos terrenos, tendo recuo de -0,59%a.a. no período, embora em área construída corresponda a 8,50% do total, tendo também recuado em -0,58%aa.

Não há dados disponíveis no governo municipal sobre os lançamentos imobiliários em Guarulhos, tais como os disponíveis no Infocidade para São Paulo.

Verifica-se pela **Tabela 9.3.1.2.5-2**, com dados do Secovi, que em 2021 foram lançados 467 imóveis residenciais na Vila Maria, sendo 83% deles de padrão econômico. Até maio de 2022 não se registrou nenhum lançamento nesse distrito.

Verifica-se que na Vila Maria ocorreu o lançamento de 467 imóveis entre 2009 e 2021, 83% deles no padrão econômico. Esse período e até 2022 registra o lançamento em Guarulhos de 3.192 imóveis em 2021, sendo que 86% deles foram de padrão econômico. E já há, em 2022, o lançamento nesse município de 910 imóveis residenciais, mas, agora, 90% deles

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	475 de 870

são de padrão médio e alto, mesmo comportamento ocorrido em 2020 quando todos os lançamentos residenciais foram para essa faixa de renda.

Tabela 9.3.1.2.5-2 – Lançamentos de Imóveis Residenciais no distrito de Vila Maria e Município de Guarulhos

Período	Distrito de Vila Maria			Cidade de Guarulhos		
	Econômico	Médio e Alto Padrão	Total	Econômico	Médio e Alto Padrão	Total
2019	0	7	7	1.668	1.088	2.756
2020	0	0	0	0	907	907
2021	389	78	467	2.738	454	3.192
2022(até maio)	0	0	0	86	824	910

Fonte: Secovi-SP

O Blog Lopes de 2016, por meio de uma pesquisa realizada nesse ano constatou que, nos três anos anteriores, Guarulhos recebeu 65 empreendimentos, somando 256 torres e 19.311 unidades. Ainda de acordo com o levantamento, a região apresenta ótima liquidez: do total de apartamentos lançados, 82% já tinham sido comercializados.

Com vantagens como boa localização e proximidade com a capital, Guarulhos é um município bastante desejado, pois tem opções de imóveis até 30% mais baratos que os da capital. Um empreendimento lançado na região atrai clientes compradores do próprio município (52%) e São Paulo (44%), oriundos principalmente das Zonas Norte e Leste (45% e 43%, respectivamente).

Dados desse Blog dão conta que em Guarulhos predominaram lançamentos de apartamentos com até 69 m² de área privativa, 72% do total no último triênio até 2016. Unidades de 70 m² a 109 m² representaram 22%, enquanto unidades entre 110 m² a 169 m², 5% e com 170 m² ou mais, apenas 1%. O maior destaque são os apartamentos de 2 quartos, com mais de 10 mil unidades lançadas, seguido de produtos com 3 dormitórios (4.054), 4 dormitórios (1.130) e 1 dormitório (377).

Com relação ao mercado imobiliário em Arujá, segundo o Portal Alto Tietê, durante a quarentena provocada pelo novo coronavírus, a cidade se tornou destino de muitos paulistanos, que saíram em busca de um lugar mais calmo para passar o período de isolamento social.

Com cerca de 90 mil habitantes, Arujá recebeu a partir de 2020 uma forte demanda de pessoas que vieram da capital paulista à procura de casas que estariam à venda ou disponibilizadas para aluguel, tanto em bairros comuns quanto em condomínios, aumentando de 25% a 30% a procura por imóveis na cidade. O aumento supera a taxa de 20% registrada no mesmo período do ano anterior. De acordo com o Portal Alto Tietê, o secretário municipal de finanças do município declarou que a cidade teve uma arrecadação de Imposto sobre Transmissão de Bens Imóveis (ITBI) em 2021, 213% acima em relação ao

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	476 de 870

ano anterior, arrecadando 20,1 milhões ante 6,4 milhões em 2020. Esse resultado foi devido ao mercado imobiliário que ficou aquecido em função da procura de imóveis fora da capital durante a pandemia.

9.3.1.3 Dinâmica Econômica

Na All o total de empregos cresceu 0,32%aa. no período 2007/2017, passando de 551.450 para 569.370 (**Tabela 9.3.1.3-1**). No entanto a participação desses empregos na RMSP permaneceu a mesma, de 6,08%, indicando um crescimento equivalente dos empregos na metrópole.

A maior participação de empregos na All é no setor de serviços, que alcançou em 2017, 54,4% do total, tendo observado um crescimento discreto de 0,31%aa.

Na sequência o maior empregador é o setor industrial, com 19,6% dos empregos em 2017 que, no entanto, sofreu retração desde 2007, -1,83%aa., devido principalmente à grande retração do distrito de Vila Maria em São Paulo -4,69%aa. e Arujá - 3,48%aa.

O comércio ocupa o terceiro posto, com 18,5% dos empregos totais, sendo o setor que mais cresceu no período, com 2,33%aa.

Construção civil vem na sequência, com 5,1% dos empregos, tendo observado o maior crescimento entre todos os setores, de 6,37%aa.

A administração pública representou 2,3% dos empregos da All, recuando desde 2007 em -2,05%aa. Na agropecuária a participação é irrisória, de 0,1%, tendo apresentado o maior recuo entre todos os setores, -13,46%aa, tendo se anulado em 2017, com exceção de Arujá.

Tabela 9.3.1.3-1 – Evolução dos Empregos por Setor na All

Setor	Região		Empregos em 2017				Empregos em 2007				Variação % aa 2017 s/2007	
			Total	% Motiv o s/ Total	% s/ Total: All ou RMSP (*)	% Infor mais	Total	% Motiv o s/ Total	% s/ Total: All ou RMSP (*)	% Infor mais	Abs	% Inform ais
Adm Pública	AI I	Total	13.294	2,3	4,74	11,2	16.355	3,0	5,78	6,5	-2,05	5,58
		São Paulo	261	0,8	1,96	0,0	1.983	5,7	12,12	0,0	-18,35	0,00
		Guarulhos	12.406	2,5	93,32	12,0	14.372	3,0	87,88	7,4	-1,46	4,95
		Arujá	627	2,1	4,72	0,0	0	0,0	0,00	0,0	0,00	0,00
	RMSP	280.613	3,0	100,00	4,1	282.725	3,1	100,00	7,1	-0,07	-5,29	
Agropecuária	AI I	Total	292	0,1	1,82	83,3	1.239	0,2	5,17	28,5	-13,46	11,32
		São Paulo	0	0,0	0,00	0,0	0	0,0	0,00	0,0	0,00	0,00
		Guarulhos	0	0,0	0,00	0,0	885	0,2	71,43	-0,1	-100,00	-100,00
		Arujá	292	1,0	100,00	83,3	354	1,0	28,57	100,0	-1,90	-1,81
	RMSP	16.055	0,2	100,00	73,8	23.952	0,3	100,00	37,6	-3,92	6,97	
Constr Civil	AI I	Total	29.034	5,1	5,30	77,2	15.662	2,8	4,76	75,6	6,37	0,21
		São Paulo	494	1,5	1,70	0,0	1.253	3,6	8,00	51,8	-8,89	-100,00
		Guarulhos	24.807	4,9	85,44	82,8	12.562	2,6	80,21	74,4	7,04	1,08
		Arujá	3.733	12,2	12,86	50,0	1.847	5,0	11,79	100,0	7,29	-6,70
	RMSP	547.845	5,8	100,00	79,4	329.178	3,6	100,00	64,8	5,23	2,06	

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	477 de 870

Setor	Região		Empregos em 2017				Empregos em 2007				Variação % aa 2017 s/2007	
			Total	% Motiv o s/ Total	% s/ Total: All ou RMSP (*)	% Infor mais	Total	% Motiv o s/ Total	% s/ Total: All ou RMSP (*)	% Infor mais	Abs	% Inform ais
Comércio	AI	Total	105.584	18,5	6,00	26,0	83.845	15,2	4,90	39,1	2,33	-4,00
		São Paulo	6.001	18,1	5,68	38,0	10.052	28,9	11,99	31,4	-5,03	1,91
		Guarulhos	93.873	18,6	88,91	24,6	66.663	13,9	79,51	37,6	3,48	-4,15
		Arujá	5.710	18,7	5,41	35,8	7.130	19,4	8,50	63,9	-2,20	-5,62
	RMSP	1.758.690	18,8	100,00	30,2	1.710.344	18,9	100,00	37,1	0,28	-2,05	
Indústria	AI	Total	111.349	19,6	10,41	18,7	133.939	24,3	10,80	13,0	-1,83	3,68
		São Paulo	4.483	13,5	4,03	27,2	7.246	20,9	5,41	19,3	-4,69	3,48
		Guarulhos	99.656	19,7	89,50	19,2	116.421	24,3	86,92	13,5	-1,54	3,57
		Arujá	7.211	23,6	6,48	6,1	10.272	28,0	7,67	2,8	-3,48	8,17
	RMSP	1.069.532	11,4	100,00	19,9	1.240.396	13,7	100,00	15,1	-1,47	2,82	
Out serviços	AI	Total	309.817	54,4	5,44	39,8	300.409	54,5	5,48	36,2	0,31	0,95
		São Paulo	21.967	66,2	7,09	38,6	14.188	40,9	4,72	36,5	4,47	0,56
		Guarulhos	274.881	54,4	88,72	40,6	269.157	56,1	89,60	35,5	0,21	1,35
		Arujá	12.969	42,5	4,19	25,7	17.064	46,5	5,68	47,6	-2,71	-5,97
	RMSP	5.694.035	60,8	100,00	38,4	5.479.141	60,4	100,00	39,3	0,39	-0,22	
Total	AI	Total	569.370	100,0	6,08	34,4	551.450	100,0	6,08	31,2	0,32	0,96
		São Paulo	33.206	100,0	5,83	36,1	34.722	100,0	6,30	29,9	-0,45	1,89
		Guarulhos	505.622	100,0	88,80	34,8	480.061	100,0	87,05	30,6	0,52	1,30
		Arujá	30.542	100,0	5,36	26,0	36.667	100,0	6,65	41,4	-1,81	-4,55
	RMSP	9.366.771	100,0	100,00	36,2	9.065.736	100,0	100,00	35,5	0,33	0,20	

Fonte: Pesquisa OD Metrô 2007/2017

(*) -Em negrito total All e percentual em relação à RMSP. Os demais percentuais em relação ao total da All

Dos empregos totais, 34,4% eram informais, tendo crescido desde 2007, quando a participação era de 31,2%. A maior participação de informais está no setor de agropecuária, 83,3%, seguido da construção civil, com 77,2%. No entanto a informalidade também é alta nos serviços, 39,8%, e no comércio, 26,0%. Os menores valores de informalidade são registrados pela indústria, 18,7% e administração pública, 11,2%.

No entanto, a participação dos empregos informais na All, de 34,4% é menor que a observada na RMSP, de 36,2%. Dentre os municípios da All, São Paulo e Guarulhos observaram pequenos crescimentos na informalidade, respectivamente 1,89%a.a. e 1,30%a.a., sendo que Arujá observou um recuo acentuado de -4,55%a.a.

A **Figura 9.3.1.3-1** registra a densidade de empregos na All em 2017. Verifica-se que na porção da Vila Maria/Parque Novo Mundo, assim como no entorno do centro de Guarulhos, a densidade de empregos encontra-se acima de 60 postos de trabalhos/ha.

Na sequência, os bairros de Vila Galvão, Picanço, Vila Augusta e Gopouva registram densidades entre 45 a 60 postos/ha. No entorno da rod. Pres. Dutra, tanto na porção junto à divisa com São Paulo, bairros de Itapegica, Ponte Grande, Porto da Igreja, como na porção central do município, ao sul do Aeroporto Internacional, a densidade situa-se entre 30 a 45 postos/ha. Na envoltória da área central de Guarulhos, assim como nos bairros de Cumbica,

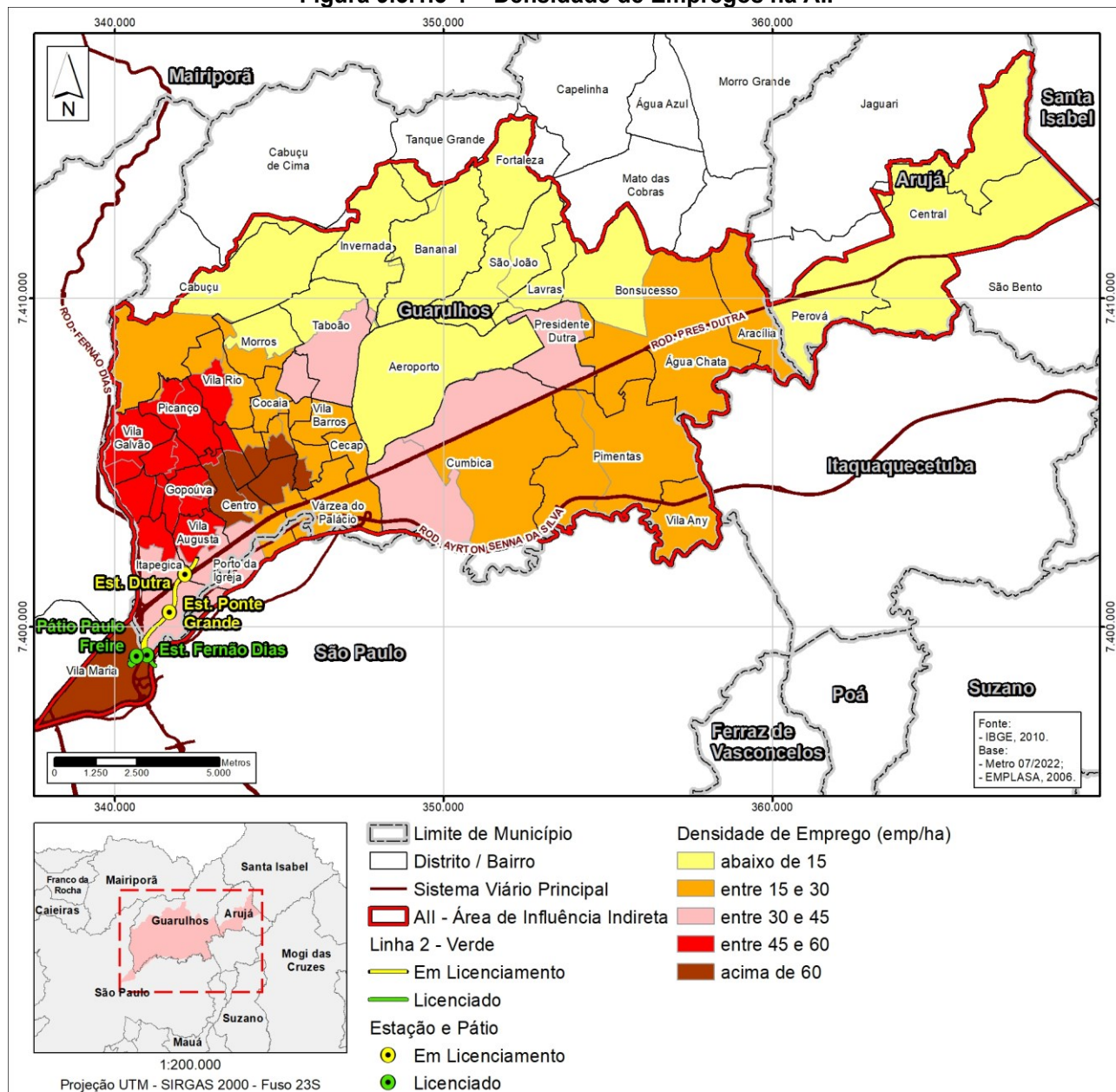
CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	478 de 870

Pimentas, Água Chata e Bonsucesso, a densidade alcança entre 15 a 30 postos/ha. No restante do município ao norte, assim como em Arujá há menos de 15 postos de trabalho/ha.

Uma fonte mais atual dos empregos na região da All é a obtida pela RAIS que cobre o período entre 2010 e 2020. No entanto, ela refere-se aos municípios e distrito incidentes, dando uma ideia dessa evolução nesse marco mais geral onde se insere a All, que pode ter acompanhado esse comportamento.

Observa-se nas **Tabelas 9.3.1.3-2 e 9.3.1.3-3** a evolução dos empregos formais nesses municípios e distrito, assim como as empresas e empregos formais por classes de tamanho de empresa por número de vínculos. Verifica-se que entre 2010 e 2020 houve um recuo de empregos formais no distrito da Vila Maria, de -1,47%aa., maior nesse distrito do que em São Paulo capital, de -0.06%aa. Já Guarulhos apresentou crescimento positivo de 0,13%aa. e Arujá, o mais expressivo, de 2,41%aa.

CÓDIGO RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO A
EMIÇÃO 29/04/2025	FOLHA 479 de 870

Figura 9.3.1.3-1 – Densidade de Empregos na AI


Nos dois municípios e distrito de Vila Maria, o setor que detém mais empregos formais é o de serviços, que passou de 125.544 para 154.253 nesse período, um aumento de 2,12%aa. Segue-se o setor industrial, que passou de 142.272 para 109.305 postos, um recuo acentuado de -2,56%aa. O comércio vem a seguir, com 93.569 postos formais, tendo se ampliado desde 2010, quando apresentava 81.742 empregos, aumento de 1,4%a.a.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	480 de 870

Tabela 9.3.1.3-2 – Empregos Formais por Setor da Economia nos Municípios/ Distrito da AII em 2010 e 2020

Município / Distrito	Ano ou Período de Variação da Estatística	Agropecuária		Indústria		Constr Civil		Comércio		Educação		Saúde		Adm Pública		Out serviços		Total
		Abs	% s/total	Abs	% s/total	Abs	% s/total	Abs	% s/total	Abs	% s/total	Abs	% s/total	Abs	% s/total	Abs	% s/total	
São Paulo	2020	2.482	0,05	363.598	7,50	239.261	4,94	789.407	16,29	202.122	4,17	336.789	6,95	774.196	15,98	2.137.560	44,12	4.845.415
Vila Maria	2020	20	0,03	8.381	11,88	2.100	2,98	15.847	22,47	1.634	2,32	8.491	12,04	2.025	2,87	32.040	45,42	70.538
Guarulhos	2020	88	0,03	91.620	27,61	7.779	2,34	71.570	21,57	9.628	2,90	10.912	3,29	23.342	7,03	116.941	35,24	331.880
Arujá	2020	115	0,46	9.304	36,99	726	2,89	6.152	24,46	555	2,21	664	2,64	2.368	9,41	5.272	20,96	25.156
Total AII	2020	223	0,05	109.305	25,56	10.605	2,48	93.569	21,88	11.817	2,76	20.067	4,69	27.735	6,49	154.253	36,08	427.574
São Paulo	2010	3.350	0,07	583.066	11,96	272.589	5,59	838.763	17,21	149.867	3,08	219.591	4,51	912.266	18,72	1.893.847	38,86	4.873.339
Vila Maria	2010	6	0,01	11.138	13,61	2.890	3,53	16.160	19,75	1.626	1,99	14.613	17,86	8.997	10,99	26.402	32,26	81.832
Guarulhos	2010	114	0,03	121.850	37,20	10.000	3,05	62.378	19,05	6.959	2,12	8.525	2,60	22.205	6,78	95.494	29,16	327.525
Arujá	2010	180	0,91	9.284	46,83	1.014	5,11	3.204	16,16	380	1,92	541	2,73	1.576	7,95	3.648	18,40	19.827
Total AII	2010	300	0,07	142.272	33,15	13.904	3,24	81.742	19,05	8.965	2,09	23.679	5,52	32.778	7,64	125.544	29,25	429.184
São Paulo	2020 s/2010	-2,95	-2,90	-4,61	-4,56	-1,30	-1,24	-0,60	-0,55	3,04	3,10	4,37	4,43	-1,63	-1,57	1,22	1,28	-0,06
Vila Maria	2020 s/2010	12,79	14,48	-2,80	-1,35	-3,14	-1,69	-0,20	1,30	0,05	1,55	-5,28	-3,87	-13,85	-12,57	1,95	3,48	-1,47
Guarulhos	2020 s/2010	-2,56	-2,68	-2,81	-2,94	-2,48	-2,61	1,38	1,25	3,30	3,16	2,50	2,36	0,50	0,37	2,05	1,91	0,13
Arujá	2020 s/2010	-4,38	-6,63	0,02	-2,33	-3,29	-5,56	6,74	4,23	3,86	1,42	2,07	-0,33	4,16	1,71	3,75	1,31	2,41
Total AII	2020 s/2010	-2,92	-2,89	-2,60	-2,56	-2,67	-2,64	1,36	1,40	2,80	2,84	-1,64	-1,60	-1,66	-1,62	2,08	2,12	-0,04

Fonte: RAIS

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	481 de 870

Tabela 9.3.1.3-3 – Empresas e Empregos Formais por Classes de Tamanho de Empresa por Número de Vínculos nos Municípios/ Distrito da All em 2010 e 2020

Município / Distrito	Tipo de Estatística	Ano ou Período de Variação da Estatística	Tamanho das Empresas por Classes de Número de Vínculos										
			Valores absolutos						Percentuais por Classe				
			Zero	Até 19	De 20 a 99	De 100 a 499	500 ou mais	Total	Zero	Até 19	De 20 a 99	De 100 a 499	500 ou mais
São Paulo	Empresas	2020	614.146	226.429	23.043	4.043	990	868.651	70,70	26,07	2,65	0,47	0,11
	Vínculos	2020	0	1.014.850	897.422	814.419	2.118.724	4.845.415	0,00	20,94	18,52	16,81	43,73
Vila Maria	Empresas	2020	7.882	4.048	431	60	18	12.439	63,37	32,54	3,46	0,48	0,14
	Vínculos	2020	0	18.589	16.528	12.670	22.751	70.538	0,00	26,35	23,43	17,96	32,25
Guarulhos	Empresas	2020	27.752	15.305	2.086	441	67	45.651	60,79	33,53	4,57	0,97	0,15
	Vínculos	2020	0	72.016	86.543	84.805	88.516	331.880	0,00	21,70	26,08	25,55	26,67
Arujá	Empresas	2020	1.991	1.216	176	45	4	3.432	58,01	35,43	5,13	1,31	0,12
	Vínculos	2020	0	5.425	7.594	8.305	3.832	25.156	0,00	21,57	30,19	33,01	15,23
Total All	Empresas	2020	37.625	20.569	2.693	546	89	61.522	61,16	33,43	4,38	0,89	0,14
	Vínculos	2020	0	96.030	110.665	105.780	115.099	427.574	0,00	22,46	25,88	24,74	26,92
São Paulo	Empresas	2010	498.862	216.885	24.750	4.286	838	745.621	66,91	29,09	3,32	0,57	0,11
	Vínculos	2010	0	1.023.145	972.944	863.929	2.013.321	4.873.339	0,00	20,99	19,96	17,73	41,31
Vila Maria	Empresas	2010	7.016	4.078	519	74	14	11.701	59,96	34,85	4,44	0,63	0,12
	Vínculos	2010	0	20.271	19.892	14.659	27.010	81.832	0,00	24,77	24,31	17,91	33,01
Guarulhos	Empresas	2010	25.615	12.784	1.993	437	71	40.900	62,63	31,26	4,87	1,07	0,17
	Vínculos	2010	0	62.668	84.419	88.263	92.175	327.525	0,00	19,13	25,77	26,95	28,14
Arujá	Empresas	2010	1.672	915	135	36	4	2.762	60,54	33,13	4,89	1,30	0,14
	Vínculos	2010	0	4.353	5.417	6.272	3.785	19.827	0,00	21,95	27,32	31,63	19,09
Total All	Empresas	2010	34.303	17.777	2.647	547	89	55.363	61,96	32,11	4,78	0,99	0,16
	Vínculos	2010	0	87.292	109.728	109.194	122.970	429.184	0,00	20,34	25,57	25,44	28,65
São Paulo	Empresas	2020 s/2010	2,10	0,43	-0,71	-0,58	1,68	1,54	0,55	-1,09	-2,22	-2,09	0,14
	Vínculos	2020 s/2010	0,00	-0,08	-0,80	-0,59	0,51	-0,06	0,00	-0,02	-0,75	-0,53	0,57
Vila Maria	Empresas	2020 s/2010	1,17	-0,07	-1,84	-2,08	2,54	0,61	0,55	-0,68	-2,44	-2,67	1,92
	Vínculos	2020 s/2010	0,00	-0,86	-1,84	-1,45	-1,70	-1,47	0,00	0,62	-0,37	0,03	-0,23
Guarulhos	Empresas	2020 s/2010	0,80	1,82	0,46	0,09	-0,58	1,11	-0,30	0,70	-0,64	-1,00	-1,66
	Vínculos	2020 s/2010	0,00	1,40	0,25	-0,40	-0,40	0,13	0,00	1,27	0,12	-0,53	-0,54
Arujá	Empresas	2020 s/2010	1,76	2,88	2,69	2,26	0,00	2,20	-0,42	0,67	0,48	0,06	-2,15
	Vínculos	2020 s/2010	0,00	2,23	3,44	2,85	0,12	2,41	0,00	-0,18	1,00	0,43	-2,23

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	482 de 870

Município / Distrito	Tipo de Estatística	Ano ou Período de Variação da Estatística	Tamanho das Empresas por Classes de Número de Vínculos										
			Valores absolutos						Percentuais por Classe				
			Zero	Até 19	De 20 a 99	De 100 a 499	500 ou mais	Total	Zero	Até 19	De 20 a 99	De 100 a 499	500 ou mais
Total All	Empresas	2020	0,93	1,47	0,17	-0,02	0,00	1,06	-0,13	0,40	-0,88	-1,07	-1,05
	Vínculos	2020	0,00	0,96	0,09	-0,32	-0,66	-0,04	0,00	1,00	0,12	-0,28	-0,62

Fonte: RAIS

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	483 de 870

Os setores de construção civil, saúde e administração pública apresentaram recuos nos empregos formais entre esses anos, respectivamente -2,64%aa., -1,6%a. e -1,62%aa. O setor de educação ampliou de 8.965 postos para 11.817 postos de trabalho, avanço de 2,84%aa. A agropecuária, além de uma participação irrisória, ainda recuou -2,89%aa. no período. Os empregos formais nesses dois municípios e distrito representaram, em 2010 8,8% dos empregos da capital e em 2020 mantiveram-se em patamar equivalente de participação, indicando que também na capital os empregos formais recuaram.

A **Tabela 9.3.1.3-3** registra o tamanho das empresas por número de vínculos empregatícios formais. Observa-se que ocorreu um aumento de 1,06%aa no número total de empresas nesses dois municípios e distrito, passando de 55.363 para 61.522 empresas. O maior aumento ocorreu em Arujá, 2,2%aa, seguido de Guarulhos, com 1,11%aa. O maior número de empresas é aquele que não têm empregados, ou seja, são empreendedores autônomos, que ampliou no período de 34.303 para 37.625 empresas, ou seja, 0,93%aa., representando 61,16% do total de empresas.

As empresas que têm até 19 vínculos empregatícios também se ampliaram em 0,17%, representando 33,43% das empresas em 2020, assim como as que têm de 20 a 99 vínculos, (0,17%aa e participação de 4,38%), enquanto as que têm de 100 a 499 recuou em 0,02%a.a., representando 0,89% das empresas, e as que têm 500 ou mais vínculos mantiveram-se no patamar, envolvendo em 2020, 89 empresas, 115.099 vínculos empregatícios e participação de 0,14% no total de empresas.

9.3.1.4 Mobilidade e Viagens

Este item contempla a análise evolutiva das viagens, sua duração, o índice de mobilidade, os motivos e modos de viagens ocorridas na All entre 2007 e 2017. A RMSP é tomada como referencial, verificando o comportamento desses indicadores na All frente à região metropolitana.

A **Tabela 9.3.1.4-1** registra a evolução das viagens e sua duração e o índice de mobilidade, nos três municípios que compõem a All e seu total.

Verifica-se que as viagens se ampliaram na All nesse período, em 2,07%aa., assim como o índice de mobilidade em 1,73%a.a. Apenas Arujá apresentou declínio de -0,12%a.a. nas viagens e -0,43%aa na mobilidade no período. A RMSP apresentou um crescimento menor tanto no número de viagens (1,17%aa.), como na mobilidade (0,53%aa.).

O índice de mobilidade recuou em -0,24%aa na porção da All em São Paulo e, também, em Arujá, -0,43%aa. O maior crescimento de viagens e do índice de mobilidade ocorreu em Guarulhos, respectivamente 2,22%aa. e 1,91%aa. O índice de mobilidade na All em 2017, 1,26, é menor que o apresentado na RMSP, 1,358.

A RMSP também apresentou crescimento nas viagens, no entanto elas tiveram crescimento maior na All, tendo passado de uma participação no total de viagens na região metropolitana de 6,4% para 6,6%, embora a participação populacional tenha recuado de 7% para 6,8%.

Tabela 9.3.1.4-1 – Evolução de Viagens, Duração e Mobilidade na All – 2007/2017

Ano / Período	Zonas OD na All	Viagens Motorizadas	% s/Município	% s/RMSP	População	Índice de Mobilidade
2007	São Paulo	58.527	0,38	0,23	42.069	1,39
	Guarulhos	1.327.202	98,21	5,27	1.254.761	1,06
	Arujá	69.770	100,00	0,28	73.833	0,94
	All	1.455.498	8,71	5,78	1.370.663	1,06
RMSP		25.167.510	-	100	19.534.620	1,288
2017	São Paulo	64.235	0,38	0,23	47.297	1,36
	Guarulhos	1.653.348	97,78	5,85	1.293.713	1,28
	Arujá	68.905	85,33	0,24	76.091	0,91
	All	1.786.487	9,50	6,32	1.417.101	1,26
RMSP		28.279.809	-	100	20.821.671	1,358
Variação % ao ano: 2017 s/ 2007	São Paulo	0,93	-0,15	-0,24	1,18	-0,24
	Guarulhos	2,22	-0,04	1,04	0,31	1,91
	Arujá	-0,12	-1,57	-1,28	0,30	-0,43
	All	2,07	0,87	0,89	0,33	1,73
Part. % All na RMSP 2007		6,4	-	-	7,0	-
Part. % All na RMSP 2017		6,6	-	-	6,8	-

Fonte: Pesquisa OD Metrô 2007/2017

Analisando-se o motivo de viagens na All, verifica-se que o maior número, 46,9%, ocorreram para residência em 2017, sendo 91,1% delas devido a Guarulhos, 4,8% a Arujá e 4,1% a São Paulo. As viagens por esse motivo se ampliaram entre 2007 e 2017, em 2,08%aa, embora devido a Guarulhos apenas, pois em São Paulo e Arujá declinaram.

Logo após verifica-se o motivo para trabalho e estudo, com 41,4% em 2017, tendo apresentado também crescimento de 1,34%aa. Do total de viagens por este motivo, 91,1% ocorreram em Guarulhos em 2017, 4,7% em Arujá e 4,2% em São Paulo.

Para serviços e lazer foram 8,7% das viagens em 2017, tendo se ampliado em 8,73%aa desde 2007. Outras motivações tiveram apenas 2,9% das viagens.

Deve ser ressaltado que do total de viagens ocorridas na RMSP, a All participou com 5,9% das viagens em 2007 e 6,6% em 2017. Internamente à All, São Paulo participa com 4,2% das viagens, Guarulhos com 91,3% e Arujá com 4,5%, o que sinaliza a grande mobilidade existente em Guarulhos.

Na duração das viagens observou-se uma redução quase total na All, com exceção de Arujá, onde a duração das viagens se ampliou para serviços e lazer (3,96%a.a.) e outros motivos (4,62%a.a.). A porção de São Paulo na All também apresentou um acréscimo acentuado de 8,39%a.a. para outros motivos (**Tabela 9.3.1.4-2**).

A redução média das viagens por todos os motivos na All foi de -2,08%aa., enquanto na RMSP foi de -1,46%aa. Guarulhos destaca-se pelas maiores reduções de viagens, que alcançam – 3,45%aa para residência, – 4,11%aa. para trabalho e estudos, e -4,69%aa para lazer.

Tabela 9.3.1.4-2 – Evolução das Viagens na AII segundo Motivo

Motivo	Zonas OD	Tipo de Estatística	Número e Duração de Viagens			% s/Total de Viagens		% s/Total da AII	
			2007	2017	Var % aa	2007	2017	2007	2017
Residência	São Paulo	Viagens	54.660	54.117	-0,10	2,4	1,9	5,1	4,1
		Duração	25,5	21,8	-1,56	-	-	-	-
	Guarulhos	Viagens	947.093	1.193.649	2,34	41,8	42,7	88,8	91,1
		Duração	40,8	28,7	-3,45	-	-	-	-
	Arujá	Viagens	64.861	62.492	-0,37	2,9	2,2	6,1	4,8
		Duração	34,5	29,9	-1,40	-	-	-	-
	Total AII	Viagens	1.066.615	1.310.258	2,08	47,1	46,9	100,0	100,0
		Duração	39,6	28,5	-3,24	-	-	-	-
Trabalho/ Estudo	São Paulo	Viagens	55.344	48.391	-1,33	2,4	1,7	5,5	4,2
		Duração	25,0	21,7	-1,45	-	-	-	-
	Guarulhos	Viagens	895.710	1.053.768	1,64	39,6	37,7	88,5	91,1
		Duração	45,5	29,9	-4,11	-	-	-	-
	Arujá	Viagens	61.485	54.615	-1,18	2,7	2,0	6,1	4,7
		Duração	34,7	28,1	-2,08	-	-	-	-
	Total AII	Viagens	1.012.539	1.156.774	1,34	44,7	41,4	100,0	100,0
		Duração	43,7	29,5	-3,87	-	-	-	-
Serviços/ Lazer	São Paulo	Viagens	3.533	13.162	14,06	0,2	0,5	3,4	5,4
		Duração	26,4	26,5	0,03	-	-	-	-
	Guarulhos	Viagens	95.952	223.734	8,83	4,2	8,0	91,2	92,1
		Duração	47,9	29,6	-4,69	-	-	-	-
	Arujá	Viagens	5.707	5.973	0,46	0,3	0,2	5,4	2,5
		Duração	33,8	49,9	3,96	-	-	-	-
	Total AII	Viagens	105.191	242.870	8,73	4,6	8,7	100,0	100,0
		Duração	46,4	29,9	-4,29	-	-	-	-
Outros	São Paulo	Viagens	7.717	1.387	-15,77	0,3	0,0	9,8	1,7
		Duração	20,5	45,8	8,39	-	-	-	-
	Guarulhos	Viagens	67.670	79.168	1,58	3,0	2,8	85,6	96,2
		Duração	52,6	33,0	-4,54	-	-	-	-
	Arujá	Viagens	3.637	1.710	-7,27	0,2	0,1	4,6	2,1
		Duração	24,7	38,8	4,62	-	-	-	-
	Total AII	Viagens	79.025	82.265	0,40	3,5	2,9	100,0	100,0
		Duração	48,1	33,4	-3,60	-	-	-	-
Total	São Paulo	Viagens	121.256	117.057	-0,35	5,4	4,2	5,4	4,2
		Duração	25,0	25,9	0,35	-	-	-	-
	Guarulhos	Viagens	2.006.425	2.550.320	2,43	88,6	91,3	88,6	91,3
		Duração	43,6	34,3	-2,37	-	-	-	-
	Arujá	Viagens	135.689	124.791	-0,83	6,0	4,5	6,0	4,5
		Duração	34,3	37,3	0,84	-	-	-	-
	Total AII	Viagens	2.263.370	2.792.167	2,12	100,0	100,0	100,0	100,0
		Duração	42,1	34,1	-2,08	-	-	-	-
RMSP		Viagens	38.094.385	42.006.660	0,98	-	-	-	-
		Duração	39,3	33,9	-1,46	-	-	-	-

Fonte: Pesquisa OD Metrô 2007/2017

Quanto ao modo das viagens, o transporte a pé lidera na AII em 2017, com 34,7%, o individual logo a seguir, com 32,0% e o coletivo na sequência, com 31,9%.

Por conter área e população maior na AII, Guarulhos responde por 29,6%% das viagens coletivas da AII, 29,6% das individuais, 31,1% das a pé e 1,0% de bicicleta. Registra-se que este modo representa apenas 1,0% das viagens da AII (**Tabela 9.3.1.4-3**).

Tabela 9.3.1.4-3 – Evolução das Viagens na All segundo o Modo

Modo	Zonas OD	Tipo de Estatística	Número e Duração de Viagens			% s/Total de Viagens		% s/Total da All	
			2007	2017	Var % aa	2007	2017	2007	2017
Coletivo	São Paulo	Viagens	19.032	24.750	2,66	0,8	0,9	2,2	2,8
		Duração	59,4	55,4	-0,69	-	-	-	-
	Guarulhos	Viagens	798.382	827.115	0,35	35,3	29,6	92,9	92,7
		Duração	66,5	53,7	-2,13	-	-	-	-
	Arujá	Viagens	41.791	40.105	-0,41	1,8	1,4	4,9	4,5
		Duração	66,7	56,1	-1,72	-	-	-	-
	Total All	Viagens	859.204	891.970	0,37	38,0	31,9	100,0	100,0
		Duração	66,4	53,8	-2,08	-	-	-	-
A pé	São Paulo	Viagens	55.193	45.004	-2,02	2,4	1,6	7,1	4,6
		Duração	16,5	9,3	-5,59	-	-	-	-
	Guarulhos	Viagens	659.612	869.069	2,80	29,1	31,1	84,9	89,6
		Duração	18,4	11,8	-4,38	-	-	-	-
	Arujá	Viagens	62.197	55.886	-1,06	2,7	2,0	8,0	5,8
		Duração	17,4	12,9	-2,93	-	-	-	-
	Total All	Viagens	777.002	969.959	2,24	34,3	34,7	100,0	100,0
		Duração	18,2	11,7	-4,31	-	-	-	-
Individual	São Paulo	Viagens	39.495	39.485	-0,00	1,7	1,4	6,6	4,4
		Duração	21,8	19,4	-1,20	-	-	-	-
	Guarulhos	Viagens	527.348	826.232	4,59	23,3	29,6	88,7	92,4
		Duração	41,0	23,9	-5,25	-	-	-	-
	Arujá	Viagens	27.979	28.800	0,29	1,2	1,0	4,7	3,2
		Duração	22,4	27,8	2,15	-	-	-	-
	Total All	Viagens	594.822	894.517	4,16	26,3	32,0	100,0	100,0
		Duração	38,9	23,9	-4,77	-	-	-	-
Bicicleta	São Paulo	Viagens	7.536	7.818	0,37	0,3	0,3	23,3	21,9
		Duração	16,7	10,8	-4,29	-	-	-	-
	Guarulhos	Viagens	21.084	27.903	2,84	0,9	1,0	65,2	78,1
		Duração	29,1	22,5	-2,54	-	-	-	-
	Arujá	Viagens	3.722	0	-100,00	0,2	0,0	11,5	0,0
		Duração	41,3	0,0	-100,00	-	-	-	-
	Total All	Viagens	32.342	35.721	1,00	1,4	1,3	100,0	100,0
		Duração	27,6	19,9	-3,21	-	-	-	-
Total	São Paulo	Viagens	121.256	117.057	-0,35	5,4	4,2	5,4	4,2
		Duração	25,0	25,9	0,35	-	-	-	-
	Guarulhos	Viagens	2.006.425	2.550.320	2,43	88,6	91,3	88,6	91,3
		Duração	43,6	34,3	-2,37	-	-	-	-
	Arujá	Viagens	135.689	124.791	-0,83	6,0	4,5	6,0	4,5
		Duração	34,3	37,3	0,84	-	-	-	-
	Total All	Viagens	2.263.370	2.792.167	2,12	100,0	100,0	100,0	100,0
		Duração	42,1	34,1	-2,08	-	-	-	-

Fonte: Pesquisa OD Metrô 2007/2017

Em termos de crescimento no período, observa-se que na porção de São Paulo na All o modo coletivo se ampliou em 2,66%aa., em Guarulhos, 0,35%aa enquanto em Arujá ocorreu um recuo de -0,41%aa. na All como um todo.

O modo individual permaneceu no mesmo patamar em São Paulo, apresentou um acréscimo de em Guarulhos de 4,59%aa. O modo a pé cresceu em Guarulhos (2,80%aa.), mas São Paulo e Arujá declinaram. A duração das viagens declinou – 2,08%a.a. na All, devido ao declínio de tempo em todos os modos.

9.3.1.5 Dinâmica Demográfica

A All contava, em 2020 com uma população de 1,458 milhão tendo observado um crescimento desde 2017, de 0,97%aa. Ressalte-se que o maior crescimento ocorreu na porção de Arujá na All, 1,71%aa, embora o número de pessoas nessa porção territorial (5,5%) seja muito inferior à de Guarulhos (91,3%) (**Tabela 9.3.1.5-1**).

Tabela 9.3.1.5-1 – Evolução da população e densidade na All

Regiões	População em 2007			População em 2017			Var % aa: 2017 s/ 2007	População em 2020			Var % aa: 2020 s/ 2017
	Pessoas	% s/All	Pessoas p/ Hectare	Pessoas	% s/All	Pessoas p/ Hectare		Pessoas	% s/All	Pessoas p/ Hectare	
All São Paulo	42.069	3,1	76	47.297	3,3	86	1,18	47.417	3,3	86	0,08
All Guarulhos	1.254.761	91,5	65	1.293.713	91,3	67	0,31	1.331.254	91,3	69	0,96
All Arujá	73.833	5,4	23	76.091	5,4	24	0,30	80.068	5,5	25	1,71
All Total	1.370.663	100,0	60	1.417.101	100,0	62	0,33	1.458.740	100,0	64	0,97
RMSP	19.534.620	-	25	20.821.671	-	26	0,64	21.245.915	-	27	0,67
Partic. na RMSP	7,0	-	-	6,8	-	-	-	6,9	-	-	-

Fonte: Pesquisa OD Metrô 2007/2017; Estimativa FIPE; Processamento PRIME

Observa-se que o crescimento populacional 2017/2020 na All, 0,97%aa foi superior à da RMSP que registrou 0,67%aa. Apesar disso, a participação da população da All na RMSP declinou de 7% para 6,8%.

Em termos de densidade, ela vem se ampliando na All, passando de 62 pessoas por ha em 2007 para 64 pessoas por ha em 2017, e alcançando 64 hab/ha em 2020, muito maior que a média metropolitana de 26 pessoas por ha.

A maior densidade em 2020 encontra-se na porção de São Paulo na All, 86 pessoas /ha, seguido de Guarulhos, com 69 pessoas por ha, os dois acima da média metropolitana de 26,1 pessoas por ha. Apenas Arujá apresentou uma densidade de 25 pessoas por ha, pouco abaixo da média metropolitana.

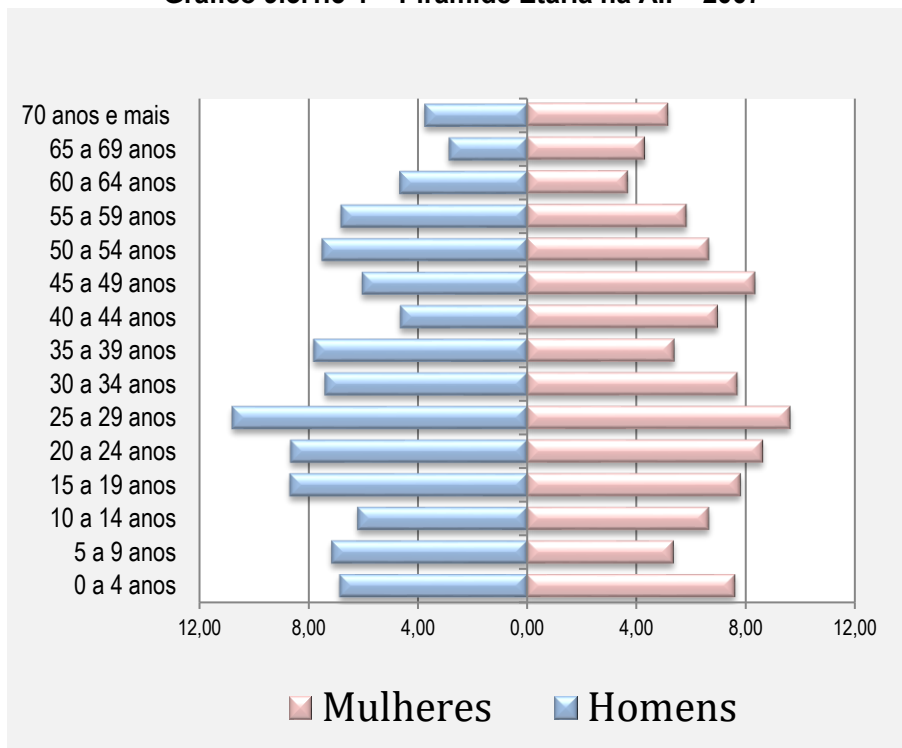
A evolução da pirâmide etária é apresentada nos **Gráficos 9.3.1.5-1 e 9.3.1.5-2** para 2007 e 2017.

Verifica-se que ocorreram variações substanciais entre esses anos. A faixa etária entre 0 e 4 anos observou um recuo acentuado, especialmente para o gênero masculino, sinalizando um decréscimo de nascimentos.

A faixa que permanece com alta participação é a de 25 a 29 anos, que também teve um pequeno recuo, mas persiste como a dominante.

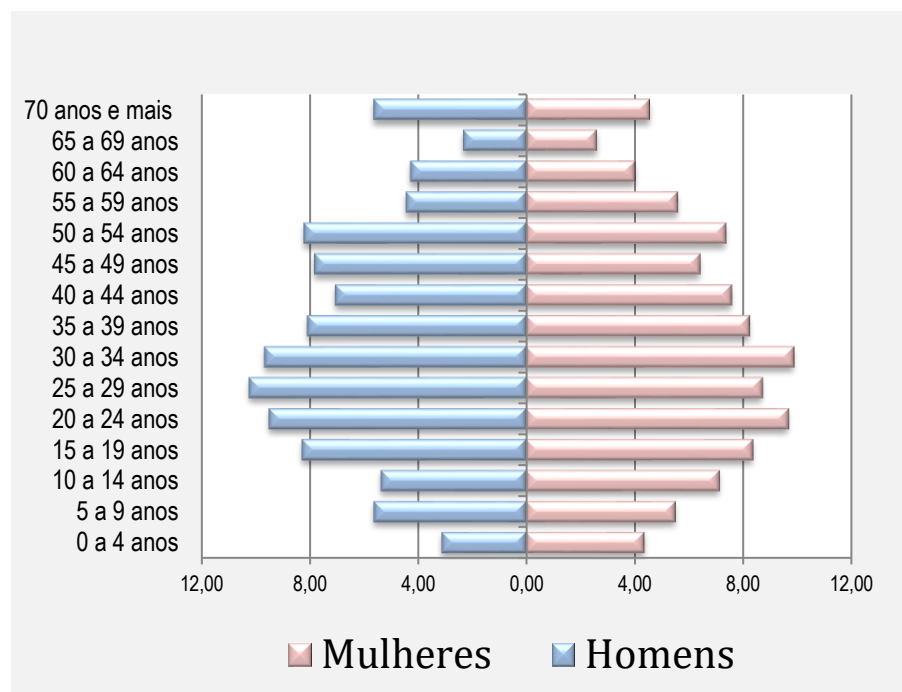
No topo da pirâmide ocorreu um aumento acentuado da população de 70 anos e mais, especialmente do gênero masculino, sinalizando o envelhecimento da população. De maneira geral observa-se um aumento da população nas faixas etárias acima de 30 a 34 anos.

Gráfico 9.3.1.5-1 – Pirâmide Etária na AII – 2007



Fonte: Pesquisa OD Metrô 2007/2017

Gráfico 9.3.1.5-2 – Pirâmide Etária na AII – 2017

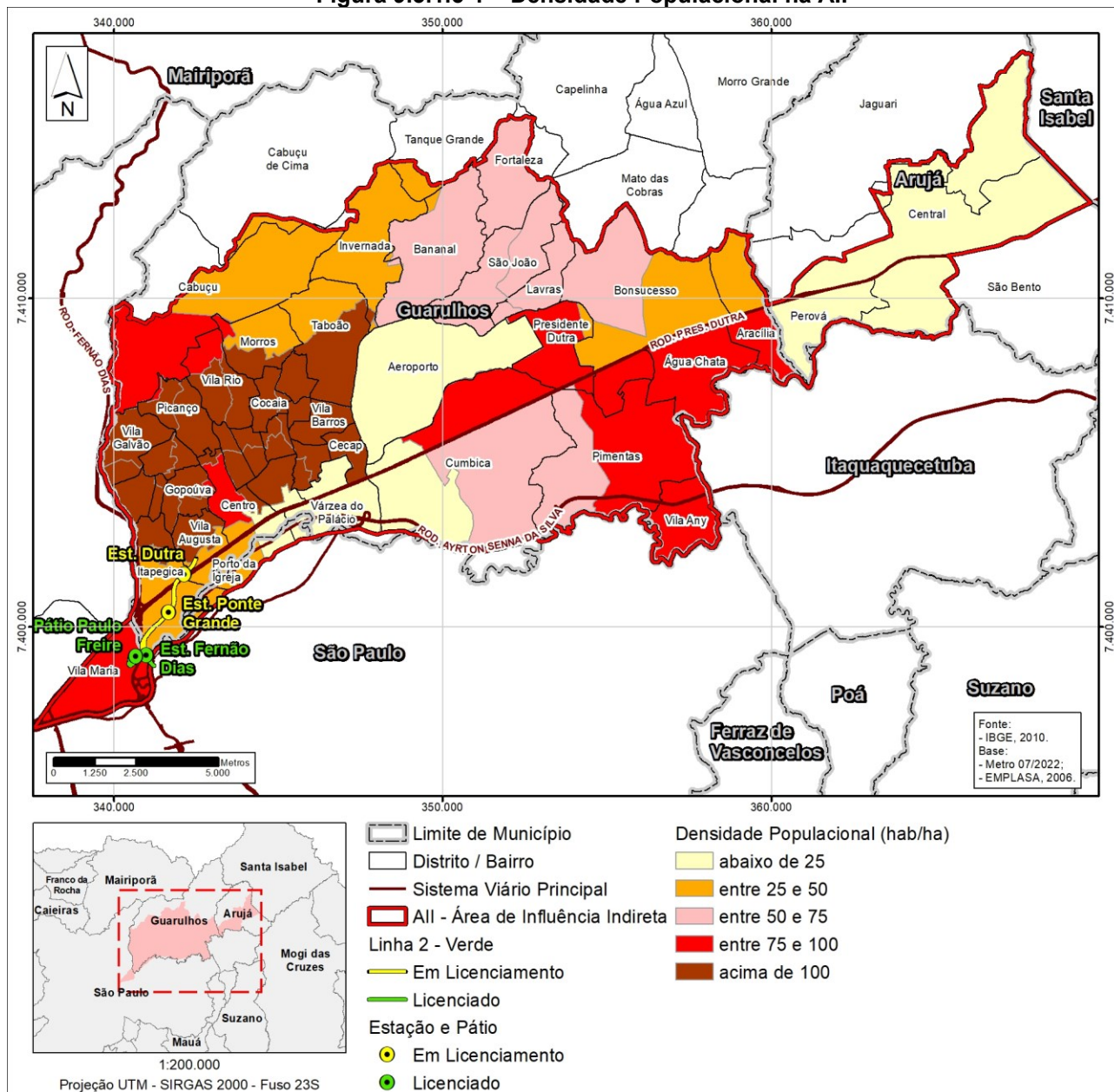


Fonte: Pesquisa OD Metrô 2007/2017

A **Figura 9.3.1.5-1** registra a densidade populacional em 2017.

Verifica-se que a porção a oeste de Guarulhos, desde a divisa com São Paulo até a altura da rodovia Hélio Smidt apresenta densidades altas, acima de 100 hab/ha, incluindo bairros mais antigos tais como Vila Galvão, Gopouva, Vila Augusta, Cocaia, CECAP.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	489 de 870

Figura 9.3.1.5-1 – Densidade Populacional na AI


A porção da Vila Maria/Parque Novo Mundo, assim como a região central do município de Guarulhos, o bairro do Cabuçu, ao norte, Presidente Dutra e parcelas dos bairros Pimentas e Água Chata, estes dois ao sul da Dutra, registram densidades entre 75 hab/ha e 100 hab/ha.

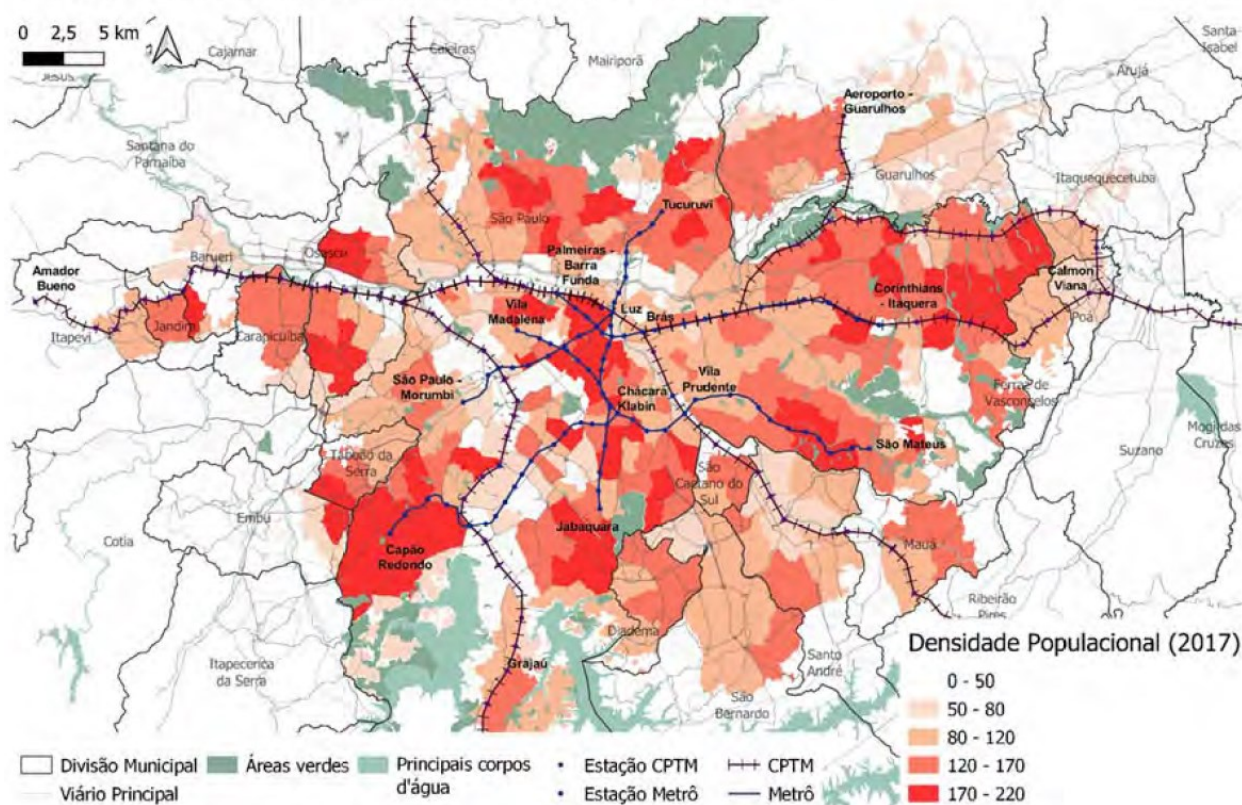
O bairro Cumbica e parcelas do Pimentas, ao sul da rod. Pres. Dutra, assim como bairros ao norte do município, tais como São João, Bananal, Lavras e parcelas do Bonsucesso, registram densidades entre 50 hab/ha a 75 hab/ha.

Os bairros de Itapegica, Ponte Grande e Porto da Igreja, assim como o bairro Cabuçu de Cima, Invernada e parcelas do Bonsucesso apresentam densidades entre 25 hab/ha a 50 hab/ha. O restante do município, assim como Arujá registram densidades abaixo de 25 hab/ha.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	490 de 870

A **Figura 9.3.1.5-2** registra a densidade populacional em 2017 confrontada com a rede estrutural de trilhos na RMSP. Observa-se que na área central, onde se acumulam rotas sobre trilhos a densidade é alta e depois tem ligeiro declínio nas rotas, destacando-se as áreas ao final dessas linhas onde a densidade volta a ser alta, tal como Capão Redondo, Jabaquara, São Mateus, Itaquera, Osasco, Jandira, Tucuruvi.

Figura 9.3.1.5-2 – Rede Estrutural sobre Trilhos na RMSP e Densidade Populacional em 2017



Fonte: Relatório de Avaliação dos Planos de Transporte Metropolitano para a RMSP desenvolvido pela STM - 2021

9.3.1.6 Dinâmica Social e Qualidade de Vida

Um indicador que atesta a qualidade de vida é o Índice Paulista de Vulnerabilidade Social, IPVS, constituído de modo a permitir que sejam identificadas “áreas com concentração de populações vulneráveis à pobreza” (SEADE¹⁵, 2013, p.9), as quais deveriam ser objeto prioritário de políticas públicas. Com isso, procura contemplar também o outro pressuposto estabelecido pelo autor, que diz respeito à “segregação espacial como forte condicionante da própria condição de pobreza” (SEADE, 2013. p.8).

Dessa forma, as informações do Censo/2010 do IBGE foram combinadas com a informação sobre o setor censitário - se era tido como subnormal ou não especial, e com a localização urbana ou rural na área do município, de modo a estabelecer os sete grupos do IPVS 2010, que estão apresentados no **Quadro 9.3.1.6-1**.

Quadro 9.3.1.6-1 – Grupos do IPVS

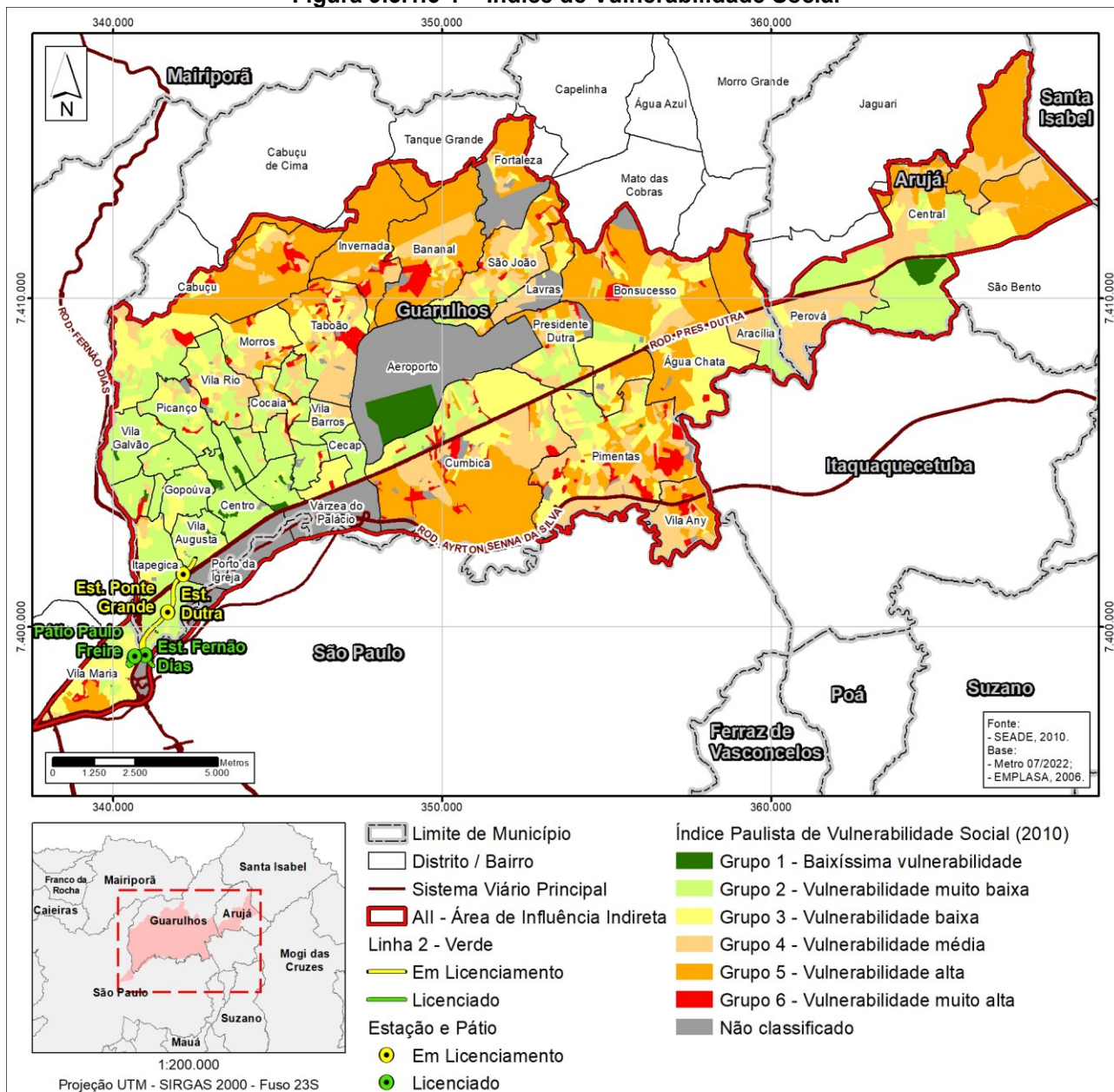
Grupo	Dimensões		IPVS 2010	Situação e tipos de setores por grupo
	Socioeconômica	Ciclo de vida familiar		
1	Muito Alta	Famílias Jovens, Adultas e Idosas	Baixíssima Vulnerabilidade	Urbanos e Rurais não especiais e subnormais
2	Média	Famílias Adultas e Idosas	Vulnerabilidade Muito Baixa	Urbanos e Rurais não especiais e subnormais
3	Média	Famílias Jovens	Vulnerabilidade Baixa	Urbanos e Rurais não especiais e subnormais
4	Baixa	Famílias Adultas e Idosas	Vulnerabilidade Média	Urbanos e Rurais não especiais e subnormais
5	Baixa	Famílias Jovens em setores urbanos	Vulnerabilidade Alta	Urbanos não especiais
6	Baixa	Famílias Jovens residentes em aglomerados subnormais	Vulnerabilidade Muito Alta	Urbanos Subnormais
7	Baixa	Famílias Jovens, Adultas e Idosas em setores rurais	Vulnerabilidade Alta	Rurais

Fonte: Fundação Seade, 2013.

Para a AI, foram selecionadas as informações de IPVS para os setores censitários que compõem a área, registradas na **Figura 9.3.1.6-1**.

¹⁵ Disponível em: < <http://www.imp.seade.gov.br> >. Acesso em: set. 2017.

Figura 9.3.1.6-1 – Índice de Vulnerabilidade Social



Observa-se que em pequena porção da Vila Maria/Parque Novo Mundo, correspondendo às áreas de aglomerados subnormais, assim como ao norte do município de Guarulhos, bairros do Cabuçu, Invernada, Bananal, Bonsucesso, assim como o sul da rod. Pres. Dutra, nos bairros Cumbica e Água Chata, entremeados no bairro Pimentas e, ainda a leste de Arujá, verifica-se Grupos 5, de Vulnerabilidade Alta e Grupo 6 de Vulnerabilidade Muito Alta.

Grupos 2 de Vulnerabilidade Muito Baixa e 3, Baixa, ocorrem tanto na porção de São Paulo no Parque Novo Mundo, como na porção a oeste de Guarulhos (Vila Galvão, Gopouva, Centro, Vila Augusta) e entremeados entre porções lindeiras à rod. Pres. Dutra (Pimentas e Pres. Dutra). Há apenas duas porções do Grupo 1 de Baixíssima Vulnerabilidade, ao sul do Aeroporto Internacional, e em Arujá, um condomínio ao sul da rod. Pres. Dutra.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	493 de 870

A renda total na All declinou de 26,11 milhões em 2007 para 25,188 milhões em 2017, recuo de - 0,93%aa. Os recuos foram observados especialmente em São Paulo (-2,56%aa.) e Guarulhos (-1,01%aa.), tendo se ampliado em 1,82%aa. em Arujá. A renda per capita teve um comportamento semelhante, tendo recuado 1,26%aa. nesse período. Os recuos observados na renda total e na per capita foram maiores que os registrados na RMSP, respectivamente, - 0,36%aa. e -0,99%aa (**Tabela 9.3.1.6-1**).

Tabela 9.3.1.6-1 – Evolução da Renda Total e per capita na All

Regiões	Renda em 2017			Renda em 2007			Var % aa: 2017 s/ 2007	
	Total R\$ mil de 2017	% s/ total: All	Per Capita R\$	Total R\$ mil de 2017	% s/ total: All	Per Capita R\$	Renda Total	Per Capita R\$
All São Paulo	38.909	2,75	823	50.423	3,24	1.199	-2,56	-3,69
All Guarulhos	1.307.118	92,34	1.010	1.446.248	93,03	1.153	-1,01	-1,31
All Arujá	69.452	4,91	913	57.970	3,73	785	1,82	1,52
All Total	1.415.479	100,0	999	1.554.641	100,0	1.134	-0,93	-1,26
RMSP	25.188.015	-	1.210	26.110.817	-	1.337	-0,36	-0,99
Part. na RMSP	5,62	-	82	5,95	-	85	-	-

Fonte: Pesquisa OD Metrô 2007/2017

Observa-se na **Tabela 9.3.1.6-2** que os domicílios se ampliaram entre 2007 e 2017, em 1,89%aa, aumentando mais que a alta populacional de 0,33%a.a. A maior alta ocorreu na porção de São Paulo, 2,56%aa, seguida de Arujá, 2,0%aa e Guarulhos, 1,86%aa.

O crescimento de domicílios na All permaneceu, no entanto, mais baixo que na RMSP, de 2,34%aa. Diminuiu o número de pessoas por unidade, passando de 3,65 para 3,13, um recuo de -1,53%aa. A renda média por unidade domiciliar caiu de R\$ 4.136,0 para R\$ 3.123,0, recuo de -2,77%aa.

Na RMSP a renda em 2017 era de R\$ 3.630,0, cerca de 17% superior à média da All. O recuo da renda média na All foi maior que o observado na RMSP, que também recuou em -2,64%aa, mas continuou cerca de 13% acima da média da All.

Tabela 9.3.1.6-2 – Evolução dos domicílios, número de habitantes por domicílio e renda média por unidade

Regiões	Domicílios em 2017				Domicílios em 2007				Var % aa: 2017 s/ 2007		
	Unidades	% s/ total: All	Pessoas p/ Unidade	Renda Média p/ Unidade	Unidades	% s/ total: All	Pessoas p/ Unidade	Renda Média p/ Unidade	Unidades	Pessoas p/ Unidade	Renda Média p/ Unidade
All São Paulo	14.724	3,25	3,21	2.643	11.433	3,04	3,68	4.410	2,56	-1,35	-4,99
All Guarulhos	415.021	91,57	3,12	3.150	345.150	91,83	3,64	4.190	1,86	-1,53	-2,81
All Arujá	23.499	5,18	3,24	2.956	19.268	5,13	3,83	3.009	2,00	-1,67	-0,18
All Total	453.244	100,00	3,13	3.123	375.851	100,00	3,65	4.136	1,89	-1,53	-2,77
RMSP	6.938.167	-	3,00	3.630	5.506.667	-	3,55	4.742	2,34	-1,66	-2,64
Part. na RMSP	6,53	-	-	-	6,83	-	-	-	-	-	-

Fonte: Pesquisa OD Metrô 2007/1017

A **Tabela 9.3.1.6-3** registra a classe de rendimento das pessoas em salários-mínimos. A predominância na AII é de pessoas acima de 2 SM até 4 SM, que representam 48,6% do total de pessoas, semelhante à participação dessa classe de rendimentos na RMSP, 46,5%. Essa faixa teve um crescimento de 4,04%aa entre 2007 e 2017.

Tabela 9.3.1.6-3 – Evolução das Pessoas por Faixa de Rendimento Familiar, em Salários-Mínimos, na AII

Faixa de Rendimento Familiar em Salários Mínimos	Região		Pessoas em 2017			Pessoas em 2007			Variação % aa 2017 s/2007
			Total	% Faixa s/ Total	% s/ Total: All ou RMSP	Total	% Faixa s/ Total	% s/ Total: All ou RMSP	
Até 2 Salários	All	Total	323.190	22,8	7,46	216.847	15,8	8,25	4,07
		São Paulo	14.079	29,8	4,36	5.866	13,9	2,70	9,15
		Guarulhos	295.549	22,8	91,45	196.619	15,7	90,67	4,16
		Arujá	13.563	17,8	4,20	14.362	19,5	6,62	-0,57
	RMSP	4.330.014	20,8	100,00	2.629.753	13,5	100,00	5,11	
Acima de 2 até 4 Salários	All	Total	689.233	48,6	7,12	463.939	33,8	7,72	4,04
		São Paulo	25.607	54,1	3,72	9.661	23,0	2,08	10,24
		Guarulhos	612.638	47,4	88,89	427.020	34,0	92,04	3,68
		Arujá	50.988	67,0	7,40	27.258	36,9	5,88	6,46
	RMSP	9.676.598	46,5	100,00	6.010.335	30,8	100,00	4,88	
Acima de 4 até 8 Salários	All	Total	348.117	24,6	6,68	428.426	31,3	6,31	-2,05
		São Paulo	5.771	12,2	1,66	17.960	42,7	4,19	-10,73
		Guarulhos	332.724	25,7	95,58	382.660	30,5	89,32	-1,39
		Arujá	9.621	12,6	2,76	27.806	37,7	6,49	-10,07
	RMSP	5.209.496	25,0	100,00	6.788.235	34,7	100,00	-2,61	
Acima de 8 Salários	All	Total	56.561	4,0	3,52	261.450	19,1	6,37	-14,20
		São Paulo	1.840	3,9	3,25	8.583	20,4	3,28	-14,27
		Guarulhos	52.802	4,1	93,36	248.461	19,8	95,03	-14,35
		Arujá	1.919	2,5	3,39	4.406	6,0	1,69	-7,98
	RMSP	1.605.562	7,7	100,00	4.106.297	21,0	100,00	-8,96	
Total	All	Total	1.417.101	100,0	6,81	1.370.663	100,0	7,02	0,33
		São Paulo	47.297	100,0	3,34	42.069	100,0	3,07	1,18
		Guarulhos	1.293.713	100,0	91,29	1.254.761	100,0	91,54	0,31
		Arujá	76.091	100,0	5,37	73.833	100,0	5,39	0,30
	RMSP	20.821.671	100,0	100,00	19.534.620	100,0	100,00	0,64	

Fonte: Zonas OD Metrô 2007/2017

(*) -Em negrito total da AII e percentual em relação à RMSP. Os demais percentuais em relação ao total da AII

Na sequência vem a faixa acima de 4 SM até 8 SM, que representam 24,6% das pessoas, enquanto na RMSP eles representam 25%, mas essa faixa recuou em -2,05%aa nesse período, mesmo movimento observado na RMSP.

Na sequência, 22,8% estão na faixa até 2 SM, enquanto na RMSP essa faixa é de 20,8%, ela tendo obtido um aumento de 4,07%aa no período, menor que o obtido pela RMSP, 5,1%aa.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	495 de 870

Acima de 8 SM estão apenas 4,0% das pessoas, tendo recuado expressivos -14,2%aa no período, maior que o registrado na RMSP, -8,96%aa.

Com relação à população que estuda na All, observa-se na **Tabela 9.3.1.6-4** que seu crescimento, entre 2007 e 2017 foi maior, 0,81%aa, que o crescimento populacional de 0,33%aa, maior inclusive que a média metropolitana de 0,58%aa.

Este resultado positivo foi devido exclusivamente ao grande aumento da população estudantil em Guarulhos, de 1,02%aa., enquanto na porção da All em São Paulo ocorreu um recuo de -1,49%a.a. e em Arujá de -0,84%aa.

Na All em 2007, 24,9% de sua população total estudava, e em 2017 esse contingente passou para 26,1%. Nota-se que a porção de Arujá na All apresentou o maior percentual, 29,5% de sua população total que estudava, enquanto em Guarulhos foram 26,0% e em São Paulo 22,5%.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	496 de 870

Tabela 9.3.1.6-4 – Evolução de estudantes total e por nível de ensino na AII

Região	Ano da Estatística ou Período da Variação	População Total		População que estuda													
		Pessoas	% s/total: All ou RMSP	Pessoas	% s/ Total	Creche / Pré-Escola			1º Grau / Fundamental			2º Grau / Médio			Superior / Universitário		
						Pessoas	% s/total: All ou RMSP	% s/total que estuda	Pessoas	% s/total: All ou RMSP	% s/total que estuda	Pessoas	% s/total: All ou RMSP	% s/total que estuda	Pessoas	% s/total: All ou RMSP	% s/total que estuda
All São Paulo	2017	47.297	3,34	10.620	22,5	2.526	3,15	23,8	5.454	3,15	51,4	2.130	3,64	20,1	271	0,54	2,6
All Guarulhos	2017	1.293.713	91,29	336.765	26,0	72.820	90,84	21,6	157.648	91,15	46,8	53.028	90,51	15,7	46.509	91,93	13,8
All Arujá	2017	76.091	5,37	22.412	29,5	4.812	6,00	21,5	9.841	5,69	43,9	3.426	5,85	15,3	3.796	7,50	16,9
AII	2017	1.417.101	6,81	369.835	26,1	80.165	7,59	21,7	172.951	7,27	46,8	58.588	6,19	15,8	50.593	5,34	13,7
RMSP	2017	20.821.671	100,00	5.500.705	26,4	1.056.128	100,00	19,2	2.378.753	100,00	43,2	946.675	100,00	17,2	948.302	100,00	17,2
All São Paulo	2007	42.069	3,07	12.338	29,3	2.590	4,30	21,0	5.418	3,80	43,9	3.459	4,43	28,0	653	1,31	5,3
All Guarulhos	2007	1.254.761	91,54	304.403	24,3	48.640	80,66	16,0	128.076	89,92	42,1	69.718	89,33	22,9	47.630	95,68	15,6
All Arujá	2007	73.833	5,39	24.385	33,0	9.078	15,06	37,2	8.944	6,28	36,7	4.868	6,24	20,0	1.494	3,00	6,1
AII	2007	1.370.663	7,02	341.116	24,9	60.300	7,06	17,7	142.436	5,96	41,8	78.044	7,99	22,9	49.780	6,74	14,6
RMSP	2007	19.534.620	100,00	5.190.550	26,6	854.225	100,00	16,5	2.390.351	100,00	46,1	977.237	100,00	18,8	738.404	100,00	14,2
All São Paulo	2017 s/2007	1,18	-	-1,49	-	-0,25	-	-	0,07	-	-	-4,73	-	-	-8,43	-	-
All Guarulhos	2017 s/2007	0,31	-	1,02	-	4,12	-	-	2,10	-	-	-2,70	-	-	-0,24	-	-
All Arujá	2017 s/2007	0,30	-	-0,84	-	-6,15	-	-	0,96	-	-	-3,45	-	-	9,77	-	-
AII	2017 s/2007	0,33	-	0,81	-	2,89	-	-	1,96	-	-	-2,83	-	-	0,16	-	-
RMSP	2017 s/2007	0,64	-	0,58	-	2,14	-	-	-0,05	-	-	-0,32	-	-	2,53	-	-

Fonte: Pesquisa OD Metrô 2007/1017

Em termos de nível de ensino, as matrículas no ensino infantil e creche se ampliaram em 2,89%aa. (contra 2,14%aa na RMSP), no ensino fundamental o crescimento foi de 1,96%aa, (contra um recuo de -0.05%aa. na RMSP) e no superior, de 0,16%aa. (contra 2,53%aa na RMSP).

Já no ensino médio ele recuou em -2,83%aa, sinalizando sobre o abandono escolar que ocorre nesse nível de ensino, que também ocorreu na RMSP, -0,32%aa. Frequentam o ensino infantil e creche 21,7% da população que estuda na All, no ensino fundamental são 46,8%, no ensino médio apenas 15,8%, e no superior estavam 13,7% da população estudantil.

Assim, verifica-se que a All tem comportamento melhor que a RMSP no ensino infantil e creche (21,7% contra 19,2%) e no fundamental (46,8% contra 43,2%). No ensino médio as médias metropolitanas são maiores (17,2% contra 15,8%), como também no ensino superior (17,2% contra 13,7%).

9.3.1.7 Patrimônio Arqueológico, Histórico e Cultural - All

Para uma análise dos contextos de ocupação humana da bacia hidrográfica do Alto Tietê, há que se considerar o **Quadro 9.3.1.7-1**, que sintetiza o conhecimento arqueológico produzido até hoje e destaca as principais características das sociedades que em diversos momentos da história interagiram no espaço e nas paisagens na região do empreendimento.

Quadro 9.3.1.7-1 – Sítios arqueológicos conhecidos nos municípios que compõem a bacia hidrográfica do Alto Tietê (UGRHI 6).

Município	Nome do Sítio	Tipologia	Fonte
Barueri	Aldeia de Barueri	Histórico	Scatamacchia & Franchi, 2001/2002.
Carapicuíba	Aldeia de Carapicuíba	Histórico	Robrahn-González & Zanettini, 2003.
	Flamboyant	Histórico	Robrahn-González & Zanettini, 2003.
	Fazenda Velha	Histórico	Robrahn-González & Zanettini, 2003.
Cajamar	Juqueri	Histórico	A Lasca Arqueologia, 2008.
Cotia	Cotia-01	Histórico	SR / IPHAN – SP, 2010.
Embu-Guaçu	Santa Rita 1	Lítico, histórico	SR / IPHAN – SP, 2010.
Guarulhos	Garimpo de Ouro do Ribeirão das Lavras	Cerâmico	SR / IPHAN – SP, 2010.
Itapevi	Ambuitá 1	Colonial / Histórico	Robrahn-González & Bava de Camargo, 2004.
	Ambuitá 2	Pré-colonial	Robrahn-González & Bava de Camargo, 2004.
	Ambuitá 3	Colonial / Histórico	Robrahn-González & Bava de Camargo, 2004.
	Eurofarma I	Histórico, lítico	SR / IPHAN – SP, 2010.
	Eurofarma II	Histórico	SR / IPHAN – SP, 2010.
	Eurofarma III	Histórico	SR / IPHAN – SP, 2010.

Município	Nome do Sítio	Tipologia	Fonte
	Eurofarma IV	Histórico	SR / IPHAN – SP, 2010.
	Itaquiti 1	Sítio cerâmico e lítico	A Lasca Aqueologia, 09/2008.
Mogi das Cruzes	Lago do Parque	Histórico	CNSA / IPHAN, 2010.
	Santa Rita	Histórico	CNSA / IPHAN, 2010.
	Santo Alberto	Histórico	CNSA / IPHAN, 2010.
	São José	Histórico	CNSA / IPHAN, 2010.
	Capela de Aparecidinha	Histórico	NAUBC.
	Taboão	Histórico	NAUBC.
Osasco	Fazenda Veloso	Histórico	Robrahn-González & Zanettini, 2003.
	Quartel e vila de Quitaúna	Histórico	Robrahn-González & Zanettini, 2003.
Santo André	Valmir de Lima	Pré-colonial	SR / IPHAN, 2010.
São Paulo	Anália Franco/ Capão	Histórico	Robrahn-González & Zanettini, 2003.
	Beco do Pinto	Histórico	CNSA / IPHAN, 2010.
	Capela de São Miguel	Colonial / Histórico	Juliani et alli., 2007.
	Casa do Tatuapé	Histórico	CNSA / IPHAN, 2010.
	Casa 1 – Pátio do Colégio	Histórico	CNSA / IPHAN, 2010.
	Casa de Ferroviário	Histórico	A Lasca Arqueologia / CPTM, 2008.
	Fábrica Petibon	Histórico	Zanettini, com. pes.
	Jaraguá I	Pré-colonial cerâmico	Robrahn-González & Zanettini, 2003.
	Jaraguá II	Pré-colonial lítico	Robrahn-González & Zanettini, 2003.
	Mineração Jaraguá	Histórico	Robrahn-González & Zanettini, 2003.
	Morrinhos	Histórico	CNSA / IPHAN, 2010.
	Morumbi	Pré-colonial lítico	De Blasis & Robrahn-González, 2002.
	Olaria II	Pré-colonial cerâmico	Robrahn-González & Zanettini, 2003.
	Parque da Luz	Histórico	DPH / SCMSP.
	Penha	Cerâmico	Araújo, 2007.
	Sítio Mirim	Histórico	CNSA / IPHAN, 2010.
	Sítio São Miguel 1	Colonial / Histórico	A Lasca Arqueologia / CPTM, 2008.

Fonte: Diagnóstico preliminar do Patrimônio Cultural – A Lasca Arqueologia - 2013

Como é notório, a região fisiográfica em questão constitui uma área de grande importância para o conhecimento do cenário arqueológico regional paulista, pois são muitas as ocorrências e os sítios arqueológicos encontrados, afora àqueles vestígios que não estão devidamente registrados, em função da ausência de programas de levantamentos sistemáticos científicos para essa bacia hidrográfica.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	499 de 870

Embora achados arqueológicos fortuitos associados às populações ceramistas de tradição Tupi-guarani tenham sido descobertos desde o final do século XIX em alguns bairros da cidade de São Paulo como: Mooca, Brás, Luz, Brooklin, Penha e Anhanguera (ARAÚJO, 1995, 2007; JULIANI, 1996; PEREIRA JR., 1964; SANT'ANNA, 1944), a bacia do Alto Tietê é ainda muito pouco conhecida do ponto de vista da arqueologia pré-colonial.

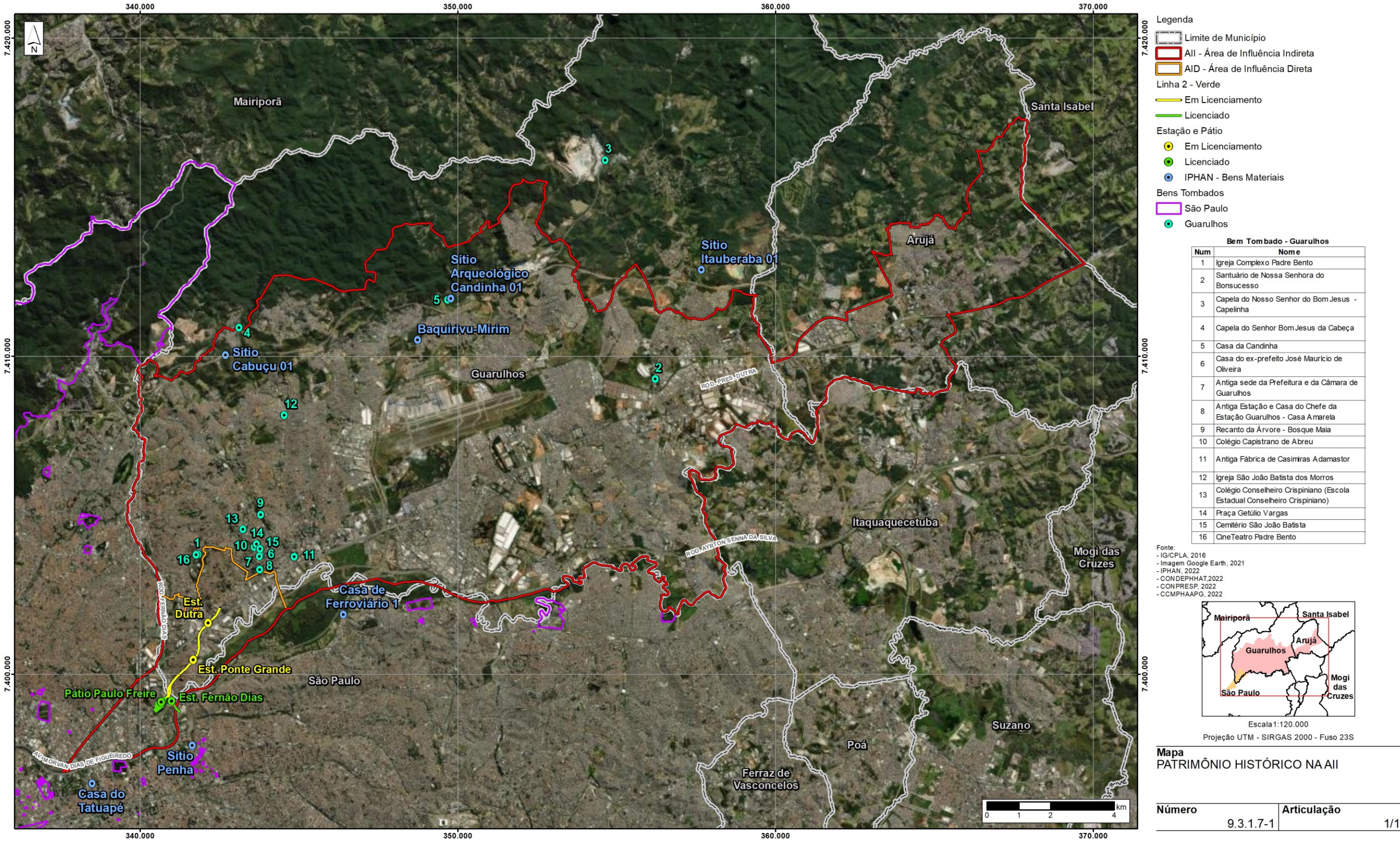
Não obstante, devido aos inúmeros estudos realizados em função das necessidades de licenciamento ambiental de empreendimentos modificadores do meio físico, o contexto de ocupação humana da bacia do Alto Tietê vem recebendo um importante aporte informativo quanto ao sistema regional de ocupação humana pretérita.

Os levantamentos realizados para a análise do Patrimônio Histórico e Bens Tombados têm como referência o relatório “*Diagnóstico preliminar do Patrimônio Cultural*” (A Lasca Arqueologia – 2013) (**Anexo 7**). No entanto, os dados foram atualizados por meio de levantamentos no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT), Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (CONPRESP), e Conselho Consultivo Municipal do Patrimônio Histórico, Arqueológico da Prefeitura de Guarulhos (CCMPHAAPG) e são apresentados no **Mapa 9.3.1.7-1**.

O referido Mapa indica que existem alguns bens existentes na All do empreendimento, conforme apresentado no **Quadro 9.3.1.7-2**.

CÓDIGO	RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO	A
EMIÇÃO	29/04/2025	FOLHA	500 de 870

Mapa 9.3.1.7-1 – Localização desses bens históricos ou de interesse na AII



Quadro 9.3.1.7-2 – Distribuição dos bens tombados nos municípios de São Paulo e Guarulhos dentro da AI do empreendimento ou próximo aos seus limites.

Bem	Município	Nível	Localização em relação às áreas de influência
Casa do Ferroviário	ZN/São Paulo	Municipal	Fora da AI
Casa do Tatuapé	ZL/São Paulo	Municipal/Estadual/Federal	Fora da AI
Sítio Penha	ZL/São Paulo	Municipal	Fora da AI
Bosque Maia	Guarulhos	Municipal	AI
Cemitério São João Batista	Guarulhos	Municipal	AI
Cine Teatro Padre Bento	Guarulhos	Municipal	AI
Colégio Capistrano de Abreu	Guarulhos	Municipal	AI
E.E.Conselheiro Crispiniano	Guarulhos	Municipal	AI
Antiga Estação de Trem e Antiga Casa Chefe Estação	Guarulhos	Municipal	AI
Antiga Fábrica da Adamastor	Guarulhos	Municipal	AI
Igreja do Bom Jesus da Cabeça	Guarulhos	Municipal	AI
Igreja do Sanatório Padre Bento	Guarulhos	Municipal	AI
Igreja Nossa Senhora Bonsucesso	Guarulhos	Municipal	AI
Igreja Bom Jesus da Capelinha	Guarulhos	Municipal	AI
Igreja São João Batista dos Morros	Guarulhos	Municipal	AI
Praça Getúlio Vargas	Guarulhos	Municipal	AI
Prédio da Antiga Câmara de Guarulhos	Guarulhos	Municipal	AI
Sítio da Candinha	Guarulhos	Municipal	AI

Os levantamentos mostram que o empreendimento ocupa região cujo patrimônio histórico possui relevância, mas que no entanto, encontra-se distante da ADA e tem apenas um dos bens muito próximo dos limites da AID, o que sugere que o impacto sobre esse tema pode ser desconsiderado.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	502 de 870

9.3.1.8 Síntese do Diagnóstico da All

- População total crescendo pouco menos que a média metropolitana;
- Densidades acima de 100hab/ha em todos os bairros no entorno e no centro de Guarulhos;
- Estrutura viária sem direções definidas, organizando-se segundo a ocupação pretérita foi ocorrendo, apresentando poucas travessias das principais rodovias que cortam a região, Pres. Dutra, Fernão Dias e Ayrton Senna;
- Densa rede de transportes intermunicipais por ônibus, único modal presente, dando suporte à grande movimentação de passageiros entre os municípios incidentes;
- Uso do solo dominado pelos usos urbanos de diversas categorias, residenciais, comerciais, de serviços, que se espriam continuamente desde São Paulo a Arujá;
- Áreas ao norte de Guarulhos e Arujá se constituindo em áreas de mananciais ambientalmente protegidas;
- Mercado imobiliário em expansão, especialmente em Guarulhos e Arujá;
- Mercado de trabalho com pequeno crescimento positivo equivalente à da RMSP, com domínio do setor de serviços e comércio, tendo apresentado recuo no setor industrial, especialmente em São Paulo e Arujá;
- Maior concentração de empregos no Parque Novo Mundo e na área central de Guarulhos, sendo grande também no entorno dessa área central, Vila Galvão, Itapegica, Guapoúva, Picanço, Via Augusta;
- Cerca de um terço dos empregos são informais;
- Maior número de empresas são de empreendedores autônomos, sem empregados, que apresentou crescimento entre 2010 e 2020;
- Crescimento no número de viagens e índice de mobilidade de 2007 a 2017;
- Índices de vulnerabilidade alta e muito alta espriadas nas áreas fora dos bairros centrais de Guarulhos ao norte e sul da rod. Pres. Dutra, na área leste de Arujá e nos aglomerados subnormais do Parque Novo Mundo;
- Renda total e per capita em declínio e renda média cerca de 17% inferior à média metropolitana;
- Predominância de faixas de renda entre 2 e 4 salários-mínimos;

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	503 de 870

- População que estuda ampliou-se entre 2007 e 2017, sendo maior que a média metropolitana no ensino infantil e fundamental, recuando no ensino médio.
- Patrimônio histórico, arqueológico e cultural existente, situado a grandes distâncias das áreas a desapropriar e dos locais de obras, bem como de qualquer das suas intervenções.

9.3.2 Caracterização e Análise Socioeconômica da AID E AIE

A caracterização da Área de Influência Direta (AID) e da Área de Influência das Estações (AIE), sob a perspectiva socioeconômica, abrange diferentes temas: Estrutura Urbana; Dinâmica Econômica e Empregos; Mobilidade e Viagens; Dinâmica Demográfica; Dinâmica Social e Qualidade de Vida; Infraestruturas; Equipamentos e Serviços Públicos; Organizações Sociais.

9.3.2.1 Estrutura Urbana

A estrutura urbana é analisada nos seguintes componentes: a) Estrutura Viária e de Transportes; b) Uso e Ocupação do Solo; c) Zoneamento; d) Paisagem Urbana; e) Mobilidade e Viagens.

9.3.2.1.1 Estrutura Viária e Transporte

Estrutura Viária e Transporte em São Paulo

A estrutura viária da AID em São Paulo, que abrange a zona OD Parque Novo Mundo, é determinada pela diretriz sudeste noroeste da rod. Pres. Dutra, ao norte, pela diretriz da Marginal de Tietê, ao sul e a leste, que são vias estruturais limites dessa zona OD, também a leste, pela calha do rio Cabuçu de Cima, limite entre os municípios de São Paulo e Guarulhos, e pela av. Educador Paulo Freire, sentido norte sul. Cabe salientar que apesar da estação Fernão Dias e o pátio Paulo Freire não estarem no escopo deste licenciamento, a zona OD que abrange esta área de influência foi considerada, por ser a única zona OD no município de São Paulo.

Cortando ao meio esse território de norte a sul, há também a av. Ten. Amaro Felicíssimo da Silveira, que delimita dois tipos de ocupações a leste e a oeste dela.

A oeste, entre essa avenida e a rod. Pres. Dutra e a marginal do Tietê, existe um mosaico de arruamentos em diversas direções e desconectados entre eles. Há arruamentos paralelos e transversais à rod. Pres. Dutra, que se estendem a leste a uma distância entre 150m a 380m dessa via. Mas no centro desse território observa-se grandes lotes de serviços, que interrompem arruamentos, assim como grandes favelas, tais como a da Funerária e do Cariri que impõem uma diversidade de rumos na estrutura viária, conformando pequenos núcleos isolados. Os grandes lotes também no miolo desses limites, contem usos como o centro de distribuição dos correios, várias transportadoras e centros logísticos e atacadão.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	504 de 870

Esse território se conecta com o lado oeste da rod. Pres. Dutra pela rua Curuçá, que a transpõe, assim como pela av. Educador Paulo Freire no extremo norte. Ao sul, esse território acessa a cidade de São Paulo pela travessia da ponte do Tatuapé sobre o rio Tietê. E a leste, transpondo o rio Tietê, há a ponte Domingos Franciulli Netto que conecta o Parque Novo Mundo à zona norte da cidade.

A leste da av. Ten. Amaro Felicíssimo da Silveira, existe o loteamento em forma elíptica que se constitui no Parque Novo Mundo, com outro eixo norte sul da av. Serafim Gonçalves Pereira e sua continuidade na Jose Maria Fernandes, após a praça Novo Mundo. Transversal a essa praça há al. 2º Sarg. Névio Baracho dos Santos, sentido leste oeste. Da mesma praça saem ruas radiais, a al. Sarg. Sad Feres, sentido noroeste sudoeste, a al. Subt. Francisco Hierro, sentido sudoeste nordeste, a al. 2º Sarg. Andiras Nogueira de Abreu, sentido nordeste sudoeste e a rua Sarg. Jose Pessoto Sobrinho, sentido sudeste noroeste. O arruamento elíptico do Parque Novo Mundo se encerra a leste na av. Educ. Paulo Freire e em grandes lotes tomados por usos institucionais e estacionamentos.

Por fim, entre o leste da av. Educador Paulo Freire até a marginal Tietê e rio Cabuçu de Cima, há grades usos institucionais sem arruamentos, tais como a ETE Novo Mundo, e a ETEC de Esportes Curt Walter Baungart, em meio às alças de acesso à ponte Domingos Fraciulli Netto, como também o conjunto habitacional Chácara Bela Vista e núcleos de favelas, tais como a do Sapo e dos Anjos.

Já, no trecho considerado no município de São Paulo, a estrutura viária é determinada pela av. Educador Paulo Freire, arterial, que a atravessa ao meio no sentido norte sul, mas que não foi determinante na diretriz das vias do entorno. A porção a sudeste posiciona-se entre a marginal Tietê ao sul (Via de Trânsito Rápido), mas também a leste, pois ela faz uma curva de 90° rumo ao norte, pela Ponte Domingos Franciuli Neto ao norte (arterial) e pela av. Educador Paulo Freire, a oeste. Entre esta avenida e a marginal, ao sul da AIE, há as alças de acesso da ponte Aricanduva e a rua Paulo Lorenzani, que se constitui em alça entre a avenida e a marginal, todas vias arteriais (**Foto 9.3.2.1.1-1 a 9.3.2.1.1-4**). A porção a sudoeste tem ao sul a marginal Tietê e ao norte a al. Srg. Nevio Baracho dos Santos que é a radial leste do viário de forma elíptica que caracteriza o Parque Novo Mundo. Entre a rua Sold. Cristóvão Moraes Garcia, limite da AIE a oeste e a av. Educ. Paulo Freire a leste, o viário se orienta pelas diretrizes desses limites. A av. Emílio Giaquinto, leste oeste, e a rua Francisco Fanganielo, norte sul, se constituem em vias coletoras nessa porção. Na porção a nordeste da AIE, observa-se apenas a av. Educador Paulo Freire a leste e a marginal Tietê, também a leste, o rio Cabuçu de Cima constituindo-se no limite norte. Não há viário interno, a não ser as vias internas da ETE Parque Novo Mundo.

Na porção a noroeste o viário estrutura-se como radiais do Parque Novo Mundo, tendo a leste a av. Educador Paulo Freire, a oeste a rua Sold. Cristóvão Moraes Garcia, a av. Amadeu Poli e ao norte a rod. Pres. Dutra e a alça de acesso à av. Educador Paulo Freire.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	505 de 870



**Foto 9.3.2.1.1-1 – Via Coletora na AIE de São Paulo
- Av. Srg. Névio Baracho dos Santos**



**Foto 9.3.2.1.1-2 – Via Coletora na AIE de São Paulo
- Rua Pedro Taques Filho**



**Foto 9.3.2.1.1-3 – Via Coletora na AIE de São Paulo
- Rua Amadeu Poli**



**Foto 9.3.2.1.1-4 – Via Coletora na AIE de São Paulo
- Rua Baracela**

Fonte: Street View - 2022

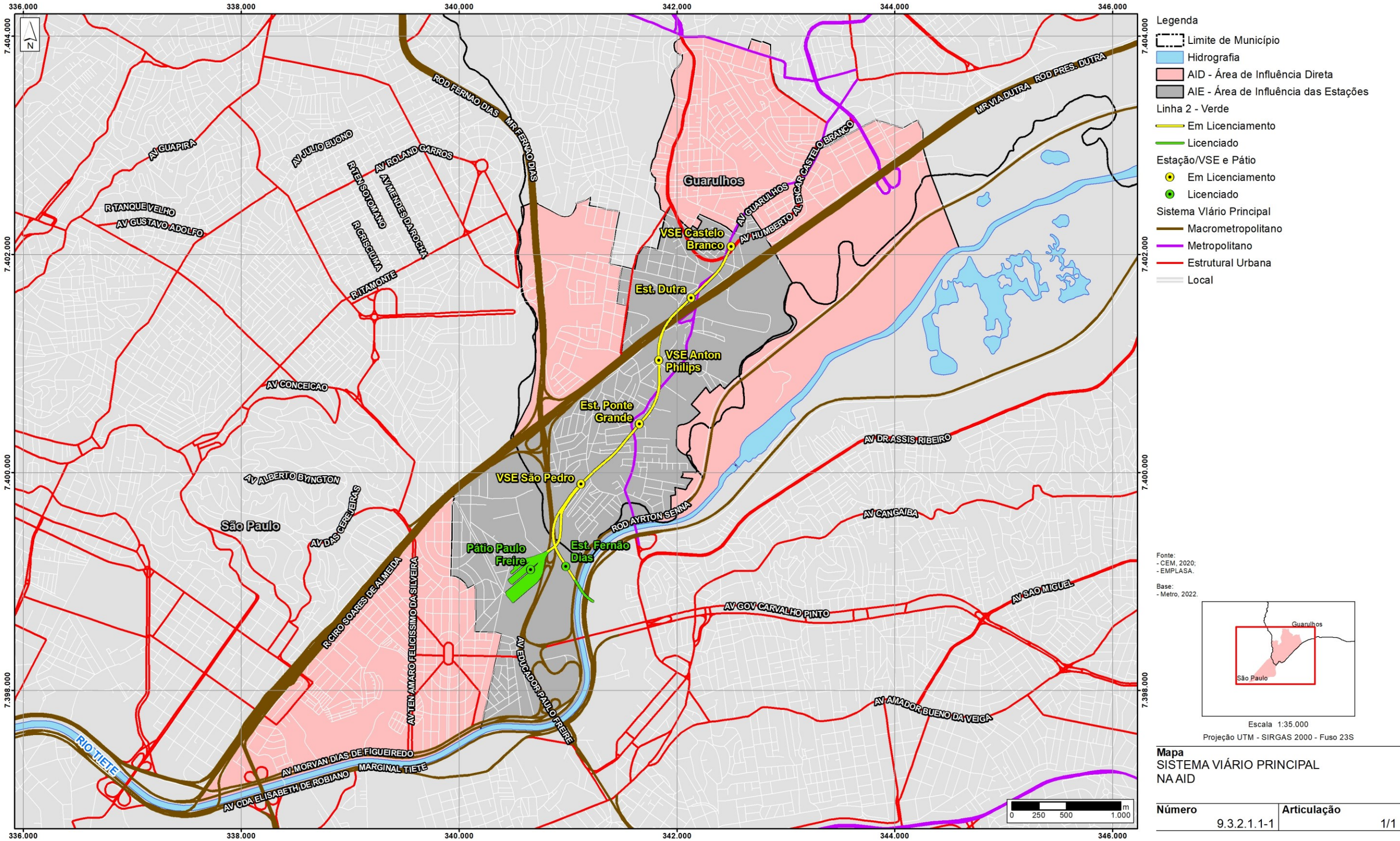
Nessa porção funcionam como coletoras, a av. Amadeu Poli, a rua Pedro Taques Pires e a rua Baracela, está se constituindo em uma via precária, sem guias, sarjetas ou calçamento, com favelas lindeiras. Apesar da precariedade desta rua Baracela, ela é classificada como coletora pois constitui-se no único eixo que dá acesso da porção a noroeste onde, além de usos industriais há núcleos de favelas, à av. Educador Paulo Freire.

Cabe salientar, que o sistema viário da AIE é dominado por Vias de Trânsito Rápido (VTR) e vias estruturais e coletoras, em detrimento de vias locais, que são prevalentes na AID.

O **Mapa 9.3.2.1.1-1** registra o sistema viário na AID e na AIE, em São Paulo e Guarulhos.

CÓDIGO	RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO	A
EMIÇÃO	29/04/2025	FOLHA	506 de 870

Mapa 9.3.2.1.1-1 – Sistema viário na AID e na AIE, em São Paulo e Guarulhos



CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	507 de 870

Em termos de transportes, o município de São Paulo apresenta uma ampla rede de linhas de ônibus municipais, tendo em maio de 2019, segundo a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, 1.378 linhas em operação.

A Tabela do **Anexo 9** registra as linhas de ônibus municipais que transitam pela AID e AIE em São Paulo. São 19 linhas na AID, conforme **Tabela 9.3.2.1.1-1**, e 6 linhas na AIE, ou 31,6%.

Essas linhas transitam por 206 logradouros da AID e por 62 da AIE, que conformam o Parque Novo Mundo, pela marginal Tietê e nas ligações desse bairro com o centro, cruzando a marginal Tietê, e com a zona norte do município, atravessando a rod. Pres. Dutra. Ou seja, apenas 31,6% das linhas municipais da AID transitam na proximidade da futura estação Fernão Dias na AIE em São Paulo.

Tabela 9.3.2.1.1-1 – Linhas de Ônibus Municipais por Número de Logradouros Incidentes em São Paulo – AIE e AID

Linha de Ônibus		Número de Logradouros Incidentes		
Código	Nome	AIE	AID	AIE / AID
2026-10	JAÇANÃ - PQ. NOVO MUNDO	9	30	30,0
271M-10	PQ. NOVO MUNDO - METRÔ SANTANA	16	16	100,0
271A-51	CANGAÍBA - METRÔ SANTANA	8	8	100,0
272N-10	PQ. NOVO MUNDO - PQ. D. PEDRO	14	14	100,0
2713-10	METRÔ PENHA - CHÁC. BELA VISTA	4	4	100,0
172X-10	PQ. NOVO MUNDO - METRÔ TATUAPÉ	11	11	100,0
213E-10	PQ. EDU CHAVES / METRÔ BELÉM	0	14	0,0
1177-10	TERM. A. E. CARVALHO / LUZ	0	1	0,0
1178-10	SÃO MIGUEL / PÇA. DO CORREIO	0	1	0,0
1178-31	SÃO MIGUEL / PÇA. DO CORREIO	0	1	0,0
1178-32	ABEL TAVARES / PÇA. DO CORREIO	0	1	0,0
1178-42	CONJ. HAB. VL. SÍLVIA / PÇA. DO CORREIO	0	1	0,0
1206-10	PQ. VL. MARIA / CORREIO	0	32	0,0
121G-10	PQ. NOVO MUNDO / METRÔ TUCURUVI	0	14	0,0
172J-10	JD. BRASIL / TATUAPÉ	0	6	0,0
271A-10	TERM. PENHA / METRÔ SANTANA	0	16	0,0
271C-10	PQ. VL. MARIA / TERM. PRINC. ISABEL	0	21	0,0
N232-11	METRÔ TUCURUVI / PQ. NOVO MUNDO (Linha Noturna)	0	15	0,0
N302-11	TERM. A. E. CARVALHO / TERM. PQ. D. PEDRO II (Linha Noturna)	0	1	0,0
Total		62	207	30,0

Fonte: São Paulo Transporte S/A - SPTrans e Google Maps

A **Tabela 9.3.2.1.1-2** traz as ocorrências de linhas nos logradouros da AID e AIE, ressaltando-se que as ocorrências são o somatório nos dois sentidos. Verifica-se que na AID são 75 os logradouros percorridos por linhas de ônibus, sendo que na AIE são 19, ou seja, 25% das vias. Na marginal Tietê ocorre a maioria delas, 17 na AID e 5 na AIE. E na av. Educador Paulo Freire há 6 ocorrências, das quais 66,7% estão na AIE. Na av. Ten. Amaro Felicíssimo da Silveira, limite oeste do loteamento elipsoidal do Parque Novo Mundo, que faz a travessia da rod. Pres. Dutra, e fora da AIE, ocorre uma concentração de 14 ocorrências. Nas demais vias de fluxo intenso, médio e secundárias da AID, registra-se número menor de ocorrência de linhas.

Cabe salientar, que 30% dos logradouros percorridos por linhas de ônibus da AID encontram-se na AIE.

Tabela 9.3.2.1.1-2 – Número de Ocorrências de Linhas Municipais incidentes na AIE e AID, em São Paulo, por Logradouro

Grupo de Referência	Logradouro	Ocorrências (somatório dos dois sentidos)				
		AIE		AID		AIE / AID
		Número	% s/ Linhas totais da AID	Número	% s/ Linhas totais da AID	
Principais vias da AIE	AL. 2º SG. ANDIRAS NOGUEIRA DE ABREU	7	18,4	12	31,6	58,3
Principais vias da AIE	R. FRANCISCO FANGANIELLO	6	15,8	11	28,9	54,5
Principais vias da AIE	AL. 2º SG. NÉVIO BARACHO DOS SANTOS	6	15,8	8	21,1	75,0
Principais vias da AIE	AV. EMÍLIO GIAQUINTO	5	13,2	10	26,3	50,0
Principais vias da AIE	R. CEL. DILERMANO BRISOLA	4	10,5	4	10,5	100,0
Principais vias da AIE	R. PEDRO TAQUES PIRES	4	10,5	4	10,5	100,0
Principais vias da AIE	AV. AMADEU POLI	3	7,9	4	10,5	75,0
Principais vias da AIE	R. PAULO LORENZANI	3	7,9	4	10,5	75,0
Principais vias da AIE	R. SD. CRISTOVÃO MORAIS GARCIA	3	7,9	4	10,5	75,0
Marginal	AV. MORVAN DIAS DE FIGUEIREDO (Marginal Tietê)	5	13,2	17	44,7	29,4
Avenida principal AIE	AV. EDUCADOR PAULO FREIRE	4	10,5	6	15,8	66,7
Vias secundárias AIE	R. SALVADOR RODRIGUES PRADO	2	5,3	3	7,9	66,7
Vias secundárias AIE	R. SD. JOSÉ LEITE DA SILVA	2	5,3	3	7,9	66,7
Vias secundárias AIE	R. SG. RODOVAL CABRAL TRINDADE	2	5,3	3	7,9	66,7
Vias secundárias AIE	R. SD. FRANCISCO GOMES DE SOUZA	2	5,3	2	5,3	100,0
Vias secundárias AIE	R. DR. VIDAL REIS	1	2,6	2	5,3	50,0
Vias secundárias AIE	R. CARMINA IANETTA FANGANIELLO	1	2,6	1	2,6	100,0
Vias secundárias AIE	R. FRITZ JANK	1	2,6	1	2,6	100,0
Vias secundárias AIE	R. GIUSEPPE MARINO	1	2,6	1	2,6	100,0
Vias de fluxo intenso AID	AV. TTE. AMARO FELICÍSSIMO DA SILVEIRA	0	0,0	14	36,8	0,0
Vias de fluxo intenso AID	AL. 1º SG. BASÍLIO NOGUEIRA DA COSTA	0	0,0	8	21,1	0,0
Vias de fluxo intenso AID	PÇA. NOVO MUNDO	0	0,0	8	21,1	0,0
Vias de fluxo intenso AID	R. GALILEU GAIA	0	0,0	6	15,8	0,0
Vias de fluxo intenso AID	R. FRANCISCO LEOPOLDO E SILVA	0	0,0	5	13,2	0,0
Vias de fluxo intenso AID	R. SD. ANTÔNIO ROMANO DE OLIVEIRA	0	0,0	5	13,2	0,0
Vias de fluxo médio AID	AV. SERAFIM GONÇALVES PEREIRA	0	0,0	4	10,5	0,0
Vias de fluxo médio AID	R. AMADEU CORNADO MARTI	0	0,0	4	10,5	0,0
Vias de fluxo médio AID	R. CEL. GUILHERME ROCHA	0	0,0	4	10,5	0,0
Vias de fluxo médio AID	R. DOS CONDOREIROS	0	0,0	4	10,5	0,0
Vias de fluxo médio AID	R. NESTOR DE HOLANDA	0	0,0	4	10,5	0,0
Vias de fluxo médio AID	R. NILTON COELHO DE ANDRADE	0	0,0	4	10,5	0,0
Vias de fluxo médio AID	R. SERAFIM POLI	0	0,0	4	10,5	0,0
Vias de fluxo médio AID	R. CIRO SOARES DE ALMEIDA	0	0,0	3	7,9	0,0
Vias de fluxo médio AID	AL. SUB-TTE. FRANCISCO HIERRO	0	0,0	2	5,3	0,0
Vias de fluxo médio AID	AV. ERNESTO AUGUSTO LOPES	0	0,0	2	5,3	0,0
Vias de fluxo médio AID	PÇA. ENG. HUGO BRANDI	0	0,0	2	5,3	0,0
Vias de fluxo médio AID	R. BADAJOZ	0	0,0	2	5,3	0,0
Vias de fluxo médio AID	R. BENEDITA DORNELLAS CLARO	0	0,0	2	5,3	0,0

Grupo de Referência	Logradouro	Ocorrências (somatório dos dois sentidos)				
		AIE		AID		AIE / AID
		Número	% s/ Linhas totais da AID	Número	% s/ Linhas totais da AID	
Vias de fluxo médio AID	R. CARLOS JOSÉ MICHELON	0	0,0	2	5,3	0,0
Vias de fluxo médio AID	R. SD. FRANCISCO TAMBORIM	0	0,0	2	5,3	0,0
Vias secundárias AID	AL. 2º SG. ANANIAS HOLANDA OLIVEIRA	0	0,0	1	2,6	0,0
Vias secundárias AID	AV. BARRA DO RIO AZUL	0	0,0	1	2,6	0,0
Vias secundárias AID	AV. JOSÉ MARIA FERNANDES	0	0,0	1	2,6	0,0
Vias secundárias AID	R. ARMANDO RODRIGUES	0	0,0	1	2,6	0,0
Vias secundárias AID	R. AXINIM	0	0,0	1	2,6	0,0
Vias secundárias AID	R. CB. ANTÔNIO ALVES	0	0,0	1	2,6	0,0
Vias secundárias AID	R. CB. ROMEU CASA GRANDE	0	0,0	1	2,6	0,0
Vias secundárias AID	R. CHAFARIZ DAS SARACURAS	0	0,0	1	2,6	0,0
Vias secundárias AID	R. DA BARACELA	0	0,0	1	2,6	0,0
Vias secundárias AID	R. GEN. JOÃO CARLOS LOBO BOTELHO	0	0,0	1	2,6	0,0
Vias secundárias AID	R. MANGUARI	0	0,0	1	2,6	0,0
Vias secundárias AID	R. PINHO DE AZEVEDO	0	0,0	1	2,6	0,0
Vias secundárias AID	R. PROF. ULPIANO PINTO DE SOUZA	0	0,0	1	2,6	0,0
Vias secundárias AID	R. SD. ARISTIDES GOUVEIA	0	0,0	1	2,6	0,0
Vias secundárias AID	R. SD. JOSÉ VICENTE DE PAULA	0	0,0	1	2,6	0,0
Vias secundárias AID	R. WALTER RIBEIRO NOVAES	0	0,0	1	2,6	0,0

Fonte: São Paulo Transporte S/A - SPTrans e Google Maps

Analisando-se a origem ou destino das linhas municipais na AID e AIE em São Paulo, visualizados na **Tabela 9.3.2.1.1-3**, verifica-se que ocorrem 16 origens ou destinos dessas linhas. Na AID o maior percentual, 21,1%, têm três origens ou destinos: são linhas circulares, ou no Parque Novo Mundo e na Praça do Correio. Em seguida o maior destino ou origem é o Metrô Santana, com 15,8%. Os demais destinos e origens representam 5,3% das linhas cada um.

Dos 27 destinos ou origens da AID, 11 estão localizados na AIE e representam 40,7% das origens ou destinos, sinalizando sobre a predominância de transportes nessa área.

Tabela 9.3.2.1.1-3 – Número de Ocorrências por Origem ou Destino (OD) das Linhas Municipais Incidentes na AIE e AID em São Paulo

Origem ou Destino	AIE		AID		No de OD AIE / AID
	No de OD	% s/ Total Linhas	No de OD	% s/ Total Linhas	
CIRCULAR	1	5,3	4	21,1	25,0
CANGAÍBA	1	5,3	1	5,3	100,0
JAÇANÃ	1	5,3	1	5,3	100,0
JD. BRASIL	0	0,0	1	5,3	0,0
LUZ	0	0,0	1	5,3	0,0
METRÔ BELÉM	0	0,0	1	5,3	0,0
METRÔ SANTANA	2	10,5	3	15,8	66,7
METRÔ TATUAPÉ	1	5,3	1	5,3	100,0
PÇA. DO CORREIO	0	0,0	4	21,1	0,0
PQ. D. PEDRO	1	5,3	1	5,3	100,0
PQ. EDU CHAVES	0	0,0	1	5,3	0,0
PQ. NOVO MUNDO	4	21,1	4	21,1	100,0

Origem ou Destino	AIE		AID		No de OD AIE / AID
	No de OD	% s/ Total Linhas	No de OD	% s/ Total Linhas	
PQ. VL. MARIA	0	0,0	1	5,3	0,0
TERM. PENHA	0	0,0	1	5,3	0,0
TERM. PQ. D. PEDRO II	0	0,0	1	5,3	0,0
TERM. PRINC. ISABEL	0	0,0	1	5,3	0,0
Total	11	40,7	27	100,0	40,7

Fonte: São Paulo Transporte S/A - SPTrans e Google Maps

O sistema de Bilhete Único para o pagamento das tarifas, propicia integração gratuita entre três ônibus municipais num período de três horas, e integração tarifada entre Metrô ou CPTM e os ônibus municipais. Metrô e CPTM possuem integração gratuita em todas as estações de interligação

Estrutura Viária e Transporte em Guarulhos

A grande dificuldade em definir um sistema viário estruturador em Guarulhos está na configuração de uma rede desarticulada, resultado de uma topografia adversa e de uma ocupação do território sem planejamento e controle.

A OD Ponte Grande que compõe a **AID** abrange uma grande área tendo a leste o limite do rio Cabuçu de Cima, ao sul o rio Tietê, ao norte vários trechos de ruas e a av. Gen. Humberto de Alencar Castelo Branco e a oeste ela se estende em faixa lindeira à rod. Pres. Dutra até a rua Padre Celestino, a cerca de 3,4km da futura estação Ponte Grande.

Já a OD Gopouva limita-se ao sul com a OD anterior na av. Gen. Humberto de Alencar Castelo Branco, a leste com a OD Ponte Grande, a oeste pela grande área ocupada pela Fundação Remédio Popular, ao norte pela av. Emílio Ribas e rua Silvestre Vasconcelos Calmon até a av. Guarulhos.

Seu extremo norte situa-se a 2,2km da futura estação Dutra. Como essas OD extrapolam em muito a área de captação de demandas das futuras estações Ponte Grande e Dutra, o sistema viário é descrito dentro do que se convencionou chamar, neste estudo, de Área de Influência das Estações (AIE).

Na porção ao norte da rod. Pres. Dutra, a estrutura viária é predominantemente quadrangular com vias que obedecem ao sentido norte sul da rod. Fernão Dias. Essa rede quadrangular é rompida por grandes lotes industriais ou de serviços que estão, tanto lindeiros a essa rodovia, como também lindeiros à rod. Pres. Dutra, tal como o Shopping Internacional de Guarulhos. Na porção ao sul da rod. Pres. Dutra o sistema viário se estrutura ao longo da av. Guarulhos, mas com vários bairros com desenhos viários distintos.

No extremo leste o padrão quadrangular é quebrado pela av. Pres. Humberto de Alencar Castelo Branco que, depois de seguir por um trecho paralela à rod. Pres. Dutra, faz uma curva

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	511 de 870

acentuada e ruma para o norte, o que faz com que as quadras lindeiras passem a observar tal posicionamento.

A av. Guarulhos, é uma arterial com duas faixas por sentido e sem canteiro central, que se inicia na zona leste da capital, na av. Assis Ribeiro, faz a travessia em viaduto da marginal Tietê e da rod. Pres. Dutra e ruma para nordeste, atravessando ao meio a **AID** de Guarulhos. Constitui-se no eixo principal na **AID** em Guarulhos (**Fotos 9.3.2.1.1-5 e 9.3.2.1.1-6**).

Na porção a nordeste, existe a av. Pres. Humberto de Alencar Castelo Branco, via arterial com duas faixas por sentido mais corredor de ônibus e canteiro central, que tem traçado no trecho inicial paralelo à rod. Pres. Dutra e muda de direção rumando ao norte.

Outra via arterial é a rua Doze de Outubro que interliga a av. Guarulhos à av. Pres. Humberto de Alencar Castelo Branco.

Em Guarulhos, o transporte público tem como base sistemas de ônibus municipais e intermunicipais.

Segundo informações obtidas no site da Prefeitura de Guarulhos¹⁶, na AID e AIE circulam as linhas municipais registradas no **Anexo 10**.

Na **AID** são **18 linhas**, enquanto na **AIE** circulam **15 linhas** de ônibus municipais, ou seja, 83,3% do total da AID (**Tabela 9.3.2.1.1-4**), sinalizando sobre a grande concentração de linhas no entorno das estações.

Essas linhas têm 254 logradouros incidentes na AID e 145 na AIE (57,1%).



Foto 9.3.2.1.1-5 – Av. Guarulhos nas proximidades da estação Ponte Grande



Foto 9.3.2.1.1-6 – Av. Guarulhos nas proximidades da estação Dutra

Fonte: Street View - 2021

¹⁶ <https://www.guarulhos.sp.gov.br/linhas-de-onibus-em-operacao> consulta em outubro de 2022

Uma grande parcela dessas linhas se destina ou passa pelo Shopping Internacional de Guarulhos, indicando o grande número de passageiros que a futura estação Dutra atrairá. Muitas linhas trafegam pelas ruas Eng. Camilo Olivetti e José Sarraceni, pelas av. Carlos Ferreira Endres e Guarulhos, que são internas ou lindeiras às obras da estação, devendo causar transtornos a essas rotas.

O sistema municipal de ônibus de Guarulhos conta com sistema de pagamento por bilhete único (Guarupass), sendo possível realizar integrações gratuitas entre linhas municipais no período de duas horas.

Tabela 9.3.2.1.1-4 – Linhas de Ônibus Municipais por Número de Logradouros Incidentes em Guarulhos – AIE e AID

Linha de Ônibus		Número de Logradouros Incidentes		
Código	Nome	AIE	AID	AIE / AID
S172	SHOPPING INTERNACIONAL / AEROPORTO INTERNACIONAL	7	9	77,8
230	COCAIA - JARDIM MUNHOZ (via Jd. Paraventi e Shopping Internacional)	22	25	88,0
273	RECREIO SÃO JORGE - SHOPPING INTERNACIONAL (via FIG e Até Itapegica)	10	20	50,0
274	JD. ITAPOÃ / SHOPPING INTERNACIONAL (Via Jd. Tranquilidade)	7	10	70,0
275	COCAIA / SHOPPING INTERNACIONAL	7	10	70,0
276	COCAIA - SHOPPING INTERNACIONAL (via Alameda Yaya)	7	10	70,0
281	PQ. CONTINENTAL II / SHOPPING INTERNACIONAL (VIA CEMEG E ATÉ ITAPEGICA)	6	14	42,9
351	TERMINAL CECAP - SHOPPING INTERNACIONAL (Via Vila Barros e Av. Tiradentes)	7	10	70,0
433	TERMINAL SÃO JOÃO / TERMINAL VILA GALVÃO (via Anel Viário)	2	4	50,0
438	TERMINAL SÃO JOAO / SHOPPING INTERNACIONAL (Via Dutra)	13	15	86,7
600	JD. GUILHERMINO / ITAPEGICA (via Rod. Ayrton Senna e Shopping Internacional)	15	21	71,4
710	TERMINAL PIMENTAS / SHOPPING INTERNACIONAL (via Dutra)	20	31	64,5
720	TERMINAL PIMENTAS - SHOPPING INTERNACIONAL (via Parque Cecap e até Itapegica)	8	19	42,1
N850	VILA CARMELA / SHOPPING INTERNACIONAL (Horário Noturno)	7	10	70,0
261	TERMINAL VILA GALVÃO / ITAPEGICA (via Jd. do Papai e Vl. Augusta)	7	20	35,0
279	COCAIA/TERMINAL VILA GALVÃO (Via Jd. Paraventi e Av. Emílio Ribas)	0	2	0,0
701	TERMINAL PIMENTAS / CENTRO (via Ayrton Senna)	0	8	0,0
N437	TERMINAL SÃO JOÃO / TERMINAL VILA GALVÃO (Horário Noturno)	0	16	0,0
Total		145	254	57,1

Fonte: Prefeitura de Guarulhos e Google Maps

A **Tabela 9.3.2.1.1-5** registra os logradouros por onde transitam as linhas de ônibus municipais na AID e AIE em Guarulhos.

Há 60 logradouros na AID por onde os ônibus transitam. Desses, 28 estão nas proximidades do Shopping Internacional e rodovias e dentro da AIE (46,6%).

Nessas vias nas proximidades do Shopping há 138 ocorrência de linhas na AID e 132 na AIE, ou seja 96%, demonstrando o grande volume de linhas nas proximidades da futura estação.

Além dessas ocorrências de linhas, há 3 logradouros que se constituem em rodovias ou sistemas estruturais (Pres. Dutra, av. Guarulhos, Pres. Humberto de Alencar Castelo Branco), onde há 26 ocorrências na AID e 13 na AIE (50,0%). Esses são os logradouros de maior movimentação de ônibus na AID e AIE no município.

Tabela 9.3.2.1.1-5 – Número de Ocorrências de Linhas Municipais incidentes na AIE e AID, em Guarulhos, por Logradouro

Grupo de Referência	Logradouro	Ocorrências (somatório dos dois sentidos)				
		AIE		AID		AIE / AID
		Número	% s/ Linhas totais da AID	Número	% s/ Linhas totais da AID	
Entorno do Shopping Internacional	Rua Eng Camilo Olivetti	22	61,1	22	61,1	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Av. Rotary	17	47,2	17	47,2	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Av. Carlos Ferreira Endres	13	36,1	13	36,1	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Av. Tenente Aviador John R. Cordeiro e Silva	12	33,3	12	33,3	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Rua Endres	11	30,6	17	47,2	64,7
Entorno do Shopping Internacional	Rua Brasileira	11	30,6	11	30,6	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Rua José Sarraceni	5	13,9	5	13,9	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Rua Águia	4	11,1	4	11,1	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Rua Dorali	3	8,3	3	8,3	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Av. Anton Philips	3	8,3	3	8,3	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Rua 1º Tenente-Aviador Aurélio Vieira Sampaio	3	8,3	3	8,3	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Rua 1º Tenente-Aviador João Maurício Campos de Medeiros	3	8,3	3	8,3	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Av. Marechal Rondon	3	8,3	3	8,3	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Av. Antonieta	2	5,6	2	5,6	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Rua Doze de Outubro	2	5,6	2	5,6	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Acesso ao Shopping Internacional	2	5,6	2	5,6	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Rua Cabo João Teruel Fregoni	2	5,6	2	5,6	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Rua Teófilo Otoni	2	5,6	2	5,6	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Av. Profº José Munhoz	2	5,6	2	5,6	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Rua Matutina	2	5,6	2	5,6	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Rua Maria dos Anjos Pires	2	5,6	2	5,6	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Rua Melo Franco	2	5,6	2	5,6	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Rua João Cavalari	2	5,6	2	5,6	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Rua Visconde de Taunay	1	2,8	1	2,8	100,0
Entorno do Shopping Internacional	Rua Barão de Cotegipe	1	2,8	1	2,8	100,0
Logradouros fronteiros a AIE	Rua Cavadas	0	0,0	25	69,4	0,0
Logradouros fronteiros a AIE	Rua Barão do Rio Branco	0	0,0	17	47,2	0,0
Logradouros fronteiros a AIE	Rua Lourenço Ricco	0	0,0	7	19,4	0,0
Logradouros fronteiros a AIE	Rua Olavo Bilac	0	0,0	5	13,9	0,0
Logradouros fronteiros a AIE	Rua Kari	0	0,0	4	11,1	0,0
Logradouros fronteiros a AIE	Rua Arroio do Chuí	0	0,0	3	8,3	0,0
Logradouros fronteiros a AIE	Rua Canadense	0	0,0	2	5,6	0,0
Logradouros fronteiros a AIE	Rua Nova Araça	0	0,0	2	5,6	0,0
Logradouros fronteiros a AIE	Rua Fritz Reiman	0	0,0	2	5,6	0,0
Rodovias e logradouros de grande extensão	Av. Guarulhos	6	16,7	6	16,7	100,0
Rodovias e logradouros de grande extensão	Rodovia Presidente Dutra	4	11,1	7	19,4	57,1

Grupo de Referência	Logradouro	Ocorrências (somatório dos dois sentidos)				
		AIE		AID		AIE / AID
		Número	% s/ Linhas totais da AID	Número	% s/ Linhas totais da AID	
Rodovias e logradouros de grande extensão	Av. Pres. Humberto A. Castelo Branco	3	8,3	5	13,9	60,0
Rodovias e logradouros de grande extensão	Av. Dr. Emílio Ribas	0	0,0	4	11,1	0,0
Rodovias e logradouros de grande extensão	Rua Silvestre Vasconcelos Calmon	0	0,0	2	5,6	0,0
Rodovias e logradouros de grande extensão	Av. Torres Tibagy	0	0,0	1	2,8	0,0
Rodovias e logradouros de grande extensão	Rua Gopouva	0	0,0	1	2,8	0,0
Logradouros na AID	Rua José Bernardo de Medeiros	0	0,0	2	5,6	0,0
Logradouros na AID	Rua Marcolina Moreira	0	0,0	2	5,6	0,0
Logradouros na AID	Rua Maria Rosa de Jesus	0	0,0	2	5,6	0,0
Logradouros na AID	Rua Guarulhos	0	0,0	2	5,6	0,0
Logradouros na AID	Ladeira Campos Sales	0	0,0	1	2,8	0,0
Logradouros na AID	Rua Stella Maris	0	0,0	1	2,8	0,0
Logradouros na AID	Rua Dona Olga	0	0,0	1	2,8	0,0
Logradouro na AID	Rua Mexicana	0	0,0	1	2,8	0,0
Logradouros na AID	Rua Soldado Hamilton da Silva Costa	0	0,0	1	2,8	0,0
Logradouros na AID	Av. Lino Antônio Nogueira	0	0,0	1	2,8	0,0
Logradouros na AID	Rua Dr. Washington Luiz	0	0,0	1	2,8	0,0
Logradouros na AID	Rua Padre Celestino	0	0,0	1	2,8	0,0
Logradouros na AID	Av. Aniello Pratici	0	0,0	1	2,8	0,0
Logradouros na AID	Rua Dona Antônia	0	0,0	1	2,8	0,0
Logradouros na AID	Rua Otávio Nunes da Silva	0	0,0	1	2,8	0,0
Logradouros na AID	Rua Guaratinguetá	0	0,0	1	2,8	0,0
Logradouros na AID	Rua Cônego Valadão	0	0,0	1	2,8	0,0
Logradouros na AID	Rua Guapira	0	0,0	1	2,8	0,0
Logradouros na AID	Rua Dona Antonia	0	0,0	1	2,8	0,0

Fonte: Prefeitura de Guarulhos e Google Maps

Em Guarulhos existem 15 origens ou destinos de viagens na AID e 14 na AIE (93,3%), nesta, à exceção do centro. Das 36 ocorrências de linhas com essas origens e destinos na AID, 30 são na AIE, 83,3%. (**Tabela 9.3.2.1.1-6**).

O maior percentual de ocorrências por origem ou destino é o Shopping Internacional, que concentra 61,1% do total de viagens (ida e volta) na AID e AIE. Também ocorrem com valores altos a origem ou destino em Cocaia e Terminal Vila Galvão (22,2% da AID e, respectivamente 16,7% e 11,1% na AIE), Terminal Pimentas e Terminal São João, ambos com 16,7% das ocorrências de linhas na AID e 11,1% na AIE; e Itapegica, com 11,1% das origens ou destinos das ocorrências de linhas da AID e o mesmo percentual para a AIE.

Tabela 9.3.2.1.1-6 – Número de Ocorrências por Origem ou Destino das Linhas Municipais Incidentes na AIE e AID em Guarulhos

Origem ou Destino	AIE		AID		No de OD AIE / AID
	No de OD	% s/ Total Linhas	No de OD	% s/ Total Linhas	
AEROPORTO INTERNACIONAL	1	5,6	1	5,6	100,0
CENTRO	0	0,0	1	5,6	0,0
COCAIA	3	16,7	4	22,2	75,0
ITAPEGICA	2	11,1	2	11,1	100,0
JARDIM MUNHOZ	1	5,6	1	5,6	100,0
JD. GUILHERMINO	1	5,6	1	5,6	100,0
JD. ITAPOÃ	1	5,6	1	5,6	100,0
PQ. CONTINENTAL II	1	5,6	1	5,6	100,0
RECREIO SÃO JORGE	1	5,6	1	5,6	100,0
SHOPPING INTERNACIONAL	11	61,1	11	61,1	100,0
TERMINAL CECAP	1	5,6	1	5,6	100,0
TERMINAL PIMENTAS	2	11,1	3	16,7	66,7
TERMINAL SÃO JOÃO	2	11,1	3	16,7	66,7
TERMINAL VILA GALVÃO	2	11,1	4	22,2	50,0
VILA CARMELA	1	5,6	1	5,6	100,0
Total	30	83,3	36	100,0	83,3

Fonte: Prefeitura de Guarulhos e Google Maps

Sistema Intermunicipal em São Paulo e Guarulhos

O sistema intermunicipal de ônibus na RMSP, gerenciado pela EMTU, foi registrado no diagnóstico da AII e as linhas que passam pela AID e AIE constam na Tabela do **Anexo 11**.

Verifica-se na **Tabela 9.3.2.1.1-7** que na porção em São Paulo circulam na AID 51 linhas intermunicipais e na AIE 13 linhas, ou seja, apenas 5,9%. Esta baixa participação decorre da característica da AIE ser uma área com grandes vazios urbanos e usos institucionais na porção de São Paulo.

Já em Guarulhos, na AID circulam 63 linhas e na AIE, 61, ou seja, 96,8%. Depreende-se que o entorno das estações em Guarulhos são áreas densamente urbanizadas, com sistema viário que permite essa grande circulação de linhas intermunicipais no entorno das estações.

Tabela 9.3.2.1.1-7 – Linhas de Ônibus Intermunicipais por Número de Logradouros Incidentes em São Paulo e Guarulhos – AIE e AID

Linha de Ônibus		Número de Logradouros Incidentes								
		São Paulo			Guarulhos			Total		
Código	Nome	AIE	AID	AIE / AID	AIE	AID	AIE / AID	AIE	AID	AIE / AID
166	ARUJA (CENTRO)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	1	0,0	4	4	100,0	4	5	80,0
816	ARUJA (CENTRO)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	1	5	20,0	2	2	100,0	3	7	42,9
529	ARUJA (MIRANTE)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	4	100,0	4	10	40,0
530	ARUJA (PARQUE RODRIGO BARRETO)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	4	100,0	4	10	40,0
807	ARUJA (PARQUE RODRIGO BARRETO)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	1	5	20,0	2	2	100,0	3	7	42,9
568	ARUJA (VILA PEDROSO)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	4	100,0	4	10	40,0
379	FERRAZ DE VASCONCELOS (CENTRO)/SAO PAULO (TERMINAL RODOVIARIO TIETE)	0	3	0,0	0	2	0,0	0	5	0,0
206	GUARAREMA (CENTRO)/ SAO PAULO (TERMINAL RODOVIARIO TIETE)	3	4	75,0	2	2	100,0	5	6	83,3
258	GUARULHOS (AEROPORTO INTERNACIONAL DE SAO PAULO)/ SAO PAULO (AEROPORTO DE CONGONHAS)	3	3	100,0	2	2	100,0	5	5	100,0
316	GUARULHOS (AEROPORTO INTERNACIONAL DE SAO PAULO)/ SAO PAULO (CIRCUITO DOS HOTEIS)	3	3	100,0	2	2	100,0	5	5	100,0
257	GUARULHOS (AEROPORTO INTERNACIONAL DE SAO PAULO)/ SAO PAULO (METRO TATUAPE)	2	3	66,7	2	2	100,0	4	5	80,0
472	GUARULHOS (AEROPORTO INTERNACIONAL DE SAO PAULO)/ SAO PAULO (TERMINAL RODOVIARIO BARRA FUNDA)	2	3	66,7	2	2	100,0	4	5	80,0
354	GUARULHOS (BAIRRO DOS LAVRAS)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	4	100,0	4	10	40,0
408	GUARULHOS (CIDADE SOBERANA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	5	80,0	4	11	36,4
580	GUARULHOS (CIDADE SOBERANA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	5	80,0	4	11	36,4
175	GUARULHOS (COCAIA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	1	0,0	3	3	100,0	3	4	75,0
555	GUARULHOS (COCAIA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	4	100,0	4	10	40,0
585	GUARULHOS (COCAIA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	4	100,0	4	10	40,0
250	GUARULHOS (COCAIA)/ SAO PAULO (METRO PENHA)	0	0	0,0	8	10	80,0	8	10	80,0
443	GUARULHOS (COCAIA)/ SAO PAULO (METRO PENHA)	0	0	0,0	22	24	91,7	22	24	91,7
94	GUARULHOS (COCAIA)/ SAO PAULO (PENHA)	0	0	0,0	8	10	80,0	8	10	80,0
478	GUARULHOS (CONJUNTO PAES DE BARROS)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	4	100,0	4	10	40,0
96	GUARULHOS (HAROLDO VELOSO)/ SAO PAULO (METRO BRAS)	0	0	0,0	9	11	81,8	9	11	81,8
266	GUARULHOS (INOCOOP)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	5	0,0	4	4	100,0	4	9	44,4
266DV1	GUARULHOS (INOCOOP)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	4	100,0	4	10	40,0
166BI1	GUARULHOS (JARDIM ALAMO)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	4	100,0	4	10	40,0
292	GUARULHOS (JARDIM ANGELICA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	4	100,0	4	10	40,0
521	GUARULHOS (JARDIM ANGELICA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	2	3	66,7	2	2	100,0	4	5	80,0
137	GUARULHOS (JARDIM FORTALEZA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	1	0,0	4	4	100,0	4	5	80,0
227	GUARULHOS (JARDIM LEBLON)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	2	0,0	4	4	100,0	4	6	66,7
520	GUARULHOS (JARDIM LEBLON)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	2	3	66,7	2	2	100,0	4	5	80,0
342	GUARULHOS (JARDIM MARIA DIRCE)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	4	100,0	4	10	40,0
342DV1	GUARULHOS (JARDIM MARIA DIRCE)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	4	100,0	4	10	40,0
253	GUARULHOS (JARDIM PARAISO)/ SAO PAULO (METRO PENHA)	0	0	0,0	10	12	83,3	10	12	83,3
591	GUARULHOS (JARDIM PARAISO)/ SAO PAULO (METRO PENHA)	2	2	100,0	4	5	80,0	6	7	85,7
591DV1	GUARULHOS (JARDIM PARAISO)/ SAO PAULO (METRO PENHA)	2	2	100,0	4	5	80,0	6	7	85,7
249	GUARULHOS (JARDIM PAULISTA)/ SAO PAULO (METRO PENHA)	0	0	0,0	8	10	80,0	8	10	80,0

Linha de Ônibus		Número de Logradouros Incidentes								
		São Paulo			Guarulhos			Total		
Código	Nome	AIE	AID	AIE / AID	AIE	AID	AIE / AID	AIE	AID	AIE / AID
525	GUARULHOS (JARDIM SANTA PAULA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	4	100,0	4	10	40,0
11	GUARULHOS (PARQUE CONTINENTAL II)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	15	17	88,2	15	23	65,2
573	GUARULHOS (PARQUE CONTINENTAL II)/ SAO PAULO (METRO CARRAO)	0	0	0,0	8	10	80,0	8	10	80,0
427	GUARULHOS (PARQUE CONTINENTAL II)/ SAO PAULO (PARAISO)	0	6	0,0	15	17	88,2	15	23	65,2
011PR1	GUARULHOS (PARQUE CONTINENTAL III)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	2	0,0	15	17	88,2	15	19	78,9
584	GUARULHOS (PARQUE PRIMAVERA)/ SAO PAULO (METRO CARRAO)	0	0	0,0	8	10	80,0	8	10	80,0
100	GUARULHOS (PARQUE PRIMAVERA)/ SAO PAULO (PENHA)	0	0	0,0	8	10	80,0	8	10	80,0
167PR1	GUARULHOS (PARQUE RESIDENCIAL BAMBI)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	4	100,0	4	10	40,0
552	GUARULHOS (PARQUE SANTOS DUMONT)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	4	100,0	4	10	40,0
248	GUARULHOS (PARQUE SANTOS DUMONT)/ SAO PAULO (METRO PENHA)	0	0	0,0	15	16	93,8	15	16	93,8
16	GUARULHOS (TERMINAL METROPOLITANO TABOAO)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	5	80,0	4	11	36,4
95	GUARULHOS (TERMINAL METROPOLITANO TABOAO)/ SAO PAULO (METRO BRAS)	0	0	0,0	8	10	80,0	8	10	80,0
121	GUARULHOS (TERMINAL METROPOLITANO TABOAO)/ SAO PAULO (PENHA)	0	0	0,0	9	11	81,8	9	11	81,8
341	GUARULHOS (VILA ANY)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	4	100,0	4	10	40,0
588	GUARULHOS (VILA ANY)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	2	3	66,7	2	2	100,0	4	5	80,0
167	GUARULHOS (VILA CARMELA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	1	0,0	4	4	100,0	4	5	80,0
578	GUARULHOS (VILA MOREIRA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	5	0,0	8	11	72,7	8	16	50,0
384	ITAQUAQUECETUBA (JARDIM CALIFORNIA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	4	100,0	4	10	40,0
473	ITAQUAQUECETUBA (PARQUE PIRATININGA II)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	4	100,0	4	10	40,0
501	ITAQUAQUECETUBA (PARQUE PIRATININGA)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	4	4	100,0	4	10	40,0
240	MAIRIPORA (TERMINAL RODOVIARIO SIGUEMI AIACYDA)/ SAO PAULO (TERMINAL RODOVIARIO DO TIETE)	0	6	0,0	0	4	0,0	0	10	0,0
38	MOGI DAS CRUZES (ESTACAO CPTM ESTUDANTES)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	6	0,0	3	4	75,0	3	10	30,0
201	MOGI DAS CRUZES (TERMINAL RODOVIARIO GERALDO SCAVONE)/ SAO PAULO (TERMINAL RODOVIARIO TIETE)	0	2	0,0	2	2	100,0	2	4	50,0
820	SANTA ISABEL (JARDIM ELDORADO)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	1	5	20,0	2	2	100,0	3	7	42,9
219	SANTA ISABEL (MONTE SERRAT)/ SAO PAULO (METRO ARMENIA)	0	2	0,0	4	4	100,0	4	6	66,7
214	SUZANO (CENTRO)/ SAO PAULO (TERMINAL RODOVIARIO TIETE) VIA ITAQUAQUECETUBA	0	2	0,0	2	2	100,0	2	4	50,0
TOTAL		26	227	11,5	326	370	88,1	352	597	59,0

Fonte: Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo - EMTU e Google Maps

A **Tabela 9.3.2.1.1-8** registra os logradouros por onde circulam as linhas intermunicipais. Eles circulam por 39 logradouros nos dois municípios, sendo que se concentram mais nas imediações do Shopping Internacional, onde há 161 ocorrências de linhas de ônibus intermunicipais na AID, e nenhuma na AIE. Na AID em São Paulo há 9 logradouros onde circulam ônibus intermunicipais, sendo que 4 deles estão na AIE (44,4%). Na AID em Guarulhos são 33 logradouros onde eles circulam, sendo 9 localizados na AIE (27,2%).

Tabela 9.3.2.1.1-8 – Número de Ocorrências de Linhas Intermunicipais incidentes na AIE e AID, em São Paulo e Guarulhos, por Logradouro

Grupo de Referência	Logradouro	Ocorrências (somatório dos dois sentidos)					Ocorrências (somatório dos dois sentidos)					Ocorrências (somatório dos dois sentidos)				
		São Paulo					Guarulhos					Total				
		AIE		AID		AIE / AID	AIE		AID		AIE / AID	AIE		AID		AIE / AID
		No	% s/ Linhas totais da AID	No	% s/ Linhas totais da AID		No	% s/ Linhas totais da AID	No	% s/ Linhas totais da AID		No	% s/ Linhas totais da AID	No	% s/ Linhas totais da AID	
Entorno do Shopping Internacional	R 2o. TEN AVIA JOHN RICHARDSON CORDEIRO E SILVA	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	35	27,8	0,0	0	0,0	35	27,8	0,0
Entorno do Shopping Internacional	AV CARLOS FERREIRA ENDRES	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	16	12,7	0,0	0	0,0	16	12,7	0,0
Entorno do Shopping Internacional	R DOZE DE OUTUBRO	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	16	12,7	0,0	0	0,0	16	12,7	0,0
Entorno do Shopping Internacional	AV ANTONIETA	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	15	11,9	0,0	0	0,0	15	11,9	0,0
Entorno do Shopping Internacional	R JOSE SARRACENI	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	15	11,9	0,0	0	0,0	15	11,9	0,0
Entorno do Shopping Internacional	ACESSO AO SHOPPING INTERN. DE GUARULHOS	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	14	11,1	0,0	0	0,0	14	11,1	0,0
Entorno do Shopping Internacional	R ENGENHEIRO CAMILO OLIVETTI	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	14	11,1	0,0	0	0,0	14	11,1	0,0
Entorno do Shopping Internacional	R ANTON PHILIPS	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	8	6,3	0,0	0	0,0	8	6,3	0,0
Entorno do Shopping Internacional	R FRANCISCO LOMBARDI	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	6	4,8	0,0	0	0,0	6	4,8	0,0
Entorno do Shopping Internacional	AV JOAO CAVALARI	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	3	2,4	0,0	0	0,0	3	2,4	0,0
Entorno do Shopping Internacional	R TENENTE JOAO M. CAMPOS DE MEDEIROS	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	3	2,4	0,0	0	0,0	3	2,4	0,0
Entorno do Shopping Internacional	R ANDALUZIA	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	2	1,6	0,0	0	0,0	2	1,6	0,0
Entorno do Shopping Internacional	R CABO JOAO TERUEL FREGONI	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	2	1,6	0,0	0	0,0	2	1,6	0,0
Entorno do Shopping Internacional	R DORALI	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	2	1,6	0,0	0	0,0	2	1,6	0,0
Entorno do Shopping Internacional	R PROFESSOR JOSE MUNHOZ	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	2	1,6	0,0	0	0,0	2	1,6	0,0
Entorno do Shopping Internacional	R TENENTE AURELIO VIEIRA SAMPAIO	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	2	1,6	0,0	0	0,0	2	1,6	0,0
Entorno do Shopping Internacional	R TEOFILO OTONI	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	2	1,6	0,0	0	0,0	2	1,6	0,0
Entorno do Shopping Internacional	AV DA ESTACAO	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	1	0,8	0,0	0	0,0	1	0,8	0,0
Entorno do Shopping Internacional	AV ROTARY	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	1	0,8	0,0	0	0,0	1	0,8	0,0
Entorno do Shopping Internacional	R BRASILEIRA	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	1	0,8	0,0	0	0,0	1	0,8	0,0
Entorno do Shopping Internacional	R SOLDADO ANTONIO MARTINS DE OLIVEIRA	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	1	0,8	0,0	0	0,0	1	0,8	0,0
Rodovias e logradouros de grande extensão	RODOVIA PRESIDENTE DUTRA BR-116	0	0,0	65	103,2	81,9	0	0,0	74	58,7	0,0	0	0,0	139	110,3	0,0

Grupo de Referência	Logradouro	Ocorrências (somatório dos dois sentidos)					Ocorrências (somatório dos dois sentidos)					Ocorrências (somatório dos dois sentidos)				
		São Paulo					Guarulhos						Total			
		AIE		AID		AIE / AID	AIE		AID		AIE / AID	AIE		AID		AIE / AID
		No	% s/ Linhas totais da AID	No	% s/ Linhas totais da AID		No	% s/ Linhas totais da AID	No	% s/ Linhas totais da AID		No	% s/ Linhas totais da AID	No	% s/ Linhas totais da AID	
Rodovias e logradouros de grande extensão	AV MORVAN DIAS DE FIGUEIREDO	3	4,8	45	71,4	56,7	0	0,0	0	0,0	0,0	3	4,8	45	35,7	6,7
Rodovias e logradouros de grande extensão	RODOVIA AYRTON SENNA DA SILVA SP-070	16	25,4	20	31,7	25,2	2	3,2	22	17,5	9,1	18	28,6	42	33,3	42,9
Rodovias e logradouros de grande extensão	R NOVE (VILA HERMINIA)	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	35	27,8	0,0	0	0,0	35	27,8	0,0
Rodovias e logradouros de grande extensão	AV GUARULHOS	0	0,0	0	0,0	0,0	2	3,2	31	24,6	6,5	2	3,2	31	24,6	6,5
Rodovias e logradouros de grande extensão	AV PRESIDENTE HUMBERTO DE ALENCAR C. BRANCO	0	0,0	0	0,0	0,0	25	39,7	26	20,6	96,2	25	39,7	26	20,6	96,2
Rodovias e logradouros de grande extensão	PISTA EXPRESSA DA DUTRA BR-116	3	4,8	6	9,5	7,6	0	0,0	6	4,8	0,0	3	4,8	12	9,5	25,0
Rodovias e logradouros de grande extensão	AV EDUCADOR PAULO FREIRE (ANTIGA AV.NORTE-SUL)	4	6,3	4	6,3	5,0	0	0,0	0	0,0	0,0	4	6,3	4	3,2	100,0
Rodovias e logradouros de grande extensão	SAIDA PISTA EXPRESSA DA DUTRA BR-116 (KM 229)	0	0,0	3	4,8	3,8	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	3	2,4	0,0
Rodovias e logradouros de grande extensão	RODOVIA FERNAO DIAS BR-381	0	0,0	0	0,0	0,0	2	3,2	2	1,6	100,0	2	3,2	2	1,6	100,0
Rodovias e logradouros de grande extensão	ACESSO A ROD FERNAO DIAS	0	0,0	0	0,0	0,0	1	1,6	1	0,8	100,0	1	1,6	1	0,8	100,0
Rodovias e logradouros de grande extensão	ACESSO A ROD PRES DUTRA	0	0,0	0	0,0	0,0	1	1,6	1	0,8	100,0	1	1,6	1	0,8	100,0
Logradouros fronteirios a AIE	R CAVADAS	0	0,0	0	0,0	0,0	4	6,3	4	3,2	100,0	4	6,3	4	3,2	100,0
Logradouros fronteirios a AIE	R BARAO DO RIO BRANCO	0	0,0	0	0,0	0,0	1	1,6	1	0,8	100,0	1	1,6	1	0,8	100,0
Logradouros na AID	AV CHAFARIZ DAS SARACURAS	0	0,0	28	44,4	35,3	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	28	22,2	0,0
Logradouros na AID	R CIRO SOARES DE ALMEIDA	0	0,0	28	44,4	35,3	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	28	22,2	0,0
Logradouros na AID	R CORONEL GUILHERME ROCHA	0	0,0	28	44,4	35,3	0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	28	22,2	0,0
Logradouros na AID	AV LINO ANTONIO NOGUEIRA	0	0,0	0	0,0	0,0	6	9,5	6	4,8	100,0	6	9,5	6	4,8	100,0

Fonte: Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo - EMTU e Google Maps

Com relação a origem e destino das linhas intermunicipais na AID, são 13 os locais alcançados (**Tabela 9.3.2.1.1-9**). Do total das linhas, 73% têm origem ou destino em Guarulhos, 61,9% no Metrô Armênia e 19,0% em outros locais do Metrô, tanto para a AID como para a AIE.

Das 126 ocorrências de linhas intermunicipais que têm origem e destino na AID, 122 também têm origem e destino na AIE (96,8%), demonstrando a importância do sistema viário, de transporte e dos usos no entorno das estações.

Enquanto na porção de São Paulo 81% das ocorrências de linhas estão na AID e apenas 20,6% na AIE, sinalizando sobre o vazio urbano no entorno da estação Fernão Dias, em Guarulhos dos 100% das ocorrências de linhas, 96,8% estão na AIE, indicando a urbanização e sistema viário consolidado dos entornos das estações.

Tabela 9.3.2.1.1-9 – Número de Ocorrências por Origem ou Destino das Linhas Intermunicipais Incidentes na AIE e AID em São Paulo e Guarulhos

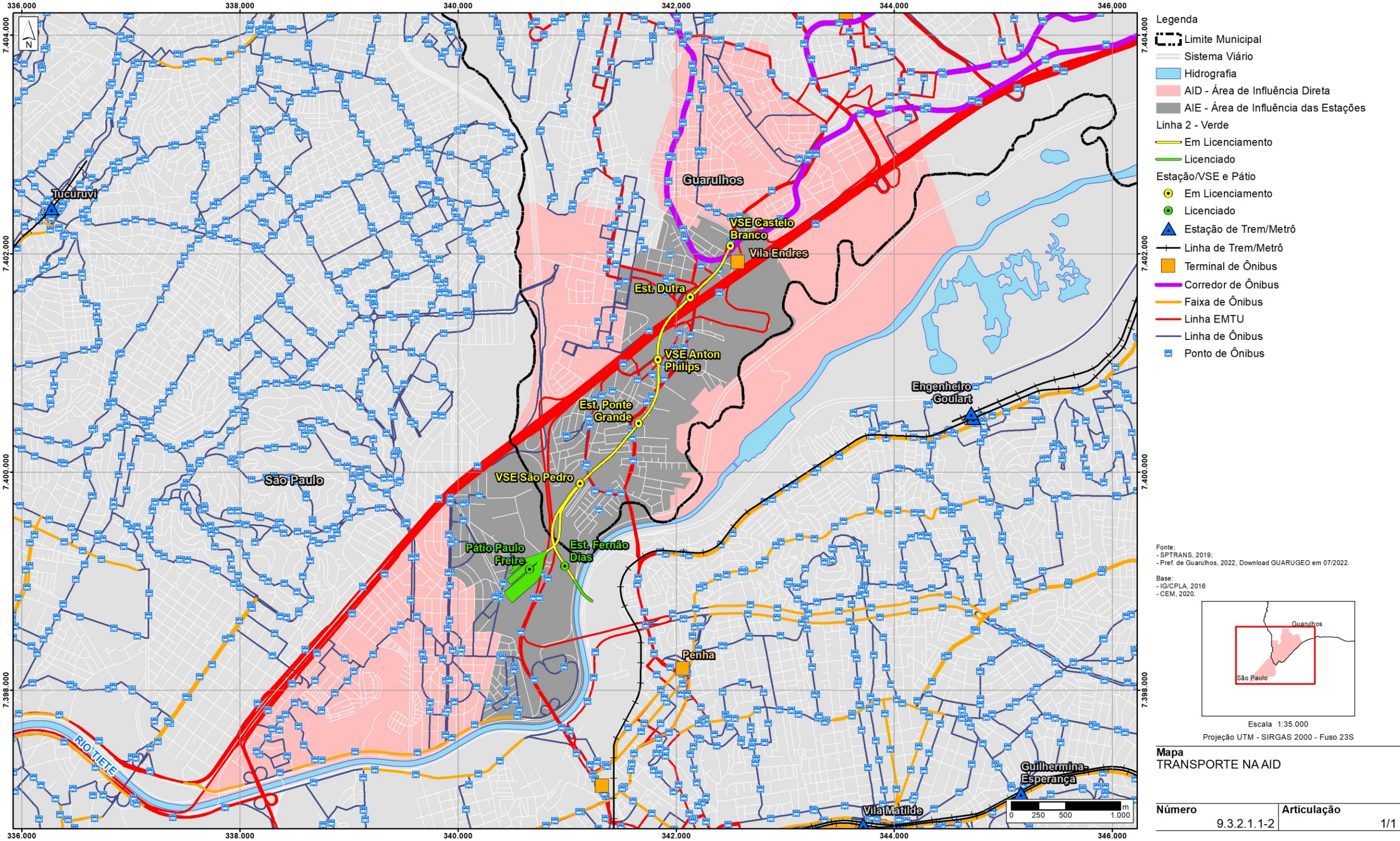
Origem ou Destino	São Paulo					Guarulhos					Total				
	AIE		AID		no de OD AIE / AID	AIE		AID		no de OD AIE / AID	AIE		AID		no de OD AIE / AID
	No de OD	% s/ Total Linhas	No de OD	% s/ Total Linhas		no de OD	% s/ Total Linhas	no de OD	% s/ Total Linhas		no de OD	% s/ Total Linhas	no de OD	% s/ Total Linhas	
ARUJA	2	3,2	6	9,5	33,3	6	9,5	6	9,5	100,0	6	9,5	6	9,5	100,0
FERRAZ DE VASCONCELOS	0	0,0	1	1,6	0,0	0	0,0	1	1,6	0,0	0	0,0	1	1,6	0,0
GUARAREMA	1	1,6	1	1,6	100,0	1	1,6	1	1,6	100,0	1	1,6	1	1,6	100,0
GUARULHOS	9	14,3	34	54,0	26,5	46	73,0	46	73,0	100,0	46	73,0	46	73,0	100,0
ITAQUAQUECETUBA	0	0,0	3	4,8	0,0	3	4,8	3	4,8	100,0	3	4,8	3	4,8	100,0
MAIRIPORA	0	0,0	1	1,6	0,0	0	0,0	1	1,6	0,0	0	0,0	1	1,6	0,0
MOGI DAS CRUZES	0	0,0	2	3,2	0,0	2	3,2	2	3,2	100,0	2	3,2	2	3,2	100,0
SANTA ISABEL	1	1,6	2	3,2	50,0	2	3,2	2	3,2	100,0	2	3,2	2	3,2	100,0
SAO PAULO (METRO ARMENIA)	6	9,5	39	61,9	15,4	39	61,9	39	61,9	100,0	39	61,9	39	61,9	100,0
SAO PAULO (METRO OUTROS)	3	4,8	3	4,8	100,0	12	19,0	12	19,0	100,0	12	19,0	12	19,0	100,0
SAO PAULO (OUTROS)	2	3,2	3	4,8	66,7	6	9,5	6	9,5	100,0	6	9,5	6	9,5	100,0
SAO PAULO (TERMINAIS RODOVIÁRIOS)	2	3,2	6	9,5	33,3	4	6,3	6	9,5	66,7	4	6,3	6	9,5	66,7
SUZANO	0	0,0	1	1,6	0,0	1	1,6	1	1,6	100,0	1	1,6	1	1,6	100,0
Total	26	20,6	102	81,0	25,5	122	96,8	126	100,0	96,8	122	96,8	126	100,0	96,8

A EMTU conta, em Guarulhos, com três terminais (Terminal Metropolitano CECAP, o Terminal Metropolitano Taboão, e o Terminal Metropolitano Vila Galvão), todos fora da AID. Estes três terminais estão relacionados ao Corredor Metropolitano Guarulhos-São Paulo, que possui faixas exclusivas de ônibus, utilizadas por linhas municipais e intermunicipais, mas não está totalmente implantado.

O **Mapa 9.3.2.1.1-2** registra o sistema de transportes na AIE e AID.

CÓDIGO	RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO	A
EMIÇÃO	29/04/2025	FOLHA	521 de 870

Mapa 9.3.2.1.1-2 – Mapa Transporte na AID



CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	522 de 870

9.3.2.1.2 Uso e Ocupação do Solo

A análise do uso e ocupação do solo da AID tem por objetivo caracterizar os padrões de uso e ocupação deste território, bem como, as atividades econômicas, culturais e sociais desenvolvidas, além de correlacionar estes padrões de uso e de atividades com o zoneamento dos planos diretores municipais de Guarulhos e de São Paulo.

Com isso, será possível apontar os eventuais conflitos de uso entre o empreendimento e os usos e atividades atuais e subsidiar a avaliação dos impactos ambientais.

A metodologia empregada para detectar o uso e ocupação do solo está alinhada às concepções apontadas por Santos (2005, p.73) de que *“o espaço é uma realidade objetiva, um produto social e um subsistema da sociedade global”* e que a organização do espaço é um resultado *“das primeiras forças produtivas (produção propriamente dita), das segundas forças produtivas (consumo) e das necessidades consequentes de circulação e distribuição”* (Santos, 2005, p.69). Esta concepção ajudará a relacionar a localização dos objetos geográficos com o contexto de produção, consumo e de circulação e distribuição e identificar o conjunto de relações existentes entre Guarulhos e São Paulo.

O estudo do uso e ocupação do solo da AID contemplou a consulta aos dados secundários de órgãos oficiais, o banco de dados do Centro de Estudos da Metrópole (CEM) e a validação e atualização destas bases por meio de consulta às imagens de satélite do Google Earth datadas de maio de 2022. A partir disto foi elaborado o **Mapa 9.3.2.1.2-1** em escala 1:10.000, fracionado em 7 folhas com a espacialização das classes de uso do solo sobre as imagens de satélite do Google Earth de 2022.

Para o **Mapa 9.3.2.1.2-1** foram estabelecidas as seguintes classes de usos predominantes:

- **Depósito e transportadora:** áreas ocupadas por empresas de logística e estacionamento de caminhões.
- **Comércio e serviços** – área com predomínio de uso comercial e de serviços. É ocupada por lojas, comércios e empresas de diversos segmentos.
- **Educação** – área ocupada por estabelecimentos, espaços ou instalações destinadas à educação.
- **Equipamento social** – área ocupada por estabelecimentos, espaços ou instalações destinadas à saúde, lazer, cultura e assistência social.
- **Especial** – área ocupada por igrejas, centros religiosos e cemitério.
- **Favelas** – Assentamento habitacional, geralmente em área invadida, sem divisão regular de lotes. As moradias são feitas por autoconstrução, podendo ser de alvenaria ou madeira.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	523 de 870

- **Industrial**- área localizada dentro ou fora da área urbanizada, podendo ser constituída segundo distrito / agrupamento ou em unidade dispersa. Caracteriza-se pela presença de grandes edificações, pátio de estacionamento ou mesmo indústrias de pequeno porte, com facilidade de acesso e pelo desenvolvimento de atividade do setor secundário, em geral localizadas próximas às grandes avenidas, rodovias e ferrovias.
- **Infraestrutura** – compreende as construções do sistema de saneamento básico (abastecimento de água, esgotamento sanitário e resíduos sólidos) e de energia. Exemplos são as ETE, Linhas de Transmissão e Subestações de energia.
- **Institucional**– Compreende os prédios administrativos e estruturas do poder público com prestação de serviços ao munícipe, como Prefeitura, Secretarias Municipais, Terminal Rodoviário, entre outros.
- **Praça ou Área Verde**: Qualquer espaço público urbano livre de edificações e que propicie convivência e/ou recreação para seus usuários ou local, dentro da área urbana, onde há o predomínio de vegetação arbórea com extensão maior que as praças e jardins públicos. Têm função ecológica, estética ou de lazer.
- **Residencial horizontal**: Área onde predomina a ocupação por uso residencial cujas moradias são de um ou dois pavimentos, tipo casa ou sobrado.
- **Residencial vertical**: Área onde predomina a ocupação por uso residencial cujas moradias são constituídas por edifícios que abrigam domicílios do tipo apartamento.
- **Uso não definido**: Área fechada sem características de ocupação.

A descrição e análise do uso e ocupação do solo da AID e AIE nela contida é realizada no sentido São Paulo – Guarulhos, para os diferentes municípios e distrito incidentes, na sequência das folhas de 1 a 7 do **Mapa 9.3.2.1.2-1**.

Considerando a grande extensão das zonas OD que constituem a AID, o estudo busca descrever com maior detalhe, especialmente no que se refere a habitações subnormais, a Área de Influência das Estações (AIE) do trecho.

O Parque Novo Mundo, no distrito de Vila Maria, é área das mais carentes deste território da Via Maria. Demanda diversos equipamentos sociais e serviços urbanos, inclusive, de saneamento básico. A necessidade de serviços básicos reflete a situação habitacional da região, com grande número de favelas, população em situação de risco e alto índice de inadequação domiciliar (**Foto 9.3.2.1.2-1** e **Foto 9.3.2.1.2-2**).

Na extremidade leste do bairro, entre a rod. Pres. Dutra e marginal Tietê, existem muitos depósitos e transportadoras em grandes lotes, mas entremeados de comércio, serviços e

CÓDIGO RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO A
EMIÇÃO 29/04/2025	FOLHA 524 de 870

indústrias. Ocupando o miolo da área, desenvolve-se a grande favela da Funerária que se estende de forma sinuosa lindeira a lotes de transportadoras.

Na porção em forma elipsoidal do Parque Novo Mundo predominam os usos residenciais horizontais na porção ao norte, entremeados com usos institucionais, educação, transportadoras e indústrias. Na porção ao sul predominam os usos comerciais entremeados de moradias e com usos industriais lindeiros à marginal do Tietê.

Na porção a leste desse loteamento elipsoidal, fronteira de São Paulo com Guarulhos, e já em território da AIE, existem glebas de áreas verdes, em meio às quais há usos de transportadoras, institucional, educação, comércio e serviços, usos não definidos e, no meio da área a grande favela Vila do Sapo.



Foto 9.3.2.1.2-1 – Área do pátio Paulo Freire à esquerda desde a rua Pedro Taques Pires
Fonte: Street View

Essa grande favela, situada entre a rua Baracela, rua Pariconha e rua Verde, é limitada ao norte pela grande instalação de distribuidora de Coca Cola. A leste dela há uma instalação de garagem de caminhões, ao lado do qual funciona a Plimor Transportadora, junto às alças de acesso entre a rod. Pres. Dutra e Fernão Dias.

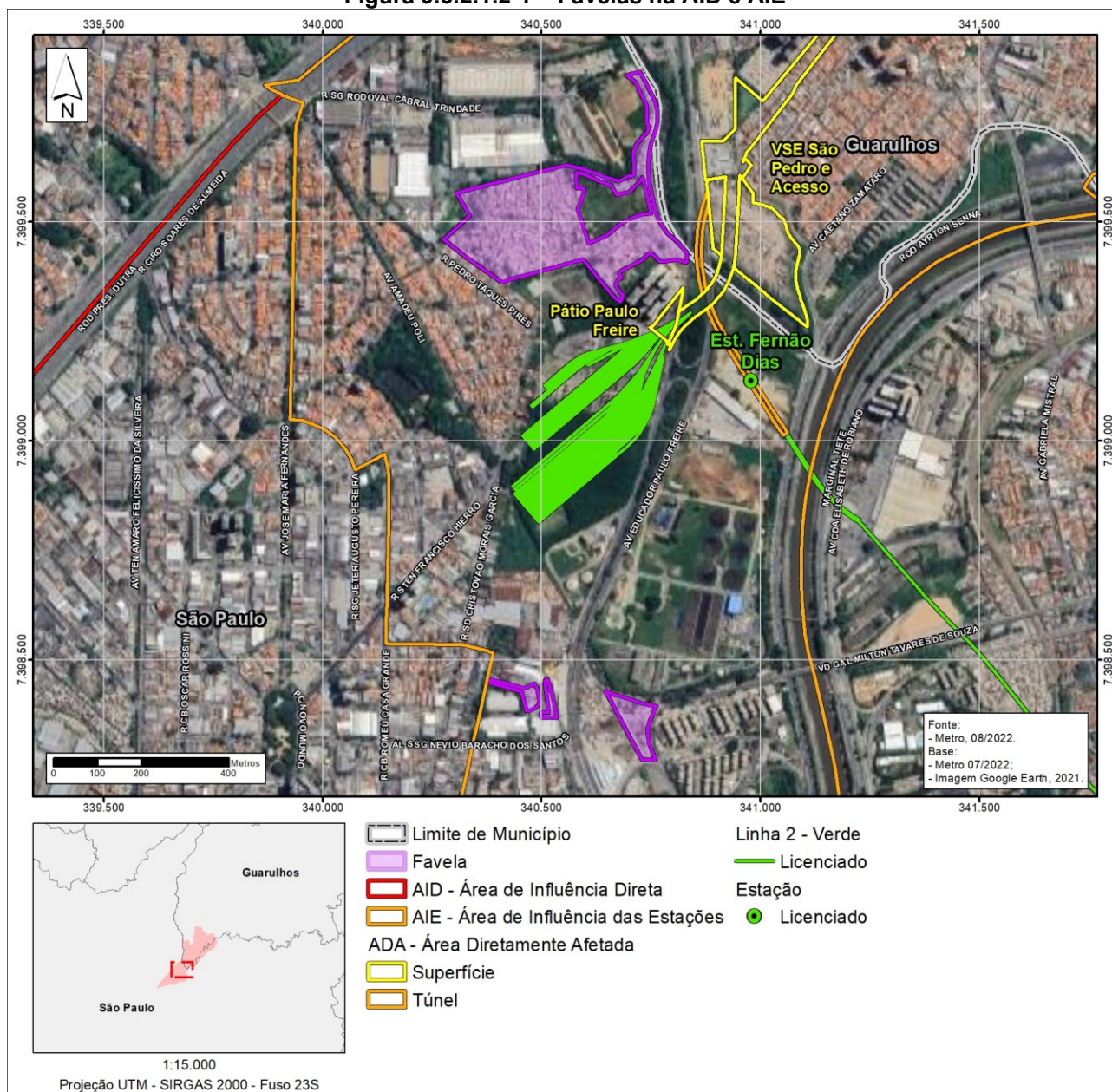
CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	525 de 870



Foto 9.3.2.1.2-2 – Favela da Baracela desde a rua Araí
Fonte: Street View

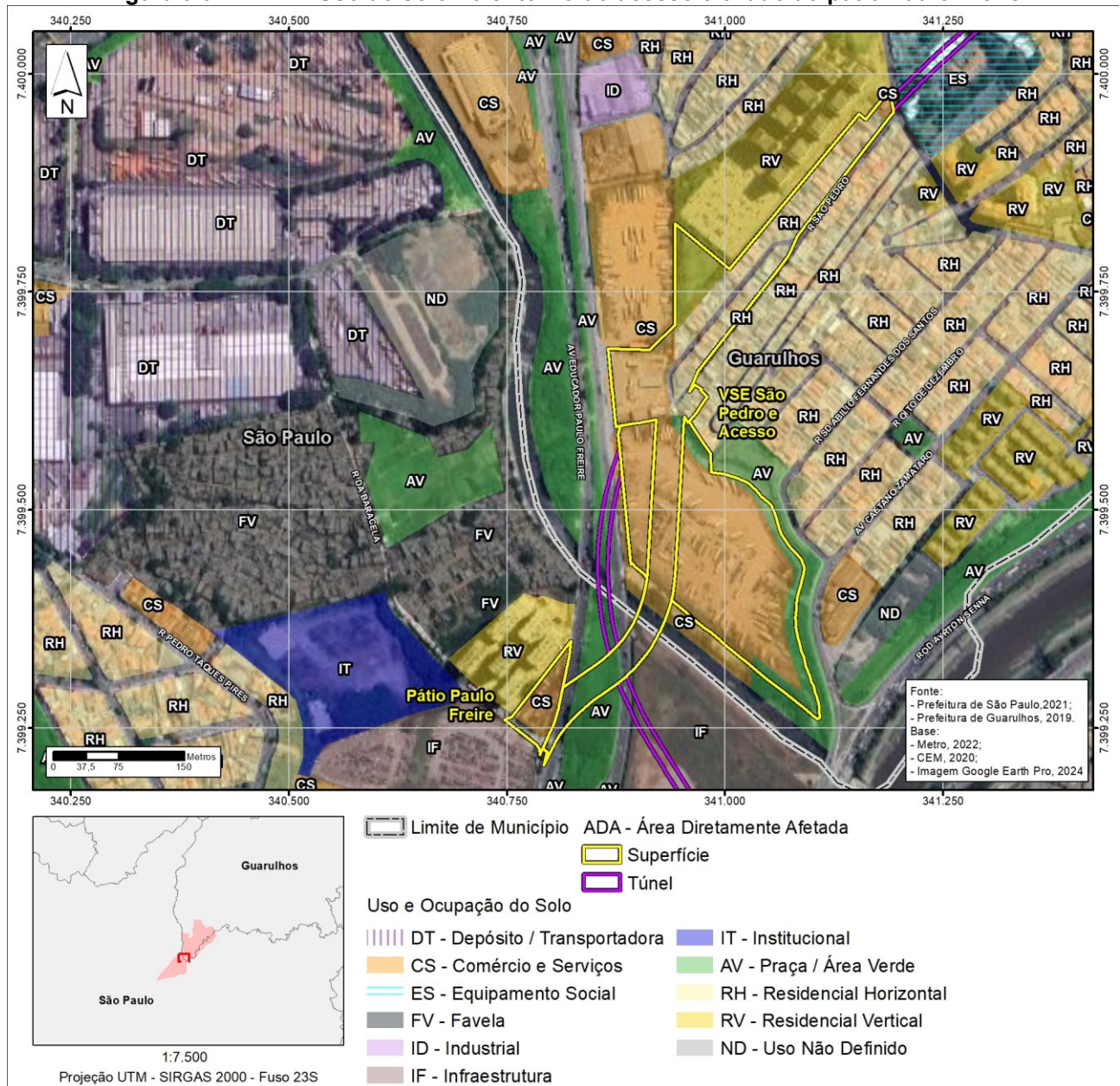
Encravada ao sul da favela Vila do Sapo e entre a rua da Baracela e a rua Pedro Taques Pires há uma área pertencente à CDHU que também será parcialmente utilizada para os pilares do viaduto elevado de acesso ao Pátio Pulo Freire. Pelo Zoneamento esta área é uma ZEIS 2. As favelas existentes na AID, estão registradas na **Figura 9.3.2.1.2-1**, com um zoom na AIE, que é onde elas ocorrem em São Paulo.

Figura 9.3.2.1.2-1 – Favelas na AID e AIE



Na área em que o rio Tietê faz uma curva de 90° e segue para o norte, há a grande área da ETE parque Novo Mundo, a ETEC de Esportes, o conjunto habitacional Chácara Bela Vista, e, também, usos industriais, equipamento social e transportadoras (**Figura 9.3.2.1.2-2**).

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	527 de 870

Figura 9.3.2.1.2-2 – Uso do solo no entorno do acesso elevado ao pátio Paulo Freire


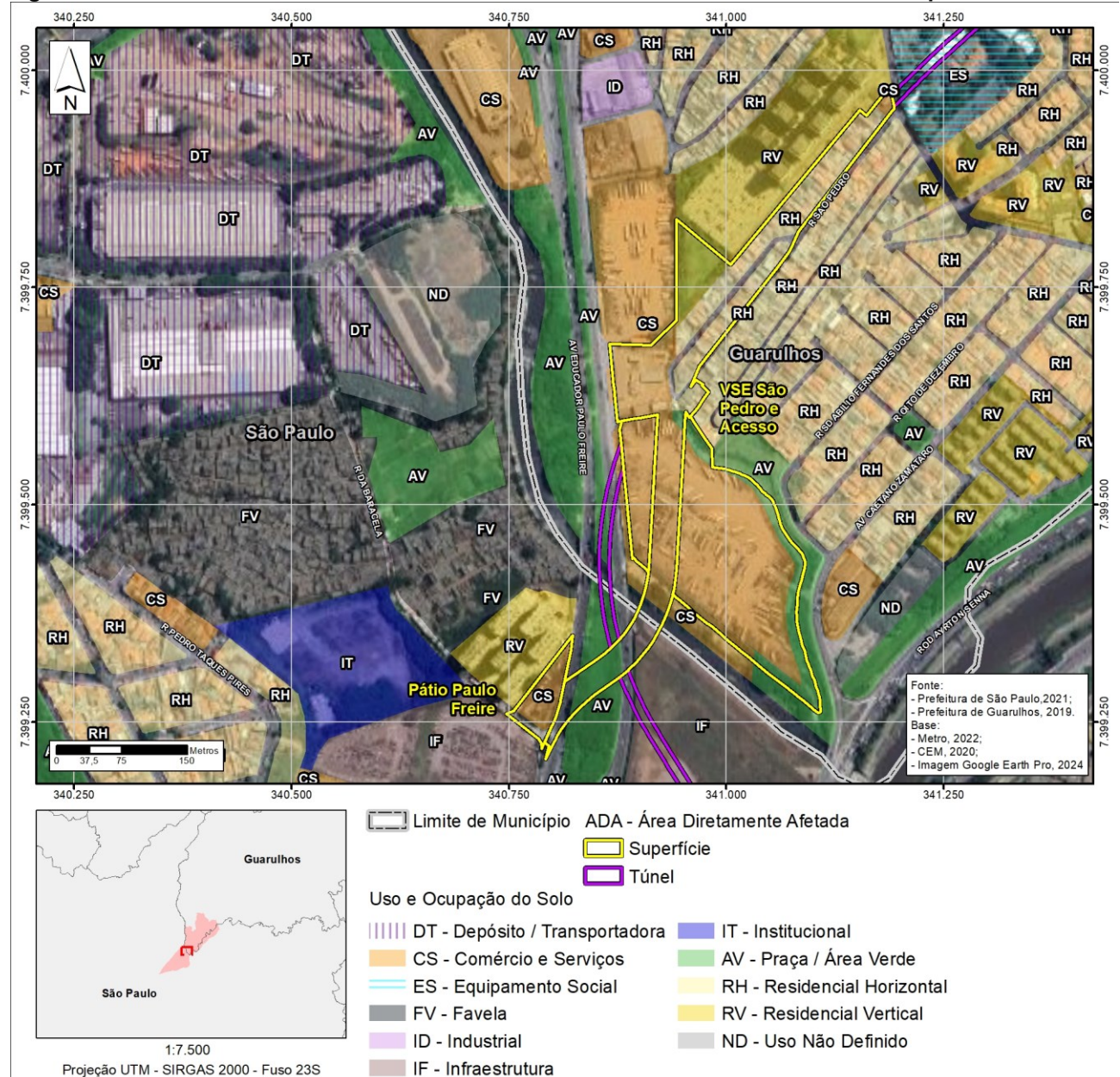
Mais ao norte, confinada entre o rio Cabuçu de Cima e a av. Educador Paulo Freire, há um polígono em Guarulhos que será utilizado para a implantação dos pilares da via elevada de acesso ao pátio Paulo Freire. Esta área tem cobertura vegetal rasteira, pois era local onde havia uma favela que foi removida para um conjunto habitacional nas proximidades.

Após a travessia da av. Educador Paulo Freire seguindo para leste, e já em Guarulhos, há um arruamento sem direções definidas, que conformam os bairros do Vila Munhoz, Vila Clotilde, Vila Fanganiello e Vila São Pedro, onde predomina o uso residencial horizontal em moradias geminadas. Há entremeado a eles, o conjunto habitacional vertical Condomínio Parque do Sol e o condomínio horizontal Parque das Flores.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	528 de 870

O local onde será implantado o acesso elevado ao pátio Paulo Freire e o VSE São Pedro (**Figura 9.3.2.1.2-2**), tem lindeiro à av. Educador Paulo Freire, um posto de combustível e uma oficina de caminhões, ambos confrontantes com a rua São Pedro. Esta rua tem sentido de sudoeste para nordeste e entre ela, a paralela a ela, rua Maria Conceição a leste e rua sem nome a oeste, todas as moradias horizontais geminadas nelas localizadas serão desapropriadas, numa extensão de cerca de 405m e largura média de 42m.

Figura 9.3.2.1.2-3 – Uso do Solo no entorno do VSE São Pedro e Acesso Elevado ao pátio Paulo Freire



Acoplada a essa faixa, ao norte, será ainda desapropriado um terreno vazio de forma triangular, que se limita a oeste com uma área de estacionamento de caminhões e a leste com o estacionamento do Conjunto Habitacional Parque do Sol.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	529 de 870

O Zoneamento desta área abrange uma Zona de Atividade Econômica ZAE 1 e uma Zona de Uso Diversificado, ZUD 1, ambos não conflitantes com o acesso elevado e VSE.

Tanto ao norte como ao sul da faixa a ser desapropriada, desenvolvem-se bairros residenciais densos, a maioria com moradias geminadas. Mais ao sul, entre a av. Educador Paulo Freire e a marginal do Tietê, há o bairro da Vila Zamataro, também formado de residências horizontais geminadas, ao sul do qual há um condomínio, Residencial Park San Diego, com cerca de 20 torres de quatro andares de moradias, que ficarão a cerca de 400m da estação Fernão Dias. Ao sul desse condomínio, entre seu limite, a marginal do Tietê e a av. Guarulhos a leste, há um grande vazio com vegetação rasteira e arbustiva (**Foto 9.3.2.1.2-3 a 9.3.2.1.2-6**).



Foto 9.3.2.1.2-3 – Posto de combustível na av. Educador Paulo Freire, sobre o qual passará o elevado de acesso ao pátio Paulo Freire

Fonte: Street View



Foto 9.3.2.1.2-4 – Vista da rua São Pedro desde o posto de combustível

Fonte: Street View

CÓDIGO RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO A
EMIÇÃO 29/04/2025	FOLHA 530 de 870



Foto 9.3.2.1.2-5 – Vista do entroncamento da rua Maria da Conceição, à esquerda e rua São Pedro à direita

Fonte: Street View



Foto 9.3.2.1.2-6 – Vista da rua São Pedro desde a rua Cabo João Terruel Fregoni

Fonte: Street View

Esses bairros se limitam a leste com a av. Guarulhos, onde predominam comércio e serviços diversificados: bancos, lojas de automóveis, supermercado, farmácias, padaria, entre outros.

A leste da av. Guarulhos existem alguns bairros residenciais horizontais, onde se mesclam, contudo, usos de comércio e serviços: a Vila Calegari, junto à rod. Ayrton Senna, onde há o campo de futebol AD Ponte Grande; mais ao norte há a Vila Melliane, onde sobressai o estádio da Ponte Grande (Municipal Arnaldo José Celeste); seguindo mais ao norte a Vila Adelaide Perella, onde também predominam moradias horizontais.

A OD Ponte Grande onde localiza-se a estação homônima e a Dutra, ao norte da rod. Pres. Dutra, tem uso industrial predominante, entremeado de usos de comércio e serviços, e poucas

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	531 de 870

quadras de uso residencial, tanto horizontal como vertical. Ao sul dessa rodovia o uso predominante é residencial horizontal (**Figura 9.3.2.1.2-4**).

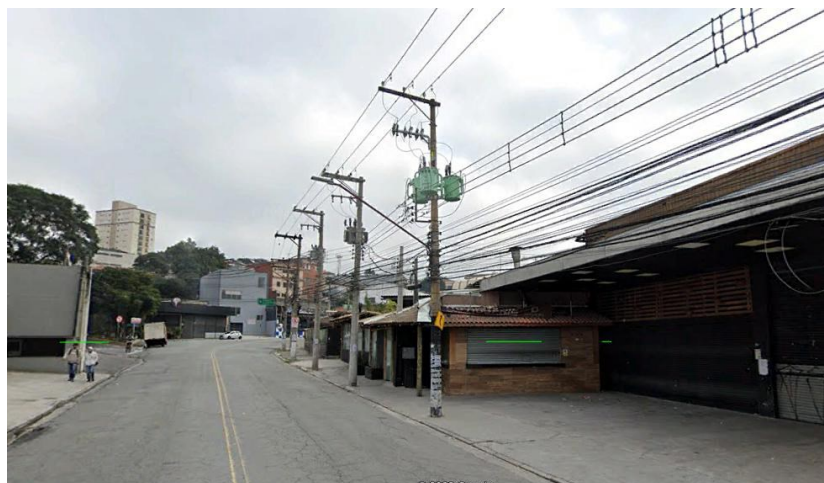
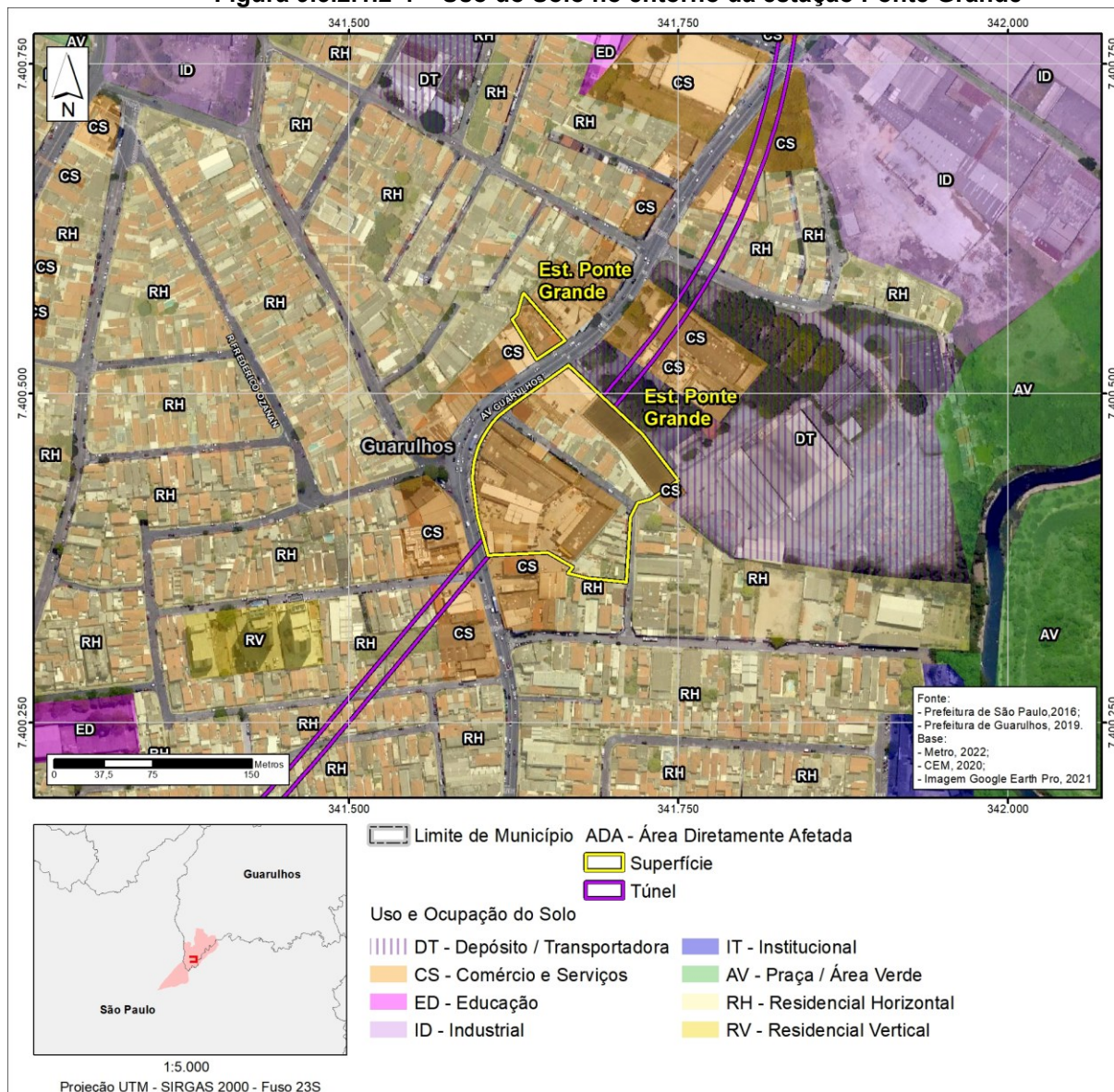
O local da futura estação Ponte Grande, congrega em meio ao uso residencial horizontal dominante, usos diversificados: lindeiros à av. Guarulhos: há um grande galpão fechado, seguido de uma construção de dois andares, também fechado, e uma construção térrea na esquina com a rua Joaquim Isidoro da Silva. Depois dessa esquina há um estacionamento e um depósito da Liquigás, seguido por mais dois estacionamentos (**Foto 9.3.2.1.2-7 a 9.3.2.1.2-10**).

Em frente a eles, será implantado o acesso norte à estação, em local onde há cinco construções térreas, fechadas e à venda, em estado deteriorado.

Entre a av. Guarulhos e a rua Joaquim Isidoro da Silva, lindeira à estação, há uma oficina, uma moradia, o acesso a um depósito e mais quatro moradias. Depois de uma curva de 90° dessa rua, há lindeira a ela dois grandes galpões, uma moradia, mais dois galpões e duas moradias, já na esquina com a av. Guarulhos.

No lado oposto da rua Joaquim Isidoro da Silva, há quinze moradias que serão afetadas, além de duas quadras de esporte, e ao fundo delas, o estádio Ponte Grande. O Zoneamento na estação dispõe que se trata de uma Zona de Uso Diversificado – ZUD 1, não conflitante com o uso para a estação.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	532 de 870

Figura 9.3.2.1.2-4 – Uso do Solo no entorno da estação Ponte Grande

Foto 9.3.2.1.2-7 – Vista da av. Guarulhos à direita da qual se situará a estação Ponte Grande
Fonte: Street View

CÓDIGO RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO A
EMIÇÃO 29/04/2025	FOLHA 533 de 870



Foto 9.3.2.1.2-8 – Vista da rua Joaquim Isidoro da Silva, onde se localizará a estação Ponte Grande
Fonte: Street View



Foto 9.3.2.1.2-9 – Vista da av. Guarulhos onde à direita se localizará o acesso norte à estação Ponte Grande
Fonte: Street View

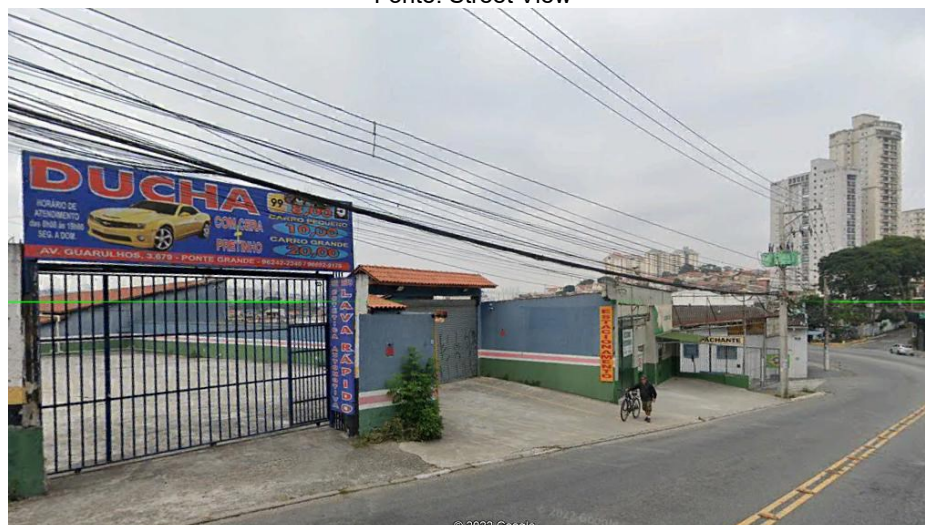


Foto 9.3.2.1.2-10 – Vista da av. Guarulhos onde se localizará a estação Ponte Grande
Fonte: Street View

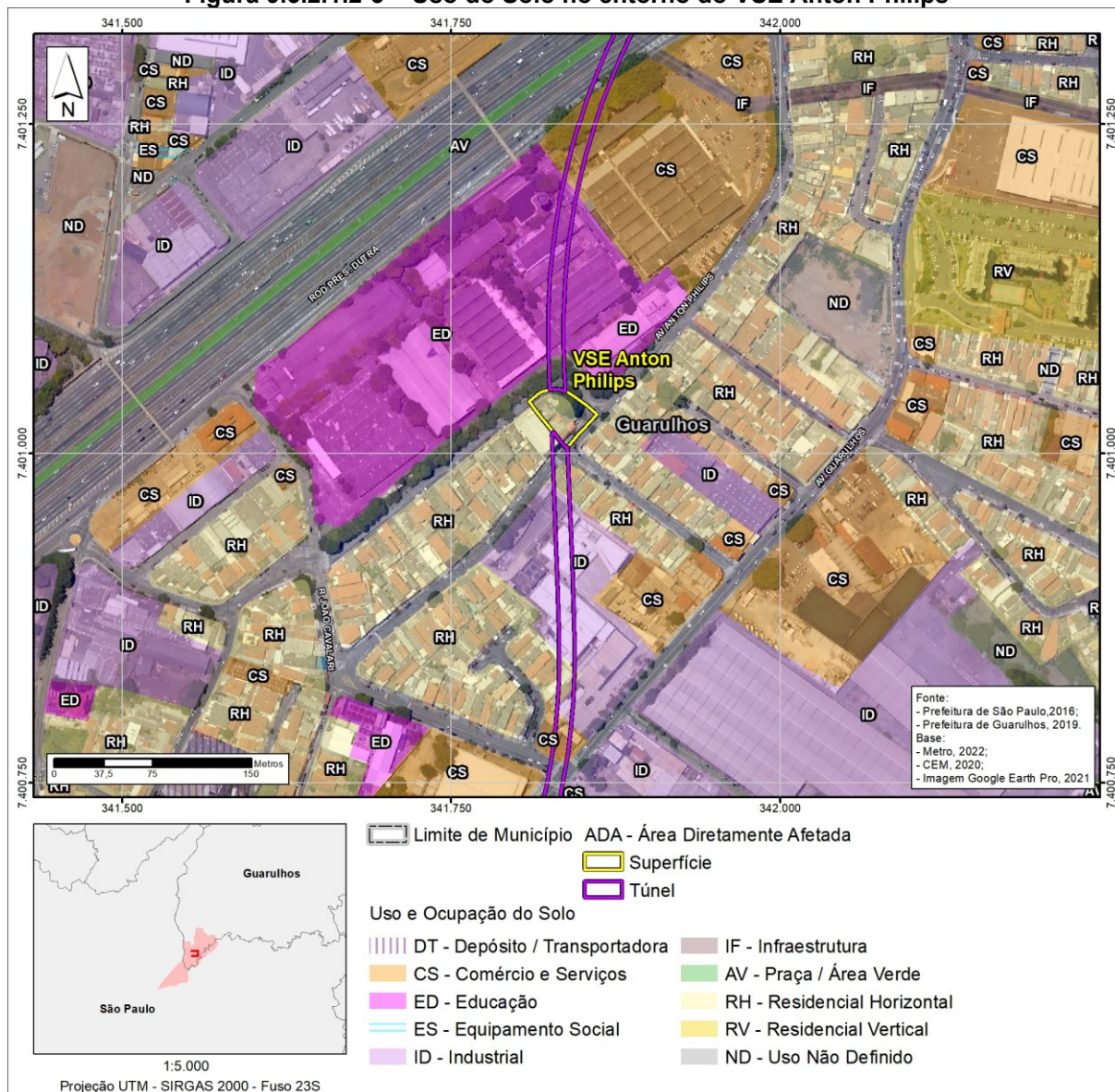
CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	534 de 870

Ao norte e leste da estação, entre ela e o rio Tietê, existem glebas vazias ou subutilizadas, que se encerram nas grandes instalações da metalúrgica Benafer S.A., e metalúrgica Brasinfar, em frente à qual há a unidade da Allergan, de produtos farmacêuticos.

Entre a av. Guarulhos e a Anton Philips há um bairro residencial horizontal, a oeste do qual há a grande instalação do Campus Dutra da Universidade Guarulhos. A leste dele existe o Auto Shopping Internacional Guarulhos, ambos lindeiros à rod. Pres. Dutra.

O VSE Anton Philips ocupará uma área onde situam-se moradias assobradadas (**Figura 9.3.2.1.2-5** e **Foto 9.3.2.1.2-11**). Este uso também se encontra em uma Zona de Uso Diversificado – ZUD 1, não conflitante.

Figura 9.3.2.1.2-5 – Uso do Solo no entorno do VSE Anton Philips



CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	535 de 870



Foto 9.3.2.1.2-11 – Vista do local do VSE Anton Philips entre a rua homônima e rua 1º Ten. Aviador Aurélio Vieira Sampaio
Fonte: Street View

Ao norte dessa rodovia existem usos de comércio e serviços, tais como a Tietê, concessionária de veículos, a metalúrgica Trellebourg Vibracoustic do Brasil e, dominante, o Shopping Internacional de Guarulhos, junto ao qual se situará a estação Dutra.

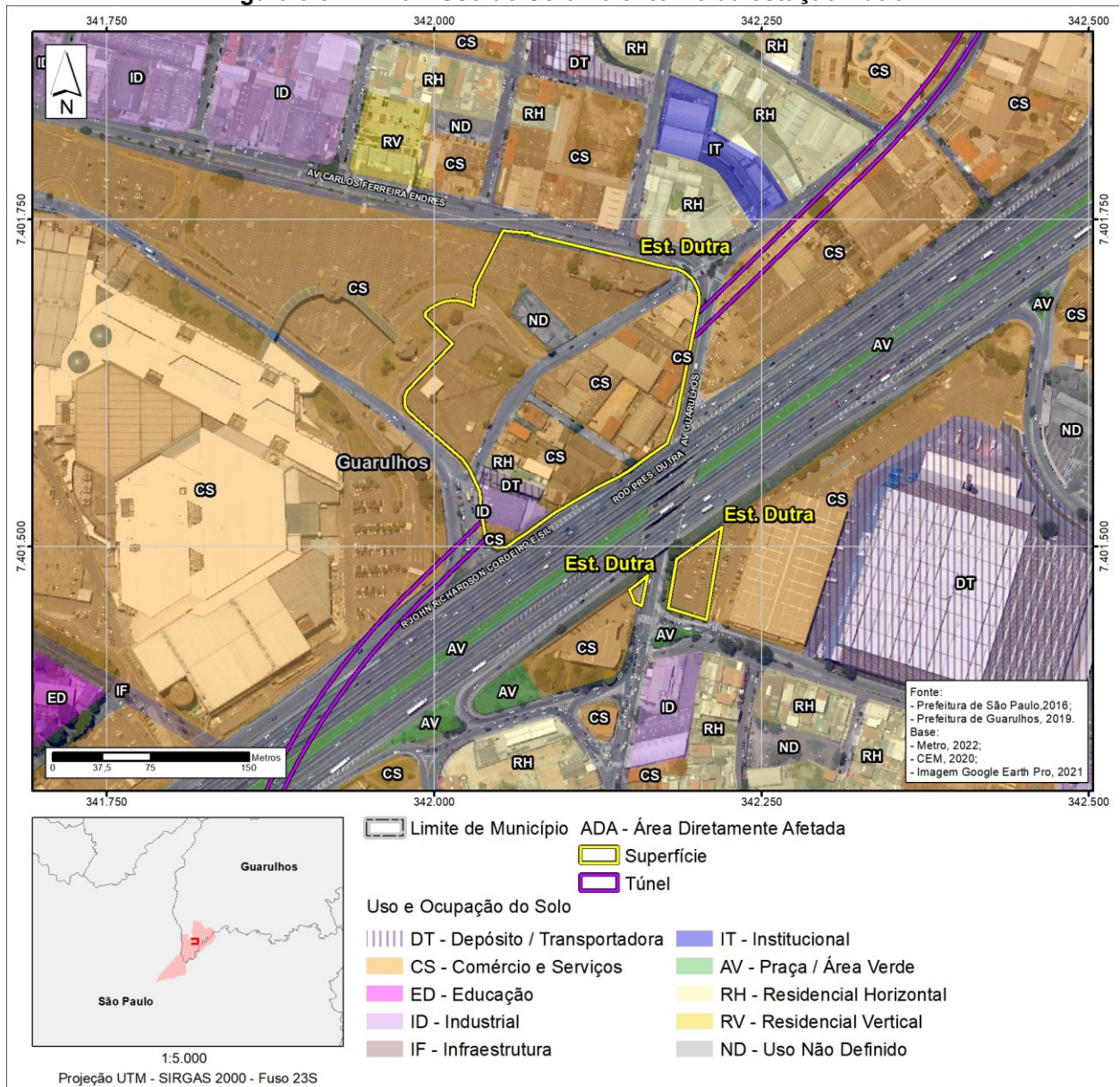
O sítio da estação Dutra se localizará na R. José Sarraceni, entre a Av. Carlos Ferreira Endres, R. Eng. Camilo Olivetti e rod. Pres. Dutra, junto à Av. Guarulhos, como registra a **Figura 9.3.2.1.2-6**.

A Avenida Guarulhos, importante via de ligação intermunicipal, nas proximidades da estação, reforça seu caráter polarizador. Trata-se da estação em que a Linha 2-Verde fará conexão com a futura Linha 19-Celeste, e com o ramal Penha do Corredor Metropolitano Guarulhos da EMTU. Dado esse caráter de integração de transportes coletivos, a estação requisita a desapropriação de grande área, compreendendo vários polígonos.

Para o corpo principal da estação e suas plataformas, que abrigará também a estação homônima da Linha 19-Celeste, a área é limitada ao sul pela marginal da rod. Pres. Dutra, a leste pela av. Guarulhos que atravessa sob a rodovia conectando os bairros ao norte e ao sul dessa rodovia, e a oeste pela rua José Sarraceni, sendo que no meio da área existe a rua Internacional, sem saída, que poderá ser desafetada, não causando problema já que todos os usos nela existentes serão desapropriados.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	536 de 870

Figura 9.3.2.1.2-6 – Uso do Solo no entorno da estação Dutra



Outro polígono, situa-se entre essa via e a alça de acesso à rua Eng. Camilo Oliveti. O terceiro polígono, tem limite norte da av. Carlos Ferreira Endres e ocupa grande parte do estacionamento do Shopping Internacional de Guarulhos. O quarto e quinto polígonos situam-se na outra margem da rod. Pres. Dutra, em ambos os lados da av. Guarulhos e destinam-se aos acessos à estação desde essa porção do município ao sul da rodovia, conectando ambas as margens dela.

O uso do solo no entorno é predominantemente comercial, mesclado com lotes industriais, onde despontam em ambos os lados da rodovia vários empreendimentos residenciais verticais atraídos pela proximidade do Shopping Internacional de Guarulhos e que tendem a se ampliar com a localização da estação.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	537 de 870

A área abriga, entre outros, uma moradia, depósitos, restaurantes, motel, indústrias, estacionamentos, loja de autopeças, uma pista de kart (**Fotos 9.3.2.1.2-12 a 9.3.2.1.2-14**).



Foto 9.3.2.1.2-12 – Vista do Local da Estação Dutra

Fonte: Google Street View, imagem de 2021



Foto 9.3.2.1.2-13 – Vista da área da estação Dutra desde a rua José Sarraceni, com a rua Internacional, sem saída

Fonte: Google Street View, imagem de 2021

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	538 de 870



Foto 9.3.2.1.2-14 – Áreas de acesso à estação Dutra, à direita e esquerda da foto, na av. Guarulhos no lado sul da rod. Pres. Dutra

Fonte: Google Street View, imagem de 2021

A estação se insere também na Zona de Uso Diversificado – ZUD 1, que corresponde às áreas nas quais se pretende incentivar a formação de centros comerciais e de prestação de serviços, ela contribuindo na implementação e consolidação desses usos.

A oeste da estação, concentram-se algumas concessionárias de veículos, Kia, Nissan, Chevrolet, Honda e agências bancárias, Itaú, Banco do Brasil e Bradesco, já nas proximidades da av. Humberto de Alencar Castelo Branco. Ao sul dessa avenida até a rod. Pres. Dutra está o bairro Jardim Leonor, onde destaca-se o condomínio Suprema com onze torres residenciais. Em sua face leste o condomínio é lindeiro à instalação do Sorecicla. O lado norte da avenida contém os bairros de Vila Augusta e Vila Sorocabana, onde já ocorrem transformações de usos horizontais para condomínios verticais, tais como o First, o Parque Clube, Class Guarulhos.

Ao sul da rod. Pres. Dutra, já nos limites sul e leste da AID e AIE existem as grandes lojas de material de construção, C&C e Telhanorte, ao sul dos quais há indústria e o condomínio Residencial Máximo.

O VSE Castelo Branco (**Figura 9.3.2.1.2-7** e **Foto 9.3.2.1.2-15**) situa-se entre a av. Guarulhos e a Pres. Humberto de Alencar Castelo Branco, em meio a quadras de usos mistos e residenciais. Afetará moradias e uma padaria. Em meio a esses usos despontam vários condomínios verticais. Este VSE localiza-se em uma Zona de Uso Diversificado – ZUD 2, não conflitante.

CÓDIGO	REVISÃO
RT-2.EA.00.00/8LP-003	A
EMIÇÃO	FOLHA
29/04/2025	539 de 870

Figura 9.3.2.1.2-7 – Uso do Solo no entorno do VSE Castelo Branco

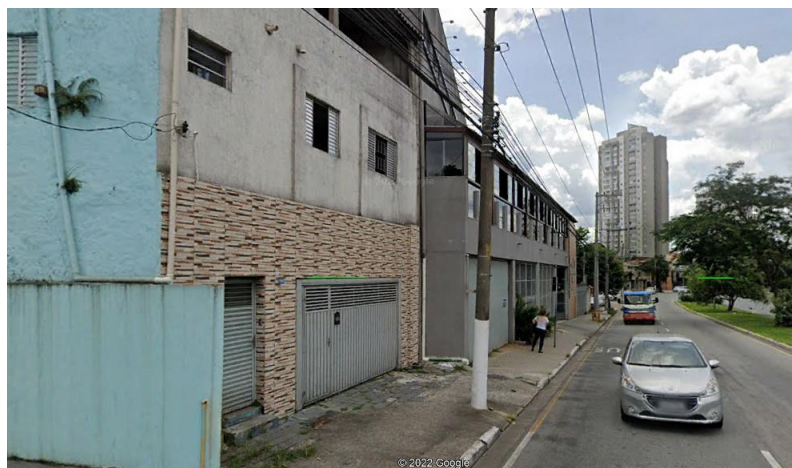
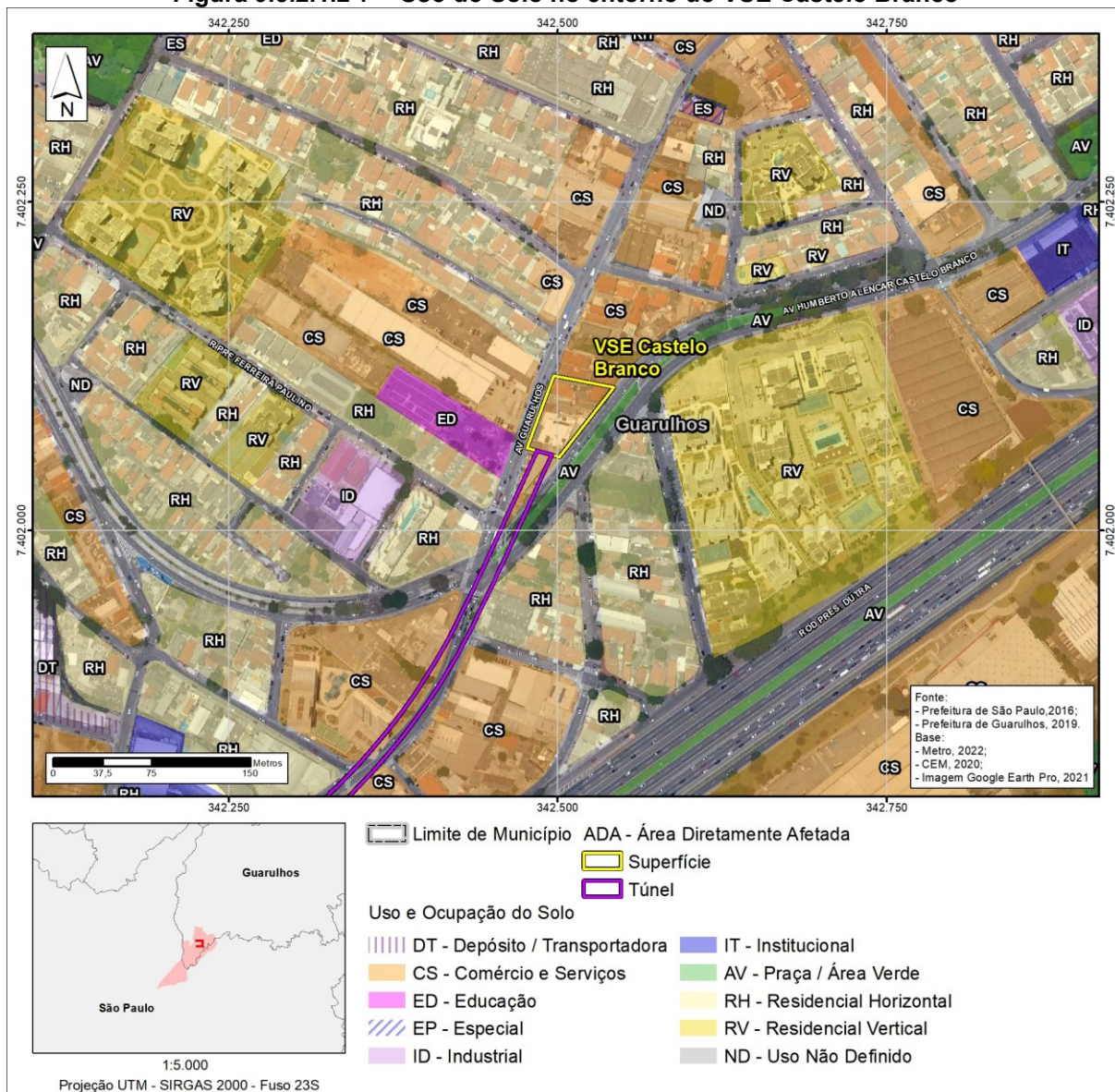
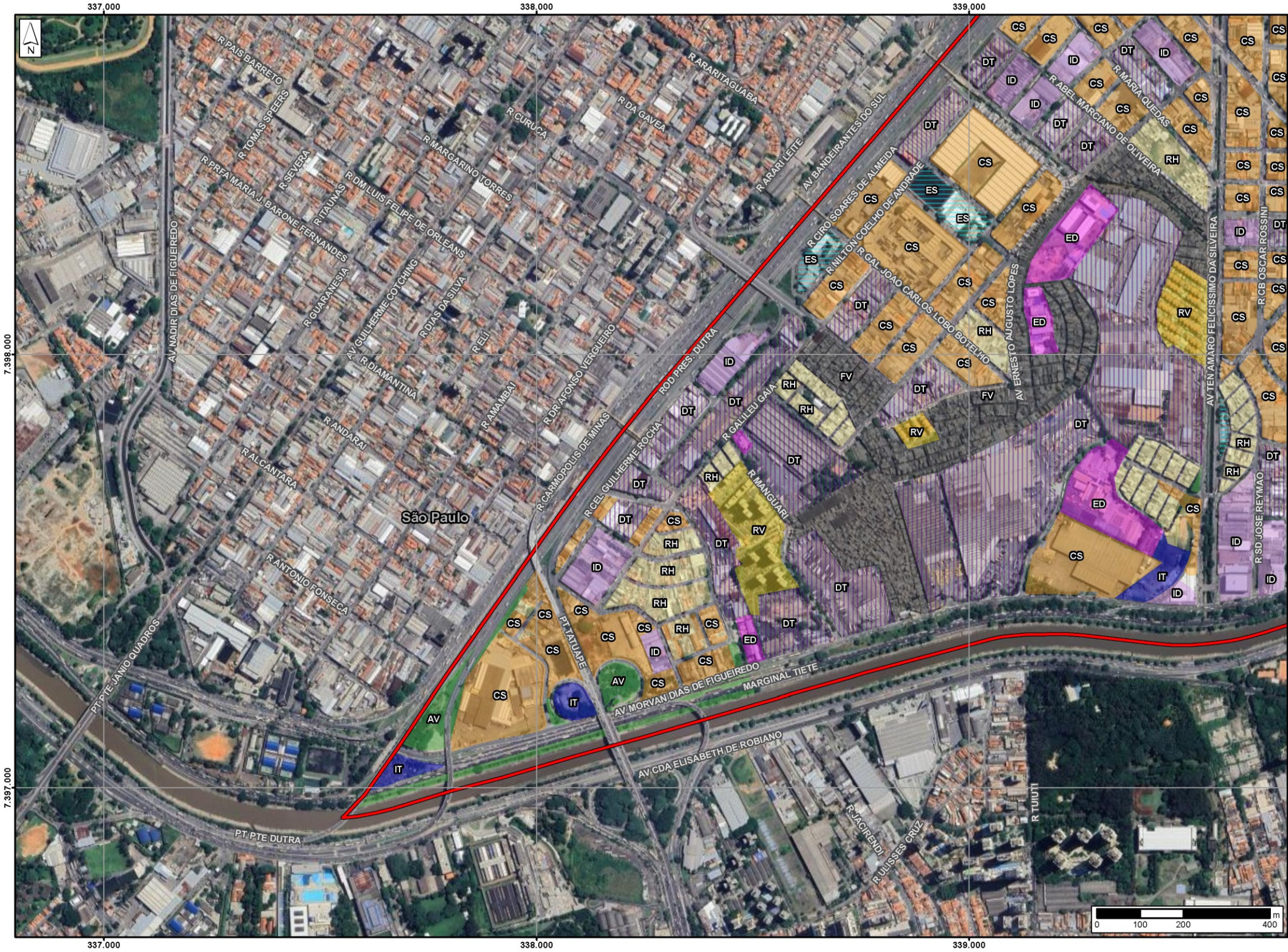


Foto 9.3.2.1.2-15 – Vista do Local do VSE Castelo Branco desde a av. Humberto de Alencar Castelo Branco

Fonte: Google Street View, imagem de 2021

CÓDIGO	RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO	A
EMIÇÃO	29/04/2025	FOLHA	540 de 870

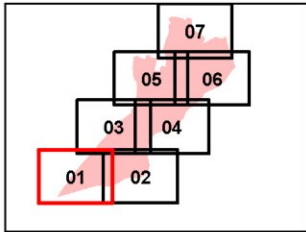
Mapa 9.3.2.1.2-1 – Uso e Ocupação do Solo na AID



- Legenda
- Limite de Município
 - AID - Área de Influência Direta
 - AIE - Área de Influência das Estações
 - ADA - Área Diretamente Afetada
 - Superfície
 - Túnel
 - Uso e Ocupação do Solo
 - DT - Depósito / Transportadora
 - CS - Comércio e Serviços
 - ED - Educação
 - ES - Equipamento Social
 - EP - Especial
 - FV - Favela
 - ID - Industrial
 - IF - Infraestrutura
 - IT - Institucional
 - AV - Praça / Área Verde
 - RH - Residencial Horizontal
 - RV - Residencial Vertical
 - ND - Uso Não Definido

Fonte:
- Prefeitura de São Paulo, 2021;
- Prefeitura de Guarulhos, 2019.

Base:
- Metro, 2022;
- CEM, 2020;
- Imagem Google Earth Pro, 2024.

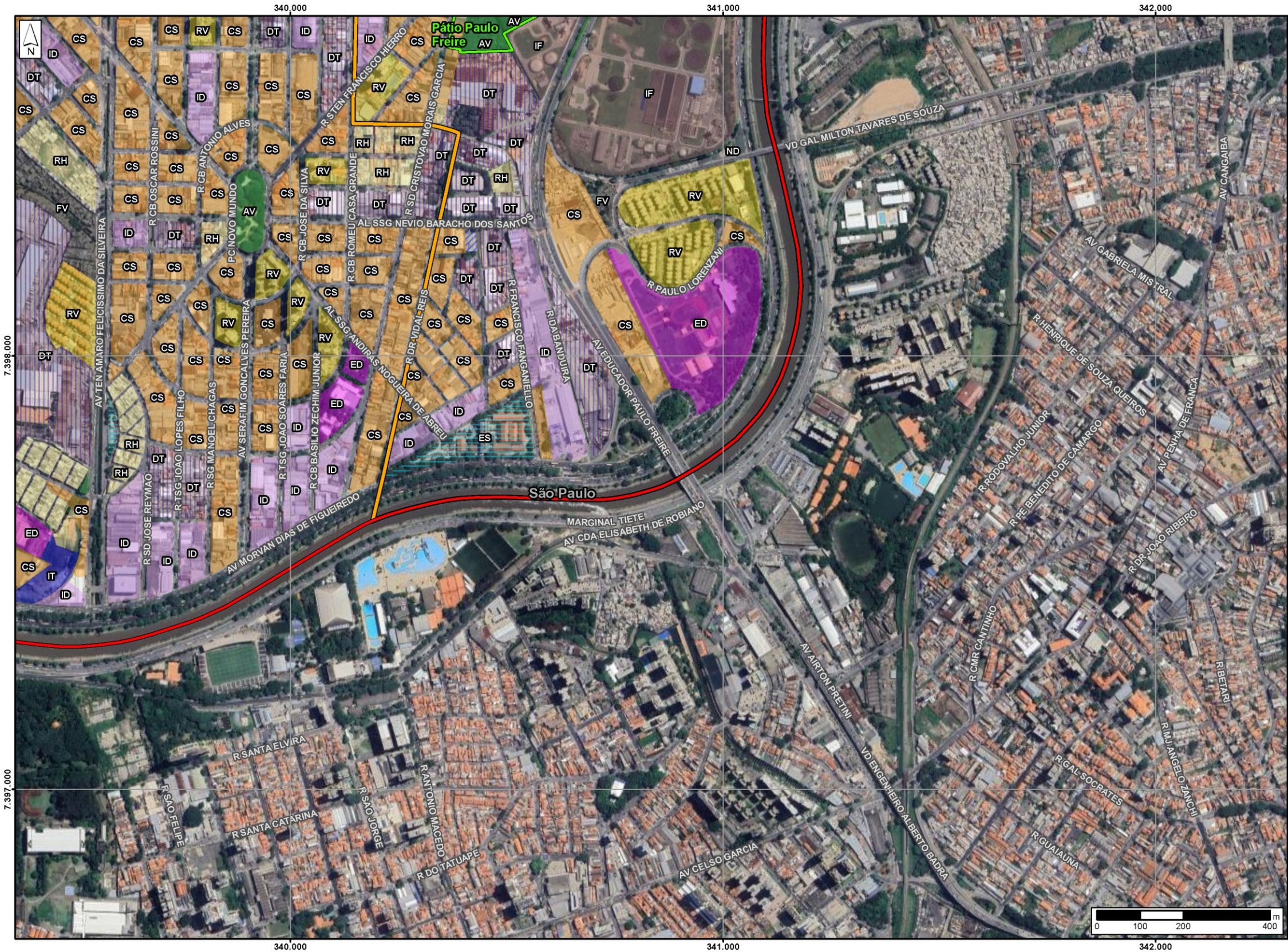


Escala 1:10.000
Projeção UTM - SIRGAS 2000 - Fuso 23S

Mapa
USO E OCUPAÇÃO DO SOLO NA AID

Número	Articulação
9.3.2.1.2-1	01/07

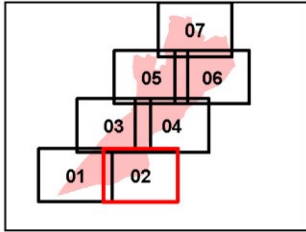
CÓDIGO	RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO	A
EMIÇÃO	29/04/2025	FOLHA	541 de 870



- Legenda
- Limite de Município
 - Área Pátio Paulo Freire - Licenciado
 - AID - Área de Influência Direta
 - AIE - Área de Influência das Estações
 - ADA - Área Diretamente Afetada
 - Superfície
 - Túnel
 - Uso e Ocupação do Solo
 - DT - Depósito / Transportadora
 - CS - Comércio e Serviços
 - ED - Educação
 - ES - Equipamento Social
 - EP - Especial
 - FV - Favela
 - ID - Industrial
 - IF - Infraestrutura
 - IT - Institucional
 - AV - Praça / Área Verde
 - RH - Residencial Horizontal
 - RV - Residencial Vertical
 - ND - Uso Não Definido

Fonte:
- Prefeitura de São Paulo, 2021;
- Prefeitura de Guarulhos, 2019.

Base:
- Metro, 2022;
- CEM, 2020;
- Imagem Google Earth Pro, 2024.



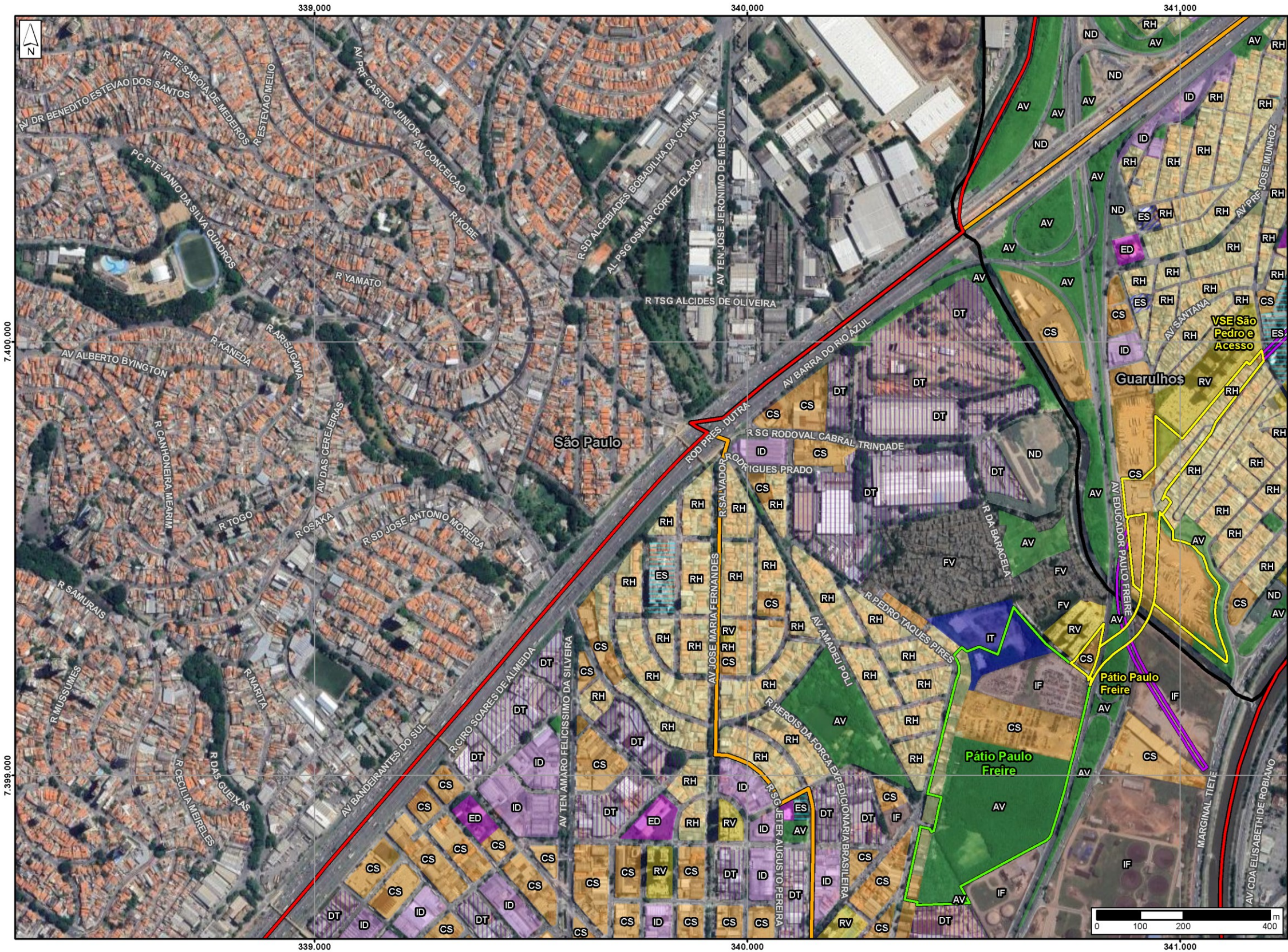
Escala 1:10.000

Projeção UTM - SIRGAS 2000 - Fuso 23S

Mapa
USO E OCUPAÇÃO DO SOLO NA AID

Número	Articulação
9.3.2.1.2-1	02/07

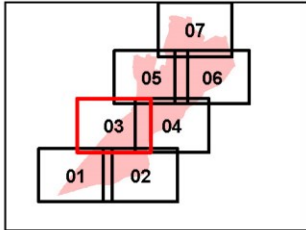
CÓDIGO	RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO	A
EMIÇÃO	29/04/2025	FOLHA	542 de 870



- Legenda
- Limite de Município
 - Área Pátio Paulo Freire - Licenciado
 - AID - Área de Influência Direta
 - AIE - Área de Influência das Estações
 - ADA - Área Diretamente Afetada
 - Superfície
 - Túnel
 - Uso e Ocupação do Solo
 - DT - Depósito / Transportadora
 - CS - Comércio e Serviços
 - ED - Educação
 - ES - Equipamento Social
 - EP - Especial
 - FV - Favela
 - ID - Industrial
 - IF - Infraestrutura
 - IT - Institucional
 - AV - Praça / Área Verde
 - RH - Residencial Horizontal
 - RV - Residencial Vertical
 - ND - Uso Não Definido

Fonte:
- Prefeitura de São Paulo, 2021;
- Prefeitura de Guarulhos, 2019.

Base:
- Metro, 2022;
- CEM, 2020;
- Imagem Google Earth Pro, 2024.

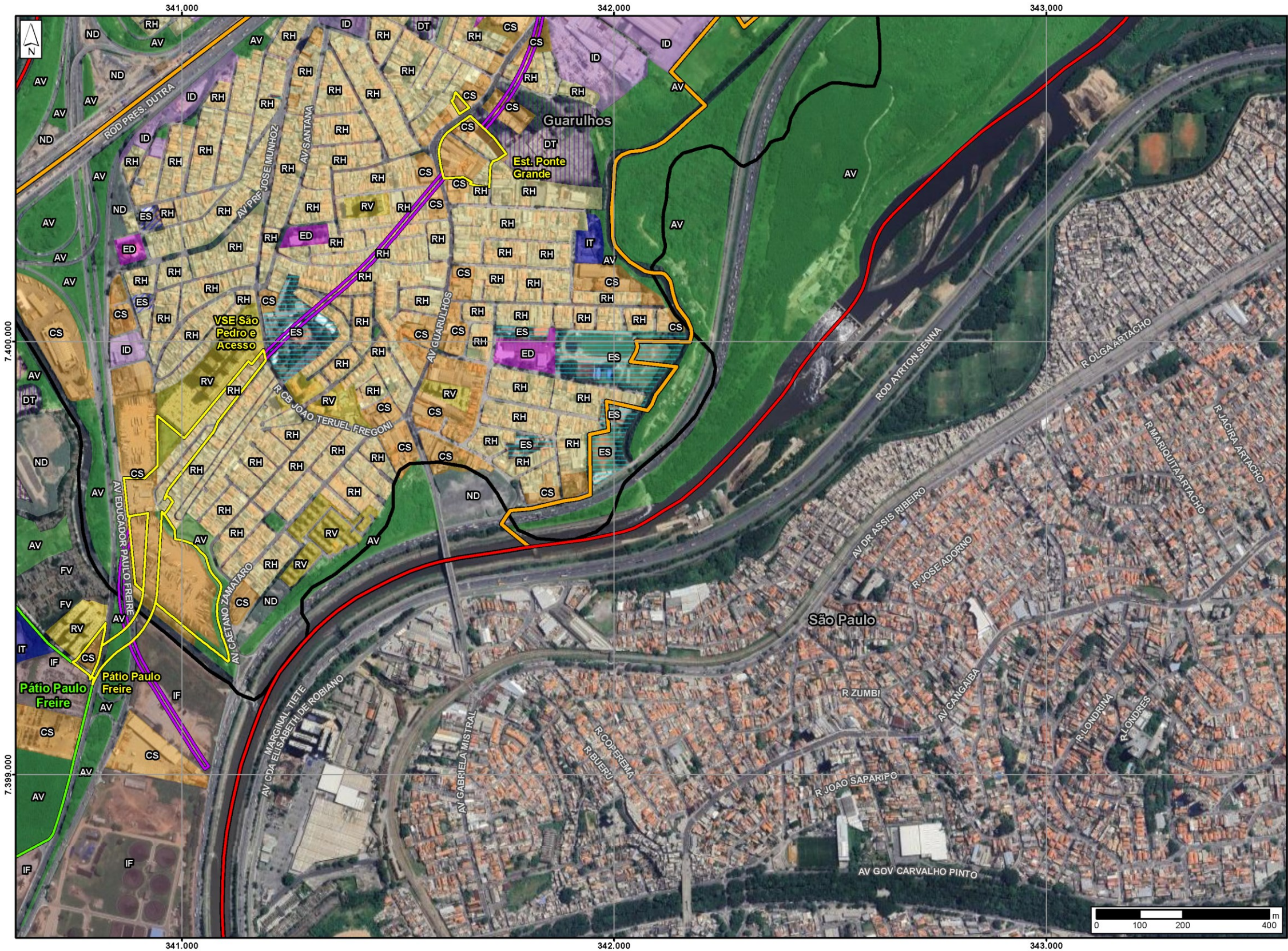


Escala 1:10.000
Projeção UTM - SIRGAS 2000 - Fuso 23S

Mapa
USO E OCUPAÇÃO DO SOLO NA AID

Número	Articulação
9.3.2.1.2-1	03/07

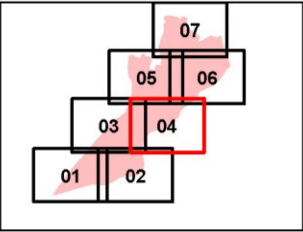
CÓDIGO	RT-2.EA.00.00/8LP-003	REVISÃO	A
EMIÇÃO	29/04/2025	FOLHA	543 de 870



- Legenda
- Limite de Município
 - Área Pátio Paulo Freire - Licenciado
 - AID - Área de Influência Direta
 - AIE - Área de Influência das Estações
 - ADA - Área Diretamente Afetada
 - Superfície
 - Túnel
 - Uso e Ocupação do Solo
 - DT - Depósito / Transportadora
 - CS - Comércio e Serviços
 - ED - Educação
 - ES - Equipamento Social
 - EP - Especial
 - FV - Favela
 - ID - Industrial
 - IF - Infraestrutura
 - IT - Institucional
 - AV - Praça / Área Verde
 - RH - Residencial Horizontal
 - RV - Residencial Vertical
 - ND - Uso Não Definido

Fonte:
- Prefeitura de São Paulo, 2021;
- Prefeitura de Guarulhos, 2019.

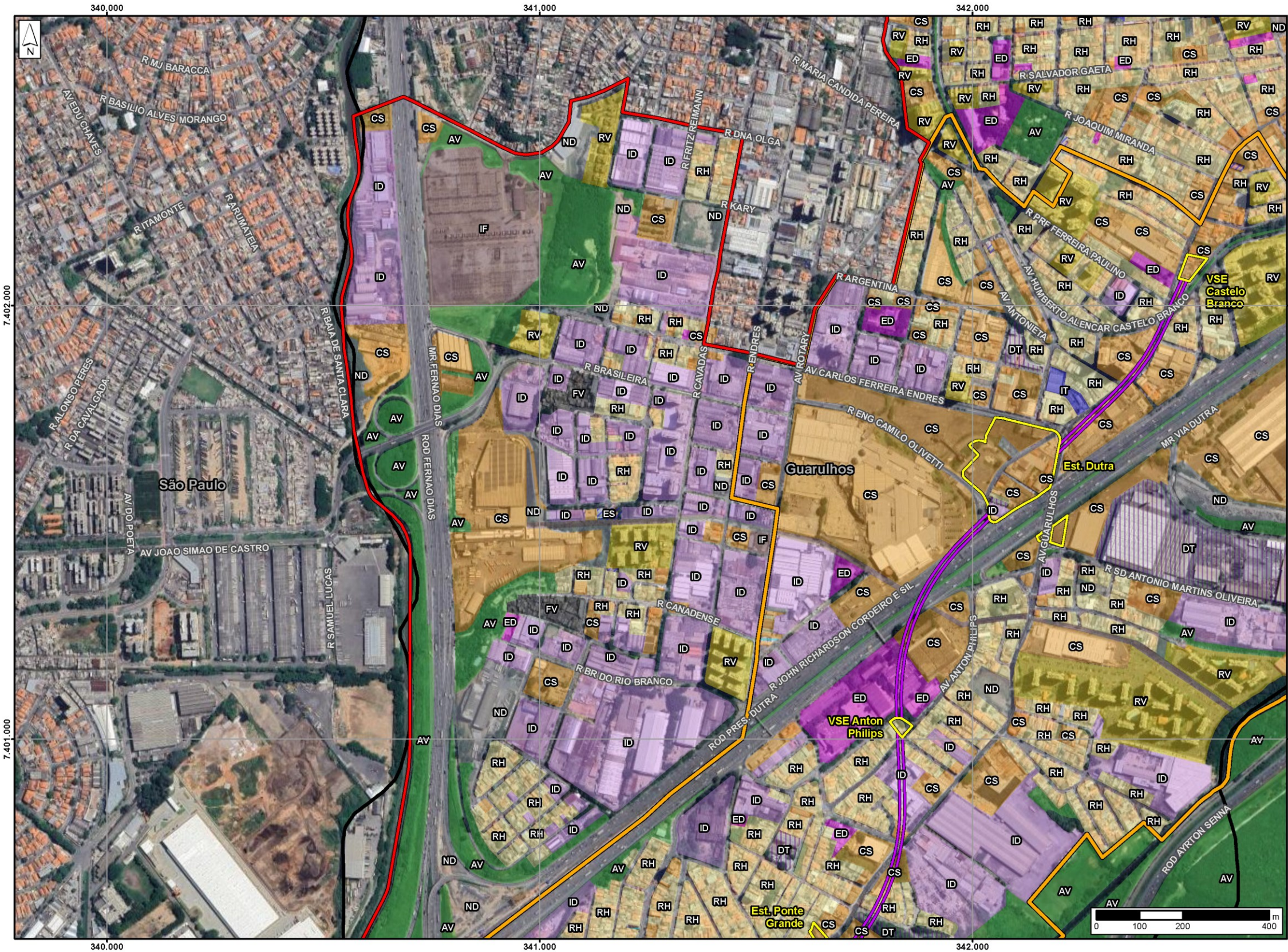
Base:
- Metro, 2022;
- CEM, 2020;
- Imagem Google Earth Pro, 2024.



Escala 1:10.000
Projeção UTM - SIRGAS 2000 - Fuso 23S

Mapa
USO E OCUPAÇÃO DO SOLO NA AID

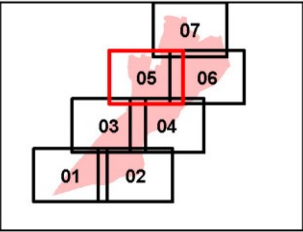
Número	Articulação
9.3.2.1.2-1	04/07



- Legenda
- Limite de Município
 - AID - Área de Influência Direta
 - AIE - Área de Influência das Estações
 - ADA - Área Diretamente Afetada
 - Superfície
 - Túnel
 - Uso e Ocupação do Solo
 - DT - Depósito / Transportadora
 - CS - Comércio e Serviços
 - ED - Educação
 - ES - Equipamento Social
 - EP - Especial
 - FV - Favela
 - ID - Industrial
 - IF - Infraestrutura
 - IT - Institucional
 - AV - Praça / Área Verde
 - RH - Residencial Horizontal
 - RV - Residencial Vertical
 - ND - Uso Não Definido

Fonte:
- Prefeitura de São Paulo, 2021;
- Prefeitura de Guarulhos, 2019.

Base:
- Metrô, 2022;
- CEM, 2020;
- Imagem Google Earth Pro, 2024.



Escala 1:10.000
Projeção UTM - SIRGAS 2000 - Fuso 23S

Mapa
USO E OCUPAÇÃO DO SOLO NA AID

Número	Articulação
9.3.2.1.2-1	05/07