⇒ ***Área de Influência Direta - AID***

A caracterização do sistema viário da área de influência direta – AID foi realizada por centralidades, conforme metodologia predominante nas demais temáticas analisadas no diagnóstico do meio socioeconômico deste EIA. Ao norte da via marginal do rio Tietê localizam-se duas centralidades, quais sejam, Brasilândia e Freguesia do Ó.

*Centralidade Brasilândia*

A centralidade da Brasilândia é uma região de urbanização recente, cujo sistema viário é estruturado pela avenida Deputado Cantídio Sampaio, responsável pela conexão da região noroeste de São Paulo as demais regiões da cidade, seja por meio das 40 linhas de ônibus que circulam por ela como pela conexão com outras vias. Responsável pela conexão entre as avenidas Inajar de Sousa e Raimundo Pereira de Magalhães. Destaca-se também nesta centralidade a avenida Fuad Luftalla, com 20 km de extensão.

Nesta centralidade localizam-se as avenidas Inajar de Sousa, General Penha Brasil, Parada Pinto, Imirim, Deputado Cantídio Sampaio, Itaberaba, João dos Santos Abreu, Deputado Emílio Carlos, João Paulo I, Padre Orlando Garcia da Silveira, José da Natividade Saldanha, rua Parapuã e Estrada do Sabão (ver figura 8.4.10.1-4). Cabe aqui destacar que, o sistema viário na centralidade Brasilândia apresenta uma estrutura irregular, em função da presença da pedreira Morro Grande e da urbanização mais recente, quando comparada as centralidades ao sul da via Marginal Tietê.

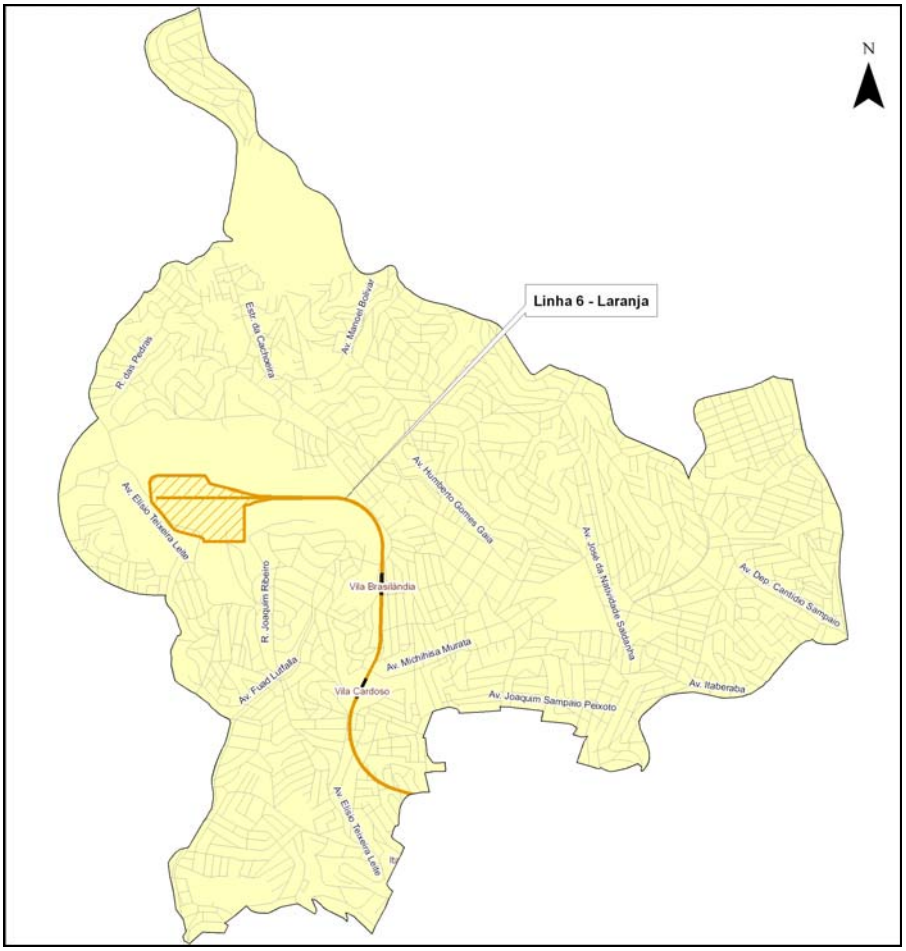


**Figura 8.4.10.1 -4: Sistema viário centralidade Brasilândia**

A avenida Raimundo Pereira de Magalhães inicia-se no distrito da Lapa seguindo até o limite do município de São Paulo com o de Caieiras, com cerca de 20km de extensão total. Responsável pela conexão entre o distrito da Lapa a marginal do rio Tietê, cortando os bairros do Piquerí, Chácara Inglesa, Jardim Felicidade, Vila Zatt e Vila Clarice. Esta avenida é responsável ainda pela conexão de Pirituba com os distritos do Jaguará, Anhanguera e Perus.

No quadro 8.4.10.1-1 estão descritas as intervenções previstas no Plano Regional Estratégico – PRE da subprefeitura da Brasilândia/ Freguesia do Ó, são definidas três tipos de intervenções, quais sejam, aberturas de vias, melhoramento de vias e intervenção pontual.

Dentre as aberturas de via destaca-se a via estrutural leste-oeste, entre a avenida General Edgar Facó e a avenida Inajar de Sousa, uma intervenção de 1.980m com horizonte para o ano de 2012. As intervenções definidas como melhoramentos viários foram todas definidas com o ano de 2006, como horizonte de execução.

**Quadro 8.4.10.1-1**
**Sistema viário estrutural centralidade Brasilândia e Freguesia do Ó**
**(intervenções previstas no PRE)**

| Tipo de intervenção | Via | Distrito | Quantificação (m) | Horizonte (ano) |
|---|---|---|---|---|
| **Abertura de vias** | Via estrutural leste-oeste, entre a avenida General Edgar Facó e avenida Inajar de Sousa | Freguesia do Ó | 1.980 | 2012 |
| | Via estrutural, entre a estrada Lázaro Amâncio de Barros e avenida José da Natividade Saldanha | Brasilândia | 960 | 2006 |
| **Melhoramento de vias** | Avenida Itaberaba | Freguesia do Ó e Brasilândia | 4.916 | 2006 |
| | Avenida Cantídio Sampaio | Brasilândia | 6.155 | 2006 |
| | Avenida Elíseo Teixeira Leite | Freguesia do Ó e Brasilândia | 2.119 | 2006 |
| | Avenida Paula Ferreira | Freguesia do Ó | 796 | 2006 |
| | Rua Parapuã | Brasilândia | 2.094 | 2006 |
| | Estrada Lázaro Amâncio de Barros | Brasilândia | 1.402 | 2006 |
| **Intervenção pontual** | Avenida Santa Marina | Freguesia do Ó | - | 2006 |
| | Confluência das avenidas Manuel Bolívar e Deputado Cantídio Sampaio. | Brasilândia | - | 2012 |

Fonte: Plano Regional Estratégico da subprefeitura Freguesia/ Brasilândia – PRE-FO (quadro 02/ Livro III).

As rodovias próximas a esta centralidade são: rodoanel Mario Covas; SP – 348 – rodovia dos Bandeirantes e SP – 330 – rodovia Anhanguera.

Na centralidade Brasilândia destaca-se que 49% das viagens são realizadas a pé; 24,31% por ônibus e 11,70% dirigindo automóvel. A grande porcentagem de viagens a pé é associada a baixa renda da população que como forma de conter gastos e controlar seu orçamento realiza seus deslocamentos a pé. Nesta centralidade destaca-se ainda 61,83% das famílias sem automóveis (ver tabelas 8.4.10-1 e 8.4.10-2).

Para a centralidade Brasilândia 34,00% das viagens atraídas são as motorizadas, 32,02% as não-motorizadas e 21,65% são as coletivas (ver tabela 8.4.10.1-3).

Ao considerar o motivo dos deslocamentos para cada centralidade a educação representa 45,28% das viagens atraídas para a Brasilândia, seguida dos 27,14% cujo motivo é trabalho no setor de serviços e 7,27% o trabalho no setor de comércio (ver tabela 8.4.10.1-4).

*Centralidade Freguesia do Ó*

Na centralidade da Freguesia do Ó destacam-se as seguintes avenidas: Elísio Teixeira Leite, Faud Lutfalla, General Edgar Facó, Ministro Petrônio Portela, ruas: Parapuã, Domingos Vega, Estradas: do Sabão e Lázaro Amâncio de Barros (ver figura 8.4.10.1-5).

O principal corredor estrutural para o fluxo de tráfego vindo da marginal do rio Tietê em direção a zona norte do município é composto pelas avenidas General Edgar Facó, Faud Lutfalla, Elísio Teixeira Leite e avenida deputado Cantídio Sampaio, sendo que de acordo tanto com o Plano Diretor Estratégico (PDE) e Plano Regional Estratégico (PRE) da subprefeitura Freguesia do Ó/ Brasilândia, esta última está indicada como via a melhorar até 2012.

A avenida Elísio Teixeira Leite, via estrutural com 7,2 km de extensão, por meio da qual é realizada a conexão entre os distritos da Freguesia do Ó, Pirituba, Jaraguá e Brasilândia.

A avenida General Edgar Facó eixo viário estrutural que corta a centralidade Freguesia do Ó no sentido norte-sul, com cerca de 3km de extensão é parte do corredor Pirituba – Lapa - Centro, constituindo um importante eixo de condução dos fluxos ao centro, a ponte do Piqueri e a marginal Tietê.

A avenida Paula Ferreira importante eixo estrutural de acesso ao bairro do Piqueri, Vila Bonilha e Vila Pereira Barreto, tem cerca de 4km de extensão onde estão distribuídos importantes equipamentos urbanos, Estação Pirituba, Shopping Pirituba e o Largo da Matriz da Nossa Senhora do Ó.

A avenida Inajar de Sousa é um corredor estrutural da zona norte do município de São Paulo, responsável pela estruturação dos fluxos em quatro bairros, quais sejam, Freguesia do Ó, Limão, Cachoeirinha e Brasilândia, apresenta canteiro central em toda a sua extensão e apresenta faixas exclusivas para circulação de ônibus em parte de seu traçado.

**Figura 8.4.10.1 -5: Sistema viário centralidade Freguesia do Ó.**

Na centralidade Freguesia do Ó destaca-se que 29,81% das viagens são realizadas a pé; 27,20% por ônibus e 24,10% dirigindo automóvel. A grande porcentagem de viagens a pé é associada a baixa renda da população que como forma de conter gastos e controlar seu orçamento realiza seus deslocamentos a pé. Nesta centralidade destaca-se ainda 39,86% das famílias sem automóveis e 38% têm um automóvel (ver tabelas 8.4.10.1-1 e 8.4.10.1-2, mostradas adiante).

Para a centralidade Freguesia do Ó 41,20% das viagens atraídas são as motorizadas; 28,68% as não-motorizadas e 20,52% são as coletivas (ver tabela 8.4.10.1-3, mostrada adiante).

Ao considerar o motivo dos deslocamentos para cada centralidade 31,28% das viagens atraídas para a centralidade Freguesia do Ó o motivo é o trabalho no setor de serviços; 29,40% o motivo é a educação e 12,81% são motivos pessoais (ver tabela 8.4.10.1-4, mostrada adiante).

*Centralidade Lapa*

Na centralidade da Lapa destacam-se as avenidas: Marginal Tietê, Ermano Marchetti, Presidente Castelo Branco, Marquês de São Vicente, Francisco Matarazzo, Santa Marina, Pompeia, Sumaré, Nossa Senhora da Lapa e a Ponte do Piqueri. Além das ruas: Coriolano, Faria, Tito, William Speer, Guaicurus, Herbart (ver figura 8.4.10.1-6 e fotos 8.4.10.1-1 a 8.4.10.1-8).

O sistema viário na centralidade Lapa apresenta algumas especificidades quando comparado as demais centralidades, conforme pode ser observado na figura 8.4.10.1-6, na região entre a avenida Santa Marina e a avenida Thomas Edison, em função do histórico de ocupação ter sido baseado no uso industrial, a área é caracterizada pela presença de grandes quadras e o que resulta em um sistema viário desconexo, outro fator, é a presença da linha férrea que corta o tecido urbano desta centralidade no sentido leste-oeste. Ou seja, esta centralidade apresenta fatores que prejudicam a mobilidade na área.

A marginal Tietê é uma via expressa, que se situa entre o “Cebolão” e a rodovia Ayrton Senna, sendo formada por quatro pistas, uma local e outra expressa junto a cada uma das margens do rio Tietê, com respectivamente três e quatro faixas de rolamento ao longo da maior parte de sua extensão. Tem perfil longitudinal plano e alinhamento retilíneo ou com curvas de amplo raio. Possui Interseções com outras vias mediante dispositivos em desnível, exceto por interseções em “T” à direita das pistas locais.

Pode-se considerar como o principal eixo estrutural do município a norte do centro, conectando-se às rodovias Castello Branco, Anhanguera, Bandeirantes, Dutra e Ayrton Senna. Possui tráfego intenso formado por autos, caminhões e ônibus, com ocorrência cotidiana de retardamentos consideráveis durante várias horas. Porém, apresenta movimento reduzido de percurso ou travessia por pedestres ou ciclistas.

A avenida Marquês de São Vicente, com cerca de 4,5km corta todo o tecido urbano do distrito da Barra Funda, trata-se de um eixo viário estrutural, com inicio na rua Norma Pieruccini e término na avenida Ermano Marchetti, responsável pela conexão entre a região do Bom Retiro a Lapa.

Outro corredor estrutural de destaque na centralidade Lapa é a avenida Ermano Marchetti, responsável pelo acesso a região da Lapa de Baixo.

A avenida Santa Marina se constitui em um eixo estrutural, responsável pela conexão entre a centralidade da Freguesia do Ó e a da Lapa.

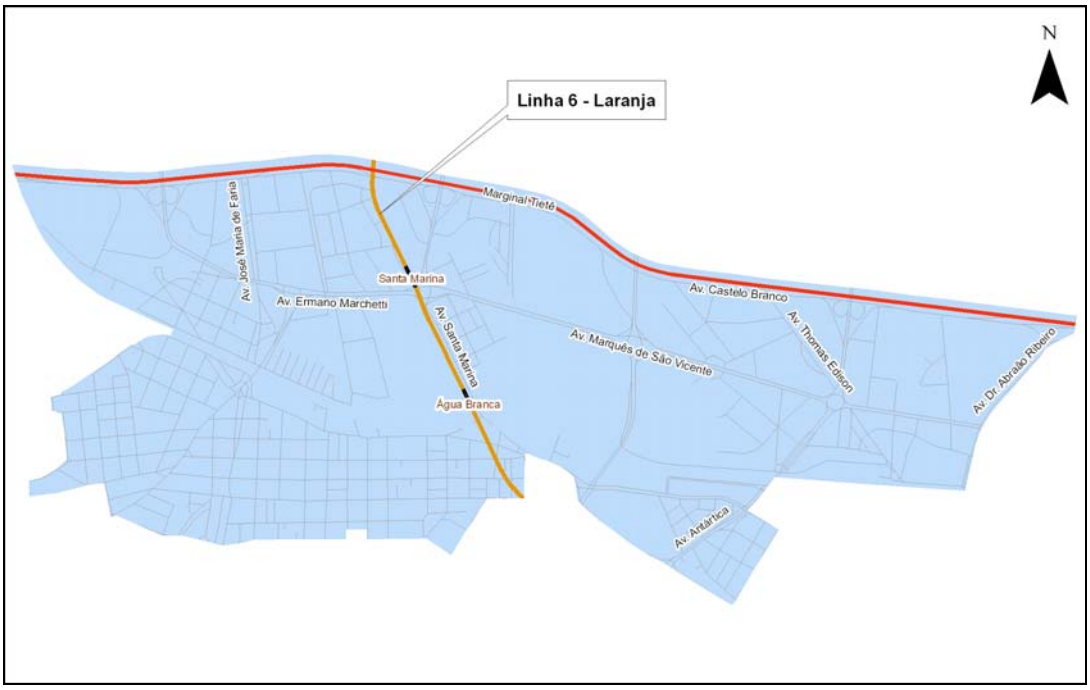


**Figura 8.4.10.1 -6: Sistema viário centralidade Lapa.**

No quadro 8.4.10.1-2 estão reproduzidas as intervenções propostas para o sistema viário estrutural indicadas no PRE da Subprefeitura da Lapa. Algumas destas intervenções já foram realizadas e outras fazem parte das intervenções previstas dentro do plano urbanístico da Operação Urbana Água Branca.

**Quadro 8.4.10.1-2**
**Sistema viário estrutural centralidade Lapa, intervenções no PRE**

| Proposta | Objetivo | Distrito | Horizonte |
|---|---|---|---|
| Construção de passarelas de interligação da Lapa com Lapa de Baixo ou reforma da trincheira existente | Melhorar a acessibilidade local e a integração entre os bairros citados. | Lapa | 2006 |
| Ligação da rua John Harisson com a Vila Anastácio, com obra em desnível | Evitar passagem de nível da linha B da CPTM e possibilitar a implantação de nova ligação viária. (av.Ermano Marcheti para av. Dr. Gastão Vidigal) | Lapa | 2006 |
| Interligação da avenida Marquês de São Vicente com a rua Tomas Edson até a marginal do Tietê | Desafogar as transposições existentes na região e permitir melhor acessibilidade ao bairro da Freguesia do Ó. Ligar a avenida Marquês de São Vicente com a nova ponte proposta no PDE para a região. | Lapa | 2006 |
| Implantação de nova via que sirva de apoio (alternativa) à av. Francisco Matarazzo, paralela às linhas da CPTM, desde as proximidades da av. Sumaré, passando sob a av. Pompéia e bifurcando para o viaduto (em direção a Freguesia do Ó) e com novo acesso à rua Guaicurus | Criar alternativa de acesso à Lapa / Barra Funda pelo corredor alternativo da av. Ermano Marcheti em apoio ao fluxo de tráfego existente na av. Francisco Matarazzo e aliviando o tráfego no corredor de ônibus da região. | Lapa | 2006 |
| Complemento de via | Ligação da avenida Francisco Matarazzo com a interligação da avenida Pompeia com a rua Heitor Penteado | Barra Funda | 2006 |
| Interligação da avenida Pompeia com a rua Heitor Penteado | Interseção em desnível no cruzamento da rua Heitor Penteado com a rua Nestor Victor. | Lapa | 2012 |

| Proposta | Objetivo | Distrito | Horizonte |
|---|---|---|---|
| Implantação de interseção em desnível no cruzamento da av. Heitor Penteado com rua Aurélia | Melhorar as condições de fluidez e segurança de trânsito | Lapa | 2012 |
| Construção de uma nova via estrutural (tipo N3) entre os trilhos do trem da CPTM e a Via marginal do rio Tietê, interligando a av. Ermano Marchetti e a av. Cardeal S. C. Copello com alças para o viaduto da av. Gastão Vidigal sobre os trilhos da CPTM. | Construir uma alternativa de circulação interna à área da Subprefeitura, desafogando o trânsito nas vias que hoje fazem essa ligação. Integração entre os distritos da Barra Funda e a Lapa, com a região do CEAGESP e também com o Jaguaré, Butantã e Pinheiros. | Lapa / Vila Leopoldina | 2012 |
| Prolongamento da av. Gastão W. Borghoff, paralela à linha do trem, até a rua William Speers (o trecho entre o Viaduto Pompéia e a av. Santa Marina está na Operação Urbana Água Branca) | Melhorar as condições da região e melhorar a articulação entre as principais vias ao norte da ferrovia, permitindo também melhor articulação com as transposições existentes sobre a ferrovia. Proporcionar facilidades para o processo de requalificação da área | Lapa / Barra Funda | 2012 |
| Nova ponte sobre o rio Tietê | Interligação das avenidas Engenheiro Caetano Álvares e nova via no prolongamento da rua Tomas Edison. | Barra Funda | 2012 |
| Ponte Júlio de Mesquita | Implementação de alça complementar | Barra Funda | 2012 |

Fonte: Plano Regional Estratégico da subprefeitura Lapa – PRE-LA (quadro 02/ Livro III).

Ao analisar os dados das viagens produzidas por modo, na centralidade da Lapa 36,10% representam as viagens produzidas por ônibus; 20,50% as dirigindo automóveis; 11,11% por trem e 10,47% por metrô (ver tabela 8.4.10.1-1, mostrada adiante). Na centralidade da Lapa é equilibrado o número de famílias sem automóvel e com um automóvel, respectivamente 36,47% e 34,20% (ver tabela 8.4.10.1-2, mostrada adiante).

**Foto 8.4.10.1-1: avenida Pompeia sentido Barra Funda.**

**Foto 8.4.10.1-2: avenida Guaicurus, ligação centro Lapa.**

**Foto 8.4.10.1-3: avenida Marques de São Vicente, sentido terminal Barra Funda.**

**Foto 8.4.10.1-4: cruzamento avenida Ermano Marchetti com a avenida Santa Marina.**

**Foto 8.4.10.1-5: avenida Santa Marina, próxima a marginal do rio Tietê.**

**Foto 8.4.10.1-6: avenida Pompeia cruzamento com a rua Venâncio Aires.**

**Foto 8.4.10.1-7: avenida Sumaré próximo ao estádio da Sociedade Esportiva Palmeiras.**

**Foto 8.4.10.1-8: avenida Sumaré sentido Pinheiros.**

*Centralidade Perdizes*

Na centralidade Perdizes destacam-se a avenida Sumaré, a rua Cardoso de Almeida, avenida Pompéia, avenida Pacaembu e avenida professor Alfonso Bovero, como as principais vias estruturadoras do trânsito na região (figura 8.4.10.1-7, a seguir). Entre as referidas vias, as avenidas Pompéia, Pacaembu e Sumaré apresentam o maior número de faixas de circulação e canteiro central separando os fluxos.

Nos horários de pico da manhã e da tarde, em função do elevado número de viagens atraídas, verifica-se o movimento pendular em direção a centralidade Perdizes, seja em função dos equipamentos de educação existentes como pelos postos de trabalho no setor de serviços, porém a maior parte destas viagens é realizada por transporte individual, o que promove a sobrecarga do sistema viário estrutural desta centralidade, ou seja, a rua Cardoso de Almeida e a avenida Sumaré, rua Alfonso Bovero e no sistema viário no entorno da PUC, a qual se constitui em pólo gerador de tráfego da região.

Em contraponto as centralidades analisadas anteriormente, o sistema viário desta centralidade organiza-se de forma mais regular, resultando em maior mobilidade e facilidade de conexão entre as vias.

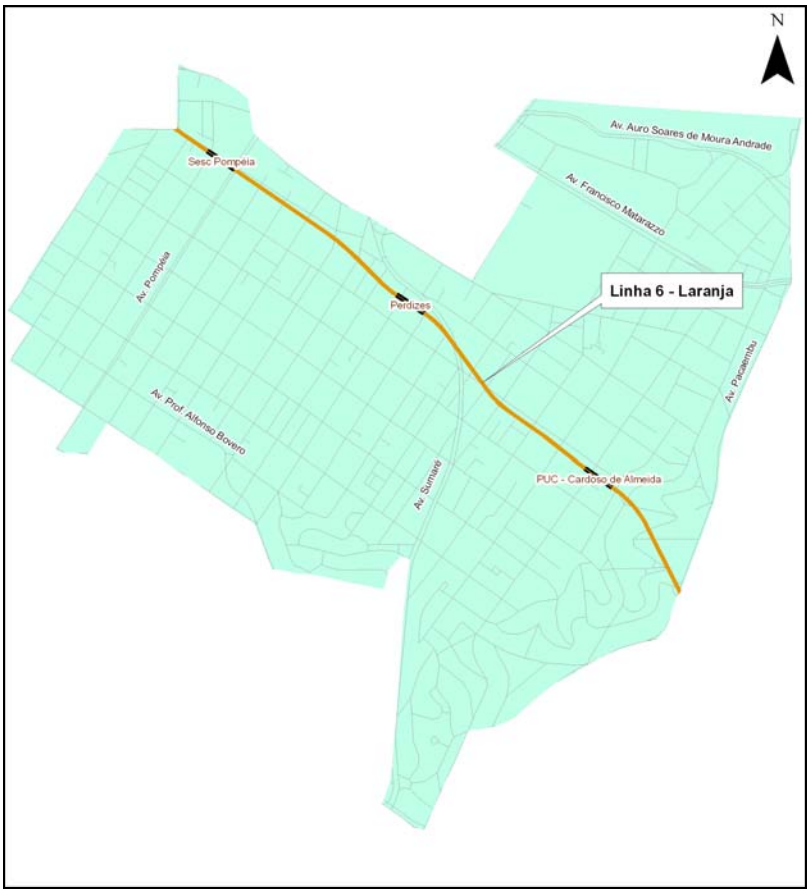


**Figura 8.4.10.1 -7: Sistema viário centralidade Perdizes.**

Na centralidade Perdizes do total de viagens produzidas 30,48% são dirigindo automóveis, seguida por 18,52% produzidas por ônibus e 17,45% as realizadas a pé (ver tabela 8.4.10.1-1, mostrada adiante). Esta centralidade é a que apresenta a maior porcentagem de famílias com um automóvel 46,63%, em seguida aparecem 24,10% das famílias com dois carros (ver tabela 8.4.10.1-2, mostrada adiante). O maior número de automóveis nesta centralidade é associado ao maior poder aquisitivo da população que reside na centralidade Perdizes.

Quanto às viagens atraídas diariamente para a centralidade Perdizes o predomínio é o tipo individual representando 25,84% do total, enquanto por coletivo são 19,82% do total (ver tabela 8.4.10.1-3, mostrada adiante).

A centralidade Perdizes atrai diariamente um maior número de viagens cujo motivo é a educação 32,23%, conforme diagnosticado no item *8.4.13 Infraestrutura*, esta centralidade é uma das que apresenta um maior número de equipamentos de educação e como o predomínio destes equipamentos são os da rede privada, pode-se associar ao predomínio das viagens do tipo individual analisadas anteriormente.

Esta centralidade atrai diariamente 30,54% de viagens cujo motivo é o trabalho no setor de serviços e 14,57% referentes a assuntos pessoais (ver tabela 8.4.10.1-4, mostrada adiante).

*Centralidade Consolação/ Jardins*

O sistema viário da centralidade Consolação/ Jardins estrutura-se no eixo avenida Dr. Arnaldo – avenida Paulista, vias com intenso volume de tráfego de veículos e ônibus, visto que neste eixo

encontram-se importantes equipamentos de saúde, educação e lazer, com destaque para a presença do Instituto do Câncer, faculdade Casper Libero e MASP (ver figura 8.4.10.1-8).
A avenida Paulista é um eixo estrutural de destaque não só na centralidade Consolação/Jardins, como no município de São Paulo como um todo. Trata-se de uma via com 2,7km de extensão total, com inicio na Praça Oswaldo Cruz e término na rua Minas Gerais. Apresenta três faixas de circulação para veículos, nos dois sentidos, além de uma faixa exclusiva para circulação de ônibus.

A avenida Dr. Arnaldo, constitui-se em um eixo estrutural responsável que se conecta a avenida Paulista, avenida Rebouças, rua Cardoso de Almeida e avenida Alfonso Bovero, ou seja, indiretamente funciona como uma via de acesso a marginal do rio Pinheiros e Tietê. Trata-se de uma via que apresenta alguns pontos de conflito, por exemplo, no acesso a avenida Paulista e a rua Cardeal Arcoverde.

**Foto 8.4.10.1-11: avenida Paulista sentido Doutor Arnaldo.**

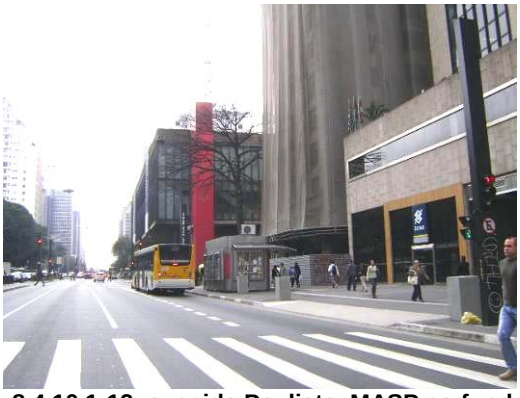

**Foto 8.4.10.1-12: avenida Paulista, MASP ao fundo.**

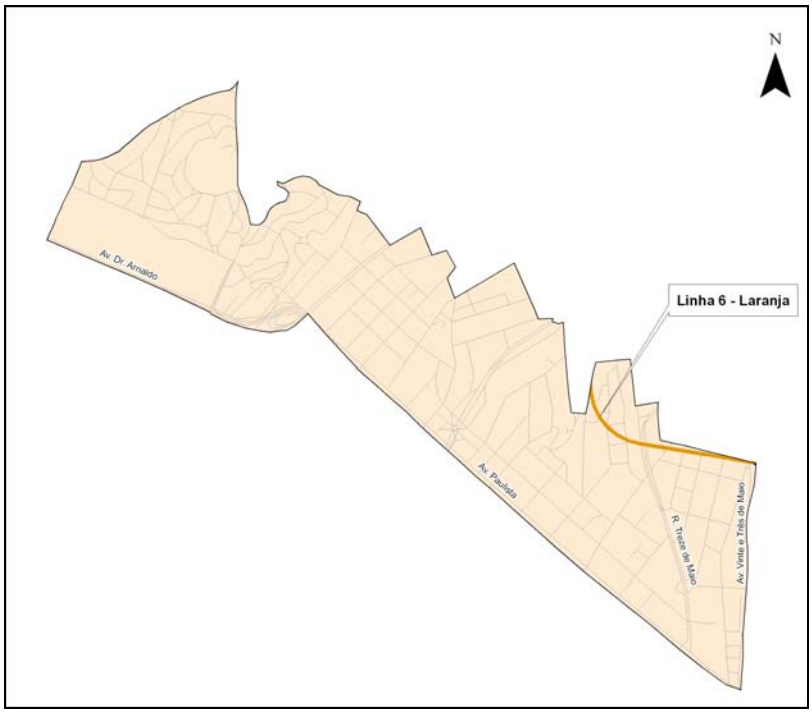


**Figura 8.4.10.1 -8: Sistema viário centralidade Consolação/ Jardins.**

*Centralidade Consolação/ Centro*

Na centralidade Consolação/ Centro o sistema viário é organizado de forma articulada, resultando em uma estrutura semelhante a um tabuleiro de xadrez, principalmente na porção territorial que pertence ao bairro de Higienópolis.

Nesta centralidade destacam-se algumas vias que constituem o sistema viário estrutural da região, responsável pela organização dos fluxos, como a avenida Angélica, rua da Consolação, avenida São João, avenida Higienópolis, avenida Nove de Julho e avenida Brigadeiro Luis Antônio. Estas vias constituem-se em importantes eixos estruturais, responsáveis pela organização e distribuição dos fluxos tanto das viagens geradas por modo coletivo como as individuais, principalmente em direção a região central.

A avenida Higienópolis, por exemplo, apresenta diariamente problemas com o trânsito, consequência da presença de alguns equipamentos que se constituem em pólos geradores de tráfego, como o Shopping Pateo Higienópolis e o Colégio Rio Branco.

A avenida Brigadeiro Luis Antônio se constitui em um eixo de ligação entre a região a avenida Paulista e o centro, e entre a avenida Paulista e o centro-sul da cidade, circulam diariamente por esta via diversas linhas de ônibus e veículos. Nesta via localiza-se o Hospital Pérola Byington, referência na saúde da mulher.

**Figura 8.4.10.1 -9: Sistema viário centralidade Consolação/ Centro.**

**Foto 8.4.10.1-9: avenida Brigadeiro Luis Antônio sentido avenida Paulista.**

**Foto 8.4.10.1-10: avenida Brigadeiro Luis Antônio sentido centro.**

*Centralidade Liberdade*

Na centralidade Liberdade o sistema viário é organizado pela avenida 23 de Maio e avenida Liberdade, ao observar a figura 8.4.10.1-10, é possível identificar que nesta centralidade o sistema viário apresenta-se distribuído de forma mais irregular, quando comparado com a centralidade Perdizes, por exemplo. Na organização do sistema viário desta centralidade se destaca a presença de vias coletoras.

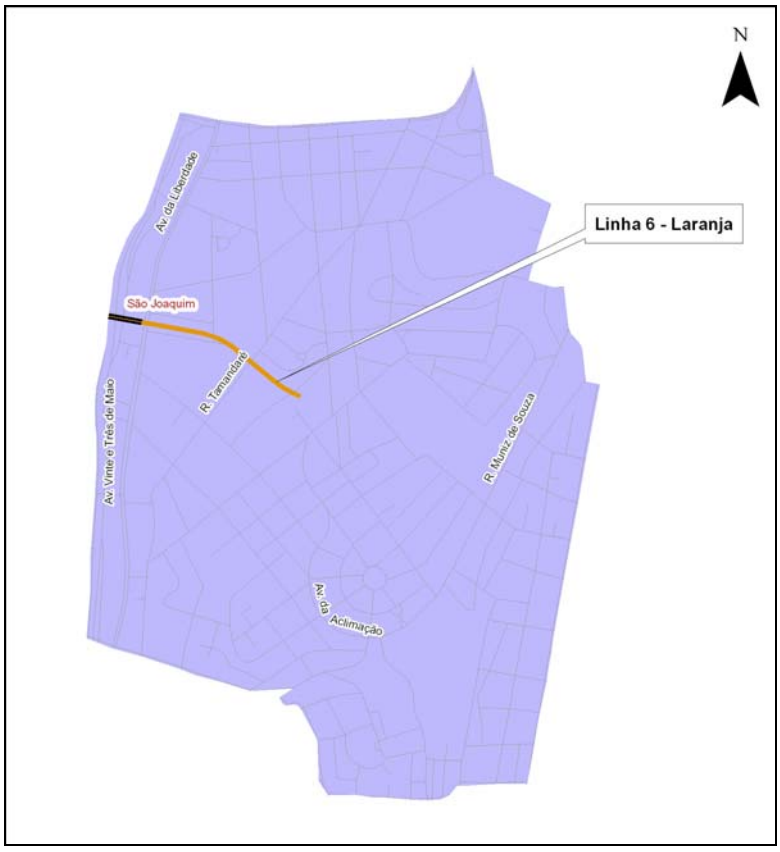


**Figura 8.4.10.1 -10: Sistema viário centralidade Liberdade.**

A avenida 23 de Maio foi inaugurada na década de 60 como um corredor viário de ligação da região central da cidade ao aeroporto de Congonhas. Trata-se de uma via expressa cujo limite de velocidade foi estabelecido em 80 km/h, pelo fato de se constituir em via expressa, apresenta barreiras de segregação.

Outra via que se destaca nesta centralidade é a rua Tamandaré, na qual, estão instalados alguns equipamentos de educação, conforme descrito no *item 8.4.11 Uso e Ocupação do Solo*, o que resulta em um intenso e continuo fluxo de veículos nos dois sentidos da referida via.

Na centralidade Liberdade do total de viagens produzidas 39,93% representa as viagens produzidas por metrô, a única entre todas as centralidades da AID que ocorre o predomínio das viagens por metrô. Em seguida vêm às viagens a pé com 19,30% e as dirigindo automóveis com 17,03% (ver tabela 8.4.10.1-1).

Da mesma forma que nas centralidades ao norte da marginal Tietê em relação a distribuição dos automóveis por famílias é grande a porcentagem de famílias sem automóveis cerca de 65% (ver tabela 8.4.10.1-2).

Corroborando com os dados apresentados nas tabelas 8.4.10.1-1 e 8.4.10.1-2 do total de viagens atraídas para a centralidade Liberdade são 30,92% por coletivo (ver tabela 8.4.10.1-3).

A centralidade Liberdade diariamente recebe um maior número de viagens cujo motivo é a educação (40,61%), conforme averiguado no item *8.4.3 Infraestrutura*, esta centralidade apresenta um elevado número de equipamentos de educação. Em seguida vêm as viagens de pessoas que se deslocam pelo motivo de trabalho no setor de serviços (29,03%) / (ver tabela 8.4.10.1-4).

**Tabela 8.4.10.1-1**
**Viagens produzidas por modo principal**

| Zona de Origem | Ônibus | Transp. Fretado | Transp. Escolar | Dirig. Auto | Pass. de Auto | Táxi | Metrô | Trem | Moto | Bicicleta | A pé | Outros | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 121 | 44.194 | 0 | 5.038 | 8.185 | 3.952 | 0 | 3.200 | 767 | 843 | 0 | 101.023 | 0 | 167.203 |
| 122 | 24.474 | 0 | 6.951 | 17.238 | 8.716 | 0 | 5.708 | 0 | 1.351 | 0 | 43.815 | 788 | 109.041 |
| 123 | 17.794 | 414 | 3.326 | 16.208 | 7.238 | 0 | 1.587 | 1.764 | 1.424 | 0 | 29.628 | 0 | 79.384 |
| **Total Brasilândia** | **86.463** | **414** | **15.314** | **41.631** | **19.905** | **0** | **10.495** | **2.532** | **3.619** | **0** | **174.466** | **788** | **355.627** |
| 124 | 12.813 | 64 | 1.257 | 8.897 | 2.574 | 0 | 808 | 449 | 1.174 | 0 | 20.407 | 0 | 48.441 |
| 125 | 34.711 | 1.432 | 6.343 | 33.212 | 12.280 | 376 | 3.384 | 1.138 | 1.605 | 40 | 31.671 | 41 | 126.232 |
| **Total Freguesia do Ó** | **47.524** | **1.496** | **7.600** | **42.109** | **14.854** | **376** | **4.192** | **1.587** | **2.779** | **40** | **52.078** | **41** | **174.673** |
| 90 | 11.813 | 637 | 102 | 8.402 | 2.842 | 50 | 7.022 | 6.611 | 739 | 130 | 3.174 | 0 | 41.521 |
| 91 | 6.691 | 4.204 | 6 | 6.947 | 1.598 | 153 | 11.046 | 4.472 | 336 | 6 | 1.920 | 0 | 37.379 |
| 93 | 12.507 | 81 | 28 | 6.698 | 2.330 | 154 | 3.484 | 2.451 | 207 | 78 | 4.264 | 41 | 32.324 |
| 98 | 24.247 | 2.471 | 290 | 11.353 | 2.330 | 194 | 4.478 | 7.985 | 509 | 40 | 8.049 | 0 | 61.946 |
| 99 | 57.074 | 792 | 955 | 30.401 | 8.721 | 735 | 6.554 | 13.055 | 2.643 | 41 | 16.996 | 61 | 138.028 |
| **Total Lapa** | **112.332** | **8.184** | **1.381** | **63.802** | **17.821** | **1.285** | **32.584** | **34.574** | **4.434** | **296** | **34.403** | **102** | **311.197** |
| 83 | 7.727 | 294 | 331 | 22.639 | 8.412 | 1.213 | 3.990 | 1.576 | 339 | 0 | 10.996 | 0 | 57.516 |
| 84 | 2.904 | 145 | 101 | 8.780 | 3.140 | 881 | 1.407 | 1.304 | 13 | 0 | 4.016 | 0 | 22.690 |
| 85 | 3.487 | 43 | 15 | 9.436 | 7.355 | 119 | 526 | 830 | 15 | 14 | 1.746 | 0 | 23.586 |
| 87 | 15.511 | 316 | 828 | 36.505 | 15.538 | 575 | 6.007 | 1.673 | 534 | 25 | 17.691 | 0 | 95.201 |
| 88 | 4.431 | 74 | 150 | 5.031 | 1.857 | 0 | 2.054 | 140 | 1.410 | 146 | 5.117 | 0 | 20.410 |

| Zona de Origem | Ônibus | Transp. Fretado | Transp. Escolar | Dirig. Auto | Pass. de Auto | Táxi | Metrô | Trem | Moto | Bicicleta | A pé | Outros | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 89 | 8.663 | 49 | 675 | 11.257 | 3.367 | 504 | 1.885 | 1.205 | 691 | 73 | 8.664 | 61 | 37.093 |
| 92 | 22.071 | 1.130 | 805 | 12.933 | 6.710 | 114 | 20.222 | 14.110 | 2.332 | 0 | 12.774 | 0 | 93.202 |
| **Total Perdizes** | **64.792** | **2.050** | **2.904** | **106.580** | **46.378** | **3.406** | **36.092** | **20.838** | **5.335** | **258** | **61.005** | **61** | **349.698** |
| 27 | 22.441 | 543 | 183 | 28.526 | 7.318 | 1.418 | 31.034 | 241 | 2.694 | 118 | 21.265 | 379 | 116.161 |
| 28 | 8.041 | 723 | 160 | 9.346 | 2.742 | 316 | 12.508 | 0 | 2.029 | 63 | 8.907 | 55 | 44.890 |
| 29 | 12.803 | 808 | 72 | 13.417 | 3.492 | 417 | 13.298 | 0 | 591 | 101 | 14.604 | 0 | 59.603 |
| 32 | 15.663 | 643 | 311 | 14.612 | 4.046 | 679 | 20.542 | 0 | 958 | 54 | 13.132 | 0 | 70.640 |
| 33 | 275 | 8 | 27 | 2.983 | 1.029 | 65 | 568 | 7 | 104 | 4 | 1.258 | 0 | 6.329 |
| **Total Consolação/Jardins** | **122.449** | **3.416** | **2.146** | **126.014** | **35.672** | **6.912** | **116.241** | **3.401** | **8.453** | **1.601** | **137.922** | **451** | **564.679** |
| 25 | 5.267 | 431 | 88 | 4.944 | 1.317 | 338 | 1.057 | 591 | 149 | 264 | 15.126 | 0 | 29.571 |
| 26 | 13.505 | 49 | 264 | 5.982 | 2.377 | 281 | 6.984 | 70 | 402 | 139 | 15.703 | 0 | 45.756 |
| 30 | 10.780 | 0 | 517 | 14.539 | 4.313 | 1.347 | 7.157 | 1.916 | 846 | 482 | 14.682 | 0 | 56.578 |
| 31 | 29.860 | 175 | 189 | 21.731 | 5.815 | 1.865 | 19.665 | 575 | 528 | 250 | 27.231 | 0 | 107.884 |
| 34 | 3.814 | 36 | 336 | 9.935 | 3.223 | 186 | 3.427 | 0 | 153 | 128 | 6.014 | 17 | 27.267 |
| **Total Consolação/Centro** | **63.226** | **691** | **1.393** | **57.130** | **17.045** | **4.016** | **38.290** | **3.153** | **2.078** | **1.262** | **78.756** | **17** | **267.056** |
| 22 | 5.264 | 0 | 255 | 6.076 | 2.299 | 58 | 8.468 | 161 | 1.403 | 58 | 6.302 | 0 | 30.344 |
| 23 | 4.985 | 37 | 34 | 8.112 | 3.526 | 0 | 20.893 | 421 | 1.863 | 34 | 5.580 | 0 | 45.484 |
| 24 | 11.107 | 0 | 199 | 13.030 | 3.288 | 317 | 34.444 | 1.364 | 710 | 537 | 18.972 | 0 | 83.967 |
| **Total Liberdade** | **21.356** | **37** | **487** | **27.217** | **9.114** | **375** | **63.805** | **1.946** | **3.976** | **629** | **30.853** | **0** | **159.795** |

Fonte: Pesquisa OD/2007 – Metrô/SP

## Tabela 8.4.10.1-2
## Automóveis por zona e total centralidade.

| Centralidade | Nenhum Automóvel | 1 Automóvel | 2 Automóveis | 3 Automóveis ou Mais | Não-Declarado | Total de famílias |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 123 | 8.233 | 5.061 | 1.790 | 273 | 0 | 15.358 |
| 122 | 11.584 | 6.791 | 1.365 | 339 | 0 | 20.078 |
| 121 | 23.017 | 10.179 | 642 | 0 | 0 | 33.837 |
| **Total Brasilândia** | **42.834** | **22.030** | **3.797** | **612** | **0** | **69.273** |
| 125 | 4.988 | 6.167 | 3.275 | 911 | 613 | 15.953 |
| 124 | 5.280 | 3.621 | 718 | 190 | 0 | 9.808 |
| **Total Freguesia do Ó** | **10.268** | **9.787** | **3.993** | **1.101** | **613** | **25.761** |
| 99 | 1.878 | 1.435 | 873 | 181 | 691 | 5.057 |
| 98 | 896 | 1.082 | 500 | 84 | 0 | 2.562 |
| 90 | 226 | 202 | 116 | 8 | 0 | 552 |
| 91 | 97 | 81 | 27 | 8 | 9 | 222 |
| 93 | 197 | 289 | 123 | 31 | 0 | 640 |
| **Total Lapa** | **3.294** | **3.090** | **1.638** | **312** | **700** | **9.033** |
| 92 | 984 | 1.090 | 541 | 0 | 0 | 2.615 |
| 89 | 757 | 1.894 | 749 | 92 | 92 | 3.585 |
| 83 | 1.119 | 2.414 | 1.455 | 464 | 51 | 5.504 |
| 84 | 284 | 637 | 458 | 289 | 0 | 1.668 |
| 85 | 349 | 533 | 260 | 166 | 24 | 1.331 |
| 87 | 2.600 | 6.319 | 3.283 | 836 | 243 | 13.282 |

| Centralidade | Nenhum Automóvel | 1 Automóvel | 2 Automóveis | 3 Automóveis ou Mais | Não-Declarado | Total de famílias |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Total Perdizes** | **6.092** | **12.888** | **6.747** | **1.847** | **411** | **27.985** |
| 33 | 42 | 94 | 198 | 88 | 5 | 427 |
| 32 | 1.165 | 1.043 | 164 | 82 | 0 | 2.453 |
| 28 | 1.757 | 1.027 | 324 | 27 | 0 | 3.136 |
| 29 | 2.392 | 1.395 | 199 | 40 | 718 | 4.744 |
| 27 | 1.800 | 2.658 | 1.044 | 71 | 66 | 5.639 |
| **Total Consolação/Jardins** | **7.156** | **6.218** | **1.929** | **308** | **789** | **16.399** |
| 34 | 439 | 1.052 | 586 | 374 | 0 | 2.451 |
| 30 | 2.233 | 3.136 | 851 | 478 | 0 | 6.698 |
| 31 | 3.903 | 2.425 | 296 | 118 | 710 | 7.452 |
| 25 | 3.971 | 1.898 | 365 | 0 | 0 | 6.235 |
| 26 | 3.769 | 1.744 | 124 | 232 | 0 | 5.869 |
| **Total Consolação/Centro** | **14.315** | **10.256** | **2.222** | **1.203** | **710** | **28.705** |
| 22 | 1.994 | 1.634 | 484 | 59 | 0 | 4.171 |
| 23 | 958 | 500 | 97 | 0 | 0 | 1.555 |
| 24 | 3.464 | 704 | 77 | 0 | 0 | 4.245 |
| **Total Liberdade** | **6.416** | **2.838** | **658** | **59** | **0** | **9.971** |

Fonte: Pesquisa OD/2007 – Metrô/SP

## Tabela 8.4.10.1-3
## Viagens atraídas por tipo

| Zona de Destino | Coletivo | Individual | Motorizado | Não-Motorizado | Total |
|---|---|---|---|---|---|
| 121 | 55.068 | 12.812 | 67.880 | 99.226 | 167.106 |
| 122 | 37.175 | 27.982 | 65.157 | 42.995 | 108.151 |
| 123 | 23.938 | 25.456 | 49.394 | 29.639 | 79.033 |
| **Total Brasilândia** | **116.180** | **66.251** | **182.431** | **171.860** | **536.722** |
| 124 | 15.106 | 11.956 | 27.062 | 20.664 | 47.726 |
| 125 | 45.912 | 49.521 | 95.433 | 31.609 | 127.042 |
| **Total Freguesia do Ó** | **61.018** | **61.476** | **122.495** | **52.273** | **297.262** |
| 90 | 26.284 | 11.914 | 38.198 | 3.826 | 42.024 |
| 91 | 27.815 | 8.907 | 36.721 | 1.560 | 38.281 |
| 93 | 15.615 | 9.359 | 24.974 | 7.847 | 32.821 |
| 98 | 38.609 | 14.125 | 52.734 | 10.313 | 63.047 |
| 99 | 77.456 | 44.740 | 122.196 | 16.693 | 138.890 |
| **Total Lapa** | **185.779** | **89.045** | **274.824** | **40.240** | **589.888** |
| 83 | 14.162 | 33.452 | 47.615 | 10.189 | 57.803 |
| 84 | 7.105 | 12.687 | 19.793 | 3.741 | 23.534 |
| 85 | 4.903 | 16.769 | 21.672 | 1.814 | 23.486 |
| 87 | 25.667 | 52.588 | 78.255 | 16.612 | 94.868 |
| 89 | 10.448 | 17.861 | 28.309 | 8.621 | 36.930 |
| 92 | 58.536 | 24.151 | 82.687 | 11.913 | 94.601 |
| **Total Perdizes** | **120.822** | **157.509** | **278.330** | **52.891** | **609.552** |

| Zona de Destino | Coletivo | Individual | Motorizado | Não-Motorizado | Total |
|---|---|---|---|---|---|
| 27 | 52.727 | 39.899 | 92.626 | 21.420 | 114.046 |
| 28 | 21.895 | 13.763 | 35.659 | 8.649 | 44.308 |
| 29 | 29.419 | 17.859 | 47.278 | 13.686 | 60.964 |
| 32 | 38.036 | 21.010 | 59.046 | 12.875 | 71.922 |
| 33 | 1.023 | 4.055 | 5.078 | 1.269 | 6.347 |
| **Total Consolação/Jardins** | **143.101** | **96.586** | **239.687** | **57.900** | **537.274** |
| 25 | 8.355 | 7.870 | 16.225 | 13.196 | 29.421 |
| 26 | 21.328 | 9.214 | 30.542 | 15.930 | 46.472 |
| 30 | 21.326 | 20.512 | 41.838 | 15.433 | 57.271 |
| 31 | 51.420 | 30.413 | 81.833 | 26.285 | 108.118 |
| 34 | 7.150 | 14.581 | 21.731 | 5.919 | 27.651 |
| **Total Consolação/Centro** | **109.579** | **82.590** | **192.169** | **76.763** | **461.101** |
| 22 | 14.410 | 9.592 | 24.003 | 5.848 | 29.850 |
| 23 | 28.077 | 12.959 | 41.036 | 4.885 | 45.921 |
| 24 | 47.623 | 17.924 | 65.547 | 19.554 | 85.100 |
| **Total Liberdade** | **90.110** | **40.476** | **130.585** | **30.287** | **291.458** |

Fonte: Pesquisa OD/2007 – Metrô/SP

## Tabela 8.4.10-4
## Viagens diárias atraídas por motivo e por zona de destino

| Zona de Destino | Trabalho Indústria | Trabalho Comércio | Trabalho Serviços | Educação | Compras | Saúde | Lazer | Procurar Emprego | Assuntos Pessoais | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 121 | 3.157 | 12.255 | 47.411 | 77.853 | 4.795 | 7.751 | 3.987 | 0 | 9.897 | 167.106 |
| 122 | 4.797 | 6.071 | 26.812 | 47.715 | 5.451 | 3.430 | 3.580 | 866 | 9.430 | 108.151 |
| 123 | 3.095 | 7.426 | 21.931 | 34.858 | 3.788 | 2.838 | 479 | 779 | 3.838 | 79.033 |
| **Total Brasilândia** | **11.048** | **25.753** | **96.154** | **160.425** | **14.034** | **14.020** | **8.046** | **1.645** | **23.165** | **354.290** |
| 124 | 1.679 | 4.278 | 16.947 | 13.521 | 1.908 | 2.120 | 2.556 | 0 | 4.717 | 47.726 |
| 125 | 5.671 | 11.008 | 37.714 | 37.876 | 5.532 | 8.109 | 3.414 | 40 | 17.677 | 127.042 |
| **Total Freguesia do Ó** | **7.350** | **15.286** | **54.661** | **51.398** | **7.441** | **10.229** | **5.970** | **40** | **22.394** | **174.768** |
| 90 | 6.714 | 5.802 | 20.975 | 3.259 | 1.095 | 290 | 2.000 | 184 | 1.705 | 42.024 |
| 91 | 1.373 | 1.436 | 22.453 | 1.152 | 394 | 591 | 5.783 | 934 | 4.166 | 38.281 |
| 93 | 1.510 | 2.080 | 14.208 | 4.807 | 1.999 | 951 | 3.187 | 300 | 3.779 | 32.821 |
| 98 | 14.925 | 7.670 | 19.850 | 6.265 | 2.646 | 2.206 | 1.678 | 448 | 7.360 | 63.047 |
| 99 | 8.275 | 13.295 | 42.561 | 14.482 | 17.395 | 9.835 | 5.112 | 674 | 27.262 | 138.890 |
| **Total Lapa** | **32.795** | **30.282** | **120.047** | **29.965** | **23.529** | **13.873** | **17.760** | **2.541** | **44.272** | **315.063** |
| 83 | 72 | 1.495 | 13.941 | 22.543 | 3.699 | 1.801 | 5.411 | 0 | 8.842 | 57.803 |
| 84 | 230 | 1.389 | 9.385 | 5.499 | 1.588 | 321 | 1.599 | 0 | 3.523 | 23.534 |
| 85 | 85 | 809 | 6.423 | 5.857 | 795 | 858 | 1.258 | 0 | 7.401 | 23.486 |
| 87 | 1.047 | 3.595 | 33.491 | 14.964 | 8.220 | 5.001 | 9.884 | 325 | 18.341 | 94.868 |
| 89 | 3.576 | 1.246 | 11.094 | 9.677 | 1.689 | 2.057 | 2.811 | 109 | 4.672 | 36.930 |
| 92 | 1.394 | 3.690 | 26.835 | 48.202 | 1.720 | 1.711 | 5.580 | 0 | 5.470 | 94.601 |
| **Total Perdizes** | **6.404** | **12.223** | **101.169** | **106.742** | **17.710** | **11.749** | **26.542** | **434** | **48.249** | **331.221** |
| 27 | 2.720 | 9.119 | 61.135 | 7.157 | 5.201 | 8.495 | 5.790 | 245 | 14.183 | 114.046 |
| 28 | 778 | 3.137 | 21.350 | 7.730 | 2.538 | 3.078 | 1.472 | 292 | 3.934 | 44.308 |

| Zona de Destino | Trabalho Indústria | Trabalho Comércio | Trabalho Serviços | Educação | Compras | Saúde | Lazer | Procurar Emprego | Assuntos Pessoais | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 29 | 1.532 | 3.775 | 37.234 | 5.060 | 1.114 | 4.692 | 1.894 | 113 | 5.549 | 60.964 |
| 32 | 1.454 | 6.032 | 37.304 | 7.287 | 489 | 3.384 | 4.889 | 36 | 11.046 | 71.922 |
| 33 | 269 | 162 | 2.248 | 995 | 487 | 525 | 414 | 0 | 1.247 | 6.347 |
| **Total Consolação/ Jardins** | **6.754** | **22.225** | **159.270** | **28.231** | **9.829** | **20.173** | **14.459** | **685** | **35.960** | **297.586** |
| 25 | 841 | 2.315 | 12.095 | 6.598 | 1.629 | 1.410 | 2.417 | 117 | 1.999 | 29.421 |
| 26 | 1.581 | 2.859 | 15.973 | 13.974 | 1.887 | 5.085 | 629 | 94 | 4.389 | 46.472 |
| 30 | 929 | 2.654 | 25.651 | 11.861 | 1.994 | 4.104 | 3.961 | 45 | 6.072 | 57.271 |
| 31 | 415 | 7.956 | 35.163 | 40.301 | 2.727 | 7.384 | 6.273 | 54 | 7.846 | 108.118 |
| 34 | 82 | 2.615 | 9.446 | 9.409 | 435 | 2.441 | 1.387 | 0 | 1.837 | 27.651 |
| **Total Consolação/ Centro** | **3.848** | **18.398** | **98.328** | **82.142** | **8.673** | **20.424** | **14.667** | **310** | **22.143** | **268.932** |
| 22 | 220 | 1.213 | 9.522 | 12.639 | 647 | 1.002 | 1.800 | 74 | 2.733 | 29.850 |
| 23 | 30 | 734 | 14.400 | 20.834 | 305 | 6.111 | 1.129 | 0 | 2.378 | 45.921 |
| 24 | 571 | 6.816 | 22.782 | 31.862 | 3.399 | 4.349 | 2.705 | 2.768 | 9.847 | 85.100 |
| **Total Liberdade** | **822** | **8.764** | **46.703** | **65.335** | **4.351** | **11.462** | **5.634** | **2.842** | **14.959** | **160.872** |

Fonte: Pesquisa OD/2007 – Metrô/SP