

## Censo 2022: o impacto dos eixos sobre dados de população e domicílios

### Introdução

Desde 2023, com o início da divulgação dos dados do Censo Demográfico de 2022 (IBGE, 2024), a Coordenadoria de Produção e Análise de Informação – Geoinfo/SMUL vem produzindo uma série de Informes Urbanos que tem entre os seus objetivos analisar a evolução dos dados censitários nas últimas décadas, correlacionando-a com as diretrizes da política de ordenamento territorial e de planejamento urbano da cidade, em especial da Lei nº 16.050/2014, que institui o Plano Diretor Estratégico (PDE 2014) e suas alterações.

Partindo-se do pressuposto da influência das redes de transporte coletivo de média e alta capacidade na indução e estruturação do desenvolvimento urbano, o presente estudo busca analisar a intensidade das transformações promovidas pela demarcação e/ou ativação dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana – EETU, a partir da análise dos dados de população e número de domicílios em dois períodos intercensitários, a saber: 2000 a 2010 e 2010 a 2022. Vale lembrar, como afirmado por Costa et al (2023), que a proposta de estruturar o adensamento urbano da cidade a partir da rede de transporte público de alta capacidade não é recente, datando desde o final da década de 1960, com o Plano Urbanístico Básico- PUB<sup>1</sup>. Desta forma, a proposição dos EETUs pelo PDE em 2014 parte da necessidade de promover transformações nos distintos territórios já servidos por estas redes de transporte e não mais de guiar a expansão e o crescimento da cidade.

Os EETUs são áreas demarcadas pelo PDE 2014 na proximidade dos corredores de ônibus e estações de metrô, trem e monotrilho, que fazem parte da rede de estruturação e transformação urbana. Constituem, junto com a Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM), territórios prioritários para a transformação do uso do solo, com o adensamento populacional e construtivo articulado a uma qualificação urbanística dos espaços públicos, mudança dos padrões construtivos e ampliação da oferta de serviços e equipamentos públicos. Para mais informações sobre os EETUs e Macroáreas, ver anexo I e II.

O PDE estabeleceu critérios que variam conforme o modo para a demarcação das quadras inseridas nos EETUs, para as quais incide um conjunto de parâmetros urbanísticos e fiscais específicos, com o objetivo de induzir a transformação urbana acima referida. Até 2023, a abrangência era dada pelas *quadras alcançadas e inteiramente contidas* por uma faixa de 300 metros de cada lado dos eixos dos corredores de ônibus ou por um raio de 600 metros ao redor das estações de metrô e trem. Estes limites podem variar nos casos em que o corredor e/ou as estações de metrô e trem estejam inseridos em áreas onde a legislação veta a existência dos EETUs<sup>2</sup>. Com a revisão aprovada em julho de 2023 (Lei nº 17.975, de 8 de julho de 2023), estes critérios foram ampliados para quadras *simplesmente alcançadas* por uma faixa de 400 metros nos corredores de ônibus ou por um raio de 700 metros nas estações de metrô e trem.

1 O PUB propôs a rede básica do Metrô e os chamados Corredores de Atividades Múltiplas, áreas da cidade ao longo das linhas de Metrô, onde seriam permitidos maior adensamento e a implantação de usos múltiplos. Porém estes corredores não foram incorporados à lei de zoneamento editada em 1972.

2 Para mais detalhes sobre outros critérios relativos à definição da área de abrangência dos EETUs, ver art. 76 e 77 da Lei 16.050/2014 (PDE) e suas alterações.

No entanto, considerando que os dados do Censo têm como data de referência o dia 31 de julho de 2022, a presente análise será restrita às áreas de abrangência ativadas a partir dos critérios de demarcação dos EETUs definidos pelo PDE 2014 antes de sua revisão. Foram ainda desconsiderados os EETUs ativados em data posterior ou muito próxima<sup>3</sup> da data de referência do Censo 2022. Importante complementar ainda, que os EETUs definidos pelo PDE 2014, foram posteriormente consolidados pela Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS - Lei nº 16.402/2016) e demarcados como Zona de Estruturação Urbana (ZEU)<sup>4</sup>. Os perímetros trabalhados no presente estudo foram construídos a partir da junção dessas zonas e para efeitos de concisão os EETUs serão chamados apenas de “eixos”.

## Distribuição territorial e dos modos de transporte nos eixos

Considerando a dispersão territorial dos eixos, a partir da setorização dos eixos realizada por PLANURB/SMUL no âmbito das atividades de monitoramento do PDE e para facilitar a análise das variáveis do Censo, foram adotados critérios de agregação dos polígonos das quadras de acordo com o modo de transporte, as datas de ativação e as macroáreas do PDE atravessadas por eles, de forma a obter segmentos que apresentassem uma maior homogeneidade possível, resultando em 19 segmentos (mapa 1). Ressalva-se, entretanto, que também foram agrupadas porções com área muito reduzida, mesmo que isso quebrasse a lógica das datas de ativação, pois segmentos muito pequenos ganhariam muito destaque apesar de serem referentes a áreas diminutas e pouco significantes. A tabela 1 traz as datas de inauguração dos corredores de ônibus e das estações de metrô e trem, bem como as datas de ativação dos eixos correspondentes e as macroáreas que eles atravessam.

Como exemplo se tem o Segmento 01- Urbanização Consolidada, que resulta da junção das quadras abrangidas por dois modos de transporte diferentes: metrô e ônibus<sup>5</sup>, todas inseridas na Macroárea de Urbanização Consolidada – MUC (que empresta o nome ao segmento). Importante notar que os Segmentos 11- Linha Azul (Jabaquara) e 17- Linha 5 Lilás (Santo Amaro)<sup>6</sup> apesar de contíguos ao Segmento 01, foram separados em segmentos distintos por estarem inseridos em outra macroárea, a de Qualificação da Urbanização - MQU, com características socioeconômicas e de urbanização distintas da MUC.

3 Não foram considerados na presente análise os eixos ativados pelos Decretos nº 61.402/2022 e 61.403/2022 de 01/06/2022.

4 Na LPUOS os EETUs foram subdivididos em urbanos e ambientais, conforme a sua Macrozona de localização, recebendo a seguinte denominação: (i) Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana (ZEU) e (ii) Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana Ambiental (ZEUa). Além disso, no presente estudo, também foram incorporadas as áreas originalmente demarcadas na LPUOS como Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana Previsto (ZEUP) que foram ativadas por Decreto Municipal, conforme previsto pela legislação.

5 Abrangem as quadras ao redor das estações de metrô (parte das linhas amarela, verde, azul e lilás), e as situadas ao longo de parte dos corredores de ônibus (Rebouças, Santo Amaro e Ibirapuera).

6 Segmento 11- Quadras ao redor das estações do metrô Conceição e Jabaquara da linha azul e Segmento 17 (quadras em parte do corredor Santo Amaro e ao redor da estação do metrô da linha lilás),

**Tabela 1**  
**Segmentos de eixos, macroáreas, modos de transporte e anos de ativação**  
 Eixos do Município de São Paulo  
 2022

Macroárea <sup>(1)</sup>	Segmento	Eixos	Infraestrutura		Ano Ativação do Eixo	Área (ha)	Observações Gerais
			Modo de Transporte	Ano Implantação do Modo			
MUC	1	Urbanização Consolidada (Centro - Oeste - Vila Mariana)	Metrô - Linha 1 Azul	1974	2014	2.298,54	Trecho entre Estações São Judas - São Joaquim
			Metrô - Linha 2 Verde	1991			Exceto Estações Sumaré e Clínicas
			Metrô - Linha 3 Vermelha	1979			Trecho próximo a Estação Santa Cecília
			Metrô - Linha 4 Amarela	2010			Exceto Estações Luz, República, Pinheiros, Faria Lima e Vila Sônia
			Metrô - Linha 6 Laranja	Em Construção	2015		Trecho entre Estações São Joaquim - Sesc Pompeia
		Corredor Inajar - Rio Branco - Centro	1991	2014		Reformado em 2004/05 e 2015/16	
MEM, MRVRA	2	Linha 7 Rubi (Jaraguá/Perus)	CPTM - Linha 7 Rubi	1867	2014	160,68	Trecho entre Estações Jaraguá - Perus
MEM, MQU	3	Corredor Pirituba - Lapa / Linha 7 Rubi (Pirituba)	CPTM - Linha 7 Rubi	1867	2014	170,13	Trecho da Estação Pirituba
			Corredor Pirituba - Lapa - Centro	2003			Inclui binário Rua Gaucurus e Av. Hemano Marchetti até Pça. Pedro Corazza
MQU, MRVU	4	Inajar/Linha 6 Laranja (Freguesia do Ó)	Metrô - Linha 6 Laranja	Em Construção	2016	403,99	Trecho entre futuras Estações João Paulo I - Brasilândia
			Corredor Inajar - Rio Branco - Centro	1991	2014		Reformado em 2004/05 e 2015/16
MQU	5	Linha 1 Azul (Tucuruvi)	Metrô - Linha 1 Azul	1974	2014	239,43	Trecho entre Estações Jardim São Paulo - Tucuruvi
MEM	6	Linha 12 Safira (Tietê)	CPTM - Linha 12 Safira	1934	2014	271,97	Trecho entre Estações São Miguel Paulista - Jardim Romano
MEM, MQU, MRVU	7	Linhas 3 Vermelha / 11 Coral (Radial)	Metrô - Linha 3 Vermelha	1979	2014	1.073,68	Trecho entre Estações Bresser-Mooça - Corinthians-Itaquera
			CPTM - Linha 10 Turquesa	1867			Trecho entre Estações Juventus-Mooça e Brás
			CPTM - Linha 11 Coral	1890			Trecho entre Estações Dom Bosco - Guaianazes
			CPTM - Linha 12 Safira	1934			Trecho entre Estação Brás - Eng. Goulart
			Corredor Itaquera - Líder	2020			2015
MQU	9	Corredor Paes de Barros (Mooça)	Corredor Paes de Barros	1980	2014	64,54	Da Rua da Mooça até Rua Trocarí
MQU, MRVU, MEM, MCQUA, MRVRA	10	Linha 15 Prata (Sapopemba/São Mateus)	Metrô - Linha 2 Verde	1991	2014	912,89	Trecho da Estação Vila Prudente
			Metrô - Linha 15 Prata	2014			Trecho entre Estações Vila Prudente - São Mateus e futura extensão da Linha
			Corredor Expresso Tiradentes	2007			Inclui ramal para Vila Prudente em 2009
MQU	11	Linha 1 Azul (Jabaquara)	Linha 1 - Azul do Metrô	1974	2014	171,68	Trecho entre Estações Jabaquara e Conceição
MEM, MQU, MRVU	12	Corredor Metropolitano ABD/ Cupecê (Cidade Ademar)	Corredor Metropolitano ABD	1988	2014	378,13	Atende entre São Mateus - Jabaquara
MQU, MCQUA	13	Corredor Parelheiros - Rio Bonito (Socorro)	Corredor Parelheiros - Rio Bonito - Santo Amaro	2004	2014	133,72	Inclui Av. Atlântica
MCQUA, MRVRA	14	Corredor Parelheiros - Rio Bonito / Linha 9 Esmeralda (Grajau)	CPTM - Linha 9 Esmeralda	1957	2014	397,36	Trecho entre Estações Primavera-Interlagos - Grajau
			Corredor Parelheiros - Rio Bonito - Santo Amaro	2004			Inclui Av. Atlântica
MRVRA	15	Corredor Parelheiros - Rio Bonito (Parelheiros)	Corredor Parelheiros - Rio Bonito - Santo Amaro	2004	2014	56,08	Inclui Av. Atlântica
MRVU	16	Corredor Itapeperica - Santo Amaro / Linha 5 Lilás (Campo Limpo)	Linha 5 - Lilás do Metrô	2002	2014	300,65	Trecho entre Estações Giovanni Gronchi - Capão Redondo
			Corredor Itapeperica - João Dias - Santo Amaro	2000			Reformado em 2004/05
			Linha 5 - Lilás do Metrô	2002			Trecho entre Estações Borba Gato - Adolfo Pinheiro
MQU, MEM	17	Linha 5 Lilás (Santo Amaro)	Corredor Santo Amaro - 9 de Julho - Centro	1987	2014	128,38	Inaugurado em 1984 e Reformado em 2004/05 e 2014. Inclui binário Adolfo Pinheiro
			Corredor João Diniz - Ibirapuera - Santa Cruz	2004			Inclui binário Rua Borges Lagoa
			Corredor Jardim Ângela - Guarapiranga - Santo Amaro	2004			Somente até o Largo do Socorro
MRVU, MRVRA	18	Corredor Jardim Ângela (M'Boi Mirim)	Corredor Ponte Baixa	2014	2014	160,87	Extensão 0,8 km em 2018. Exclui complexo viário.
			Linha 4 - Amarela do Metrô	2021			Trecho da Estação Vila Sônia
MQU	19	Linha 4 Amarela (Vila Sônia)	Corredor Campo Limpo/Rebouças/Centro	2004	2014	96,20	Reformado e estendido até Lgo. Taboão em 2016
						7.580,47	

Fontes: Lei 16.050/14 (PDE), Lei 16.402/2016 (LPUOS), Decreto 56.161/2015, Decreto 56.781/2016, Decreto 56.782/2016, SPTtrans, CPTM/SP, Metrô/SP, ViaMobilidade, ViaQuatro, Linha Uni, EMTU

Elaboração: SMUL/GeoInfo

Nota <sup>(1)</sup> - Macroáreas por Extensão: MUC - Macroárea de Urbanização Consolidada / MEM - Macroárea de Estruturação Metropolitana / MRVRA - Macroárea de Redução de Vulnerabilidade Urbana e Recuperação Ambiental / MQU - Macroárea de Qualificação da Urbanização / MRVU - Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana / MCQUA - Macroárea de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental

Data de Atualização: Dezembro/2024

Dos segmentos resultantes da agregação, os que apresentam maiores áreas são o Segmento 01 - Urbanização Consolidada e o Segmento 07 – Linhas 3 Vermelha /11 Coral (Radial) com 2.298 ha e 1.073 ha, respectivamente. Em contrapartida, os menores segmentos são o Segmento 09 – Corredor Paes de Barros (Mooca) e 15 – Corredor Parelheiros – Rio Bonito (Parelheiros), que têm 64,5 ha e 56,1 ha, respectivamente. O mapa 1 mostra a distribuição territorial destes segmentos.

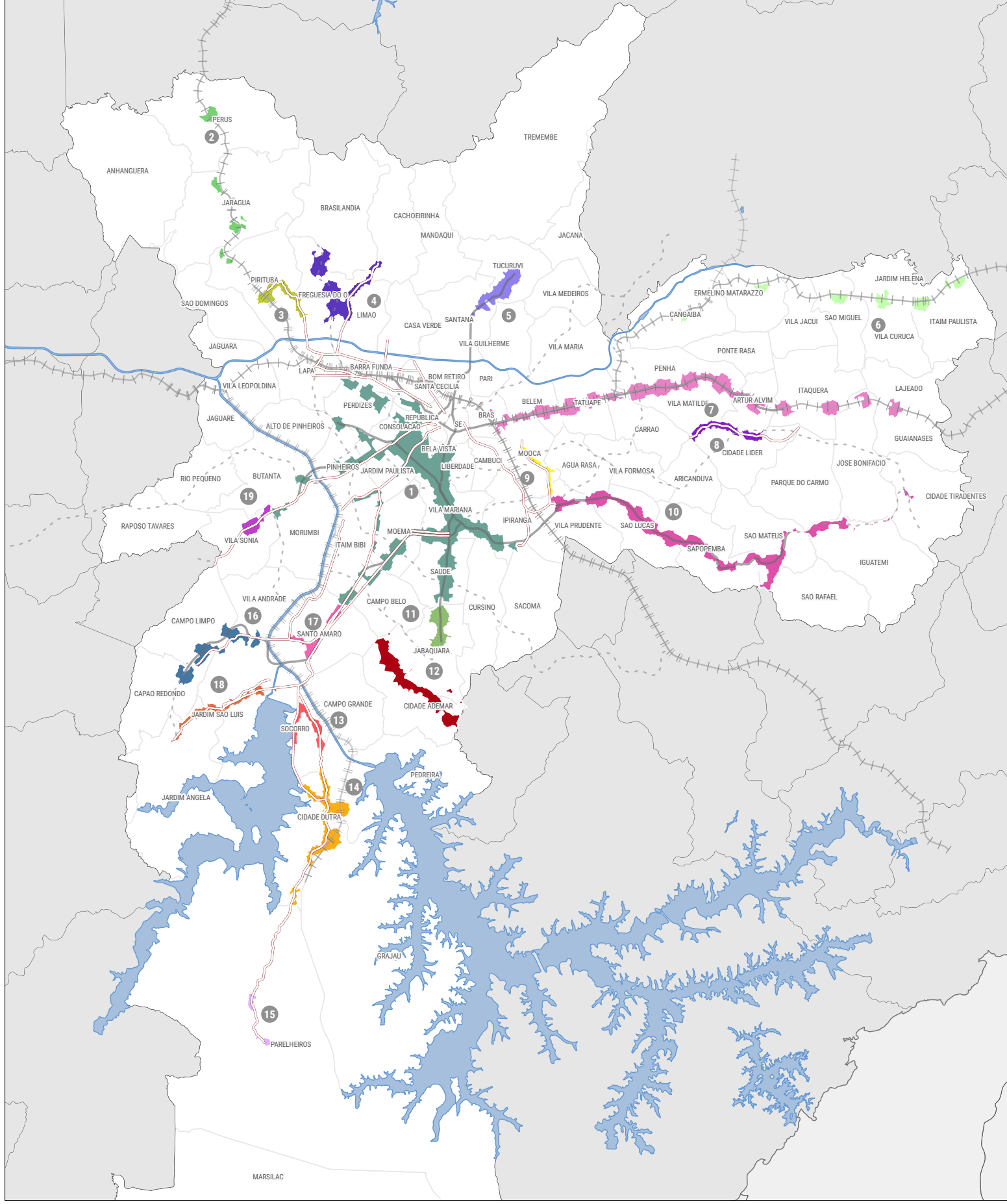
Assim como a Macroárea de Estruturação Metropolitana- MEM, objeto do Informe Urbano anterior, os eixos abrangem áreas muito heterogêneas no que tange aspectos socioeconômicos, padrões de uso e ocupação do solo e do meio físico considerando que as redes de transporte de média e alta capacidade possuem relativa capilaridade territorial. Como na MEM, há áreas demarcadas como eixos que estão localizadas em regiões da cidade pouco aptas a ocupação, com características geológico-geotécnicas desfavoráveis (inundações, recalques, lençol freático raso, subsidências, entre outras), como aponta o Guia de Utilização da Carta Geotécnica de Aptidão à Urbanização – CGAU/SP (BITAR e SEPE, 2024).

Hoje a área total dos eixos ativados é de 7.580 ha (5% da área total do município) distribuídos de forma descontínua no território, podendo atravessar mais de uma macroárea, como mostra o mapa 2. Estudo realizado por Nakama (2022) aponta ainda que os eixos atravessam 76 dos 96 distritos, o que confirma sua distribuição dispersa na cidade e conseqüentemente a existência de condições distintas das transformações por eles induzidas.

Neste sentido, é importante destacar também que a intensidade e velocidade das transformações ao longo dos eixos estão condicionadas por diversos fatores, entre os quais sua localização, morfologia urbana e o modo de transporte associado. O corredor de ônibus 9 de Julho- Santo Amaro, por exemplo, implantado em 1984, é citado de forma recorrente como exemplo de intervenção urbana negativa, já que ele teria sido responsável pela degradação de diversos trechos ao longo de seu traçado. No entanto, Murachco (2003), estudando o papel do transporte coletivo na expansão e estruturação urbana da cidade, em especial deste corredor de ônibus, conclui que a degradação do espaço urbano se deu muito mais pela forma urbana resultante da intervenção, do que pela presença do corredor de ônibus em si, ou seja, seria uma questão de forma, não de função. A experiência deste corredor de ônibus, no entanto, acarretou atraso nos projetos de implantação de novos corredores na cidade, situação revertida a partir da década de 2000, quando se inicia a ampliação na rede de corredores, que chega hoje a aproximadamente 135 km implantados, número este ainda pequeno considerando que a malha de ônibus atinge cerca de 5 mil km na cidade (PLAMURB, 2024).

A implantação das linhas de metrô, que vem ocorrendo desde a década de 1970, ainda que de forma descontínua ao longo do tempo, também resultam em mudanças significativas no padrão das edificações e nas características socioeconômicas da população que vive no entorno. Na grande maioria dos casos o que se observa é uma valorização dos imóveis ao longo destas linhas, encarecendo o custo de vida para as pessoas que já moravam nesses locais, ainda que no entorno mais próximo das estações possa ocorrer algum grau de degradação, por se configurar em lugar de passagem, com grande fluxo de pessoas.





# INFORMESurbanos

dezembro/2024

## Mapa 1

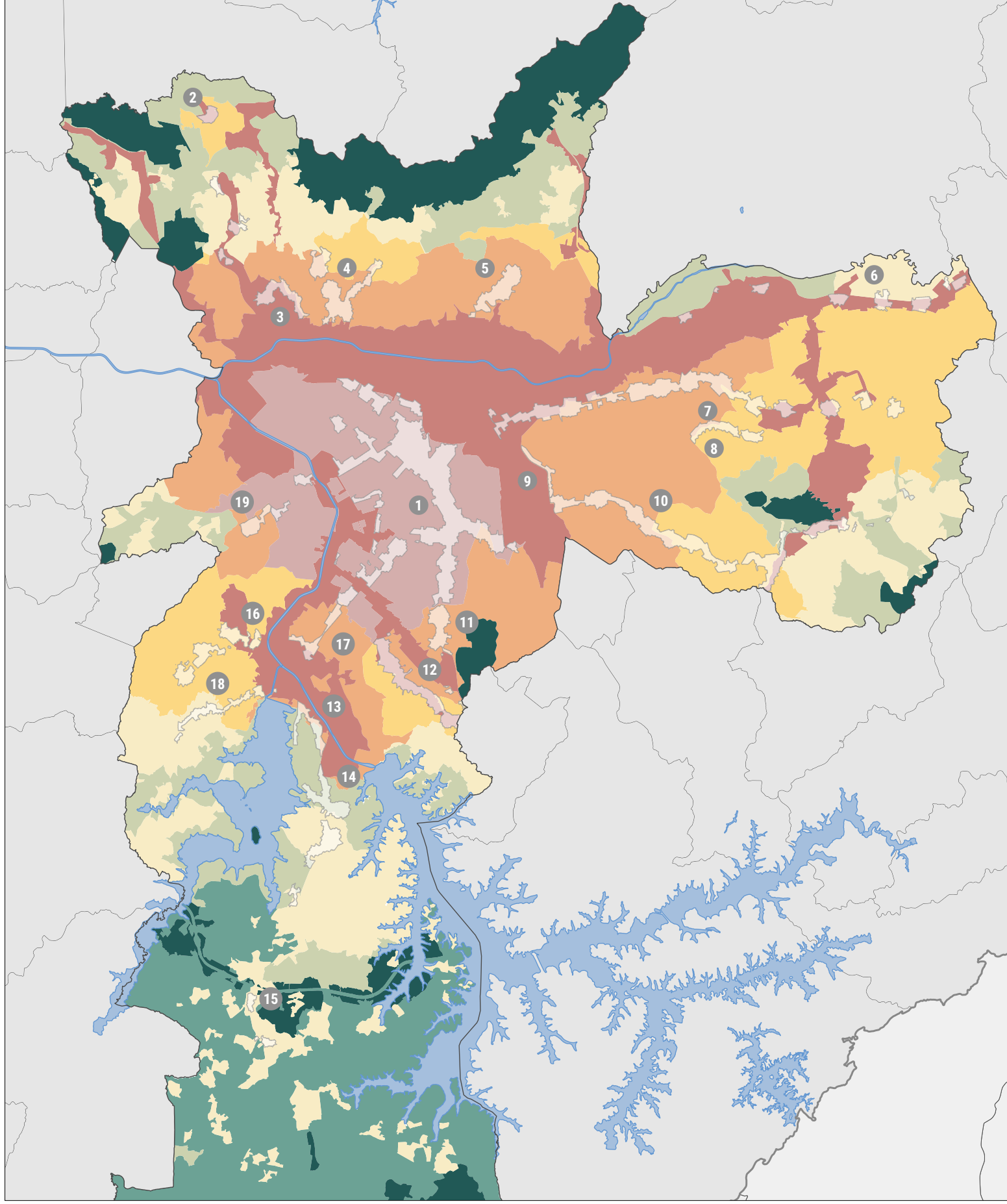
### Eixos e Infraestruturas de Transporte

Município de São Paulo

<p><b>Eixos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1 - Urbanização Consolidada (Centro - Oeste - Vila Mariana)</li> <li>2 - Linha 7 Rubi (Jaraguá/Perus)</li> <li>3 - Corridor Pirituba - Lapa/ Linha 7 Rubi (Pirituba)</li> <li>4 - Inajar/Linha 6 Laranja (Freguesia do Ó)</li> <li>5 - Linha 1 Azul (Tucuruvi)</li> <li>6 - Linha 12 Safira (Tietê)</li> <li>7 - Linhas 3 Vermelha / 11 Coral (Radial)</li> <li>8 - Corridor Itaquera/Lider</li> <li>9 - Corridor Paes de Barros (Mooca)</li> <li>10 - Linha 15 Prata (Sapopemba/São Mateus)</li> <li>11 - Linha 1 Azul (Jabaquara)</li> <li>12 - Corridor Metropolitano ABD/Dupecê (Cidade Ademar)</li> <li>13 - Corridor Parelheiros - Rio Bonito (Socorro)</li> <li>14 - Corridor Parelheiros - Rio Bonito/Linha 9 Esmeralda (Grajau)</li> <li>15 - Corridor Parelheiros - Rio Bonito (Parelheiros)</li> <li>16 - Corridor Itapeperica - Santo Amaro/Linha 5 Lilás (Campo Limpo)</li> <li>17 - Linha 5 Lilás (Santo Amaro)</li> <li>18 - Corridor Jardim Ângela (M'Boi Mirim)</li> <li>19 - Linha 4 Amarela (Vila Sônia)</li> </ul>	<p>0 2,5 5 km</p> <p>N</p> <p><b>RMSP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Corridor de Ônibus</li> <li>Trem - Linhas</li> <li>Metrô - Linhas</li> <li>Metrô - Linhas Projetadas</li> <li>Distritos Municipais</li> <li>Municípios</li> <li>Massa d'água - Município</li> </ul>
---	--

Fontes: PDE (Lei 16.050/14), SPTrans, CPTM, Metrô, EMTU.  
 Mapa-base: GeoSampa (2024).  
 Elaboração: SMUL/GEOINFO.





# INFORMESurbanos

dezembro/2024

**Mapa 2**  
Eixos e Macroáreas  
Município de São Paulo

**Macroáreas**

- MEM
- MUC
- MQU
- MRVU
- MRVRA
- MCQUA
- MCUUS
- MPEN

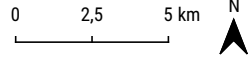
**Eixos**

- 1 - Urbanização Consolidada (Centro - Oeste - Vila Mariana)
- 2 - Linha 7 Rubi (Jaruá/Perus)
- 3 - Corredor Pirituba - Lapa / Linha 7 Rubi (Pirituba)
- 4 - Inajar/Linha 6 Laranja (Freguesia do Ó)
- 5 - Linha 1 Azul (Tucuruvi)
- 6 - Linha 12 Safira (Tietê)
- 7 - Linhas 3 Vermelha / 11 Coral (Radial)
- 8 - Corredor Itaquera/Líder
- 9 - Corredor Paes de Barros (Mooca)
- 10 - Linha 15 Prata (Sapopemba/São Mateus)
- 11 - Linha 1 Azul (Jabaquara)
- 12 - Corredor Metropolitano ABD/ Cupecê (Cidade Ademar)
- 13 - Corredor Parelheiros - Rio Bonito (Socorro)

- 14 - Corredor Parelheiros - Rio Bonito/ Linha 9 Esmeralda (Grajaú)
- 15 - Corredor Parelheiros - Rio Bonito (Parelheiros)
- 16 - Corredor Itapecerica - Santo Amaro/ Linha 5 Lilás (Campo Limpo)
- 17 - Linha 5 Lilás (Santo Amaro)
- 18 - Corredor Jardim Ângela (M'Boi Mirim)
- 19 - Linha 4 Amarela (Vila Sônia)

**RMSP**

- Municípios
- Massa d'água - Municípios



Fontes: Lei 16.050/2014 (PDE) e Lei 16.402/2016 (LPUOS)  
Mapa-base: GeoSampa (2024).  
Elaboração: SMUL/GEOINFO.

## População e domicílios nos eixos no período de 2000 a 2022

Ainda que a criação e ativação dos eixos só vieram a ocorrer a partir de 2014, é importante analisar a dinâmica populacional e do número de domicílios nos dois períodos intercensitários considerando que desde a década dos anos 2000 parte das redes de transporte de média e alta capacidade já existiam ou se encontravam em projeto ou construção, contribuindo para transformações urbanas em seus entornos. Desta forma, considera-se que os impactos da ativação dos eixos, enquanto instrumentos de direcionamento do adensamento construtivo e populacional para esses locais, devem começar a ser captados apenas no período de 2010 a 2022.

As quadras inseridas nos eixos concentram hoje cerca de 11% da população do município (1.305.443 habitantes) e 13,2% do total de domicílios (658.750 domicílios). Os Segmentos 01- Urbanização Consolidada, 07- Linhas 3 Vermelha /11 Coral (Radial) e 10 – Linha 15 Prata (Sapopemba/São Mateus) são os que apresentam as maiores populações e número de domicílios (tabela 2). Eles têm expressiva extensão territorial, sendo que o Segmento 01 possui características socioeconômicas e padrão de ocupação muito distintos dos outros dois segmentos, ambos localizados na zona leste, onde atravessam áreas de grande concentração de população. Quanto ao modo de transporte, enquanto os Segmentos 07 e 10 concentram os modos de alta capacidade, como trem e metrô, assim como o monotrilho de média capacidade, o Segmento 01 é cortado por vários corredores de ônibus e 4 linhas de metrô, sendo uma região da cidade que concentra um grande número de novas estações de metrô, as áreas de maior valorização imobiliária e parte significativa dos empregos da cidade.

Quanto à dinâmica demográfica, enquanto o município como um todo mantém taxas de crescimento, ainda que discretas em ambos os períodos intercensitários (0,76 % a.a. e 0,18 % a.a., respectivamente), para o total dos eixos é possível observar um decréscimo populacional nos dois períodos, com taxa anual em torno de -1% a.a.

Quando se analisa esta dinâmica de forma individualizada, entre os anos de 2000 e 2010, a tendência de perda de população também já podia ser observada em 18 dos 19 segmentos de eixos. O destaque se dá no Segmento 09 – Corredor Paes de Barros (Mooca), que neste período registrou - 6,9 % a.a. de população. No período posterior (2010 a 2022), o decréscimo populacional observado foi menor, atingindo -0,93% a.a.. No caso, este fenômeno parece estar restrito à área de influência do corredor de ônibus, visto que quando se analisam os dados de população para o distrito da Mooca, cortado em grande parte por esta estrutura de transporte, se observam taxas de crescimento populacional de 1,81% e 0,55%, em ambos os períodos respectivamente<sup>7</sup> (SÃO PAULO (CIDADE), 2024 a).

Entre os anos de 2010 e 2022 esta dinâmica de perda populacional se mantém na grande maioria dos eixos, mas em ritmos menores do que no período anterior (2000 a 2010). Ademais, além do Segmento 17- Linha 5 Lilás (Santo Amaro) mais dois segmentos passam a apresentar aumento populacional, o 02 – Linha 7 Rubi (Jaraguá/Perus) e o 18 – Corredor Jardim Ângela (M'Boi Mirim), ainda que inexpressivos. Exceção se dá no Segmento 14- Corredor Parelheiros- Rio Bonito /Linha 9 Esmeralda (Grajaú), cujos valores vão de -0,79 % a.a. para -2,03% a.a.. Este segmento abrange parte das quadras ao longo do corredor de ônibus e o entorno da estação da CPTM Grajaú, da linha Esmeralda, e se insere na Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e Recuperação Ambiental - MRVRA, em área de proteção aos mananciais (Sub-bacia do Reservatório Guarapiranga), região de grande vulnerabilidade social e ambiental. Quando se observa as taxas de crescimento populacional dos distritos cortados por este Segmento (Grajaú e Cidade Dutra), também se tem, para ambos, uma redução populacional, porém não tão significativo como o que ocorreu nas quadras abrangidas pelo eixo (Segmento 14).

<sup>7</sup> Para dados sobre população e domicílios por distrito, ver IU nº 64- Censo 2022: distritos das zonas Sul e Oeste têm aumento de população e Zona Leste para de crescer.

O Segmento 05 – Linha 1 Azul (Tucuruvi), que abrange as quadras no entorno das estações finais da linha azul do Metrô (Jardim São Paulo, Parada Inglesa e Tucuruvi), também apresentou uma taxa de decréscimo populacional maior no período de 2010 a 2022 (de -0,6% a.a. para -1,25% a.a.). Esta dinâmica é distinta à observada para os distritos de Santana e Tucuruvi, onde se localizam estas estações, já que houve em ambos os distritos uma reversão, ainda que discreta, na tendência de queda da população (SÃO PAULO (CIDADE), 2024a).

No Segmento 02- Linha 7 Rubi (Jaraguá/Perus), que abrange as quadras no entorno de 4 estações de trem da Linha 7 Rubi da CPTM (Vila Clarice, Jaraguá, Vila Aurora e Perus) a tendência de queda populacional é estancada no último período, quando passa a apresentar valores próximos a zero (taxa de crescimento de 0,02% a.a.). Com exceção da estação Vila Aurora, inaugurada em 2017, as demais estações são de período anterior à década de 2010. Os dados de população dos distritos de Pirituba, Jaraguá e Perus, onde se localizam estas estações, mostram que dos três, apenas o distrito de Pirituba apresentou um incremento populacional entre 2010 e 2022 (SÃO PAULO (CIDADE), 2024 a).

Por outro lado, o Segmento 17 – Linha 5 Lilás (Santo Amaro), que abrange o entorno de 3 das estações do metrô Linha Lilás (Adolfo Pinheiro, Borba Gato, Alto da Boa Vista) e parte do Corredor 9 de Julho/Santo Amaro apresenta taxas de crescimento positivas em ambos os períodos, ainda que inferiores a 1 % a.a. Esta dinâmica também é observada para o distrito de Santo Amaro, com valores em torno de 1,5% a.a., em ambos os períodos. Já o Segmento 16- Corredor Itapecerica- Santo Amaro / Linha 5 Lilás (Campo Limpo), contíguo ao 17 e que contém as estações finais da Linha 5 Lilás situadas na Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana- MRVU (Capão Redondo, Campo Limpo, Vila das Belezas e Giovanni Gronchi) não apresenta o mesmo comportamento, visto que teve decréscimo populacional em ambos os períodos.

## Tabela 2

### População absoluta

Segmentos de Eixos do Município de São Paulo  
2000, 2010 e 2022

Segmento de eixo	2000	2010	2022
01 - Urbanização consolidada (Centro - Oeste - Vila Mariana)	520.295	487.386	444.939
02 - Linha 7 Rubi (Jaraguá/Perus)	24.758	21.887	21.945
03 - Corredor Pirituba - Lapa / Linha 7 Rubi (Pirituba)	32.520	28.058	24.674
04 - Corredor Inajar / Linha 6 Laranja (Freguesia do Ó)	95.421	80.807	76.659
05 - Linha 1 Azul (Tucuruvi)	45.781	43.110	37.058
06 - Linha 12 Safira (Tietê)	63.029	49.456	42.840
07 - Linhas 3 Vermelha / 12 Coral (Radial)	159.825	151.917	146.722
08 - Corredor Itaquera / Líder	43.598	37.035	32.488
09 - Corredor Paes de Barros (Mooca)	17.289	8.486	7.585
10 - Linha 15 Prata (São Mateus)	192.197	175.374	160.710
11 - Linha 1 Azul (Jabaquara)	33.591	32.234	29.997
12 - Corredor Metropolitano ABD/Cupecê (Cidade Ademar)	98.235	76.969	74.865
13 - Corredor Parelheiros - Rio Bonito (Socorro)	18.066	16.163	14.729
14 - Corredor Parelheiros - Rio Bonito /Linha 9 Esmeralda (Grajau)	89.951	83.128	65.020
15 - Corredor Parelheiros - Rio Bonito (Parelheiros)	11.542	9.525	9.036
16 - Corredor Itapecerica - Santo Amaro / Linha 5 Lilás (Campo Limpo)	69.064	64.539	57.839
17 - Linha 5 Lilás (Santo Amaro)	12.766	13.238	14.464
18 - Corredor Jardim Ângela (M'Boi Mirim)	54.282	41.755	36.291
19 - Linha 4 Amarela (Vila Sônia)	7.605	7.011	7.582
<b>Total eixos</b>	<b>1.589.815</b>	<b>1.428.078</b>	<b>1.305.443</b>
<b>Restante município</b>	<b>8.844.437</b>	<b>9.825.425</b>	<b>10.146.556</b>
<b>Total município</b>	<b>10.434.252</b>	<b>11.253.503</b>	<b>11.451.999</b>

Fonte: Censos demográficos de 2000, 2010 e 2022 - IBGE (2003; 2011b; 2024) e Lei 16.402/2016 LPUOS (SÃO PAULO, 2014).  
Elaboração SMUL/ GEOINFO.

Quando se analisa a variável número de domicílios (tabela 3) observa-se que em geral há um incremento significativo nos dois períodos intercensitários visto que, enquanto no período de 2000 a 2010 a taxa de crescimento para a soma de todos os eixos foi de 0,17% a.a., no período seguinte esta taxa saltou para 2,12% a.a., aproximando-se do valor de crescimento observado para o município (2,75 % a.a.).

No entanto, quando se analisa de forma individualizada os segmentos dos eixos, chama a atenção que no primeiro período (2000 a 2010) 9 segmentos apresentaram taxas negativas para esta variável. Em especial o Segmento 09 – Corredor Paes de Barros (Mooca) registrou taxa de  $-5,84\%$  a.a., tendência já observada também para a variável população e Segmento 06 – Linha 12 Safira (Tietê), que abrange o entorno de 07 estações de trem da CPTM – Linha Safira localizadas na zona leste, sendo 4 estações construídas ou reformadas neste período. Este segmento, inserido na Macroárea de Estruturação Metropolitana – MEM, no setor Arco Leste, em região de grande vulnerabilidade social e ambiental, com muitas áreas delimitadas como ZEIS-1, apresentou no período uma diminuição no número de domicílios de  $-1,55\%$  a.a..

Já no período de 2010 a 2022 o incremento no número de domicílios ocorreu em todos os segmentos, existindo regiões onde a dinâmica foi mais expressiva, com destaque para o Segmento 09 – Corredor Paes de Barros (Mooca), com taxa de crescimento de  $2,09\%$  a.a.. Esse crescimento não foi suficiente para reverter a perda de domicílio ocorrida no intervalo anterior, acumulando no período de 22 anos, uma perda total de 30%. Em outras regiões da cidade, outros segmentos também apresentaram comportamento semelhante. No Segmento 12- Corredor Metropolitano ABD/Cupecê (Cidade Ademar) a taxa variou de  $-1,22\%$  a.a. para  $2,45\%$  a.a., com resultado total de ganho de 18% no período. Este Segmento integra o Corredor Metropolitano ABD (Cidade Ademar), construído pela EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo), no trecho que percorre a Avenida Cupecê, limite entre os distritos de Cidade Ademar e Jabaquara, chegando até a divisa com o Município de Diadema<sup>8</sup>.

Ainda que localizado fora da Macroárea de Urbanização Consolidada – MUC e do chamado vetor sudoeste, regiões da cidade mais valorizadas, uma das hipóteses que pode justificar o incremento significativo do número de domicílios pode ser a ativação desse eixo e/ou pela demarcação da MEM – subsetor Cupecê, visto que quando se analisa o comportamento desta variável para os dois distritos limites deste corredor (Jabaquara e Cidade Ademar) verifica-se uma dinâmica distinta, já que desde o primeiro período intercensitário já se observava taxas de crescimento positivas ( $1,60\%$  e  $2,02\%$ , respectivamente), que se mantiveram no período posterior ( $2,25\%$  e  $2,12\%$ , respectivamente) (SÃO PAULO (CIDADE), 2024 a). Porém, há necessidade de uma análise mais detalhada, associando-se outras variáveis, em especial às dinâmicas metropolitanas que extrapolam os limites do Município de São Paulo.

Outro Segmento onde ocorreu uma expressiva variação no número de domicílios foi o 19 – Linha 4 Amarela (Vila Sônia), com taxas passando de  $0,3\%$  a.a. para  $3,48\%$  a.a., o que representa um incremento total de 55% em 22 anos. Este segmento compreende o entorno da última estação do Metrô da Linha Amarela (Vila Sônia) e parte do Corredor Campo Limpo/Rebouças/Centro, situado na Macroárea de Qualificação da Urbanização- MQU. O restante das estações de metrô desta linha e do corredor está situado no Segmento 01- Urbanização Consolidada, que engloba as regiões da cidade mais valorizadas, com melhores condições socioeconômicas e de infraestrutura. Neste segmento (01), ainda que de maior expressão em área, esta dinâmica também é observada, apresentando significativo aumento no número de domicílios no segundo período intercensitário.

---

<sup>8</sup> Este trecho foi iniciado em 1986, havendo diversos períodos de paralisação das obras, sendo concluído e inaugurado em 2010.



### Tabela 3

#### Número de domicílios

Segmentos de Eixos do Município de São Paulo  
2000, 2010 e 2022

Segmento de eixo	2000	2010	2022
01 - Urbanização consolidada (Centro - Oeste - Vila Mariana)	194.271	208.739	272.443
02 - Linha 7 Rubi (Jaraguá/Perus)	6.960	6.549	8.985
03 - Corredor Pirituba - Lapa / Linha 7 Rubi (Pirituba)	9.779	9.103	11.027
04 - Corredor Inajar / Linha 6 Laranja (Freguesia do Ó)	27.434	25.217	33.362
05 - Linha 1 Azul (Tucuruvi)	14.577	15.313	19.668
06 - Linha 12 Safira (Tietê)	17.113	14.644	17.213
07 - Linhas 3 Vermelha / 12 Coral (Radial)	47.575	51.255	70.481
08 - Corredor Itaquera / Líder	12.132	11.379	13.432
09 - Corredor Paes de Barros (Mooca)	5.590	3.062	3.923
10 - Linha 15 Prata (Sapopemba/São Mateus)	54.258	54.923	69.991
11 - Linha 1 Azul (Jabaquara)	11.240	12.510	15.552
12 - Corredor Metropolitano ABD/Cupecê (Cidade ADEMAR)	28.141	24.894	33.292
13 - Corredor Parelheiros - Rio Bonito (Socorro)	5.362	5.359	6.685
14 - Corredor Parelheiros - Rio Bonito /Linha 9 Esmeralda (Grajáú)	24.532	25.308	26.766
15 - Corredor Parelheiros - Rio Bonito (Parelheiros)	3.022	2.787	3.909
16 - Corredor Itapeverica - Santo Amaro / Linha 5 Lilás (Campo Limpo)	19.575	20.486	25.442
17 - Linha 5 Lilás (Santo Amaro)	4.152	5.240	7.743
18 - Corredor Jardim Ângela (M'Boi Mirim)	15.526	13.172	15.206
19 - Linha 4 Amarela (Vila Sônia)	2.337	2.407	3.630
<b>Total eixos</b>	<b>503.576</b>	<b>512.347</b>	<b>658.750</b>
<b>Restante município</b>	<b>2.500.287</b>	<b>3.096.234</b>	<b>4.337.779</b>
<b>Total município</b>	<b>3.003.863</b>	<b>3.608.581</b>	<b>4.996.529</b>

Fonte: Censos demográficos de 2000, 2010 e 2022 - IBGE (2003; 2011b; 2024) e Lei 16.402/2016 LPUOS (SÃO PAULO, 2014).  
Elaboração SMUL/ GEOINFO.

O levantamento do número de domicílios não ocupados<sup>9</sup> (tabela 4) só passou a ser realizado no Censo de 2022, o que impede a análise temporal desta variável, entretanto é significativo que o maior percentual esteja concentrado nas áreas abrangidas pelos eixos, com 18%, enquanto o total para o município é de 14%. Valores acima de 20% foram observados para 4 segmentos de eixos, a saber: Segmento 09 – Corredor Paes de Barros (Mooca), 01- Urbanização Consolidada, 05- Linha 1 Azul (Tucuruvi) e 07- Linhas 3 Vermelha/11 Coral (Radial). Em contrapartida, os segmentos com menores valores são: Segmento 18- Corredor Jardim Ângela (M'Boi Mirim); 14- Corredor Parelheiros- Rio Bonito/Linha 9 Esmeralda (Grajáú), 02- Linha 7 Rubi (Jaraguá- Perus) e 06- Linha 12 Safira (Tietê), que têm entre 11 e 12% dos imóveis não ocupados.

Esses altos índices de domicílios vazios têm chamado a atenção em todos os informes elaborados por Geoinfo/SMUL a partir de diferentes recortes territoriais com base nos dados de população e domicílios do Censo de 2022. No Informe nº 64 apontamos que os distritos Consolação e Bela Vista apresentaram taxas de domicílios não ocupados de 23% e 24%, respectivamente (SÃO PAULO (CIDADE), 2024 a); e no Informe nº 67 sobre os setores da Macroárea de Estruturação Metropolitana – MEM registrou-se que 25% dos domicílios estavam vazios e no Subsetor Faria Lima / Água Espraiada / Churri Zaidan 17% (SÃO PAULO (CIDADE), 2024 b).

<sup>9</sup> Domicílios não ocupados são aqueles enquadrados como de uso ocasional (usado ocasionalmente em fins de semana, férias ou outra finalidade não permanente) e sem uso ou vago (que não tem nenhum morador residindo na data de referência da coleta de 31 de julho de 2022).

## Tabela 4

### Número de domicílios não ocupados\*

Segmentos de Eixos do Município de São Paulo  
2000, 2010 e 2022

Segmento de Eixo	Total de domicílios	Domicílios vagos	% Domicílios vagos
01 - Urbanização consolidada (Centro - Oeste - Vila Mariana)	272.443	58.070	21%
02 - Linha 7 Rubi (Jaraguá/Perus)	8.985	1.104	12%
03 - Corredor Pirituba - Lapa / Linha 7 Rubi (Pirituba)	11.027	1.634	15%
04 - Corredor Inajar / Linha 6 Laranja (Freguesia do Ó)	33.362	4.879	15%
05 - Linha 1 Azul (Tucuruvi)	19.668	4.051	21%
06 - Linha 12 Safira (Tietê)	17.213	2.101	12%
07 - Linhas 3 Vermelha / 12 Coral (Radial)	70.481	13.992	20%
08 - Corredor Itaquera / Líder	13.432	1.700	13%
09 - Corredor Paes de Barros (Mooca)	3.923	861	22%
10 - Linha 15 Prata (Sapopemba/São Mateus)	69.991	9.329	13%
11 - Linha 1 Azul (Jabaquara)	15.552	2.343	15%
12 - Corredor Metropolitano ABD/Cupecê (Cidade Ademar)	33.292	4.442	13%
13 - Corredor Parelheiros - Rio Bonito (Socorro)	6.685	1.011	15%
14 - Corredor Parelheiros - Rio Bonito /Linha 9 Esmeralda (Grajáú)	26.766	2.985	11%
15 - Corredor Parelheiros - Rio Bonito (Parelheiros)	3.909	697	18%
16 - Corredor Itapeperica - Santo Amaro / Linha 5 Lilás (Campo Limpo)	25.442	3.605	14%
17 - Linha 5 Lilás (Santo Amaro)	7.743	1.295	17%
18 - Corredor Jardim Ângela (M'Boi Mirim)	15.206	1.687	11%
19 - Linha 4 Amarela (Vila Sônia)	3.630	592	16%
<b>Total eixos</b>	<b>658.750</b>	<b>116.378</b>	<b>18%</b>
<b>Restante município</b>	<b>4.337.779</b>	<b>563.815</b>	<b>13%</b>
<b>Total município</b>	<b>4.996.529</b>	<b>680.193</b>	<b>14%</b>

\*Domicílios não ocupados são aqueles enquadrados como de uso ocasional (usado ocasionalmente em fins de semana, férias ou outra finalidade não permanente) e sem uso ou vago (que não tem nenhum morador residindo na data de referência da coleta de 31 de julho de 2022).

Fonte: Censo demográfico de 2022 - IBGE (2024) e Lei 16.402/2016 LPUOS (SÃO PAULO, 2014).

Elaboração SMUL/ GEOINFD.

Quando se analisa em conjunto as variáveis população e número de domicílios observa-se que, entre os anos de 2000 e 2010, ambas apresentam a mesma tendência de decréscimo em 10 dos 19 segmentos dos eixos. Nos segmentos restantes, 8 apresentam taxas de crescimento negativas para a variável população e positivas para o número de domicílios e em apenas 1 segmento ambas apresentam taxas de crescimento positivas, conforme demonstrado nos gráficos 1 e 2.

Como já apontado anteriormente, neste período chama atenção o decréscimo de ambas as variáveis superiores a 5% a.a. no Segmento 09 – Corredor Paes de Barros (Mooca). A implantação deste corredor de ônibus/troleibus, primeiro da cidade, ocorreu 20 anos antes do período analisado (década de 1980), não justificando, a princípio, o fenômeno de esvaziamento. Ele, no entanto, pode estar associado a substituição de imóveis com uso residencial pelo uso comercial e outros usos não residenciais em quadras abrangidas pelo eixo, o que ocorreu, por exemplo, com a construção do Shopping Capital<sup>10</sup>. Com menor intensidade, esta dinâmica também é observada nos Segmentos 12 – Corredor Metropolitano ABD/Cupecê (Cidade Ademar) e 18 – Corredor Jardim Ângela (M'Boi Mirim).

Nos três segmentos com maior expressão territorial (01, 10 e 07), é possível observar neste período uma mesma dinâmica entre eles, com taxas positivas no número de domicílios em oposição ao decréscimo de população, ainda que o Segmento 01- Urbanização Consolidada apresente características bastante distintas quando comparadas às existentes nos dois outros segmentos, como já apontado anteriormente neste Informe.

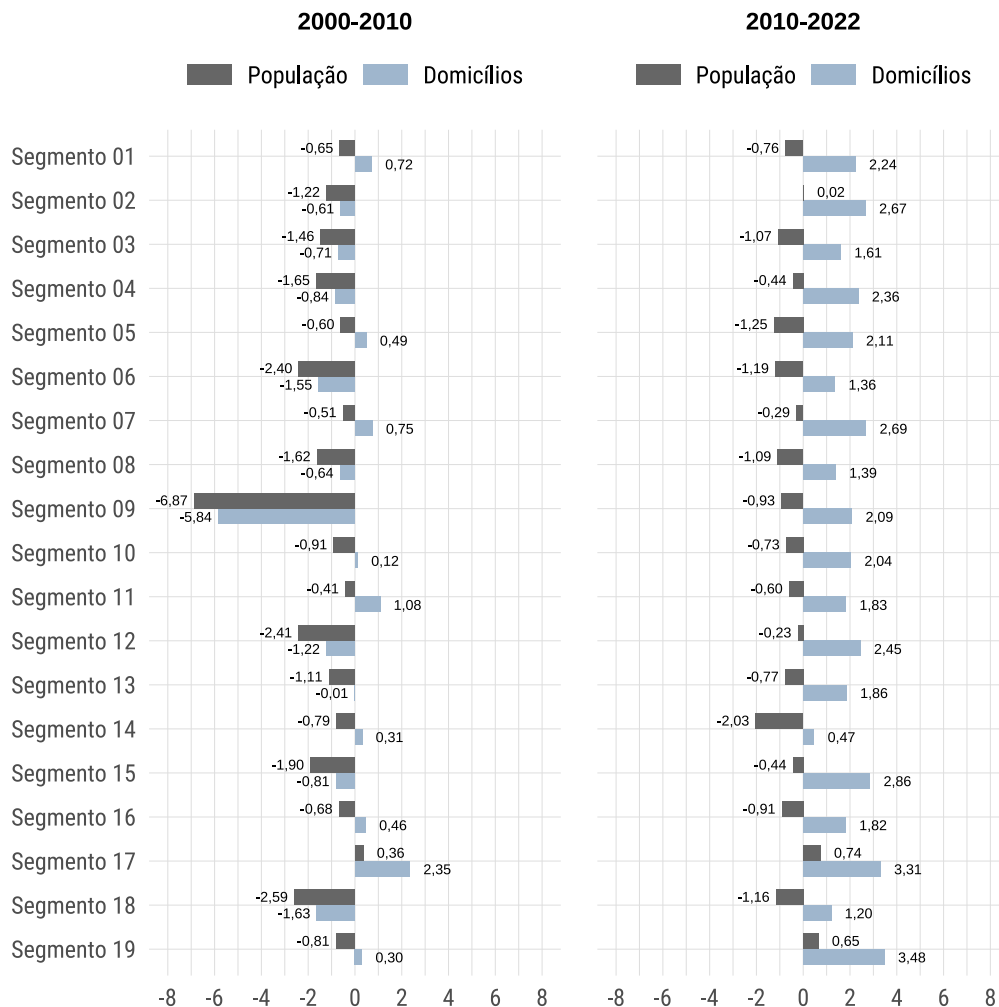
Já para o período entre 2010 e 2022 nota-se que a variável número de domicílios apresenta uma dinâmica distinta da observada para o período anterior, considerando que todos os segmentos apresentam taxas anuais de crescimento positivas, variando de 0,5% (14- Corredor Parelheiros- Rio Bonito /Linha 9 Esmeralda (Grajáú)) a 3,5% (19 – Linha 4 Amarela (Vila Sônia)). O mesmo comportamento não é observado para as taxas de crescimento populacional, que ainda se mantém, em sua grande maioria, com valores negativos. Exceção se dá nos Segmentos 17- Linha 5 Lilás (Santo Amaro) e 19- Linha 4 Amarela (Vila Sônia), que apresentam valores positivos para ambas as variáveis, porém, com taxas de crescimento de sua população inferiores a 1% a.a.

<sup>10</sup> Localizado na Avenida Paes de Barros nº 2761, este centro comercial tinha 59.433 metros quadrados distribuídos em 8 pavimentos, 170 lojas e uma faculdade. Em 2008 foi embargado por irregularidades e hoje permanece fechado.

## Gráficos 1 e 2

### Taxa de crescimento anual da população e do número de domicílios (%)

Segmentos de Eixos do Município de São Paulo  
2000 a 2010 e 2010 a 2022



#### Segmentos de eixos

01 - Urbanização consolidada (Centro - Oeste - Vila Mariana)  
02 - Linha 7 Rubi (Jaraguá/Perus)  
03 - Corredor Pirituba - Lapa / Linha 7 Rubi (Pirituba)  
04 - Corredor Inajar / Linha 6 Laranja (Freguesia do Ó)  
05 - Linha 1 Azul (Tucuruvi)  
06 - Linha 12 Safira (Tietê)  
07 - Linhas 3 Vermelha / 12 Coral (Radial)  
08 - Corredor Itaquera / Líder  
09 - Corredor Paes de Barros (Mooca)  
10 - Linha 15 Prata (Sapopemba/São Mateus)

11 - Linha 1 Azul (Jabaquara)  
12 - Corredor Metropolitano ABD/Cupecê (Cidade Ademar)  
13 - Corredor Parelheiros - Rio Bonito (Socorro)  
14 - Corredor Parelheiros - Rio Bonito /Linha 9 Esmeralda (Grajaú)  
15 - Corredor Parelheiros - Rio Bonito (Parelheiros)  
16 - Corredor Itapecerica - Santo Amaro / Linha 5 Lilás (Campo Limpo)  
17 - Linha 5 Lilás (Santo Amaro)  
18 - Corredor Jardim Ângela (M'Boi Mirim)  
19 - Linha 4 Amarela (Vila Sônia)

Fonte: Censos demográficos de 2000, 2010 e 2022 - IBGE (2003; 2011b; 2024) e Lei 16.402/2016 LPUOS (SÃO PAULO, 2014).  
Elaboração SMUL/ GEOINFO.

No Segmento 19 – Linha Amarela (Vila Sônia), onde foi observado, no período, o maior crescimento relativo do número de domicílios de todos os eixos, este incremento não se refletiu proporcionalmente no aumento de população (taxa de crescimento de 0,65% a.a.). Cabe destaque ainda que segundo aponta o Censo, do total de domicílios existentes neste eixo em 2022, 16% se encontram vagos ou com uso ocasional. Esta situação se repete para os Segmentos 17 - Linha 5 Lilás (Santo Amaro) e 02- Linha 7 Rubi (Jaraguá/Perus), onde também se tem taxas positivas para ambas as variáveis, porém, com valores de crescimento populacional relativo inferiores ao incremento construtivo. Também nestas áreas há muitos imóveis na mesma condição, em especial no Segmento 17, com 17% do total de imóveis vazios.



Chamam ainda atenção os dados observados em conjunto para o Segmento 01- Urbanização Consolidada, onde mesmo com um aumento expressivo de domicílios não houve uma inversão do processo de perda de população, já observada no período anterior, com o agravante de, dentre os outros segmentos, possuir a segunda maior taxa de domicílios vazios, com 21% de seu total.

Nakama (2022) analisando a atuação dos Fundos de Investimento Imobiliário (FII)<sup>11</sup> na cidade de São Paulo afirma que os eixos passaram a ser também espaços privilegiados de investidores, principalmente nas áreas das Operações Urbanas Consorciadas e nos eixos localizados em Pinheiros, Itaim Bibi e Santo Amaro, onde, segundo o autor, 23% dos imóveis (entre residenciais e não residenciais) estariam sob gestão desses fundos. O mesmo autor, analisando as outorgas onerosas concedidas de 2014 até o ano de 2020, aponta que quase 40% delas estariam concentradas nos eixos, principalmente no quadrante sudoeste.

A Avenida Rebouças, que se insere no Segmento 01, segundo Rufino e Lima (2023) conta com a presença de startups especializadas em gestão de serviços de alugueis temporários de unidades habitacionais, das quais são proprietárias, nas chamadas plataformas de moradia “on-demand”<sup>12</sup>. Para estes autores, a produção imobiliária nesta avenida teria sido desenhada para o aluguel e controle de investidores, concentrando empreendimentos imobiliários com várias unidades habitacionais pertencentes a um único proprietário, no caso uma empresa ou fundo financeiro, constituindo as chamadas “multifamily properties”<sup>13</sup> (RUFINO e LIMA, 2023).

Lima (2021), analisando os dados do Sistema de Controle de Obras e Edificações da Prefeitura Municipal de São Paulo (SISACOE) no período pós aprovação do PDE 2014 e de ativação dos eixos, aponta a concentração de novas unidades habitacionais, voltadas para média e alta renda, nos distritos de Vila Mariana, Saúde, Jardim Paulista, Pinheiros, Moema e Lapa, entre outros, todos atravessados pelo Segmento 01- Urbanização Consolidada. Ainda segundo o autor, os eixos localizados nos entornos de algumas estações do Metrô das linhas Azul (entre as estações Liberdade e Jabaquara), Verde (entre Alto de Ipiranga e Vila Madalena) e Lilás (entre Santa Cruz e Eucaliptos) concentram a produção imobiliária de alto padrão.

Um fator que contribuiu para a elitização dos produtos imobiliários nos eixos foi a flexibilização imposta pelo art. 174 da Lei nº 16.402/2016 (Lei de Zoneamento), que permitiu pelo período de três anos, a flexibilização das regras de uso e ocupação do solo para a Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana – ZEU. Segundo este artigo, projetos protocolados nesse intervalo de tempo, poderiam construir apartamentos maiores e com mais vagas de garagem do que o inicialmente previsto pelo PDE. Na prática, isso resultou em apartamentos voltados à população de maior poder aquisitivo e usuária de transporte individual, na contramão das diretrizes do Plano Diretor para essas áreas da cidade.

Em outros segmentos localizados em áreas menos valorizadas que o eixo sul-sudoeste da cidade, mas com grande concentração populacional, como por exemplo o Segmento 07- Linhas 3 Vermelha/ 11 Coral (Radial), situado na zona leste, em que também se observa que o crescimento do número de domicílios não resultou no crescimento populacional, que ainda continua apresentando taxas negativas, com o agravante de também concentrar número expressivo de domicílios vazios, na faixa de 20% do total de mais de 70 mil existentes em 2022 nesta região.

---

11 O Fundo de Investimento Imobiliário é uma modalidade de Fundo de investimento que busca, por meio do mercado de capitais, captar recursos para o financiamento e aplicação em bens e ativos imobiliários. Criado pela Lei nº 8.668, de 25 de junho de 1993 (NAKAMA, 2022).

12 Plataformas de moradia “on-demand” é um novo modelo de aluguel de imóveis, mais flexível, sem a burocracia dos contratos tradicionais. As plataformas permitem ao usuário (locatário) escolher o tempo de locação que deseja, sendo o processo 100% online e não exigindo contratos de locação, fiadores, depósitos, pagamento individual de contas, diferente dos contratos de locação tradicionais, que seguem regras mais rígidas e consolidadas.

13 Segundo Vannucchi (2020) o modelo multifamily properties, já bastante expressivo nos EUA e que agora começa a surgir com maior expressão no Brasil, são edifícios que não compõem um condomínio (soma de frações de propriedade), mas uma única propriedade, ou seja, todas as unidades são registradas na mesma escritura. O proprietário aluga frações, num modelo de gestão centralizada e padronizada. As tipologias são apartamentos de unidades mínimas, com padrão hoteleiro (amenidades, serviços de limpeza, etc), serviços compartilhados muitas vezes vinculado ao aluguel residencial via plataforma de curto prazo como Airbnb.

Estes dados quando avaliados em conjunto com o observado por Lima (2021) sugerem que mesmo havendo uma produção significativa de unidades habitacionais enquadradas como HIS-2 e HMP<sup>14</sup> nos eixos, exceto naqueles localizados no vetor sul-sudoeste, esta produção não seria capaz de produzir o adensamento populacional desejado nestes locais ou poderia, até mesmo, vir a contribuir com processos de gentrificação e consequente expulsão de população para áreas mais periféricas da cidade.

## Considerações finais

As mudanças na configuração socioespacial da cidade são lentas, em especial, quando elas são promovidas pela aplicação da legislação. Este processo tem um longo tempo de maturação, visto que em muitos casos, a data de aprovação de uma lei não corresponde à sua aplicação imediata e consequente materialização no território.

No caso dos eixos, a intensidade e velocidade das transformações por eles promovidas são condicionadas por diversos fatores, entre os quais localização, morfologia urbana e o modo de transporte associado. Considerando também que sua proposição, aprovação e ativação se inicia a partir de meados de 2014, os efeitos de sua aplicação no perfil demográfico, no adensamento construtivo e na taxa de ocupação dos imóveis talvez não possam hoje ser captados em sua plenitude, havendo a necessidade de se aguardar os dados do próximo levantamento censitário, que deverá ocorrer em 2030. Destaca-se ainda que a variável número de domicílios vazios só começou a ser divulgada de forma desagregada pelo IBGE no último censo, impossibilitando uma análise temporal e consequente verificação de tendências. Porém os dados coletados em 2022 indicam uma taxa de desocupação expressiva nas áreas de eixo, com média de 18%, superior a observada para a cidade, que é de 14%.

Como apontado nos Informes Urbanos nº 66 e 67, onde se adotou a análise a partir do recorte territorial das macroáreas (SÃO PAULO (CIDADE), 2024 b e 2024 c), também há para as áreas dos eixos um descolamento entre as duas variáveis, com um acentuado crescimento do número de domicílios, principalmente no período entre 2010 e 2022. Porém, identifica-se nos eixos uma tendência geral de decréscimo populacional (taxas de crescimento negativo) em ambos os períodos intercensitários, não observado para as macroáreas. Esta dinâmica é mais bem captada quando se analisa os segmentos de eixos de forma individualizada, já que entre os anos de 2000 e 2010, a tendência de perda de população é observada em 18 dos 19 segmentos. No período posterior esta tendência se mantém, porém, em geral com valores de perda menores e afetando 15 segmentos.

Em algumas áreas específicas, onde há redução do número de domicílios associado a perda de população, como no Segmento 09- Corredor Paes de Barros (Mooca), uma possível explicação para este fenômeno pode ser creditada a mudanças no padrão de uso do solo, quando imóveis residenciais ocupados são demolidos e substituídos por usos não-residenciais. Por outro lado, no Segmento 01- Urbanização Consolidada, que abrange as áreas mais bem assistidas pelo transporte coletivo e que concentra o emprego na cidade, foi possível observar que o aumento expressivo do número de domicílios não resultou no aumento de população, já que em ambos os períodos as taxas de crescimento populacional são negativas. Há ainda o agravante de que este segmento possui a segunda maior taxa de domicílios não ocupados e vagos, com 21% do total.

Estes dados parecem corroborar o que vem sendo apontado por diversos autores de que certos setores de eixos passaram a ser também espaços privilegiados de investidores, principalmente os localizados no quadrante sudoeste. Há a possibilidade de que a produção imobiliária nesta região venha sendo desenhada para o aluguel, inclusive o temporário, e para o controle de investidores, que concentrariam empreendimentos imobiliários onde várias unidades habitacionais seriam pertencentes a um único proprietário, no caso uma empresa ou fundo financeiro (LIMA, 2021; NAKAMA, 2022; RUFINO e LIMA, 2023).

Neste contexto, deve ser considerada a aplicação do artigo 174, da Lei nº 16.402/2016 (Lei de Zonamento), que possibilitou a construção nos eixos de unidades habitacionais maiores e com duas

---

<sup>14</sup> HIS 2- Habitação de Interesse Social (faixa 2) e HMP- Habitação de Mercado Popular são tipologias habitacionais destinadas ao atendimento de famílias de baixa renda, conforme definição do art. 46 do Plano Diretor Estratégico (PDE 2014 e alterações).

vagas na garagem, utilizando-se de incentivos fiscais e urbanísticos. Esta tipologia atende ao público com maior poder aquisitivo, que tradicionalmente é usuário de transporte individual, afastando a parcela da população mais vulnerável, que passa a não ter mais condições de arcar com os custos da moradia construída nos eixos localizados nestas regiões.

Porém, o descolamento entre o crescimento do número de domicílios e o adensamento populacional também foi observado em outras regiões da cidade, cabendo destacar os Segmentos 07- Linhas 3 Vermelha/11 Coral (Radial) e 14 - Corredor Parelheiros/Rio Bonito/Linha 9 Esmeralda (Grajaú), que cortam áreas com condições socioeconômicas e de ocupação do solo distintas ao Segmento 01-Urbanização Consolidada. Os dados mostram que a aplicação das regras nos eixos pode estar resultando em um adensamento construtivo tanto nos eixos localizados em territórios onde tradicionalmente se concentra o interesse do mercado imobiliário como em áreas de eixos mais distantes do centro consolidado e com maior contingente de população de baixa renda. Como apontado por Costa et al (2023), que analisaram os dados do número de alvarás de licenciamento, no período entre 2013 e 2021, essa atratividade dos eixos parece ser capaz de promover transformações em regiões heterogêneas de São Paulo. Porém, até o momento, conforme mostram os dados dos censos analisados, este crescimento ainda não foi acompanhado por um adensamento populacional, como objetivado pelo PDE.

Outro aspecto a ser observado é quanto aos condicionantes geológico-geotécnicos das áreas onde se encontram inseridos os eixos, já que vários segmentos estão localizados ao longo de sistemas viários tradicionalmente construídos em áreas de várzeas e terraços fluviais, locais de ocorrência de enchentes, inundações, recalques, entre outros processos, apresentando baixa aptidão à ocupação segundo a CGAU-SP. Em tempos de emergência climática, caracterizada pela ocorrência cada vez mais frequente de eventos extremos, se faz necessário que o adensamento construtivo destas áreas seja realizado com maior atenção e rigor técnico.

Desta forma, são necessárias análises mais aprofundadas, cruzando outras variáveis e talvez num intervalo de tempo ainda maior, para avaliar, entre outros aspectos, os impactos da aplicação do artigo 174, da Lei nº 16.402/2016 e desvendar a razão desse descolamento entre aumento expressivo do número de domicílios frente a um crescimento moderado ou estagnação da população absoluta. Ao final, em se confirmando o descrito no presente estudo e nas análises que vêm sendo feitas por diversos autores, há a necessidade de adequação das regras atualmente aplicadas para os eixos de modo a contribuir para reverter o atual modelo de estruturação urbana, que apesar dos esforços continua a promover segregação socioespacial e desequilíbrio na distribuição entre moradia e emprego, impactando diretamente no exercício do direito à cidade.

## Referências Bibliográficas

BITAR, O.Y; SEPE, P.M. Guia de utilização da Carta Geotécnica de Aptidão à Urbanização do município de São Paulo. São Paulo: Instituto de Pesquisas Tecnológicas e Prefeitura Municipal de São Paulo, 2024. 106 p. Disponível em: [https://metadados.geosampa.prefeitura.sp.gov.br/geonetwork/intranet/api/records/84038280-695a-4905-82ae-1898d19cf09a/attachments/Guia\\_Utiliza%C3%A7%C3%A3o\\_CGAU\\_MSP-final.pdf](https://metadados.geosampa.prefeitura.sp.gov.br/geonetwork/intranet/api/records/84038280-695a-4905-82ae-1898d19cf09a/attachments/Guia_Utiliza%C3%A7%C3%A3o_CGAU_MSP-final.pdf). Acesso em: 14/11/2024.

COSTA, A.B; FERREIRA DA SILVA, J.R.; Alves, E.L.. Eixo não é tudo igual: uma análise empírica das heterogeneidades da produção residencial nos eixos de estruturação da transformação urbana em São Paulo. In: Anais do Fórum SP 22/23- Proposta para a revisão do Plano Diretor Estratégico e a Implementação da Política Urbana de São Paulo. São Paulo, 2023.

LIMA, B.A.A. de. Para além da forma urbana. Conflitos e contradições socioambientais da cidade compacta proposta para os eixos de adensamento do Plano Diretor Estratégico de São Paulo de 2014. Tese (Doutorado em Ciência Ambiental) – Instituto de Energia e Ambiente da Universidade de São Paulo.

MURACHCO, K. O papel do transporte coletivo na expansão e estruturação urbana do município de São Paulo: o corredor Santo Amaro - 9 de Julho. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

NAKAMA, V. Do financiamento à financeirização: a reestruturação do espaço pelos Fundos de Investimento Imobiliário em São Paulo. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP). São Paulo, 2022.

PLAMURB. Em 44 anos, corredores de ônibus crescem, em média, apenas 3 km por ano. Notícia publicada em 22/10/2024. Disponível em: <https://plamurblog.wordpress.com/2024/10/22/em-44-anos-corredores-de-onibus-cresceram-em-media-apenas-3-km-por-ano/>. Acesso em 11/11/2024.

RUFINO, M.B.C; LIMA, B.A.A de. O metabolismo da cidade compacta na metamorfose urbana: produção imobiliário-financeira nos eixos de adensamento em São Paulo. In: Natureza e metabolismo urbano: reestruturação do espaço no Brasil e no Chile. Rio de Janeiro: Letra Capital; 2023. Disponível em: <https://repositorio.usp.br/item/003172522>. Acesso em 10/11/2024.

SÃO PAULO (CIDADE). Informe Urbano nº 64- Censo 2022: distritos das zonas Sul e Oeste têm aumento de população e Zona Leste para de crescer. São Paulo, Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento/Prefeitura de São Paulo, 2024 a. 13 p. Disponível em: [https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2024/05/IU\\_64\\_censo-2022-1.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2024/05/IU_64_censo-2022-1.pdf) . Acesso em 10/11/2024.

SÃO PAULO (CIDADE). Informe Urbano nº 66- População e domicílios: o censo de 2022 e as macroáreas do PDE. São Paulo, Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento/Prefeitura de São Paulo, 2024 b. 09p. Disponível em: [https://capital.sp.gov.br/documentos/d/licenciamento/iu\\_66\\_censo\\_populacao\\_macroarea-pdf](https://capital.sp.gov.br/documentos/d/licenciamento/iu_66_censo_populacao_macroarea-pdf) . Acesso em 10/11/2024.

SÃO PAULO (CIDADE). Informe Urbano nº 67- População e domicílios: o Censo de 2022 e a Macroárea de Estruturação Metropolitana - MEM São Paulo, Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento/Prefeitura de São Paulo, 2024 c. 13 p. Disponível em: [https://capital.sp.gov.br/documents/d/licenciamento/iu\\_67\\_censo\\_pop\\_dom\\_mem-pdf](https://capital.sp.gov.br/documents/d/licenciamento/iu_67_censo_pop_dom_mem-pdf). Acesso em: 26/11/2024.

VANNUCHI, L. V. B. (2020). O centro & os centros: produção e feitura da cidade em disputa (Tese (Doutorado). Universidade de São Paulo, São Paulo. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-30032021-203003/>. Acesso em 04/12/2024.

## ANEXO I

### Eixos de Estruturação da Transformação Urbana (EETU)

O Eixo de Estruturação da Transformação Urbana (EETU) é um instrumento urbanístico que regula o uso e ocupação do solo urbano. Foi criado pela Lei nº 16.050/2014 (revista pela Lei nº 17.975, de 8 de julho de 2023) que aprova o Plano Diretor Estratégico (PDE) vigente no Município de São Paulo. Esse dispositivo é abordado, principalmente, nos artigos: 9, 11, 13, 14, 15, 18, 22, 23, 75, 83, 84, 91, 116, 117, 180, 364, 368, 369 e 383.

O território delimitado pelos EETUs foi definido pelas faixas de influências da rede estrutural de transporte coletivo localizadas nas regiões lindeiras às linhas de infraestrutura de mobilidade. Para essa demarcação, utilizou-se como referência: “as linhas, ativas ou em planejamento, do trem, metrô, monotrilho, VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), VLP (Veículo Leve sobre Pneus) e corredores de ônibus municipais e intermunicipais de média capacidade com operação em faixa exclusiva à esquerda do tráfego geral.” (São Paulo, lei nº 16.050/2014, § 1º, art. 22).

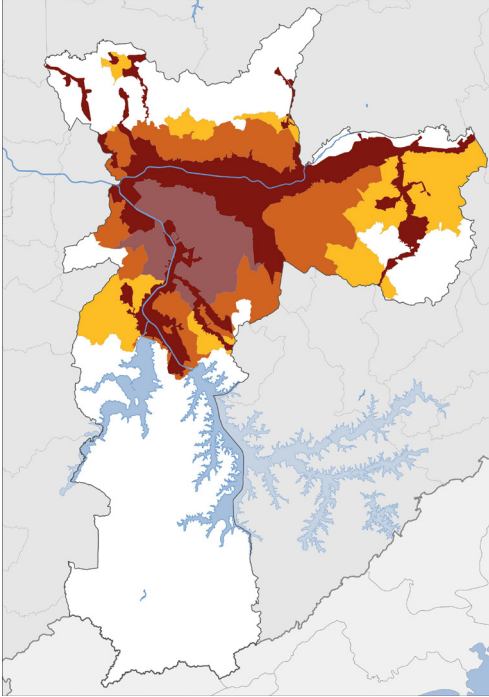
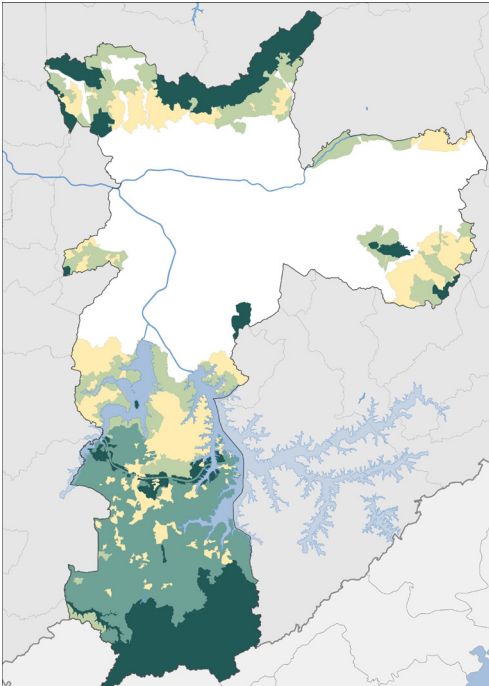
A proposta é a transformação do uso do solo gerando, através de incentivos, adensamento construtivo e por consequência populacional através da oferta de unidades residenciais menores, além do desincentivo de oferta excessiva de vagas de estacionamento de veículos nas unidades residenciais. A mudança dos padrões construtivos também inclui a possibilidade de incentivo ao uso misto e a requalificação dos espaços públicos com o alargamento de calçadas.

Segundo o PDE, o mercado imobiliário deve ser orientado para criar variações na implantação das edificações nos lotes. Deve considerar a fruição pública nos térreos dos empreendimentos e a implantação de fachadas ativas no térreo dos edifícios. Assim como ampliação das calçadas, dos espaços livres, das áreas verdes e permeáveis nos lotes. Objetiva contribuir para a interação entre espaços públicos, privados, usos residenciais e não residenciais.

Assim como pretende qualificar as centralidades existentes, também busca a criação de novas centralidades ao fomentar a oferta de comércio, serviços e, dessa forma, aumentar o número de empregos, em especial na Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana (MRVU) e na Macroárea de Redução da Vulnerabilidade e Recuperação Ambiental (MRVRA).

## ANEXO II

### Definições das Macrozonas e respectivas Macroáreas no PDE 2014.

MACROZONAS	MACROÁREAS
<p><b>Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana</b> Situada integralmente na zona urbana, apresenta grande diversidade de padrões de uso e ocupação do solo, desigualdade socioespacial, padrões diferenciados de urbanização e é a área do município mais propícia para abrigar os usos e atividades urbanos. (art.10)</p> 	<p><b>MEM – Macroárea de Estruturação Metropolitana</b> (22.816 ha, equivalente a 15,5% da área do município) Abrange áreas das planícies fluviais dos rios Tietê, Pinheiros e Tamanduateí, com articulação com o centro e prolongamento junto às avenidas Jacu-Pêssego, Cupecê e Raimundo Pereira Magalhães e das rodovias Anhanguera e Fernão Dias e caracteriza-se pela existência de <b>vias estruturais, sistema ferroviário e rodovias que articulam diferentes municípios e polos de empregos</b> da Região Metropolitana de São Paulo, onde <b>se verificam processos de transformação econômica e de padrões de uso e ocupação do solo, com a necessidade de equilíbrio na relação entre emprego e moradia.</b> (art.11)</p> <p><b>MUC – Macroárea de Urbanização Consolidada</b> (10.312 ha, equivalente a 7,0% da área do município) Localiza-se na região sudoeste do Município. É caracterizada por um <b>padrão elevado de urbanização, forte saturação viária, e elevada concentração de empregos e serviços.</b> É formada pelas zonas exclusivamente residenciais e por bairros predominantemente residenciais que sofreram um <b>forte processo de transformação, verticalização e atração de usos não residenciais, sobretudo serviços e comércio.</b> (art.13)</p> <p><b>MQU – Macroárea de Qualificação da Urbanização</b> (20.477 ha, equivalente a 13,9% da área do município) Caracterizada pela existência de usos residenciais e não residenciais instalados em edificações horizontais e verticais, com um <b>padrão médio de urbanização e de oferta de serviços e equipamentos.</b> (art. 14)</p> <p><b>MRVU – Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana</b> (16.707 ha, equivalente a 11,3% da área do município) Localizada na periferia da área urbanizada do território municipal, caracteriza-se pela existência de elevados índices de vulnerabilidade social, baixos índices de desenvolvimento humano e é ocupada por população predominantemente de baixa renda em assentamentos precários e irregulares, que apresentam precariedades territoriais, irregularidades fundiárias, riscos geológicos e de inundação e déficits na oferta de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas. (art.15)</p>
<p><b>Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental</b> Território ambientalmente frágil devido às suas características geológicas e geotécnicas, à presença de mananciais de abastecimento hídrico e à significativa biodiversidade, demandando cuidados especiais para sua conservação. (art.16)</p> 	<p><b>MRVRA – Macroárea de Redução da Vulnerabilidade e Recuperação Ambiental</b> (17.765 ha, equivalente a 12% da área do município) Localiza-se no extremo da área urbanizada do território municipal, e se caracteriza pela <b>predominância de elevados índices de vulnerabilidade socioambiental, baixos índices de desenvolvimento humano</b> e assentamentos precários e irregulares, como favelas, loteamentos irregulares, conjuntos habitacionais populares, que apresentam <b>diversos tipos de precariedades territoriais e sanitárias, irregularidades fundiárias e déficits na oferta de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas,</b> ocupada predominantemente por moradias da população de baixa renda que, em alguns casos, vive em áreas de riscos geológicos e de inundação. (art.18)</p> <p><b>MCQUA – Macroárea de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental</b> (16.153 ha, equivalente a 11,0% da área do município) Caracterizada pela existência de <b>vazios intraurbanos com ou sem cobertura vegetal e áreas urbanizadas com distintos padrões de ocupação, predominantemente horizontais,</b> ocorrendo, ainda, reflorestamento, áreas de exploração mineral, e algumas áreas com concentração de atividades industriais, sendo este um <b>território propício para a qualificação urbanística e ambiental e para provisão de habitação, equipamentos e serviços, respeitadas as condicionantes ambientais.</b> (art.19)</p> <p><b>MCUUS – Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável</b> (20.877 ha, equivalente a 14,2% da área do município) Localizada ao sul do território municipal é caracterizada pela existência de fragmentos significativos de <b>vegetação nativa, entremeados por atividades agrícolas, sítios e chácaras de recreio</b> que protegem e/ou impactam, em graus distintos, a qualidade dos recursos hídricos e da biodiversidade, com <b>características geológico-geotécnicas e de relevo que demandam critérios específicos para ocupação,</b> abrigando também áreas de exploração mineral, ativas e desativadas. (art.20)</p> <p><b>MPEN – Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais</b> (22.386 ha, equivalente a 15,2% da área do município) É caracterizada pela existência de <b>sistemas ambientais cujos elementos e processo ainda conservam suas características naturais.</b> (art.21)</p>

Fonte: Lei 16.050/2014: Plano Diretor Estratégico (SÃO PAULO, 2014).  
Elaboração: SMUL/GEOINFO.

**Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento - SMUL**

Elisabete França

**Coordenadoria de Produção e Análise de Informação - Geoinfo**

Silvio Cesar Lima Ribeiro

**Divisão de Análise e Disseminação de Informação**

Steffano Esteves de Vasconcelos

**Elaboração**

Lara Cavalcanti Ribeiro de Figueiredo

Patrícia Marra Sepe

Rosemeire Almeida

Mariana Guerra de Andrade (estagiária)

**Revisão**

Alexandre Lins dos Santos

Beatriz Cervino Milla

Fabio da Costa Bonfim

Steffano Esteves de Vasconcelos

**Diagramação**

Marcio de Oliveira Soares

**Tabelas, gráficos e mapas**



[http://smul.prefeitura.sp.gov.br/informes\\_urbanos](http://smul.prefeitura.sp.gov.br/informes_urbanos)

[informesurbanos@prefeitura.sp.gov.br](mailto:informesurbanos@prefeitura.sp.gov.br)