



**PLANO METROPOLITANO
RMSP**

ANÁLISE TERRITORIAL – SUBSÍDIO AO MACROZONEAMENTO

DEZEMBRO 2016

Estes mapas foram produzidos pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano da Prefeitura Municipal de São Paulo (SMDU – PMSP) no âmbito de elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de São Paulo (PDUI-RMSP) com o intuito de fomentar todo o processo de elaboração do Projeto de Lei, tendo sido incorporados no Contributo ao Caderno Preliminar de Propostas elaborado pelas Prefeituras Municipais de São Paulo e Guarulhos e pelo Consórcio Intermunicipal Grande ABC.

Acesso este produto em:

<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/06/PDUI-PMSP-PMGRU-ABC-contributo-ao-Projeto-de-Lei-baixa-resolu%C3%A7%C3%A3o.pdf>

MACROZONEAMENTO

O Macrozoneamento deve refletir as diretrizes às FPICs no território, abrangendo as visões e cenários de desenvolvimento futuro da Região Metropolitana de São Paulo. Constitui um sistema de leitura que orienta as ações metropolitanas e indica os instrumentos necessários e pertinentes ao desenvolvimento de cada Macrozona da Metrópole, com vistas a atingir os objetivos territoriais específicos de cada um destes territórios, conforme escopo e objetivos gerais do PDUI. Assim, são territórios plausíveis de implementação de Planos de Ação (planos, projetos, programas e serviços metropolitanos), a serem formulados e viabilizados pela estrutura de governança e sistema de fundos interfederativos.

O Macrozoneamento não se configura como um instrumento de regulação do solo que interfira na autonomia municipal sobre a gestão do solo da cidade. Ao invés disso, o Macrozoneamento é um sistema de leitura do território que orienta o desenvolvimento metropolitano, pautado pelas diretrizes referentes às FPICs. Assim, o Macrozoneamento relaciona-se aos Planos Diretores Regionais (PDRs), aos Planos Diretores (PD) municipais e aos Planos Setoriais proporcionando a necessária intersecção no que tange ao tratamento das Funções Públicas de Interesse Comum (FPICs). Cada macrozona apresenta os critérios para a elaboração dos Planos de Ação, que devem ser estruturado mediante os instrumentos de planejamento e concertação, e devam ter por finalidade alcançar aos objetivos previstos para o desenvolvimento específico do território da macrozona em questão.

Considerando os objetivos gerais definidos no PDUI, o Macrozoneamento endereça objetivos específicos para o enfrentamento de três questões fundamentais de natureza territorial metropolitana:

- **MACROZONA DE ESTRUTURAÇÃO METROPOLITANA**

deve redirecionar o desenvolvimento territorial e produtivo da Metrópole, assim como o adensamento habitacional, e promover o equilíbrio entre a concentração de empregos e moradias na área urbana da Metrópole;

- **MACROZONA DE REDUÇÃO DA VULNERABILIDADE SÓCIO TERRITORIAL**

território de priorização dos investimentos que tem como objetivo combater a vulnerabilidade social e a precariedade territorial nas áreas urbanas consolidadas. Deve promover centralidades ao longo dos eixos de transporte e ao redor de estações e terminais de transporte público;

- **MACROZONA DE CONSERVAÇÃO E PRESERVAÇÃO AMBIENTAL**

deve promover o adequado desenvolvimento econômico e social do território periurbano e rural, associado à contenção do espraiamento urbano e à demarcação do limite à urbanização, além de estabelecer diretrizes às áreas de interesse ambiental a serem preservadas. Devem ser contemplados os territórios de vulnerabilidade social de características rurais ou de menor urbanidade, assim como as centralidades existentes e a serem promovidas de maneira compatível ao uso rural sustentável.

Desta maneira, são identificados os territórios de (i) promoção da adequada dinamização produtiva da Metrópole; (ii) promoção do adequado adensamento habitacional e sua relação à projeção de crescimento populacional previsto assim como ao défi cit habitacional existente e previsto; (iii) qualificação do território mais vulnerável socialmente e/ou de condições físicas mais precárias; (iv) promoção da conservação e preservação das áreas de interesse ambiental na Metrópole. Vale destacar que estes perímetros das Macrozonas demarcam apenas tecidos que correspondem às questões de natureza metropolitana, não abrangendo a totalidade do território da RMSP, seguindo o escopo do PDUI que têm como eixos as FPIC.

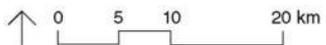
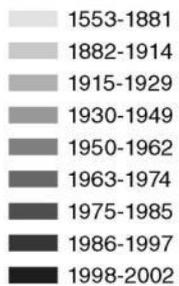
A estas Macrozonas, entendidas como demarcação de territórios de interesse comum à Metrópole, somam-se as Rede de Transporte E Logística e a Rede Hídrica. Ambas (promoveram e) devem promover a estruturação do desenvolvimento metropolitano, de modo a conectar as centralidades produtivas e organizar a adequada ocupação do solo urbano e rural.

- REDE DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA – correspondente aos eixos de infraestrutura de transporte de cargas e passageiros de relevância metropolitana, existentes e projetados. Sua implantação deve promover o combate à segregação sócio territorial assim como o território atendido por estes deve estruturar rede de centralidades metropolitanas (existentes e previstas). As intervenções em suas áreas de influência devem seguir objetivos estipulados em Macrozonas previamente descritas.
- REDE HÍDRICA METROPOLITANA – correspondente aos cursos de água e reservatórios de água de relevância metropolitana. Seus elementos constituintes devem guiar a adequada ocupação do solo na Metrópole.

LEITURA DO CONTEXTO METROPOLITANO

A Região Metropolitana de São Paulo passou por um acelerado processo de urbanização e se desenvolveu como um dos principais polos econômicos da América Latina, muito impulsionado por sua economia de matiz urbana. As principais contradições desse processo têm expressão nas características de uma região marcada por sua vulnerabilidade sócio territorial e também por um território de importante interesse ambiental e rural. Em um contexto de implementação do Estatuto da Metrópole, com construção interfederativa do Planejamento Territorial Metropolitano e de revisão da estrutura de Governança Metropolitana, deve-se debater fundamentalmente a reestruturação produtiva urbana e rural de forma cooperada na Metrópole, as estratégias de promoção do equilíbrio entre a concentração de empregos e moradias, as políticas de atendimento à população vulnerável principalmente em área periférica, e a estruturação e qualificação dos fluxos metropolitanos da rede hídrica e da rede de transporte e logística metropolitana.

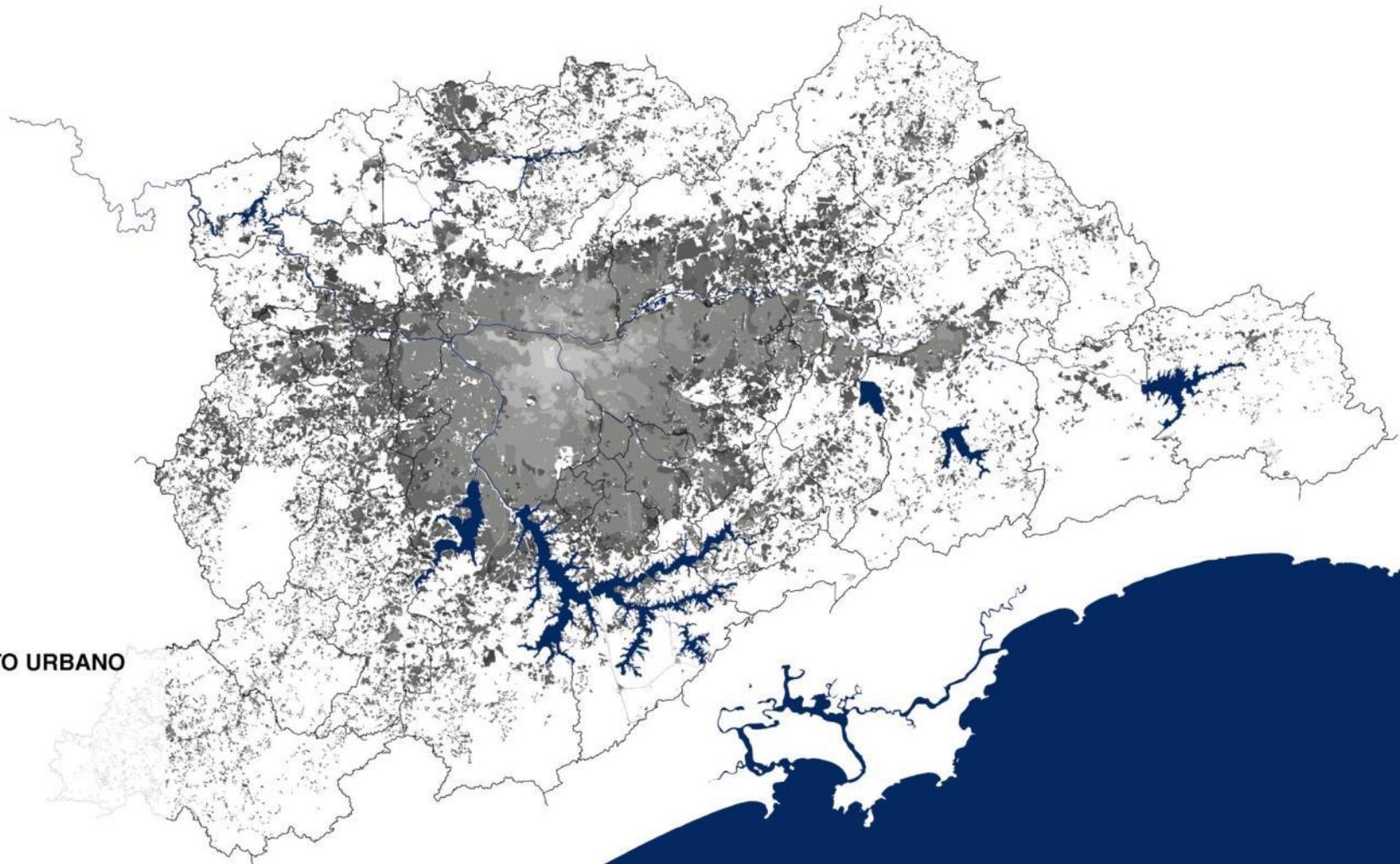
CRESCIMENTO URBANO



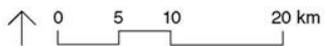
Fonte: Emplasa, 2007.

Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007

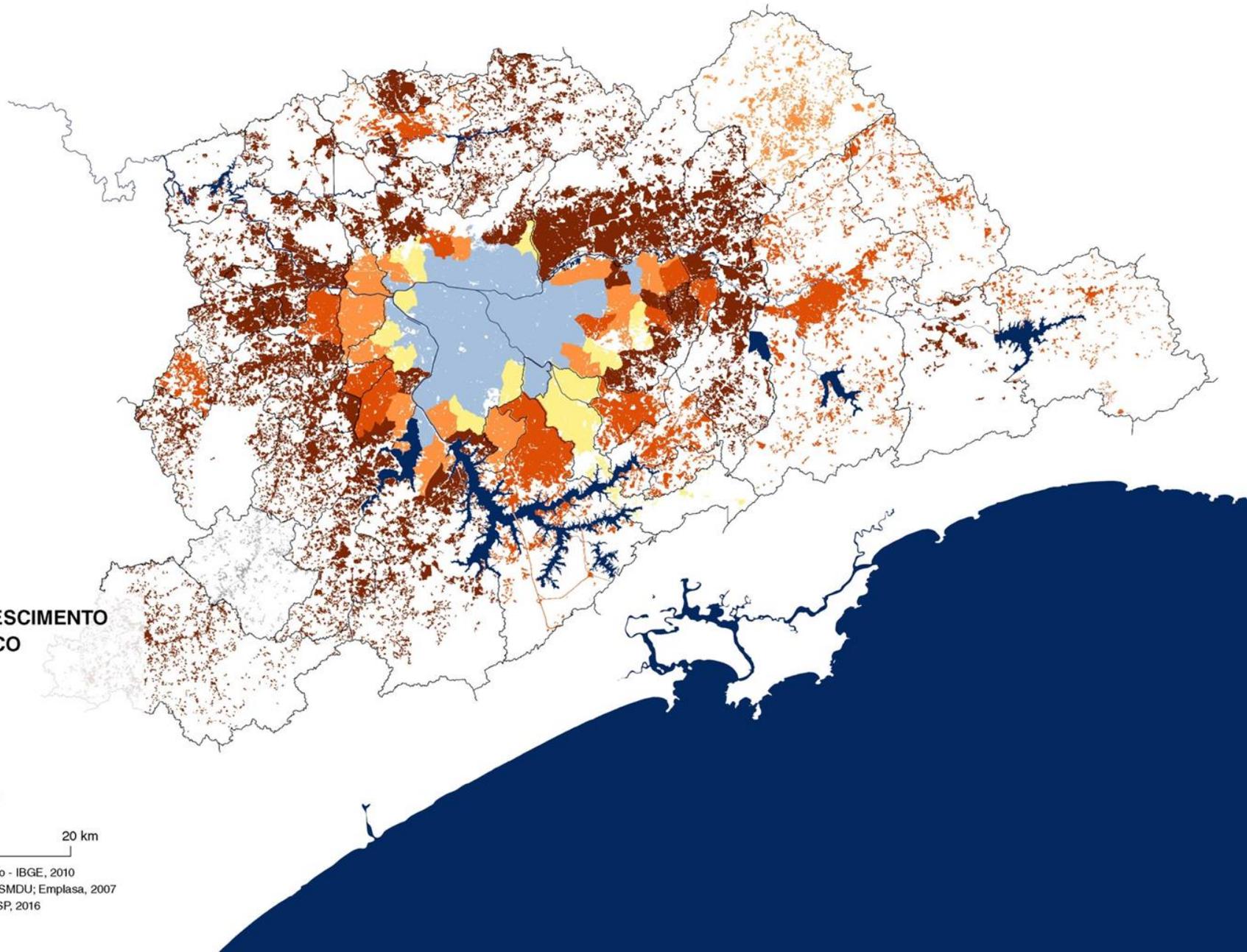
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016



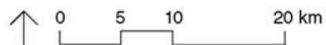
**TAXA DE CRESCIMENTO
DEMOGRÁFICO
1991 - 2000**



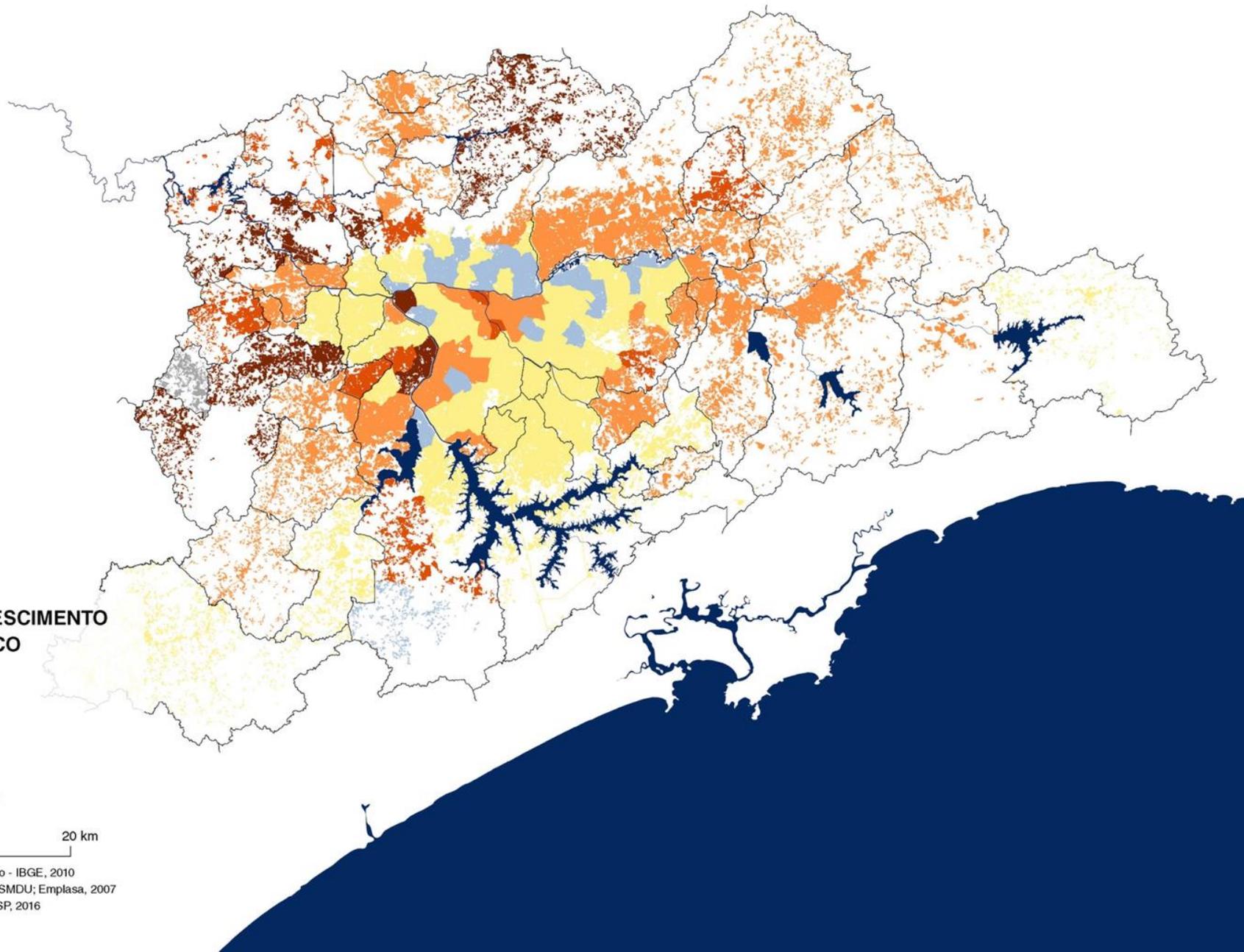
Fonte: Censo demográfico - IBGE, 2010
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016



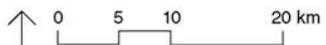
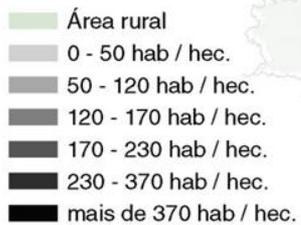
TAXA DE CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO 2000 - 2010



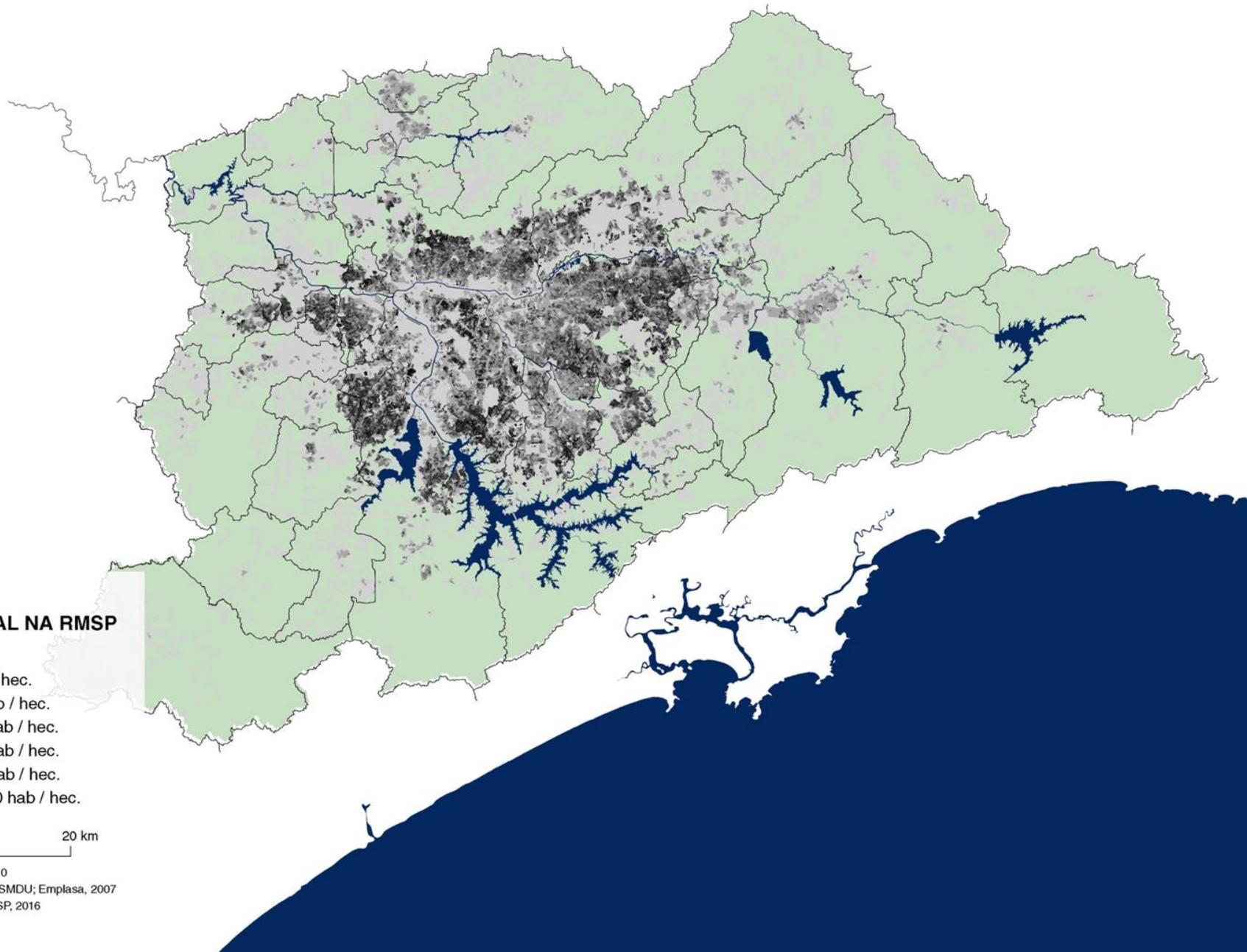
Fonte: Censo demográfico - IBGE, 2010
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016



DENSIDADE HABITACIONAL NA RMSP

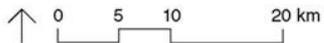


Fonte: Censo - IBGE, 2010
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016



LEVANTAMENTO DE USO DO SOLO NA RMSP

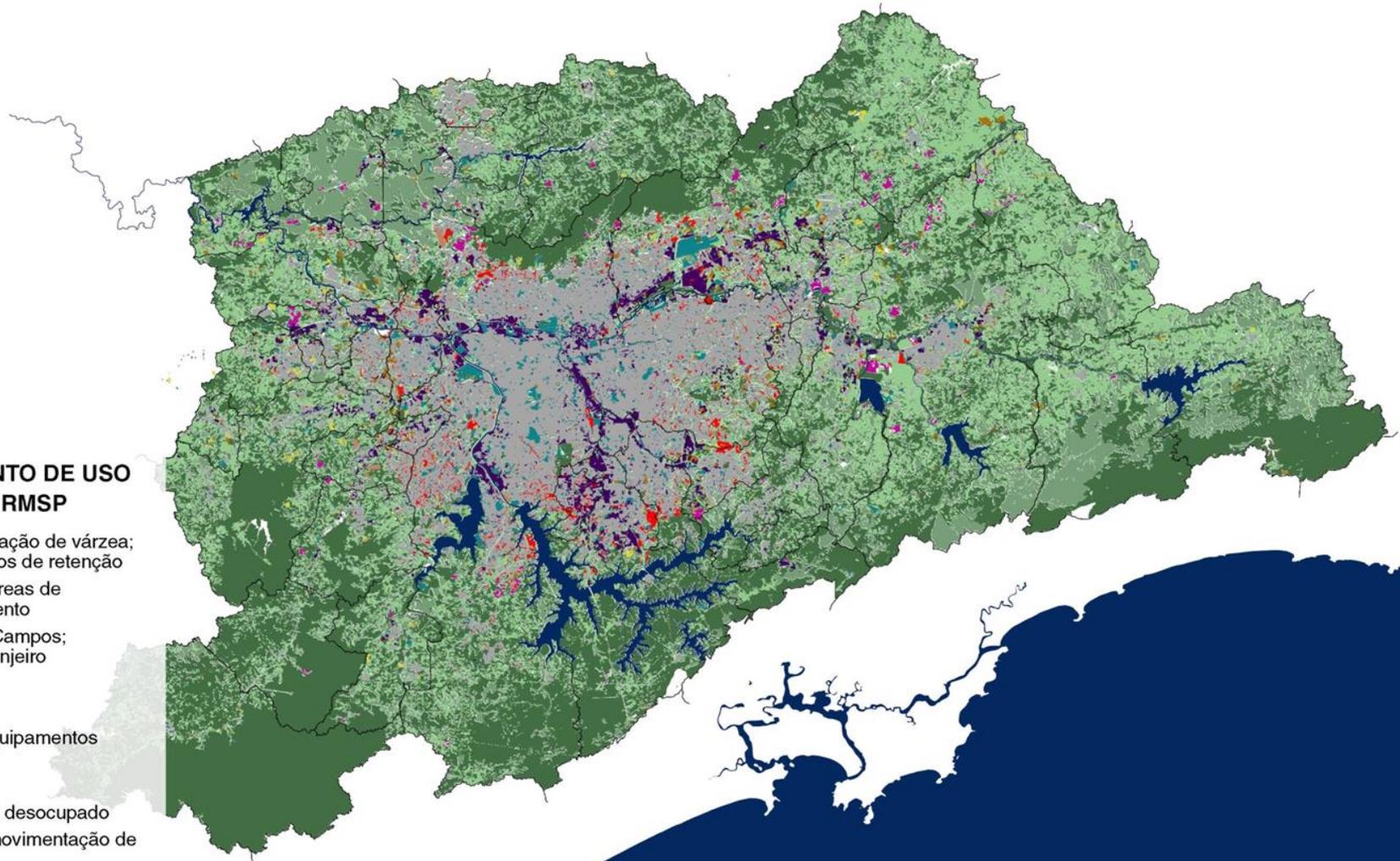
- Mata; Vegetação de várzea; Reservatórios de retenção
- Capoeira; Áreas de reflorestamento
- Chácaras; Campos; Hortifrutigranjeiro
- Mineração
- Indústrias
- Grandes equipamentos urbanos
- Favelas
- Loteamento desocupado
- Área com movimentação de terra
- Aterro sanitário
- Lixão



Fonte: Emplasa, 2007 - 2010.

Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007

Elaboração: SMDU / PMSP, 2016



LEVANTAMENTO DE USO DO SOLO NA RMSP

TERRITÓRIO DE CONCENTRAÇÃO DAS ATIVIDADES PRODUTIVAS

- Mineração; Indústrias; Grandes equipamentos urbanos

TERRITÓRIO DE PROVÁVEL TRANSFORMAÇÃO

- Loteamento desocupado; Área com movimentação de terra

TERRITÓRIO DE VULNERABILIDADE ESPACIAL

- Favelas

TERRITÓRIO DE CARACTERÍSTICAS RURAIS E AMBIENTAIS

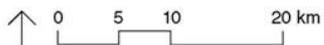
- Mata; Vegetação de várzea; Reservatórios de retenção; Capoeira; Áreas de reflorestamento; Chácaras; Campos; Hortifrutigranjeiro

EQUIPAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS

- Aterro sanitário; Lixão

ÁREA DE INTERESSE LOCAL

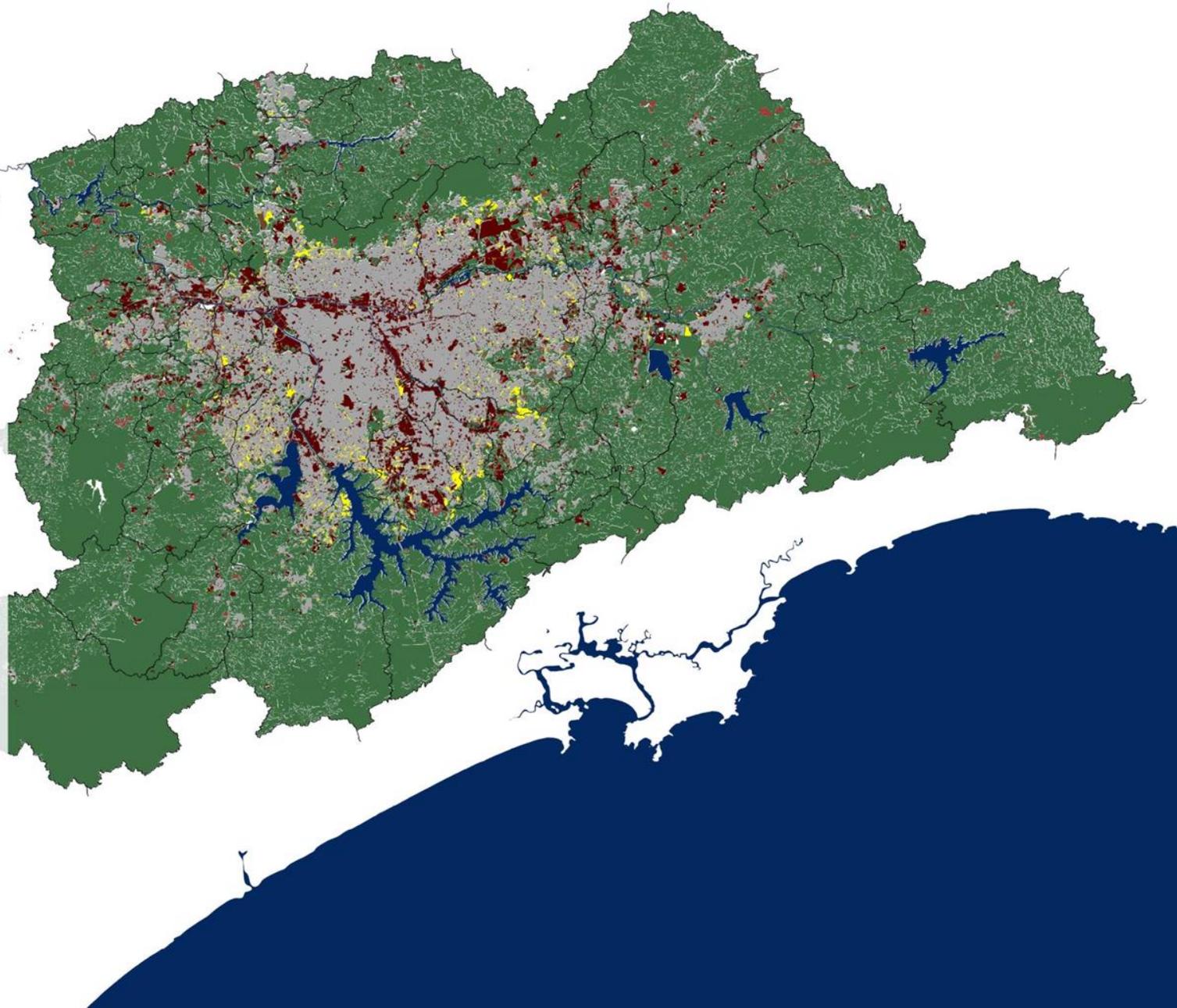
- Porção de mancha urbana



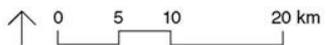
Fonte: Emplasa, 2007 - 2010.

Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007

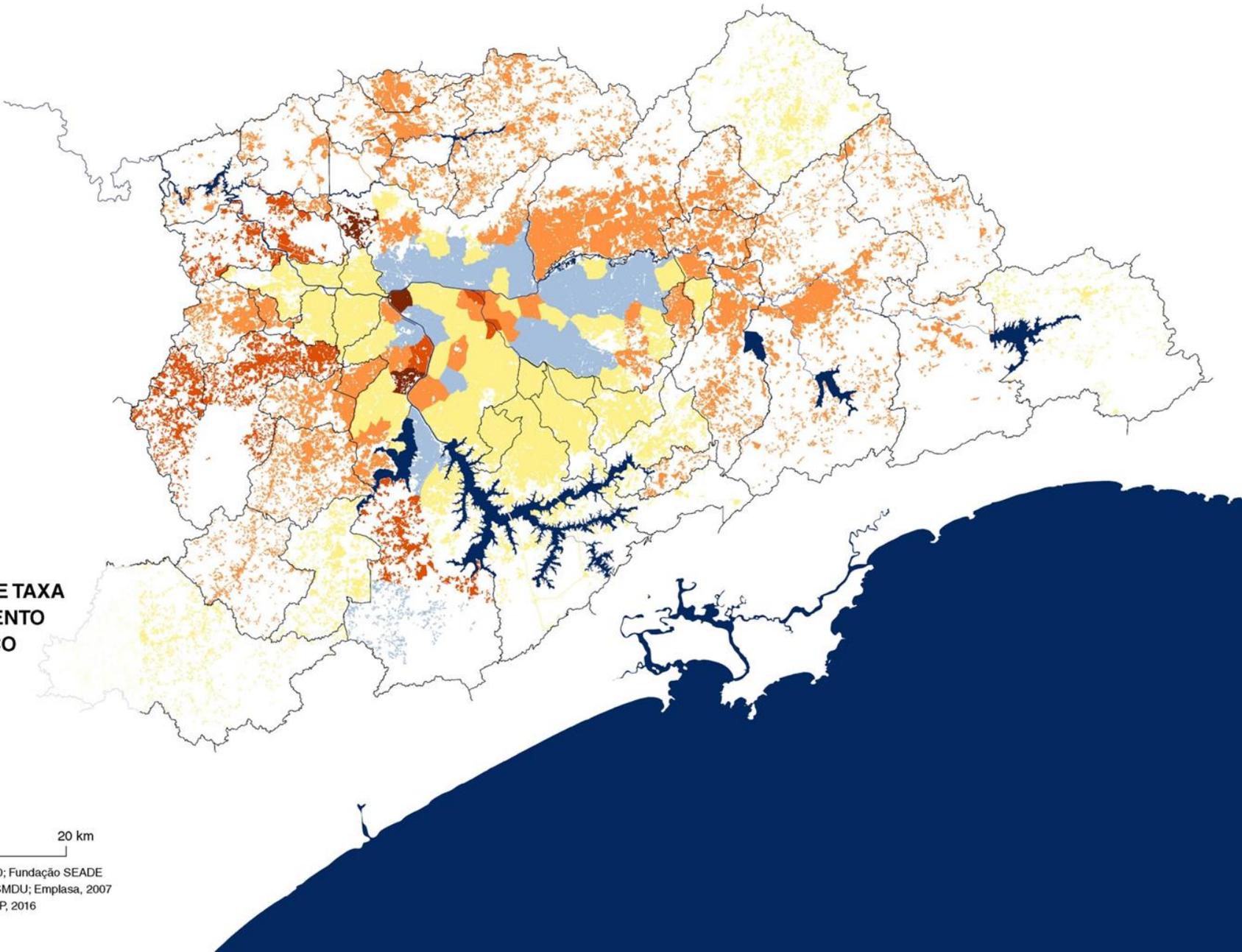
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016



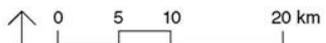
**PROJEÇÃO DE TAXA
DE CRESCIMENTO
DEMOGRÁFICO
2010 - 2020**



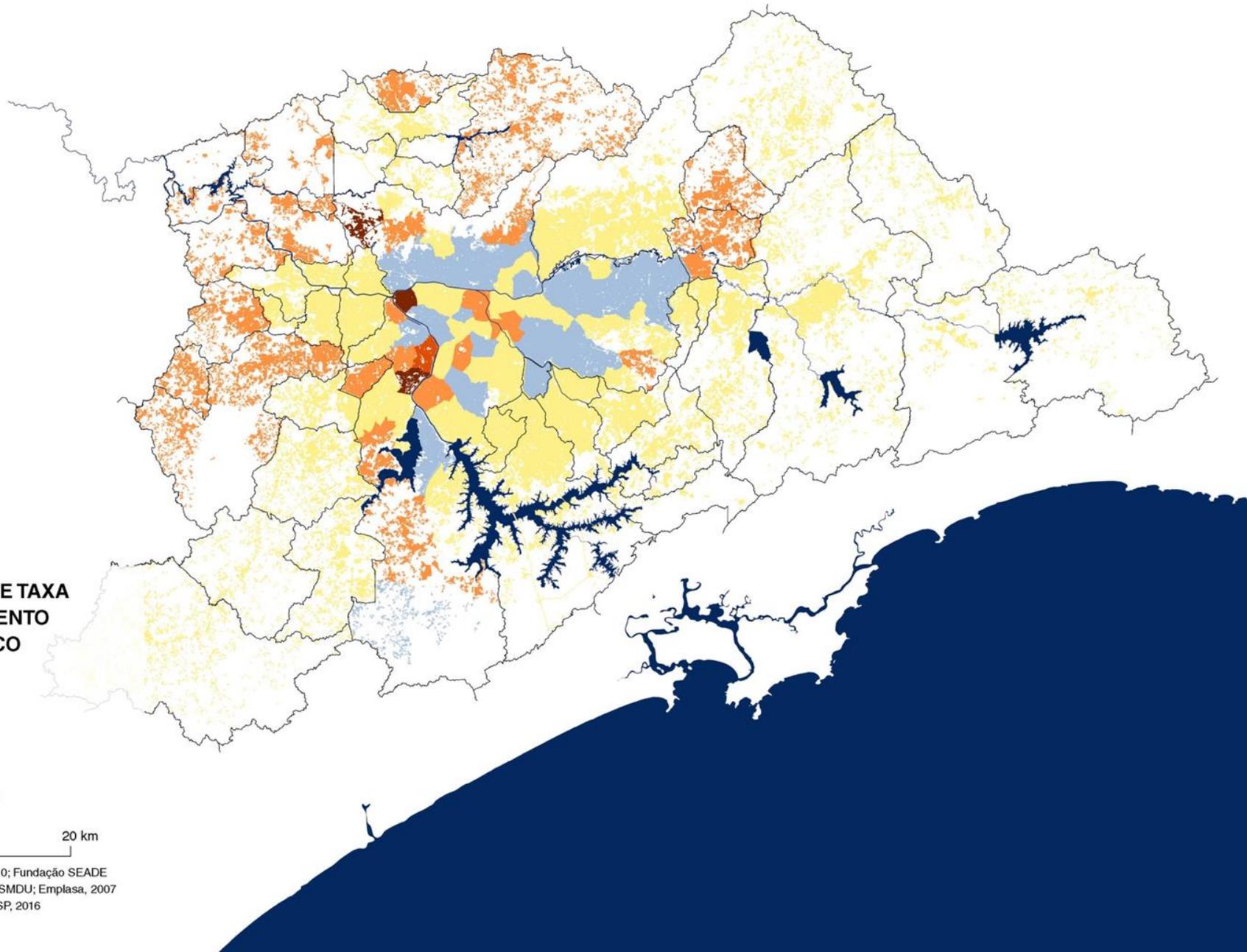
Fonte: Censo - IBGE, 2010; Fundação SEADE
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016



**PROJEÇÃO DE TAXA
DE CRESCIMENTO
DEMOGRÁFICO
2020 - 2030**

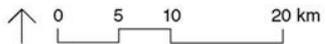


Fonte: Censo - IBGE, 2010; Fundação SEADE
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016

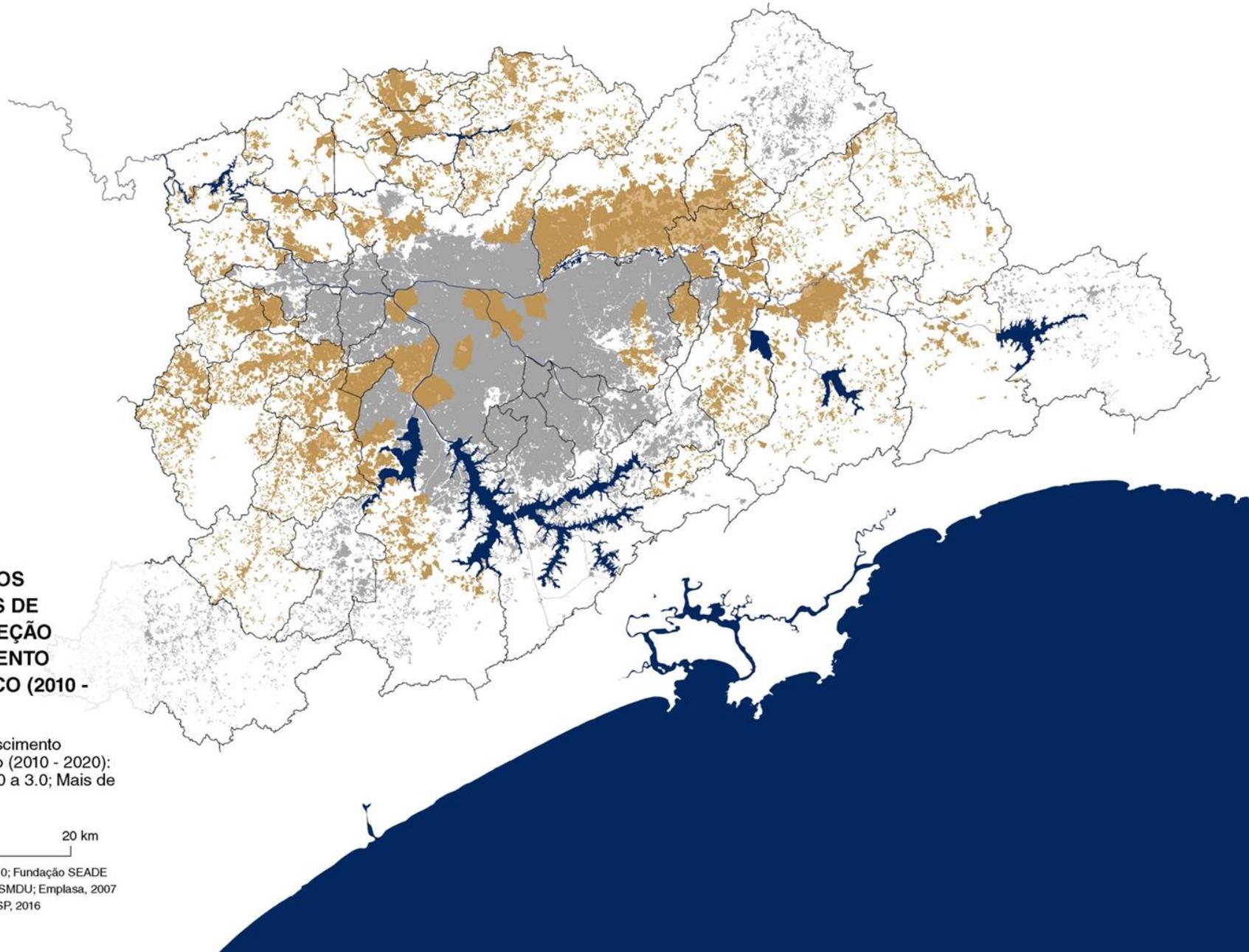


**DESTAQUE AOS
TERRITÓRIOS DE
MAIOR PROJEÇÃO
DE CRESCIMENTO
DEMOGRÁFICO (2010 -
2020)**

Proj. de crescimento
demográfico (2010 - 2020):
1.0 a 2.0; 2.0 a 3.0; Mais de
3.0%



Fonte: Censo - IBGE, 2010; Fundação SEADE
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016



DESTAQUE AOS TERRITÓRIOS DE MAIOR PROJEÇÃO DE CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO (2010 - 2020) X REDE METROPOLITANA DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA

PROJ. CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO

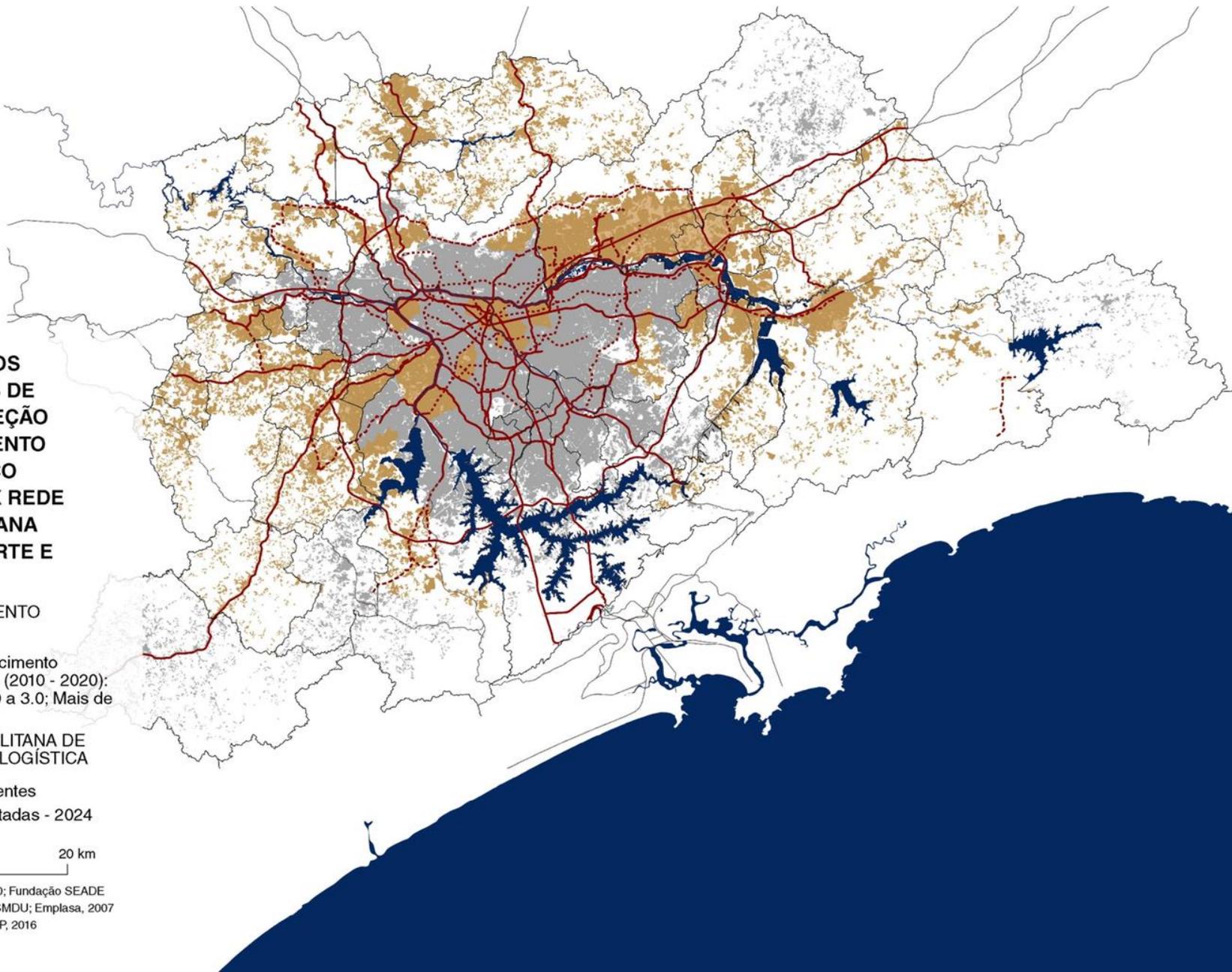
Proj. de crescimento demográfico (2010 - 2020):
1.0 a 2.0; 2.0 a 3.0; Mais de 3.0%

REDE METROPOLITANA DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA

— Linhas existentes
- - Linhas projetadas - 2024

0 5 10 20 km

Fonte: Censo - IBGE, 2010; Fundação SEADE
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016



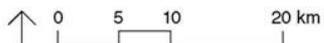
DENSIDADE HABITACIONAL X REDE METROPOLITANA DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA

DENSIDADE

- Área rural
- 0 - 50 hab / hec.
- 50 - 120 hab / hec.
- 120 - 170 hab / hec.
- 170 - 230 hab / hec.
- 230 - 370 hab / hec.
- mais de 370 hab / hec.

REDE METROPOLITANA DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA

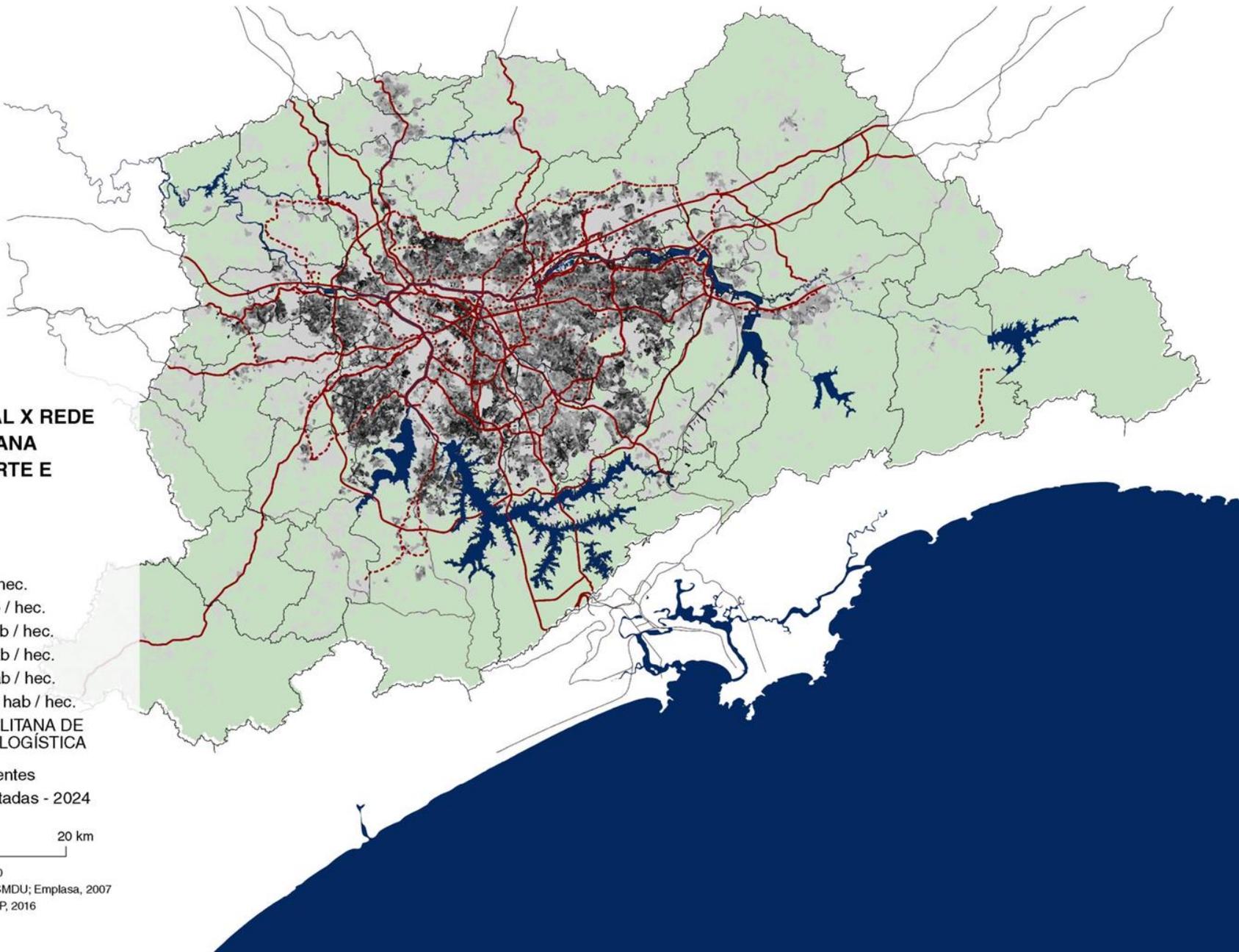
- Linhas existentes
- Linhas projetadas - 2024



Fonte: Censo - IBGE, 2010

Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007

Elaboração: SMDU / PMSP, 2016



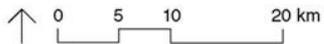
DENSIDADE HABITACIONAL X PROJEÇÃO DE CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO (2010-2020)

PROJ. CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO

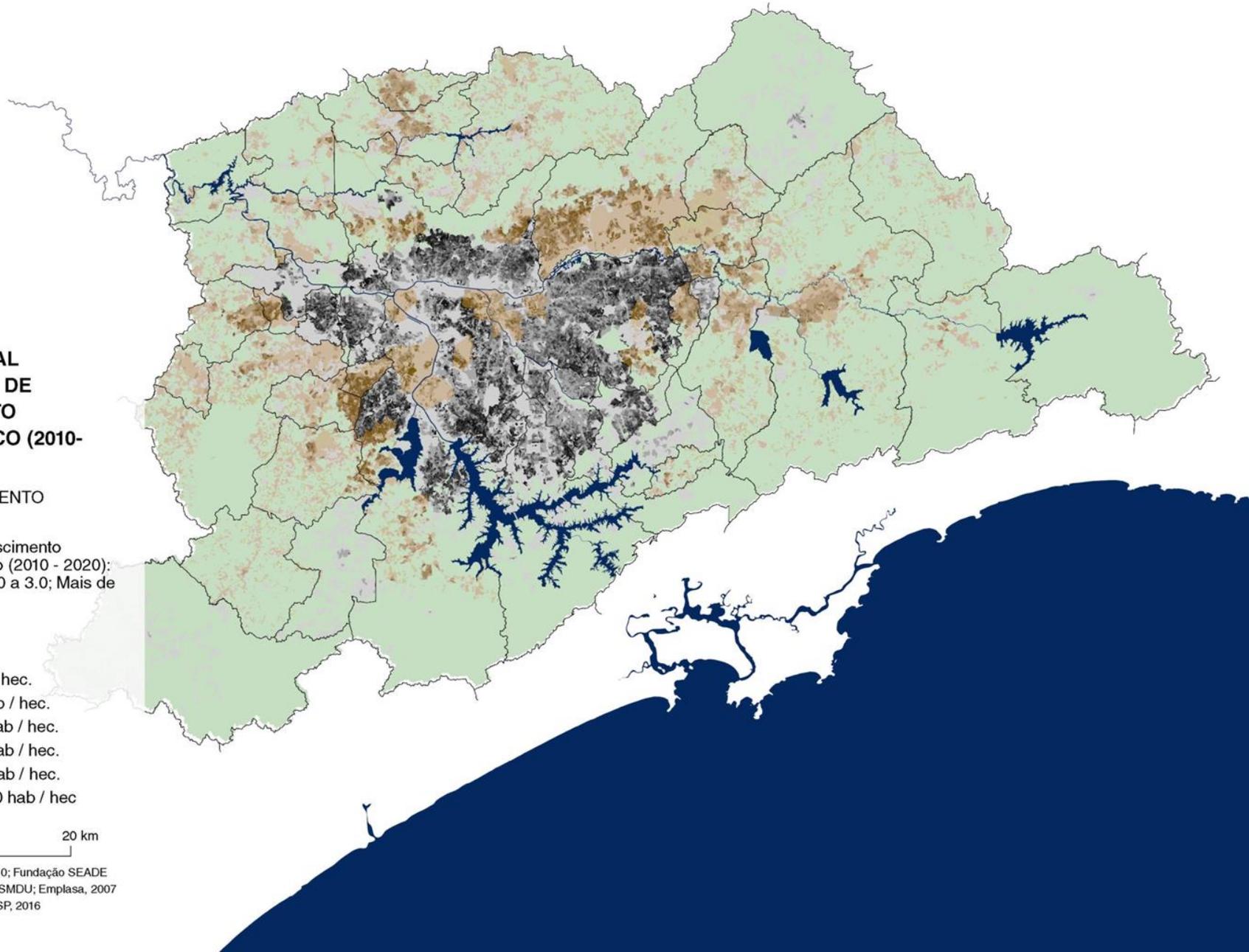
- Proj. de crescimento demográfico (2010 - 2020):
1.0 a 2.0; 2.0 a 3.0; Mais de 3.0%

DENSIDADE

- Área rural
- 0 - 50 hab / hec.
- 50 - 120 hab / hec.
- 120 - 170 hab / hec.
- 170 - 230 hab / hec.
- 230 - 370 hab / hec.
- mais de 370 hab / hec.



Fonte: Censo - IBGE, 2010; Fundação SEADE
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016



**DENSIDADE
HABITACIONAL
X PROJEÇÃO DE
CRESCIMENTO
DEMOGRÁFICO
(2010-2020) X REDE
METROPOLITANA
DE TRANSPORTE E
LOGÍSTICA**

PROJ. CRESCIMENTO
DEMOGRÁFICO

Proj. de crescimento
demográfico (2010 - 2020):
1.0 a 2.0; 2.0 a 3.0; Mais de
3.0%

DENSIDADE

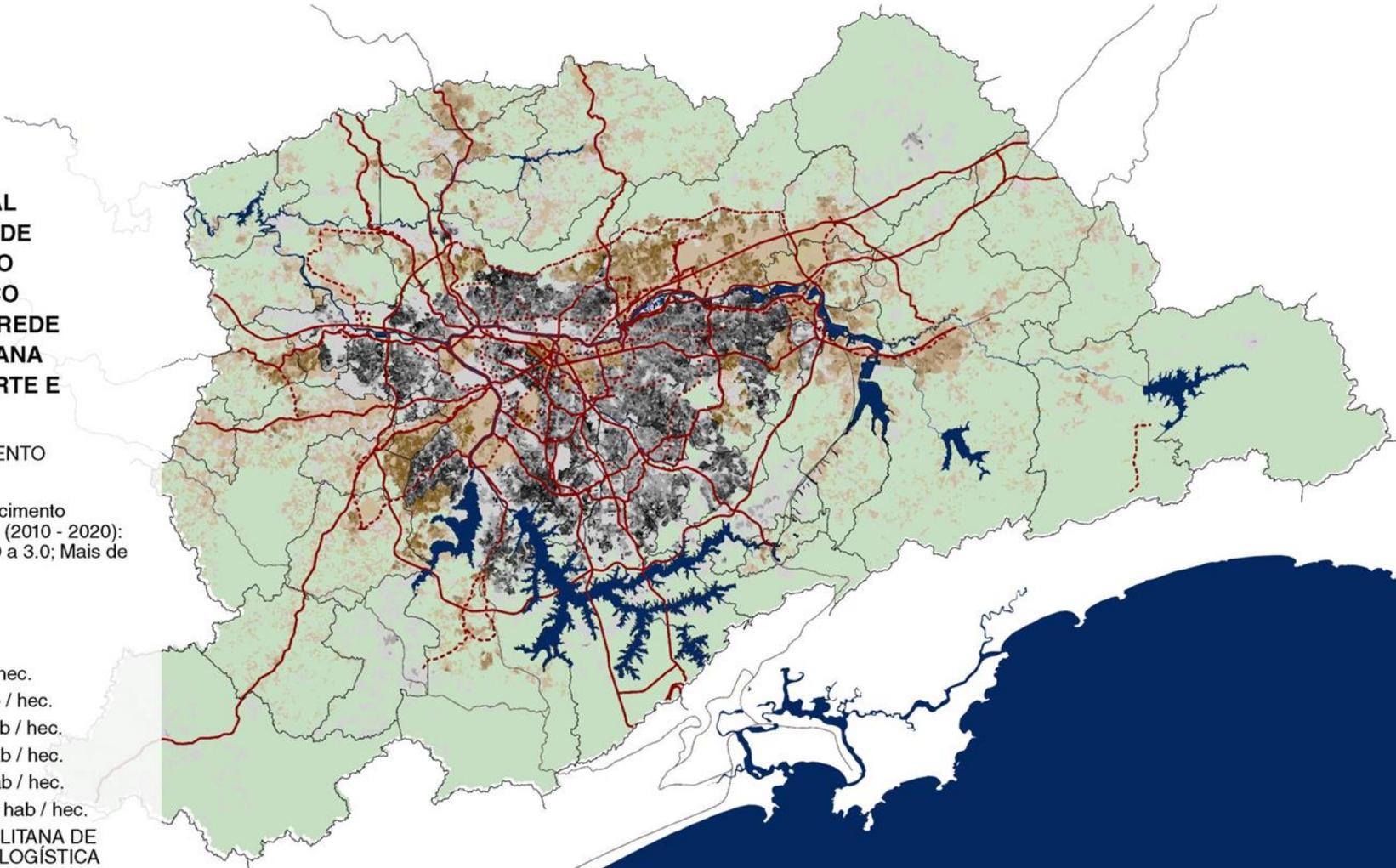
Área rural
0 - 50 hab / hec.
50 - 120 hab / hec.
120 - 170 hab / hec.
170 - 230 hab / hec.
230 - 370 hab / hec.
mais de 370 hab / hec.

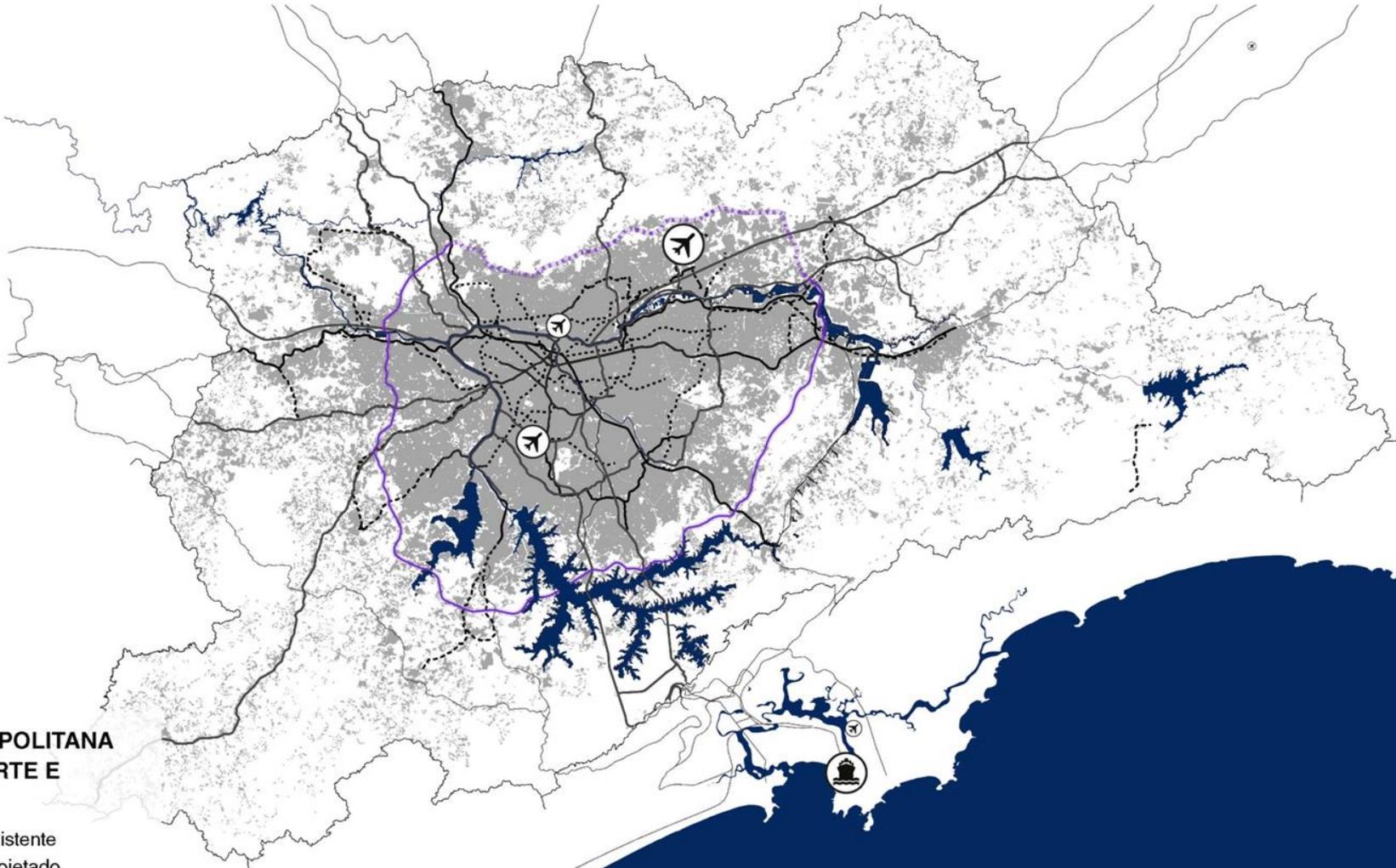
REDE METROPOLITANA DE
TRANSPORTE E LOGÍSTICA

Linhas existentes
Linhas projetadas - 2024

0 5 10 20 km

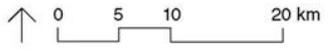
Fonte: Censo - IBGE, 2010; Fundação SEADE
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016





**REDE METROPOLITANA
DE TRANSPORTE E
LOGÍSTICA**

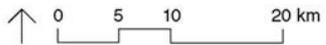
- Rodoanel existente
- - Rodoanel projetado
- Linhas existentes
- - Linhas projetadas - 2024



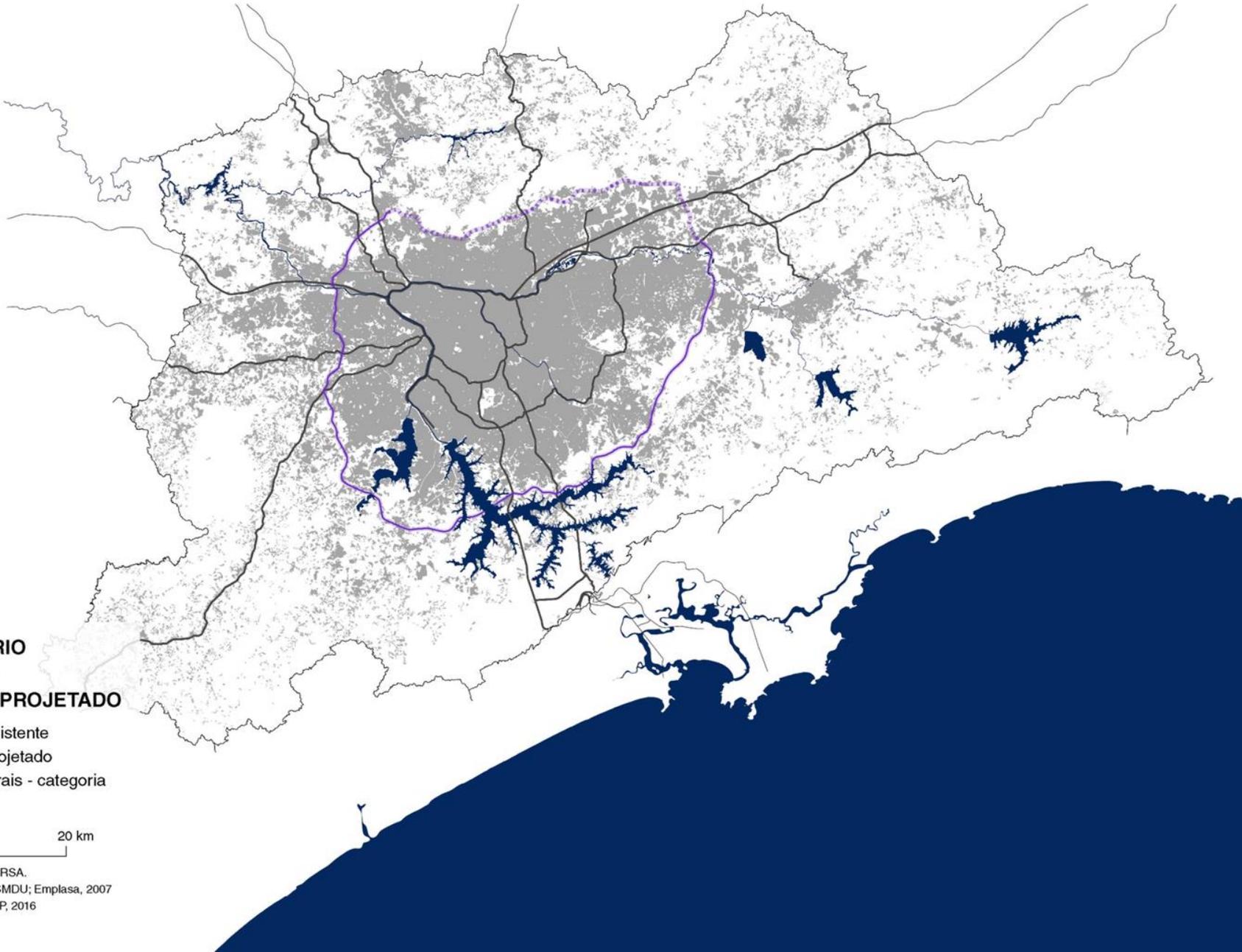
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016

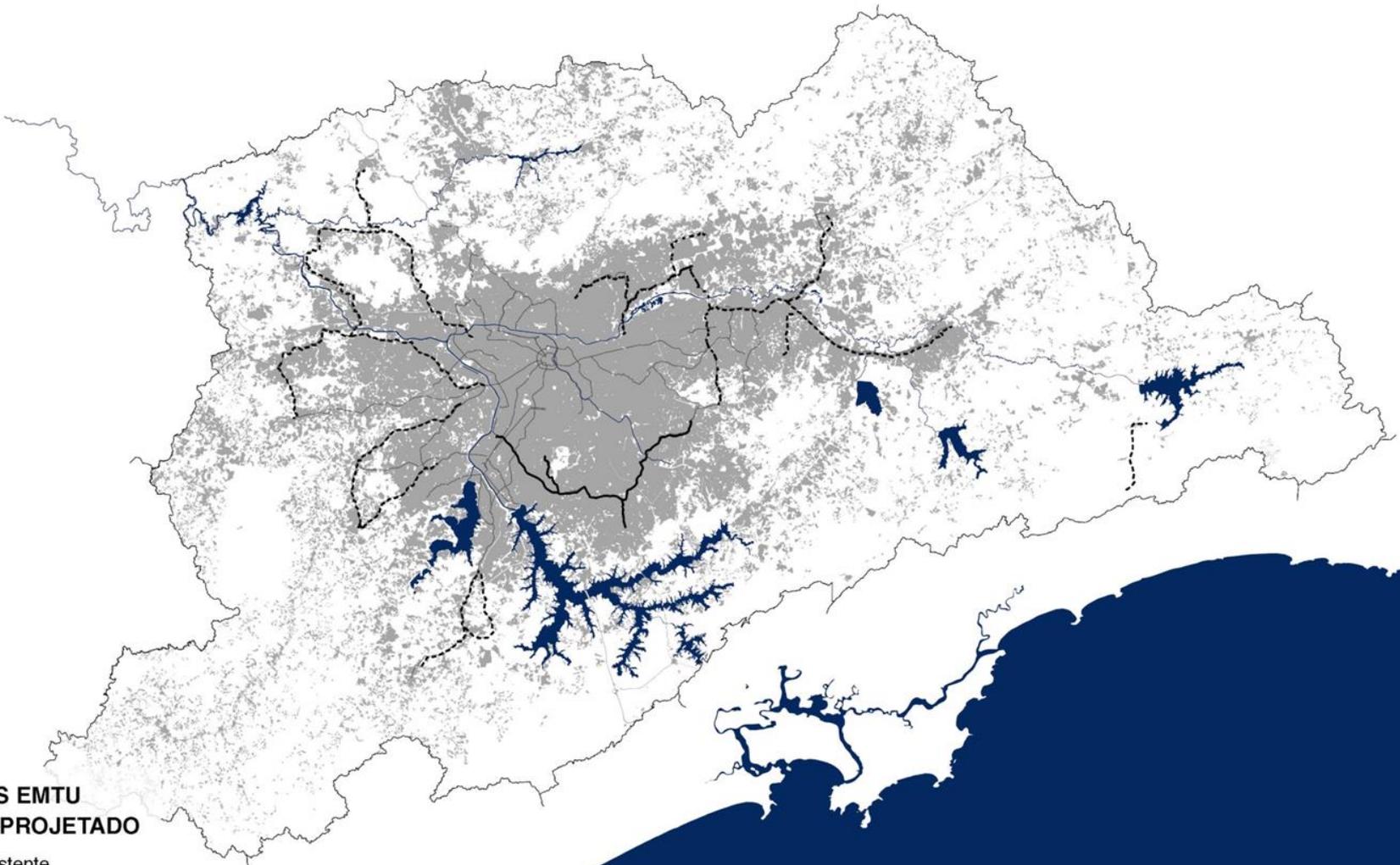
SISTEMA VIÁRIO ESTRUTURAL EXISTENTE E PROJETADO

- Rodoanel existente
- - Rodoanel projetado
- Vias estruturais - categoria N1



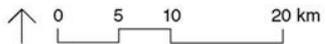
Fonte: Emplasa, 2007; DERSA.
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016





CORREDORES EMTU EXISTENTE E PROJETADO

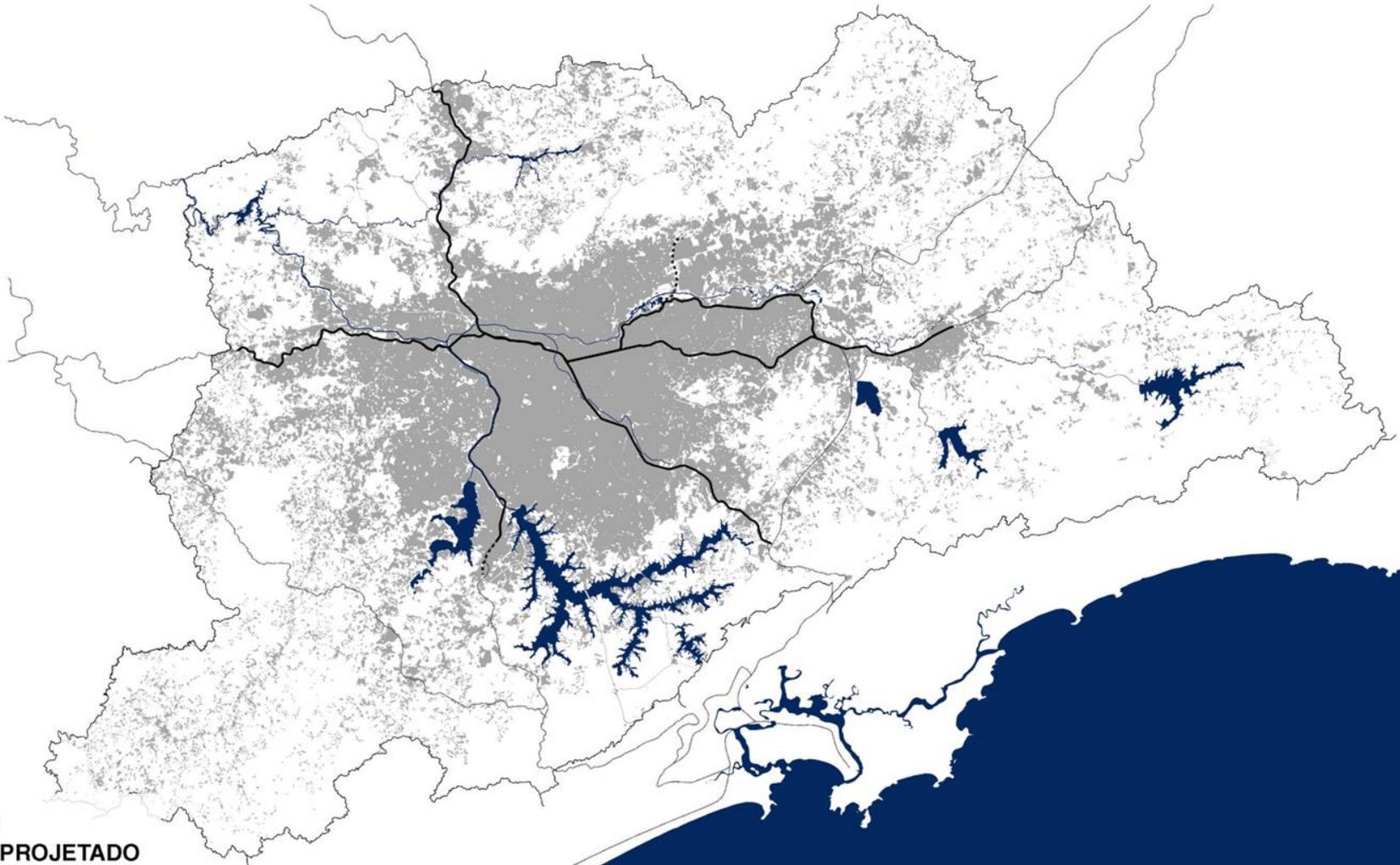
- Corredor existente
- - Corredor projetado - 2024
- Linhas EMTU existentes



Fonte: Emplasa, 2007.

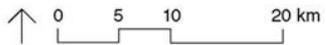
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007

Elaboração: SMDU / PMSP, 2016

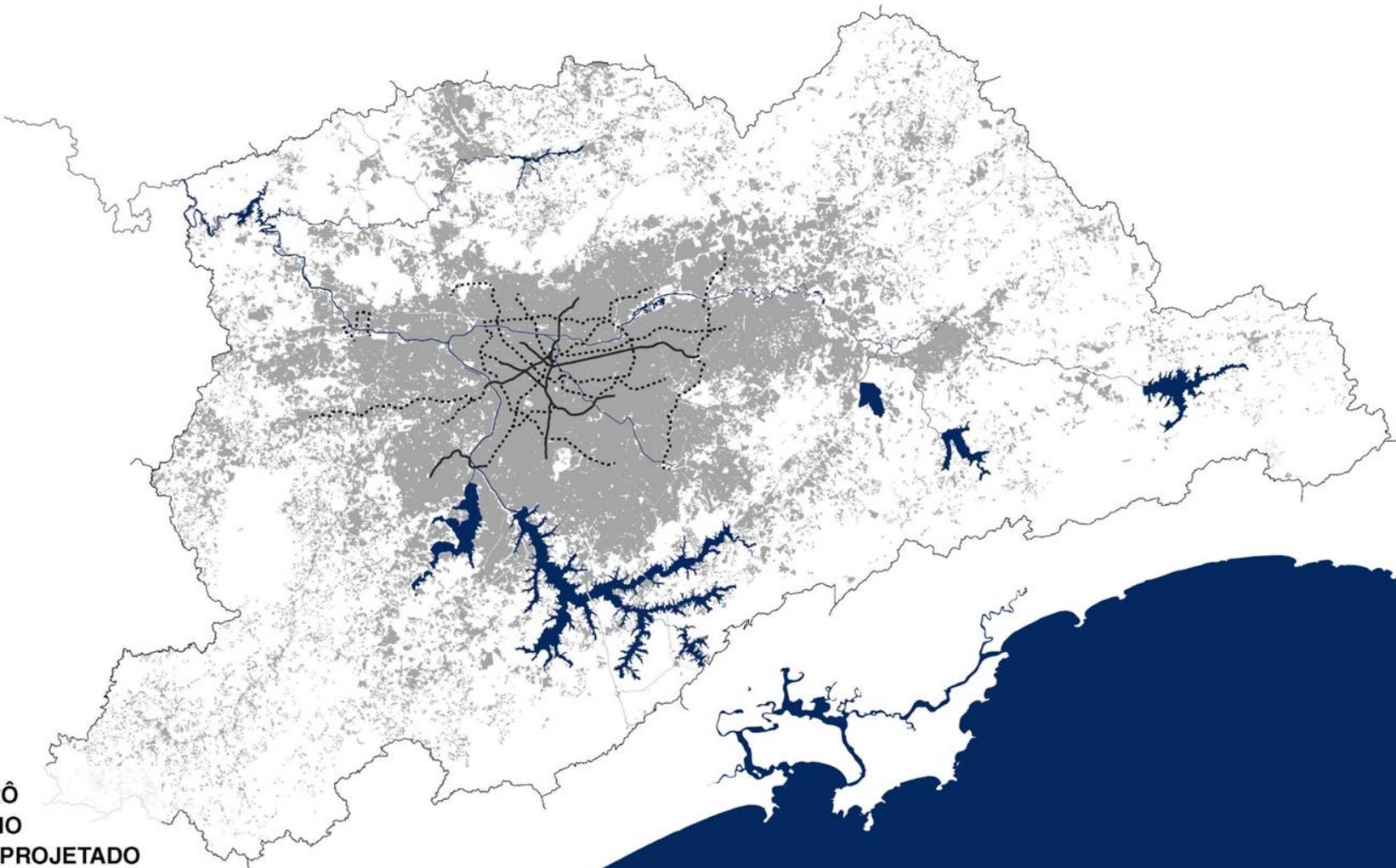


LINHAS CPTM EXISTENTE E PROJETADO

- Linhas existentes
- - Linhas projetada - 2024

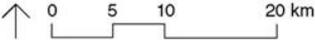


Fonte: Emplasa, 2007; CPTM, 2014; SMDU.
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016

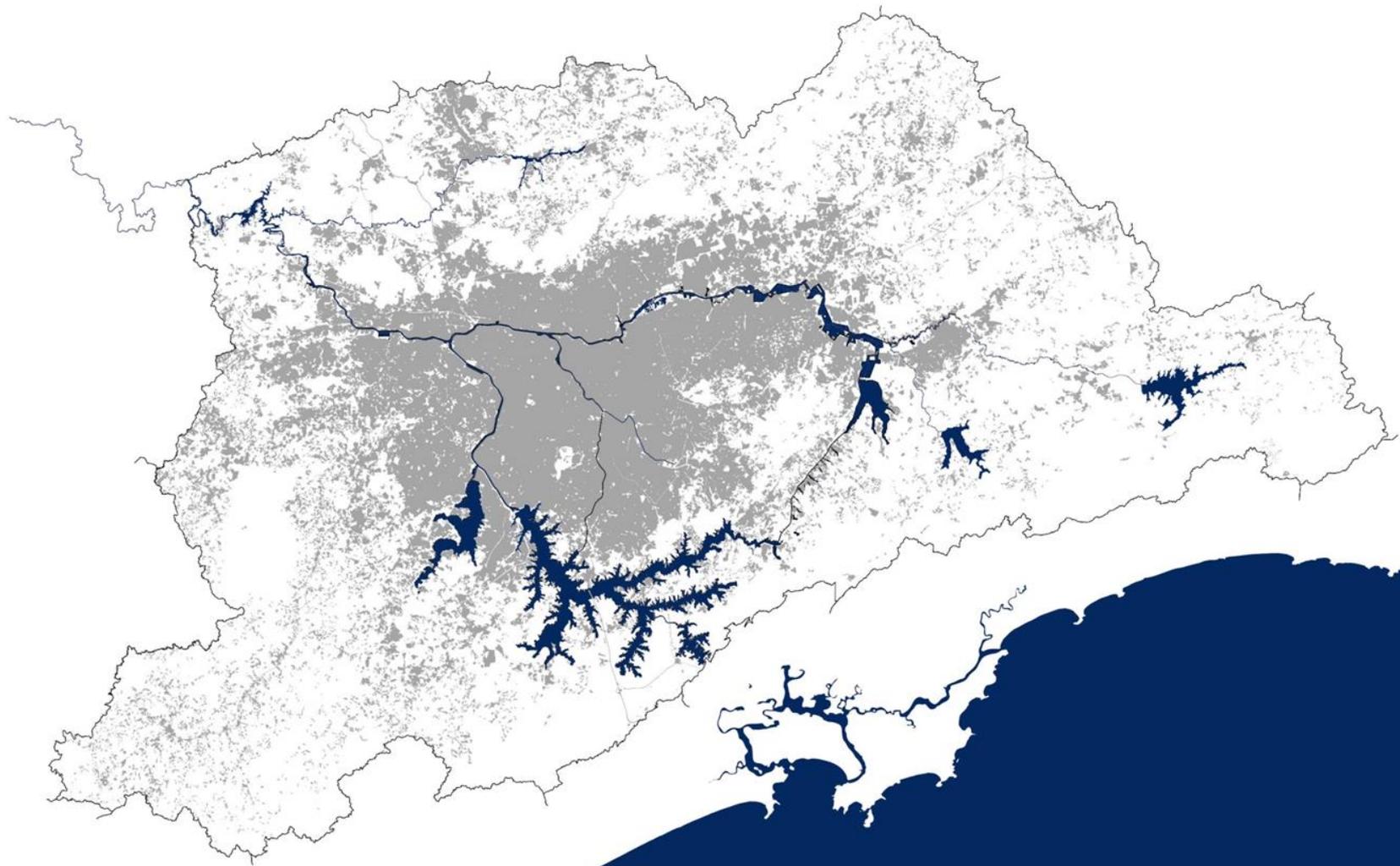


**LINHAS METRÔ
E MONOTRILHO
EXISTENTE E PROJETADO**

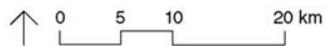
- Linhas existentes
- - Linhas projetadas - 2024



Fonte: Emplasa, 2007.
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016



HIDROANEL PROJETADO



Fonte: Emplasa, 2007.

Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007

Elaboração: SMDU / PMSP, 2016

% POPULAÇÃO QUE DEMORA MAIS DE 60 MINUTOS ATÉ O TRABALHO

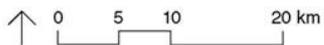
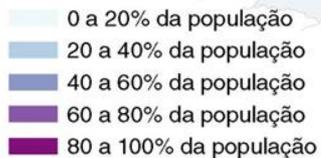
TODOS OS MODAIS

(Transporte individual motorizado:
Automóvel, Passageiro de
automóvel, Táxi, Motocicleta e
outros)

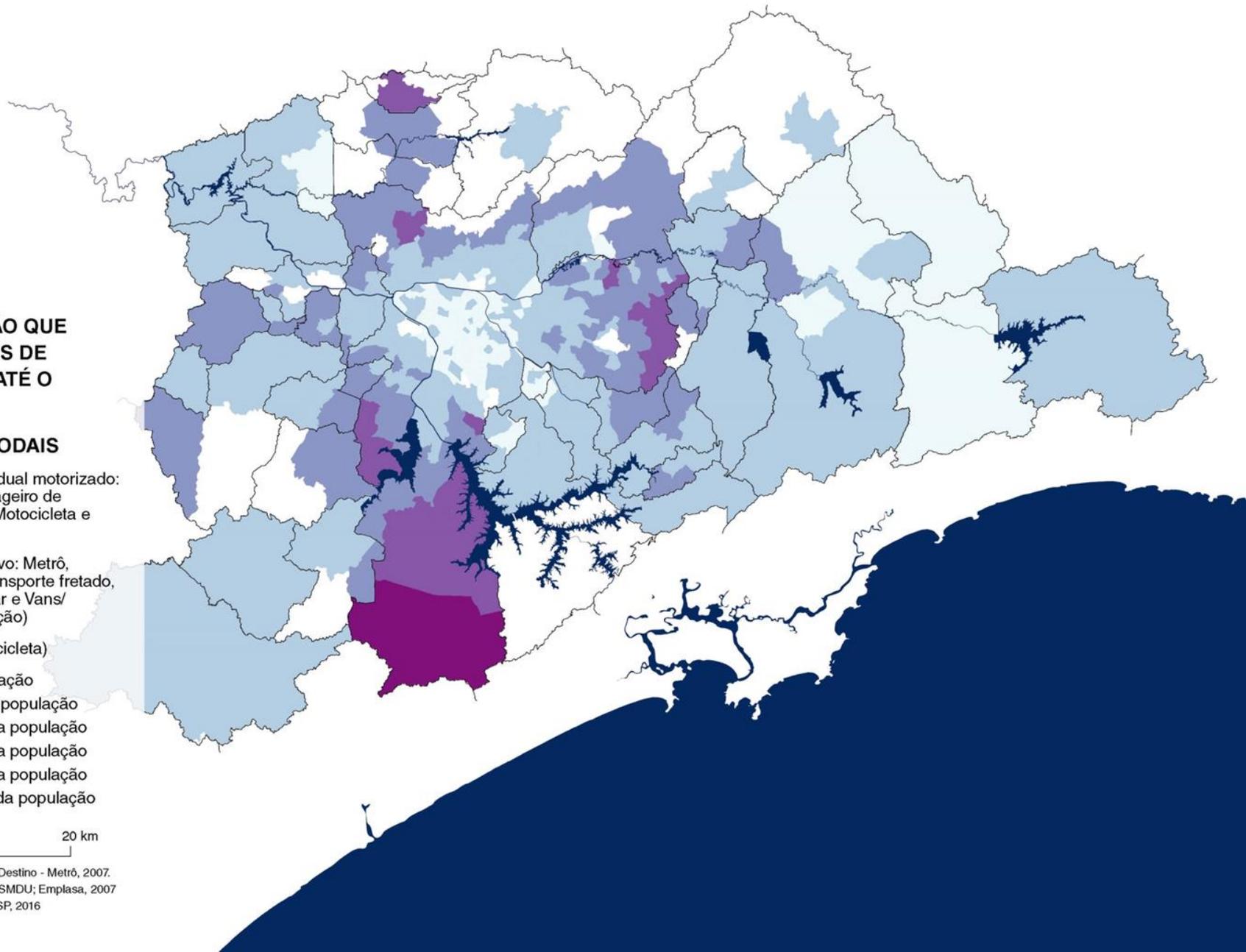
(Transporte coletivo: Metrô,
Trem, Ônibus, Transporte fretado,
Transporte escolar e Vans/
Microônibus/Lotação)

(Outros: A pé e bicicleta)

Sem informação



Fonte: Pesquisa Origem-Destino - Metrô, 2007.
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016



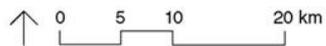
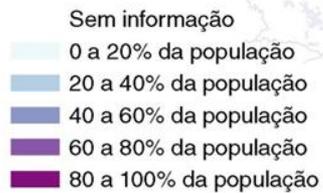
% POPULAÇÃO QUE DEMORA MAIS DE 60 MINUTOS ATÉ O TRABALHO

TODOS OS MODAIS

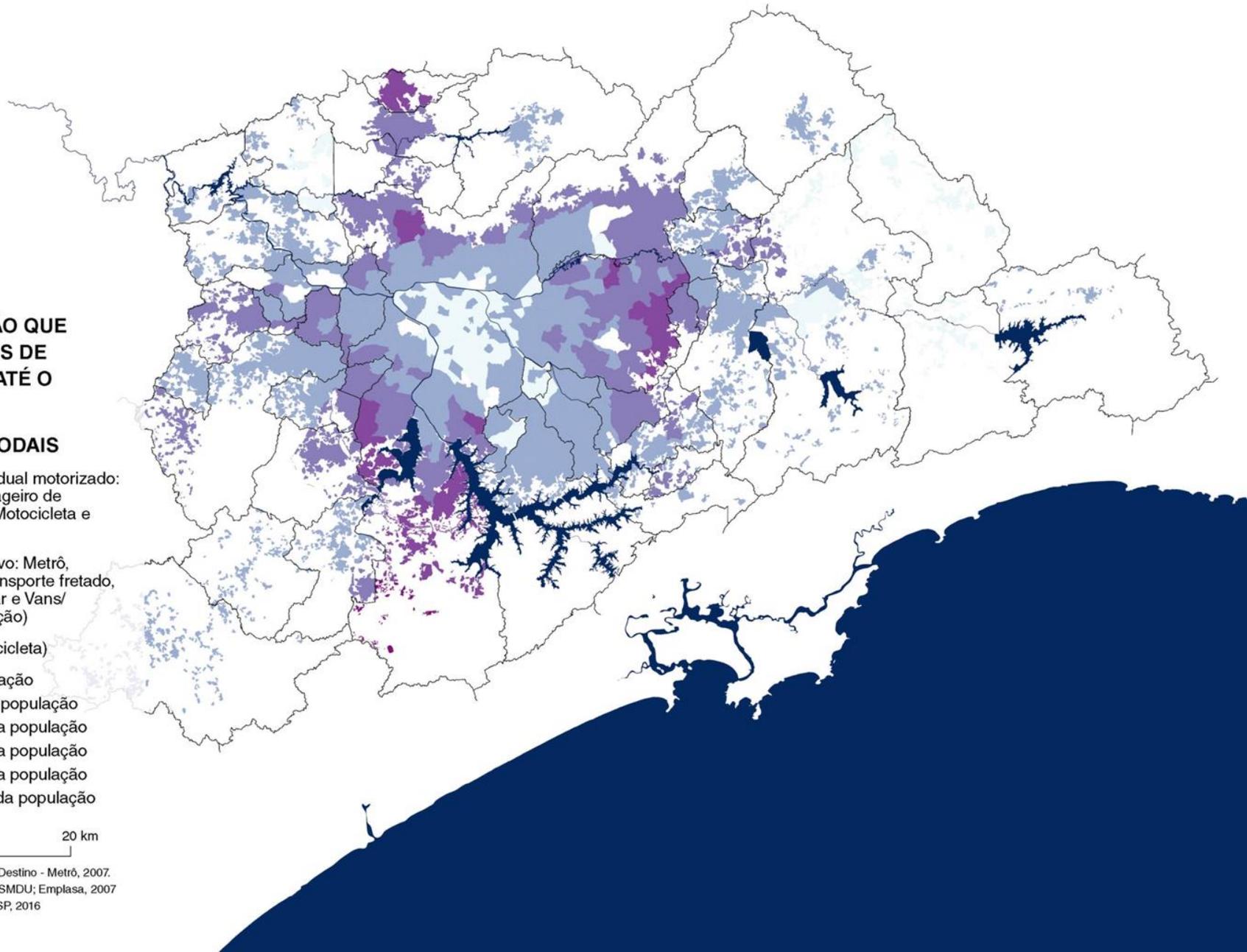
(Transporte individual motorizado:
Automóvel, Passageiro de
automóvel, Táxi, Motocicleta e
outros)

(Transporte coletivo: Metrô,
Trem, Ônibus, Transporte fretado,
Transporte escolar e Vans/
Microônibus/Lotação)

(Outros: A pé e bicicleta)



Fonte: Pesquisa Origem-Destino - Metrô, 2007.
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016

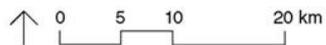
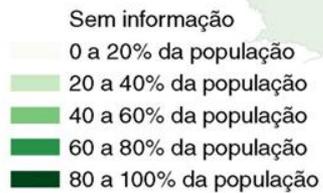


**% POPULAÇÃO QUE
DEMORA MAIS DE
60 MINUTOS ATÉ O
TRABALHO**

**VIA TRANSPORTE
COLETIVO E
TRANSPORTE INDIVIDUAL
MOTORIZADO**

(Transporte individual motorizado:
Automóvel, Passageiro de
automóvel, Táxi, Motocicleta e
outros)

(Transporte coletivo: Metrô,
Trem, Ônibus, Transporte fretado,
Transporte escolar e Vans/
Microônibus/Lotação)

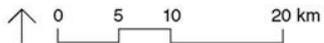
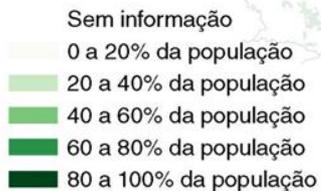


**% POPULAÇÃO QUE
DEMORA MAIS DE
60 MINUTOS ATÉ O
TRABALHO**

**VIA TRANSPORTE
COLETIVO E
TRANSPORTE INDIVIDUAL
MOTORIZADO**

(Transporte individual motorizado:
Automóvel, Passageiro de
automóvel, Táxi, Motocicleta e
outros)

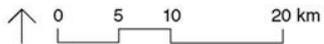
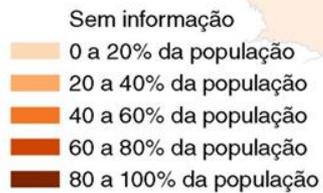
(Transporte coletivo: Metrô,
Trem, Ônibus, Transporte fretado,
Transporte escolar e Vans/
Microônibus/Lotação)



% POPULAÇÃO QUE DEMORA MAIS DE 60 MINUTOS ATÉ O TRABALHO

VIA TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO

(Automóvel, Passageiro de
automóvel, Táxi, Motocicleta e
outros)

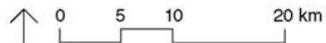
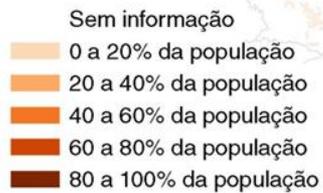


Fonte: Pesquisa Origem-Destino - Metrô, 2007.
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016

**% POPULAÇÃO QUE
DEMORA MAIS DE
60 MINUTOS ATÉ O
TRABALHO**

**VIA TRANSPORTE
INDIVIDUAL MOTORIZADO**

(Automóvel, Passageiro de
automóvel, Táxi, Motocicleta e
outros)

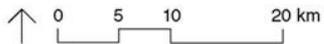
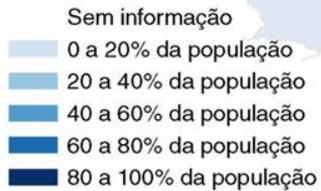


Fonte: Pesquisa Origem-Destino - Metrô, 2007.
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016

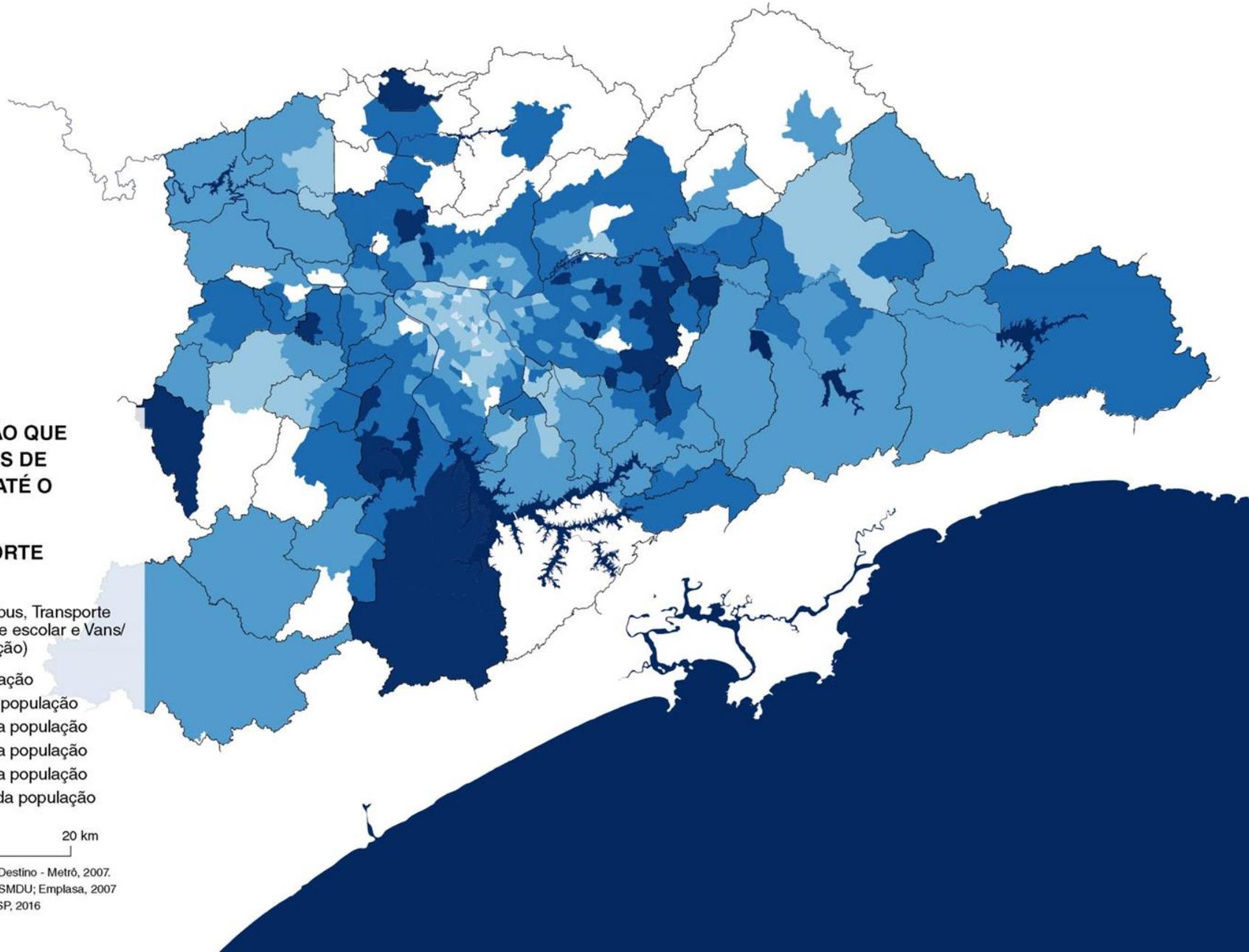
% POPULAÇÃO QUE DEMORA MAIS DE 60 MINUTOS ATÉ O TRABALHO

VIA TRANSPORTE COLETIVO

(Metrô, Trem, Ônibus, Transporte
fretado, Transporte escolar e Vans/
Microônibus/Lotação)



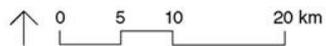
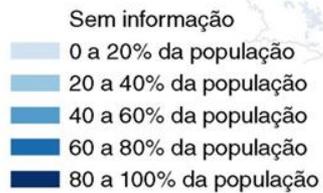
Fonte: Pesquisa Origem-Destino - Metrô, 2007.
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016



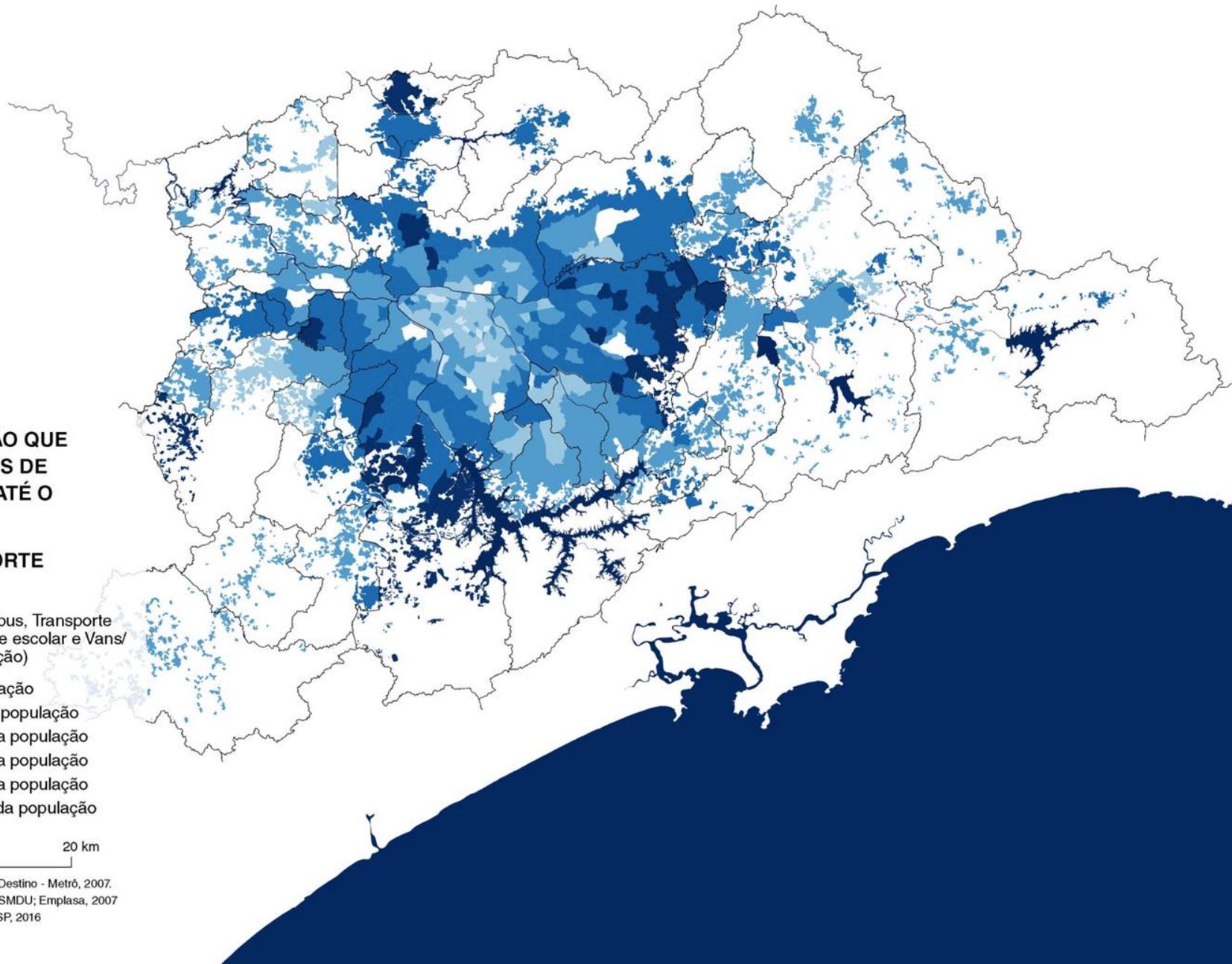
% POPULAÇÃO QUE DEMORA MAIS DE 60 MINUTOS ATÉ O TRABALHO

VIA TRANSPORTE COLETIVO

(Metrô, Trem, Ônibus, Transporte
fretado, Transporte escolar e Vans/
Microônibus/Lotação)



Fonte: Pesquisa Origem-Destino - Metrô, 2007.
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016

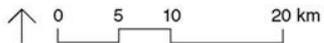


MODAIS MAIS UTILIZADO ATÉ O TRABALHO

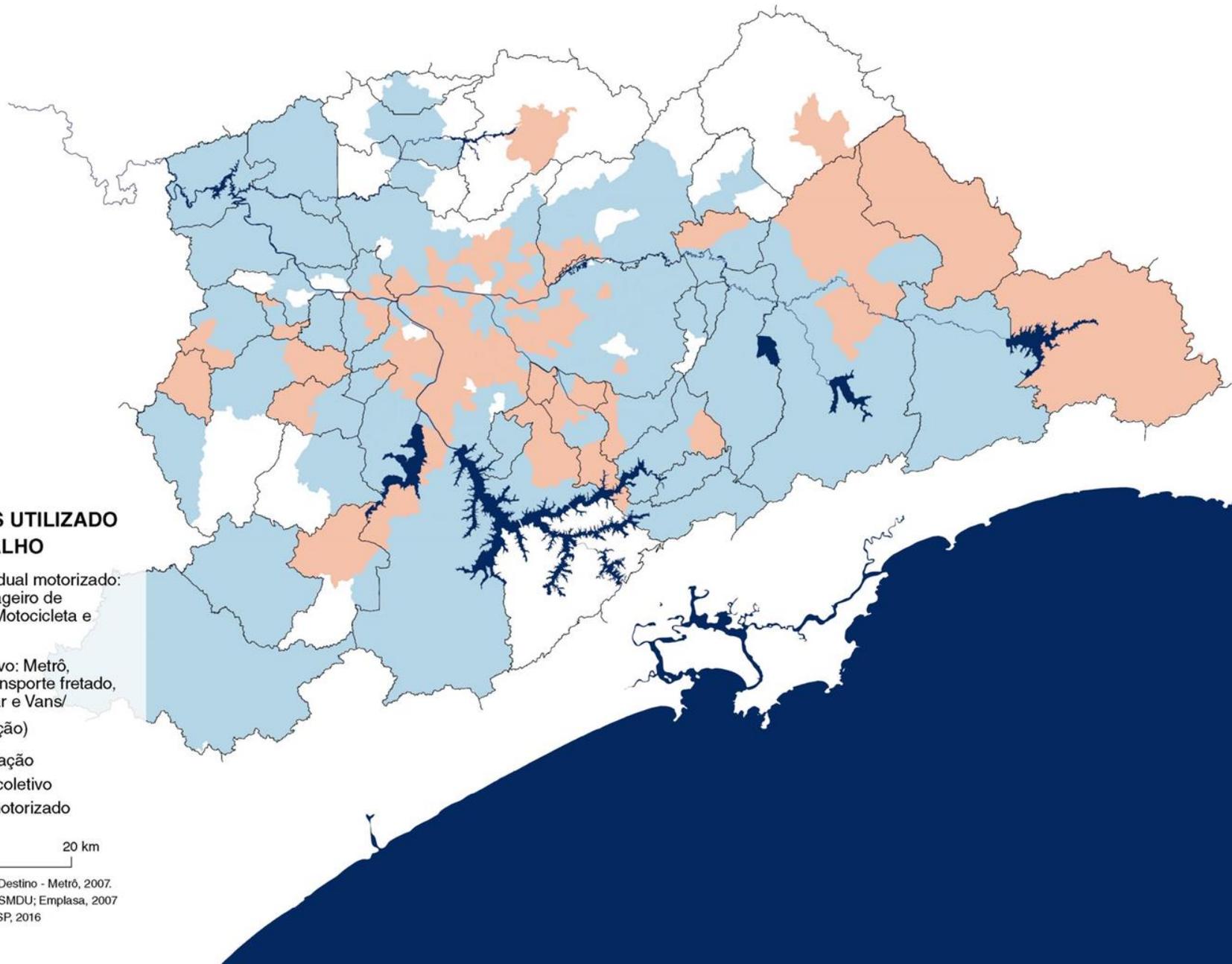
(Transporte individual motorizado: Automóvel, Passageiro de automóvel, Táxi, Motocicleta e outros)

(Transporte coletivo: Metrô, Trem, Ônibus, Transporte fretado, Transporte escolar e Vans/ Microônibus/Lotação)

- Sem informação
- Transporte coletivo
- Individual motorizado



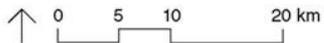
Fonte: Pesquisa Origem-Destino - Metrô, 2007.
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016



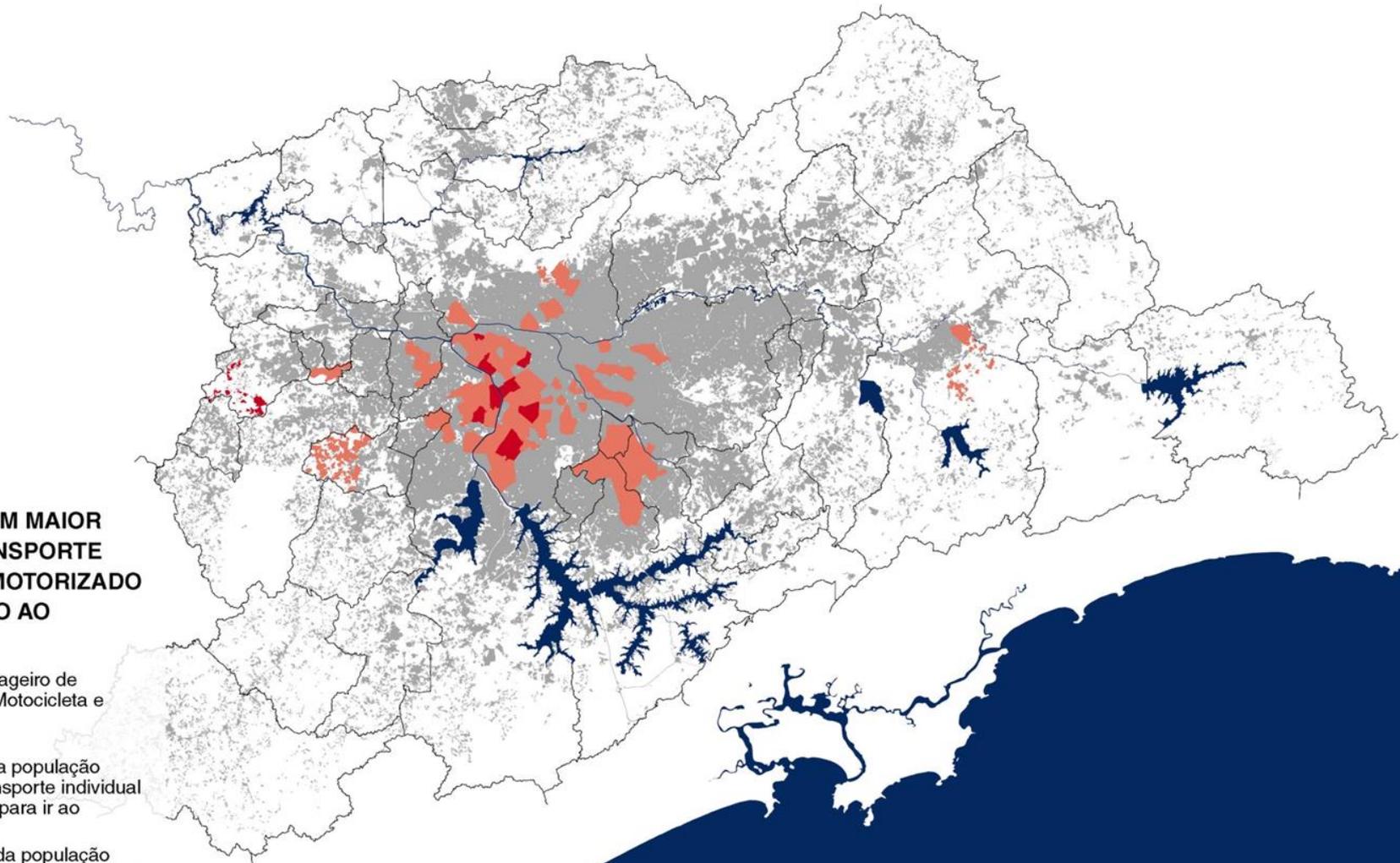
SETORES COM MAIOR USO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO COM DESTINO AO TRABALHO

(Automóvel, Passageiro de
automóvel, Táxi, Motocicleta e
outros)

- 50 a 75% da população
utilizam transporte individual
motorizado para ir ao
trabalho
- 75 a 100% da população
utilizam transporte individual
motorizado para ir ao
trabalho



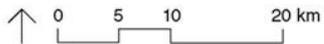
Fonte: Pesquisa Origem-Destino - Metrô, 2007.
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016



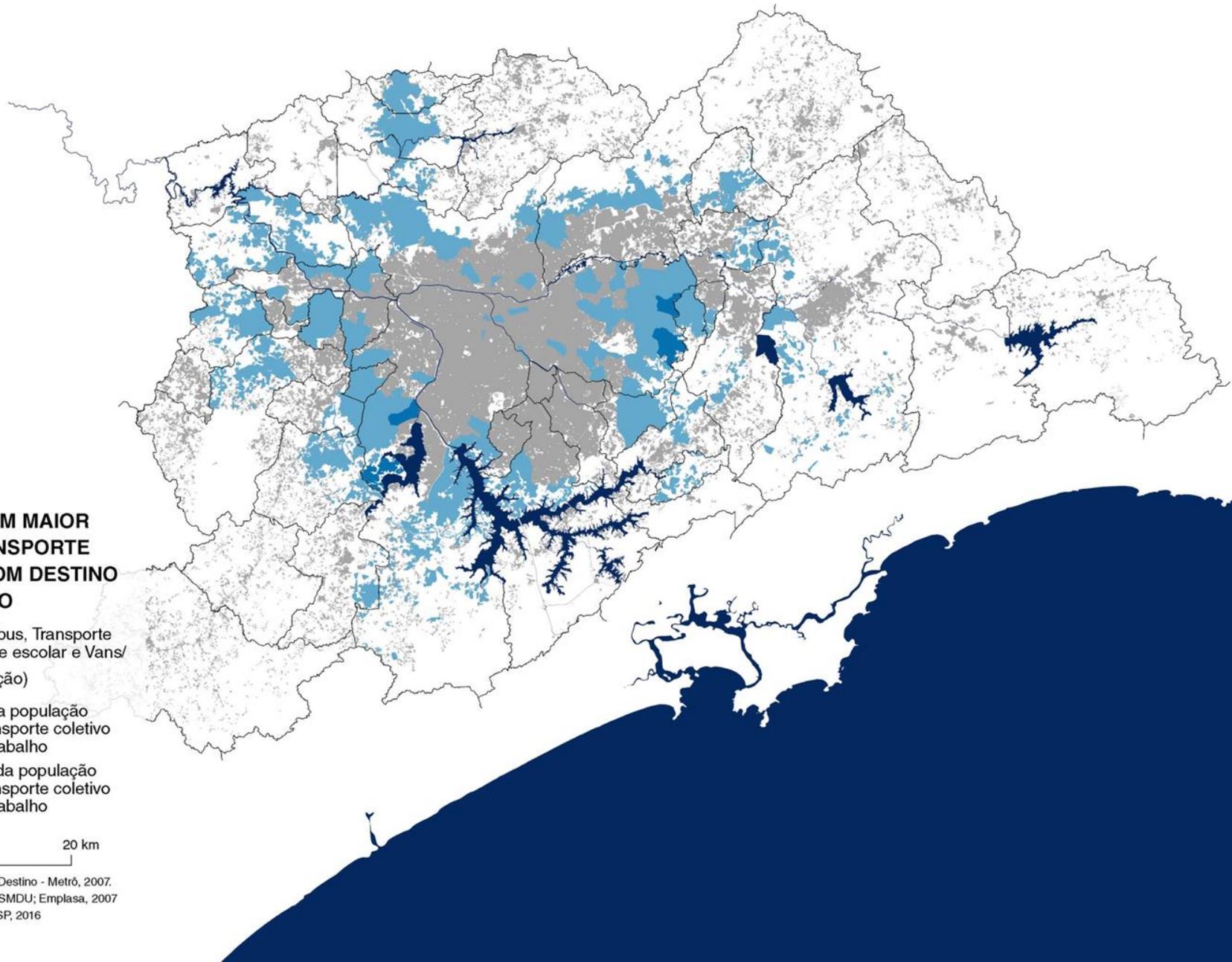
SETORES COM MAIOR USO DO TRANSPORTE COLETIVO COM DESTINO AO TRABALHO

(Metrô, Trem, Ônibus, Transporte
fretado, Transporte escolar e Vans/
Microônibus/Lotação)

- 50 a 75% da população
utilizam transporte coletivo
para ir ao trabalho
- 75 a 100% da população
utilizam transporte coletivo
para ir ao trabalho

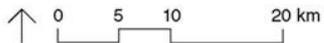


Fonte: Pesquisa Origem-Destino - Metrô, 2007.
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016



CARTA DE ADEQUAÇÃO À OCUPAÇÃO DO SOLO

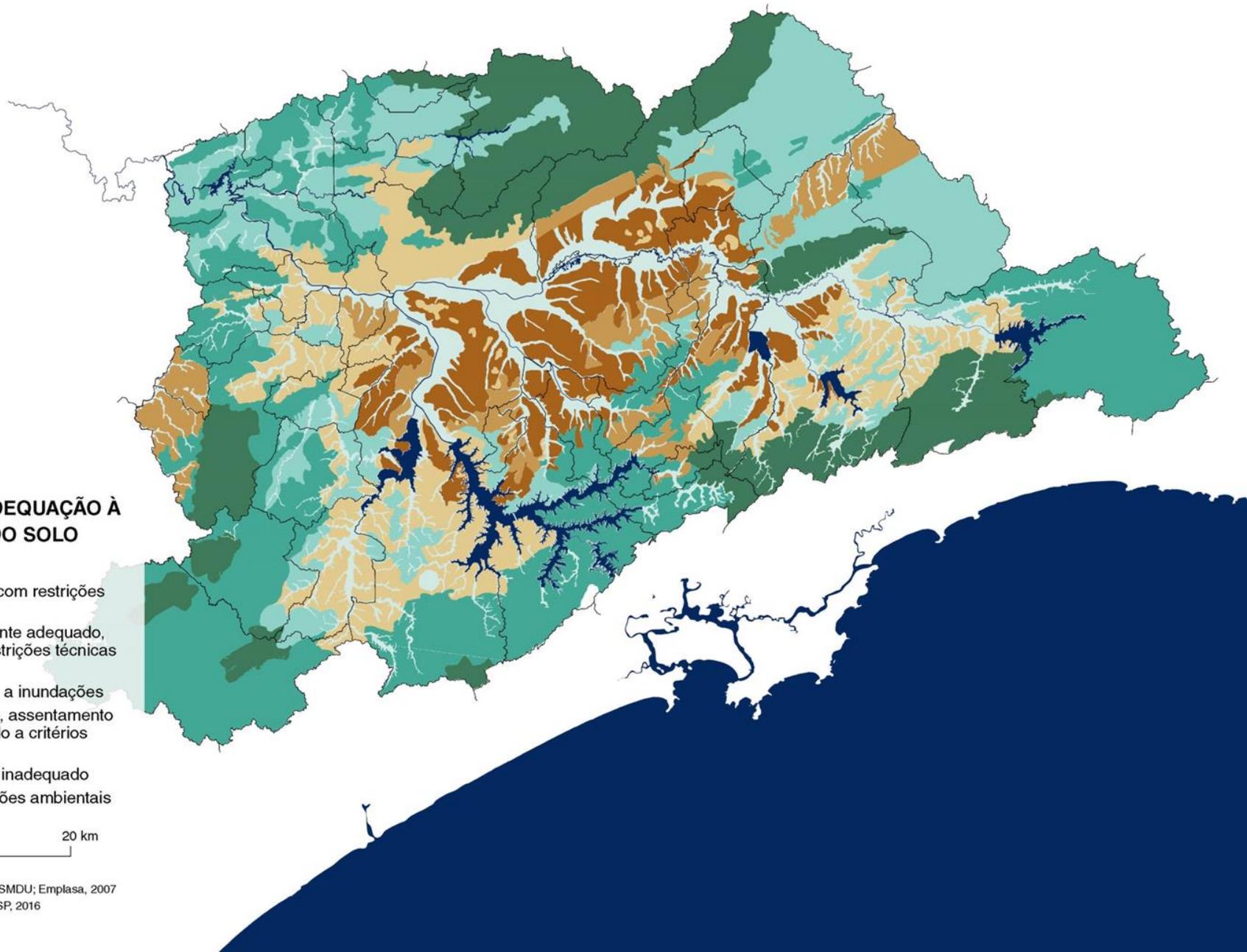
-  Adequado
-  Adequado, com restrições pontuais
-  Medianamente adequado, sujeito a restrições técnicas diversas
-  Área sujeita a inundações
-  Inadequado, assentamento condicionado a critérios técnicos
-  Fortemente inadequado
-  Altas restrições ambientais

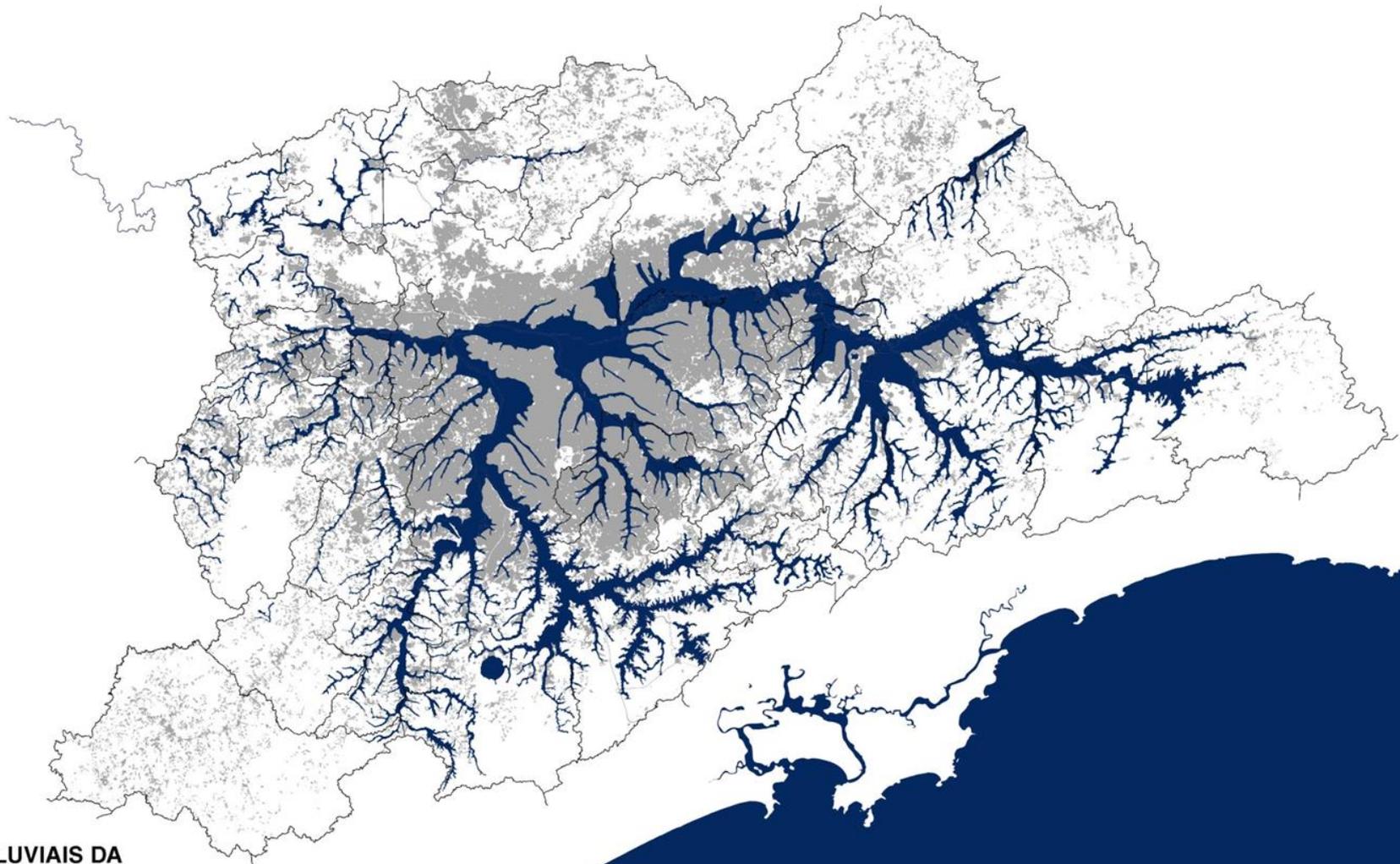


Fonte: Emplasa, 2013.

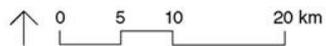
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007

Elaboração: SMDU / PMSP, 2016





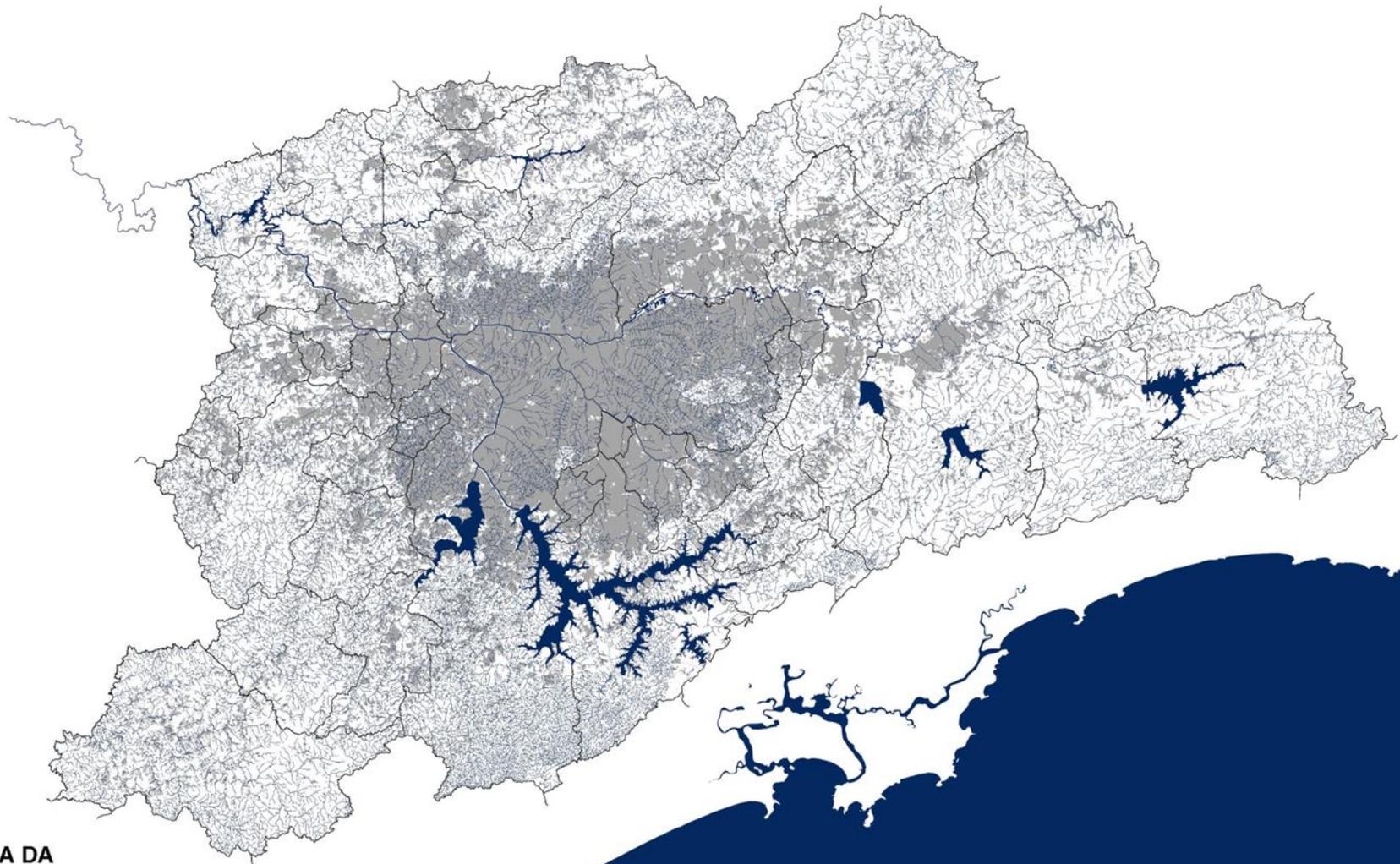
**PLANÍCIES FLUVIAIS DA
REGIÃO METROPOLITANA
DE SÃO PAULO**



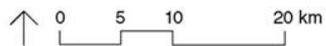
Fonte: Emplasa, 2007.

Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007

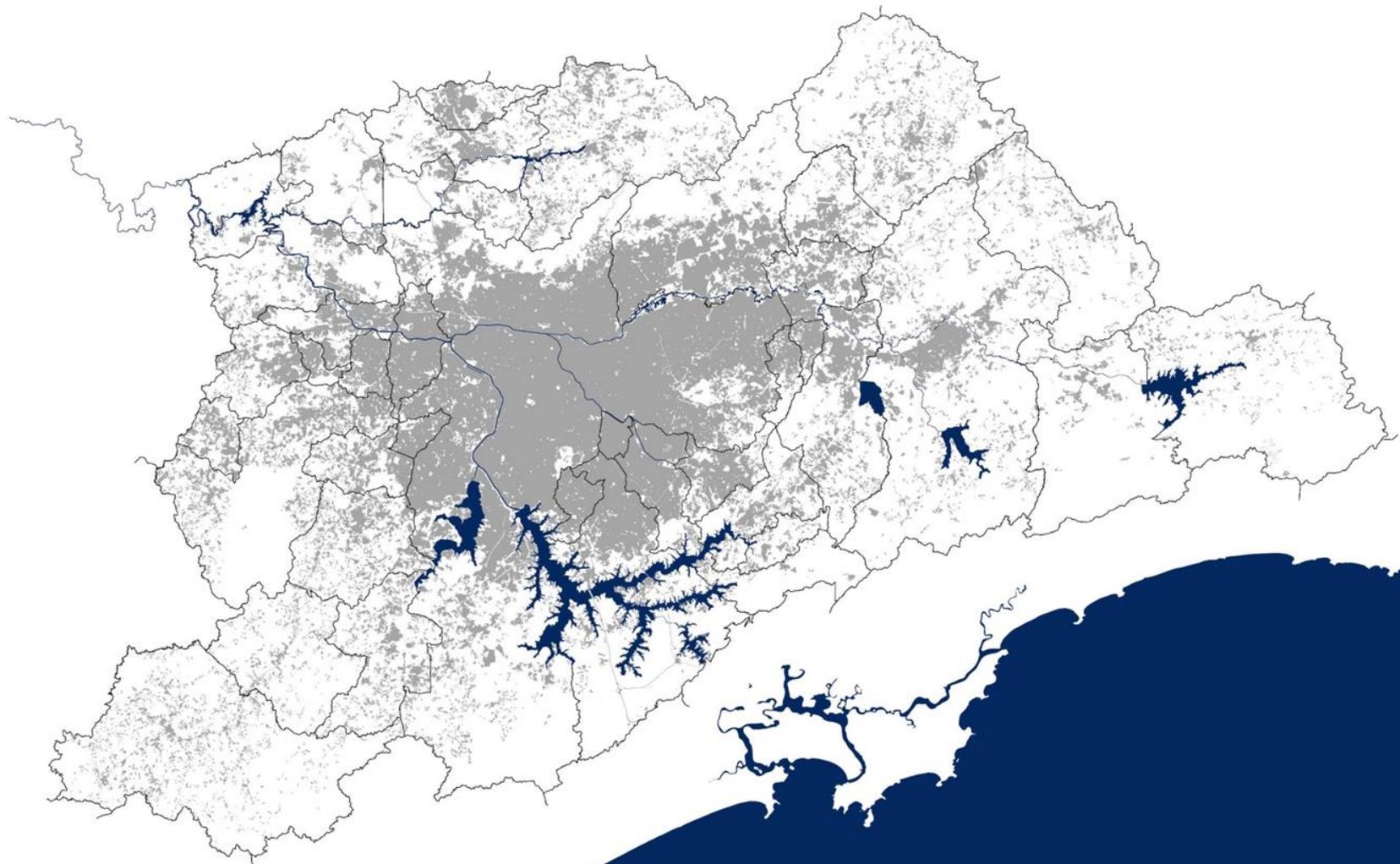
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016



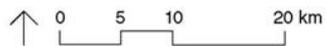
**REDE HÍDRICA DA
REGIÃO METROPOLITANA
DE SÃO PAULO**



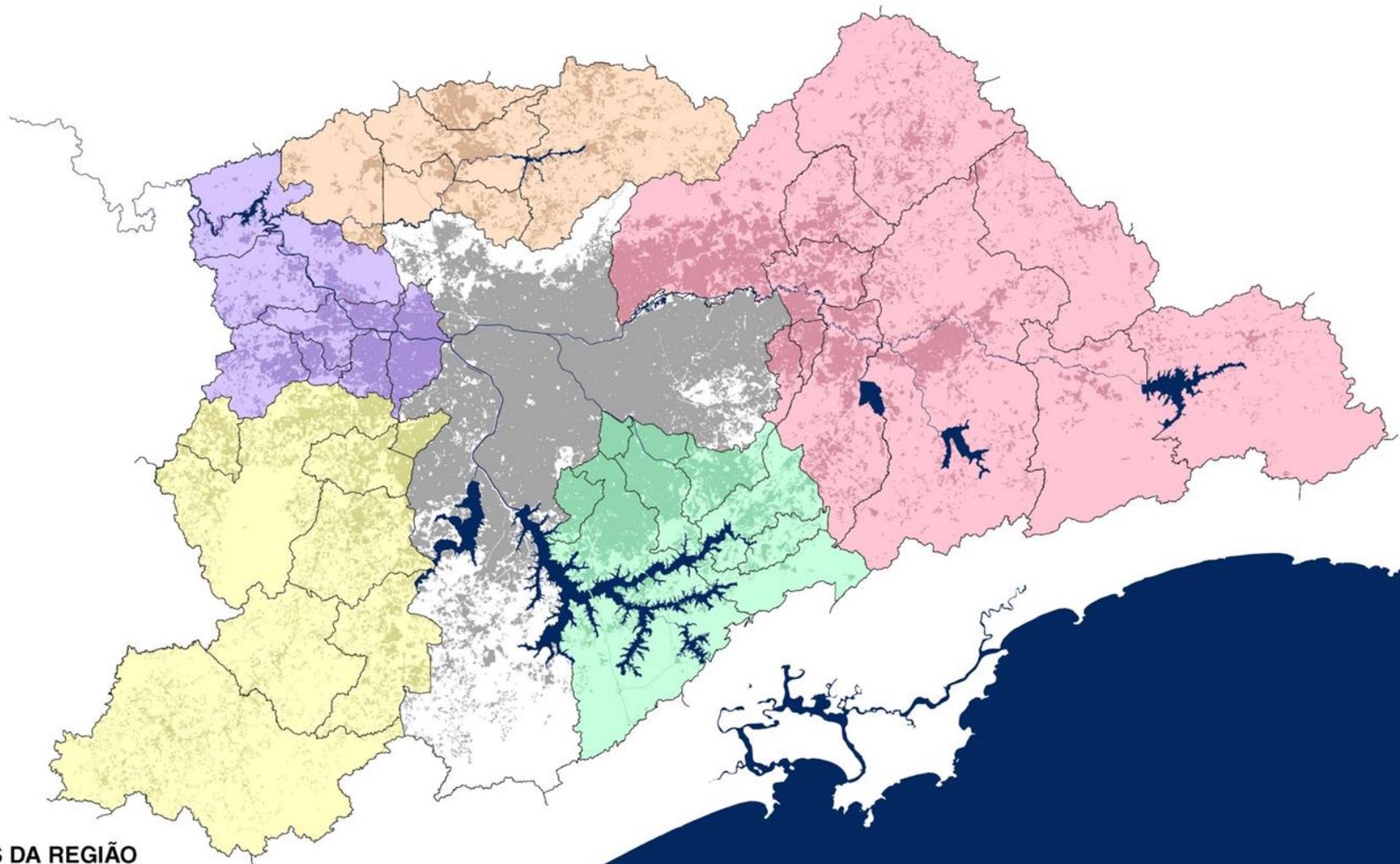
Fonte: Emplasa, 2007.
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016



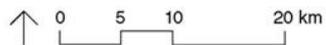
**REGIÃO METROPOLITANA
DE SÃO PAULO**



Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016



**SUBREGIÕES DA REGIÃO
METROPOLITANA DE SÃO
PAULO**



Fonte: Lei Estadual 1.139/2011 (SIGLA)
Base Cartográfica: MDC/SMDU; Emplasa, 2007
Elaboração: SMDU / PMSP, 2016