

População paulistana circulando menos: pela primeira vez Pesquisa OD registra queda nos deslocamentos na cidade de São Paulo

Introdução

O presente informe tem por objetivo a divulgação e análise preliminar da Pesquisa Origem e Destino (OD) 2023, traçando um panorama a partir da apresentação dos dados gerais do município e das subdivisões por distrito.

A Pesquisa OD é um levantamento amostral realizado pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) sobre o padrão atual e as escolhas de transporte da população da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), investigando os deslocamentos diários que as pessoas fazem, suas origens e destinos, quais meios de transporte usam e os motivos e tempos de seus deslocamentos.

Realizada desde 1967 a cada dez anos, tem como objetivo subsidiar políticas públicas referentes às estratégias de transporte para o município, no que concerne ao planejamento do transporte público e expansão da rede metroviária. A próxima pesquisa deveria ocorrer apenas em 2027, no entanto, a pandemia de Covid-19 que, além dos efeitos na saúde da população, produziu reflexos impactantes na mobilidade urbana em todo o mundo, levou o Metrô de São Paulo a antecipá-la de 2027 para 2023.

A pesquisa foi feita por meio de entrevistas domiciliares com cobertura para os 39 municípios da RMSP e colheu informações de todos os residentes do domicílio amostrado, traçando um quadro detalhado de seus deslocamentos no dia útil anterior à entrevista.

O conceito de mobilidade urbana e as políticas públicas

O conceito de mobilidade urbana é entendido como uma prática social, definida pelos significados, impactos e representações dos deslocamentos e movimentos cotidianos de pessoas e coletivos pelo espaço urbano, não se restringindo apenas à ideia de deslocamento físico, devendo abarcar suas causas e consequências. Nesse sentido, busca abordar as transformações sociais relacionadas ao movimento, às significações desses deslocamentos para a vida de pessoas e grupos, entendendo, portanto, a mobilidade como uma prática social marcada pelo lugar social ocupado pelos sujeitos individuais e coletivos em suas vidas (GONÇALVES; MALFITANO, 2021).

Milton Santos, importante geógrafo brasileiro, destacou o quanto a mobilidade é um elemento central na organização do espaço urbano, estando diretamente ligada às estruturas de poder e à divisão social do espaço, argumentando a existência de diferentes capacidades de locomoção pela cidade, condicionadas por fatores como renda, infraestrutura e localização residencial. O autor enfatiza o papel das tecnologias e sistemas de transporte, no sentido em que questões como a modernização dos meios de transporte e expansão de redes não necessariamente garantirão maior inclusão ou justiça social.

Vale destacar a diferença entre os termos “transporte público” e “mobilidade urbana”. O transporte público é parte integrante da mobilidade, relacionada a ferramentas que viabilizam o fluxo de trânsito de acordo com concessões públicas de serviços e dimensões de oferta e demanda dos serviços, enquanto a mobilidade urbana refere-se à capacidade dos indivíduos de se deslocar dentro de um espaço urbano, considerando a integração e alternância entre modos (ônibus coletivos, carros particulares, bicicletas e fretados, etc.). No caso da mobilidade urbana há especificidades relacionadas à acessibilidade, integração entre regiões, perfis de usuários, integração entre modos e condições sociais de uso do transporte público de maneira que assegurem o direito de usufruto do espaço urbano para seus cidadãos. (FLORENTINO, 2011).

No Brasil, a discussão sobre mobilidade urbana encontra seu gérmen na Constituição Federal de 1988, com o capítulo sobre Política Urbana (art. 182 e 183) que culminou na instituição do Estatuto das Cidades (Brasil, 2001). A Lei Federal nº 12.587/2012 estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana, obrigando cidades com mais de 20.000 habitantes a criar planos de mobilidade. Mais recentemente, em 2015, a emenda Constitucional nº 90 alterou o artigo 6º da Constituição Federal para incluir o transporte como direito social, trazendo mais relevância ao tema. No Município de São Paulo há diversas leis, decretos e planos que tratam de diferentes aspectos da mobilidade urbana, tais como, transporte coletivo, circulação de veículos, estacionamento, reforma de calçadas e ciclovias. Destaca-se o Plano de Mobilidade Urbana¹, que, norteado pelo Plano Diretor Estratégico de São Paulo, possui revisão periódica e orienta os investimentos em infraestrutura e transportes como um todo.

Mobilidade em declínio

A pesquisa mostrou uma fotografia da mobilidade na RMSP diferente da apresentada na OD 2017, quando praticamente todas as variáveis analisadas tiveram crescimento. Em 2023, pela primeira vez na sua história, a pesquisa demonstrou uma redução no volume de viagens diárias indicando que a população da RMSP está se deslocando menos. Segundo dados do Relatório Síntese do Metrô, entre 2017 e 2023, houve perda de 6,35 milhões de viagens diárias na RMSP como um todo. Só o transporte coletivo perdeu 3,03 milhões de viagens, segundo o órgão.

O índice de mobilidade, que traduz a quantidade de viagens realizadas por habitante em um dia, caiu de 1,88 para 1,61, quando consideramos a RMSP sem o município.

No Município de São Paulo essa redução da mobilidade foi ainda maior, passando de 2,12 viagens diárias por habitante para 1,73, ou seja, uma redução de 18% no número de viagens, para um crescimento populacional de 4% no período (gráfico 1). Este índice diz respeito ao total de viagens dos residentes do município, que em 2023 equivaleu a aproximadamente 21 milhões de viagens diárias.

Tabela 1

Viagens atraídas

Município de São Paulo e RMSP
1997 a 2023

	1997	2007	2017	2023
Município de São Paulo	19.630.653	23.529.065	25.850.703	21.067.174
RMSP (sem MSP)	11.801.553	14.565.319	16.155.957	14.593.888
Total	31.432.205	38.094.385	42.006.660	35.661.062

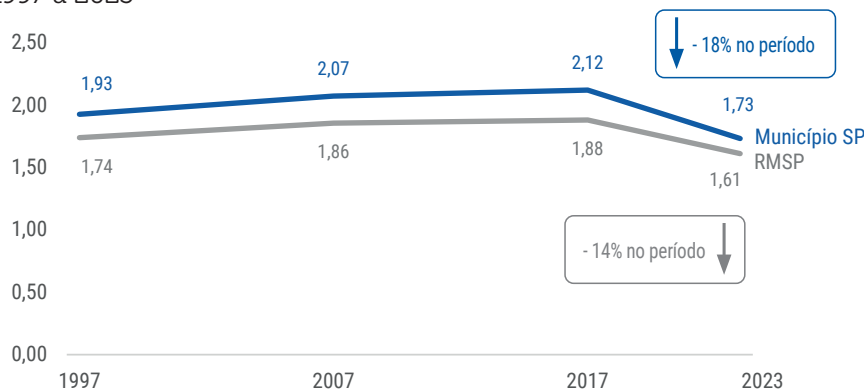
Fonte: Pesquisa Origem Destino, 1997, 2007, 2017 e 2023.

Elaboração: SMUL/GeoInfo.

Gráfico 1

Índice de mobilidade urbana

Município de São Paulo e RMSP
1997 a 2023



Fonte: Pesquisa Origem Destino, 1997, 2007, 2017 e 2023.

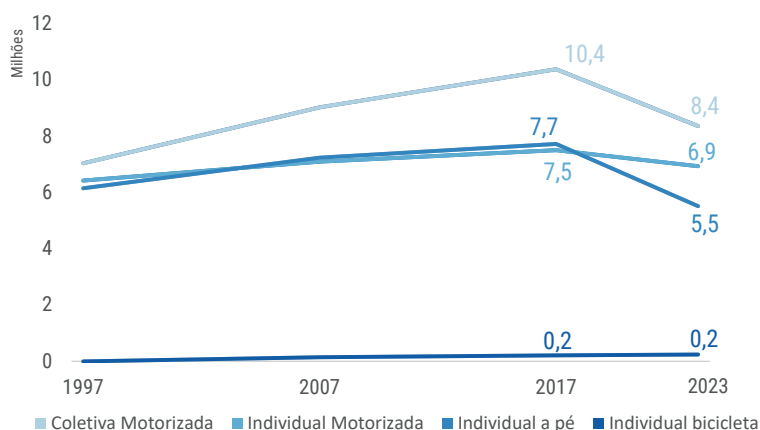
Elaboração: SMUL/GeoInfo.

¹ Decreto nº 56.834, de 24 de fevereiro de 2016. Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP 2015.

Em relação às viagens atraídas² no Município de São Paulo, observamos que apenas o modo “individual bicicleta” apresenta aumento no número de viagens (12%), subindo de 212.501 em 2017 para 238.988 em 2023. Neste mesmo período, o modo “coletivo motorizado” e o “individual a pé” perdem na casa de dois milhões de viagens cada um (2.019.767 e 2.215.914, respectivamente). O modo “individual motorizado” perde 574.334 mil (Gráficos 2a e 2b).

Gráfico 2a Viagens atraídas por modo principal

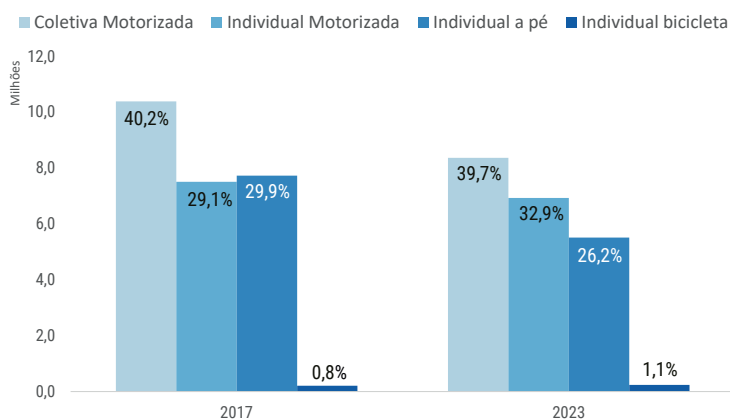
Município de São Paulo
1997 a 2023



Fonte: Pesquisa Origem Destino, 1997, 2007, 2017 e 2023.
Elaboração: SMUL/Geoinfo.

Gráfico 2b Viagens atraídas por modo principal

Município de São Paulo
2017 e 2023



Fonte: Pesquisa Origem Destino, 2017 e 2023.
Elaboração: SMUL/Geoinfo.

Distribuição dos modos de transporte por região

O gráfico 3 apresenta o número de viagens atraídas e o respectivo percentual segundo os diferentes modos de transporte separados de acordo com as oito regiões da cidade. Ao lado apresentamos uma tabela com a população absoluta de cada região a fim de auxiliar a compreensão dos dados.

Com os dados absolutos de viagens, verificamos que as regiões mais populosas (Sul 2 e Leste 2) se destacam pelo número total de viagens atraídas, ultrapassando 4 milhões e 3,7 milhões de viagens,

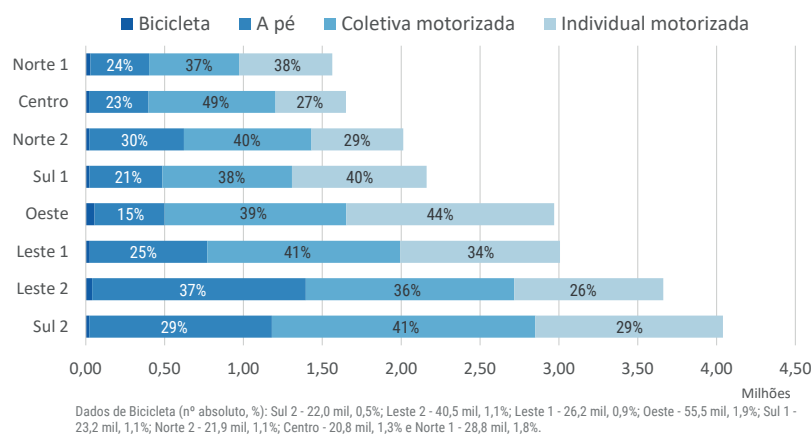
² Correspondem às viagens atraídas em uma zona ou região, ou seja, ao destino das viagens independente de seu local de origem

respectivamente. As regiões Leste 1 e Oeste apresentam um grande número de viagens totais (próximo de 3 milhões) embora a população residente dessas regiões seja, significativamente, menor. A proporção entre o número total de viagens atraídas e o número de habitantes de uma área permite identificar o quanto a mesma está configurada como polo de atração de viagens de outras regiões. A região Centro³ é um exemplo desse fenômeno pois, apesar de contar com uma população de 400 mil pessoas registrou um total de 1,5 milhões de viagens diárias. Essa relação entre as variáveis “viagens” e “população” será melhor explorada a seguir na análise dos dados por distrito.

A partir do gráfico 3, podemos verificar também qual modo de transporte predomina em cada região. Nas regiões Oeste e Sul 1 as viagens individuais motorizadas são a maioria, 44% e 40%, respectivamente. Na região Norte 1, as proporções de viagens motorizadas individuais e coletivas são quase iguais; e nas demais regiões as viagens coletivas motorizadas são maioria (todas com mais de 40%). A exceção é a região Leste 2 onde as viagens a pé predominam. A região Centro se destaca pelas viagens coletivas representarem quase 50% do total de viagens, refletindo, dentre outros fatores, uma maior oferta de metrô, trem e ônibus.

Embora o modo “bicicleta” tenha aumentado, ainda segue em último lugar em todas as regiões. As regiões com maiores percentuais, próximo de 2%, são a Oeste e a Norte 2. Pelo lado oposto a região Sul 2 se destaca por ter a menor participação de bicicletas no total de viagens, apenas 0,5%.

Gráfico 3
Viagens atraídas por modo principal
Regiões do Município de São Paulo
2023



Fonte: Pesquisa Origem Destino, 2023 e IBGE, 2022.
Elaboração: SMUL/GEOINFORM.

Tabela 1
População
Regiões do MSP
2022

Região	Pop. aprox.
Norte 1	0,9 milhões
Centro	0,4 milhões
Norte 2	1,3 milhões
Sul 1	1,0 milhões
Oeste	1,1 milhões
Leste 1	1,6 milhões
Leste 2	2,4 milhões
Sul 2	2,7 milhões

Atração de viagens por distrito

A produção e atração de viagens⁴ em uma cidade dependem de características socioeconômicas da população, nível de renda, matrículas escolares, quantidade de empregos, como também da estrutura física, rede viária e do sistema de transporte disponível. No caso da atração de viagens, importante considerar, outrossim, a presença de atividades econômicas de comércio, indústria e serviços que induzem os deslocamentos dos cidadãos para determinadas áreas, seja como usuário/cliente, seja como trabalhadores nessas atividades. Nesse sentido, a análise das viagens atraídas por distrito permite identificar como a distribuição territorial dessas atividades, dada por padrões de uso do solo⁵, pode refletir no deslocamento da população.

3 A região Centro é composta pelos distritos Bela Vista, Bom Retiro, Cambuci, Consolação, Liberdade, República, Santa Cecília e Sé. Acesse esta e outras informações do município neste link do Infocidade: https://capital.sp.gov.br/web/licenciamento/desenvolvimento_urbano/dados_estatisticos/info_cidade/ambiente_construido/limites_territoriais/

4 Produção de viagens é a quantidade de viagens originadas numa determinada zona de tráfego ou região.

5 Para saber mais sobre padrões de uso do solo: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/urbanismo/infocidade/mapas/17_uso_do_solo_urbano_2014_2014_10782.pdf

Dos 96 distritos, apenas 7 não apresentaram redução do número de viagens atraídas em 2023. Dentre eles, destaca-se o distrito Anhanguera, cujas viagens atraídas aumentaram 30%, desde 2017.

Os distritos Sé, Santo Amaro, Liberdade, Vila Formosa, Pedreira, Tremembé, Saúde, Vila Sônia, República, Grajaú e Pinheiros apresentaram os maiores índices de redução, superiores a 30% no período.

Ao considerarmos os números totais, os distritos Itaim Bibi, Jardim Ângela, Grajaú e Jabaquara foram os que receberam mais viagens em 2023 — entre 400 e 500 mil. Em 2017, destacavam-se Itaim Bibi, Grajaú, Santo Amaro, Vila Mariana e Jabaquara, que atraíram mais de 500 mil viagens cada.

No entanto, há de se considerar que, além das atividades econômicas, o número de viagens atraídas também reflete a população residente de cada distrito, visto que o retorno à residência é um dos principais motivos⁶ de viagem. O mapa 1 apresenta o total de viagens atraídas em relação ao número de moradores de cada distrito.

Os distritos Sé, Barra Funda, Bela Vista, Itaim Bibi, Consolação, Brás, Pinheiros, Pari, República, Santo Amaro e Jardim Paulista seguem como locais de maior concentração de atividades da cidade, uma vez que receberam, no mínimo, 3 vezes mais viagens em relação ao número total de residentes. O distrito da Sé, por exemplo, onde, segundo o Censo de 2022, residem 23.832 pessoas atraiu 222.501 viagens em um dia. Ou seja, a quantidade de pessoas que se deslocaram para o distrito, para trabalhar, estudar ou acessar serviços, comércios e lazer foi 8 vezes maior do que a quantidade de moradores.

No outro extremo, distritos como Grajaú, Pedreira e Marsilac atraíram um número de viagens próxima ao número de moradores, sugerindo que poucas pessoas se deslocaram para esses distritos por conta de outras atividades além do retorno à residência. Deve-se dar destaque para o distrito de Marsilac, cujo número de viagens é, significativamente em relação aos outros distritos, inferior ao número de residentes, sugerindo que parte de seus próprios moradores não realizaram deslocamentos.

Os números expressivos demonstram, além da concentração dessas atividades majoritariamente na área do centro expandido, a alta demanda por infraestrutura de transporte para dar conta do deslocamento diário dos moradores das outras regiões da cidade, e demais municípios da RMSP.

Além da busca por comércio e serviços, a estrutura espacial e a organização das redes de transporte também são decisivas nessa análise. Esses fenômenos poderão ser melhor avaliados a partir da análise das variáveis “viagens produzidas por motivo” e “viagens por modo” da Pesquisa OD.

Índice de mobilidade por Distrito

O índice de mobilidade refere-se à divisão entre a quantidade de viagens diárias realizada por residentes de uma área pelo total de residentes da mesma área. De modo abrangente, pode-se afirmar que o número de viagens realizadas depende de uma combinação de fatores diversificados. Conforme o Relatório do Metrô (2019), em sua análise para a RMSP, a renda domiciliar, a composição etária da população e o nível de escolaridade têm influência significativa no índice de mobilidade. Estes aspectos também estão refletidos na composição do índice de mobilidade para cada um dos distritos do município.

Em relação aos resultados de 2017, os distritos Ponte Rasa, Anhanguera, Pari, Mandaqui, Vila Jacuí, Jaçanã, São Lucas, Aricanduva e Itaim Paulista mantiveram ou aumentaram seus índices de mobilidade.

Nos outros 87 distritos, o índice de mobilidade decresceu. Enquanto em 2017, 40 distritos apresentavam índice de mobilidade superior a 2,25, em 2023 apenas o distrito do Mandaqui atingiu esse patamar.

Quedas acentuadas do índice de mobilidade foram observadas nos distritos de Vila Guilherme (-42%), Butantã (-42%), Santo Amaro (-40%), Vila Sônia (-40%) e Vila Formosa (-40%).

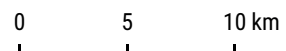
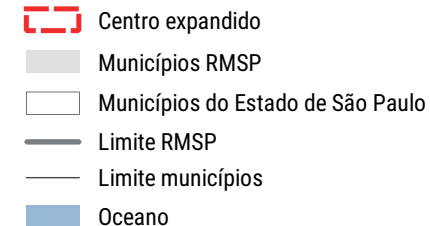
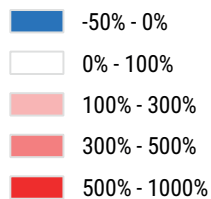
Além do notório decréscimo dos índices demonstrado no mapa 2, nota-se que em 2017 os maiores índices ocorriam nos distritos do centro expandido e no eixo norte-sul, em geral, nas áreas servidas pela rede de transportes coletivos (SÃO PAULO, 2019). Em 2023 os distritos com maiores índices, por sua vez, não seguem mais esse padrão, isto é, não são, necessariamente, aqueles com maior disponibilidade de metrô, trens urbanos e corredores de ônibus.

⁶ De acordo como o dicionário de dados da Pesquisa OD, os motivos de viagem são: trabalho indústria, trabalho comércio, trabalho serviços, escola/educação, compras, médico/dentista/saúde, recreação/visitas/lazer, residência, procurar emprego, assuntos pessoais e refeição.

Mapa 1. Relação de viagens atraídas por população residente

Distritos do Município de São Paulo

Legenda



Distritos

1 - Água Rasa	25 - Cidade Tiradentes	49 - Liberdade	73 - São Mateus
2 - Alto de Pinheiros	26 - Consolação	50 - Limão	74 - São Miguel
3 - Anhanguera	27 - Cursino	51 - Mandaqui	75 - São Rafael
4 - Aricanduva	28 - Ermelino Matarazzo	52 - Marsilac	76 - Sapopemba
5 - Artur Alvim	29 - Freguesia do Ó	53 - Mooca	77 - Saúde
6 - Barra Funda	30 - Grajaú	54 - Morumbi	78 - Sé
7 - Bela Vista	31 - Guaianases	55 - Parelheiros	79 - Socorro
8 - Belém	32 - Moema	56 - Pari	80 - Tatuapé
9 - Bom Retiro	33 - Iguatemi	57 - Parque do Carmo	81 - Tremembé
10 - Brás	34 - Ipiranga	58 - Pedreira	82 - Tucuruvi
11 - Brasilândia	35 - Itaim Bibi	59 - Penha	83 - Vila Andrade
12 - Butantã	36 - Itaim Paulista	60 - Perdizes	84 - Vila Curuçá
13 - Cachoeirinha	37 - Itaquera	61 - Perus	85 - Vila Formosa
14 - Cambuci	38 - Jabaquara	62 - Pinheiros	86 - Vila Guilherme
15 - Campo Belo	39 - Jaçanã	63 - Pirituba	87 - Vila Jacuí
16 - Campo Grande	40 - Jaguará	64 - Ponte Rasa	88 - Vila Leopoldina
17 - Campo Limpo	41 - Jaguaré	65 - Raposo Tavares	89 - Vila Maria
18 - Cangaíba	42 - Jaraguá	66 - República	90 - Vila Mariana
19 - Capão Redondo	43 - Jardim Ângela	67 - Rio Pequeno	91 - Vila Matilde
20 - Carrão	44 - Jardim Helena	68 - Sacomã	92 - Vila Medeiros
21 - Casa Verde	45 - Jardim Paulista	69 - Santa Cecília	93 - Vila Prudente
22 - Cidade Ademar	46 - Jardim São Luís	70 - Santana	94 - Vila Sônia
23 - Cidade Dutra	47 - José Bonifácio	71 - Santo Amaro	95 - São Domingos
24 - Cidade Lider	48 - Lapa	72 - São Lucas	96 - Lajeado

Fonte:
Pesquisa Origem-Destino (2023)
Mapa-base: Geosampa (2025)
Elaboração: SMUL/GEOINFO

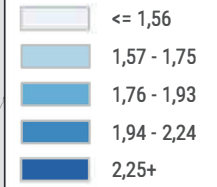
2017

2023

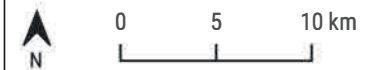
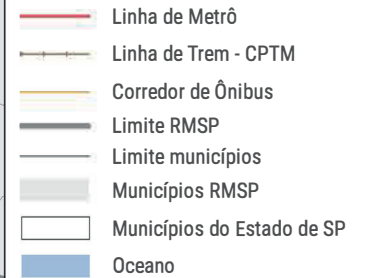
Mapa 2. Índice de Mobilidade

Distritos do Município de São Paulo

Índice de Mobilidade



Legenda



Fonte:
Pesquisa Origem-Destino (2017 e 2023)
Mapa-base: Geosampa (2025)
Elaboração: SMUL/GEOINFO

Considerações finais

Além dos subsídios ao planejamento do sistema de transportes, a Pesquisa OD traz insumos valiosos na construção de políticas públicas do município e contribuem para um entendimento amplo que, de forma transversal, perpassa diversas áreas de atuação do poder público municipal (transporte, habitação, infraestrutura urbana, educação, entre outras) em busca de uma cidade sustentável e inclusiva.

A situação da mobilidade no Município de São Paulo em 2023 revela, portanto, aspectos fundamentais para a avaliação e adequação das políticas de habitação, uso do solo e acesso à serviços. Assim, além da infraestrutura que possibilita o deslocamento entre moradia e emprego, há de se analisar de que forma a política de moradia e a distribuição das fontes de emprego e renda na cidade vêm impactando no padrão de deslocamento da população.

Sobre os resultados da análise, nota-se uma queda significativa e inédita dos números de viagens no Município de São Paulo, sobretudo, das viagens por transporte coletivo- metrô, trens e ônibus, totalizando cerca de 2 milhões de viagens a menos que o ano de 2017. Ainda assim, o transporte coletivo segue como principal forma de transporte da população paulistana.

O transporte por carros e motos passou a ocupar o segundo lugar em 2023 dentre os modos mais utilizados na cidade de São Paulo, aumentando sua proporção diante da redução do transporte coletivo. Mesmo assim, o avanço do transporte motorizado individual não foi suficiente nem mesmo para manter os índices de mobilidade regionalmente.

O entendimento desse fenômeno de queda necessita de análise mais específica, que investigue as diferentes relações causais existentes. Neste sentido, destacamos os efeitos da pandemia de Covid-19. Segundo o relatório Síntese do Metrô (2023) a pandemia mostrou-se como condicionante decisiva no impacto sofrido no setor de transporte, acelerando as mudanças nas formas de educação e trabalho da população. Os dados coletados em 2023 sugerem a permanência da modalidade remota ou híbrida em muitos ambientes de trabalho e ensino e a consequente redução dos índices de mobilidade de forma generalizada. Além disso, há outras implicações a serem consideradas, porém não verificadas neste estudo, tais como nível de atividade econômica, o que impacta a empregabilidade e qualidade do emprego, assim como mudanças de hábitos e formas de consumo.

Por fim, cabe destacar que o Plano Diretor Estratégico, política norteadora do planejamento urbano municipal, trata a mobilidade urbana a partir da integração e articulação entre diferentes meios de transporte, estabelecendo recursos mínimos e permanentes para ampliar a rede e qualificar o transporte público e os meios de transporte não motorizados (sistema cicloviário e de circulação de pedestres). Nesse sentido, o estudo traz uma constatação importante para a construção das políticas públicas, principalmente aquelas diretamente vinculadas às questões de mobilidade na cidade, pois demonstra que o aumento das viagens de carro e moto, além de gerarem forte impacto no ambiente urbano, não foram capazes de manter o nível de deslocamento das pessoas em suas atividades cotidianas.

Referências bibliográficas

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade. Brasília, DF. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/10257.htm. Acesso em: 05/05/2025.

FLORENTINO, Renata. Como transformar o direito à mobilidade em indicadores de políticas públicas? Uma contribuição. Revista e-metrópolis, Rio de Janeiro, RJ, nº 07, ano 2, p.44 a 56, dezembro de 2011. Disponível em: http://emetropolis.net/system/edicoes/arquivo_pdfs/000/000/007/original/emetropolis_n07.pdf?1447896294. Acesso em: 08/04/2025.

GONÇALVES, M.V., & MALFITANO, A.P.S. O conceito de mobilidade urbana: articulando ações em terapia ocupacional. Cadernos Brasileiros de Terapia Ocupacional, nº 29, junho de 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2526-8910.ctoARF1929>. Acesso em: 08/04/2025.

METRÔ – Companhia do Metropolitano de São Paulo (2019). Pesquisa Origem e Destino 2017 – 50 anos Relatório Síntese. Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pesquisa-origem-e-destino/resource/4362eaa3-c0aa-410a-a32b-37355c091075>.

METRÔ – Companhia do Metropolitano de São Paulo (2025). Pesquisa Origem e Destino 2023 – Relatório Síntese. Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pesquisa-origem-e-destino/resource/4362eaa3-c0aa-410a-a32b-37355c091075>.

METRÔ – Companhia do Metropolitano de São Paulo (2025). Pesquisa Origem e Destino 2023 – Anexos. Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pesquisa-origem-e-destino-2023-anexos>.

SANTOS, Milton. O Espaço do Cidadão. São Paulo: EDUSP, 2012, 94p.

SÃO PAULO (Cidade). O que mudou na mobilidade no município de São Paulo entre 2007 e 2017? – Informe Urbano nº 40. São Paulo, SP, 2019. Disponível em: https://capital.sp.gov.br/web/licenciamento/w/desenvolvimento_urbano/dados_estatisticos/informes_urbanos/286899.

Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento - SMUL

Elisabete França

Coordenadoria de Produção e Análise de Informação - Geoinfo

Danilo Mizuta

Divisão de Análise e Disseminação

Steffano Esteves de Vasconcelos

Elaboração

Amanda Mendes de Sousa

Gabriel Gonçalves pereira (estagiário)

Lara Cavalcanti Ribeiro de Figueiredo

Luciana Pascarelli

Luiz Henrique Chacon (estagiário)

Marcos Maeda

Rosemeire Almeida

Revisão

Beatriz Cervino

Priscila Arakawa Roso

Ronaldo Kocinas

Steffano Esteves de Vasconcelos

Diagramação

Marcio de Oliveira Soares

Tabelas, gráficos e mapas



http://smul.prefeitura.sp.gov.br/informes_urbanos

informesurbanos@prefeitura.sp.gov.br