



# PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE BARUERI 2022



EXECUÇÃO

**BARUERI**  
CIDADE INTELIGENTE E SUSTENTÁVEL

CONSULTORIA

**RISCO**  
arquitetura urbana

**Produto 1**  
**Diagnóstico da cidade**  
abril de 2022

**1ª publicação: abril de 2022**  
**Versão revisada: julho de 2022**

**Ficha Técnica:**

O Plano de Mobilidade Urbana (PMOB) de Barueri/SP é coordenado pela Secretaria de Mobilidade Urbana da Prefeitura Municipal de Barueri, com consultoria técnica da Risco Arquitetura Urbana LTDA, conforme contrato nº SO-048/2022, decorrente do processo licitatório tomada de preços nº SO-103/2021.

**Prefeitura Municipal de Barueri / SP**

CNPJ: 46.523.015/0001-35  
<https://portal.barueri.sp.gov.br>

**Prefeito:** Rubens Furlan

**Vice-Prefeito:** José Roberto Piteri

**Secretaria de Mobilidade Urbana de Barueri - SEMURB**

**Secretário:** Valter de Oliveira

**Secretário Adjunto:** Carlos Eduardo dos Reis Leal

**Coordenação Administrativa**

Ronaldo Dantas de Lima – Secretaria de Obras

**Coordenação Executiva – Secretaria de Mobilidade Urbana**

Celso Aparecido Monari – Chefe de Gabinete

José Luiz Pinheiro Oliveira – Coordenadoria de Mobilidade Urbana

Gilvam Sousa Andrade Santos – Departamento de Engenharia de Tráfego

Jaime de Souza Matos – Assessoria de Gabinete

**Comissão de Mobilidade Urbana**

**Secretaria de Planejamento e Urbanismo**

Gustavo Santos Guimarães

Anderson Batista da Silva Luz

**Secretaria de Obras**

Ana Paula Isalino de Oliveira

Edinaldo Carvalho de Oliveira

**Secretaria dos Direitos da Pessoa com Deficiência**

Mônica Mota Garone

Thalita Carregosa Pereira de Souza

**Secretaria de Governo**

Hilton Balduino de Oliveira

Pablo Henrique Ferreira de Freitas

**Secretaria de Recursos Naturais e Meio Ambiente**

Cintia Maria de Campos Macedo

Sabrina Balieiro

**Instituto AERIS**

Rychard Hryniewicz Júnior

Leonardo José da Silva Júnior

**APAE**

Adailton Carlos Procópio Miranda

Andrea Maria da Silva de Amorim Ronqui

**FATEC Barueri**

Germano Manuel Correia

Beatriz Policarpo

**CREA Barueri**

Hélio da Costa Sobreira

Felipe Antônio Xavier Andrade

**Benfica Transportes e Turismo**

Anderson Rodrigues Conde

Roberto Bitencourt Lavinsky

**Cooperativa dos Profissionais e Prestadores de Serviços de Reciclagem – Cooperyara**

Jozeneuza Santos Borges

Susan Selen da Silva Santana

**Página do PMOB Barueri**

<https://portal.barueri.sp.gov.br/secretarias/mobilidade-urbana/plano-de-mobilidade>

**Consultoria: Risco Arquitetura Urbana LTDA**

CNPJ: 11.509.268/0001-70

[www.riscoarquiteturaurbana.com.br](http://www.riscoarquiteturaurbana.com.br)

[contato@riscoau.com](mailto:contato@riscoau.com)

**Equipe de Coordenação**

Armando Funari – Economista

André da Costa – Arquiteto Urbanista

Marco Isoda – Arquiteto Urbanista

Ramiro Levy – Arquiteto Urbanista

Sérgio Henrique Demarchi – Engenheiro de Transportes

Registro de Responsabilidade Técnica (RRT) no Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU) nº 11705590

Design gráfico da capa: Fernanda Kikuchi



O trabalho da Risco arquitetura urbana está licenciado com uma Licença Creative Commons – Atribuição Não Comercial 4.0 Internacional

## SUMÁRIO

<b>APRESENTAÇÃO .....</b>	<b>12</b>
<b>1 CARACTERIZAÇÃO GERAL DO MUNICÍPIO .....</b>	<b>13</b>
1.1 ASPECTOS GERAIS, CONFORMAÇÃO TERRITORIAL E INSERÇÃO REGIONAL .....	13
1.2 HISTÓRICO DA OCUPAÇÃO TERRITORIAL .....	16
1.3 ÍNDICES SOCIOECONÔMICOS REGIONAIS .....	18
1.4 CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO .....	29
1.4.1 <i>Série histórica 1970-2016, Urbano/Rural e Taxa de Crescimento</i> .....	29
1.4.2 <i>Pirâmide etária</i> .....	31
1.4.3 <i>Cor da pele</i> .....	32
1.4.4 <i>População flutuante, deslocamentos em função do trabalho</i> .....	33
1.5 CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA .....	36
1.5.1 <i>Educação</i> .....	36
1.5.2 <i>Saúde</i> .....	39
1.5.3 <i>Trabalho e renda</i> .....	43
1.5.4 <i>Moradia e entorno</i> .....	45
1.5.5 <i>Saneamento básico</i> .....	73
1.5.6 <i>Energia elétrica</i> .....	77
1.5.7 <i>Transporte</i> .....	78
1.5.8 <i>Pavimentação, drenagem, calçadas, arborização e iluminação pública</i> .....	81
1.5.9 <i>Segurança</i> .....	90
1.5.10 <i>Previdência social</i> .....	92
1.5.11 <i>Proteção à maternidade e à infância</i> .....	94
<b>2 ANÁLISE ECONÔMICA.....</b>	<b>95</b>
2.1 ANÁLISE MACROECONÔMICA E GASTOS PÚBLICOS FEDERAIS COM MOBILIDADE.....	95
2.2 ECONOMIA LOCAL E REGIONAL .....	100
2.3 RECEITAS E DESPESAS MUNICIPAIS.....	113
2.4 SITUAÇÃO DOS CONVÊNIOS PARA REPASSE DE RECURSOS.....	118
<b>3 ANÁLISE NORMATIVA.....</b>	<b>121</b>
3.1 REFERÊNCIAS NORMATIVAS FEDERAIS .....	121
3.1.1 <i>Política Nacional de Mobilidade Urbana</i> .....	121
3.2 PLANOS E LEGISLAÇÕES MUNICIPAIS .....	122
3.2.1 <i>Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (2004/2016)</i> .....	122

3.2.2	<i>Lei de Uso e Ocupação do Solo – Zoneamento (2019)</i> .....	131
3.2.3	<i>Código de Edificações (1991)</i> .....	137
3.2.4	<i>Lei Orgânica do Município de Barueri (1990)</i> .....	138
3.2.5	<i>Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS) – 2015</i> .....	140
3.3	PLANOS METROPOLITANOS .....	142
3.3.1	<i>Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUI</i> .....	142
3.3.2	<i>Plano Integrado de Transportes Urbanos para 2040 – PITU 2040</i> .....	145
<b>4</b>	<b>ANÁLISE TERRITORIAL .....</b>	<b>150</b>
4.1	DIVISÃO TERRITORIAL .....	150
4.2	CARACTERIZAÇÃO DA OCUPAÇÃO URBANA.....	154
4.2.1	<i>Região Norte</i> .....	159
4.2.2	<i>Região Leste</i> .....	163
4.2.3	<i>Região Sul</i> .....	167
4.2.4	<i>Região Oeste</i> .....	170
4.2.5	<i>Região Central</i> .....	172
4.2.6	<i>Barreiras Urbanas</i> .....	178
4.3	EQUIPAMENTOS .....	189
4.4	EXPANSÃO URBANA .....	190
<b>5</b>	<b>SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO DA CIDADE .....</b>	<b>191</b>
<b>6</b>	<b>BIBLIOGRAFIA E REFERÊNCIAS BÁSICAS .....</b>	<b>193</b>
<b>7</b>	<b>ANEXO - CADERNO DE MAPAS DO DIAGNÓSTICO DA CIDADE.....</b>	<b>194</b>

## **SIGLAS**

a.a. – Ao ano

ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos

DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

CPTM – Companhia Paulista de Trem Metropolitano

EMTU – Empresa Metropolitana de Transporte Urbano

FATEC – Faculdades de Tecnologia Centro Paula Souza

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano

INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

IVS – Índice de Vulnerabilidade Social

MDS - Ministério do Desenvolvimento Social e do Combate à Fome

MTE - Ministério do Trabalho e do Emprego

OD – Origem-Destino

PDDI – Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado

PDDT – Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes

PDUI – Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado

PIB – Produto Interno Bruto

PNMU – Política Nacional de Mobilidade Urbana

RAIS - Relação Anual de Informações Sociais

RMSP – Região Metropolitana de São Paulo

SEADE - Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados

SEMOB – Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

TAC – Termo de Ajuste de Conduta

SEMURB – Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Barueri

VAF - Valor Adicionado Fiscal

VTI – Valor da Transformação Industrial

## FIGURAS

<i>Figura 1-1 Foto aérea do município de Barueri/SP.....</i>	<i>14</i>
<i>Figura 1-2 Localização do município na Região Metropolitana de São Paulo.....</i>	<i>15</i>
<i>Figura 1-3 Barreiras urbanas do município de Barueri/SP.....</i>	<i>16</i>
<i>Figura 1-4 Evolução da mancha urbana do município de Barueri.....</i>	<i>17</i>
<i>Figura 1-5 Localização das escolas públicas de Barueri.....</i>	<i>38</i>
<i>Figura 1-6 Aglomerados Subnormais 2022.....</i>	<i>51</i>
<i>Figura 1-7 Aglomerado Subnormal: Rua Brooklin.....</i>	<i>52</i>
<i>Figura 1-8 Aglomerado Subnormal: Célia Mota.....</i>	<i>53</i>
<i>Figura 1-9 Aglomerado Subnormal: Engenho Novo.....</i>	<i>54</i>
<i>Figura 1-10 Aglomerado Subnormal: Rua Atenas.....</i>	<i>55</i>
<i>Figura 1-11 Aglomerado Subnormal: Vila Matelato.....</i>	<i>56</i>
<i>Figura 1-12 Aglomerado Subnormal: Rua José Roberto.....</i>	<i>57</i>
<i>Figura 1-13 Aglomerado Subnormal: DER.....</i>	<i>58</i>
<i>Figura 1-14 Aglomerado Subnormal: Jardim Itaqueti.....</i>	<i>59</i>
<i>Figura 1-15 Aglomerado Subnormal: Empreendimento Tiradentes.....</i>	<i>60</i>
<i>Figura 1-16 Aglomerado Subnormal: Jardim Silveira.....</i>	<i>61</i>
<i>Figura 1-17 Aglomerado Subnormal: Jardim Audir.....</i>	<i>62</i>
<i>Figura 1-18 Aglomerado Subnormal: Rua José Ilheus.....</i>	<i>63</i>
<i>Figura 1-19 Aglomerado Subnormal: Parque dos Camargos.....</i>	<i>64</i>
<i>Figura 1-20 Aglomerado Subnormal: Alameda Leningrado.....</i>	<i>65</i>
<i>Figura 1-21 Aglomerado Subnormal: Viela Mississipe.....</i>	<i>66</i>
<i>Figura 1-22 Aglomerado Subnormal: Empreendimento Elias.....</i>	<i>67</i>
<i>Figura 1-23 Aglomerado Subnormal: Recanto da Pedra.....</i>	<i>68</i>
<i>Figura 1-24 Aglomerado Subnormal: Núcleo Oleoduto da Petrobrás.....</i>	<i>69</i>
<i>Figura 1-25 Aglomerado Subnormal: Nova Aurora.....</i>	<i>70</i>
<i>Figura 1-26 Aglomerado Subnormal: Rua Vasco da Gama.....</i>	<i>71</i>
<i>Figura 1-27 Aglomerado Subnormal: Otacílio.....</i>	<i>72</i>
<i>Figura 1-28 Características do domicílio – abastecimento de água pela rede geral.....</i>	<i>74</i>
<i>Figura 1-29 Características do domicílio – coleta de esgoto pela rede geral.....</i>	<i>75</i>
<i>Figura 1-30 Características do domicílio – coleta de lixo.....</i>	<i>76</i>
<i>Figura 1-31 Características do domicílio – energia elétrica.....</i>	<i>77</i>
<i>Figura 1-32 Características do entorno do domicílio – existência de bueiro ou boca-de-lobo.....</i>	<i>82</i>
<i>Figura 1-33 Características do entorno do domicílio – existência pavimentação viária.....</i>	<i>83</i>
<i>Figura 1-34 Características do entorno do domicílio – existência calçadas.....</i>	<i>84</i>
<i>Figura 1-35 Características do entorno do domicílio – existência de identificação de logradouro.....</i>	<i>85</i>
<i>Figura 1-36 Características do entorno do domicílio – existência de iluminação pública.....</i>	<i>86</i>

<i>Figura 1-37 Características do entorno do domicílio – existência de arborização</i> .....	87
<i>Figura 1-38 Características do entorno do domicílio – existência de rampa para acessibilidade</i> .....	88
<i>Figura 1-39 Características do entorno do domicílio – inexistência de esgoto a céu aberto</i> .....	89
<i>Figura 3-1 Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Barueri, 2004 - Macrozoneamento</i> .....	124
<i>Figura 3-2 Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Barueri, 2004 – Hierarquização do Sistema Viário</i> .....	125
<i>Figura 3-3 Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes de Barueri, 2004 – Seções transversais mínimas</i> .....	129
<i>Figura 3-4 Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes de Barueri, 2004 – Intervenções propostas no sistema viário</i> .....	130
<i>Figura 3-5 Zoneamento – Planta de Referência Cadastral</i> .....	134
<i>Figura 3-6 Zoneamento – Síntese dos usos predominantes e potenciais construtivos máximos</i> .....	135
<i>Figura 3-7 Macrozoneamento preliminar apresentado pelo PDUI – RMSP</i> .....	144
<i>Figura 3-8 PITU 2024 – Andamento das etapas de elaboração</i> .....	145
<i>Figura 3-9 PITU 2024 - Esquema do Trem Inter-Cidades Vetor Oeste (São Paulo/Sorocaba)</i> .....	148
<i>Figura 4-1 Divisão do Município de Barueri – Regiões</i> .....	150
<i>Figura 4-2 Divisão do Município de Barueri</i> .....	151
<i>Figura 4-3 Divisão do Município de Barueri – 290 Setores Censitários IBGE 2010 (classificados por distrito)</i> .....	151
<i>Figura 4-4 Divisão do Município de Barueri – Áreas de Ponderação IBGE 2010</i> .....	152
<i>Figura 4-5 Divisão do Município de Barueri – Zonas da Pesquisa OD 2017</i> .....	153
<i>Figura 4-6 Barueri Densidade Populacional (hab./ha) – 2010</i> .....	155
<i>Figura 4-7 Barueri Renda média familiar mensal – 2010</i> .....	156
<i>Figura 4-8 Barueri população preta, parda e indígena (PPI) – 2010</i> .....	158
<i>Figura 4-9 Bairro Chácara Marco - Morfologia urbana</i> .....	159
<i>Figura 4-10 Bairro Chácara Marco - Morfologia urbana</i> .....	160
<i>Figura 4-11 Bairro Cruz Preta – Estrada dos Romeiros</i> .....	160
<i>Figura 4-12 Bairro Engenho Novo – Morfologia Urbana</i> .....	161
<i>Figura 4-13 Bairro Engenho Novo – Morfologia Urbana</i> .....	161
<i>Figura 4-14 Bairro Engenho Novo – Avenida Capitão Francisco César</i> .....	162
<i>Figura 4-15 Bairro dos Altos – Morfologia urbana</i> .....	162
<i>Figura 4-16 Bairro Alphaville Residencial - Morfologia urbana</i> .....	163
<i>Figura 4-17 Bairro Alphaville Comercial e Empresarial - Morfologia urbana</i> .....	164
<i>Figura 4-18 Bairro Tamboré - Morfologia urbana</i> .....	164
<i>Figura 4-19 Bairro Mutinga - Morfologia urbana</i> .....	165
<i>Figura 4-20 Bairro Parque Imperial - Morfologia urbana</i> .....	165
<i>Figura 4-21 Bairro Mutinga, Avenida João Ventura dos Santos</i> .....	166

<i>Figura 4-22 Bairro Jardim Silveira - Morfologia urbana</i> .....	167
<i>Figura 4-23 Bairro Vale do Sol - Morfologia urbana</i> .....	168
<i>Figura 4-24 Bairro Votupoca - Morfologia urbana</i> .....	168
<i>Figura 4-25 Bairro Jardim do Líbano - Morfologia urbana</i> .....	169
<i>Figura 4-26 Bairro Jardim Silveira – Avenida Alzira Soares</i> .....	169
<i>Figura 4-27 Bairro Aldeia da Serra - Morfologia urbana</i> .....	170
<i>Figura 4-28 Bairro Aldeia da Serra - Morfologia urbana</i> .....	171
<i>Figura 4-29 Distrito Industrial, Estrada dos Alpes</i> .....	171
<i>Figura 4-30 Bairro Centro - Morfologia urbana</i> .....	172
<i>Figura 4-31 Bairro Centro – Boulevard</i> .....	173
<i>Figura 4-32 Bairro Boa Vista - Morfologia urbana (Estrada dos Romeiros)</i> .....	173
<i>Figura 4-33 Bairro Jardim Belval - Morfologia urbana e Arena Barueri (vista do Bairro dos Altos)</i> .....	174
<i>Figura 4-34 Bairro Jardim Belval - Morfologia urbana</i> .....	174
<i>Figura 4-35 Bairro Jardim Belval – Área industrial</i> .....	175
<i>Figura 4-36 Bairro Aldeia - Morfologia urbana</i> .....	175
<i>Figura 4-37 Bairro Bethaville – Ginásio de esportes e morfologia urbana</i> .....	176
<i>Figura 4-38 Bairro Boa Vista – Hospital Municipal de Barueri</i> .....	176
<i>Figura 4-39 Bairro Boa Vista – Parque linear junto ao Rio Tietê</i> .....	177
<i>Figura 4-40 Rio Tietê, visto da Ponte Akira Hashimoto</i> .....	179
<i>Figura 4-41 Ponte Antônio Macedo Arantes, sobre o Rio Tietê</i> .....	179
<i>Figura 4-42 Ponte Akira Hashimoto, sobre o Rio Tietê</i> .....	180
<i>Figura 4-43 Ponte Piracema, sobre o Rio Tietê</i> .....	180
<i>Figura 4-44 Rodovia Castelo Branco, sobre a Rua da Prata e o Rio Tietê</i> .....	181
<i>Figura 4-45 Rodovia Castelo Branco, km 22</i> .....	181
<i>Figura 4-46 Rodovia Castelo Branco, km 30</i> .....	182
<i>Figura 4-47 Rodovia Castelo Branco, sobre a Avenida Dr. Dib Sauaia Neto (Via Parque)</i> .....	182
<i>Figura 4-48 Travessia da Praça dos Artistas, sob a Rodovia Castelo Branco (26 A)</i> .....	183
<i>Figura 4-49 Viaduto da Estrada dos Romeiros (Rotary), sobre a Rodovia Castelo Branco (26 B)</i> .....	183
<i>Figura 4-50 Trevo da Estrada dos Alpes, sob a Rodovia Castelo Branco (km 32)</i> .....	184
<i>Figura 4-51 Passarela de pedestres sobre a Rodovia Castelo Branco (km 26)</i> .....	184
<i>Figura 4-52 Viaduto da Estrada dos Romeiros (Rotary), sobre a Rodovia Castelo Branco (26 B)</i> .....	185
<i>Figura 4-53 Passagem elevada sobre o Rodoanel Mário Covas, Rua Chico Mendes (Parque Imperial)</i> .....	185
<i>Figura 4-54 Ferrovia da CPTM, estação Jardim Belval</i> .....	186
<i>Figura 4-55 Travessia de pedestres em nível, junto à estação Antônio João da CPTM</i> .....	186
<i>Figura 4-56 Viaduto Juvenal Antonio de Moraes, sobre a ferrovia da CPTM (Antônio João)</i> .....	187
<i>Figura 4-57 Viaduto dos Trabalhadores, sobre a ferrovia da CPTM (Centro)</i> .....	187
<i>Figura 4-58 Viaduto Joaquim Antunes da Silva, sobre a ferrovia da CPTM (Jardim Belval)</i> .....	188

<i>Figura 4-59 Travessia de pedestres na Rua João Pessoa, sob a ferrovia da CPTM</i> .....	188
<i>Figura 4-60 Áreas de tendência de expansão da área urbanizada</i> .....	190

## QUADROS

<i>Quadro 1-1 Distâncias entre Barueri/SP e outros municípios</i> .....	15
<i>Quadro 1-2 Situação territorial populacional regional (2021)</i> .....	18
<i>Quadro 1-3 Estatísticas vitais e de saúde regionais (2019)</i> .....	20
<i>Quadro 1-4 Condições de vida regionais (2010)</i> .....	21
<i>Quadro 1-5 Índices de educação (2010)</i> .....	22
<i>Quadro 1-6 Estatísticas de infraestrutura urbana (2010)</i> .....	27
<i>Quadro 1-7 Índice de Vulnerabilidade Social - IVS (2010)</i> .....	28
<i>Quadro 1-8 Evolução Populacional de Barueri/SP 1970-2010 (Urbana/Rural)</i> .....	29
<i>Quadro 1-9 Evolução Taxa de Urbanização de Barueri, Estado de SP e Brasil 1970-2010</i> .....	29
<i>Quadro 1-10 Crescimento Populacional de Barueri/SP 1970 – 2010</i> .....	30
<i>Quadro 1-11 Distribuição Populacional por gênero e razão de sexo em Barueri/SP</i> .....	30
<i>Quadro 1-12 Domicílios particulares permanentes, por tipo (2010)</i> .....	31
<i>Quadro 1-13 População residente em Barueri por cor ou raça autodeclarados (2010)</i> .....	33
<i>Quadro 1-14 Local do trabalho profissional – Barueri e RMSP (2010)</i> .....	34
<i>Quadro 1-15 Local do trabalho profissional – municípios limítrofes de Barueri (2010)</i> .....	34
<i>Quadro 1-16 Local de frequência de escola ou creche, por nível de ensino - Barueri (2010)</i> .....	35
<i>Quadro 1-17 População que frequenta escola ou creche em outro município que não o de residência, por nível de ensino – municípios limítrofes (2010)</i> .....	35
<i>Quadro 1-18 População alfabetizada em Barueri</i> .....	36
<i>Quadro 1-19 Total de matrículas escolares no município de Barueri (2020)</i> .....	36
<i>Quadro 1-20 Total de estabelecimentos escolares e docentes no município de Barueri (2020)</i> .....	37
<i>Quadro 1-21 Estabelecimentos de saúde</i> .....	39
<i>Quadro 1-22 Estabelecimentos de Saúde - Cadastro Nacional de Estabelecimento de Saúde (CNES)</i> ...	40
<i>Quadro 1-23 Taxa de Natalidade (por mil habitantes)</i> .....	41
<i>Quadro 1-24 Taxa de Mortalidade Infantil (por mil habitantes)</i> .....	42
<i>Quadro 1-25 Óbitos (2015-2021)</i> .....	42
<i>Quadro 1-26 População Economicamente Ativa no município, Região Metropolitana e Estado, 2010</i> .....	43
<i>Quadro 1-27 Pessoas ocupadas no município, Região Administrativa e Estado</i> .....	43
<i>Quadro 1-28 População Economicamente Ativa, 2010 (em %)</i> .....	43
<i>Quadro 1-29 Distribuição das pessoas por faixa de salário mínimo – Barueri, 2010</i> .....	44
<i>Quadro 1-30 Rendimento médio e mediano das pessoas com 10 anos ou mais, com rendimento, por sexo – Barueri, 2010</i> .....	44
<i>Quadro 1-31 Material da Moradia (2010)</i> .....	46
<i>Quadro 1-32 Densidade de morador por dormitório no domicílio, 2010</i> .....	46

Quadro 1-33 Condição de ocupação do domicílio .....	46
Quadro 1-34 Características do entorno .....	48
Quadro 1-35 Nome e quantidade de domicílios dos Aglomerados subnormais (IBGE 2022) .....	50
Quadro 1-36 Destino do esgoto sanitário.....	73
Quadro 1-37 Acesso à energia elétrica em Barueri/SP.....	77
Quadro 1-38 Divisão modal das viagens – Barueri/SP e Região Metropolitana de São Paulo.....	78
Quadro 1-39 Frota de veículos por tipo – Barueri/SP .....	79
Quadro 1-40 Características do entorno dos domicílios de Barueri/SP .....	81
Quadro 1-41 Ocorrências policiais registradas (por tipo, por ano) .....	90
Quadro 1-42 Evolução das ocorrências policiais registradas em relação ao ano anterior (por ano) .....	91
Quadro 1-43 Benefícios emitidos e valor arrecadado no município .....	92
Quadro 1-44 Benefícios emitidos por grupo de espécie em Barueri, Dezembro/2021 .....	93
Quadro 1-45 Valores emitidos por grupo de espécie em Barueri, 2021 .....	93
Quadro 1-46 Indicadores referentes à saúde materna e nascidos vivos .....	94
Quadro 3-1 Domicílios em assentamentos precários segundo PLHIS.....	141
Quadro 3-2 Custos estimados do PLHIS.....	141
Quadro 3-3 PITU 2040 - Visão de futuro da metrópole e possíveis indicadores .....	147
Quadro 4-1 Escolas/creches por habitantes, por bairro .....	189

## GRÁFICOS

Gráfico 1-1 Evolução da Densidade demográfica (habs./km <sup>2</sup> ) 1980-2021 – Barueri .....	19
Gráfico 1-2 Evolução e estimativa populacional de Barueri – 1991, 2000, 2010 e 2021.....	19
Gráfico 1-3 Emprego por Setor (2019).....	23
Gráfico 1-4 Rendimento médio por Setor (2019).....	24
Gráfico 1-5 Rendimento mensal mediano das pessoas de 10 anos ou mais (2010).....	25
Gráfico 1-6 Razão da renda auferida pelos 10% mais ricos em relação a dos 40% mais pobres (%) e Índice de Gini (2010) .....	26
Gráfico 1-7 Índice Paulista de Responsabilidade Social regional (2018) .....	27
Gráfico 1-8 Evolução da taxa de urbanização – Brasil, estado de São Paulo e Barueri.....	29
Gráfico 1-9 Pirâmide Etária do município de Barueri (por gênero e grupos de idade) (2010).....	31
Gráfico 1-10 Pirâmide Etária do município de Barueri – 1991, 2000 e 2010.....	32
Gráfico 1-11 Pirâmide Etária Brasil, estado de São Paulo e Região Metropolitana de São Paulo (2010) .....	32
Gráfico 1-12 População residente em Barueri por cor ou raça autodeclarados (2010).....	33
Gráfico 1-13 Características do Entorno em 2010.....	47
Gráfico 1-14 Frota veicular municipal de Barueri/SP – 2010, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 e 2022....	79
Gráfico 1-15 Taxa de motorização Barueri/SP e Estado de SP – 2010 a 2022.....	80
Gráfico 1-16 Ocorrências por Ano .....	91

Gráfico 2-1 PIB – Brasil – variação real (ano base 2013 = 100).....	95
Gráfico 2-2 Gasto Direto do Governo Federal com Transportes 2014-2021.....	97
Gráfico 2-3 Gasto Direto do Governo Federal Total e com Transportes 2014-2021.....	98
Gráfico 2-4 Transferências do Governo Federal em Transportes 2014-2021 .....	98
Gráfico 2-5 Transferências do Governo Federal em Transportes 2014-2021 .....	99
Gráfico 2-6 Valor do PIB do estado de São Paulo e de Barueri 2014-2019, em Mil Reais de 2021 pelo INPC.....	102
Gráfico 2-7 Distribuição Setorial do PIB do Estado de São Paulo e de Barueri 2019 (em %).....	103
Gráfico 2-8 Variações relativas (% , , em verde, eixo esquerdo) e absolutas (em Mil Reais de 2021, em roxo, eixo direito) do valor adicionado setorial, Barueri, 2019.....	104
Gráfico 2-9 Composição do VTI de Barueri, 2017 .....	105
Gráfico 2-10 Vínculos formais de emprego em Barueri, 2014-2020.....	106
Gráfico 2-11 Distribuição relativa (%) dos Vínculos formais de emprego em Barueri por classificação CNAE, 2020.....	107
Gráfico 2-12 Vínculos formais de emprego em Barueri por setor, 2014-2020 .....	108
Gráfico 2-13 Saldo líquido dos vínculos formais de emprego em Barueri por setor, 2020/2014 .....	109
Gráfico 2-14 Saldo líquido dos vínculos formais de emprego no setor de Serviços em Barueri por faixa de remuneração, 2020/2014.....	110
Gráfico 2-15 Comparação da distribuição relativa dos empregos formais do setor de Serviços por faixa de remuneração em Barueri, 2014/2020 .....	111
Gráfico 2-16 Famílias e Pessoas inscritas no Cadastro Único, Barueri, 2014-2022 .....	112
Gráfico 2-17 Receitas (excl. intraorçamentárias) e Despesas Pagas de Barueri, 2014-2020, em Reais de 2021, pelo INPC .....	113
Gráfico 2-18 Receitas (excl. intraorçamentárias), 2014-2020, em Reais de 2021, pelo INPC.....	114
Gráfico 2-19 Despesas Pagas, 2014-2020, em Reais de 2021, pelo INPC.....	115
Gráfico 2-20 Saldo líquido das Despesas Pagas de Barueri, 2020/2014, em Reais de 2021, pelo INPC, por função.....	116
Gráfico 2-21 Distribuição relativa das Despesas Pagas de Barueri, 2020, em porcentagem, por função .....	117
Gráfico 2-22 Barueri - Distribuição dos Convênios por Órgão 2013-2021 .....	118
Gráfico 2-23 Barueri - Distribuição do Valor Conveniado por órgão 2013-2021 (em %).....	119
Gráfico 2-24 Barueri – número de convênios por ano 2013-2021.....	119
Gráfico 2-25 Barueri – valores liberados (em Reais de 2021 pelo INPC) de convênios por ano 2013-2021 .....	120
Gráfico 2-26 Barueri – distribuição de convênios por situação 2013-2021 .....	120

## **Apresentação**

As Políticas Públicas territoriais brasileiras passaram por significativos avanços nos campos normativo e teórico durante as duas últimas décadas, quadro renovado que favorece a ampliação do ordenamento e do desenvolvimento territorial, bem como a ampliação dos investimentos públicos no setor, desta forma ampliando a possibilidade da construção de cidades mais justas, salubres, adequadas e acessíveis, através da gestão pública territorial planejada.

Este novo conjunto normativo tem como base fundamental o Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001, que regulamentou a Política Urbana brasileira e estabeleceu importantes referências relacionadas ao planejamento participativo e à função social da propriedade. Para o tema da mobilidade, assume fundamental relevância a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12.587/2012, que estabelece como princípio o planejamento e a promoção das políticas de transporte e de circulação, integradas à política de desenvolvimento urbano, objetivando a promoção do acesso universal e democrático ao espaço urbano. De acordo com essas diretrizes nacionais, a política local de mobilidade urbana deverá priorizar os modos de transporte coletivo e os ativos (não-motorizados), de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável.

O presente caderno apresenta o *Produto nº1: Diagnóstico da Cidade de Barueri*, na forma de relatório de análise diagnóstica, acompanhado de anexo de mapas, como resultado dos trabalhos realizados no período de Março a Abril de 2022. O panorama geral aqui apresentado será ainda complementado pelo *Produto nº 2: Diagnóstico dos Sistemas de Mobilidade*, que tratará das questões específicas da mobilidade, realizando o diagnóstico presente sobre os deslocamentos e os sistemas de transportes no município de Barueri. Ambos os volumes, lidos sequencialmente, compõem a etapa de diagnóstico do PMOB.

A execução do Plano de Mobilidade é realizado pela Secretaria de Mobilidade Urbana de Barueri (SEMURB), com apoio técnico da consultoria Risco Arquitetura Urbana, e acompanhamento da Comissão de Mobilidade Urbana, instituída pela Portaria n.º 32, de 30 de março de 2022.

Boa leitura!

## **1 Caracterização geral do município**

Este capítulo apresenta a caracterização geral do município, abordando: os aspectos históricos da ocupação territorial, a inserção regional, a caracterização demográfica geral, as caracterizações física e socioeconômica, e a situação de cada um dos direitos sociais básicos previstos na Constituição de 1988, em seu artigo 6º, a saber: Educação, Saúde, Alimentação, Trabalho e Renda, Saneamento Básico, e o Transporte.

### **1.1 Aspectos gerais, conformação territorial e inserção regional**

Barueri tem área total de 65,701 km<sup>2</sup> e população estimada de 279.704 habitantes em 2021 (IBGE). Está inserido no vetor oeste da Região Metropolitana de São Paulo<sup>1</sup> e na Mesorregião de São Paulo<sup>2</sup>. Faz divisa com os municípios de Itapevi, Jandira, Carapicuíba, Osasco, Santana de Parnaíba e São Paulo.

O município está localizado em um importante eixo de transportes, estruturado por dois principais elementos: a Rodovia Presidente Castello Branco (SP-280), que atravessa longitudinalmente o município; e o Rodoanel Mário Covas, que tangencia a extremidade leste do município. Barueri é atravessada, também, pela antiga Estrada de Ferro Sorocabana, atual Linha 8 da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), que é responsável por grande parte do fluxo da região oeste da RMSP (englobando os municípios limítrofes). A ferrovia foi implantada, a partir da várzea do Rio Tietê, desvinculando-se justamente na região central de Barueri.

A ocupação urbana de Barueri é, portando, definida fundamentalmente pelo conjunto Rio Tietê, Estrada de Ferro Sorocabana, Rodovia Castello Branco e Rodoanel, elementos que contribuíram para a ocupação do município, mas também conformaram-se como barreiras urbanas, gerando forte compartimentação territorial.

Além destes eixos/barreiras, cabe destaque ainda para as duas grandes áreas livres do município, sem ocupação urbana adensada, e com notável importância ambiental – a Vila

---

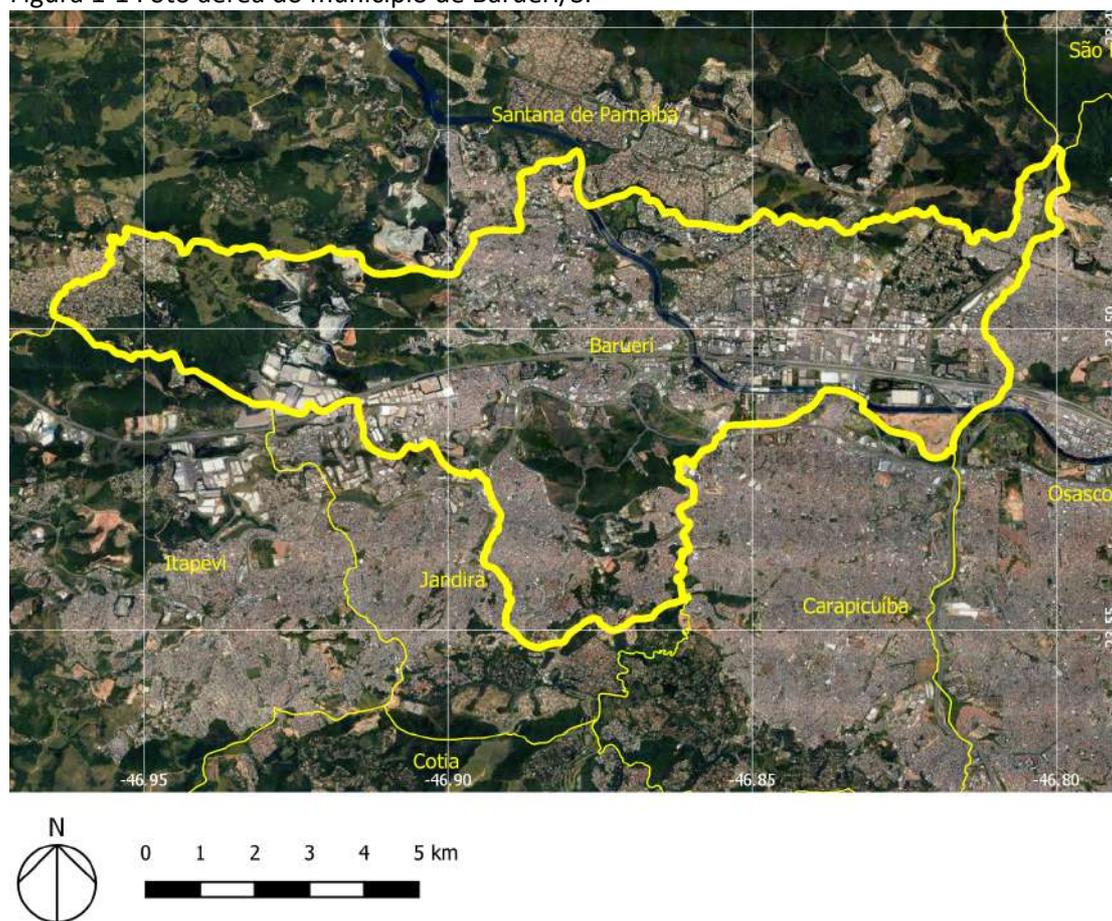
<sup>1</sup> A Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), atualmente constituída por 39 municípios, é a maior aglomeração urbana do país, com população estimada de 22 milhões de habitantes, em 2021. Foi instituída pela Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973, que estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza.

<sup>2</sup> Mesorregião é uma divisão criada pelo IBGE que organiza o espaço a partir de três dimensões: o quadro natural; o processo social e a rede de comunicação e de lugares. O território paulista é dividido em 15 mesorregiões geográficas.

Militar, ao sul do centro, e a região ocupada por pedreiras e atividades de extração industrial, na porção oeste do município.

No contexto geral de formação territorial apresentado, Barueri e a região oeste da RMSP, se consolidam como um importante vetor da expansão metropolitana, com grande presença dos usos logísticos, industrial e empresarial, seguindo a tendência conformada na década de 1970. Os mapas 1 a 4, apresentados na sequência, ilustram tal situação.

Figura 1-1 Foto aérea do município de Barueri/SP



Fonte: IBGE; Open Street Maps; Google Satellite / Elaboração: Risco AU, 2022.

Quadro 1-1 Distâncias entre Barueri/SP e outros municípios

Município/localidade	Distância <sup>1</sup> (Km)	Tempo <sup>2</sup> (Min.)
São Paulo (Capital)	32	35
Osasco	14	20
Itapevi	10	16
Sorocaba	72	60
Campinas	90	70
Santos	100	90
Guarulhos (aeroporto)	52	50
Congonhas (aeroporto)	30	40

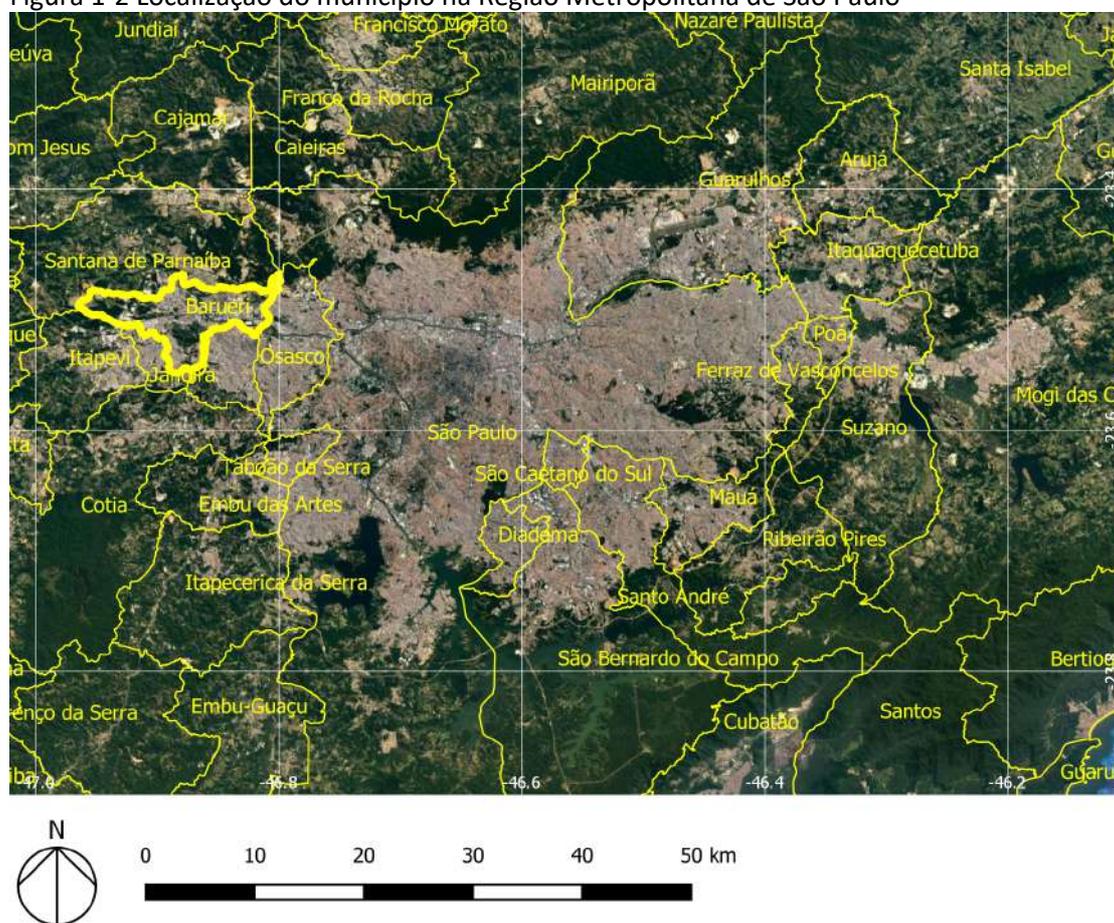
Notas:

(1) distância aproximada entre os centros dos municípios;

(2) tempo aproximado de deslocamento por automóvel, sem congestionamento.

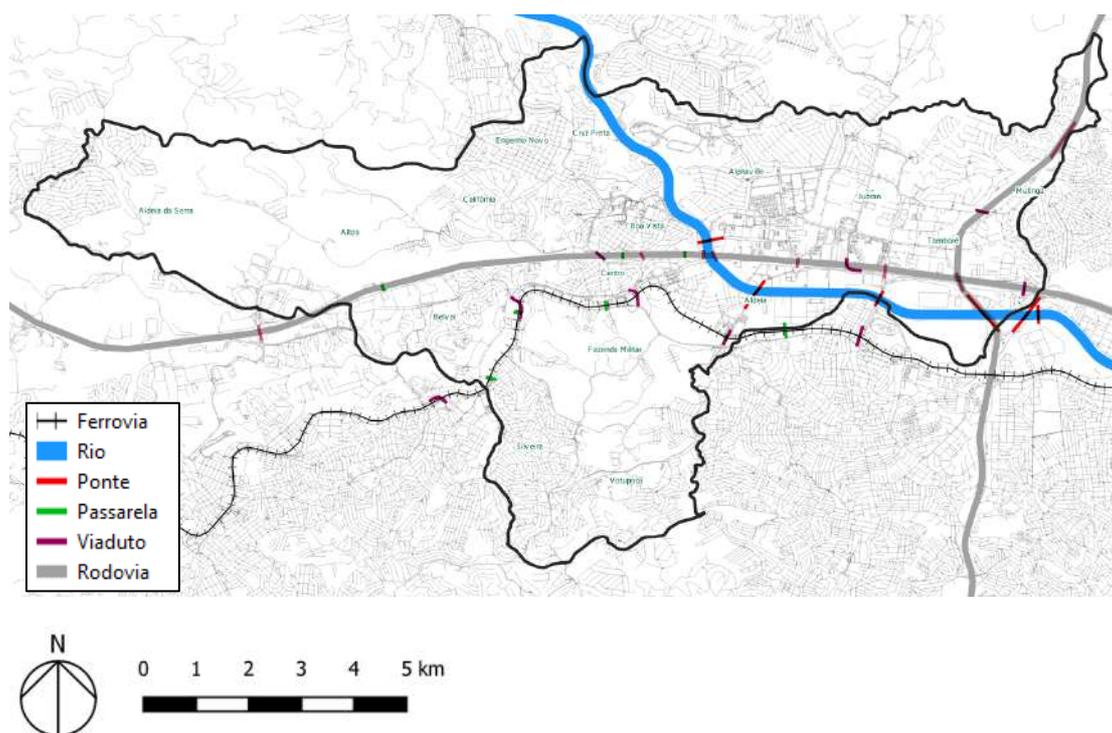
Fonte: GoogleMaps. Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-2 Localização do município na Região Metropolitana de São Paulo



Fonte: IBGE; Open Street Maps; Google Satellite / Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-3 Barreiras urbanas do município de Barueri/SP



Fonte: IBGE Censo 2010; Opens Street Maps; Risco AU. / Elaboração: Risco AU, 2022.

## 1.2 Histórico da ocupação territorial

O início da ocupação territorial do homem branco-ocidental na região de Barueri data de 1560, quando foi constituída pelo padre José de Anchieta a Capela de Nossa Senhora da Escada, próximo à confluência dos rios Barueri e Tietê. Até o século 19, a ocupação da região era predominantemente indígena (IBGE Cidades).

Em 1875, foi inaugurada a estação Barueri, componente da Estrada de Ferro Sorocabana, elemento que impulsionaria o surgimento de diversas atividades econômicas.

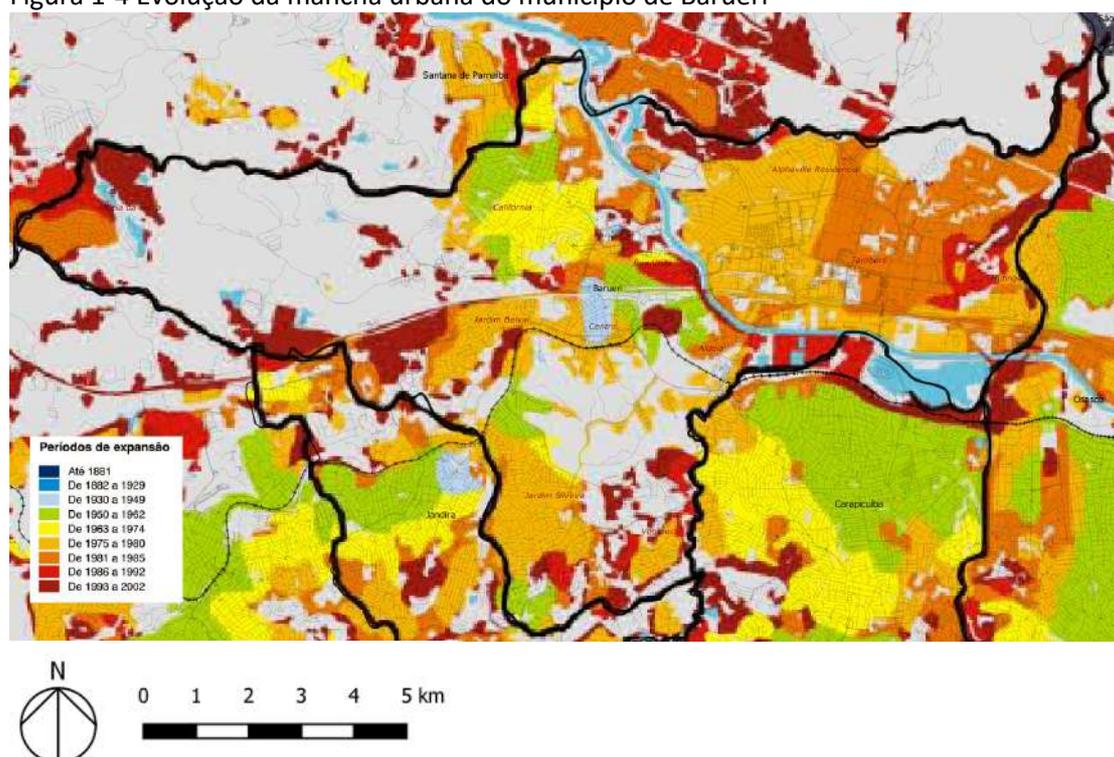
A Ferrovia Sorocabana conecta o município de Sorocaba (e grande parte do oeste paulista, posteriormente) a São Paulo, na estação terminal Júlio Prestes, onde se conecta à Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, que dá acesso ao porto de Santos.

A ocupação de Barueri, antes um distrito do município de Santana de Parnaíba, passaria por emancipação em 1948. O município, hoje, é constituído de 16 distritos<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Segundo divisão oficial da SEMURB o município está organizado em 16 distritos. O IBGE considera 4 distritos. Ao longo da redação deste produto os termos “bairro” e “distrito” podem designar uma mesma área.

Ao longo do século XX, Barueri passou por intenso crescimento industrial, assim como os municípios no mesmo eixo ferroviário – Osasco, Carapicuíba, Jandira e Itapevi. Em 1973, é iniciada a ocupação da região de Alphaville e Tamboré, ao norte do Rio Tietê, que é composta por uma série de empreendimentos residenciais e comerciais, alterando fundamentalmente a composição do território do município. A figura 1-4, a seguir, ilustra a expansão do município ao longo dos anos.

Figura 1-4 Evolução da mancha urbana do município de Barueri



Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo – Município em Mapas / Elaboração: Risco AU, 2022.

### 1.3 Índices socioeconômicos regionais

Tendo em vista as dinâmicas do município de Barueri, sua localização no território, inserção na Região Metropolitana de São Paulo e conurbação com os municípios dela integrantes, particularmente na sua sub-região Oeste – fator determinante para todo o processo de planejamento da mobilidade local –, é necessária uma primeira análise, mesmo breve, que olhe o município em perspectiva comparada. Logo, antes da leitura e análise de dados secundários em nível intramunicipal, será apresentada uma breve comparação dos indicadores de Barueri com aqueles da RMSP e do Estado de São Paulo.

A RMSP reúne 39 municípios e possuía, em 2021, 21.252.384 habitantes – o que correspondia a 47,3% da população do Estado de São Paulo. A população de Barueri, por sua vez, correspondia a aproximadamente 1,25% da população da RMSP – e notavelmente mais jovem, conforme apontam os dados de índice de envelhecimento<sup>4</sup>, a presença de população com menos de 15 anos, assim como aquela com 60 anos e mais de idade, no quadro, a seguir.

Quadro 1-2 Situação territorial populacional regional (2021)

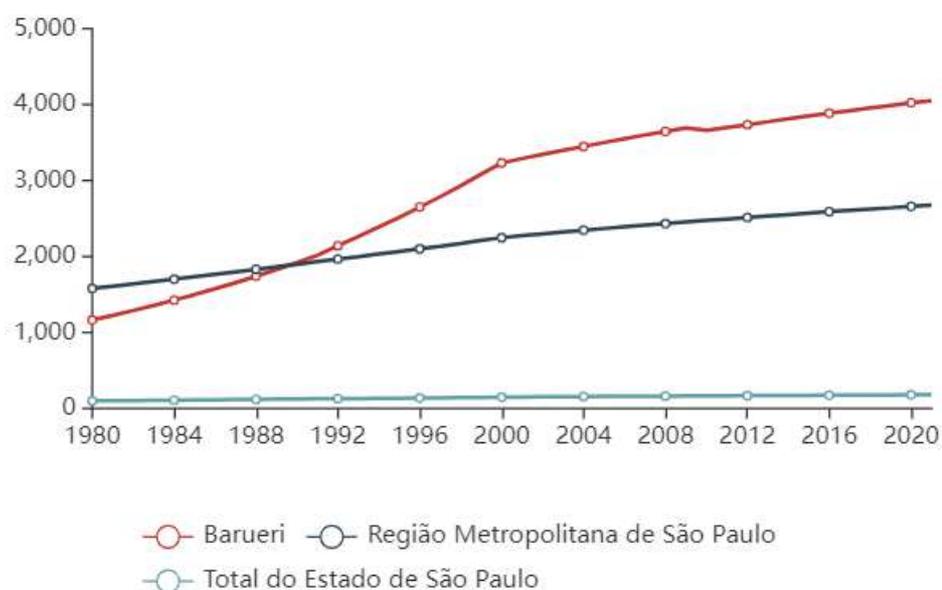
	Barueri	RMSP	Estado de SP
Área (Em km <sup>2</sup> )	65,7	7.947,0	248.219,9
População	266.236	21.252.384	44.892.912
Densidade Demográfica (Habitantes/km <sup>2</sup> )	4.052,3	2.674,3	180,9
Taxa Geométrica de Crescimento Anual da População - 2010/2021 (Em % a.a.)	0,93	0,71	0,78
Grau de Urbanização (Em %)	100,0	98,9	96,6
Índice de Envelhecimento (Em %)	49,14	76,17	83,88
População com Menos de 15 Anos (Em %)	23,61	19,55	18,77
População com 60 Anos e Mais (Em %)	11,60	14,90	15,75
Razão de Sexos ( Homens / Mulheres Em %)	94,73	92,70	94,80

Fonte: Fundação SEADE; IBGE. Elaboração: Risco AU, 2022.

Nota-se, também, no gráfico seguinte, a evolução da densidade demográfica de Barueri, em ritmo mais acentuado do que o da RMSP e do Estado de São Paulo. Em 1990, o município superou a marca média da RMSP. É perceptível, ademais, que a partir do ano 2000, há um declínio no ritmo de aumento da densidade populacional no município, alterando o indicador com taxas de crescimento mais alinhadas ao ritmo da RMSP, ainda que em patamar superior.

<sup>4</sup> Índice de envelhecimento: número de pessoas de 60 e mais anos de idade, para cada 100 pessoas menores de 15 anos de idade, na população residente em determinado espaço geográfico, no ano considerado.

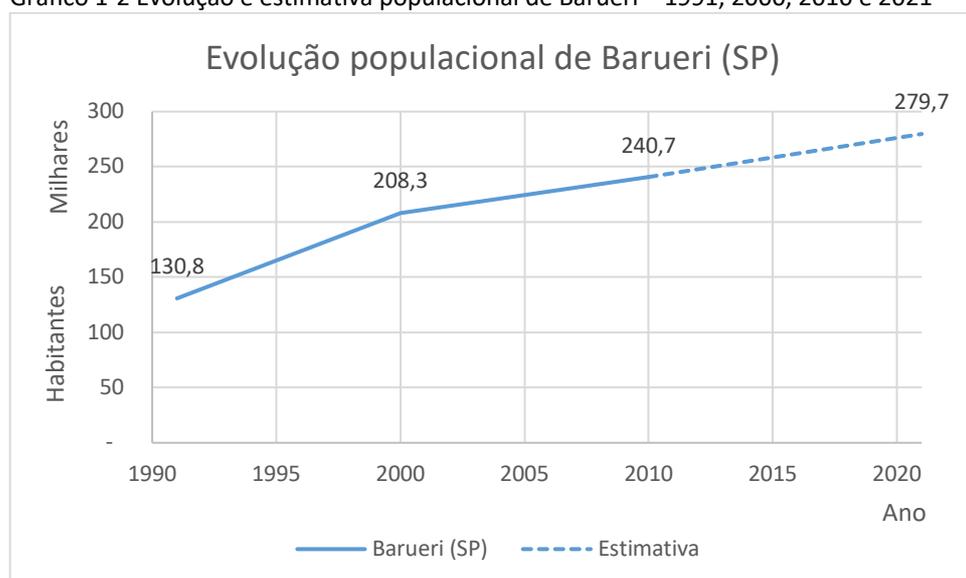
Gráfico 1-1 Evolução da Densidade demográfica (hab./km<sup>2</sup>) 1980-2021 – Barueri



Fonte e Elaboração: SEADE, 2021.

Ainda que o município tenha crescido a taxas menores do que as projetadas pelo IBGE, no Censo de 2010, a evolução da densidade demográfica, descrita anteriormente, passa por taxas de crescimento populacional acima das marcas da RMSP e do Estado de SP. No gráfico, vê-se a projeção atingindo 279,7 mil habitantes, projeção superior aos dados de estimativa divulgados pelo IBGE para o mesmo ano, de 266,2. Esse registro terá maior precisão a partir dos dados vindouros do Censo Demográfico, a ser realizado neste ano, e com previsão de publicação em 2023.

Gráfico 1-2 Evolução e estimativa populacional de Barueri – 1991, 2000, 2010 e 2021



Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010; IBGE Cidades. Elaboração: Risco AU, 2022.

Com efeito, a taxa geométrica de crescimento anual da população para Barueri, entre 2010 e 2021, mostrou-se cerca de 30% superior àquela registrada para a média da RMSP. O crescimento relativamente mais acelerado da população, em conjunção com características que apontam seu perfil mais jovem, ou com menor proporção de idosos, lança condicionantes importantes para se pensar os problemas e soluções ligados ao tema da mobilidade no município.

As estatísticas de saúde de Barueri ajudam a compreender parte da dinâmica populacional mencionada. As taxas de natalidade e fecundidade superam, em larga monta, os registros referenciais médios da RMSP e do Estado de São Paulo. No caso da taxa de natalidade, Barueri superou a marca metropolitana em mais de 50%, proporção similar ao que se verificou para a taxa de fecundidade. Essa componente, observada junto a tendências migratórias, permite compreender em melhores termos a expansão da população no município.

Chama atenção, entretanto, o patamar mais elevado das taxas de mortalidade no município. No caso da população acima de 60 anos, em patamar consistentemente superior aos demais referenciais nos últimos 40 anos, entende-se que a parcela relativamente diminuta desse perfil etário no município contribui para taxas mais elevadas<sup>5</sup>. As taxas de mortalidade infantil e na infância flutuaram em torno do referencial da RMSP e do Estado de São Paulo. A mortalidade para população de 15 a 34 anos, entretanto, foi pouco mais de 40% superior aos registros das demais referências, em que pese o município contar com coeficiente de leitos do SUS pouco mais de 25% acima dos demais<sup>6</sup>.

Quadro 1-3 Estatísticas vitais e de saúde regionais (2019)

	Barueri	RMSP	Estado de SP
Taxa de Natalidade (Por mil habitantes)	21,68	13,84	13,09
Taxa de Fecundidade Geral (Por mil mulheres entre 15 e 49 anos)	77,88	49,90	48,14
Taxa de Mortalidade Infantil (Por mil nascidos vivos)	11,09	11,15	10,93
Taxa de Mortalidade na Infância (Por mil nascidos vivos)	13,02	12,77	12,65
Taxa de Mortalidade da População de 15 a 34 Anos (Por cem mil habitantes nessa faixa etária)	139,66	106,84	100,31
Taxa de Mortalidade da População de 60 Anos e Mais (Por cem mil habitantes nessa faixa etária)	4.610,59	3.232,79	3.345,57
Leitos SUS (Coeficiente por mil habitantes)	1,35	1,07	1,18

Fonte: IBGE; Fundação Seade, 2021. Elaboração: Risco AU, 2022.

<sup>5</sup> Como apresentado no quadro anterior.

<sup>6</sup> Sobre o tema, ver também o item 1.5.2

Passando para as condições de vida, a Fundação SEADE, com dados e metodologias amparadas pelo IBGE, oferece estatísticas com base no Censo Demográfico de 2010. Ainda que os dados estejam desatualizados, dada a irregularidade no período de realização do Censo, agravada pelas complicações trazidas pela pandemia de covid-19, considerou-se relevante, ao menos, apresentar comentários sobre os patamares relativos. Vale notar que dados mais atualizados, por outras fontes, serão apresentados em seções seguintes.

Quadro 1-4 Condições de vida regionais (2010)

	Barueri	RMSP	Estado de SP
Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - IDHM	0,786	0,794	0,783
PIB <i>per Capita</i> (Em reais correntes)	124.839,18	37.264,94	31.406,61
Renda <i>per Capita</i> - (Em reais correntes)	877,46	948,09	853,75
Domicílios Particulares com Renda per Capita até 1/4 do Salário Mínimo - (Em %)	8,73	8,91	7,42
Domicílios Particulares com Renda per Capita até 1/2 Salário Mínimo - (Em %)	23,05	20,52	18,86

Fonte: IBGE Censo Demográfico; Fundação Seade, 2021. Elaboração: Risco AU, 2022.

Do ponto de vista econômico, o quadro apresenta, uma faceta importante do município, considerando as dinâmicas socioeconômicas em geral, mas também as interfaces com a mobilidade urbana. Embora o PIB *per capita* municipal supere, em muito, as referências metropolitana e estadual, não se vê contrapartida consistente nas condições gerais de vida da população. Isso denota o caráter concentrado e desigual da matriz produtiva e das relações de trabalho e remuneração. Do ponto de vista da estruturação de diagnósticos e políticas públicas, isso se traduz num desafio adicional a ser superado, uma vez que diferentes parcelas da população passam a sustentar rotinas amplamente distintas no cotidiano urbano, seja na forma ou localização das moradias, no modo ou trajeto dos seus deslocamentos, nas cestas de consumo de bens e serviços, entre outros. Isso não apenas desfavorece soluções amplas para equilíbrio das condições de vida no município, como não raro estabelece situações de antagonismo entre parcelas da população, uma vez que fica impossível promover melhorias gerais sem endereçar os grandes desequilíbrios atestados.

Assim, vê-se que o PIB *per capita* de Barueri correspondia a mais de 3 vezes o registro metropolitano e quase quatro vezes o estadual, entretanto, seu IDH-m ocupava posição intermediária entre o observado para a RMSP e para o Estado de SP. O mesmo se verificou para o rendimento *per capita*, auferido no Censo Demográfico de 2010. Os domicílios particulares considerados extremamente pobres, pela sua renda, ocuparam essa mesma posição, ao passo que aqueles considerados pobres, com renda *per capita* inferior a meio

salário mínimo (mas superior a um quarto dessa marca), foram relativamente mais presentes no município de Barueri do que na marca metropolitana ou estadual, numa clara demonstração do tipo de situação descrita anteriormente.

Avançando, agora para a temática da educação, ainda com dados do Censo Demográfico de 2010, nota-se que o município de Barueri apresentava, novamente, registros intermediários para a taxa de analfabetismo para população de 15 anos ou mais, acima da RMSP, mas abaixo da marca estadual.

Quadro 1-5 Índices de educação (2010)

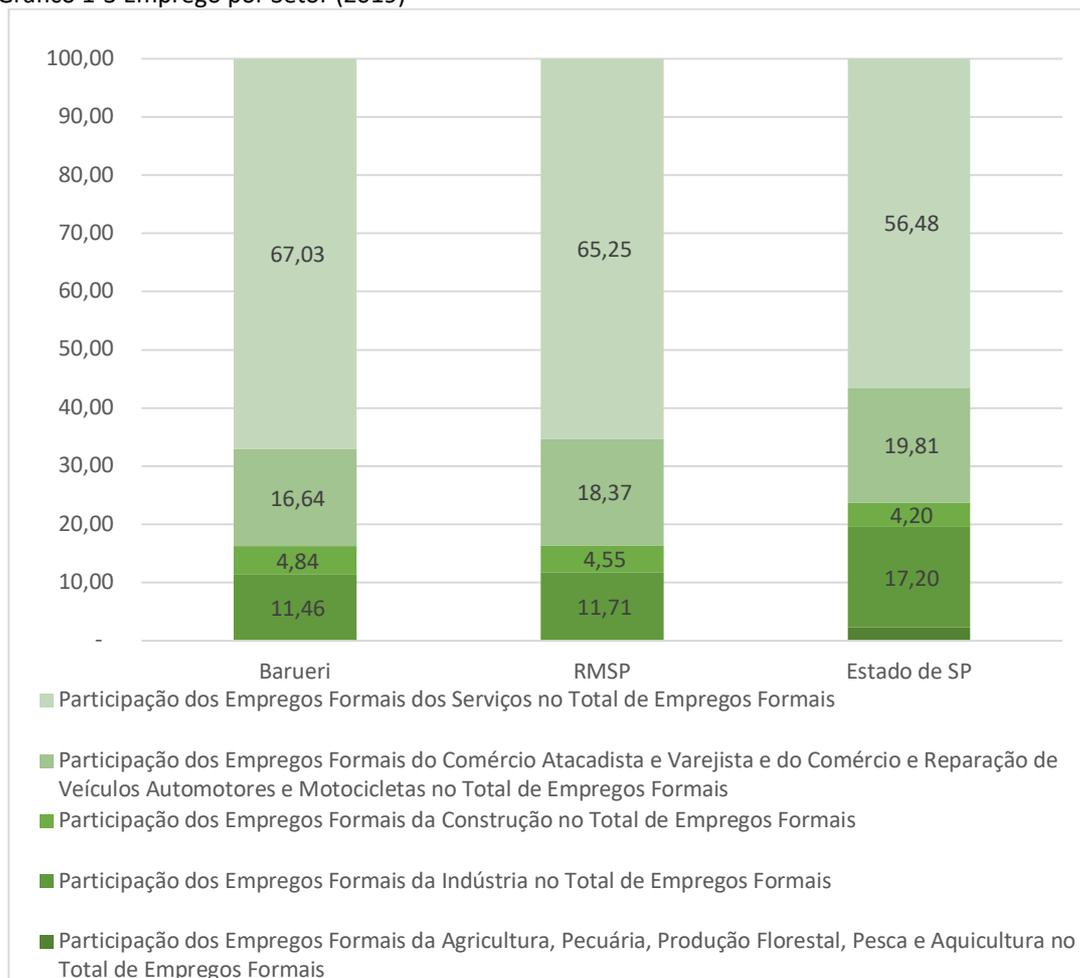
Fator analisado em (%)	Barueri	RMSP	Estado de SP
Taxa de Analfabetismo da População de 15 Anos e Mais	4,04	3,60	4,33
População de 18 a 24 Anos com pelo Menos Ensino Médio Completo	54,92	57,52	57,89

Fonte: IBGE - Fundação Seade 2021. Elaboração: Risco AU, 2022.

A população entre 18 e 24 anos com pelo menos Ensino Médio completo, todavia, era relativamente menor no município, não atingindo 55% do total, marca essa superada pelo verificado para a metrópole paulista e pela estatística estadual.

Dando sequência, foram organizadas informações sobre os empregos formais, a partir da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), que congrega dados dos postos de trabalho formais no Brasil. O gráfico, a seguir, traz a distribuição setorial dos vínculos formais de emprego, para o ano de 2019.

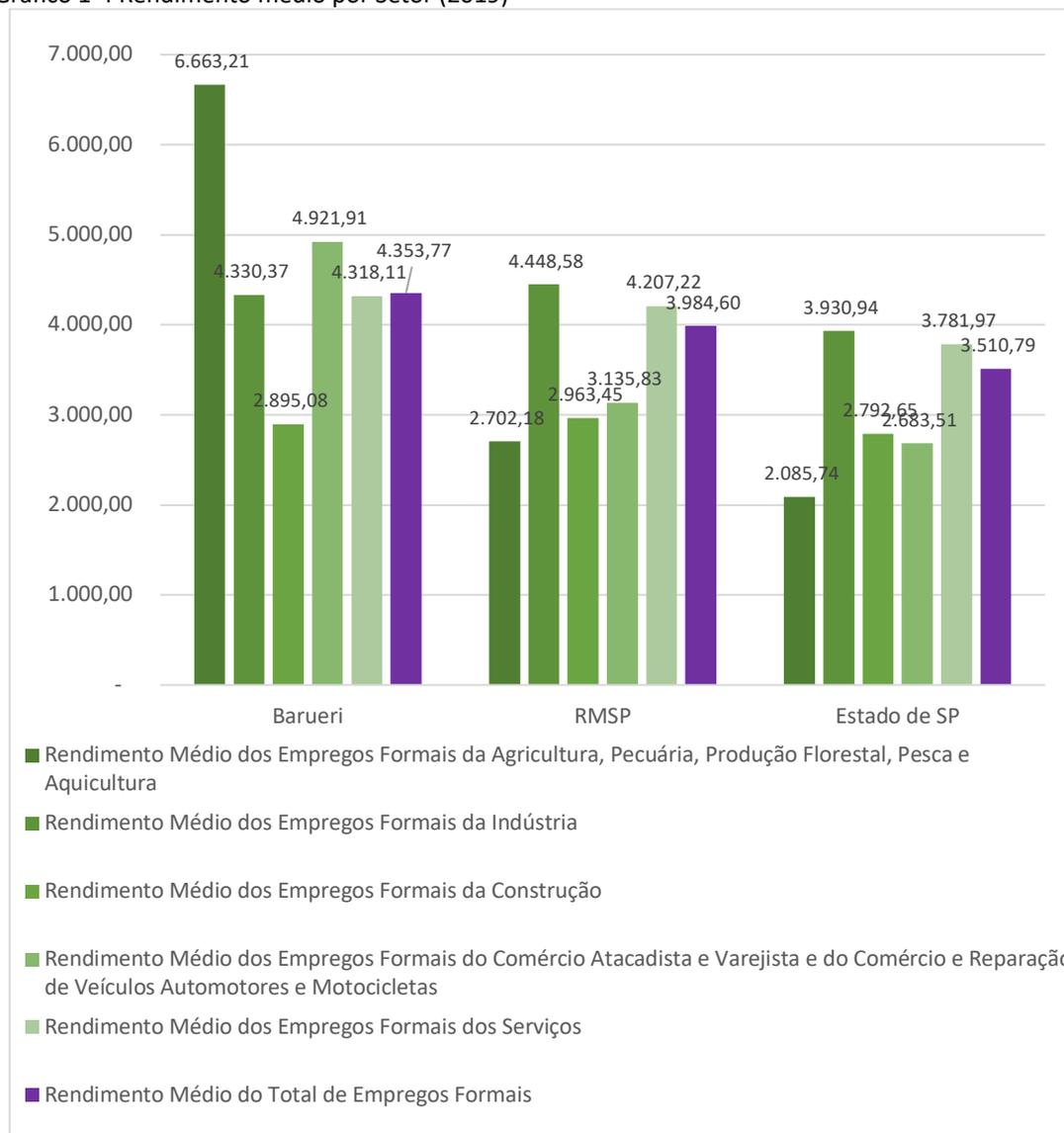
Gráfico 1-3 Emprego por Setor (2019)



Fonte: RAIS; Fundação Seade, 2021. Elaboração: Risco AU, 2022.

A parcela correspondente ao setor de serviços é proporcionalmente maior no município de Barueri, na comparação com a RMSP e o Estado de SP, atingindo marca superior a 2/3 do total. De maneira geral, o município reproduz, em grande medida, as distribuições verificadas para a estrutura metropolitana estadual, com algumas poucas diferenças, nesse nível de agregação: a parcela referente aos serviços e à construção civil é relativamente maior no município do que nas demais regionalizações apresentadas. Como contrapartida, os empregos nos demais setores, a saber: Comércio, Indústria e Agropecuária perfazem parcelas menores do total dos vínculos registrados, especialmente os dois últimos. Essa caracterização exprime, em parte, os resultados do processo de terceirização e readequação produtiva intensificados nas décadas de 1990, 2000 e 2010, com o município sediando sedes de grandes grupos empresariais buscando alternativas vantajosas em termos logísticos, ambientais e tributários ao município de São Paulo.

Gráfico 1-4 Rendimento médio por Setor (2019)



Fonte: RAIS; Fundação Seade, 2021. Elaboração: Risco AU, 2022.

As médias de rendimentos dos vínculos formais de emprego, em Barueri, superaram as contrapartidas metropolitanas e estaduais. Apenas para os setores da Indústria e da Construção civil as médias municipais foram excedidas por algum outro agregado. Vale a ressalva para o setor de Agropecuária, pois os dados se referem a matriz ou sede de empresa que atua nesse setor e não valores pagos efetivamente nas lavouras e cultivo, como seria intuitivo.

Ademais, vale chamar mais uma vez atenção para o caráter elusivo das informações médias para o município, que conforme apontado, abriga consideráveis desigualdades. Esses dados médios, focados apenas nos vínculos formais de emprego, não apresentam quaisquer

informações sobre sua distribuição dentro dos setores. Mais elementos serão oferecidos na caracterização do Trabalho e Renda no município, mais adiante neste diagnóstico. Vale, além do resgate do percentual de domicílios com renda *per capita* até meio salário mínimo, por dados do Censo Demográfico de 2010, observar o que o mesmo Censo Demográfico levantou como rendimento nominal mediano mensal das pessoas de 10 anos ou mais de idade:

Gráfico 1-5 Rendimento mensal mediano das pessoas de 10 anos ou mais (2010)

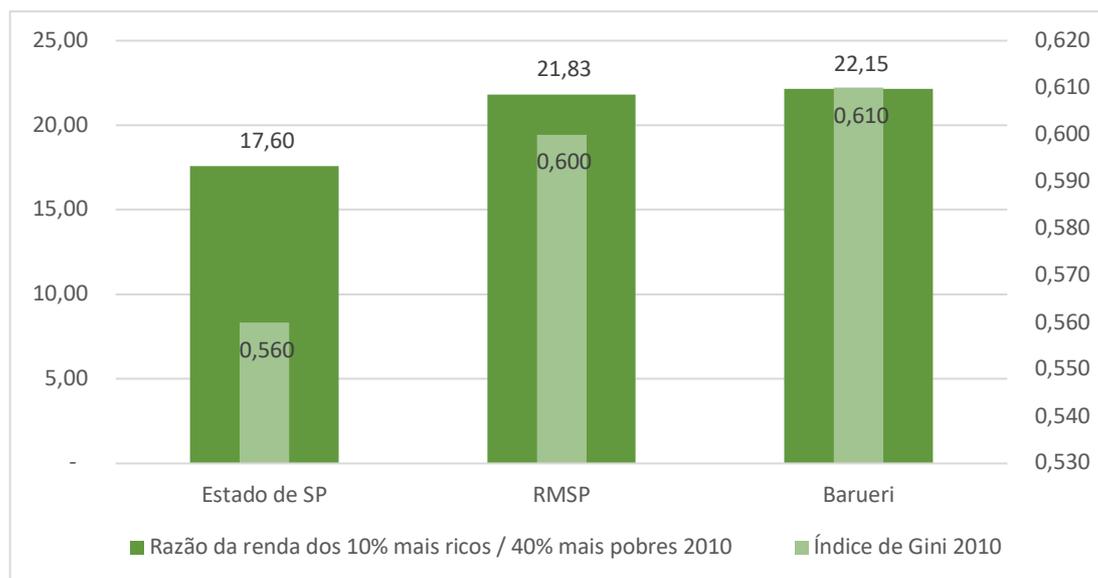


Fonte: Censo Demográfico 2010 – IBGE. Elaboração: Risco AU, 2022.

O rendimento mediano mensal, diferentemente do rendimento médio, aponta o valor auferido que divide uma população em duas partes iguais, ou seja: metade da população de 10 anos ou mais de 2010, com rendimento, recebeu acima do valor apontado por mês, ao passo que a outra metade recebeu valores inferiores ao apontado. Note-se que, enquanto os dados da RAIS apontavam para rendimento médio dos empregos formais, em 2019, para Barueri, patamar superior ao praticado no agregado metropolitano ou estadual, com o rendimento mediano, a marca barueriense apenas se equipara à estadual, permanecendo aquém do registro metropolitano. Apenas como reforço, o dado do Censo, que não se limita apenas aos empregos formais (mas são de 2010, portanto, desatualizados), indica que metade das pessoas de 10 anos ou mais com rendimento, no município de Barueri, recebia até R\$900,00, em 2010, com a outra metade auferindo rendimentos acima de desse valor.

Por fim, com o intuito de dirimir quaisquer dúvidas remanescentes sobre o caráter desigual da distribuição dos rendimentos no município, o gráfico, a seguir, apresenta dois indicadores diretos de desigualdade, construídos a partir de informações do Censo Demográfico, do IBGE, de 2010.

Gráfico 1-6 Razão da renda auferida pelos 10% mais ricos em relação a dos 40% mais pobres (%) e Índice de Gini (2010)



Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil. Pnud Brasil, Ipea e FJP, 2020, a partir de dados do Censo Demográfico 2010 - IBGE. Elaboração: Risco AU, 2022.

Tanto a proporção da renda auferida pelos 10% mais ricos em relação à renda dos 40% mais pobres, quanto o índice de Gini para o município de Barueri estavam em patamar mais elevado do que para o agregado metropolitano ou estadual. Com efeito, o Índice de Gini do município, um dos principais indicadores nessa temática, estava, em 2010, entre os 10% mais elevados de todo o país. Para base de comparação, o Banco Mundial sistematiza as informações desse indicador para 153 países, numa base agregada. Se o município de Barueri fosse inserido nesse sistema, ocuparia a 152ª posição, atrás apenas da África do Sul, país com a maior desigualdade de renda medida nesse ranqueamento. Sem dúvida, essa característica deve balizar quaisquer prognósticos que se possa elaborar para a questão da mobilidade no município.

Dando sequência aos comparativos aqui propostos, em relação à infraestrutura urbana, Barueri apresenta índices de nível de atendimento superiores aos da RMSP e do Estado de SP, a partir de dados do Censo Demográfico de 2010, organizados pela Fundação SEADE. Isso se verificou para as temáticas de coleta de lixo, abastecimento de água e esgotamento sanitário. Trata-se de uma condição bastante positiva no município, uma vez que as referências paulistas são elevadas, no comparativo nacional.

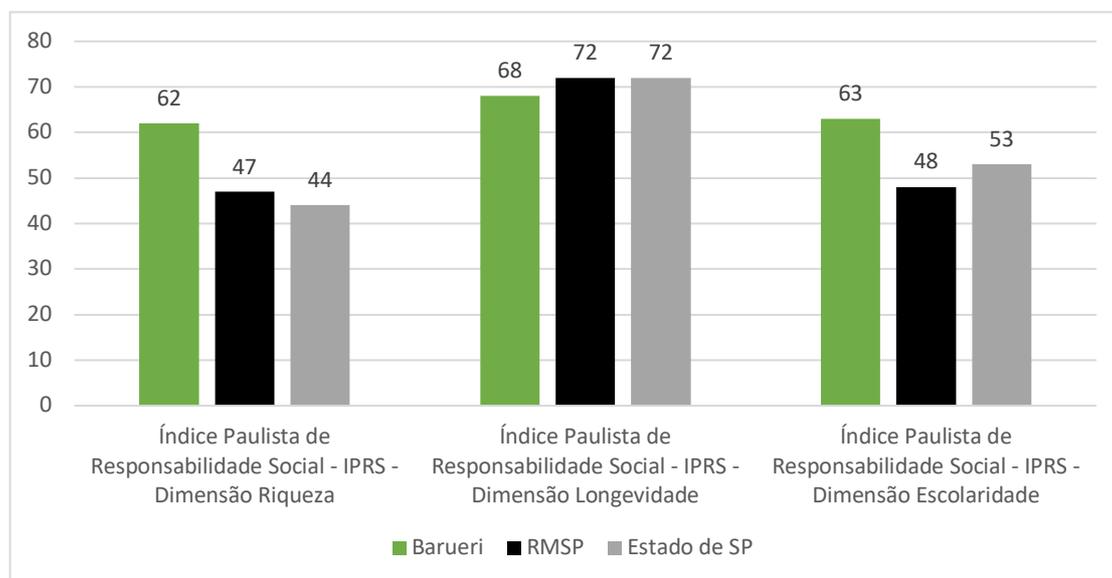
Quadro 1-6 Estatísticas de infraestrutura urbana (2010)

Nível de Atendimento (em %)	Barueri	RMSP	Estado de SP
Coleta de Lixo	99,92	99,67	99,66
Abastecimento de Água	99,26	98,29	97,91
Esgoto Sanitário - Nível de Atendimento	99,26	98,29	97,91

Fonte: IBGE; Fundação Seade, 2021. Elaboração: Risco AU, 2022.

Avançando, a análise comparada dos três fatores que compõem o Índice Paulista de Responsabilidade Social mostra que Barueri tem índices mais baixos de longevidade do que a média da RMSP e do Estado de São Paulo - é notável, porém, que em relação aos índices de escolaridade, o município apresente valores mais altos do que ambos. O mesmo vale para a dimensão riqueza, tendo em vista o conjunto de conteúdos até aqui apresentado.

Gráfico 1-7 Índice Paulista de Responsabilidade Social regional (2018)



Fonte: IPRS - Fundação Seade 2018. Elaboração: Risco AU, 2022.

Em termos de classificação, a Fundação SEADE interpreta os resultados de Barueri de forma alinhada ao que vem se estabelecendo na leitura técnica dos comparativos aqui propostos: Barueri figura entre os municípios Desiguais, uma vez que seus bons indicadores de riqueza não conseguem se traduzir em altos patamares para os demais indicadores sociais<sup>7</sup>.

Encerrando esta seção de comparativos, o quadro, a seguir, apresenta os resultados para o Índice de Vulnerabilidade Social (IVS) do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), a

<sup>7</sup> Essa classificação, os critérios e metodologia de cálculo podem ser observados no sítio <http://www.iprs.seade.gov.br/>.

partir de dados do Censo Demográfico de 2010, ano para o qual é possível ter resultados municipais, metropolitanos e estaduais.

Quadro 1-7 Índice de Vulnerabilidade Social - IVS (2010)

	IVS	IVS Infraestrutura Urbana	IVS Capital Humano	IVS Renda e Trabalho
Barueri	0,298	0,402	0,264	0,229
RMSP	0,299	0,407	0,264	0,226
Estado de SP	0,297	0,407	0,263	0,222

Fonte: Atlas da Vulnerabilidade Social - IPEA. Elaboração: Risco AU, 2022.

Esse índice congrega 16 indicadores, distribuídos em 3 dimensões: Infraestrutura Urbana, Capital Humano e Renda e Trabalho. Foi criado para complementar as leituras proporcionadas pela iniciativa de se calcular o IDH para municípios, uma vez que os dados positivos do IDH se contrastavam com realidades particularmente precárias, especialmente em regiões metropolitanas.

No comparativo, vê-se dados muito próximos para o município de Barueri, região metropolitana e estado de São Paulo. Os resultados gerais do IVS estavam na faixa de baixa vulnerabilidade social. Ao olharmos as dimensões componentes, entretanto, salta aos olhos o IVS Infraestrutura Urbana, com resultados de Alta Vulnerabilidade, especialmente pelo indicador ser sensível ao percentual de população de baixa renda que demora mais de uma hora nos deslocamentos casa-trabalho. Esse indicador insere-se diretamente no rol de preocupações que deve organizar os esforços na elaboração do Plano de Mobilidade de Barueri. As dimensões Capital Humano e Renda e Trabalho tiveram resultados próximos entre os agregados comparados, na faixa de Baixa Vulnerabilidade, ainda que a vulnerabilidade medida na dimensão Renda e Trabalho tenha sido levemente superior em Barueri do que o verificado para a RMSP e Estado de São Paulo.

## 1.4 Caracterização do município

A caracterização e análise demográfica de Barueri visam à compreensão das dinâmicas populacionais locais e regionais, buscando compreender como a população se distribui e se desloca no território.

### 1.4.1 Série histórica 1970-2016, Urbano/Rural e Taxa de Crescimento

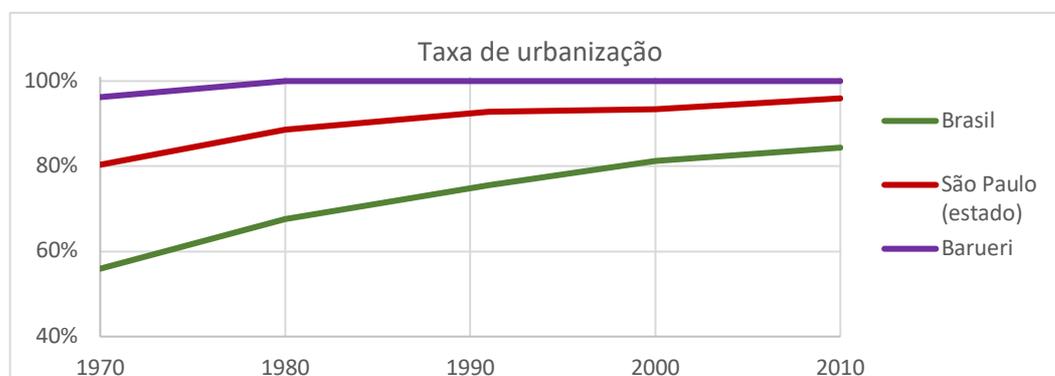
Desde 1970, Barueri tem uma população majoritariamente urbana – pouco mais de 3% da população do município naquela década vivia na área rural. O Censo de 1980 detectou a completa predominância da população urbana sobre a rural, apontando que 100% dos domicílios estavam localizados em setores urbanos da cidade.

Quadro 1-8 Evolução Populacional de Barueri/SP 1970-2010 (Urbana/Rural)

Ano	Total	Urbana	%	Rural	%
1970	37.808	36.382	96,2%	1.426	3,8%
1980	75.338	75.338	100,0%	-	0,0%
1991	130.799	130.799	100,0%	-	0,0%
2000	208.281	208.281	100,0%	-	0,0%
2010	240.749	240.749	100,0%	-	0,0%

Fonte: Censo Demográfico IBGE 2010 / Elaboração: Risco AU 2022.

Gráfico 1-8 Evolução da taxa de urbanização – Brasil, estado de São Paulo e Barueri



Fonte: Censo Demográfico IBGE / Elaboração: Risco AU, 2022.

Quadro 1-9 Evolução Taxa de Urbanização de Barueri, Estado de SP e Brasil 1970-2010

Ano	Brasil	São Paulo (estado)	Barueri
1970	55,9%	80,3%	96,2%
1980	67,6%	88,6%	100,0%
1991	75,6%	92,8%	100,0%
2000	81,2%	93,4%	100,0%
2010	84,4%	95,9%	100,0%

Fonte: Censo Demográfico IBGE 2010 / Elaboração: RiscoAU, 2022.

O maior crescimento populacional de Barueri aconteceu entre 1970 e 1980, quando o número de moradores cresceu quase 100%. O ritmo de crescimento diminuiu notavelmente, a partir de 2000, conforme demonstrado pelo quadro a seguir. Cabe ressaltar que ainda não foi realizado o Censo Demográfico, inicialmente previsto para 2020 (adiado por conta da pandemia do COVID-19 e da falta de interesse do Governo Federal em mapear dados socioeconômicos), com previsão de realização neste ano de 2022. Deste modo, não é possível verificar se esta tendência de estabilização se confirma, assim como não é possível ter a real dimensão dos impactos da pandemia na demografia nacional.

Quadro 1-10 Crescimento Populacional de Barueri/SP 1970 – 2010

Ano	População	Crescimento
1970	37.808	-
1980	75.338	99,3%
1991	130.799	73,6%
2000	208.281	59,2%
2010	240.749	15,6%

Nota: % crescimento em relação ao período anterior.

Fonte: Censo Demográfico IBGE / Elaboração: Risco AU, 2022.

A proporção entre os sexos, em Barueri, também é equilibrada e segue a tendência da população brasileira – com uma proporção de homens levemente superior a de mulheres até 1991, proporção que se inverte nas últimas décadas, onde há mais mulheres do que homens.

Quadro 1-11 Distribuição Populacional por gênero e razão de sexo em Barueri/SP

	Homens	Mulheres	Razão de sexo
1970	19.395	18.413	1,05
1980	38.592	36.746	1,05
1991	65.445	65.354	1,00
2000	102.884	105.397	0,98
2010	117.051	123.698	0,95

Nota: Razão de sexo é a população de homens sobre a população de mulheres.

Fonte: Censos Demográficos - IBGE / Elaboração: Risco AU, 2022.

A grande maioria dos domicílios existentes em Barueri são casas, que perfazem 84% do total de domicílios particulares permanentes existentes no município, seguidos por apartamentos (11%) e casas de vila ou em condomínio (4%). O Censo ainda aponta a quase inexistência de cortiços ou casa de cômodos. Essas características dos domicílios são próximas da proporção estadual e menos verticalizada do que a média da Região Metropolitana de São Paulo.

Quadro 1-12 Domicílios particulares permanentes, por tipo (2010)

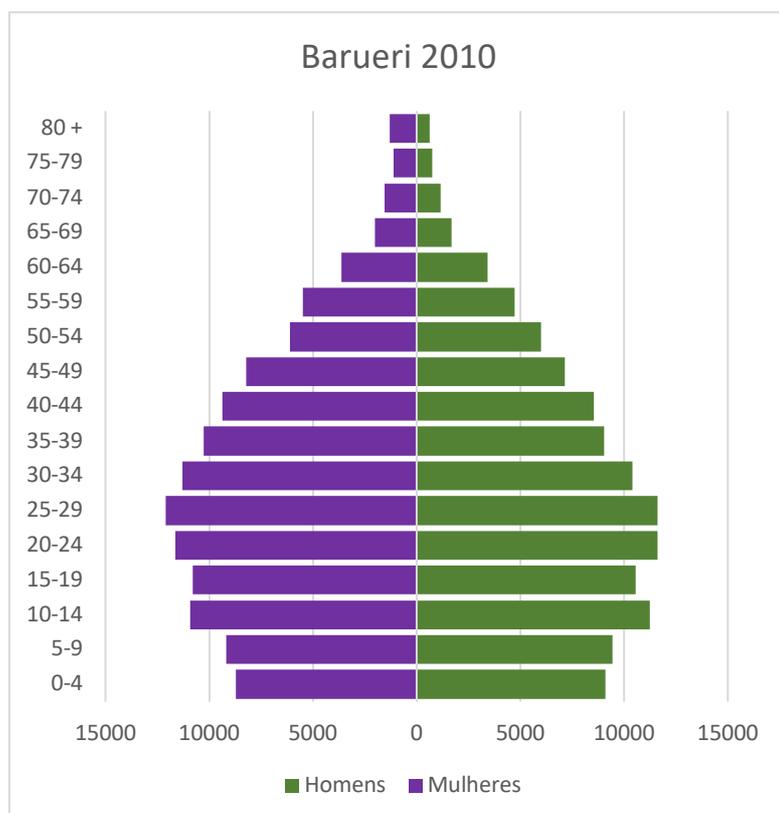
	Estado de SP		RMSP		Barueri	
Total	12.827.153	100%	6.089.847	100%	71.790	100%
Casa	10.719.524	84%	4.631.765	76%	60.218	84%
Casa de vila ou em condomínio	182.187	1%	89.754	1%	2.930	4%
Apartamento	1.838.691	14%	1.301.876	21%	7.935	11%
Casa de cômodos, cortiço ou cabeça de porco	86.587	1%	66.381	1%	707	1%
Oca ou maloca	164	0%	71	0%	-	0%

Fonte: Censo Demográfico IBGE / Elaboração: Risco AU, 2022.

### 1.4.2 Pirâmide etária

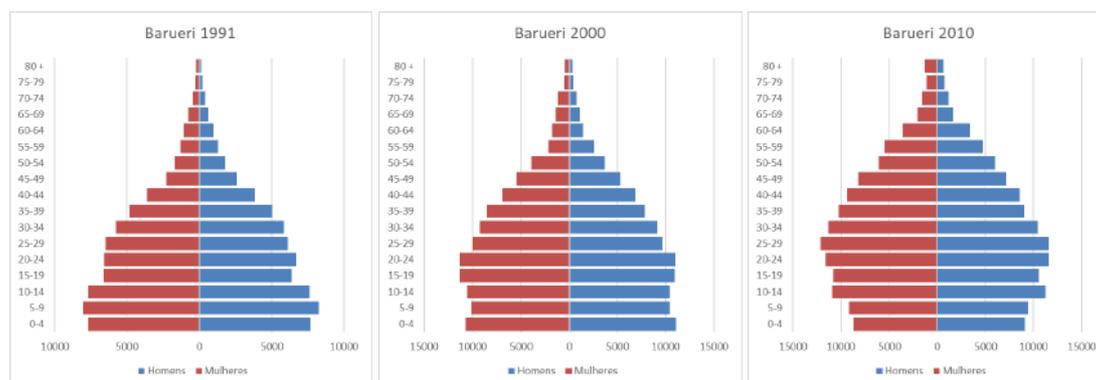
A pirâmide etária de Barueri mostra maiores volumes de população na faixa de 20 a 35 anos, com uma população feminina levemente mais velha do que a população masculina. Aponta, também, uma tendência ao envelhecimento, que se percebe claramente tanto pelo volume de população nas faixas acima dos 60 anos quanto ao se comparar com os dados das décadas anteriores.

Gráfico 1-9 Pirâmide Etária do município de Barueri (por gênero e grupos de idade) (2010)



Fonte: Censo Demográfico, 2010 - IBGE / Elaboração: Risco AU, 2022.

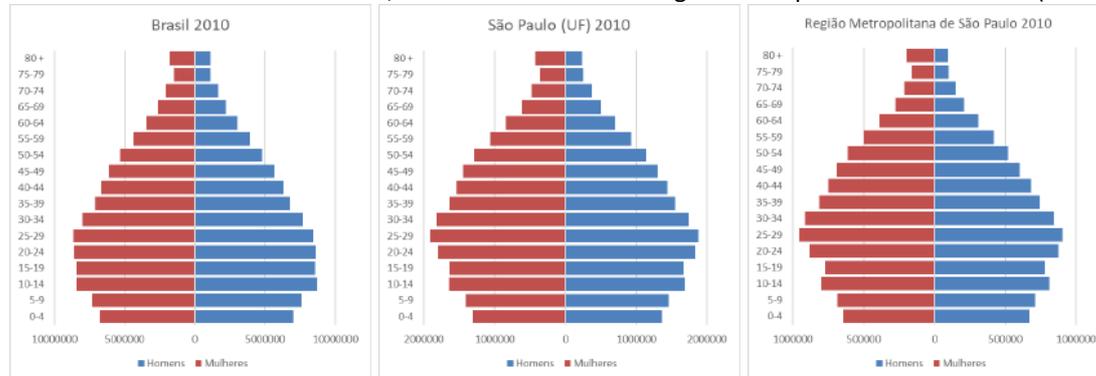
Gráfico 1-10 Pirâmide Etária do município de Barueri – 1991, 2000 e 2010



Fonte: Censo Demográfico IBGE / Elaboração: Risco AU, 2022.

As idades da população de Barueri distribuem-se de forma similar às tendências do Estado de São Paulo e da RMSP, com uma maior concentração de jovens em idade produtiva (20 a 35 anos) e menores taxas de natalidade – indicando o gradual envelhecimento da população e aumento da idade média. Não se detecta um desequilíbrio na proporção de pessoas jovens no município, apontando para uma possível boa oferta de oportunidades de educação e emprego em Barueri.

Gráfico 1-11 Pirâmide Etária Brasil, estado de São Paulo e Região Metropolitana de São Paulo (2010)



Fonte: IBGE, 2010. Elaboração: Risco AU, 2022.

### 1.4.3 Cor da pele

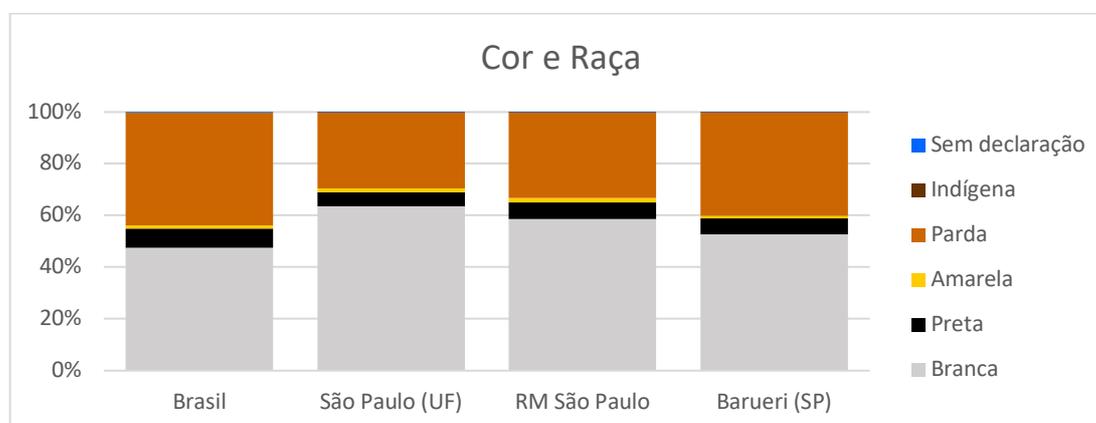
A população de Barueri é majoritariamente branca, 52,7% da população do município que se autodeclara branca, ao passo que verificamos 58,7% na RMSP e 63,7% da população do Estado. Nota-se que a proporção daqueles autodeclarados negros e pardos, em Barueri, é de 46,1% (6,2% e 39,9%, respectivamente), proporção maior do que na RMSP (39,3%) e no estado (34,8%). Os amarelos, que são 1,4% dos paulistas, são apenas 1,1% dos habitantes do município, e os indígenas representam apenas 0,1%.

Quadro 1-13 População residente em Barueri por cor ou raça autodeclarados (2010)

	Brasil		São Paulo (UF)		RM São Paulo		Barueri (SP)	
	Habitantes	%	Habitantes	%	Habitantes	%	Habitantes	%
<b>Total</b>	190.755.799	100,0%	41.262.199	100,0%	19.683.975	100,0%	240.749	100,0%
<b>Branca</b>	90.621.281	47,5%	26.264.150	63,7%	11.549.952	58,7%	126.921	52,7%
<b>Preta</b>	14.351.162	7,5%	2.244.326	5,4%	1.244.956	6,3%	14.852	6,2%
<b>Amarela</b>	2.105.353	1,1%	570.150	1,4%	361.901	1,8%	2.603	1,1%
<b>Parda</b>	82.820.452	43,4%	12.122.836	29,4%	6.495.293	33,0%	96.128	39,9%
<b>Indígena</b>	821.501	0,4%	44.800	0,1%	22.915	0,1%	200	0,1%
<b>S/D</b>	36.051	0,0%	15.937	0,0%	8.957	0,0%	45	0,0%

Fonte: Censo Demográfico, 2010 - IBGE / Elaboração: Risco AU, 2022.

Gráfico 1-12 População residente em Barueri por cor ou raça autodeclarados (2010)



Fonte: Censo Demográfico, 2010 - IBGE / Elaboração: Risco AU, 2022.

#### 1.4.4 População flutuante, deslocamentos em função do trabalho

A partir de dados do Censo Demográfico, é possível verificar o volume de população que se desloca para fora do município de domicílio por motivos de trabalho ou estudo. Estes dois motivos geralmente representam em torno de 70% a 80% de todos os deslocamentos diários, sendo, por isso, fundamental sua análise. Importante destacar que a caracterização mais detalhada das viagens será realizada no Produto 2, *Diagnóstico dos Sistemas de Mobilidade*, a partir de dados da Pesquisa Origem Destino de 2017 e de informações da Consulta Pública.

Da população de Barueri com 10 anos ou mais que exercia trabalho profissional, 30% (34,5 mil pessoas) o fazia em outro município. Esse número é relativamente alto se comparado ao total da Região Metropolitana de São Paulo (17%). No entanto, ao compararmos com os municípios limítrofes de Barueri, percebemos que a taxa de migração pendular diária de Barueri está bem abaixo de seus vizinhos (entre 36% e 57%), com exceção do município da capital (3%).

Quadro 1-14 Local do trabalho profissional – Barueri e RMSP (2010)

	Barueri		RMSP	
<b>Total</b>	113.863	100%	9.479.401	100%
<b>Município de residência</b>	78.566	69%	7.785.435	82%
<b>Município de residência - no domicílio de residência</b>	17.382	15%	2.332.959	25%
<b>Município de residência - fora do domicílio de residência</b>	61.184	54%	5.452.477	58%
<b>Outro município</b>	34.476	30%	1.636.966	17%
<b>País estrangeiro</b>	8	0%	1.826	0%
<b>Mais de um município ou país</b>	813	1%	55.173	1%

Nota: \* pessoas de 10 anos ou mais que exerciam trabalho profissional na semana de referência.

Fonte: Censo Demográfico, 2010 - IBGE / Elaboração: Risco AU, 2022.

Estes dados evidenciam um aspecto metropolitano que será verificado através de outras análises, de que o município de Barueri – juntamente de Osasco e do município de São Paulo – possui característica de centro de empregos da região oeste da metrópole, polarizando os município ao seu redor.

Quadro 1-15 Local do trabalho profissional – municípios limítrofes de Barueri (2010)

	Total	Município de residência	Outro município
<b>Barueri</b>	113.863	78.566 69%	34.476 30%
<b>Carapicuíba</b>	164.928	71.700 43%	91.850 56%
<b>Itapevi</b>	86.360	37.975 44%	47.488 55%
<b>Jandira</b>	54.179	22.845 42%	30.758 57%
<b>Osasco</b>	317.870	200.838 63%	114.744 36%
<b>Santana de Parnaíba</b>	52.019	28.956 56%	22.502 43%
<b>São Paulo</b>	5.549.787	5.345.394 96%	182.352 3%

Nota: \* pessoas de 10 anos ou mais que exerciam trabalho profissional na semana de referência.

Fonte: Censo Demográfico, 2010 - IBGE / Elaboração: Risco AU, 2022.

A parcela da população que frequenta escola ou creche em outro município que não o de residência, em Barueri, representa 16%. O maior volume destes se concentra no ensino superior – Graduação (69%) e Pós-Graduação (56%).

Quadro 1-16 Local de frequência de escola ou creche, por nível de ensino - Barueri (2010)

	Total	Em Barueri		Outro município	
<b>Total</b>	81.769	68.316	84%	13.205	16%
<b>Creche</b>	4.301	4.124	96%	161	4%
<b>Pré-escolar</b>	7.750	7.399	95%	340	4%
<b>Classe de alfabetização</b>	3.338	3.279	98%	59	2%
<b>Alfabetização de jovens e adultos</b>	830	577	70%	238	29%
<b>Fundamental</b>	38.627	34.814	90%	3.774	10%
<b>Médio</b>	17.256	15.082	87%	2.056	12%
<b>Superior de graduação</b>	8.712	2.624	30%	6.039	69%
<b>Especialização de nível superior, mestrado ou doutorado</b>	957	418	44%	538	56%

Fonte: Censo Demográfico, 2010 - IBGE / Elaboração: Risco AU, 2022.

Em comparação aos municípios vizinhos, percebe-se que Barueri possui uma menor proporção de população nos níveis mais básicos – Creche, Pré-escola e Alfabetização. No Ensino Fundamental e Médio, apresenta proporções similares aos demais. No Ensino Superior, apesar de apresentar valores altos, a proporção foi superada pelo verificado em Osasco e São Paulo.

Quadro 1-17 População que frequenta escola ou creche em outro município que não o de residência, por nível de ensino – municípios limítrofes (2010)

	Barueri	Carapicuíba	Itapevi	Jandira	Osasco	Santana de Parnaíba	São Paulo
<b>Total</b>	16%	20%	13%	26%	15%	20%	5%
<b>Creche</b>	4%	6%	6%	8%	7%	7%	1%
<b>Pré-escolar</b>	4%	9%	6%	17%	6%	12%	1%
<b>Classe de alfabetização</b>	2%	7%	3%	11%	7%	3%	1%
<b>Alfabetização de jovens e adultos</b>	29%	21%	31%	17%	12%	14%	16%
<b>Fundamental</b>	10%	14%	6%	21%	11%	13%	6%
<b>Médio</b>	12%	16%	12%	21%	11%	20%	5%
<b>Superior de graduação</b>	69%	75%	85%	84%	39%	66%	6%
<b>Especialização de nível superior, mestrado ou doutorado</b>	56%	72%	91%	83%	50%	66%	8%

Fonte: Censo Demográfico, 2010 - IBGE / Elaboração: Risco AU, 2022.

## 1.5 Caracterização socioeconômica

Uma vez definidos parâmetros básicos de análise sobre a realidade demográfica local, apresenta-se, a seguir, alguns fatores da situação socioeconômica.

### 1.5.1 Educação

Mais de 94% da população acima de 15 anos de idade de Barueri é alfabetizada, proporção comparável à estadual e à metropolitana, e acima da taxa nacional.

Quadro 1-18 População alfabetizada em Barueri

	Total	Alfabetizadas	Não alfabetizadas	Taxa de Alfabetização
Brasil	176.959.641	157.628.796	19.330.185	89,1%
São Paulo (UF)	38.586.827	36.419.080	2.167.625	94,4%
RM São Paulo	18.376.322	17.407.823	968.439	94,7%
Barueri	222.935	209.945	12.990	94,2%

Fonte: Censo Demográfico, 2010 - IBGE / Elaboração: Risco AU, 2022.

As matrículas da rede de ensino público são bem mais numerosas do que as da rede particular e estão concentradas nos três níveis de educação. Em relação aos estabelecimentos de ensino, os números apontam na mesma direção – maior quantidade de estabelecimentos de ensino municipais e estaduais do que privados.

Quadro 1-19 Total de matrículas escolares no município de Barueri (2020)

<b>Categoria</b>	<b>Matrículas</b>
Creche	10.485
Municipal	9.928
Privado	557
Pré-escolar	10.646
Municipal	9.736
Privado	910
Ensino fundamental	52.487
Municipal	49.078
Privado	3.409
Ensino médio	17.052
Estadual	8.698
Municipal	7.220
Privado	1.134

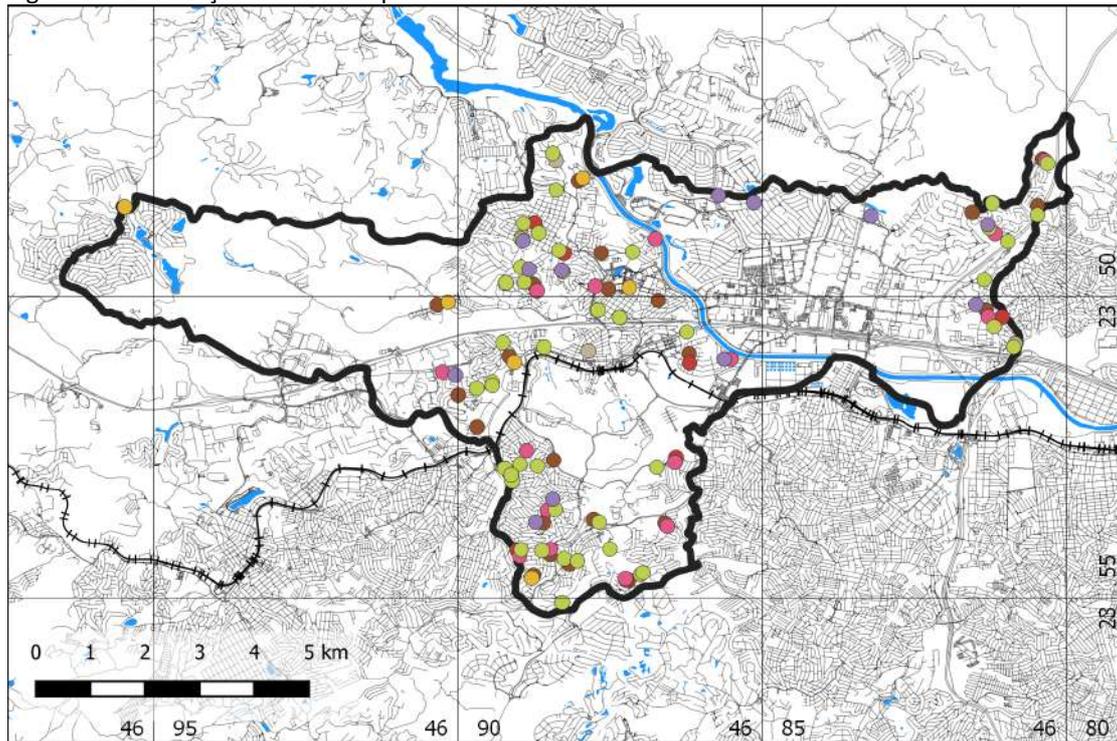
Fonte: Censo Escolar IBGE, 2020; IBGE Cidades / Elaboração: Risco AU, 2022.

Quadro 1-20 Total de estabelecimentos escolares e docentes no município de Barueri (2020)

<b>Categoria</b>	<b>Escolas</b>	<b>Docentes</b>
Ensino infantil	75	895
Creche	51	446
Municipal	35	384
Privado	16	62
Pré-escolar	44	473
Municipal	28	393
Privado	16	80
Ensino fundamental	63	2.109
Anos iniciais	61	1.293
Anos finais	58	965
Municipal	55	2.038
Privado	6	220
Ensino médio	36	891

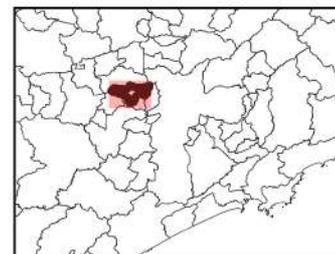
Fonte: Censo Escolar IBGE, 2020; IBGE Cidades / Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-5 Localização das escolas públicas de Barueri



Escolas e creches públicas

- EE e Ensino Medio
- EMEF
- EMEI
- EMEIEF
- EMM
- EMMEI
- O.S. EM Terceirizadas



Fonte: Prefeitura de Barueri; IBGE; Open Street Maps / Elaboração: Risco AU, 2022.

### 1.5.2 Saúde

De acordo com informações retiradas do Cadastro Nacional de Estabelecimentos da Saúde (CNES/DataSUS), o município de Barueri contava, em fevereiro de 2022, com o total de 427 Estabelecimentos de Saúde, conforme quadro abaixo.

Quadro 1-21 Estabelecimentos de saúde

<b>Estabelecimentos de saúde</b>	<b>Nº de estabelecimentos</b>
Central de regulação	1
Centro de Atenção Psicossocial (CAPS)	3
Unidade Básica de Saúde (UBS)	19
Clínica especializada/ambulatório especializado	39
Farmácia	6
Consultório	298
Hospital Geral	3
Policlínica	25
Secretaria de Saúde	1
Posto de Saúde	1
Pronto Atendimento	1
Pronto Socorro Especializado	2
Pronto Socorro Geral	6
Unidade de Serviço de apoio de diagnose e terapia	21
Unidade de vigilância em saúde	1
Total	427

Fonte: DataSUS, Fevereiro de 2022. Elaboração: Risco AU, 2022.

Dentre os estabelecimentos listados, 60 podem ser detalhados quanto ao nome, natureza jurídica, gestão e atendimento pelo SUS, no quadro a seguir, sendo 54 equipamentos da Administração Pública, 1 Entidade sem Fins Lucrativos, e 5 Entidades Empresariais.

Quadro 1-22 Estabelecimentos de Saúde - Cadastro Nacional de Estabelecimento de Saúde (CNES)

CNES	Nome Fantasia	Natureza Jurídica	Gestão	Atende SUS?
2860473	AGENCIA TRANSFUSIONAL	ADM. PÚBLICA	M	SIM
9575847	ALMOXARIFADO DE DISTRIBUICAO DE MEDICAMENTO	ADM. PÚBLICA	M	SIM
7804741	APAE BARUERI	ENTIDADE SEM FIM LUCRATIVO	M	NÃO
2024403	CAPS II ALCOOL E DROGADICAO	ADM. PÚBLICA	M	SIM
5004276	CAPS II ESTACAO	ADM. PÚBLICA	M	SIM
2023903	CAPS INFANTIL E JOVEM JOSENI AP CARDOSO DE QUEIROZ ROCHA	ADM. PÚBLICA	M	SIM
3195880	CDI BARUERI	ENTIDADE EMPRESARIAL	M	SIM
114960	CENTRAL DE ABASTECIMENTO LOGISTICA DE IMUNOBIOLOGICOS	ADM. PÚBLICA	M	SIM
7896336	CENTRAL DE REGULACAO PREFEITURA MUNICIPAL DE BARUERI	ADM. PÚBLICA	M	SIM
9207295	CENTRO DE DIAGNOSTICO MARIA MARIANO MENEGHIN	ADM. PÚBLICA	M	SIM
7980426	CENTRO DE ESPECIALIDADES E DIAGNOSTICOS DO ENGENHO NOVO	ADM. PÚBLICA	M	SIM
2024004	CENTRO DE ESPECIALIDADES LUIZ MARIA BARLETTA	ADM. PÚBLICA	M	SIM
2023873	CENTRO DE SAUDE FUNCIONAL	ADM. PÚBLICA	M	SIM
7492537	CENTRO ESPECIALIZADO EM REABILITACAO	ADM. PÚBLICA	M	SIM
43702	CREDITA BARUERI CENTRO DE REFERENCIA ESPECIALIZADO EM DIAG	ADM. PÚBLICA	M	SIM
9523863	DEPARTAMENTO TECNICO DE CONTROLE DE ZOOSES	ADM. PÚBLICA	M	SIM
9591915	DEPARTAMENTO TECNICO DE MEDICINA E SEGURANCA DO TRABALHO	ADM. PÚBLICA	M	SIM
7297998	EEFMT PROF DAGMAR RIBAS TRINDADE	ADM. PÚBLICA	M	SIM
7009410	EEFMT PROFESSORA MARIA THEODORA PEDREIRA DE FREITAS	ADM. PÚBLICA	M	SIM
9575766	FARMACIA CENTRAL	ADM. PÚBLICA	M	SIM
127604	HOSPITAL DE RETAGUARDA DO JARDIM PAULISTA	ADM. PÚBLICA	M	SIM
6095666	HOSPITAL MUNICIPAL DE BARUERI DR FRANCISCO MORAN	ADM. PÚBLICA	M	SIM
3272591	HOSPITALIS	ENTIDADE EMPRESARIAL	M	NÃO
7011849	ITB BRASILIO FLORES DE AZEVEDO	ADM. PÚBLICA	M	SIM
7056400	ITB PROFESSOR ANTONIO ARANTES FILHO	ADM. PÚBLICA	M	SIM
7014546	ITB PROFESSOR HERCULES ALVES E OLIVEIRA	ADM. PÚBLICA	M	SIM
7056427	ITB PROFESSOR MOACYR DOMINGOS SAVIO	ADM. PÚBLICA	M	SIM
7962665	ITB PROFESSORA MARIA SYLVIA CHALUPPE MELLO	ADM. PÚBLICA	M	SIM
9070206	LAVOISIER MED DIAG SHOPPING PARQUE BARUERI	ENTIDADES EMPRESARIAIS	M	NÃO
5756332	LAVOISIER MEDICINA DIAGNOSTICA BARUERI	ENTIDADE EMPRESARIAL	M	NÃO
6591620	PRONTO ATENDIMENTO INFANTIL	ADM. PÚBLICA	M	SIM
7671059	PRONTO SOCORRO BARUERI	ENTIDADE EMPRESARIAL	M	NÃO
7522533	PRONTO SOCORRO DO ENGENHO NOVO	ADM. PÚBLICA	M	SIM
372811	PRONTO SOCORRO MARIA DE LOURDES EVANGELISTA	ADM. PÚBLICA	M	SIM
2024381	PRONTO SOCORRO MUNICIPAL ARNALDO DE FIGUEIREDO FREITAS	ADM. PÚBLICA	M	SIM
2024373	PRONTO SOCORRO MUNICIPAL JOSE AGOSTINHO DOS SANTOS	ADM. PÚBLICA	M	SIM
9922520	PRONTO SOCORRO VANDERSON CESAR DE ALMEIDA	ADM. PÚBLICA	M	SIM
2082209	PS E MATERNIDADE NAIR FONSECA LEITAO ARANTES	ADM. PÚBLICA	M	SIM
424935	SAD MARIA DE LOURDES DA SILVA LURDINHA	ADM. PÚBLICA	M	SIM
3040623	SAE MARIA JOSE ESTEVANATO	ADM. PÚBLICA	M	SIM
6349889	SECRETARIA DE SAUDE DE BARUERI	ADM. PÚBLICA	M	SIM
2096129	UBS AMARO JOSE DE SOUZA	ADM. PÚBLICA	M	SIM
2023970	UBS ARMANDO GONCALVES DE FREITAS	ADM. PÚBLICA	M	SIM
7136889	UBS BENEDICTA CARLOTA	ADM. PÚBLICA	M	SIM
2023946	UBS BENEDITO DE OLIVEIRA CRUDO	ADM. PÚBLICA	M	SIM
3383792	UBS DR ADAUTO RIBEIRO	ADM. PÚBLICA	M	SIM
6501133	UBS DR ELISABETE IZILDA DULEBA	ADM. PÚBLICA	M	SIM
2024012	UBS DRA KATIA KOHLER	ADM. PÚBLICA	M	SIM
9568050	UBS EDINI CAVALCANTE CONSOLI	ADM. PÚBLICA	M	SIM
2024047	UBS HELIO BERZAGHI	ADM. PÚBLICA	M	SIM
2023911	UBS HERMELINO LIBERATO FILHO	ADM. PÚBLICA	M	SIM
2024020	UBS JOAO DE SIQUEIRA	ADM. PÚBLICA	M	SIM
2023954	UBS JOSE FRANCISCO CAIABA	ADM. PÚBLICA	M	SIM

9747346	UBS JULIO LIZART	ADM. PÚBLICA	M	SIM
2023962	UBS MARIA FRANCISCA DE MELO	ADM. PÚBLICA	M	SIM
2096137	UBS MARIA MAGDALENA MACEDO	ADM. PÚBLICA	M	SIM
2024039	UBS PASTOR JOSE ROBERTO ROSSI	ADM. PÚBLICA	M	SIM
2023881	UBS PEDRO IZZO	ADM. PÚBLICA	M	SIM
2023989	UBS RAQUEL SANDRINI RUELA	ADM. PÚBLICA	M	SIM
2023938	UBS VINCE NEMETH	ADM. PÚBLICA	M	SIM

Fonte: DataSUS, 2022 / Elaboração: Risco AU, 2022.

### 1.5.2.1 Estatísticas vitais

Nos anos de 2018, 2019 e 2020, segundo o Sistema de Informações sobre Nascidos Vivos (SINASC) do Ministério da Saúde, foram registrados, respectivamente, 5.779, 5.729 e 5.488 nascidos vivos, de mães residentes em Barueri, apontando para leve decréscimo natal de 5%, no triênio.

A taxa de natalidade do município, entre 2015 e 2019, passou de 22,30 a 21,68 nascidos por mil habitantes. Observa-se que as médias anuais, em Barueri, são expressivamente superiores às médias metropolitanas.

Quadro 1-23 Taxa de Natalidade (por mil habitantes)

Períodos	Taxa de Natalidade*	Taxa de Natalidade* RMSP
2015	22,30	15,72
2016	21,27	14,83
2017	21,75	14,91
2018	21,90	14,52
2019	21,68	13,54

Nota: \*por mil habitantes

Fonte: Informações dos Municípios Paulistas (IMP) – Fundação SEADE, 2021. Elaboração: Risco AU, 2022.

No mesmo período, entre 2015 e 2019, Barueri registrou Taxa de Mortalidade Infantil variando de 13,29, em 2015, a 11,09, em 2019. Nos anos intermediários, entre 2016 e 2018, a taxa esteve na casa de 8 registros anuais, valor ligeiramente abaixo da média metropolitana.

Quadro 1-24 Taxa de Mortalidade Infantil (por mil habitantes)

<b>Períodos</b>	<b>Taxa de Mortalidade Infantil* em Barueri</b>	<b>Taxa de Mortalidade Infantil* na RMSP</b>
2015	13.29	10.9
2016	8.1	11.25
2017	8.03	10.84
2018	8.26	11.02
2019	11.09	11.15

Nota: \*Por mil nascidos vivos.

Fonte: Informações dos Municípios Paulistas (IMP) – Fundação SEADE 2021. Elaboração: Risco AU, 2022.

Quanto aos óbitos registrados, entre 2015 e 2021, nota-se tendência de estabilidade. Entre os anos de 2015 e 2018, com variação de 1.763 a 1793 registros no período. Para os anos de 2020 e 2021, já no contexto da pandemia de COVID-19, os registros saltaram para 2.412 e 2.812, respectivamente, crescimento de aproximadamente 50% dos registros.

Quadro 1-25 Óbitos (2015-2021)

<b>Períodos</b>	<b>Óbitos</b>
2015	1.763
2016	1.762
2017	1.755
2018	1.793
2019	2.000
2020	2.412
2021	2.812

Nota: \*por mil habitantes

Fonte: Informações dos Municípios Paulistas (IMP) – Fundação SEADE, 2021. Elaboração: Risco AU, 2022.

Em termos gerais, nota-se que o município de Barueri tem registro de índices de estatísticas vitais de saúde de melhor qualidade, quando comparado com a Região Metropolitana de São Paulo.

### 1.5.3 Trabalho e renda

A proporção da população economicamente ativa (PEA)<sup>8</sup> de Barueri era levemente superior ao índice da RMSP e do Estado de SP – 61,47% da população entre 10 e 65 anos de idade do município enquadrava-se nessa categoria. As taxas de ocupação da PEA em Barueri, em 2010, eram um pouco inferiores do que as da Região Metropolitana de São Paulo e do Estado de São Paulo, todas acima do patamar de 90%.

Quadro 1-26 População Economicamente Ativa no município, Região Metropolitana e Estado, 2010

	PEA		Não Econ. Ativa		Total	
	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%
Barueri	125.594	61,47	78.730	38,53	204.324	100,00
RMSP	10.336.745	60,89	6.638.355	39,11	16.975.100	100,00
Estado de SP	21.639.776	60,58	14.083.478	39,42	35.723.254	100,00

Fonte: Censo Demográfico 2010, IBGE. Elaboração: Risco AU, 2022.

Quadro 1-27 Pessoas ocupadas no município, Região Administrativa e Estado

	Ocupados	%	Não Ocupados	%	Total PEA
Barueri	113.863	90,66	11.731	9,34	125.594
RMSP	9.479.401	91,71	857.344	8,29	10.336.745
Estado de SP	20.001.270	92,43	1.638.506	7,57	21.639.776

Fonte: Censo Demográfico 2010, IBGE. Elaboração: Risco AU, 2022.

Na comparação, por sexo, é possível notar que a parcela da população masculina que fazia parte da PEA era maior do que a feminina: enquanto os homens correspondiam a 48,22% da população total, perfaziam 55,08% da PEA municipal, proporção similar à verificada no Estado de SP. Entre a população ocupada, os homens também eram maioria, com 57,02%, levemente acima da marca estadual, de 56,77%, segundo dados do Censo Demográfico de 2010.

Quadro 1-28 População Economicamente Ativa, 2010 (em %)

	Economicamente ativa (%)		Total (%)	
	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres
Barueri	55,08	44,92	48,22	51,78
RMSP	53,72	46,28	47,45	52,55
Estado de SP	55,24	44,76	48,31	51,69

Fonte: Censo Demográfico 2010, IBGE. Elaboração: Risco AU, 2022.

<sup>8</sup> População Economicamente Ativa (PEA) é o conceito que descreve a população entre 10 e 65 anos de idade que foram classificadas como ocupadas e desocupadas na semana de referência da pesquisa – no caso, o Censo Demográfico 2010. População não-economicamente ativa (não-PEA) é aquela em que as pessoas não foram classificadas como ocupadas ou desocupadas. Fonte: Notas Metodológicas, IBGE, 2016. <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/trabalhoerendimento/pme/pmemet2.shtm>> acesso em 13/05/2016.

Em termos de rendimento, os dados apontam que pouco mais de 41% da população de Barueri ganhavam até dois salários mínimos mensais. Quase 35% da população declarou-se “sem rendimento”. Excluindo essa parcela, a faixa salarial mais populosa foi a de 1 a 2 salários mínimos, que concentrava 27,04% da população.

Quadro 1-29 Distribuição das pessoas por faixa de salário mínimo – Barueri, 2010

	Absoluto	%
Total	204.324	100,00
Até 1 SM	29.181	14,28
Mais de 1 a 2 SM	55.254	27,04
Mais de 2 a 3 SM	18.946	9,27
Mais de 3 a 5 SM	14.014	6,86
Mais de 5 a 10 SM	9.090	4,45
Mais de 10 a 20 SM	3.923	1,92
Mais de 20 SM	3.375	1,65
Sem rendimento	70.541	34,52

Fonte: Censo Demográfico 2010, IBGE. Elaboração: Risco AU, 2022.

Em relação à distribuição da renda, é perceptível que há uma diferença de rendimentos entre homens e mulheres. Em realidade, embora o município tivesse rendimentos médios totais superiores aos verificados para o Estado de São Paulo (R\$ 1.868,19 contra R\$1.721,96, respectivamente), os patamares de rendimentos médio e mediano para mulheres, em Barueri, tiveram registros inferiores aos estaduais, enquanto para os homens, esses valores de referência superaram o verificado para o Estado de São Paulo.

Quadro 1-30 Rendimento médio e mediano das pessoas com 10 anos ou mais, com rendimento, por sexo – Barueri, 2010

	Total	Homens	Mulheres	% Homens/Mulheres
Rend. Médio	1.868,19	2.294,00	1.370,25	67,41
Rend. Mediano	900,00	1.000,00	715,00	39,86

Fonte: Censo Demográfico 2010, IBGE. Elaboração: Risco AU, 2022.

Para o rendimento médio, o rendimento dos homens no município era 67,41% superior ao das mulheres. Quando se toma o rendimento mediano, que divide em a população em 2 partes de igual proporção, o rendimento total foi de R\$900,00, o seja, metade da população com mais de 10 anos e com algum rendimento ganhava até esse valor, em 2010, e a outra metade tinha rendimentos que superavam esse referencial. Esse foi exatamente o mesmo valor obtido para o Estado de São Paulo. O mesmo pode ser dito para o rendimento mediano dos homens. Já o das mulheres era levemente superior na média estadual, atingindo R\$720,00. Os dados do Censo Demográfico de 2022 trarão mais elementos para verificar o

ocorrido com as tendências e distribuições aqui colocadas. Na seção “Análise Econômica”, mais adiante, dados mais recentes, obtidos a partir da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), que infelizmente captam apenas os vínculos formais (em 2010, de acordo com o Censo Demográfico, cerca de 74% dos ocupados no município tinham vínculo formal de emprego), cada vez menos representativos do total de postos de emprego, por conta das flexibilizações da legislação trabalhista e práticas correntes do mercado de trabalho, agravadas sobretudo na última década.

#### **1.5.4 Moradia e entorno**

Considerando os dados do Censo IBGE de 2010, que apesar de possuírem mais de 12 anos ainda são os dados censitários mais recentes para leitura geral e sistêmica das características da moradia e seu entorno, apresenta-se, nesse capítulo, uma leitura geral e integrada entre o domicílio (forma de moradia, densidade interna da unidade e tipo de material das paredes externas) e as características do entorno quanto à existência de: identificação do logradouro; iluminação pública; pavimentação da via; calçada; meio-fio/guia; rampa para cadeirante; arborização; esgoto à céu aberto e lixo acumulado nos logradouros.

Na segunda parte do capítulo, será avaliada, também, a ocorrência e a localização das 21 áreas atualmente caracterizadas como Aglomerados Subnormais, pelo IBGE (2021), ou seja, as áreas onde incide a maior precariedade de infraestruturas e serviços urbanos e, conseqüentemente, onde se verifica as piores condições de habitabilidade de Barueri.

##### **1.5.4.1 Características construtivas, densidade interna, condição de ocupação e características do entorno.**

O panorama geral sobre as características construtivas dos domicílios existentes em Barueri, segundo o Censo IBGE 2010, mostra que a grande maioria das moradias (87,7%) tinham boas condições de acabamento externo, em alvenaria revestida. Outros 11,8%, ainda que construídos de alvenaria, não possuíam revestimento externo, indicando grau inferior de qualidade. Nota-se, ainda, a ocorrência de aproximadamente 0,3% de domicílios com condições de acabamento precárias, sendo 0,1% de madeira aproveitada, 0,05% de taipa não revestida e 0,14% de outro material.

Quadro 1-31 Material da Moradia (2010)

Material	Quantidade de Domicílios	(%)
ALVENARIA COM REVESTIMENTO	62.972	87,69%
ALVENARIA SEM REVESTIMENTO	8.503	11,84%
MADEIRA APARELHADA	125	0,17%
MADEIRA APROVEITADA	75	0,10%
TAIPA NÃO REVESTIDA	36	0,05%
OUTRO MATERIAL	99	0,14%
Total	71.810	100,00%

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010. Elaboração: Risco AU, 2022.

Já quanto à condição de ocupação interna dos domicílios, nota-se a ocorrência de 10,30% dos domicílios com mais de 3 moradores por dormitórios, o que, na grande maioria dos casos, é indicativo de densidade interna excessiva à unidade.

Quadro 1-32 Densidade de morador por dormitório no domicílio, 2010

Densidade de moradores por dormitório	Total de Domicílios	(%)
ATÉ 1,0 MORADOR	17.618	24,53%
MAIS DE 1,0 ATÉ 2,0 MORADORES	33.406	46,52%
MAIS DE 2,0 ATÉ 3,0 MORADORES	13.390	18,65%
MAIS DE 3,0 MORADORES	7.394	10,30%
Total	71.808	100,00%

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010. Elaboração: Risco AU, 2022.

Em relação à condição de ocupação, do total dos 71.790 domicílios recenseados, 44.411 eram próprios, dos quais 39.554 próprios e quitados, e os demais 4.857 próprios em aquisição, 17.730 eram alugados, 8.951 cedidos, e os outros 698 tinham outra condição de ocupação não definida.

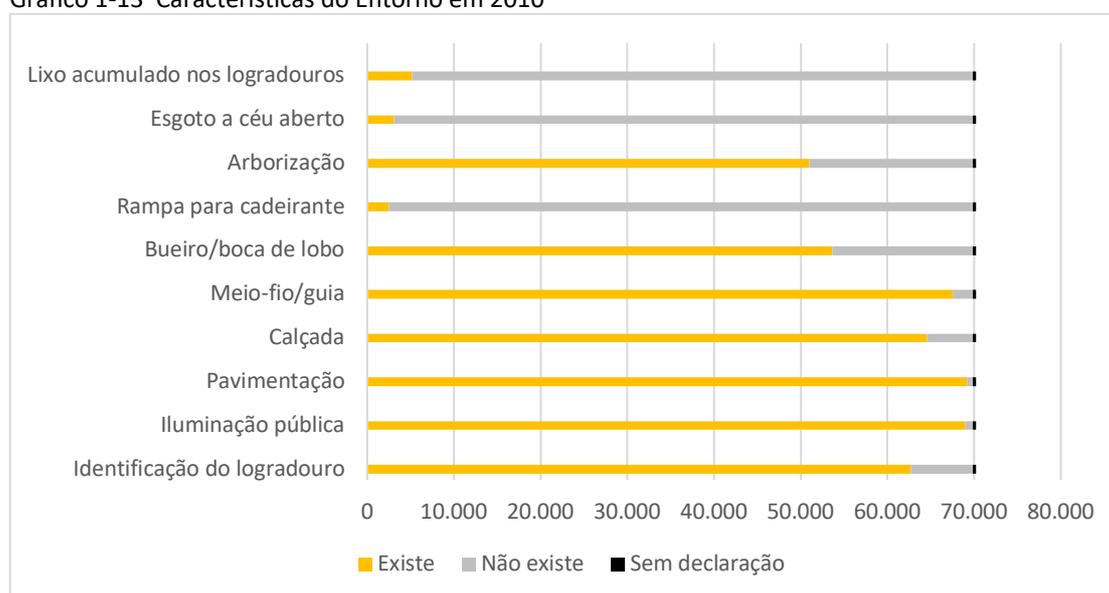
Quadro 1-33 Condição de ocupação do domicílio

Condição de ocupação	Total Domicílios	(%)
Próprios	44.411	62,38%
Próprios e quitados	39.554	55,56%
Próprios em aquisição	4.857	6,82%
Alugados	17.730	24,91%
Cedidos	8.951	12,57%
Outra condição	698	0,98%
Total	71.190	100,00%

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010. Elaboração: Risco AU, 2022.

Quanto às características do entorno, destaca-se a ampla cobertura de pavimentação (98,5%), a presença de meio-fio/guia (96,3%) e iluminação pública (98,2%), praticamente universalizadas, em todo o município. Com índice levemente inferior, mas ainda assim com ampla cobertura, estava a presença de calçadas (92%)<sup>9</sup>. Figurando com índices intermediários, constava a identificação dos logradouros (89,3%), a presença de infraestrutura de drenagem pluvial através de bueiros e boca de lobo (76,5%), e a arborização das vias (72,6%). Por fim, chama atenção a baixíssima existência de rampas para cadeirantes, (apenas 3,5% das vias), a ocorrência de esgoto à céu aberto (4,4%) e a presença de lixo acumulado nos logradouros (7,4%).

Gráfico 1-13 Características do Entorno em 2010



Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010. Elaboração: Risco AU, 2022.

<sup>9</sup> Em outro momento do diagnóstico será avaliada a qualidade das calçadas. O índice aqui apresentado refere-se apenas a presença ou ausência da calçada em todo o município.

Quadro 1-34 Características do entorno

Barueri(SP)	Identificação do logradouro		Iluminação pública		Pavimentação		Calçada	
Total Domicílios	70.193	100,00%	70.193	100,00%	70.193	100,00%	70.193	100,00%
Existe	62.698	89,32%	68.923	98,19%	69.161	98,53%	64.594	92,02%
Não existe	7.162	10,20%	937	1,33%	699	1,00%	5.266	7,50%
Sem declaração	333	0,47%	333	0,47%	333	0,47%	333	0,47%

Barueri(SP)	Meio-fio/guia		Bueiro/boca de lobo		Rampa para cadeirante		Arborização	
Total Domicílios	70.193	100,00%	70.193	100,00%	70.193	100,00%	70.193	100,00%
Existe	67.572	96,27%	53.676	76,47%	2.483	3,54%	50.997	72,65%
Não existe	2.288	3,26%	16.184	23,06%	67.377	95,99%	18.863	26,87%
Sem declaração	333	0,47%	333	0,47%	333	0,47%	333	0,47%

Barueri(SP)	Esgoto a céu aberto		Lixo acumulado nos logradouros	
Total Domicílios	70.193	100,00%	70.193	100,00%
Existe	3.089	4,40%	5.188	7,39%
Não existe	66.771	95,12%	64.672	92,13%
Sem declaração	333	0,47%	333	0,47%

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010. Elaboração: Risco AU, 2022.

#### 1.5.4.2 Aglomerados Subnormais.

As piores condições de mobilidade e acessibilidade incidem coincidentemente sobre os locais onde o processo de ocupação e construção das moradias se deu de maneira informal, autoconstruída, com parcelamento do solo não planejado e irregular.

Mesmo em Barueri, município conhecido pelo elevado PIB, pelo grande número de empresas e condomínios fechados de alto padrão, a pobreza se manifesta em seu território, nas porções autoconstruídas.

O último levantamento do IBGE para Aglomerados Subnormais identificou 21 áreas com estas características em Barueri. Segundo definição do Instituto, um Aglomerado Subnormal é caracterizado como

(...) uma forma de ocupação irregular de terrenos de propriedade alheia – públicos ou privados – para fins de habitação em áreas urbanas e, em geral, caracterizados por um padrão urbanístico irregular, carência de serviços públicos essenciais e localização em áreas com restrição à ocupação. No Brasil, esses assentamentos irregulares são conhecidos por diversos nomes como favelas, invasões, grotas, baixadas, comunidades, vilas, ressacas, loteamentos irregulares, mocambos e palafitas, entre outros. Enquanto referência básica para o conhecimento da condição de vida da população brasileira em todos os municípios e nos recortes territoriais intramunicipais – distritos, subdistritos, bairros e localidades –, o Censo Demográfico aprimora a identificação dos aglomerados subnormais. Assim, permite mapear a sua distribuição no País e nas cidades e identificar como se caracterizam os serviços de abastecimento de água, coleta de esgoto, coleta de lixo e fornecimento de energia elétrica nestas áreas, oferecendo à sociedade um quadro nacional atualizado sobre esta parte das cidades que demandam políticas públicas especiais (IBGE 2021).

Os atuais 21 Aglomerados Subnormais<sup>10</sup> abrigam, aproximadamente, 1.732 unidades domiciliares. Como já afirmado, anteriormente, estas áreas concentram as piores condições de habitabilidade do município e, por consequência, igualmente as piores condições de mobilidade e acessibilidade, por isso a importância em destacá-las. Muitas vezes, dispostas em terreno íngreme, as calçadas e os acessos do bairro dificultam o deslocamento das pessoas em geral, afetando sobretudo aquelas de mobilidade reduzida, como cadeirantes e idosos, por exemplo.

O quadro e mapas, apresentados na sequência, detalham a caracterização e localização dos Aglomerados Subnormais existentes em Barueri.

---

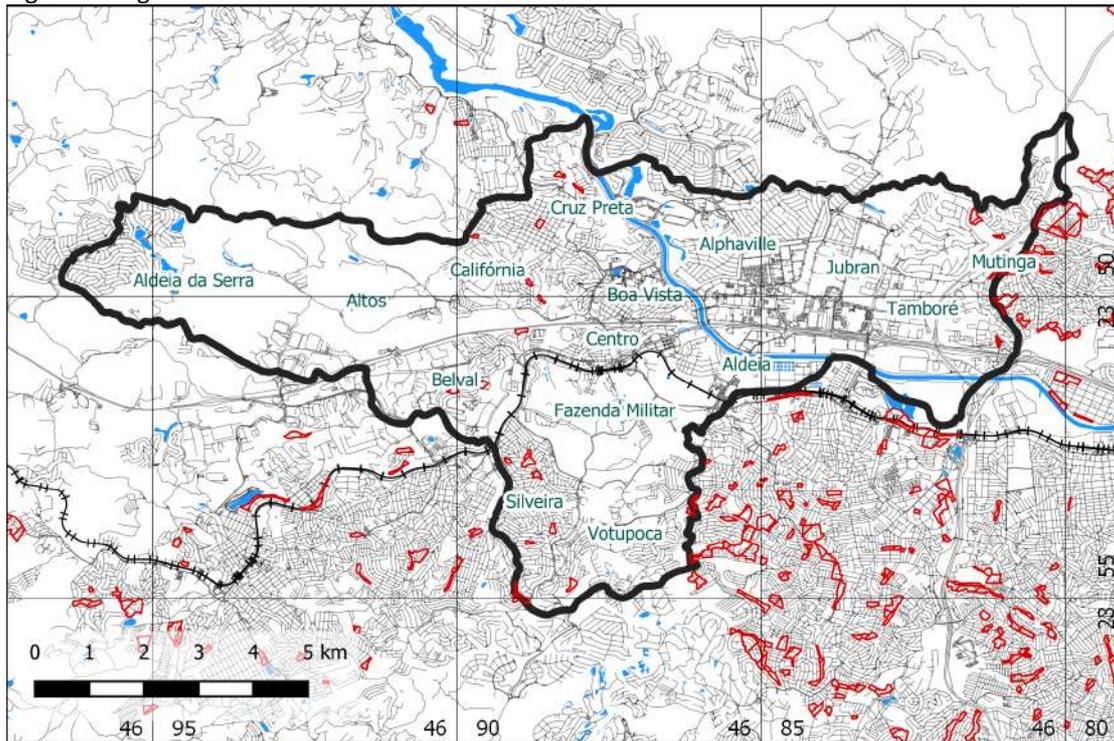
<sup>10</sup> Conforme dados preliminares divulgados pelo IBGE entre 2020 e 2022. Mais detalhes sobre a pesquisa disponíveis em [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101717\\_notas\\_tecnicas.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101717_notas_tecnicas.pdf) (último acesso em 20/04/2022).

Quadro 1-35 Nome e quantidade de domicílios dos Aglomerados subnormais (IBGE 2022)

<b>Nº</b>	<b>Nome</b>	<b>Domicílios</b>
1	Der	59
2	Empreendimentos Elias	79
3	Empreendimentos Tiradentes	135
4	Jardim Audir	170
5	Jardim Itaqueti	200
6	Nova Aurora	165
7	Núcleo Engenho Novo	110
8	Otacílio	162
9	Parque dos Camargos	83
10	Rua Brooklin	52
11	Rua José Ilhéus	80
12	Viel Mississipe	167
13	Recanto da Pedra	30
14	Núcleo Oleoduto da Petrobras	30
15	Alameda Leningrado	30
16	Célia Mota	30
17	Rua Vasco da Gama	30
18	Rua Atenas	30
19	Vila Morelato	30
20	Rua José Roberto	30
21	Jardim Silveira	30
	<b>Total</b>	<b>1.732</b>

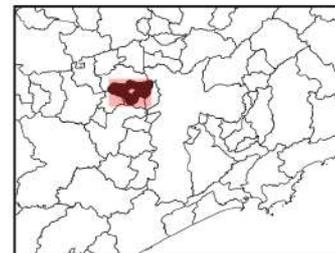
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-6 Aglomerados Subnormais 2022



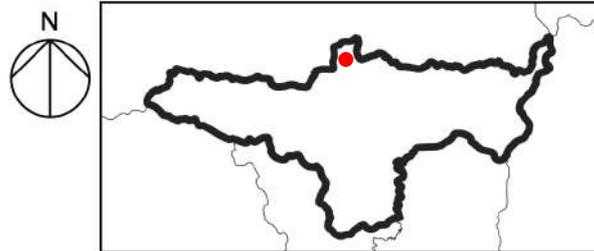
Aglomerados subnormais

-  Aglomerados subnormais
-  Hidrografia
-  Ferrovia
-  Limite municipal
-  Sistema Viário



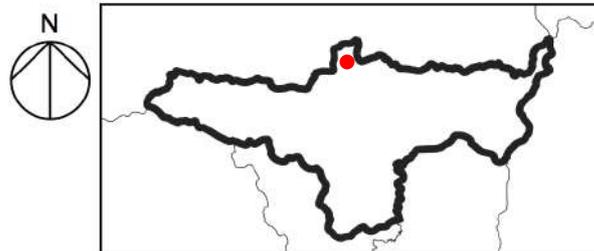
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Open Street Maps /  
Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-7 Aglomerado Subnormal: Rua Brooklin



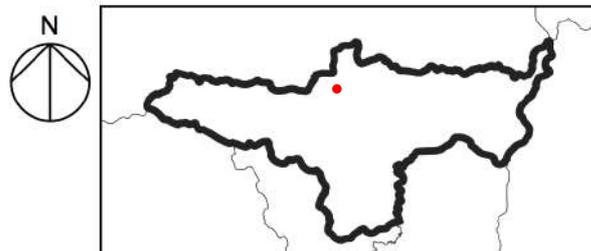
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Google Satélite, 2022; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-8 Aglomerado Subnormal: Célia Mota



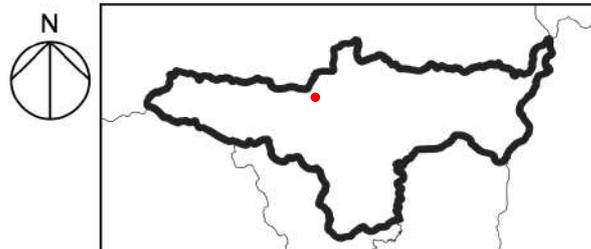
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Google Satélite, 2022; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-9 Aglomerado Subnormal: Engenho Novo



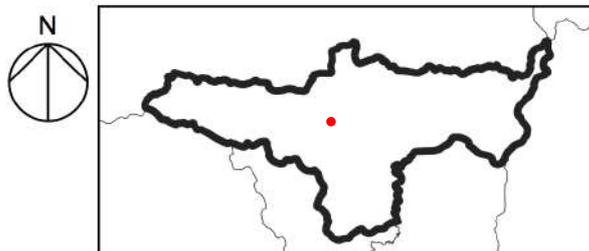
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Google Satélite, 2022; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-10 Aglomerado Subnormal: Rua Atenas



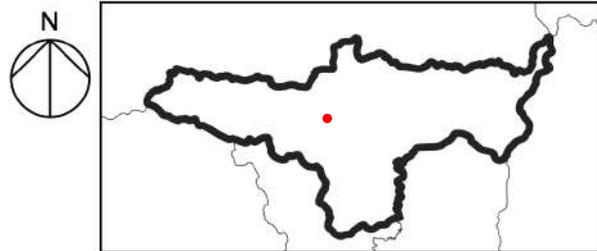
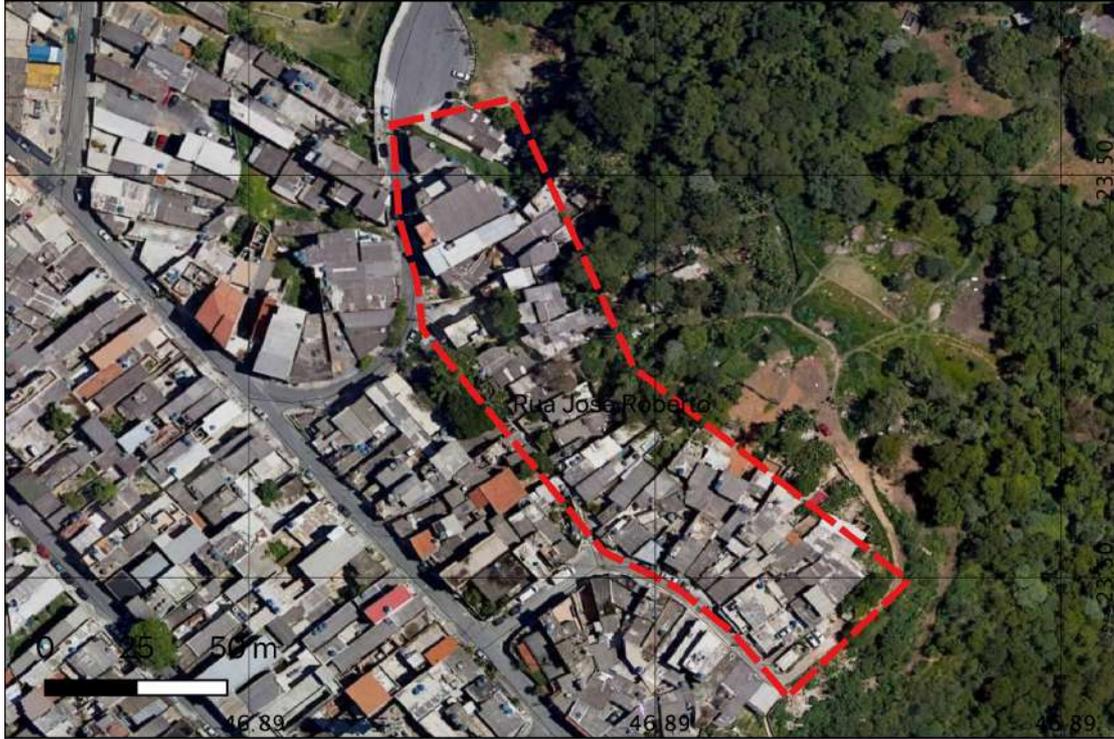
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Google Satélite, 2022; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-11 Aglomerado Subnormal: Vila Matelato



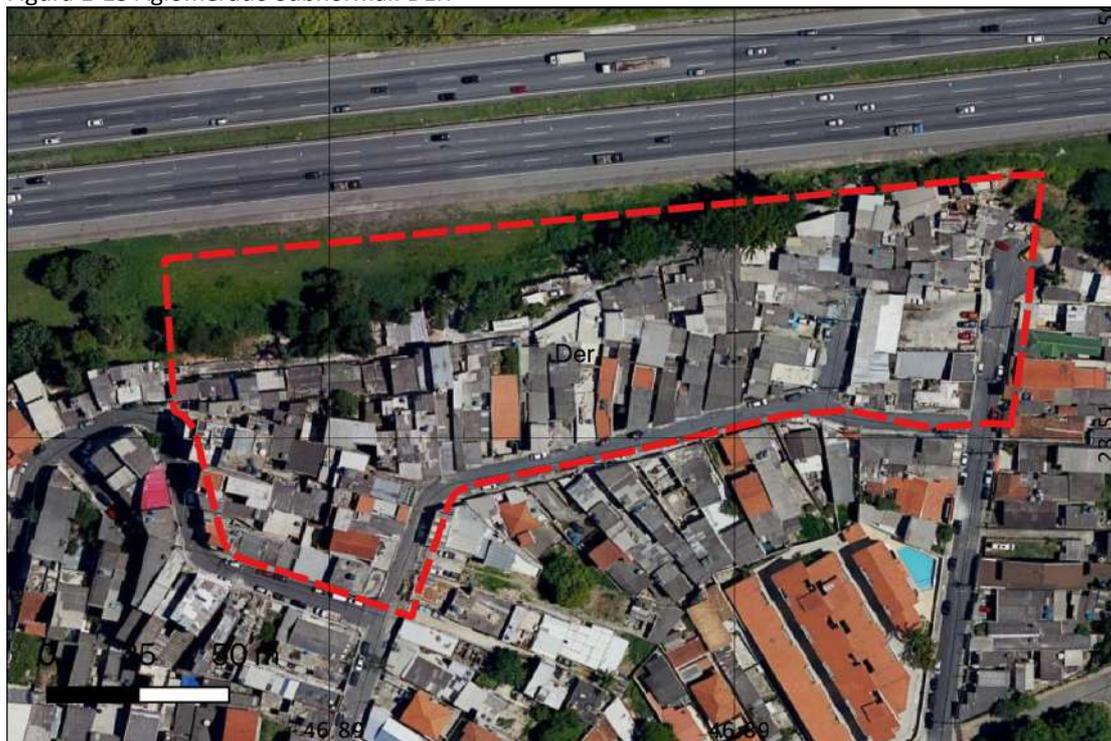
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Google Satélite, 2022; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-12 Aglomerado Subnormal: Rua José Roberto



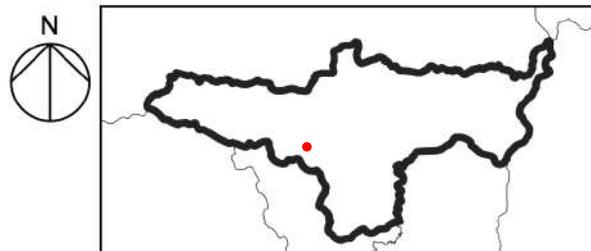
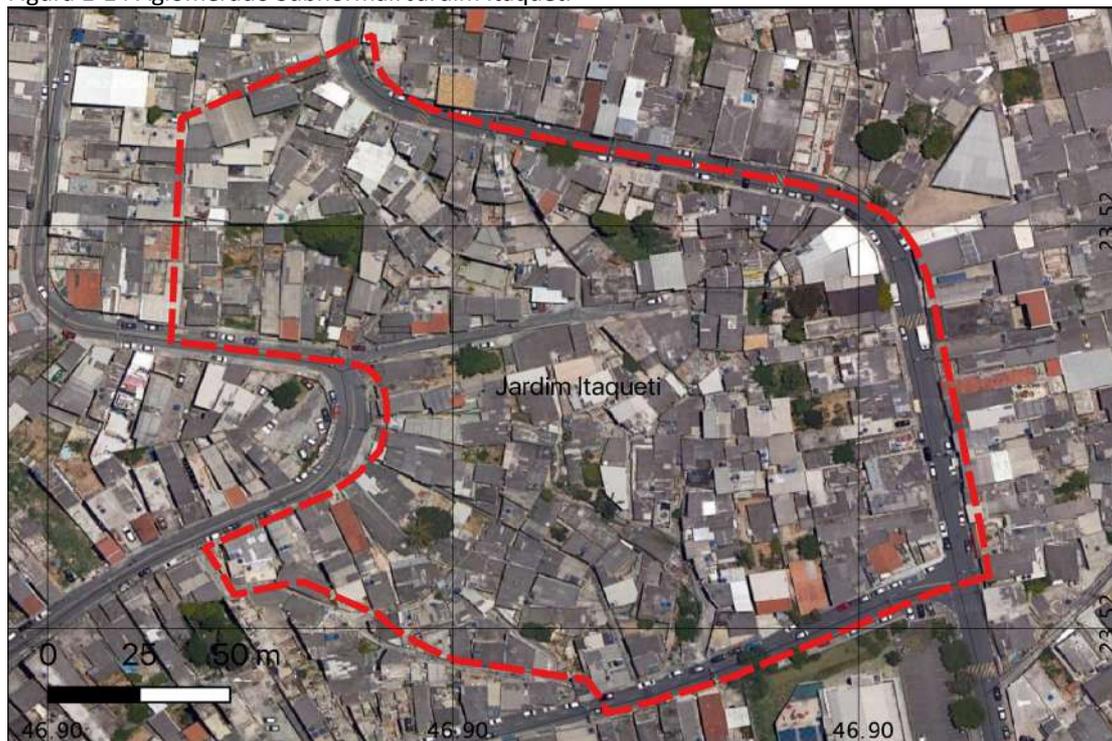
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Google Satélite, 2022; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-13 Aglomerado Subnormal: DER



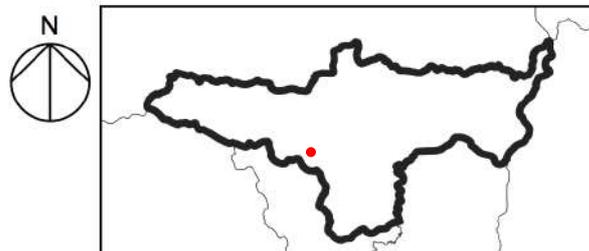
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Google Satélite, 2022; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-14 Aglomerado Subnormal: Jardim Itaqueti



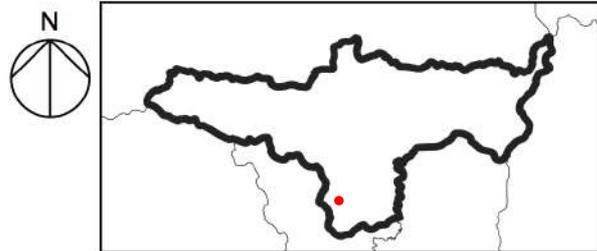
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Google Satélite, 2022; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-15 Aglomerado Subnormal: Empreendimento Tiradentes



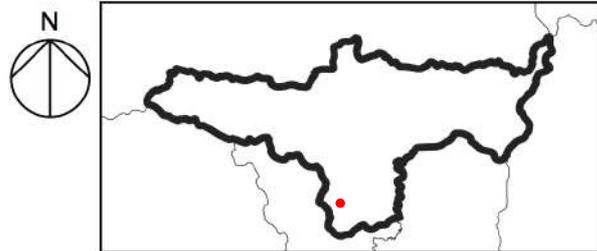
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Google Satélite, 2022; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-16 Aglomerado Subnormal: Jardim Silveira



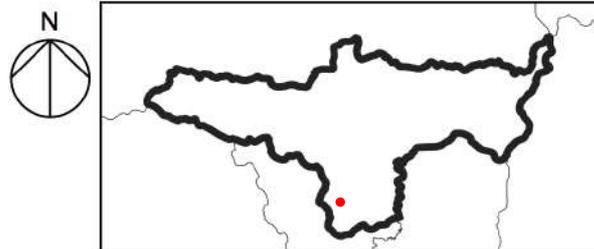
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Google Satélite, 2022; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-17 Aglomerado Subnormal: Jardim Audir



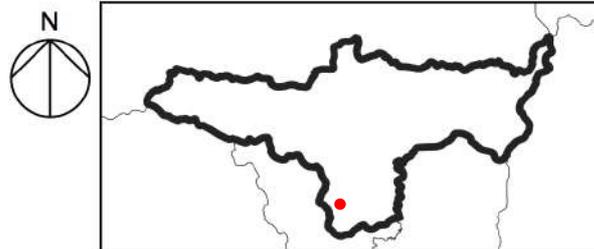
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Google Satélite, 2022; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-18 Aglomerado Subnormal: Rua José Ilheus



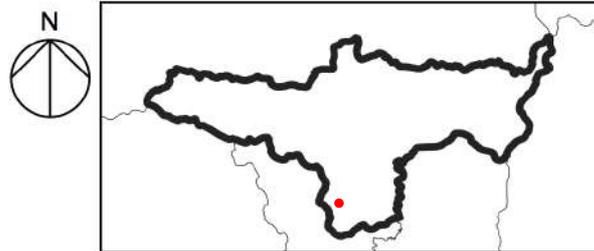
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Google Satélite, 2022; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-19 Aglomerado Subnormal: Parque dos Camargos



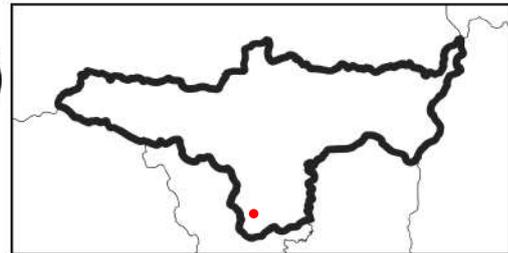
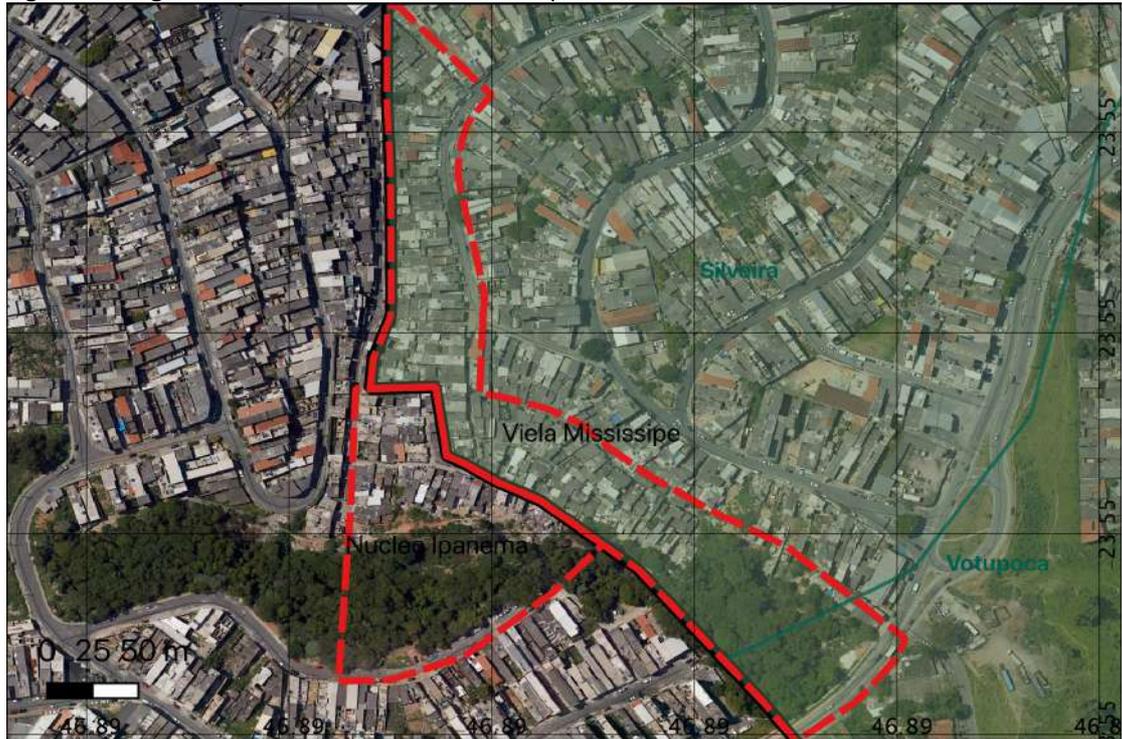
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Google Satélite, 2022; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-20 Aglomerado Subnormal: Alameda Leningrado



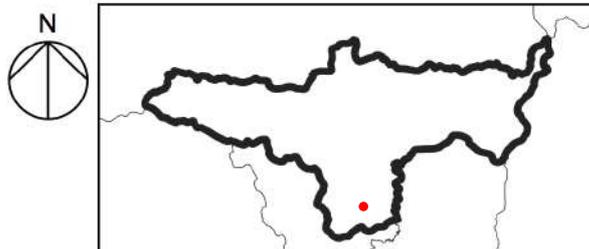
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Google Satélite, 2022; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-21 Aglomerado Subnormal: Viela Mississipe



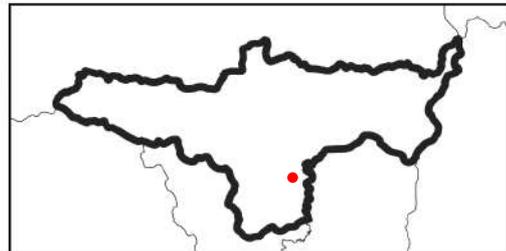
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Google Satélite, 2022; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022;  
Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-22 Aglomerado Subnormal: Empreendimento Elias



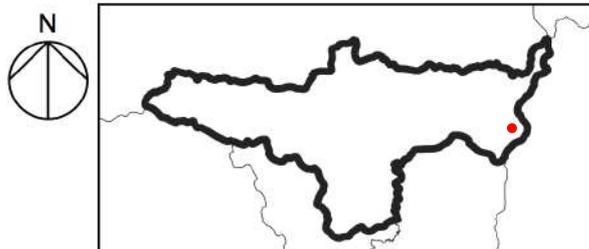
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Google Satélite, 2022; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-23 Aglomerado Subnormal: Recanto da Pedra



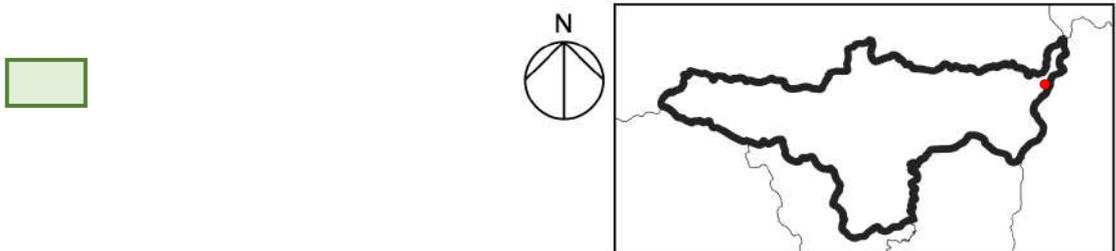
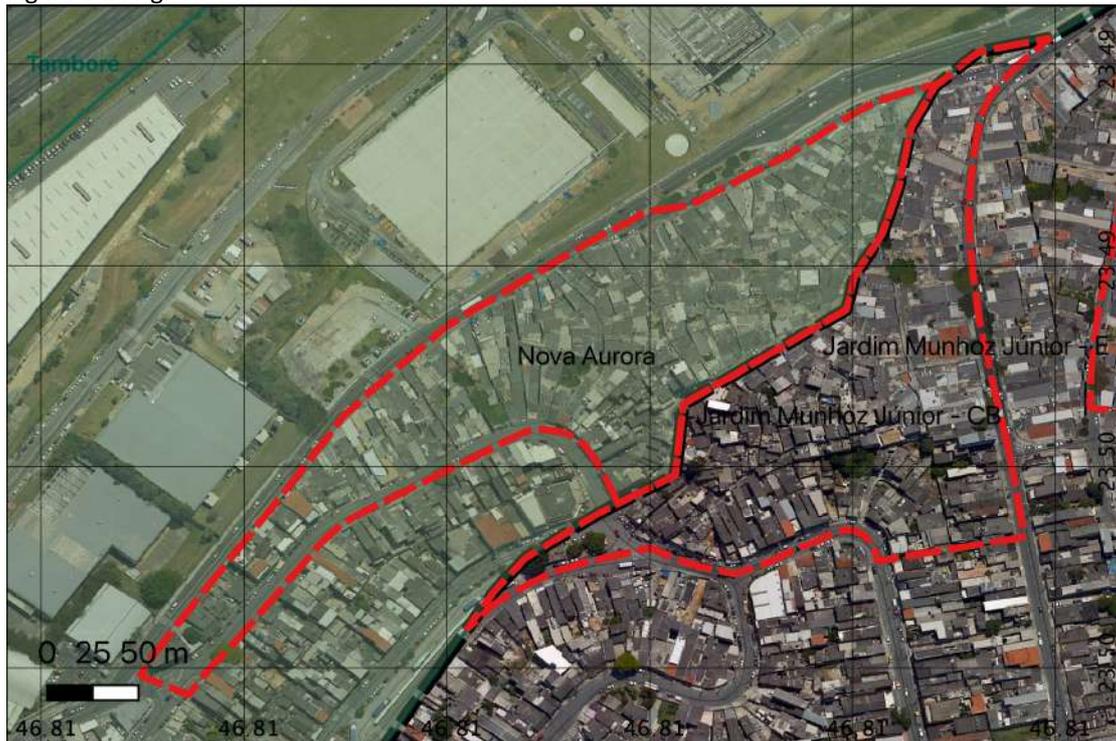
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Google Satélite, 2022; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-24 Aglomerado Subnormal: Núcleo Oleoduto da Petrobrás



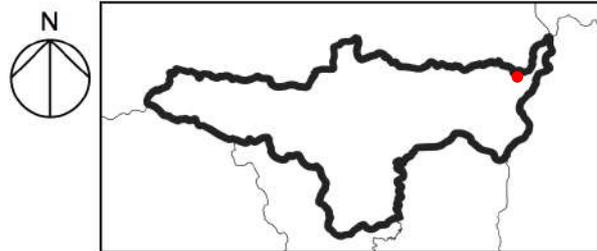
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Google Satélite, 2022; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-25 Aglomerado Subnormal: Nova Aurora



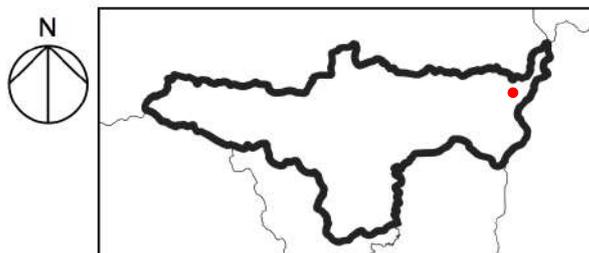
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Google Satélite, 2022; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-26 Aglomerado Subnormal: Rua Vasco da Gama



Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Google Satélite, 2022; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-27 Aglomerado Subnormal: Otacílio



Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Google Satélite, 2022; Aglomerados Subnormais IBGE, 2022; Elaboração: Risco AU, 2022.

### 1.5.5 Saneamento básico

Em 2010, segundo o Censo IBGE daquele ano, do total de 71.190 domicílios recenseados, apenas 43, ou o equivalente a 0,06% do total, não possuíam banheiro. Destes, 90,95% estavam ligados à rede coletora de esgoto, ou à rede pluvial, e 4,6% possuíam fossa séptica. De forma precária e irregular, 1,2% possuíam fossa rudimentar, 0,8% despejavam o esgoto em vala à céu aberto, 1,3% despejavam esgoto diretamente no rio ou curso d'água.

Quadro 1-36 Destino do esgoto sanitário

Destino do esgoto sanitário	Domicílios	(%)
Total de Domicílios	71.790	100,00%
Rede geral de esgoto ou pluvial	65.295	90,95%
Fossa séptica	3.321	4,63%
Fossa rudimentar	853	1,19%
Vala	592	0,82%
Rio, lago ou mar	903	1,26%
Outro tipo	783	1,09%
Não tinham	43	0,06%

Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Elaboração: Risco AU 2022.

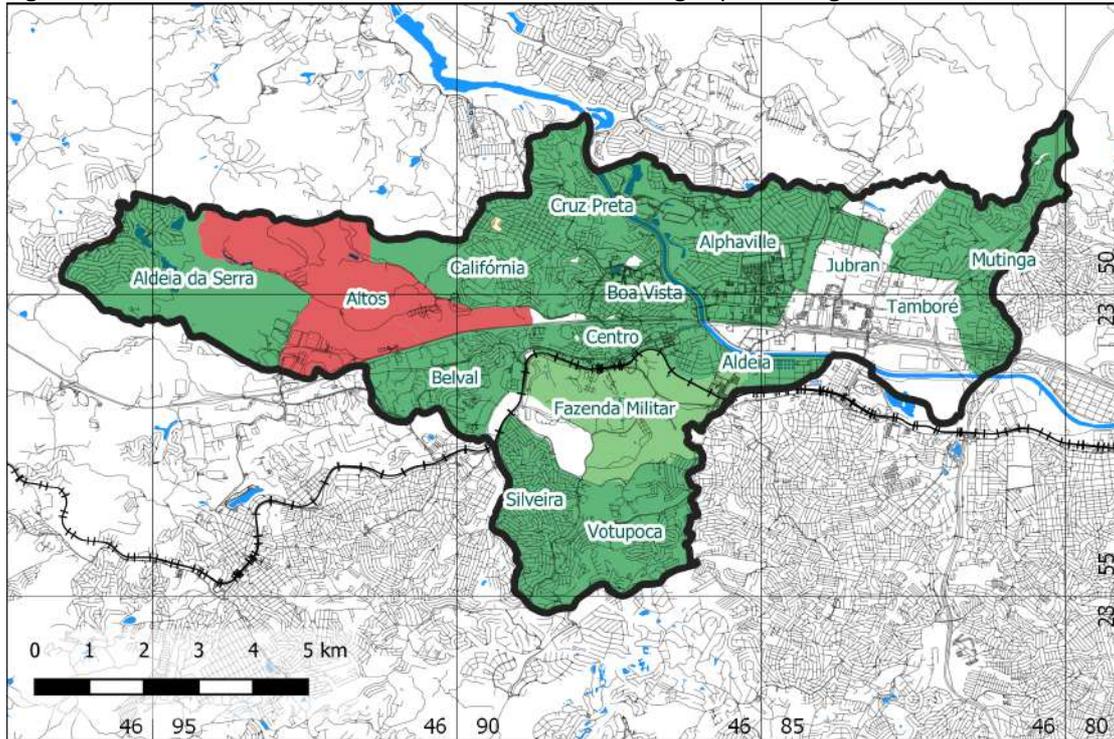
Dos 71.790 domicílios, 71.260 (99,3%) estão todos ligados à rede geral de abastecimento de água. Dentre os demais casos, 224 possuíam poço ou nascente no interior da propriedade, 90 eram abastecidos por poço ou nascente fora da propriedade e 6 coletavam água diretamente do rio ou curso d'água.

Anteriormente, já foi destacada a ocorrência da presença de lixo no logradouro (ver capítulo 1.5.4). Agora, apresenta-se os números totais para o destino do lixo dos domicílios de Barueri.

Quase 100% dos resíduos sólidos domiciliares de Barueri, atualmente, são coletados por serviço porta à porta. Dentre os 71.790 domicílios, 71.734, (ou 99,92% do total) tinham serviço regular em operação.

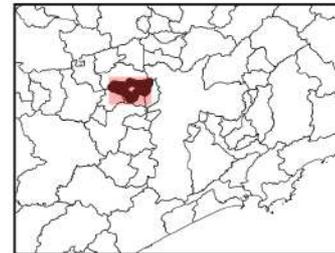
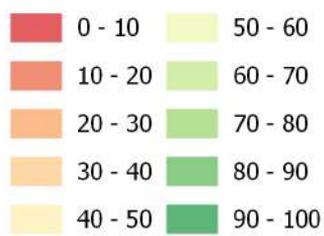
Os mapas apresentados sequencialmente, a seguir, procuram detalhar a cobertura destes índices, nas diferentes regiões do município de Barueri.

Figura 1-28 Características do domicílio – abastecimento de água pela rede geral



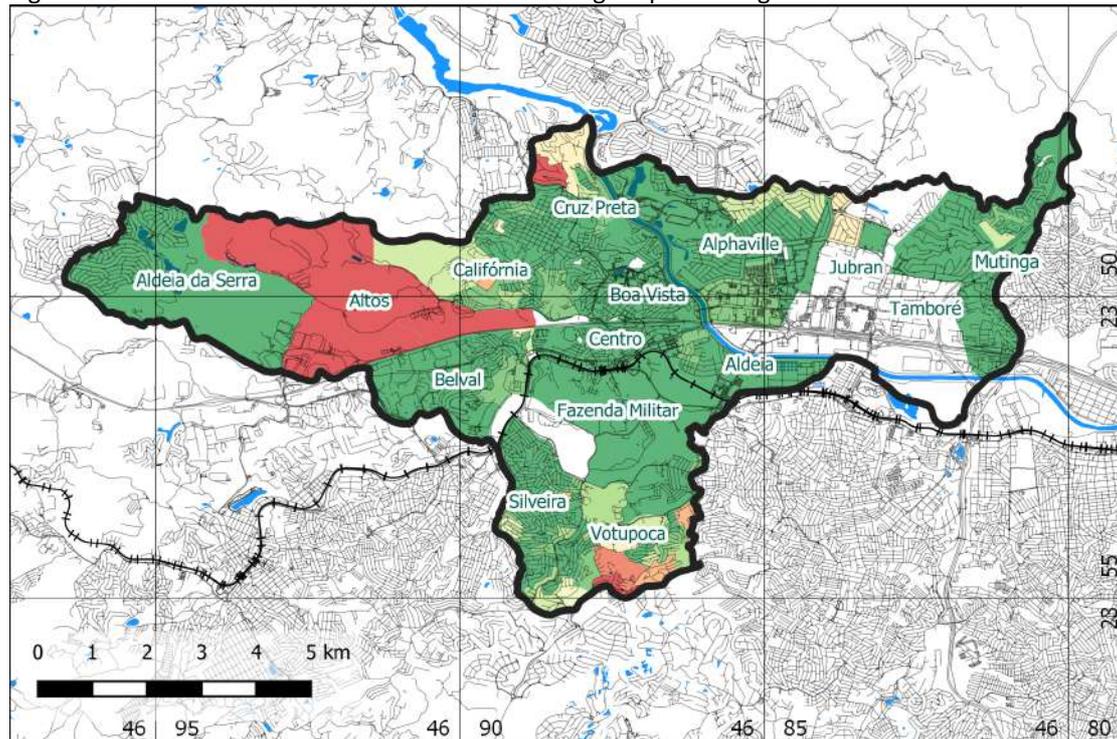
Abastecimento de água da rede geral

% dos domicílios



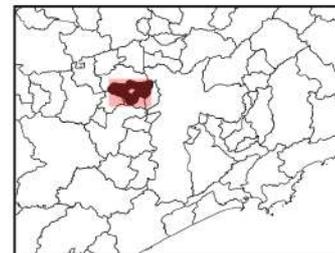
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Open Street Maps / Elaboração: Risco AU 2022.

Figura 1-29 Características do domicílio – coleta de esgoto pela rede geral



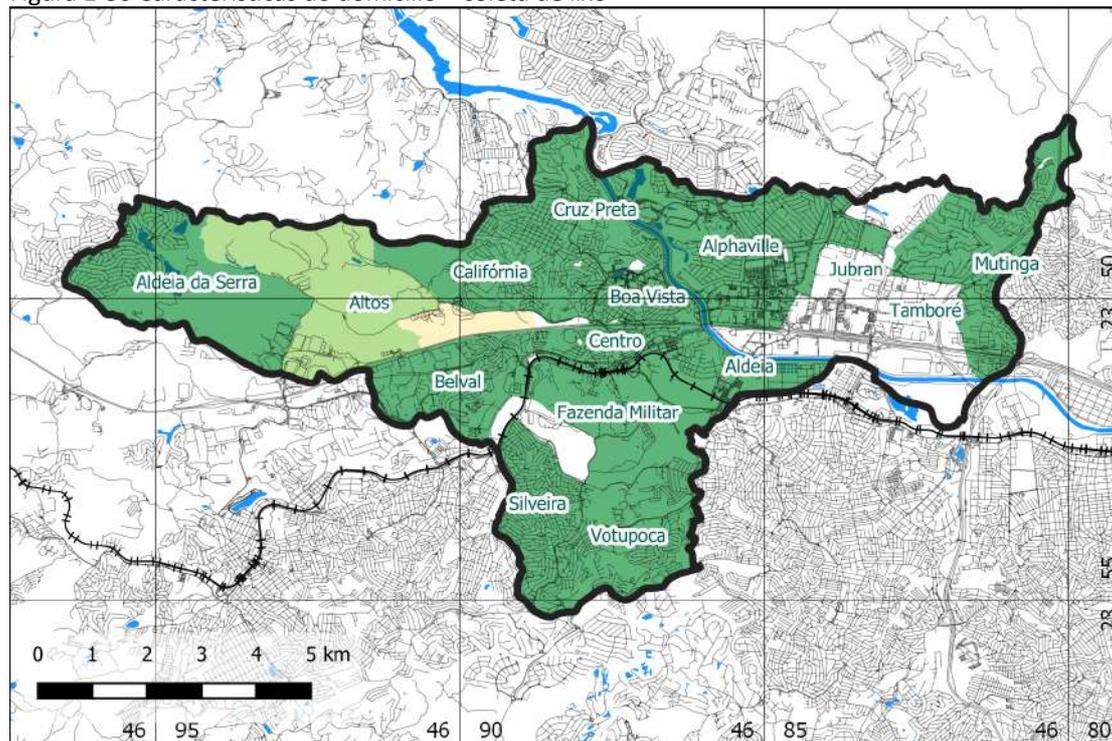
Esgotamento sanitário via rede geral de esgoto ou pluvial

% dos domicílios



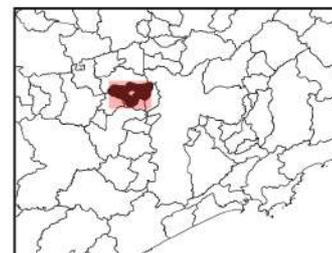
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Open Street Maps / Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-30 Características do domicílio – coleta de lixo



Lixo coletado

% dos domicílios



Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Open Street Maps / Elaboração: Risco AU, 2022.

### 1.5.6 Energia elétrica

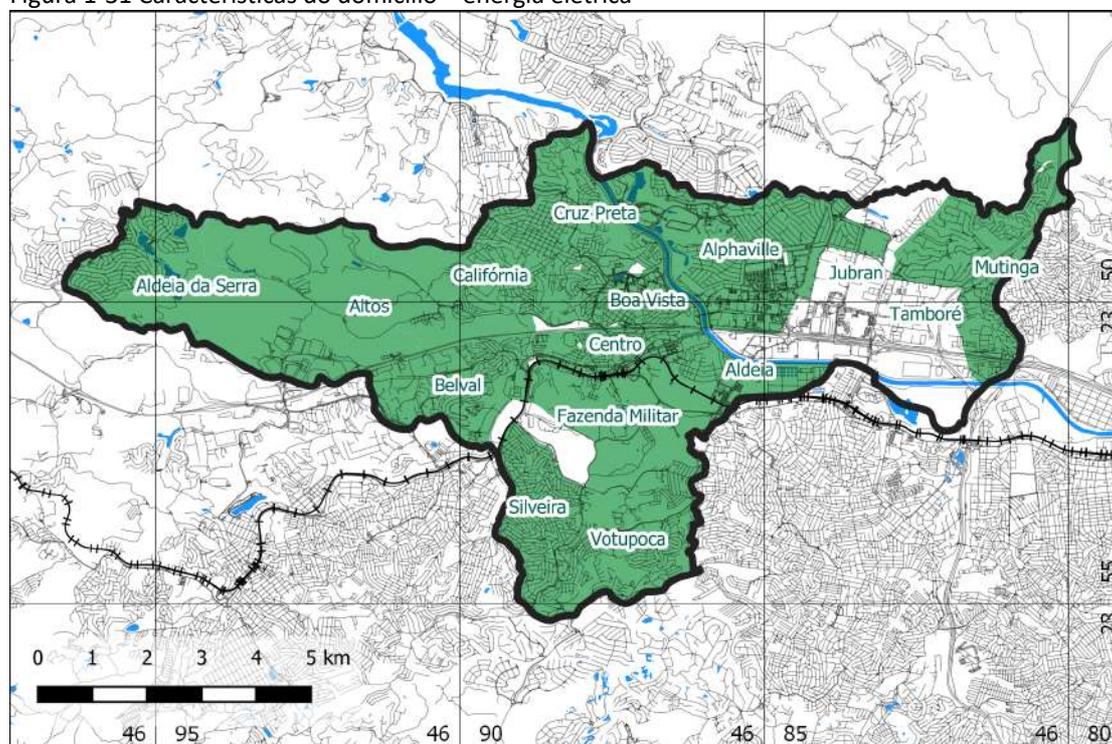
A existência de energia elétrica nos domicílios urbanos é o sistema de infraestrutura com maior cobertura nacional, atendendo praticamente toda a população. Assim, a taxa de atendimento nacional é de 98,7%, enquanto a taxa municipal é de 100%.

Quadro 1-37 Acesso à energia elétrica em Barueri/SP

	Domicílios	Energia elétrica	
Brasil	57.324.167	56.595.495	98,7%
RM São Paulo	12.827.153	12.812.069	99,9%
Barueri (SP)	71.790	71.771	100,0%
São Paulo (SP)	6.089.847	6.085.488	99,9%

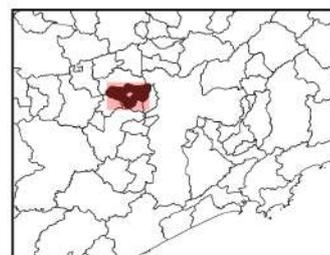
Fonte: Censo IBGE, 2010 / Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-31 Características do domicílio – energia elétrica



#### Energia elétrica

% dos domicílios

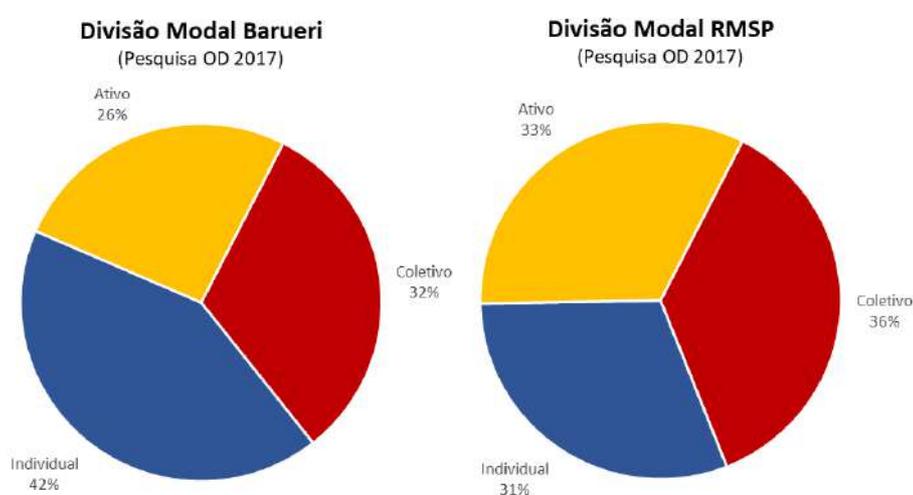


Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Open Street Maps / Elaboração: Risco AU, 2022.

### 1.5.7 Transporte

As formas de deslocamento da população de Barueri são uma questão fundamental. Pela análise da divisão modal das viagens municipais, percebemos uma participação muito maior (42%) dos modos de transportes individuais (automóvel, moto e táxis) se comparado ao total da Região Metropolitana de São Paulo (31%). Isso significa um município bastante dependente do automóvel. Esta questão será melhor desenvolvida no Produto 2, que trata especificamente dos sistemas de mobilidade, onde serão analisados também os sistemas de transporte coletivos.

Quadro 1-38 Divisão modal das viagens – Barueri/SP e Região Metropolitana de São Paulo



Nota:

Individual: Automóvel, Moto, Táxis

Coletivo: Ônibus, Trem, Metrô, Fretado e Escolar

Ativo: A pé, Bicicleta

Fonte: Pesquisa Origem-Destino, 2017 / Elaboração: Risco AU, 2022.

Para verificar essa indicação de grande uso de automóvel, serão analisados, a seguir, os dados de frota veicular municipal, que demonstram algumas tendências preocupantes. Percebe-se que a presença de automóveis na frota total é bastante expressiva, da ordem de 75% a 77%.

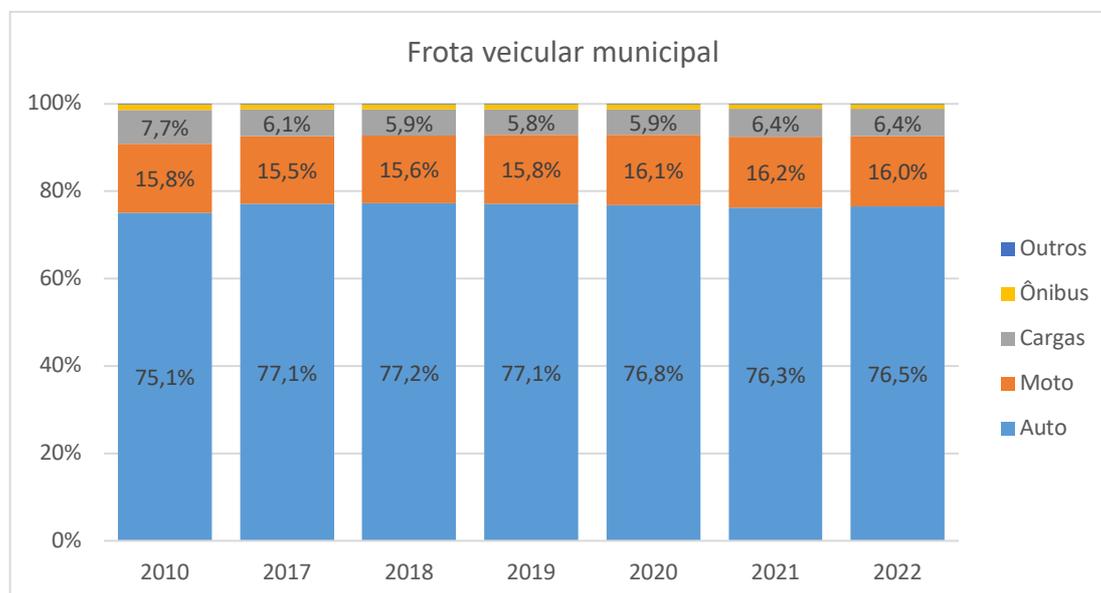
A taxa de motorização (veículos por cada mil habitantes) demonstra que o uso do automóvel vem crescendo muito na última década, acima da taxa do estado. O uso de moto está um pouco abaixo da taxa estadual, mas com a mesma tendência de crescimento.

Quadro 1-39 Frota de veículos por tipo – Barueri/SP

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Automóvel	106.462	110.090	113.737	115.424	119.089	127.723
Motocicleta	22.773	23.664	24.876	25.818	26.912	28.472
Caminhonete	12.590	12.967	13.685	14.022	14.665	14.662
Caminhoneta	9.138	9.722	10.297	10.568	11.076	13.045
Caminhão	6.103	6.111	6.178	6.307	6.599	7.076
Utilitário	3.061	3.426	3.888	4.289	4.948	5.297
Motoneta	3.439	3.720	4.048	4.272	4.762	5.030
Semi-Reboque	1.898	1.924	2.014	2.112	2.769	2.904
Caminhão Trator	1.331	1.337	1.391	1.442	1.860	1.999
Reboque	1.085	1.120	1.139	1.223	1.347	1.421
Ônibus	1.259	1.258	1.267	1.252	1.132	1.198
Micro-ônibus	854	873	923	941	902	924
Tato Rodas	98	96	100	106	112	98
Ciclomotor	65	66	70	75	78	80
Triciclo	24	23	26	30	36	46
Outros	29	30	31	30	31	53
<b>Total</b>	<b>170.209</b>	<b>176.427</b>	<b>183.670</b>	<b>187.911</b>	<b>196.318</b>	<b>210.028</b>

Fonte: SEMURB, Prefeitura de Barueri, Mar/2022; DENATRAN, Dez/2021, Dez/2020, Dez/2019, Dez/2018, Dez/2017 / Elaboração: Risco AU, 2022.

Gráfico 1-14 Frota veicular municipal de Barueri/SP – 2010, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 e 2022



Notas:

Auto - Automóvel, Caminhonete, Caminhoneta, Utilitário

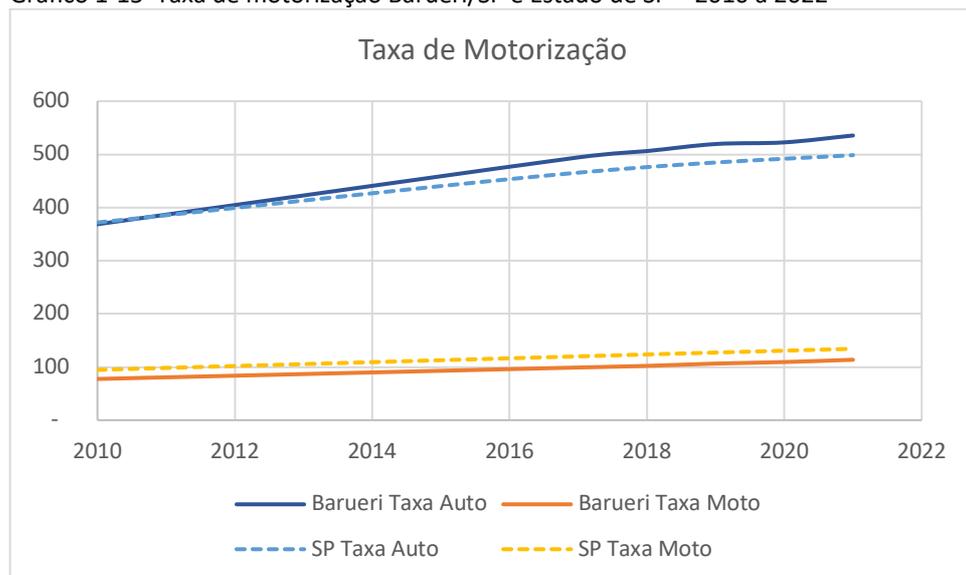
Moto - Motocicleta, Motoneta, Ciclomotor, Triciclo

Cargas - Caminhão, Semi-Reboque, Caminhão-Trator, Reboque

Ônibus - Ônibus, Micro-ônibus

Fonte: SEMURB, Prefeitura de Barueri, Mar/2022; DENATRAN, Dez/2021, Dez/2020, Dez/2019, Dez/2018, Dez/2017 / Elaboração: Risco AU, 2022.

Gráfico 1-15 Taxa de motorização Barueri/SP e Estado de SP – 2010 a 2022



Notas:

Taxa de motorização: veículos por mil habitantes

Auto - Automóvel, Caminhonete, Caminhoneta, Utilitário

Moto - Motocicleta, Motoneta, Ciclomotor, Triciclo

Fonte: Estimativa populacional IBGE; SEMURB, Prefeitura de Barueri, Mar/2022; DENATRAN, Dez/2021, Dez/2020, Dez/2019, Dez/2018, Dez/2017 / Elaboração: Risco AU, 2022.

### 1.5.8 Pavimentação, drenagem, calçadas, arborização e iluminação pública

O entorno dos domicílios de Barueri apresenta algumas deficiências, principalmente em relação à existência de rampas para cadeirantes, e, em menor medida, em relação à arborização e drenagem pluvial (bueiro e boca-de-lobo), itens importantes para os deslocamentos a pé realizados no município. Nota-se que as rampas são praticamente inexistentes. A rede de iluminação pública parece cobrir praticamente todo o município, bem como a pavimentação das ruas.

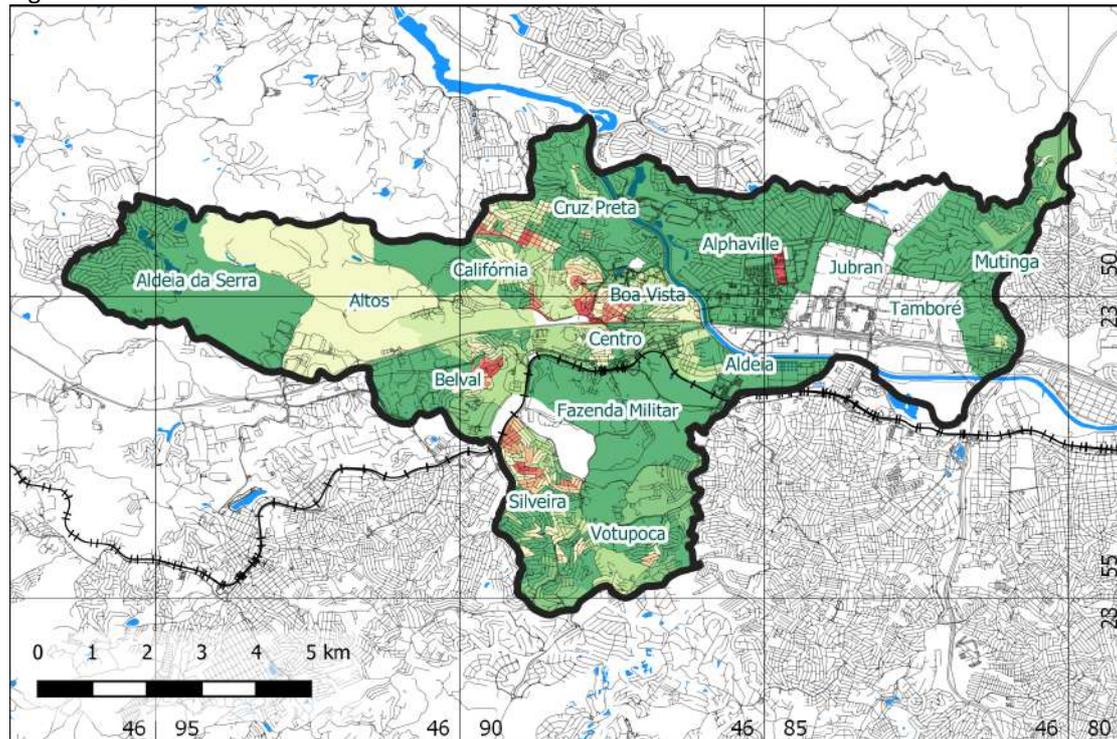
A existência ou não de identificação dos logradouros é, primeiramente, um fator que pode trazer um indicativo da precariedade de um bairro, uma vez que a existência deste elemento está muitas vezes relacionado à regularidade da via e das edificações e, conseqüentemente, da possibilidade de seus moradores serem atendidos por serviços de abastecimento de água, esgoto, coleta de resíduos sólidos ou ainda da comprovação de residência, seja para recebimento de cartas ou encomendas, seja para a abertura de conta em bancos ou serviços equivalentes.

Quadro 1-40 Características do entorno dos domicílios de Barueri/SP

Características do entorno	RM São Paulo		Barueri	
	Existe	%	Existe	%
Identificação do logradouro	4.926.448	87,0%	62.698	89,3%
Iluminação pública	5.423.567	95,8%	68.923	98,2%
Pavimentação	5.327.427	94,1%	69.161	98,5%
Calçada	5.062.027	89,4%	64.594	92,0%
Meio-fio/guia	5.181.542	91,5%	67.572	96,3%
Bueiro/boca de lobo	2.743.831	48,5%	53.676	76,5%
Rampa para cadeirante	369.996	6,5%	2.483	3,5%
Arborização	4.198.226	74,2%	50.997	72,7%
Esgoto a céu aberto	297.962	5,3%	3.089	4,4%
Lixo acumulado	281.588	5,0%	5.188	7,4%
Total de domicílios	5.660.691	100,0%	70.193	100,0%

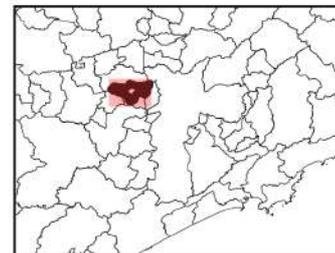
Nota: \*Entorno de domicílios particulares permanentes em áreas urbanas com ordenamento regular, por forma de abastecimento de água e existência e características do entorno - Rede geral de distribuição – Total. Fonte: Censo IBGE, 2010 / Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-32 Características do entorno do domicílio – existência de bueiro ou boca-de-lobo



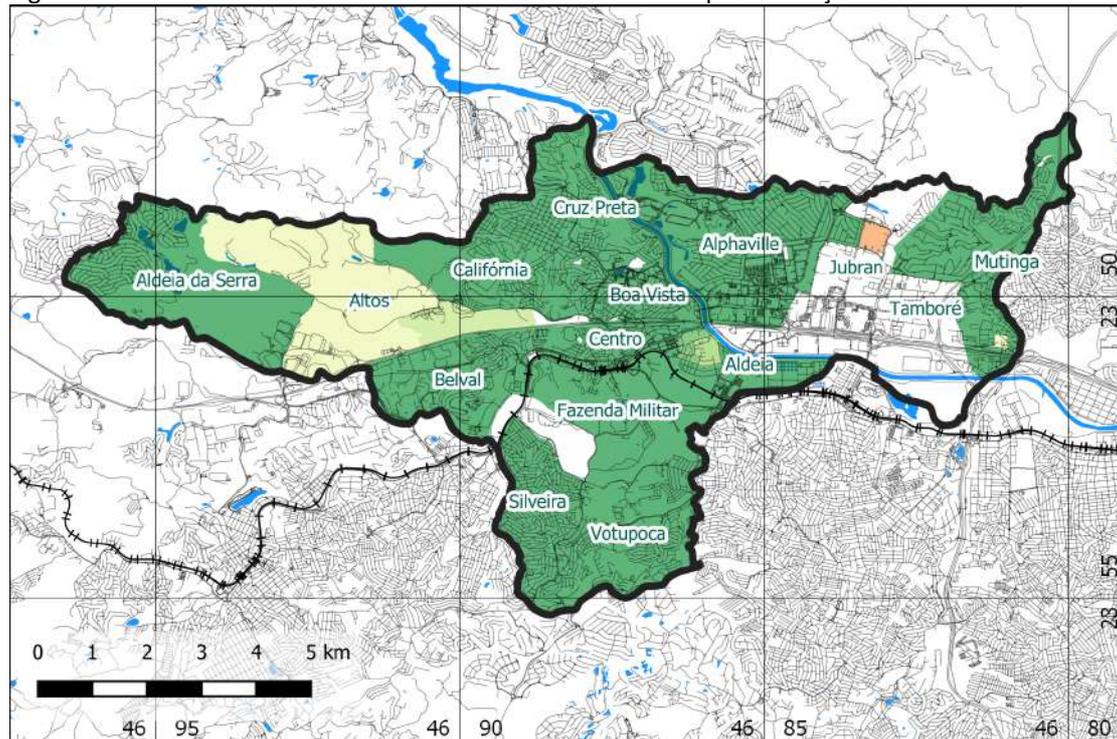
Existe bueiro/boca-de-lobo

% dos domicílios



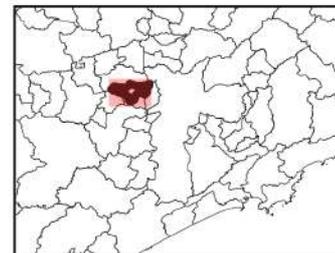
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Open Street Maps / Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-33 Características do entorno do domicílio – existência pavimentação viária



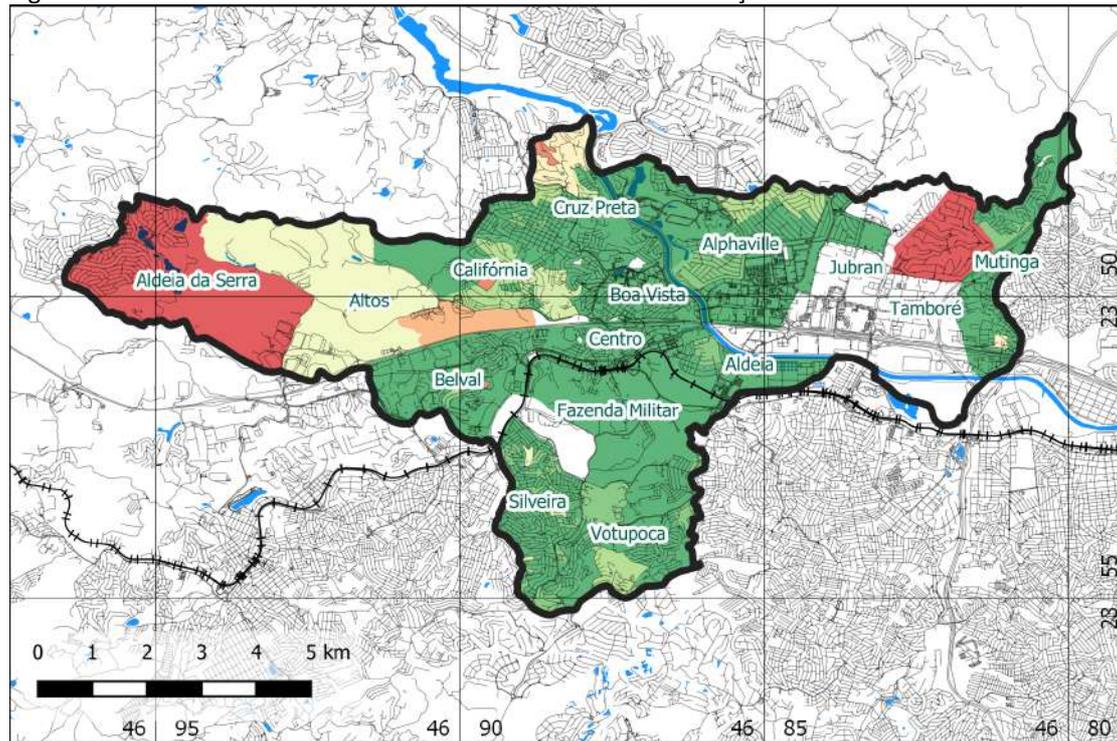
Existe pavimentação

% dos domicílios



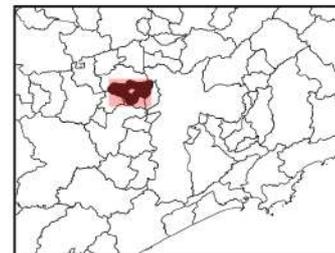
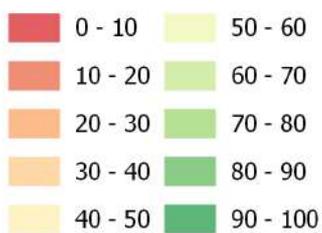
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Open Street Maps / Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-34 Características do entorno do domicílio – existência calçadas



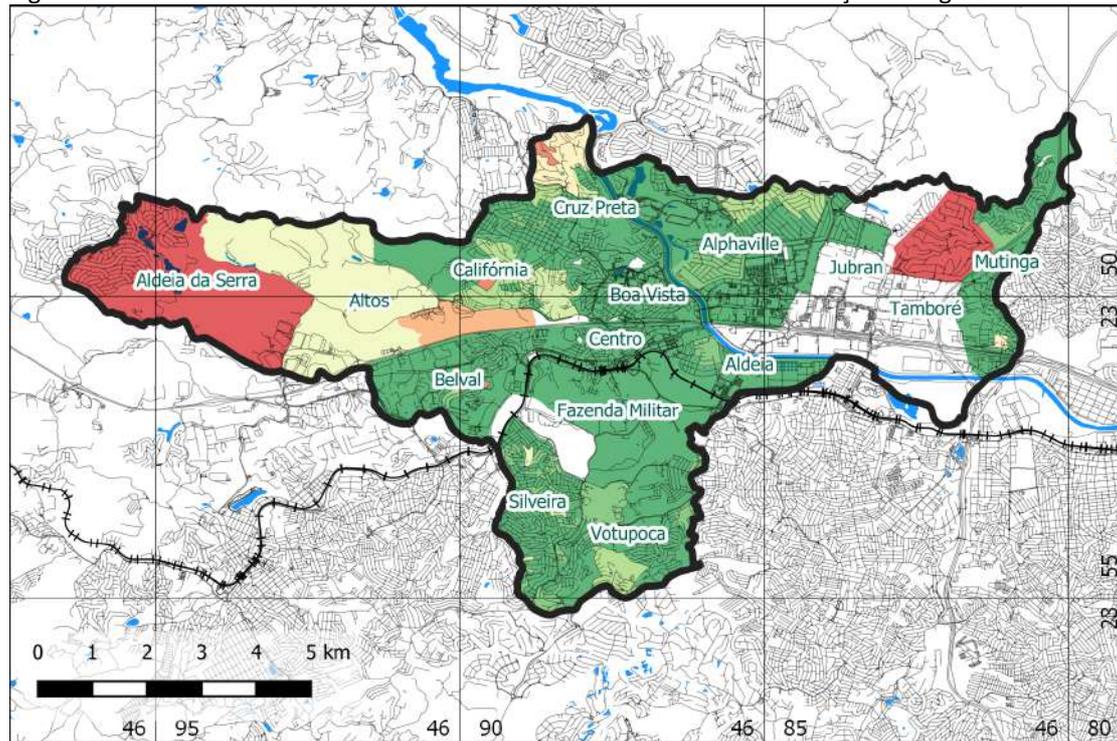
Existe calçada

% dos domicílios



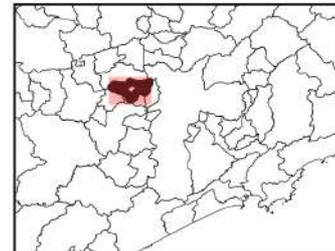
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Open Street Maps / Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-35 Características do entorno do domicílio – existência de identificação de logradouro



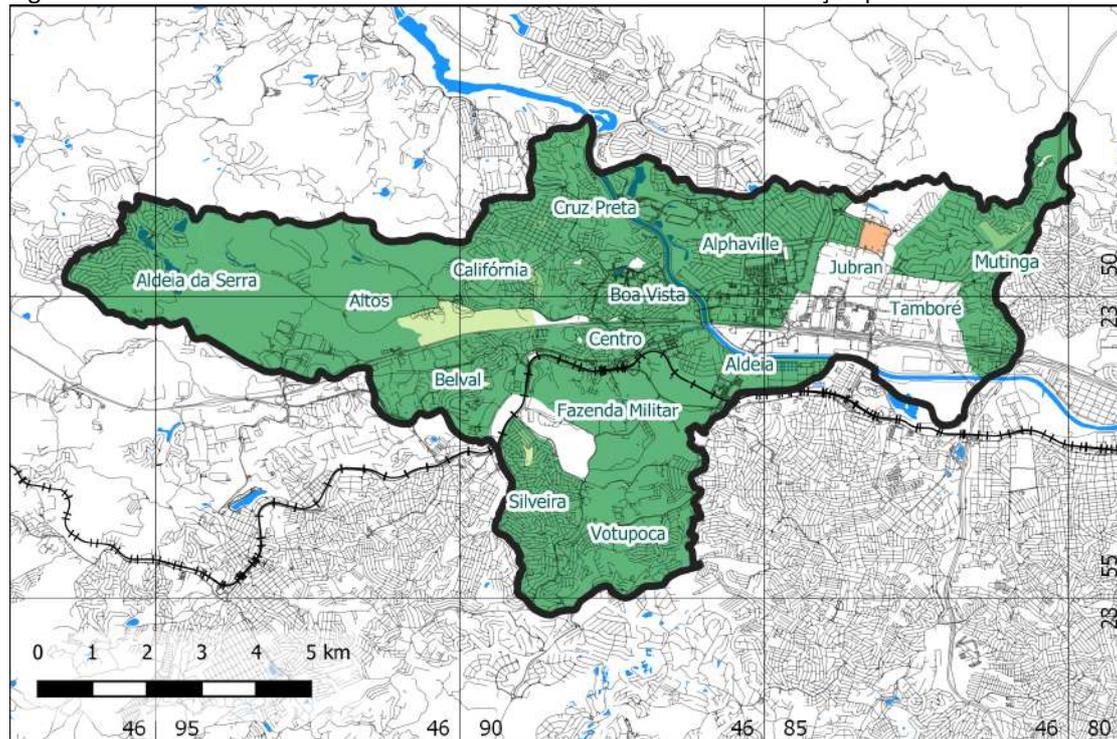
Existe identificação do logradouro

% dos domicílios



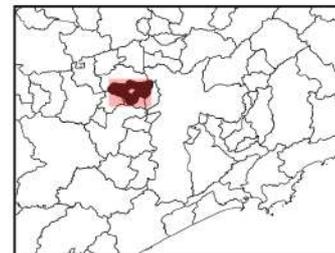
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Open Street Maps / Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-36 Características do entorno do domicílio – existência de iluminação pública



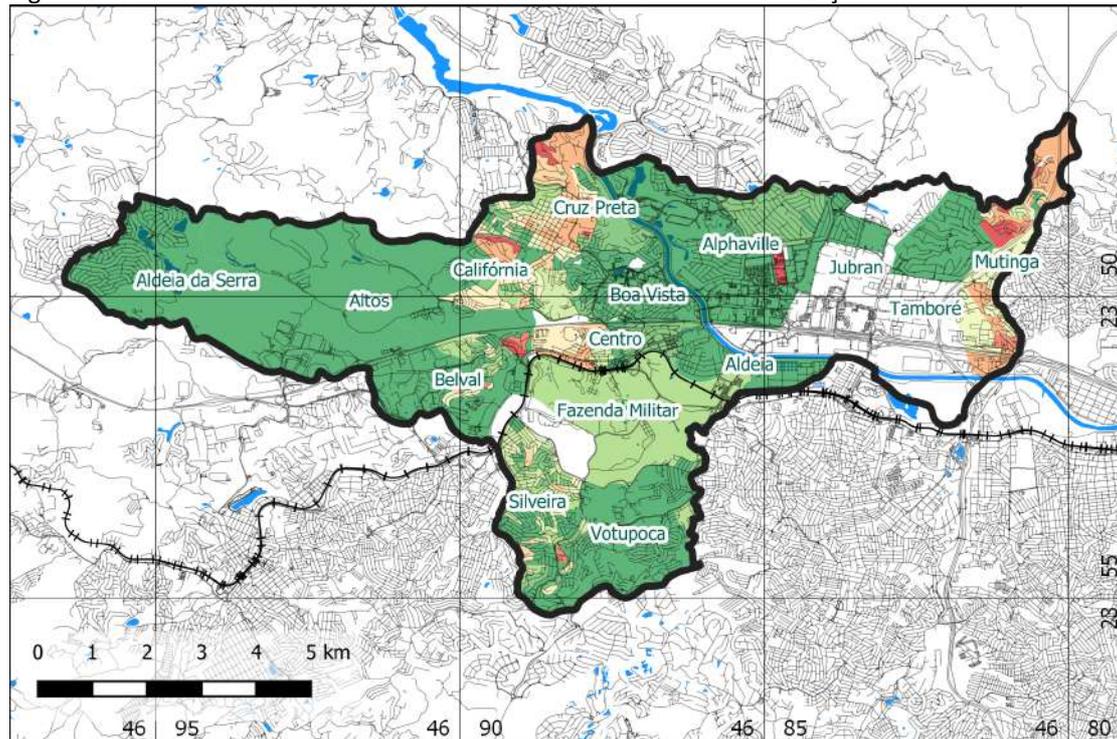
Existe iluminação pública

% dos domicílios



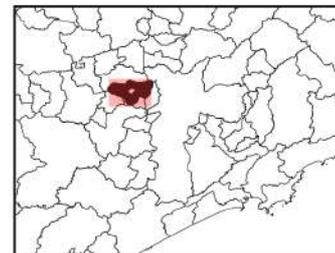
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Open Street Maps / Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-37 Características do entorno do domicílio – existência de arborização



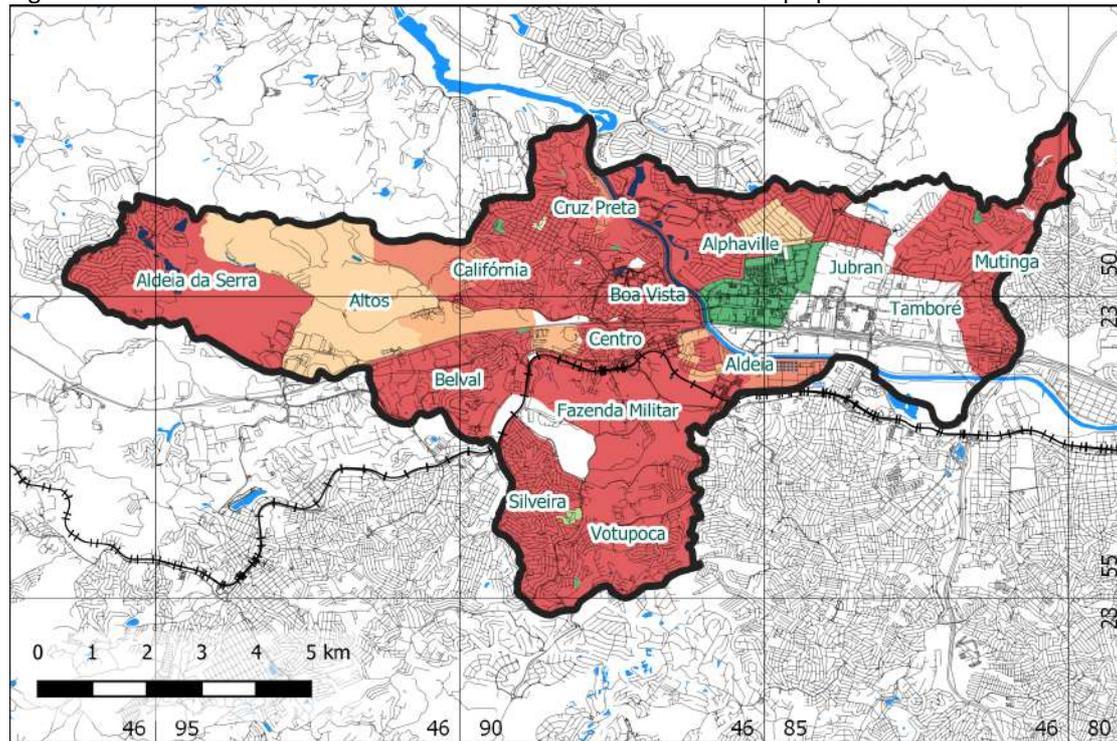
Existe arborização

% dos domicílios



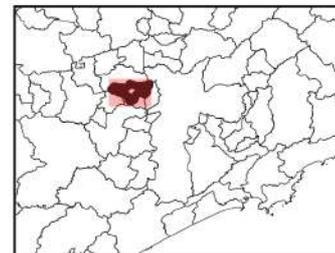
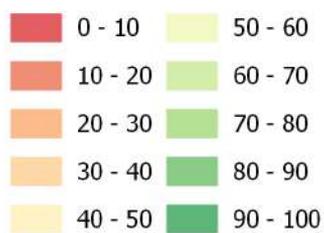
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Open Street Maps / Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-38 Características do entorno do domicílio – existência de rampa para acessibilidade



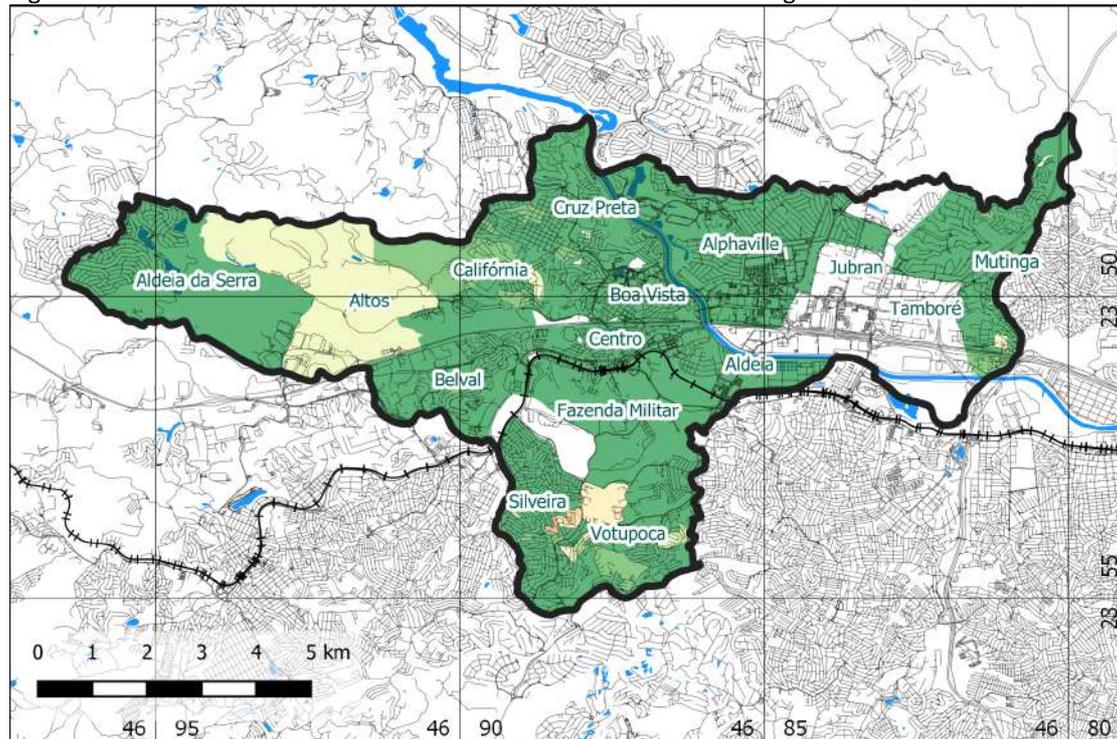
Existe rampa para cadeirante

% dos domicílios



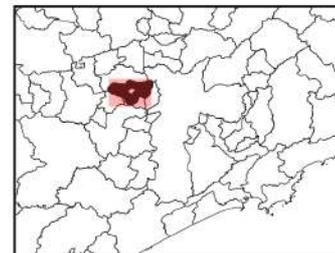
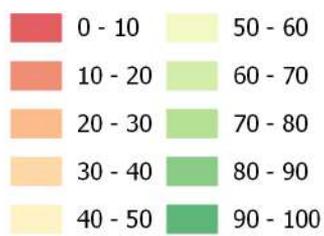
Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Open Street Maps / Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 1-39 Características do entorno do domicílio – inexistência de esgoto a céu aberto



Existe esgoto a céu aberto

% dos domicílios



Fonte: Censo Demográfico IBGE, 2010 IBGE; Open Street Maps / Elaboração: Risco AU, 2022.

### 1.5.9 Segurança

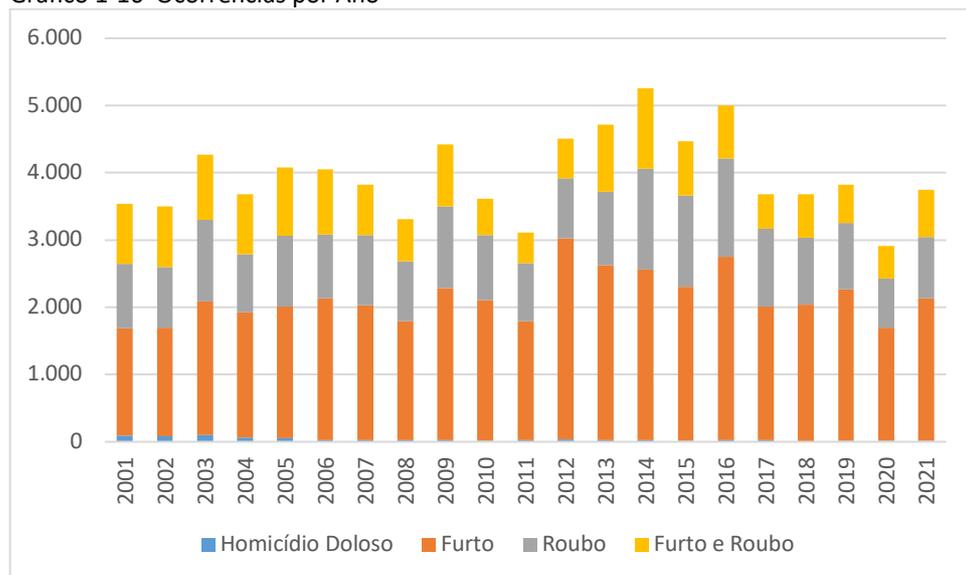
As ocorrências policiais registradas vêm oscilando entre quedas e altas anuais, em tendência de manutenção das médias. Os anos de 2014 e 2016 registaram o pico de ocorrências, superando os cinco mil casos. No mesmo período, destaca-se a importante queda da ocorrência de homicídio doloso, que passou de mais de 100 casos, no ano de 2003, para menos de vinte casos anuais, consecutivamente, entre os anos de 2018 e 2021. Os quadros e gráfico, apresentados a seguir, ilustram a situação.

Quadro 1-41 Ocorrências policiais registradas (por tipo, por ano)

Ano	Homicídio Doloso	(%)	Furto	(%)	Roubo	(%)	Furto e Roubo	(%)	Total
2001	93	2,63%	1.594	45%	962	27,19%	889	25,13%	3538
2002	85	2,43%	1.614	46%	895	25,56%	907	25,91%	3501
2003	103	2,41%	1.980	46%	1.215	28,47%	969	22,71%	4267
2004	60	1,63%	1.866	51%	860	23,38%	892	24,25%	3678
2005	50	1,23%	1.955	48%	1.057	25,93%	1.014	24,88%	4076
2006	25	0,62%	2.107	52%	948	23,41%	970	23,95%	4050
2007	22	0,58%	2.009	53%	1.045	27,32%	749	19,58%	3825
2008	24	0,73%	1.770	54%	885	26,77%	627	18,97%	3306
2009	24	0,54%	2.257	51%	1.223	27,66%	917	20,74%	4421
2010	14	0,39%	2.087	58%	968	26,81%	541	14,99%	3610
2011	24	0,77%	1.770	57%	859	27,63%	456	14,67%	3109
2012	39	0,86%	2.986	66%	889	19,72%	595	13,20%	4509
2013	23	0,49%	2.608	55%	1.089	23,09%	996	21,12%	4716
2014	24	0,46%	2.533	48%	1.505	28,63%	1.195	22,73%	5257
2015	18	0,40%	2.289	51%	1.353	30,25%	812	18,16%	4472
2016	22	0,44%	2.730	55%	1.461	29,21%	788	15,76%	5001
2017	28	0,76%	1.984	54%	1.155	31,35%	517	14,03%	3684
2018	10	0,27%	2.029	55%	992	26,98%	646	17,57%	3677
2019	12	0,31%	2.256	59%	988	25,86%	565	14,79%	3821
2020	17	0,58%	1.679	58%	732	25,12%	486	16,68%	2914
2021	12	0,32%	2.122	57%	910	24,27%	706	18,83%	3750

Fonte: Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo, 2022. Elaboração: Risco AU, 2022.

Gráfico 1-16 Ocorrências por Ano



Fonte: Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo, 2022. Elaboração: Risco AU, 2022.

Quadro 1-42 Evolução das ocorrências policiais registradas em relação ao ano anterior (por ano)

Ano	Ocorrências policiais registradas por ano	Aumento ou queda (em %) em relação ao ano
2001	3.538	
2002	3.501	-1,05%
2003	4.267	21,88%
2004	3.678	-13,80%
2005	4.076	10,82%
2006	4.050	-0,64%
2007	3.825	-5,56%
2008	3.306	-13,57%
2009	4.421	33,73%
2010	3.610	-18,34%
2011	3.109	-13,88%
2012	4.509	45,03%
2013	4.716	4,59%
2014	5.257	11,47%
2015	4.472	-14,93%
2016	5.001	11,83%
2017	3.684	-26,33%
2018	3.677	-0,19%
2019	3.821	3,92%
2020	2.914	-23,74%
2021	3.750	28,69%

Fonte: Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo 2022. Elaboração: Risco AU, 2022.

### 1.5.10 Previdência social

Os benefícios emitidos pela Previdência Social, no município, concentraram-se, majoritariamente, nas áreas urbanas, o que condiz com a distribuição da população no território demonstrada em dados, apresentados anteriormente.

Segundo dados do INSS, para o ano de 2021, o total de benefícios da previdência social em Barueri correspondeu a 15,19% da população do município, totalizando 42.497.

Quadro 1-43 Benefícios emitidos e valor arrecadado no município

	<b>Quantidade de benefícios emitidos no mês de Dez/2021</b>	<b>Valor total dos benefícios emitidos no mês de Dez/2021</b>	<b>Valor dos benefícios emitidos no ano</b>
<b>Total</b>	42.497	R\$ 84.025.046	R\$ 1.092.095.367
<b>Urbano</b>	41.585	R\$ 83.090.928	R\$ 1.079.786.483
<b>Rural</b>	912	R\$ 934.119	R\$ 12.308.884

Fonte: INSS. Elaboração: Risco AU, 2022.

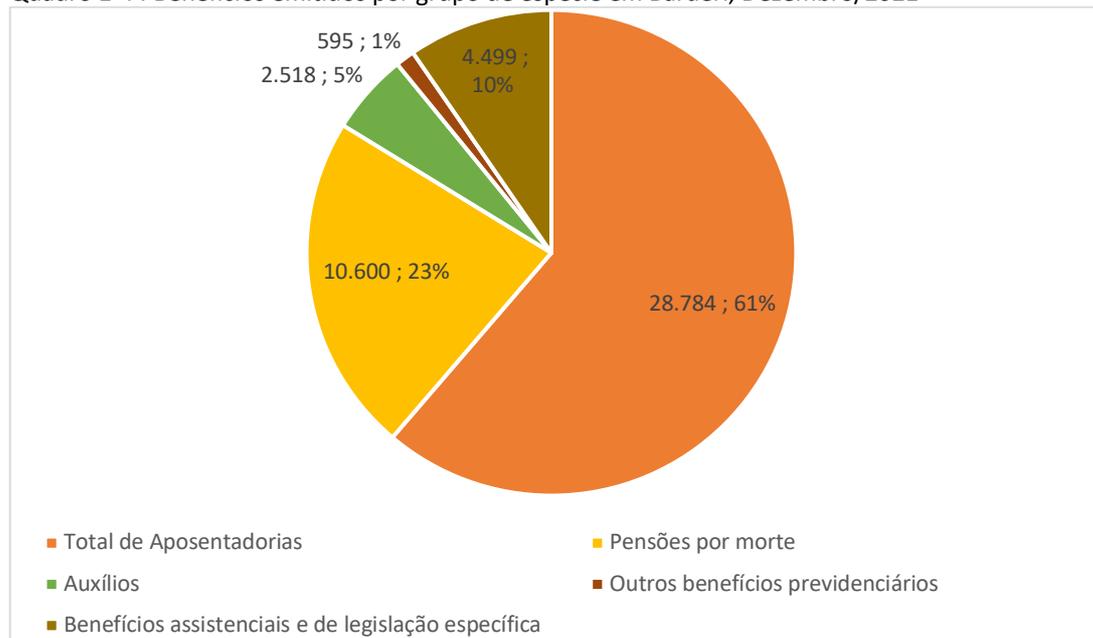
O valor médio dos benefícios emitidos em Dezembro de 2021, em Barueri (valor total dos benefícios emitidos/quantidade de benefícios emitidos), foi de R\$ 1.977,20 – valor superior ao salário mínimo naquele ano, que era de R\$ 1.100,00.

Os dados disponíveis não permitem uma leitura detalhada sobre a proporção de idosos entre os beneficiários, o que poderia ser interessante, se analisado junto às informações acerca da PEA e das taxas de ocupação da população, à luz das discussões sobre a reorganização dos núcleos familiares em torno de aposentados e o aumento do papel desses como chefes de família.<sup>11</sup> É possível, entretanto, identificar que 61% do número total de benefícios correspondeu a Aposentadorias, grupo de maior expressão no total. Em seguida, vieram os benefícios de pensão por morte, perfazendo 23% do total, acompanhados pelos benefícios assistenciais e de legislação específica, correspondendo a 10%. Esses dados estão no gráfico, a seguir:

---

<sup>11</sup> Aersa (2008) aponta que a mudança do papel do idoso nos arranjos familiares muito se deve às mudanças na estrutura familiar e no mercado de trabalho contemporâneo. Soma-se a isso o aumento da expectativa de vida da população, fazendo com que torne-se cada vez mais comum a organização das famílias em torno do idoso e núcleos familiares que contem com três gerações que contam com o valor de sua aposentadoria para complementar a renda familiar. Disponível em: <<http://www.pucrs.br/edipucrs/online/IIImostra/ServicoSocial/61703%20-%20SILVIA%20VIRGINIA%20COUTINHO%20AREOSA.pdf>> acesso em 24/06/2016.

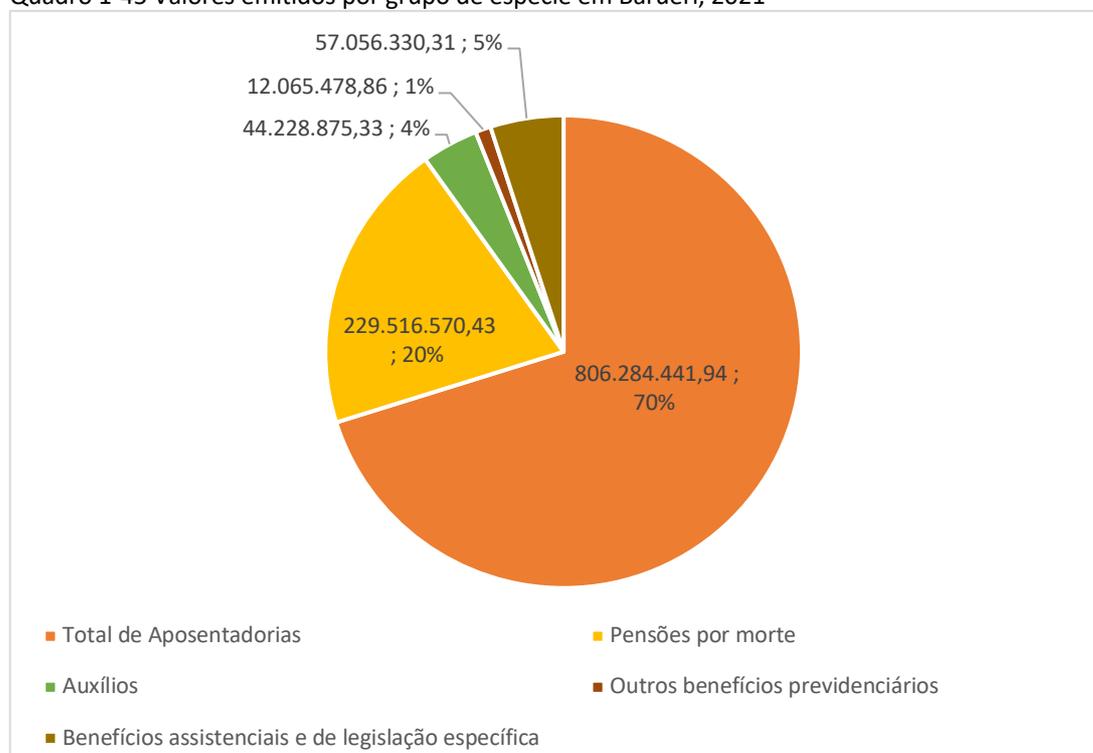
Quadro 1-44 Benefícios emitidos por grupo de espécie em Barueri, Dezembro/2021



Fonte: INSS. Elaboração: Risco AU, 2022.

Em termos de valores, agora para o total do ano de 2021, as aposentadorias representaram 70% do total, com as pensões atingindo 20% e os benefícios assistenciais e de legislação específica, apenas 5%.

Quadro 1-45 Valores emitidos por grupo de espécie em Barueri, 2021



Fonte: INSS. Elaboração: Risco AU, 2022.

### 1.5.11 Proteção à maternidade e à infância

Na série histórica dos dados disponíveis sobre a proteção à maternidade e à infância, Barueri apresenta índices decrescentes de mães adolescentes, que no período entre 2015 e 2020 diminuíram de 12,44% para 8,35%. O percentual de mães que tiveram sete ou mais consultas de pré-natal flutuou em torno de 82%, com alguma retração entre 2019 e 2020, provavelmente impactado pela pandemia de covid-19.

Os partos cesáreos parecem estar, porém, em constante aumento e acompanham, grosso modo, a média nacional - em torno de 55% dos partos realizados no país são cesáreas<sup>12</sup>. Os índices estão distantes das recomendações mundiais da Organização Mundial da Saúde (OMS), que indica que se realize o procedimento em não mais do que 10 a 15% dos partos. Os nascimentos de baixo peso oscilaram em torno de 8% (com exceção dos nascimentos ocorridos no ano de 2018) e as gestações pré-termo aumentaram notavelmente após 2017. Por fim, O SINASC oferece uma categorização para adequação quantitativa de pré-natal. O percentual que não atingiu o rótulo “adequado” ou superior variou em torno de 15%, tendo, em 2020, subido para pouco menos de 18%.

Quadro 1-46 Indicadores referentes à saúde materna e nascidos vivos

Períodos	Mães Adolescentes (com < 19 anos)	Mães que Tiveram Sete e Mais Consultas de Pré-Natal	Partos Cesáreos	Nascimentos de Baixo Peso (< de 2,5kg)	Gestações Pré-Termo	Categorização de Adequação quantitativa de pré-natal inferior a "adequado"
2015	12,44	79,19	52,19	8,54	1,61	14,54
2016	11,64	81,34	53,45	8,80	1,65	14,78
2017	10,15	83,25	54,02	8,38	1,27	15,64
2018	9,76	81,73	54,46	9,03	1,83	15,89
2019	9,34	83,91	55,16	8,97	2,13	14,70
2020	8,35	80,38	56,96	8,35	2,08	17,84

Fonte: SINASC/DATASUS. Elaboração: Risco AU, 2022.

<sup>12</sup> Declaração da OMS sobre Taxas de Cesáreas. Disponível em: <<http://unusus.gov.br/noticia/declaracao-da-oms-sobre-taxas-de-cesareas>> acesso em 03/05/2016.

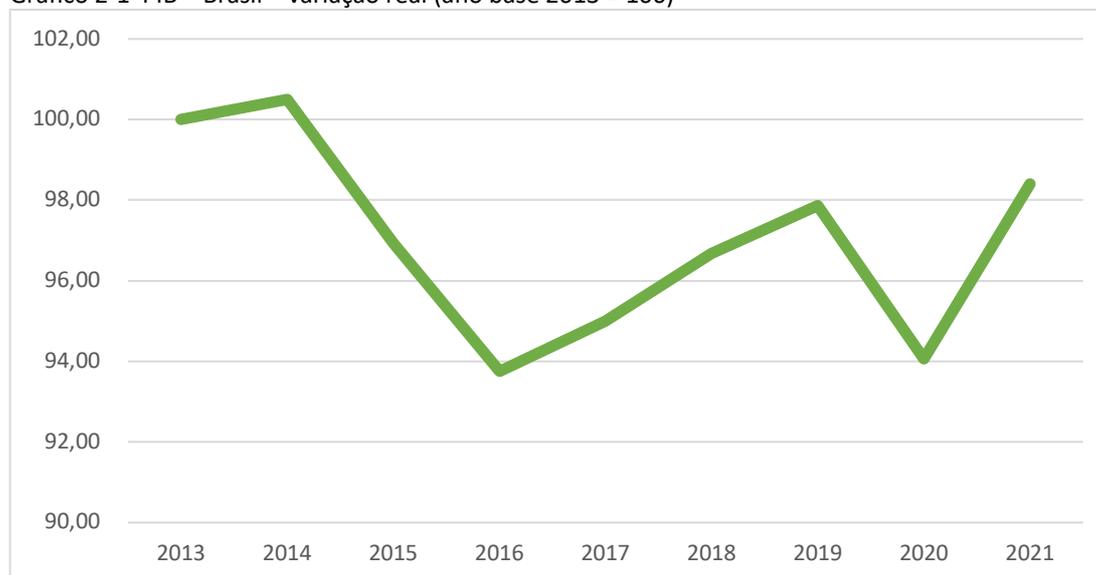
## 2 Análise Econômica

### 2.1 Análise Macroeconômica e gastos públicos federais com mobilidade

A economia brasileira, tomada pelo seu Produto Interno Bruto (PIB), tem apresentado, desde meados da década passada, alta volatilidade, numa conjuntura marcada pela reversão da trajetória expansionista da primeira metade daquela década. Uma confluência de reversão da trajetória do crescimento econômico aliada a escolhas equivocadas, que priorizaram a austeridade, tem evitado que a econômica brasileira consiga retomar o mesmo nível de atividade registrado há pouco menos de 10 anos.

O gráfico, a seguir, apresenta a trajetória relativa do PIB brasileiro em termos reais, com ano base de 2013, a partir de dados do Sistema de Contas Nacionais, do IBGE.

Gráfico 2-1 PIB – Brasil – variação real (ano base 2013 = 100)



Fonte: SCN - IBGE. Elaboração: Risco AU (2022).

Entre 2016 e 2019, a trajetória do PIB brasileiro, em que pese ter retomado sentido ascendente, apresentou variação, em módulo, baixo, sequer atingindo patamar de 2013. Mais recentemente, a condução questionável da política macroeconômica foi abalada pela pandemia do novo covid-19, que impactou cadeias globais de produção, tendo seus impactos também em território nacional, contribuindo para que nova queda fosse registrada. Passados 8 anos, o patamar do nível de atividade da economia brasileira ainda segue 1,5% abaixo do registro de 2013, com transformações importantes no cenário do mercado de trabalho e perfil setorial, trazendo muitas dúvidas sobre as perspectivas futuras, uma vez que o quadro de precarização da renda e das relações de trabalho aliado ao represamento de importantes gastos governamentais contribuem para o prosseguimento da letargia econômica, salvo com

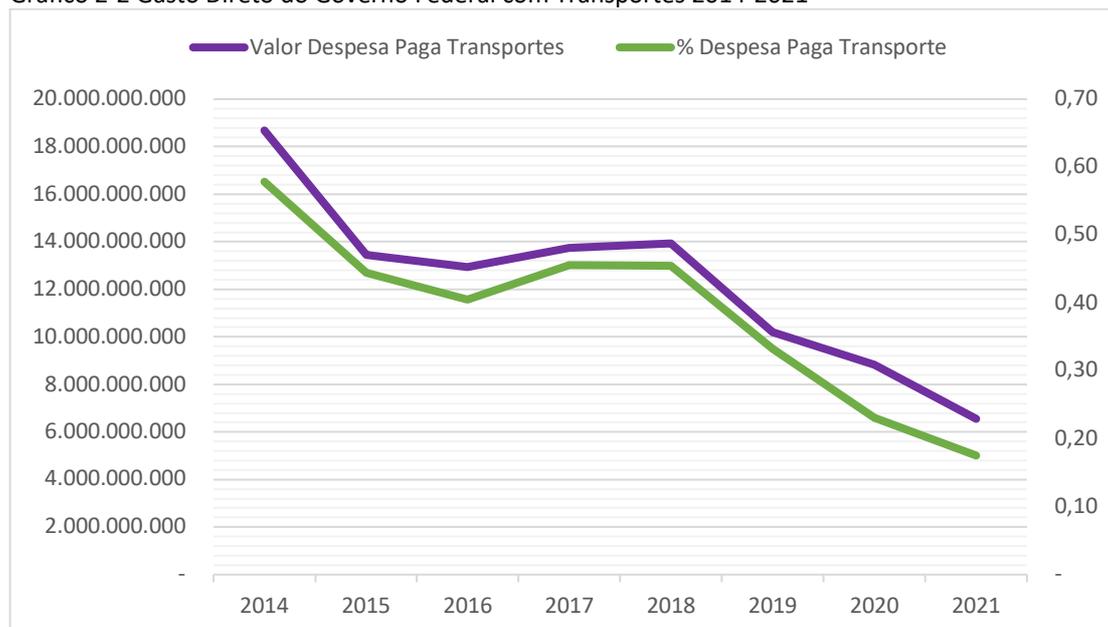
mudanças claras na condução da política macroeconômica nacional e superação dos limitantes colocados pelo cenário internacional, que ainda busca reestruturar cadeias impactadas pela pandemia e afetadas pela guerra, na Ucrânia.

Apresenta-se, em seguida, levantamento feito junto ao Portal da Transparência Federal com dados sobre os Gastos Diretos e Transferências do Governo Federal, entre os anos de 2014 e 2021, com especial preocupação com programas relativos ao tema de Transporte e Mobilidade, com dados trabalhados para valores constantes de 2021, pelo INPC.

Em termos de Gastos Diretos ligados a essas temáticas, 2015 marcou o início de uma persistente tendência de queda no montante absoluto empenhado para o período, em que pese a leve recuperação relativa, entre 2016 e 2018. Os anos analisados refletem um período particularmente complexo para os gastos federais, em geral, mas também para a temática, em específico. A conjuntura econômica pós-2014 foi marcada por uma reversão do cenário de crescimento econômico, iniciando um período de recessão e estagnação prolongado por uma combinação de instabilidade políticas, reformas limitantes dos gastos públicos e alteração no perfil e posturas de políticas públicas, num espaço relativamente curto de tempo. Entre a instabilidade institucional e econômica e novas regras de gastos federais condensadas na Emenda Constitucional 95, o espaço para continuidade das políticas de expansão nas temáticas do transporte e mobilidade foi praticamente não existente. Soma-se a isso, uma postura completamente diferente nos termos da condução da política fiscal, alterando profundamente a maneira como o Estado brasileiro aborda as temáticas setoriais, ganhando cada vez mais espaço as emendas parlamentares frente aos programas estruturados pelo Governo Federal. Essa reviravolta alterou o quadro de expansão de projetos e recursos na temática da mobilidade por parte do Governo Federal: se a primeira metade dos anos 2010 vira sua ascensão, a segunda metade colocaria o total de gastos federais com a temática do transporte em patamar significativamente menor.

Com efeito, o montante absoluto corrigido pela inflação, na comparação entre 2014 e 2021, registra pouco mais de um terço, ao cabo do período, se contrastado com seu início. Esse movimento pode ser observado, em conjunto com a participação relativa dos gastos com a temática do transporte no total dos gastos (eixo da direita, linha verde), no gráfico a seguir.

Gráfico 2-2 Gasto Direto do Governo Federal com Transportes 2014-2021

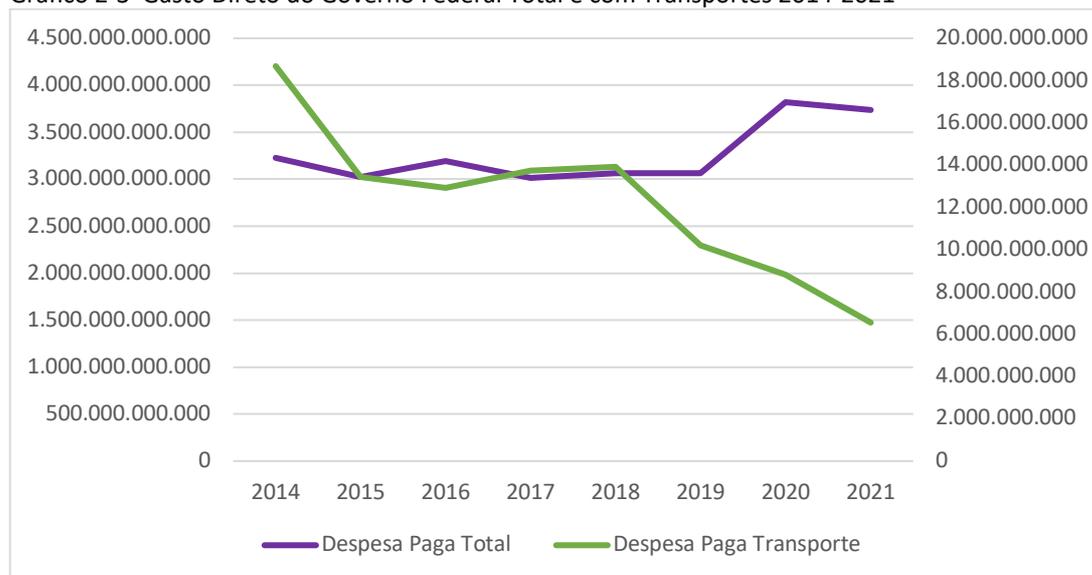


Nota: Valores em Reais de 2021 pelo INPC-IBGE.

Fonte: Portal da Transparência Federal – CGU. Elaboração: Risco AU, 2022.

É importante ter claro de que a queda observada das despesas pagas para os temas de transporte e mobilidade passou por um descolamento, a partir de 2018, do nível geral de gastos federais. O gráfico, a seguir, ilustra esse comportamento, trazendo, no eixo da esquerda e com a linha em roxo, as despesas totais do Governo Federal, em valores corrigidos pelo INPC, para 2021. A linha verde, com valores no eixo da direita, exprime os valores das despesas pagas para a temática em questão, tal qual no gráfico anterior. Note-se que as despesas com Transporte, depois de 2018, caem independentemente da curva para a despesa total, que até passa por alguma recuperação relativa, mas chega, em 2021, em patamares ainda abaixo do registrado para o ano de 2014.

Gráfico 2-3 Gasto Direto do Governo Federal Total e com Transportes 2014-2021

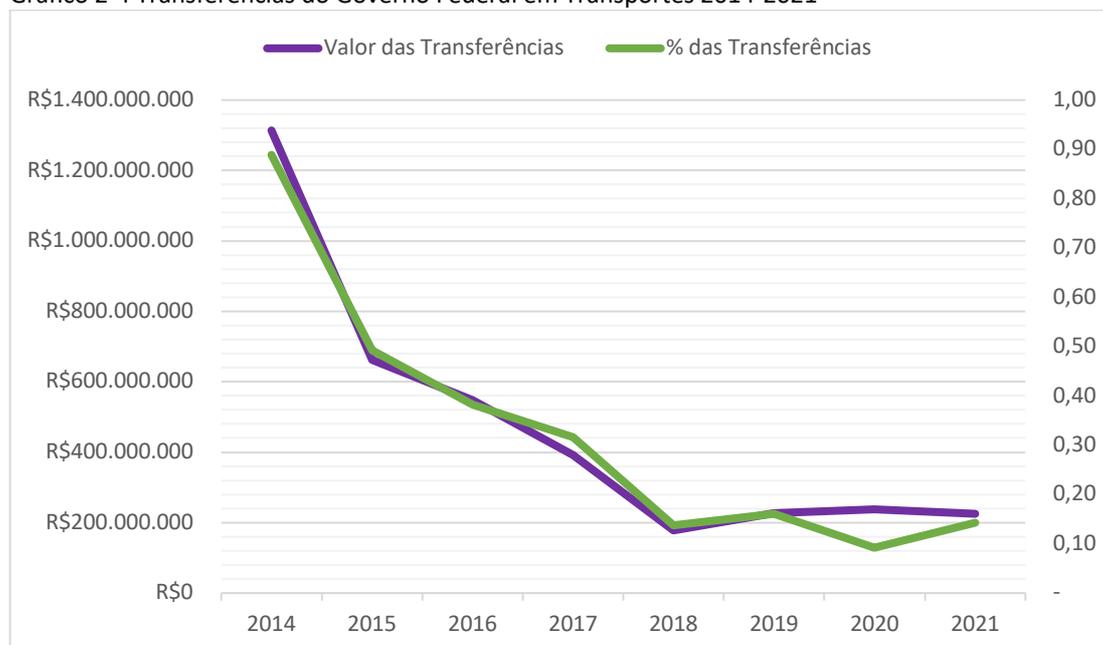


Nota: Valores em Reais de 2021 pelo INPC-IBGE.

Fonte: Portal da Transparência Federal – CGU. Elaboração: Risco AU, 2022.

Em termos de Transferências, houve também redução do montante relativo à temática, na comparação de 2014 para 2021, tendo a queda mais brusca no período ocorrido entre 2014 e 2015. Proporcionalmente, essa queda ficou muito próxima 50%. A série atingiu seu ponto mais baixo no ano de 2018, passando por leve recuperação relativa no ano seguinte, mas voltando a cair, entre 2020 e 2021. Para o período como um todo, a redução passou de 80% no valor das transferências para a temática da mobilidade e do transporte.

Gráfico 2-4 Transferências do Governo Federal em Transportes 2014-2021

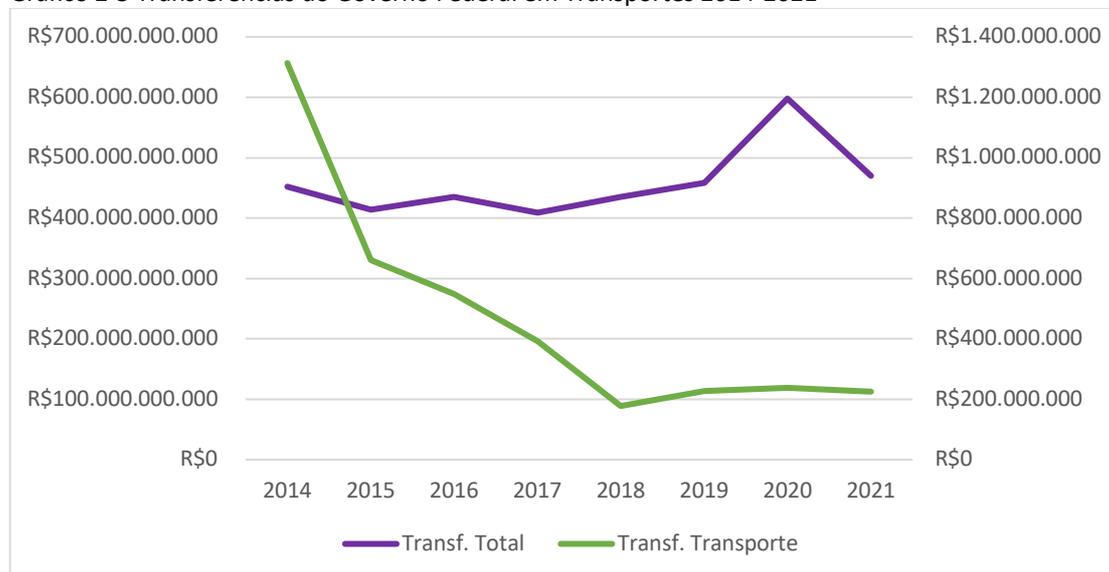


Nota: Valores em Reais de 2021 pelo INPC-IBGE.

Fonte: Portal da Transparência Federal – CGU. Elaboração: Risco AU, 2022.

Tal qual se verificou para os Gastos Diretos, nota-se uma ruptura nas tendências relativas para os montantes totais e aqueles voltados para as temáticas em questão, embora, no caso das transferências, esse comportamento já tenha se colocado desde 2015.

Gráfico 2-5 Transferências do Governo Federal em Transportes 2014-2021



Nota: Valores em Reais de 2021 pelo INPC-IBGE.

Fonte: Portal da Transparência Federal – CGU. Elaboração: Risco AU, 2022.

O gráfico, acima, reflete a perda de montantes para a temática do transporte, ao passo que as transferências totais, embora com comportamento volátil, apresentaram tendência de alta, entre 2014 e 2021, ilustrando o que se comentou sobre redefinição de papéis e prioridades a partir de postura do próprio Governo Federal, que priorizou outras áreas para gastos e transferências.

Por fim, vale indicar que a irrupção da pandemia de covid-19 teve um papel importante nessa redefinição nos últimos anos, com os gastos em saúde assumido protagonismo necessário. A disputa eleitoral, neste ano, pode ou não simbolizar alterações no padrão estampado pelos dados observados.

## 2.2 Economia local e regional

O Município de Barueri está inserido na Região Metropolitana de São Paulo, classificada pelo IBGE, na sua pesquisa sobre as Regiões de Influência das Cidades – REGIC, como a grande metrópole nacional, ou seja, é a região de influência de maior hierarquia no país, algo medido pela concentração de equipamentos e serviços com alto grau de atração sobre populações de outras localidades. O próprio IBGE, na apresentação da pesquisa coloca:

A oferta diferenciada de bens e serviços entre as cidades faz com que populações se desloquem a centros urbanos bem equipados para adquirirem serviços de saúde e educação ou buscar um aeroporto, por exemplo. Conhecer os relacionamentos entre as cidades brasileiras com base na análise dos fluxos de bens, serviços e gestão é um importante instrumento para se realizar escolhas locais, tais como decidir a localização de uma universidade, de um hospital ou decidir a localização de uma filial de empresa.

Barueri insere-se, portanto, em uma conformação metropolitana de relevância nacional e internacional, integrando-se a um conjunto de relações e rotinas socioeconômicas polarizadas pela capital do Estado, São Paulo. Nessa condição, o município abarca dinâmicas específicas, algumas delas já abordadas neste diagnóstico: os indicadores econômicos gerais do municípios estão entre os melhores do Estado de São Paulo, com alto valor de produção – o PIB de Barueri é o 5º maior de São Paulo, pelo levantamento mais recente, para o ano de 2019, tendo o 10º maior PIB *per capita* –, empregos formais e rendimentos médios do trabalho acima das médias metropolitanas e estadual. O município conta, ao mesmo tempo, com áreas de moradores de alta renda e sedes de empresas de grande porte, com práticas salariais acima da média brasileira. Com efeito, a população ocupada no município é a 4ª maior no Estado de São Paulo<sup>13</sup>, com número de pessoas ocupadas superando, inclusive, sua própria estimativa populacional, algo que reforça a ideia do papel do município como localização adotada por muitas sedes de empresas, que recebem pessoas residentes nos municípios do restante da RMSP.

Este cenário, muito revisitado e divulgado, contrasta com outra face, que permanece submersa, oculta pelos indicadores médios: pouco mais de 23% dos domicílios particulares permanentes, a partir do dados do Censo Demográfico de 2010, tinham renda *per capita* de até meio salário mínimo, marca acima da média metropolitana e estadual. Nesse mesmo sentido, o percentual da população com rendimento mensal *per capita* de até meio salário mínimo atingia 34,5% da população, no mesmo ano. Conforme já se apresentou, a parcela da

---

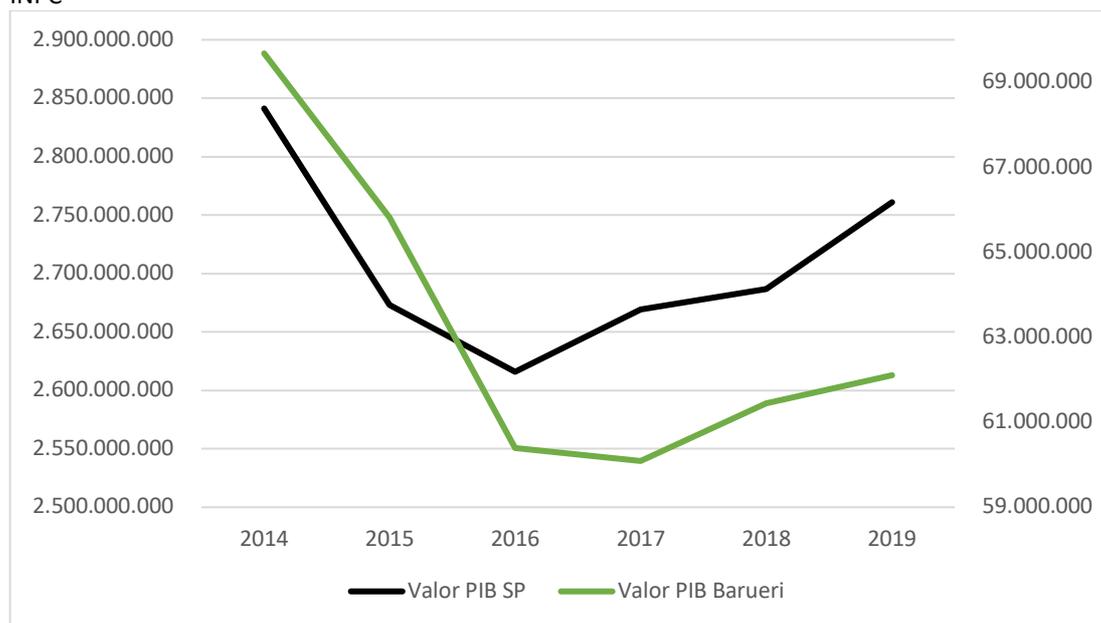
<sup>13</sup> Segundo estatísticas do Cadastro Central de Empresas, mantido pelo IBGE.

renda auferida pelos 10% mais ricos em relação aos 40% mais pobres superou a marca de 22%, acima dos registros da RMSP e do Estado de São Paulo. De forma análoga, o índice de Gini, uma das principais medidas de desigualdade no mundo, coloca Barueri entre os 10% dos municípios mais desiguais do país, num patamar de 0,610. Esse patamar, numa comparação internacional, conforme já colocado, colocaria o município atrás apenas da África do Sul, ocupante da incômoda posição de país mais desigual do mundo em termos de renda, segundo dados sistematizados e divulgados pelo Banco Mundial (com um indicador de 0,630). A desigualdade, dessa forma, aparece como uma marca tão presente no município quanto as sedes empresariais ou os condomínios fechados. Essa caracterização é central para os desenvolvimentos adequados dos trabalhos de planejamento, pois indica dificuldades adicionais para adoção de medidas de amplo espectro, uma vez que o município abarca realidades e experiências muito distintas.

Este tópico oferece elementos para interpretação desses aspectos, olhando para caracterização e dinâmica econômicas do município de Barueri. A análise se inicia pela dinâmica do PIB municipal e seus setores.

Em termos de Produto Interno Bruto, Barueri possui relevante expressão em relação ao Estado de São Paulo. Sua participação relativa no total estadual, embora decrescente, entre 2014 e 2019, garantiu ao município a 5ª ou 6ª posição no ranqueamento estadual, com percentuais variando entre 2,45%, em 2014, e 2,25%, em 2019. O PIB *per capita* municipal, em 2019, foi de R\$ 192.647,61, bastante superior à média do Estado, de R\$ 51.140,82, para o mesmo ano. O gráfico, a seguir, demonstra a trajetória recente do PIB de Barueri (linha verde, eixo da direita) e do Estado de São Paulo (linha preta, eixo da esquerda), a partir dos dados do Sistema de Contas Regionais, do IBGE, entre 2014 e 2019, com valores atualizados para Reais de 2021 pelo INPC.

Gráfico 2-6 Valor do PIB do estado de São Paulo e de Barueri 2014-2019, em Mil Reais de 2021 pelo INPC



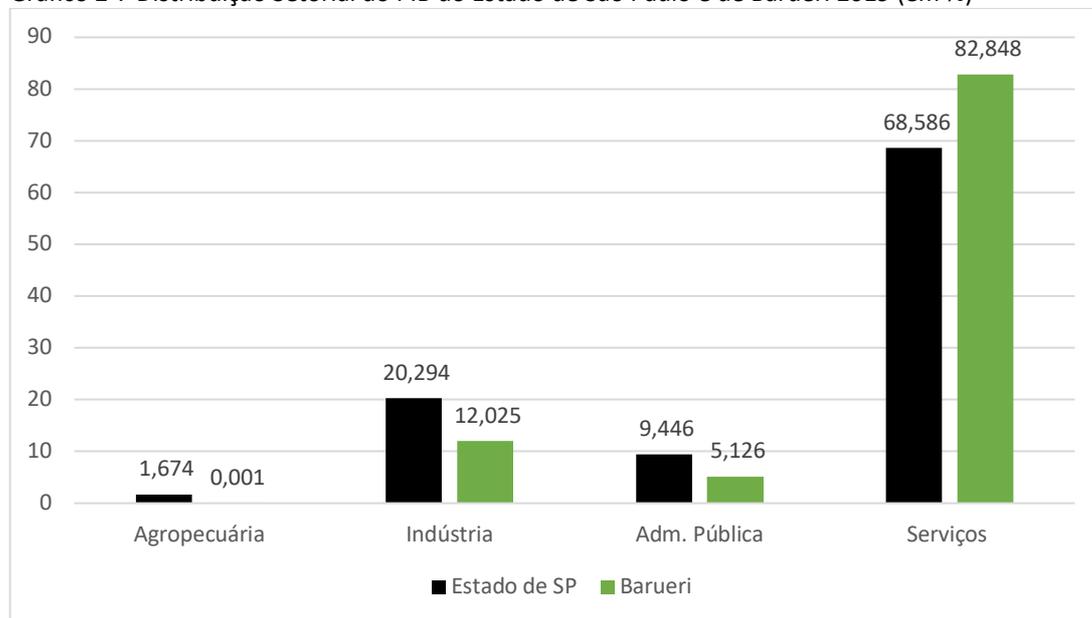
Fonte: Contas Regionais – IBGE. Elaboração: Risco AU, 2022.

Como se observa, as trajetórias municipal e estadual foram bastante similares, com movimentos mais acentuados na retomada para o último agregado, ao passo que no município, a queda foi mais substancial. O PIB de Barueri manteve-se em queda até 2017, registrando retração de 13,76% em relação a 2014. Para o Estado de São Paulo, a queda foi menos intensa, atingindo 7,92%, tendo o movimento de retomada se iniciado um ano antes à de Barueri. Entre 2017 e 2019, o agregado estadual passou por expansão de 3,44%, enquanto, em Barueri, o crescimento foi levemente mais baixo, de 3,35%. Para ambos, o patamar do PIB, em 2019, não havia ainda retomado o nível de 2014. Para o Estado de São Paulo, entretanto, o PIB estava 2,82% abaixo daquela marca, enquanto que para o município de Barueri, a distância era relativamente maior, de 10,87%. Essas diferentes intensidades nos movimentos do PIB ajudam a entender a queda relativa da participação do PIB de Barueri no total estadual, previamente citada.

Em termos de composição setorial, o ordenamento dos valores adicionados setoriais entre Estado de São Paulo e Barueri seguem a mesma ordem: O setor de Serviços é o que possui maior expressão, seguido pela Indústria, Administração Pública e a Agropecuária, com menor expressão relativa entre os setores. As distribuições específicas, entretanto, são relativamente distintas, com o setor de Serviços, no município de Barueri, perfazendo parte ainda maior do total do seu Valor Adicionado, atingindo 82,85%. Em contrapartida, os demais setores todos possuem expressão relativa menor do que aquela verificada no nível estadual. Vale registrar que o setor agropecuário, em Barueri, precisou de três algarismos significativos para poder

ser representado em termos percentuais (ou seja, perfaz 0,001% do valor adicionado municipal), tendo baixíssima expressão relativa. O gráfico, a seguir, traz as participações relativas setoriais para o Estado de São Paulo e Barueri, em porcentagem, para o ano de 2019.

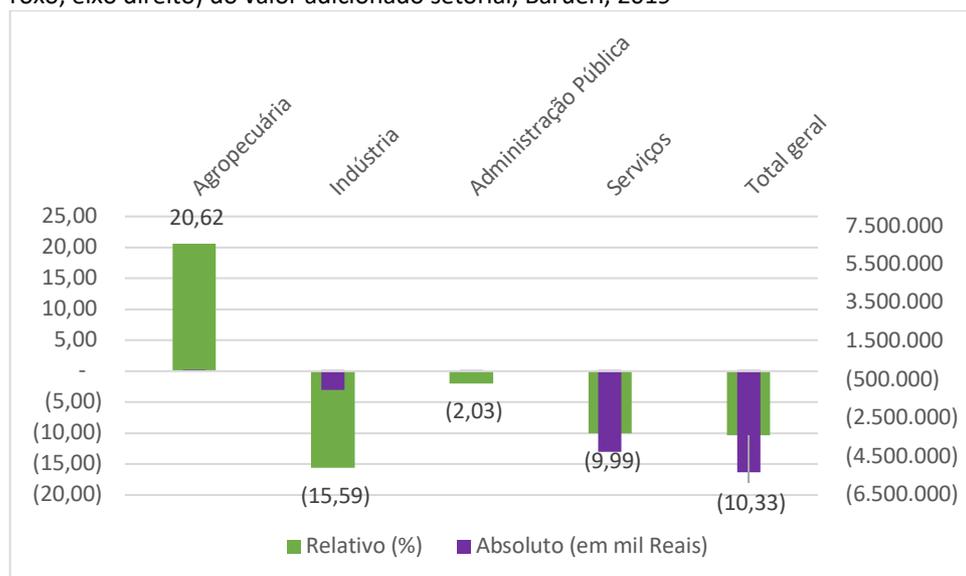
Gráfico 2-7 Distribuição Setorial do PIB do Estado de São Paulo e de Barueri 2019 (em %)



Fonte: Contas Regionais – IBGE. Elaboração: Risco AU, 2022.

Quando observadas as trajetórias setoriais recentes no município, entende-se, com maior clareza, parte do movimento de retração do PIB municipal. Tomando o valor adicionado setorial, entre 2014 e 2019, a queda foi da ordem de 10,3% para o total municipal. Setorialmente, no entanto, percebe-se um impacto desigual. De início, registra-se que o único setor a ter passado por expansão foi o agropecuário. Em termos absolutos, o setor possui pouca expressão na economia de Barueri, mas passou por ampliação de 20,6%, entre 2014 e 2019. Isso é bastante alinhado com períodos de instabilidade econômica. Todos os demais setores experimentaram retração, entretanto. Em termos relativos, a mais severa foi a da indústria, com 15,6%, enquanto o valor adicionado dos Serviços e da Administração Pública caíram cerca de 10% e 2%, respectivamente. O gráfico, a seguir, traz essas informações (em verde, com escala à esquerda), com o complemento das informações em valores absolutos, a partir de valores constantes de 2021, pelo INPC (em roxo, com escala à direita).

Gráfico 2-8 Variações relativas (% , em verde, eixo esquerdo) e absolutas (em Mil Reais de 2021, em roxo, eixo direito) do valor adicionado setorial, Barueri, 2019

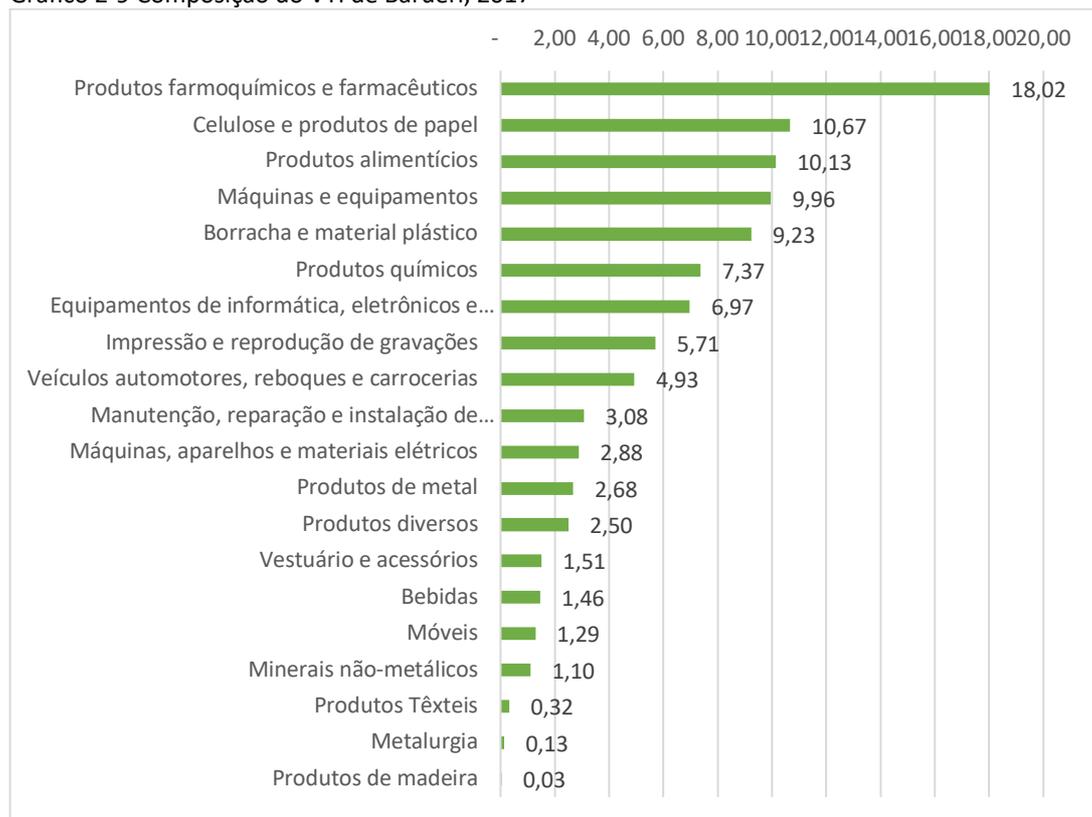


Fonte: Contas Regionais – IBGE. Elaboração: Risco AU, 2022.

Em termos absolutos, a principal queda se deu no valor adicionado dos Serviços, setor com principal expressão na economia municipal. A retração desse setor representou quase 80% do total da retração experimentada em termos absolutos, em Barueri, entre 2014 e 2019.

Por conta da ínfima participação da agropecuária na economia municipal e ausência de dados específicos sobre a produção dos serviços, o foco se volta, neste momento, de forma breve, para a composição do Valor da Transformação Industrial (VTI). A Fundação SEADE organizou dados, para o ano de 2017, para a composição do VTI por município. A distribuição relativa consta no gráfico, a seguir.

Gráfico 2-9 Composição do VTI de Barueri, 2017



Fonte: Fundação SEADE. Elaboração: Risco AU, 2022.

O segmento de produtos farmoquímicos e farmacêuticos foi aquele com maior participação no VTI municipal, em 2017, com pouco mais de 18% desse total.. Celulose e produtos de Papel, e Produtos Alimentícios concentraram pouco mais de 10%, cada. Os segmentos de Máquinas e Equipamentos e Borracha e Material Plástico perfizeram, cada um, pouco menos dessa marca. Juntamente com os Produtos Químicos, os segmentos industriais mencionados somaram pouco menos de dois terços de todo o VTI barueriense, naquele ano.

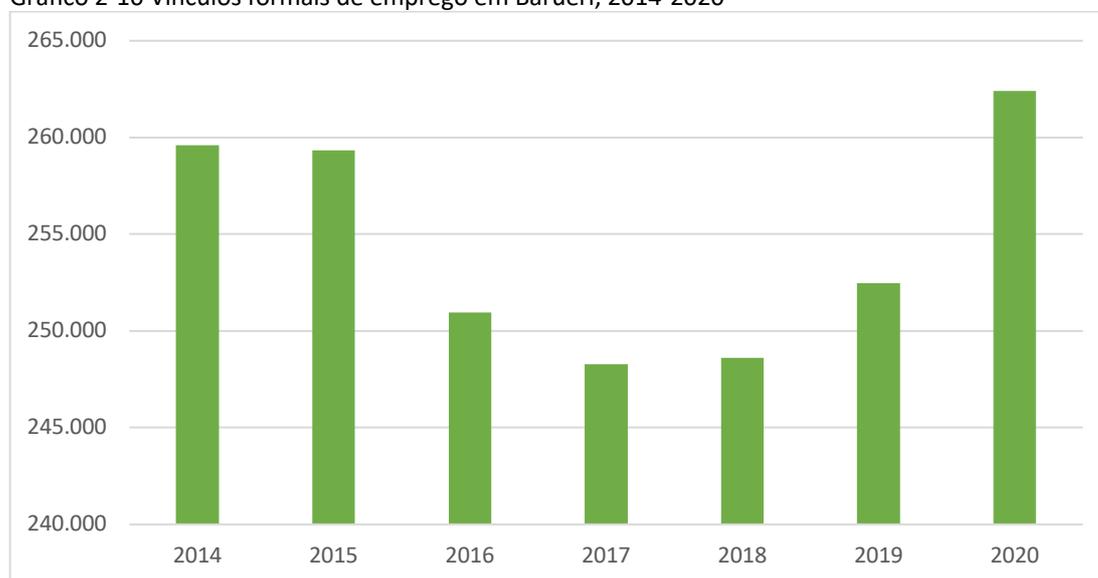
Infelizmente, a pesquisa acerca do VTI municipal não teve sequência e não há dados de anos mais recentes para se traçar paralelo com o que se verificou em termos de análise de composição geral do Valor Adicionado Bruto. Como se demonstrou, o setor industrial foi aquele com maior queda relativa nos últimos anos. Informações pormenorizadas, por segmento, poderiam trazer mais detalhes sobre como se alteraram o perfil e composição da indústria de Barueri.

Dando sequência, serão apresentados dados sobre emprego e rendimentos, a partir das informações da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS). Por um lado, os registro da RAIS permitem ter informações mais atualizadas sobre o panorama do mercado de trabalho nos municípios, por outro, porém, as informações dizem respeito apenas a vínculos de emprego

formal, deixando importante parcela da população e suas dinâmicas específicas de fora da análise. É importante ter isso em mente para a adequada interpretação do que segue. Para esses casos, em que pese sua desatualização, os dados do Censo Demográfico permanecem como melhor fonte disponível.

Em primeiro lugar, os dados de vínculos de empregos formais, em Barueri, apresentaram tendência crescente, entre 2017 e 2020, após queda, primeiramente suave, de 2014 para 2015, porém acentuada, de 2015 para 2016. Entre esses últimos dois anos, a perda de vínculos de emprego foi de quase 8.400 postos de trabalho. No ano seguinte, entre 2016 e 2017, outros 2650 postos seriam encerrados, no saldo líquido.

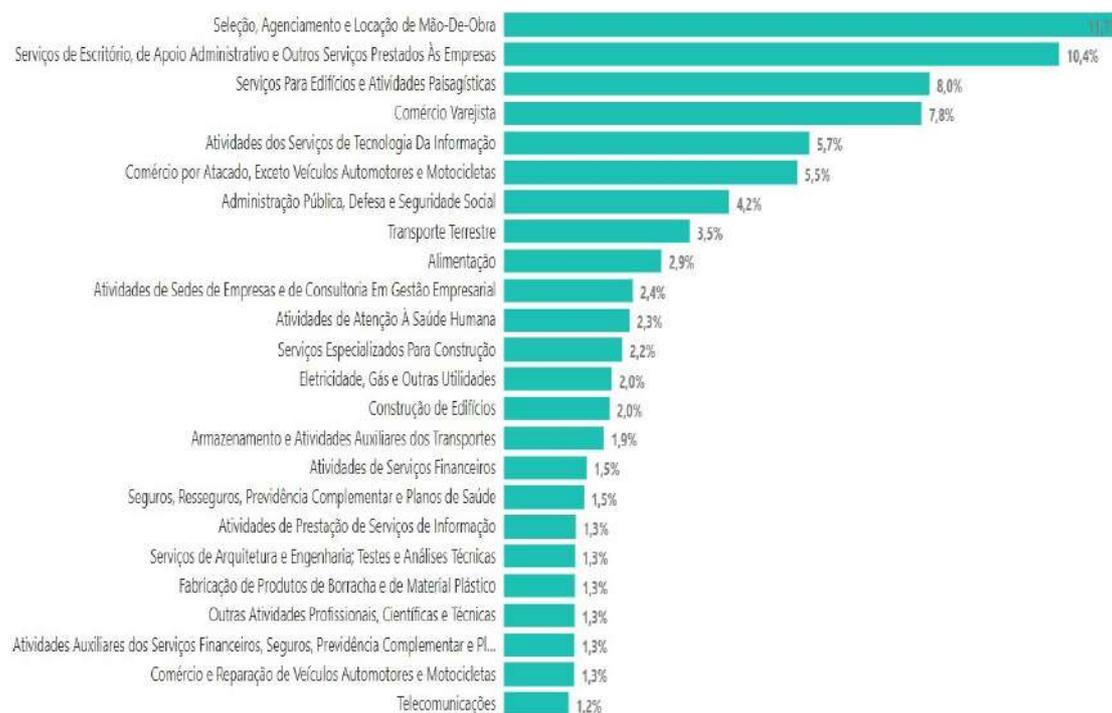
Gráfico 2-10 Vínculos formais de emprego em Barueri, 2014-2020



Fonte: Ministério da Economia – Relação Anual de Informações Sociais. Elaboração: Risco AU, 2022.

A partir de 2017, entretanto, houve inversão dessa tendência, com a criação líquida de vínculos formais no município, culminando, em 2020, no total de 262.409 vínculos, maior registro da série, superando, pela primeira vez ao longo de todo o período, a marca de 2014. A distribuição desses empregos, a partir da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), se deu da seguinte maneira:

Gráfico 2-11 Distribuição relativa (%) dos Vínculos formais de emprego em Barueri por classificação CNAE, 2020

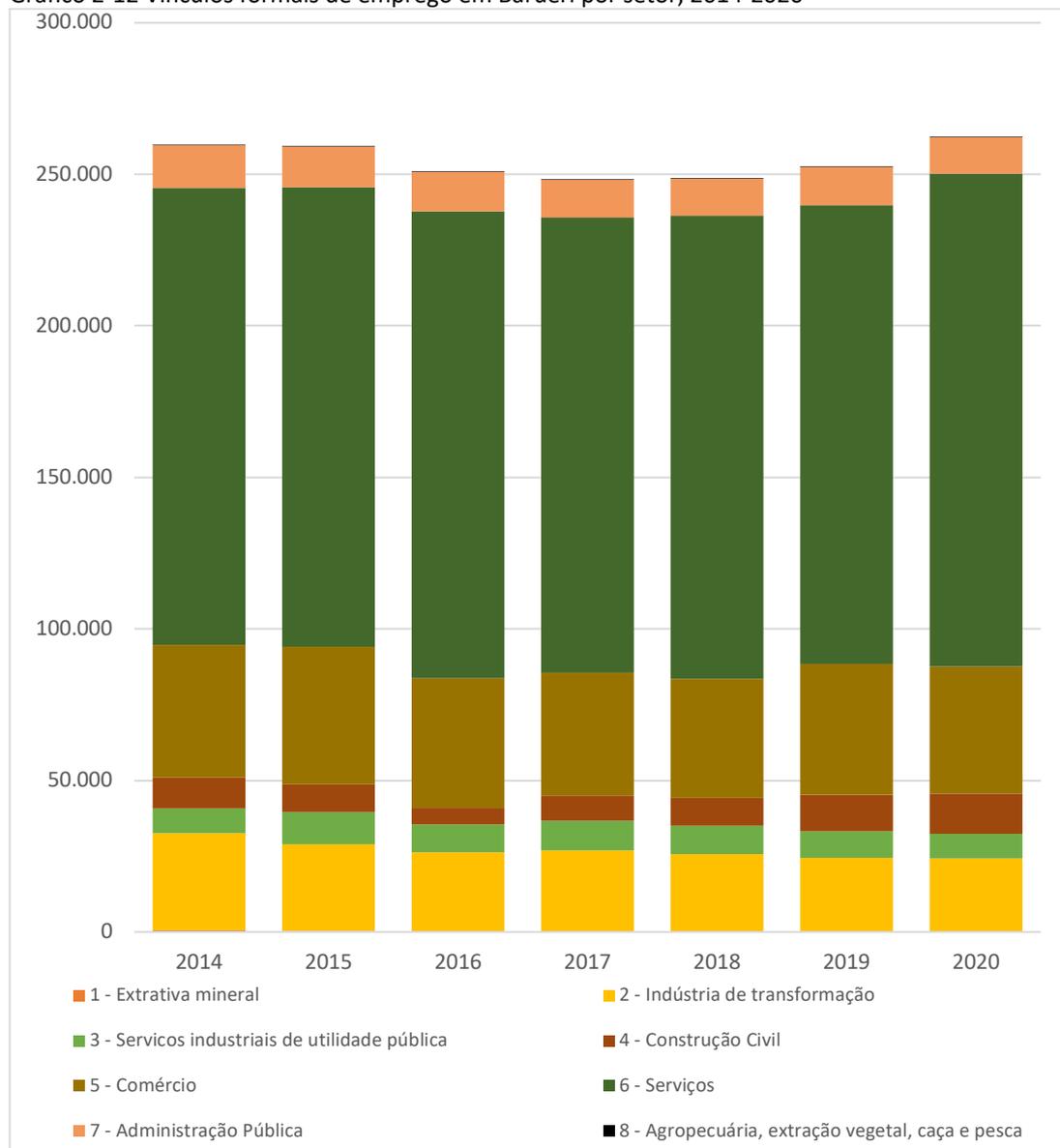


Fonte: Ministério da Economia – Relação Anual de Informações Sociais. Elaboração: Fundação SEADE.

As atividades com maior número de vínculos estavam no setor de serviços. Seleção, Agenciamento e Locação de Mão-de-obra, foi o principal segmento, com 11,7% dos vínculos do município. Com efeito, os três principais segmentos em vínculos formais de emprego, em Barueri, estão diretamente ligados aos processos de terceirização e reestruturação produtiva, que tiveram grande impulso nos anos 2000 e 2010. Os segmentos de Serviços de Escritório e Apoio Administrativo e Serviços para Edifícios e Atividades Paisagísticas, juntamente com o previamente citado somam quase um terço dos empregos formais de Barueri. Em verdade, na classificação por grandes setores econômicos, as atividades de serviços configurariam a grande maioria dos itens relacionados no gráfico anterior.

O foco se volta, na sequência, para a compreensão da dinâmica setorial da trajetória apresentada dos empregos formais no município, a partir de uma classificação intermediária. Conforme se mostrou, Barueri viu, entre 2014 e 2020, a ampliação das vagas de emprego formal. Isso, entretanto, diz respeito aos números em geral. No passo seguinte, sistematiza-se os dados para o período, com a separação por setor.

Gráfico 2-12 Vínculos formais de emprego em Barueri por setor, 2014-2020

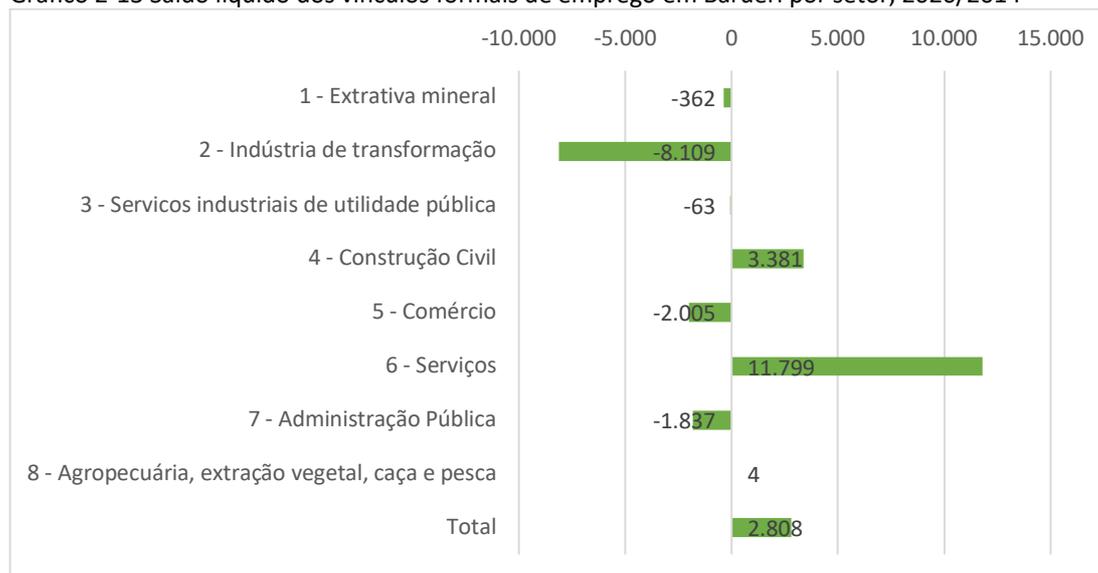


Fonte: Ministério da Economia – Relação Anual de Informações Sociais. Elaboração: Risco AU, 2022.

O setor de Serviços, como adiantado, perfazia a maior parte dos empregos formais no município, tendo, inclusive, ampliado sua participação relativa no período em análise. Os segmentos ligados ao Comércio configuram o setor com a segunda maior participação relativa, seguido pela Indústria de transformação. A Construção civil, em 2020, passou a ocupar a quarta colocação nesse ranqueamento, superando o setor conformado pela Administração Pública. Na sequência, vêm os setores de Serviços industriais de utilidade pública, Extrativa Mineral e Agropecuária, extração vegetal e pesca, essas duas últimas praticamente invisíveis pela baixa participação no total municipal.

Para tornar mais visível os movimentos para o saldo líquido dos vínculos formais no período, sistematizou-se um gráfico com essa informação, por setor, apresentado a seguir.

Gráfico 2-13 Saldo líquido dos vínculos formais de emprego em Barueri por setor, 2020/2014



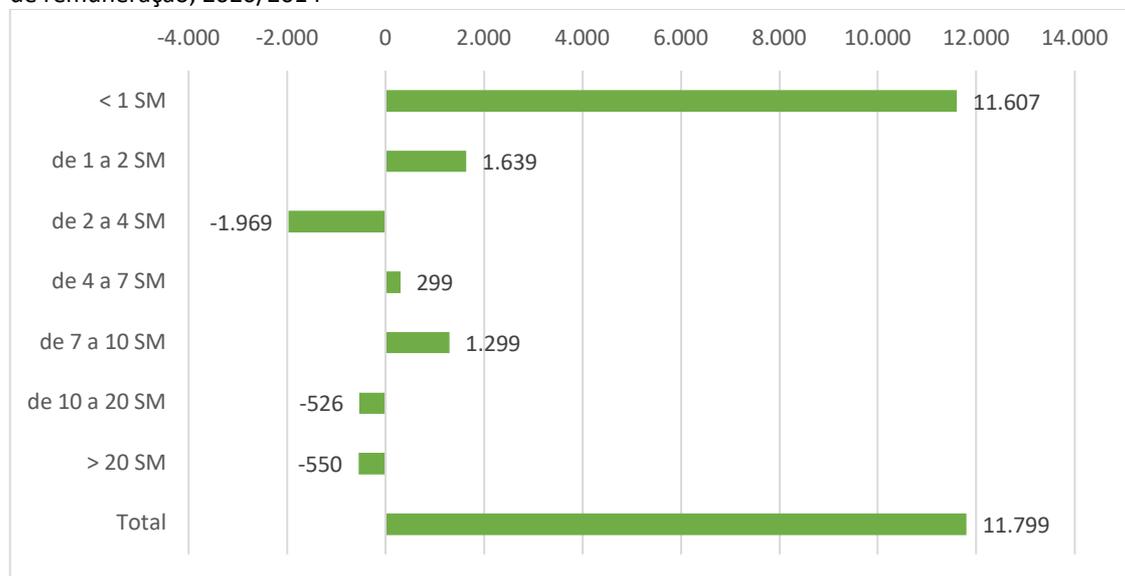
Fonte: Ministério da Economia – Relação Anual de Informações Sociais. Elaboração: Risco AU, 2022.

Em primeiro lugar, vale notar que apenas os setores de Serviços, Construção civil e Agropecuária tiveram participação positiva no saldo final, este último setor com contribuição praticamente desprezível. A troca do emprego industrial pelo de serviços pode refletir o prosseguimento de processo de terceirização, tendo natureza mais classificatória do que transformação das vagas. Isso, entretanto, não deve responder pela maior parte do registro, uma vez que, como já apresentado, o valor adicionado industrial foi o que sofreu a maior queda relativa no período. Como o setor de serviços também passou por queda abrupta, em termos de valor adicionado, cogita-se a hipótese de alguma troca de natureza classificatória. Isso posto, a Indústria de transformação teve o pior saldo no período, com perda líquida de mais de 8 mil postos. O Comércio, a Administração Pública, e em menor monta a Indústria Extrativa Mineral e os Serviços industriais de utilidade pública, todos perderam vagas formais, entre 2014 e 2020. O saldo líquido positivo de 2020, portanto, deveu-se às adições ligadas ao setor de Construção Civil – historicamente onde se pratica salários relativamente baixos – e, principalmente, ao setor de Serviços, extremamente heterogêneo.

Por conta do peso dos Serviços, extremamente elevado na economia municipal, pela relevância que teve na dinâmica recente da criação de empregos e pelo seu caráter diverso, contando, ao mesmo tempo com segmentos de espectros muito distantes em termos de produtividade, valor adicionado e práticas de remuneração, optou-se por organizar a distribuição desses vínculos por faixa de remuneração a partir de salários mínimos. O gráfico, a seguir, portanto, apresenta informações para o setor de Serviços, mostrando, tal qual

acabou-se de fazer, o saldo entre 2014 e 2020 para os vínculos formais desse setor, mas agora por faixas de remuneração.

Gráfico 2-14 Saldo líquido dos vínculos formais de emprego no setor de Serviços em Barueri por faixa de remuneração, 2020/2014

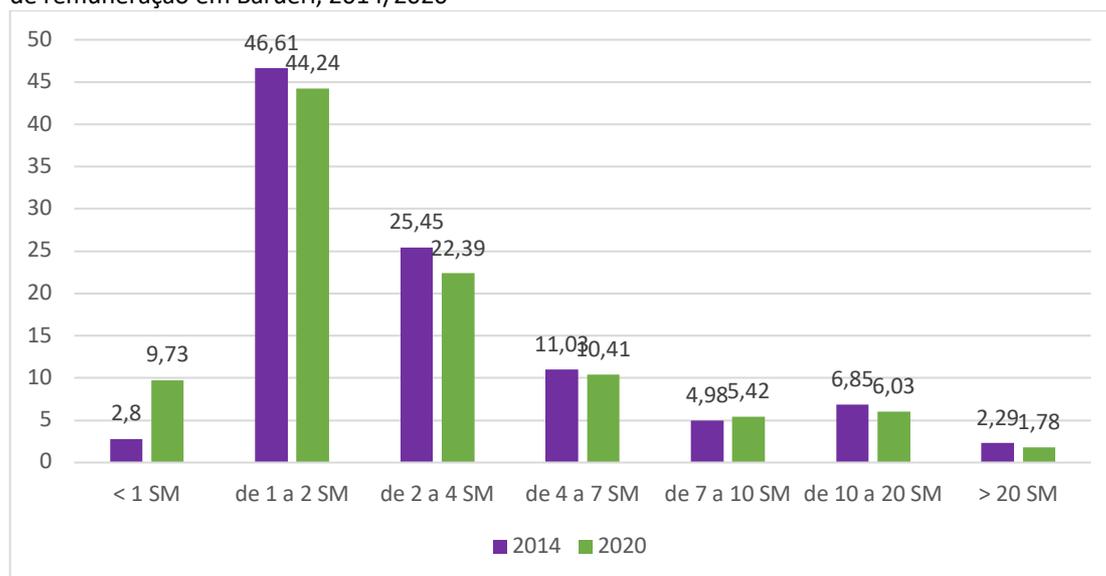


Fonte: Ministério da Economia – Relação Anual de Informações Sociais. Elaboração: Risco AU, 2022.

O gráfico exprime uma situação preocupante para o período recente, no município de Barueri: quase a totalidade do saldo líquido de 11.799 vínculos formais deve-se ao saldo das vagas com remuneração registrada inferior ao salário mínimo. Ainda que não se possa inferir sobre movimentos internos de perda ou ganho entre as faixas (situação de redução ou ampliação dos salários), de incorporação de empregos industriais, as proporções e dimensões verificadas deixam patente que a dinâmica de crescimento do emprego tem sido calcada, no principal setor responsável pelo seu crescimento, em empregos de baixa remuneração, inferior ao salário mínimo. Essa dinâmica retroalimenta as preocupações de desigualdade que foram expressas no início desse tópico.

A partir da dinâmica descrita, houve alteração na distribuição geral do setor de Serviços por faixa de remuneração. Isso pode ser melhor observado no gráfico, a seguir.

Gráfico 2-15 Comparação da distribuição relativa dos empregos formais do setor de Serviços por faixa de remuneração em Barueri, 2014/2020



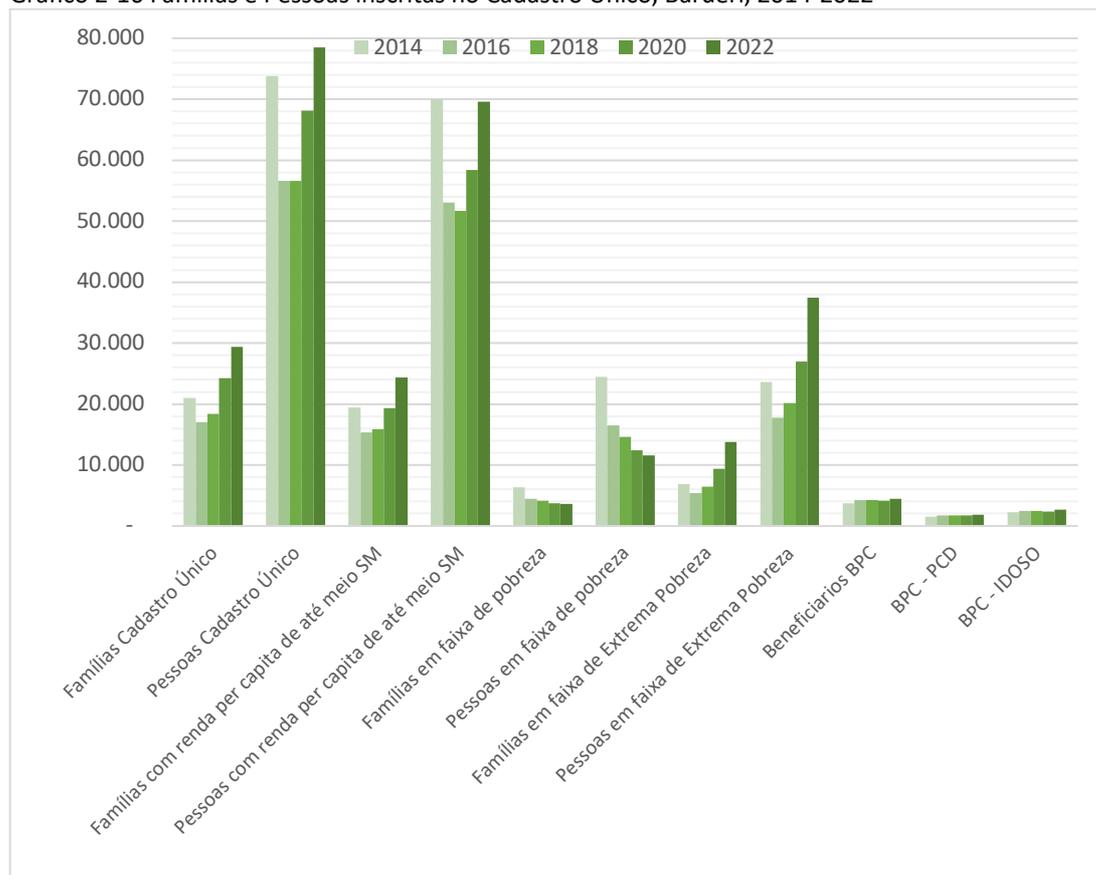
Fonte: Ministério da Economia – Relação Anual de Informações Sociais. Elaboração: Risco AU, 2022.

Note-se como a faixa inferior a um salário mínimo, a segunda menos expressiva em 2014, passou, em 2020, à quarta maior, bastante próxima da faixa de 4 a 7 SM. Do ponto de vista da desigualdade, o movimento relativo mostra que apenas duas faixas tiveram ampliação relativa: a de salários inferiores ao mínimo nacional e a de 7 a 10 salários mínimos. Essa última ampliação foi inferior a um ponto percentual, entretanto, ao passo que no caso da faixa até um salário mínimo, a diferença foi de quase sete. Quando se observa a variação, a faixa de 7 a 10 SM teve ampliação de cerca de 17% no número de vínculos, no setor de Serviços, entre 2014 e 2020. Já a faixa de ganhos inferiores ao salário mínimo passou por expansão de 275%!

Um complemento necessário para finalizar a análise da economia do município de Barueri consiste nos dados para o Cadastro Único, que congrega famílias e pessoas beneficiárias de programas sociais. Os dados aqui foram organizados de 2 em 2 anos, para o período entre 2014 e 2022. Infelizmente, as informações do Cadastro Único reforçam o quadro configurado de ampliação da pobreza, agravando as questões de desigualdade socioeconômica colocadas e que se traduzem em desafios complexos para superação pela gestão municipal.

Nesse cenário, segundo dados do Ministério da Cidadania, o município conta com 29.315 famílias e 78.465 pessoas inscritas no Cadastro Único, em dezembro de 2021. O gráfico, a seguir, apresenta não apenas o número de pessoas e famílias inscritas, mas também os totais para famílias e pessoas abaixo da linha de pobreza e de extrema pobreza, assim como informações sobre beneficiários do Benefício de Prestação Continuada, que assiste idosos e pessoas portadoras de deficiência.

Gráfico 2-16 Famílias e Pessoas inscritas no Cadastro Único, Barueri, 2014-2022



Fonte: Ministério da Cidadania – Cadastro Único. Elaboração: Risco AU, 2022.

Entre 2014 e 2016, houve redução generalizada das famílias e pessoas no Cadastro Único, que é conformato principalmente por pessoas e famílias que possuam rendimentos abaixo de linhas específicas, atualizadas de tempos em tempos. A reversão no cenário macroeconômico, com desempenho recessivo, trouxe consigo ampliação do desemprego e compressão da renda de forma generalizada. O cenário econômico alternando entre anos recessivos e de estagnação, com tímida recuperação, conforme já apresentado, em conjunto com reformas e políticas de austeridade ampliaram a pobreza e isso pode ser observado também no município de Barueri.

Vale notar, em especial, um processo de acutização da pobreza, em Barueri. Isso se denota a partir da redução de famílias e pessoas em faixa de pobreza, entre 2014 e 2022, ao passo que são ampliados os números para a faixa de extrema pobreza. Isso basicamente se traduz numa ampliação da distância, em termos de renda, que famílias e pessoas precisam superar para poder sair da situação de precariedade. Esse aspecto na dinâmica recente da renda, aliado ao observado para a produção e mercado de trabalho, são sinais relevantes e preocupantes para os próximos anos, no município e, de forma mais direta para a questão do planejamento da

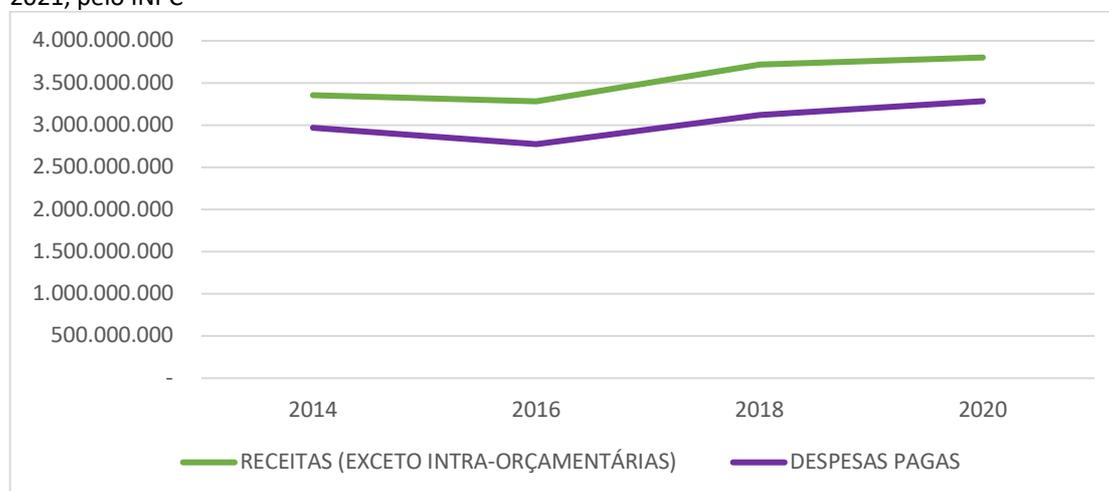
mobilidade, apresentam-se como desafios a serem superados por práticas mais inclusivas e acessíveis.

### 2.3 Receitas e Despesas Municipais

As receitas de Barueri apresentam padrão pouco comum para municípios brasileiros, com relativo equilíbrio entre as receitas conformadas por tributos e aquelas relativas às transferências intergovernamentais. A conjuntura dos anos recentes, na verdade, promoveu alteração na distribuição relativa dessas componentes de receita.

Em termos gerais, quando se tomam as receitas, entre 2014 e 2020, nota-se uma queda, em termos reais, entre 2014 e 2016. Esse cenário foi revertido a partir de então, com as receitas de Barueri tendo se mostrado 13,3% superiores em 2020, em relação ao patamar verificado em 2014. As despesas, por sua vez acompanharam o movimento verificado para as receitas, embora sua expansão tenha se dado com taxas menos expressivas (em torno de 10% de variação), resultando num aumento relativo da distância entre receitas e despesas pagas, entre 2014 e 2020, em valores reais de 2021 pelo INPC, conforme gráfico a seguir.

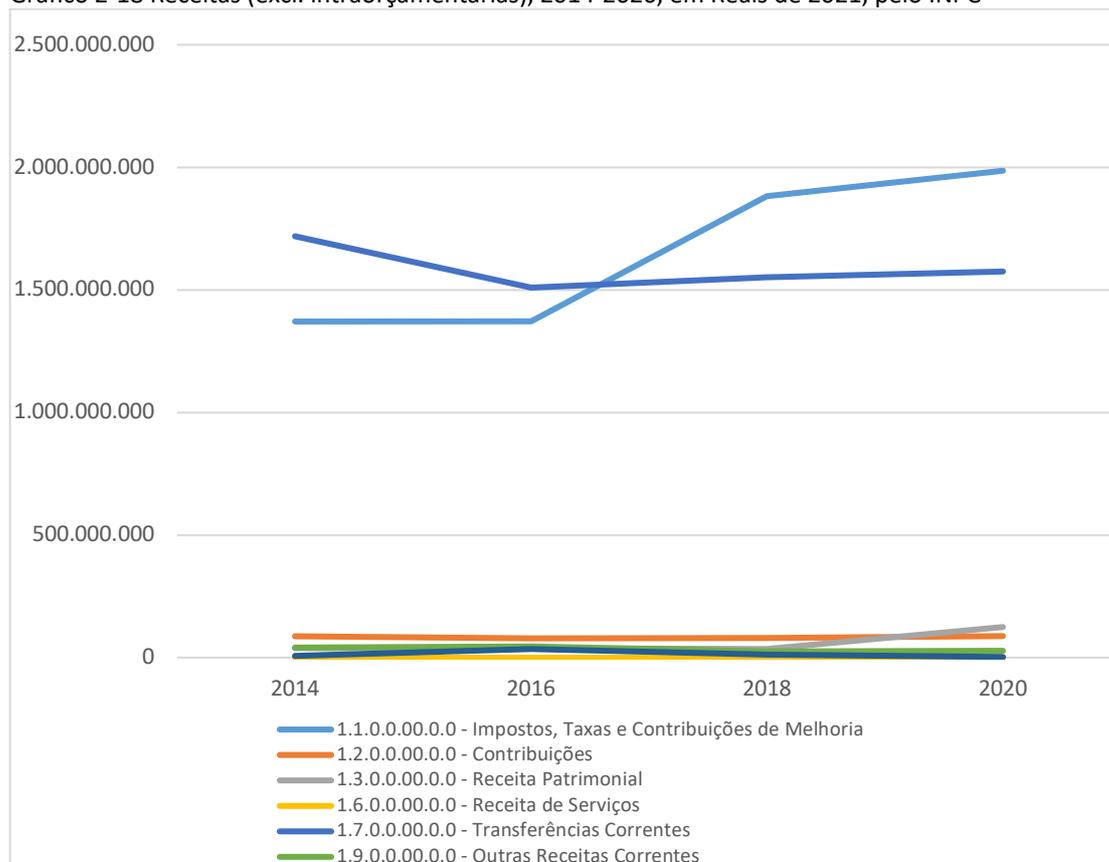
Gráfico 2-17 Receitas (excl. intraorçamentárias) e Despesas Pagas de Barueri, 2014-2020, em Reais de 2021, pelo INPC



Fonte: STN - FINBRA. Elaboração: Risco AU, 2022.

Pelo lado das receitas, a ampliação, verificada após 2016, se deu a despeito da redução das transferências intergovernamentais (queda de 8,3%, entre 2014 e 2020), graças à retomada da arrecadação no município, que viu a arrecadação de Impostos subir pouco mais de 43% no período analisado, especialmente depois de 2016. Entre os itens de Receita, as duas maiores expansões relativas foram das receitas patrimoniais e de alienação de bens, em que pese terem baixa expressão no total absoluto, especialmente essa última.

Gráfico 2-18 Receitas (excl. intraorçamentárias), 2014-2020, em Reais de 2021, pelo INPC



Fonte: STN - FINBRA. Elaboração: Risco AU, 2022.

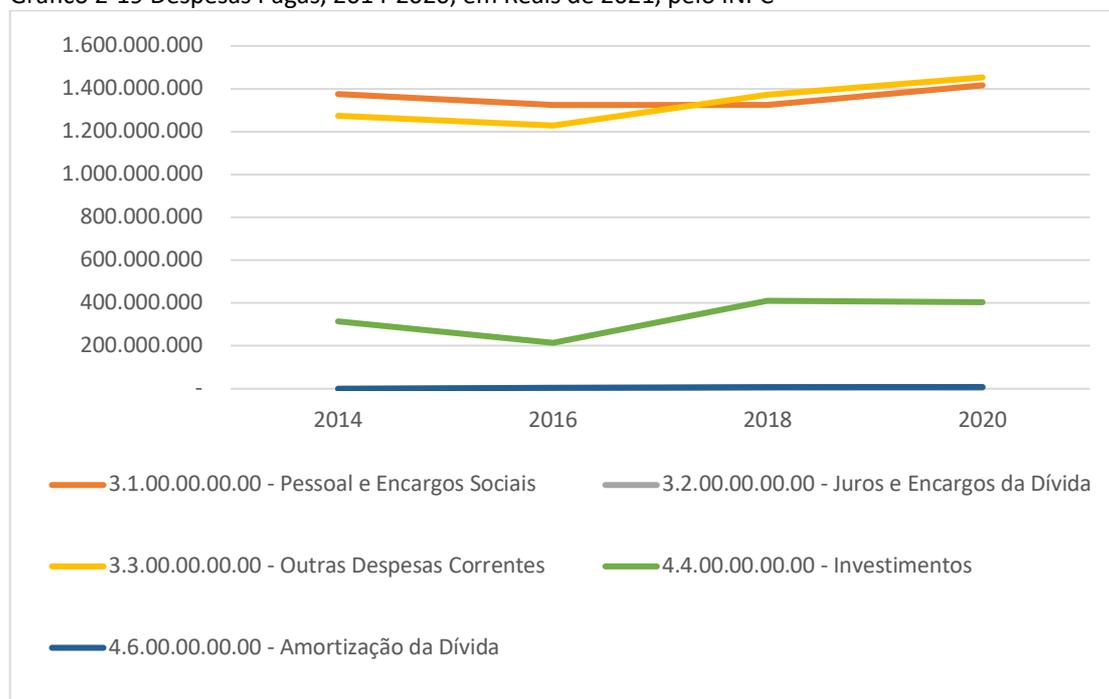
Quando se observa as componentes da Receita, verifica-se que a tendência de contração das transferências intergovernamentais, simultaneamente à ampliação da arrecadação de Impostos, taxas e contribuições de melhoria fez com que essa última componente superasse a outra, depois de 2016, passando a deter a principal parcela de contribuição para as receitas do município de Barueri. No gráfico, também é possível visualizar a ampliação das receitas patrimoniais, representadas pela linha de cor cinza.

Pelo lado das despesas, a expansão foi relativamente distribuída entre as componentes observadas, entre 2014 e 2020. O item de Outras Despesas Correntes, que tem como principal subitem a contratação de serviços de terceiros de pessoa jurídica (terceirização), superou as despesas pagas de Pessoal e Encargos Sociais, a partir de 2018. A variação relativa para esse último item foi da ordem de 3%, para o período como um todo, enquanto para o primeiro, a expansão foi de pouco menos de 14%.

As Despesas de Capital, embora tenham menor expressão, foram as que mais cresceram, em torno de 30%, entre 2014 e 2020. Isso se deu não apenas pela expansão dos Investimentos (27%), mas pelo aparecimento, no período, de despesas de amortização por conta da

contração de financiamentos. Note-se que seu crescimento foi acelerado, de 90%, entre 2016 e 2020.

Gráfico 2-19 Despesas Pagas, 2014-2020, em Reais de 2021, pelo INPC

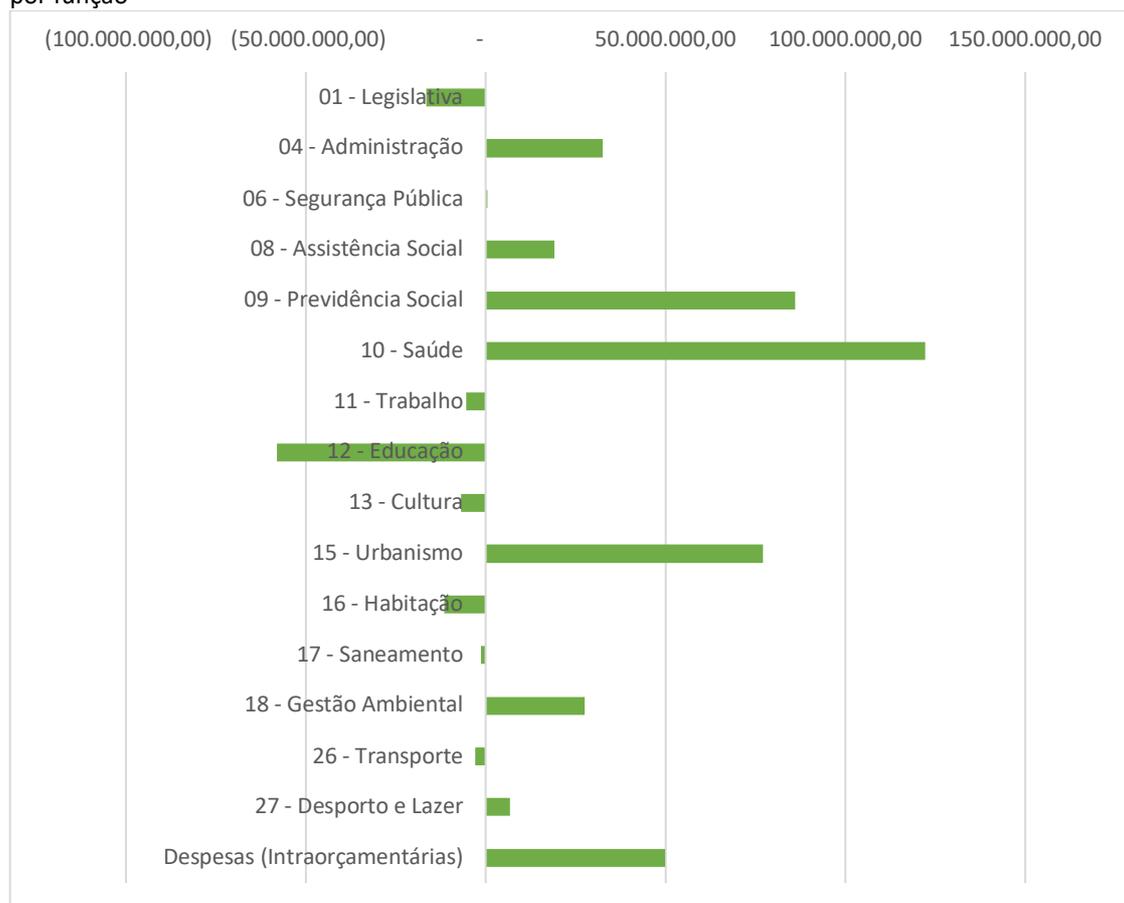


Fonte: STN - FINBRA. Elaboração: Risco AU, 2022.

Uma forma alternativa de se observar as despesas pagas é a partir da sua sistematização por função. Os mesmo dados, portanto, foram rearranjados, permitindo observar as áreas de empenho, ainda que não se consiga distinguir entre os dados de custeio e de investimento, através dessa ótica.

Dois gráficos foram elaborados para ilustrar os dados de despesa por função. O primeiro mostra o saldo de valores acrescidos ou reduzidos, no paralelo entre 2020 e 2014. O segundo, a distribuição relativa dos gastos por função, em 2020.

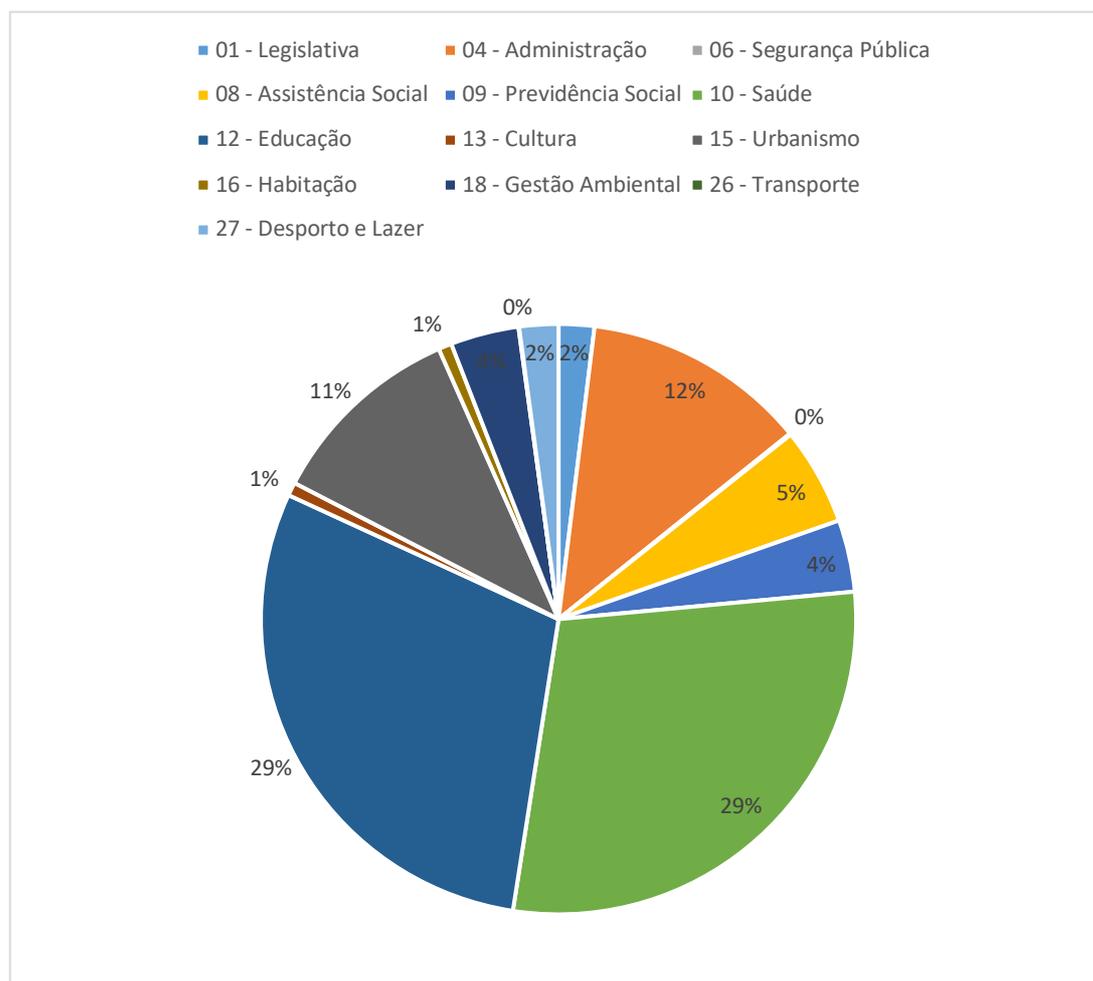
Gráfico 2-20 Saldo líquido das Despesas Pagas de Barueri, 2020/2014, em Reais de 2021, pelo INPC, por função



Fonte: STN - FINBRA. Elaboração: Risco AU, 2022.

No período observado, a função Saúde foi aquela que mais teve despesas acrescidas, sem dúvida por conta dos dados de 2020 já refletirem os gastos relativos a cuidados despendidos para conter a pandemia de covid-19. A previdência social e o urbanismo foram as outras funções que mais tiveram cifras acrescidas no paralelo entre os anos de 2020 e 2014. Chama atenção, entretanto, a redução na função Educação. Como veremos, em que pese a redução dessa cifra, a função segue com papel destacado no município. Isso é respaldado pela legislação federal que obriga pisos de empenho, seja para saúde, quanto para educação. Essas movimentações nas cifras e expressões relativas resultaram no seguinte quadro de distribuição relativa das cifras de despesas pagas, por função em 2020:

Gráfico 2-21 Distribuição relativa das Despesas Pagas de Barueri, 2020, em porcentagem, por função



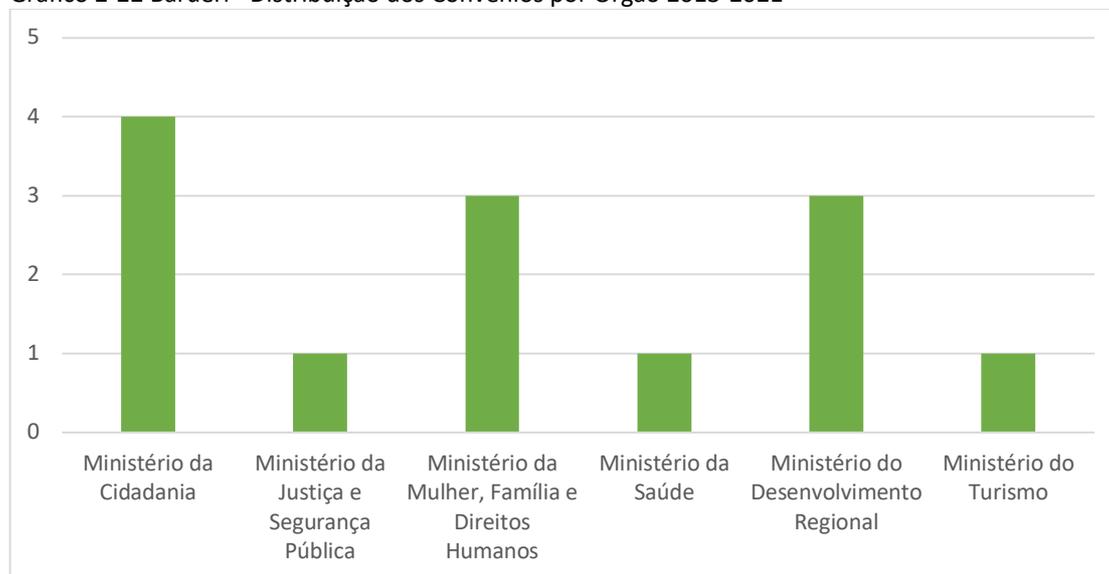
Fonte: STN - FINBRA. Elaboração: Risco AU, 2022.

Educação e Saúde mantiveram-se como principais funções, em termos de cifras, com 29% cada, sendo que houve aproximação relativa da segunda frente à primeira, ainda que a Educação mantivesse-se como principal despesa no município, por pequena margem. Administração aparece em terceiro lugar, com 12%, ao passo que urbanismo ocupa a quarta posição, por cifras de despesa. Combinadas, essas funções perfizeram pouco mais de 80% do total de despesas pagas em Barueri, no ano de 2020.

## 2.4 Situação dos convênios para repasse de recursos

O levantamento de convênios realizados pela Prefeitura de Barueri junto ao Governo Federal aponta, entre 2012 e 2021, um total de 13 convênios abertos. Eles se distribuíram da seguinte forma, por órgão:

Gráfico 2-22 Barueri - Distribuição dos Convênios por Órgão 2013-2021

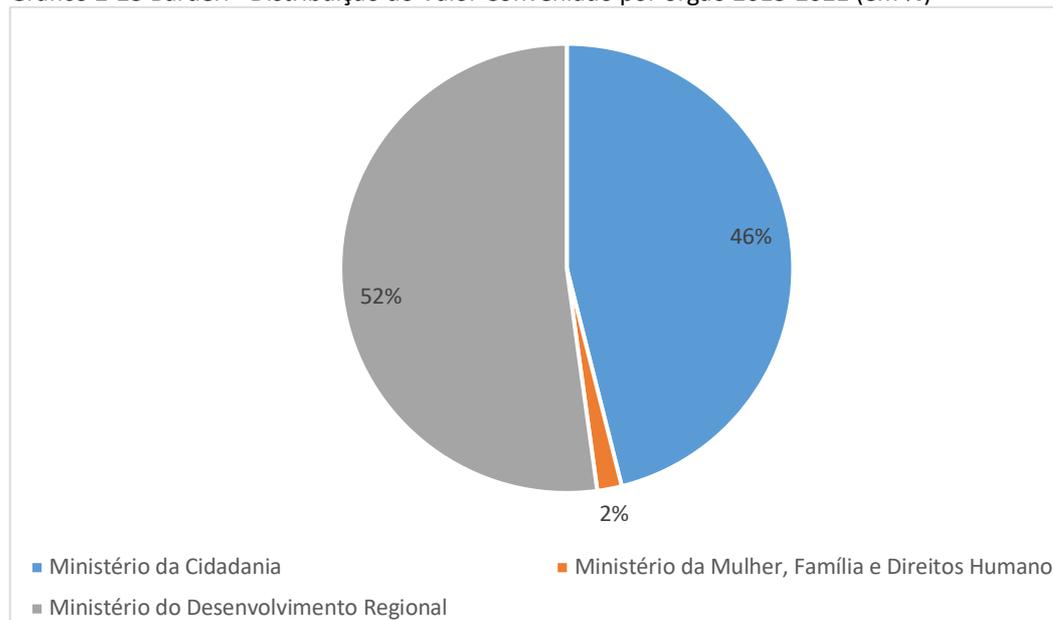


Fonte: Portal da Transparência Federal – CGU. Elaboração: Risco AU, 2022.

Os órgãos mais significativos, em termos de número de convênios firmados com o município de Barueri, foram Ministério da Cidadania (4); Ministério da Mulher, Família e Direitos Humanos (3); Ministério do Desenvolvimento Regional (3); Ministério do Turismo (1); Ministério da Saúde (1); e Ministério da Justiça e Segurança Pública (1).

Em termos de valores conveniados, o Ministério do Desenvolvimento Regional correspondeu a 52% do total de valores liberados através de convênios com a prefeitura municipal, totalizando R\$12,15 milhões, onde normalmente se inserem os convênios ligados ao urbanismo e mobilidade. O Ministério da Cidadania somou R\$10,74 milhões, cerca de 46% do total levantado, atualizado para Reais de 2021 pelo INPC. Combinadas, as cifras desses órgãos perfizeram 98% do total de valores liberados através de convênios com o município de Barueri, no período analisado. Os 2% restantes disseram respeito a convênios do Ministério da Mulher, Família e dos Direitos Humanos, que somaram R\$408,04 mil. O total conveniado junto à prefeitura de Barueri, portanto atingiu R\$23,3 milhões, no período, em valores efetivamente liberados.

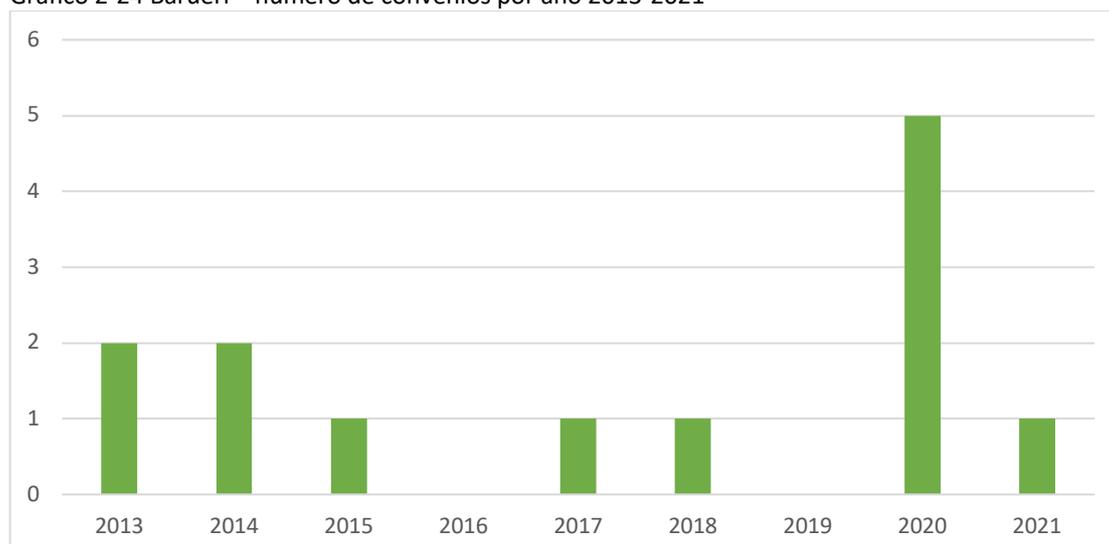
Gráfico 2-23 Barueri - Distribuição do Valor Conveniado por órgão 2013-2021 (em %)



Fonte: Portal da Transparência Federal – CGU. Elaboração: Risco AU, 2022.

Do ponto de vista da distribuição ao longo do período, o ano de 2020 concentrou a maior parte dos convênios levantados que tinham a Prefeitura de Barueri como conveniente: 5 dos 13 listados nos dados obtidos através do portal da transparência federal tiveram como prazo de início de vigência esse ano. Os anos de 2016 e 2019 foram os únicos que não se associaram a nenhum convênio. Já 2013 e 2014 tiveram 2 em cada ano. Os demais anos da série tiveram o registro de um convênio.

Gráfico 2-24 Barueri – número de convênios por ano 2013-2021

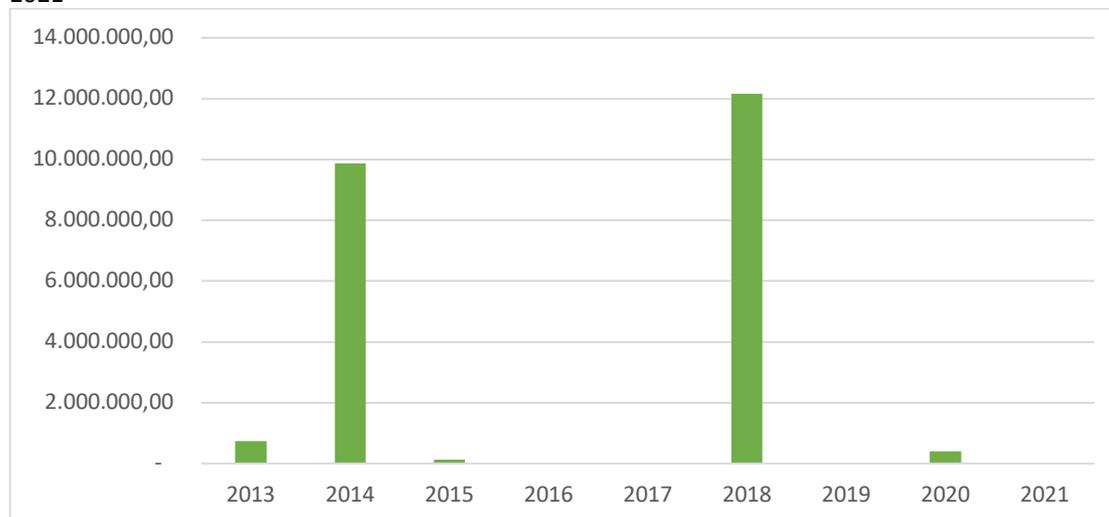


Fonte: Portal da Transparência Federal – CGU. Elaboração: Risco AU, 2022.

Em termos de valores liberados, distribuídos ao longo do período, os anos de 2014 e 2018 foram aqueles que tiveram algum destaque. Em 2014, foram liberados 42% do total

levantado, ao passo que, em 2018, foram liberados 52% do montante total conveniado com Barueri.

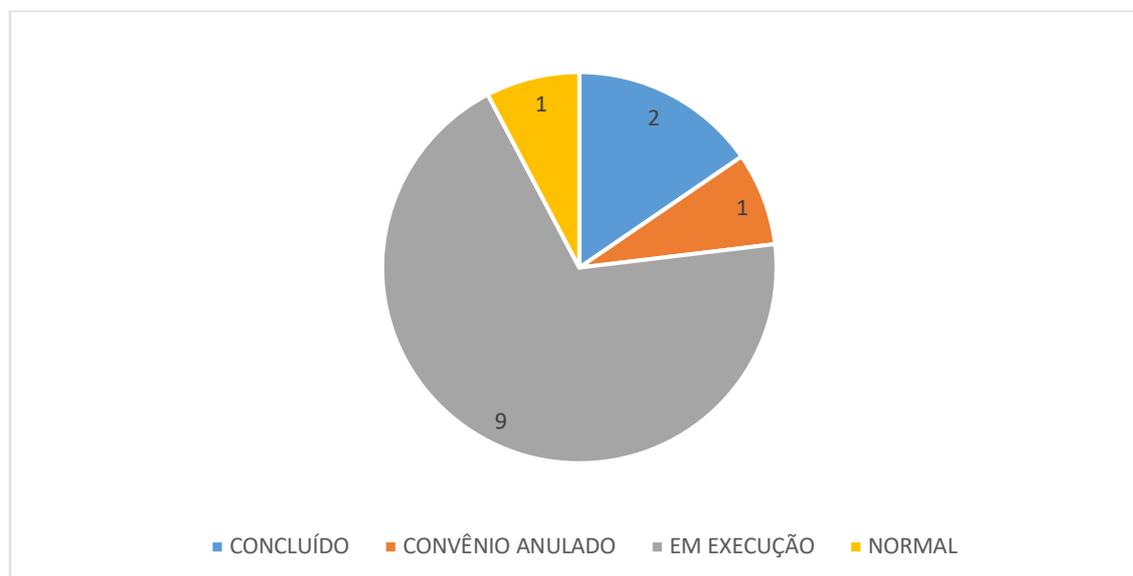
Gráfico 2-25 Barueri – valores liberados (em Reais de 2021 pelo INPC) de convênios por ano 2013-2021



Fonte: Portal da Transparência Federal – CGU. Elaboração: Risco AU, 2022.

Por fim, em termos de Situação do convênio, a maior parte encontra-se “em Execução”, totalizando 9 dos 13 itens identificados. Entre os “Concluídos”, figuraram 2 itens, ao passo que a situação “Normal” e “Anulado” teve um registro para cada.

Gráfico 2-26 Barueri – distribuição de convênios por situação 2013-2021



Fonte: Portal da Transparência Federal – CGU. Elaboração: Risco AU, 2022.

### **3 Análise normativa**

Neste item, serão destacados algumas referências para a mobilidade constantes na legislação federal e municipal que influenciam o desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana.

#### **3.1 Referências normativas federais**

Como referência normativa federal relativa ao planejamento da mobilidade, destacamos, inicialmente, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), que é a referência nacional máxima para a mobilidade urbana, constituindo-se como instrumento de desenvolvimento urbano que objetiva a melhoria da acessibilidade e mobilidade de pessoas e cargas, e a integração entre os diferentes modos de transporte no território.

##### **3.1.1 Política Nacional de Mobilidade Urbana**

Conforme o artigo 5º da Lei, a Política Nacional de Mobilidade está fundamentada: na acessibilidade universal; no desenvolvimento sustentável das cidades em suas dimensões socioeconômica e ambiental; na equidade do acesso ao transporte público coletivo para o cidadão; na eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte público; na gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade; na segurança nos deslocamentos das pessoas; na justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; na equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e na eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

O artigo 6º da Lei define as seguintes diretrizes para orientação das políticas de mobilidade: a integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo, no âmbito dos entes federativos; dar prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; a integração entre os modos e serviços de transporte urbano; a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; o incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes; a priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e a integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Por fim, destaca-se que são objetivos da Lei, conforme seu artigo 7º: a redução das desigualdades e a promoção da inclusão social; a promoção do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e a consolidação da gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

A partir destes fundamentos, diretrizes e objetivos destacados, é possível afirmar que a Política Nacional de Mobilidade Urbana apresenta parâmetros para superação do pensamento do transporte estritamente vinculado aos fluxos e viagens motorizadas, elevando a política de mobilidade como paradigma de desenvolvimento social e territorial.

Um ponto de destaque na Lei, também, é a definição constante no artigo 4º, quanto aos “modos de transporte não motorizado”, modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal. Destaca-se que neste Plano de Mobilidade será utilizado como sinônimo o termo “modos ativos”, incluindo, principalmente, os pedestres e ciclistas, assim como outros modos de deslocamento sem motor, como skates, patins ou tração animal. A opção pelo termo ativo se justifica por dar ênfase à pessoa e não à presença ou ausência de motor.

## **3.2 Planos e legislações municipais**

A seguir, serão analisadas as principais Leis municipais que possuem relação com o Plano de Mobilidade. Os documentos analisados da esfera municipal são o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Barueri (Lei nº 150/2004), que inclui o Plano Diretor de Desenvolvimento do Transporte; o Código de Edificações (Lei Complementar nº 4, de 1991) com suas alterações; a Lei Orgânica do Município (1990); a Lei de Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo (Zoneamento Lei nº 481/2019); e o Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS), de 2015.

### **3.2.1 Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (2004/2016)**

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Barueri foi instituído pela Lei Complementar nº 150, de 10 de dezembro de 2004. O texto da Lei é composto por 92 artigos, organizados em 6 títulos. A Lei conta, ainda, com 9 mapas e um anexo, que apresenta o texto síntese e o diagnóstico do município.

- TÍTULO I - DA FUNDAMENTAÇÃO, DAS GARANTIAS DA ORGANIZAÇÃO E DOS OBJETIVOS GERAIS
  - CAPÍTULO I - DOS FUNDAMENTOS E DAS GARANTIAS
  - CAPÍTULO II - DA ORGANIZAÇÃO E DOS OBJETIVOS GERAIS
- TÍTULO II - DA CONCEITUAÇÃO, DA ABRANGÊNCIA E DO CONTEÚDO DO PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO AMBIENTAL
  - CAPÍTULO I - DAS CONCEITUAÇÕES E DAS DEFINIÇÕES
  - CAPÍTULO II - DA ORGANIZAÇÃO E DO CONTEÚDO DO PLANO DIRETOR
- TÍTULO III - DAS FUNÇÕES INTEGRADORAS
  - CAPÍTULO I - DA CIDADE INTEGRAL
    - Seção I - Da Educação
    - Seção II - Da Habitação
    - Seção III - Do Esporte e do Lazer
  - CAPÍTULO II - DA CIDADE ECONOMICAMENTE VIÁVEL
    - Seção I - Das Diretrizes Gerais
    - Seção II - Da Ação Municipal em Relação às Atividades Econômicas
  - CAPÍTULO III - DA CIDADE SEGURA
  - CAPÍTULO IV - DA CIDADE SUSTENTÁVEL
    - Seção I - Das Diretrizes Gerais Sobre o Meio Ambiente
    - Seção II - Das Diretrizes Gerais dos Recursos Hídricos
    - Seção III - Das Diretrizes Gerais da Energia
    - Seção IV - Das Diretrizes Gerais dos Resíduos Sólidos
    - Seção V - Das Diretrizes Gerais da Paisagem Urbana
    - Seção VI - Das Diretrizes Específicas Relativas à Cultura
- TÍTULO IV - DA CIDADE MÓVEL
  - CAPÍTULO I - OBJETIVOS GERAIS
  - CAPÍTULO II - CIDADE SAUDÁVEL
    - Seção I - Do Saneamento Básico
    - Seção II - Da Drenagem
    - Seção III - Do Abastecimento
  - CAPÍTULO III - DO GOVERNO ATUALIZADO
  - CAPÍTULO IV - DA CIDADE CONECTADA
- TÍTULO V - DA POLÍTICA DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO
  - CAPÍTULO I - DO MACROZONEAMENTO
  - CAPÍTULO II - DOS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA URBANA MUNICIPAL
    - Seção I - Do Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios
    - Seção II - Do Direito de Preempção
    - Seção III - Da Outorga Onerosa do Direito de Construir
    - Seção IV - Das Operações Urbanas Consorciadas
    - Seção V - Da Transferência do Direito de Construir
    - Seção VI - Do Estudo de Impacto de Vizinhança
- TÍTULO VI - DO SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO E CONTROLE E DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS
  - CAPÍTULO I - DO SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO E CONTROLE
  - CAPÍTULO II - DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

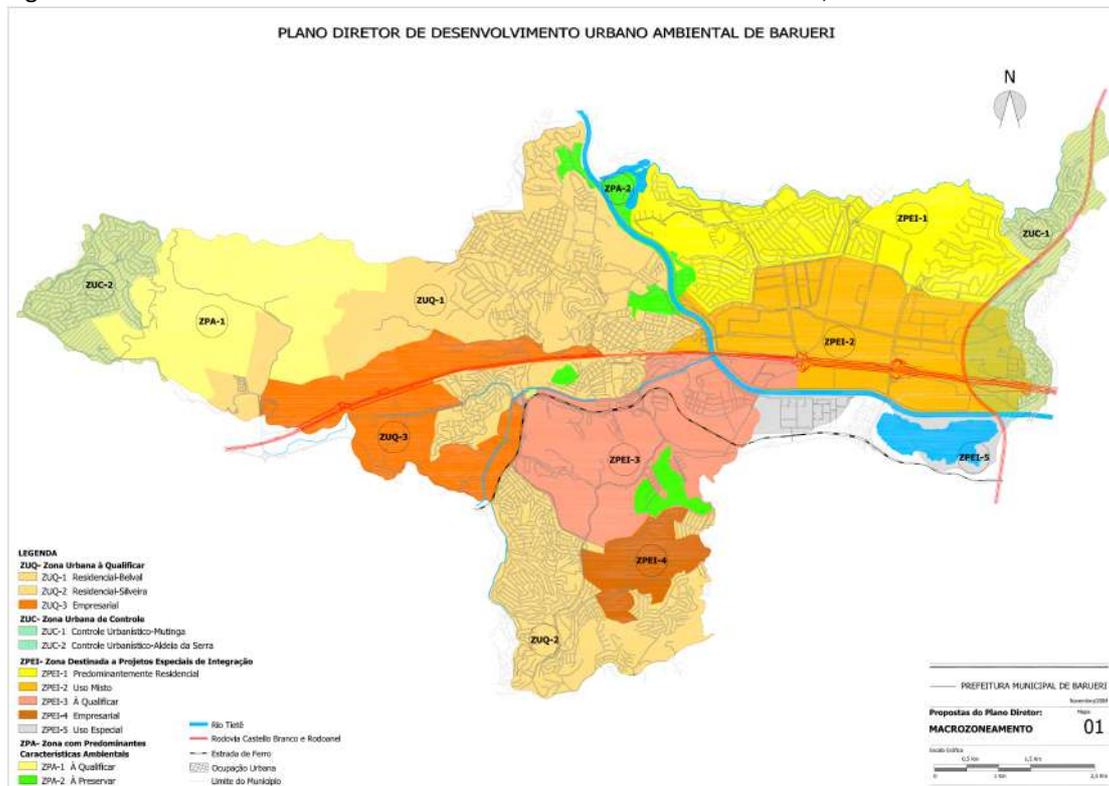
Trata-se de um plano bastante abrangente, que envolveu um longo processo de elaboração, com um grande conjunto de análises e propostas para o município. Apesar de ser o Plano Diretor Vigente, já encontra-se bastante defasado, ultrapassando em 8 anos o prazo máximo para revisão de 10 anos estipulado pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal 10.257/2001).

O Plano apresenta um macrozoneamento composto por quatro macrozonas, que por sua vez são subdivididos em zonas, conforme apresentado no mapa, a seguir. Esta categorização é

mantida no zoneamento atual, com revisão de alguns perímetros e alterações nos parâmetros. A Lei de Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo (Zoneamento) possui uma atualização de 2019, apoiada neste Plano Diretor de 2004, que será analisada adiante.

Apesar de defasado, o plano apresenta um mapa de hierarquia viária que serve de referência, uma vez que não existe versão mais atual de hierarquia do sistema viário municipal. O Plano engloba, também, um Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes, que será analisado de forma específica, a seguir.

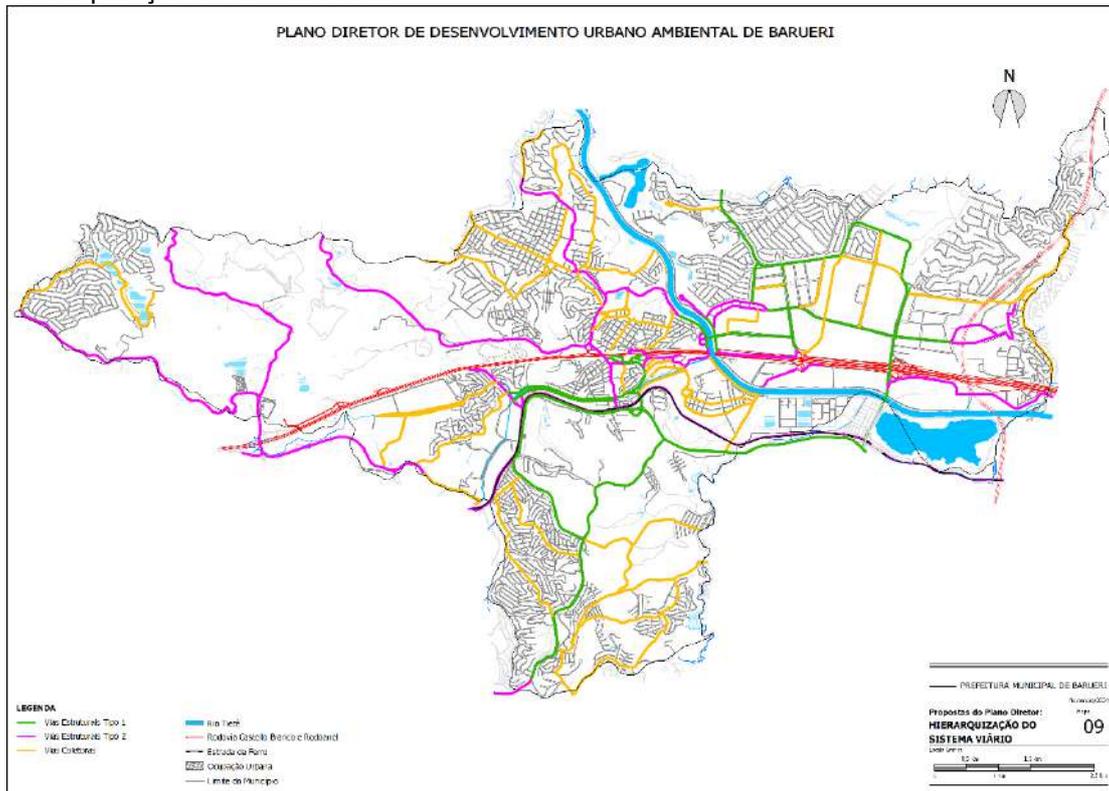
Figura 3-1 Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Barueri, 2004 - Macrozoneamento



- |   |   |
|---|---|
| <p><b>LEGENDA</b></p> <p><b>ZUQ- Zona Urbana à Qualificar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ZUQ-1 Residencial-Belval</li> <li>ZUQ-2 Residencial-Silveira</li> <li>ZUQ-3 Empresarial</li> </ul> <p><b>ZUC- Zona Urbana de Controle</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ZUC-1 Controle Urbanístico-Mutinga</li> <li>ZUC-2 Controle Urbanístico-Aldeia da Serra</li> </ul> <p><b>ZPEI- Zona Destinada a Projetos Especiais de Integração</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ZPEI-1 Predominantemente Residencial</li> <li>ZPEI-2 Uso Misto</li> <li>ZPEI-3 À Qualificar</li> <li>ZPEI-4 Empresarial</li> <li>ZPEI-5 Uso Especial</li> </ul> <p><b>ZPA- Zona com Predominantes Características Ambientais</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ZPA-1 À Qualificar</li> <li>ZPA-2 À Preservar</li> </ul> | <p><b>ZPEI- Zona Destinada a Projetos Especiais de Integração</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ZPEI-1 Predominantemente Residencial</li> <li>ZPEI-2 Uso Misto</li> <li>ZPEI-3 À Qualificar</li> <li>ZPEI-4 Empresarial</li> <li>ZPEI-5 Uso Especial</li> </ul> <p><b>ZPA- Zona com Predominantes Características Ambientais</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ZPA-1 À Qualificar</li> <li>ZPA-2 À Preservar</li> </ul> |
|---|---|

Fonte: Prefeitura de Barueri, 2004.

Figura 3-2 Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Barueri, 2004 – Hierarquização do Sistema Viário



**LEGENDA**

- Vias Estruturais Tipo 1
- Vias Estruturais Tipo 2
- Vias Coletoras

Fonte: Prefeitura de Barueri, 2004.

### 3.2.1.1 Revisão Decenal do Plano Diretor de Barueri (2016)

Em 2014, foi iniciado um processo de revisão<sup>14</sup>, processo que se estendeu até o ano de 2016. No entanto, o produto deste processo não foi uma nova versão do Plano de 2004, mas um documento denominado “Revisão Decenal do Plano Diretor de Barueri – 2016”, composto por 34 páginas, onde são feitos apontamentos de revisões específicas sobre a Lei de 2004, que continua vigente.

Em relação aos problemas da mobilidade e dos transportes, esta revisão do Plano Diretor coloca questões muito importantes, das quais destacamos:

“Objetivo maior do planejamento: trazer empregos mais perto de casa, reduzir deslocamentos dentro da cidade, estimular o uso do transporte coletivo e de bicicletas;”

“Restringir e controlar o acesso e a circulação de veículos motorizados em locais e horários pré-determinados - a mistura de modais planejados oferece aos moradores e trabalhadores de escritórios maior acesso às instalações e redução de possíveis viagens de longa distância;

Ampliar a rede de calçadas e de espaços públicos – calçadões, com prioridade para receber melhorias urbanísticas como iluminação, nova pavimentação e calçadas e instalação de equipamentos públicos e serviços de transportes coletivos;”

O documento também indica algumas propostas pontuais sobre o sistema viário, com foco totalmente na circulação de veículos motorizados.

#### IV - melhoramentos do Sistema Viário Básico

Entre outras proposições, sugerimos:

- a) Duplicar o acesso da Avenida Gupê para a Rodovia Castello Branco, em função do polo logístico local;
- b) Duplicar o acesso da Avenida Engenheiro Oscar Kesselring para Rodovia Castello Branco;
- c) Abertura, no acesso final da Av. Henriqueta Mendes Guerra para o viaduto do Jd. Belval, sentido Silveira e implantar Conjunto Semafórico para facilitar o acesso a Vila Márcia, que atenderá as demandas futuras deste Bairro, tendo como acesso principal a Rua Ricardo Peagno;
- d) Interligar a Rua Acre com a Rua Rondônia ao novo Centro Comercial (Rua José Maria Balieiro) facilitando a integração entre o centro e a região do Parque Shopping;
- e) Criar alça de acesso do Viaduto Antônio João, por trás do Parque Shopping Barueri acessando a Rua da Prata, visando diminuir a quantidade de veículos que trafegam sentido Estrada dos Romeiros, Bethaville, Centro, Aldeia de Barueri, Chácara Marco e Santana de Parnaíba;

---

<sup>14</sup> “Cidadão, conheça e participe do Plano Diretor de Barueri”. Prefeitura de Barueri, 29 DE SETEMBRO DE 2016. <https://portal.barueri.sp.gov.br/Noticia/cidadao,-conheca-e-participe-do-plano-diretor-de-b> (acesso em Abril de 2022)

- f) Novo acesso para entrada e saída do Parque Imperial pela Avenida Paiol Velho;

São apontadas algumas diretrizes no eixo “Transporte e Mobilidade Urbana”, com conceitos importantes, porém com poucas propostas concretas:

Barueri de “car oriented” para “bicycle ou people oriented”, ou seja da cidade orientada pelo veículo individual de passageiros para uma nova cidade orientada pela bicicleta ou pelo pedestre nos próximos anos;

Facilitar a acessibilidade e mobilidade da população em todas as regiões de Barueri, com segurança e menor tempo de deslocamento, por meio de obras e ações no Sistema Viário e no trânsito à expansão e qualidade do sistema viário e de transporte, em especial o transporte público de passageiros;

Promover ações de mobilidade – reorganizar o trajeto das linhas de ônibus; implantar sistemas e processos de gestão e monitoramento do transporte público e implantar sistemas e processos de gestão e operação de trânsito;

As propostas mais concretas são em relação ao sistema cicloviário:

O Plano Cicloviário deverá ser elaborado considerando os seguintes princípios:

- I - integração metropolitana;
- II - conectividade entre todas as estruturas cicloviárias para circulação de bicicletas com a malha existente;
- III - integração com o sistema de transporte público coletivo, em terminais e em outros pontos de conexão;

Priorizar a primazia dos pedestres e ciclistas no trânsito da cidade, promovendo a implantação de:

- a) Ciclovia nas margens do Rio Tietê - via Parque e Avenida Ana Augusta Vilela e Rua da Prata;
- c) Ciclovia da Avenida Ana Augusta até o Parque Municipal Dom José;
- d) Ciclovia da Avenida Aníbal Correia até estação Antônio João;
- e) Implantar Bicicletários nas estações da CPTM;
- f) Implantar sinalização da ciclovia do Jardim Paulista, Avenida Marginal Direita /Esquerda e Avenida Aníbal Correia;

### 3.2.1.2 Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes (2004)

O Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes foi realizado como parte integrante do Plano Diretor, em 2004, anterior à criação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), estabelecido pela Lei Federal 12.587/2012. Isso se reflete em diversos aspectos do plano, desde fatos mais superficiais, como o de não ser um plano autônomo e não utilizar o termo “mobilidade”, até as diretrizes, que evitam tratar do excesso de automóveis:

No presente plano, propõe-se não a restrição ao automóvel, acompanhada aos aumentos de custo resultantes para o seu usuário, mas sim políticas práticas de incentivo à sua “não utilização”, que ofereçam alternativas economicamente mais atraentes e ao mesmo tempo compatíveis em termos de qualidade de transporte, para os padrões aceitos por estes usuários.

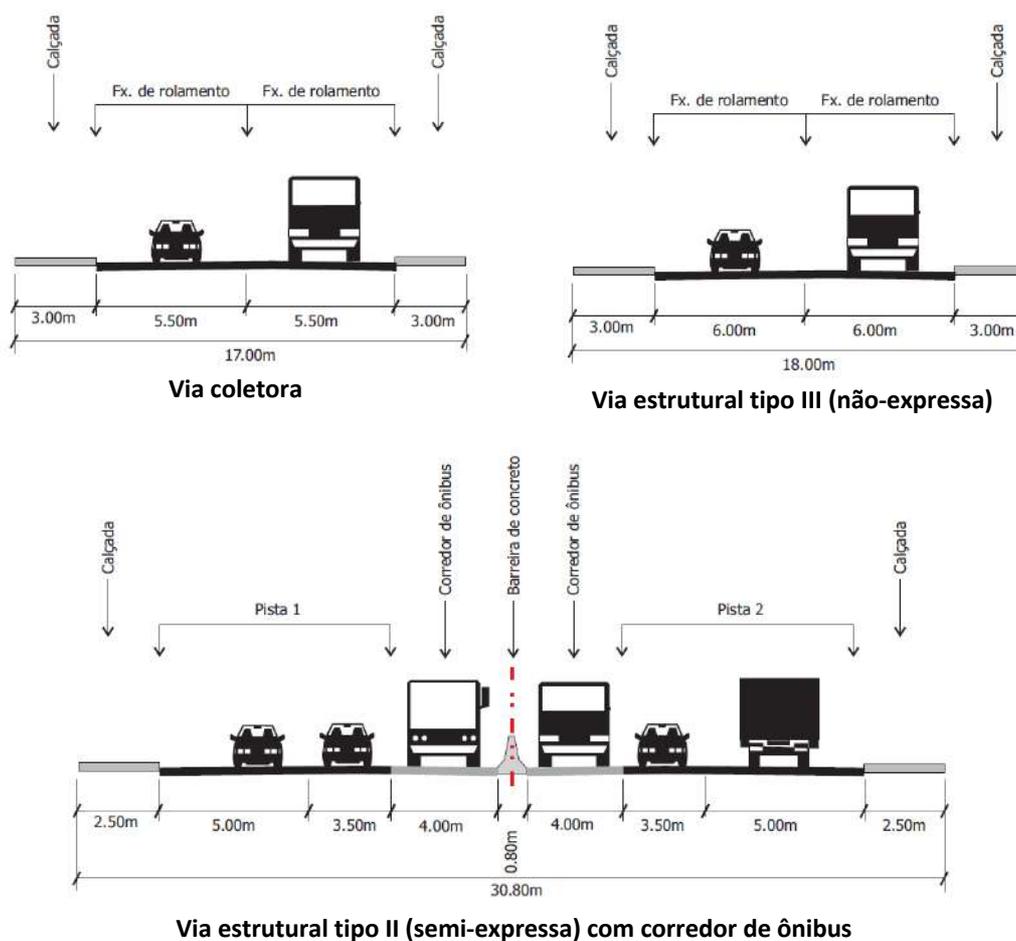
Desta forma, as propostas priorizam alternativas de transporte coletivo não públicos, como ônibus fretados.

O plano apresenta dimensões mínimas para a seção transversal de novas vias, conforme apresentado na figura abaixo. As propostas apresentadas possuem características técnicas que se opõem aos princípios colocados pela legislação federal atual, de priorização dos transportes ativos e limitação do uso do veículo individual motorizado. As calçadas apresentadas são bastante limitadas, com dimensões mínimas entre 2 e 3 metros, enquanto as faixas da pista de rolamento possuem dimensões mínimas entre 3,5 e 6,0 metros, muito acima do necessário. Como parâmetro, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem estabelece nas suas “Normas para o Projeto das Estradas de Rodagem”<sup>15</sup> a largura mínima de 6,0 a 7,5 metros para uma pista com duas faixas de tráfego, ou seja, o parâmetro para rodovias é de 3,0 a 3,75 metros por faixa. Em vias urbanas, a largura pode ser ainda inferior, a depender da velocidade máxima permitida.

---

<sup>15</sup> MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES/DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM. Normas para o Projeto das Estradas de Rodagem. 1973.

Figura 3-3 Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes de Barueri, 2004 – Seções transversais mínimas

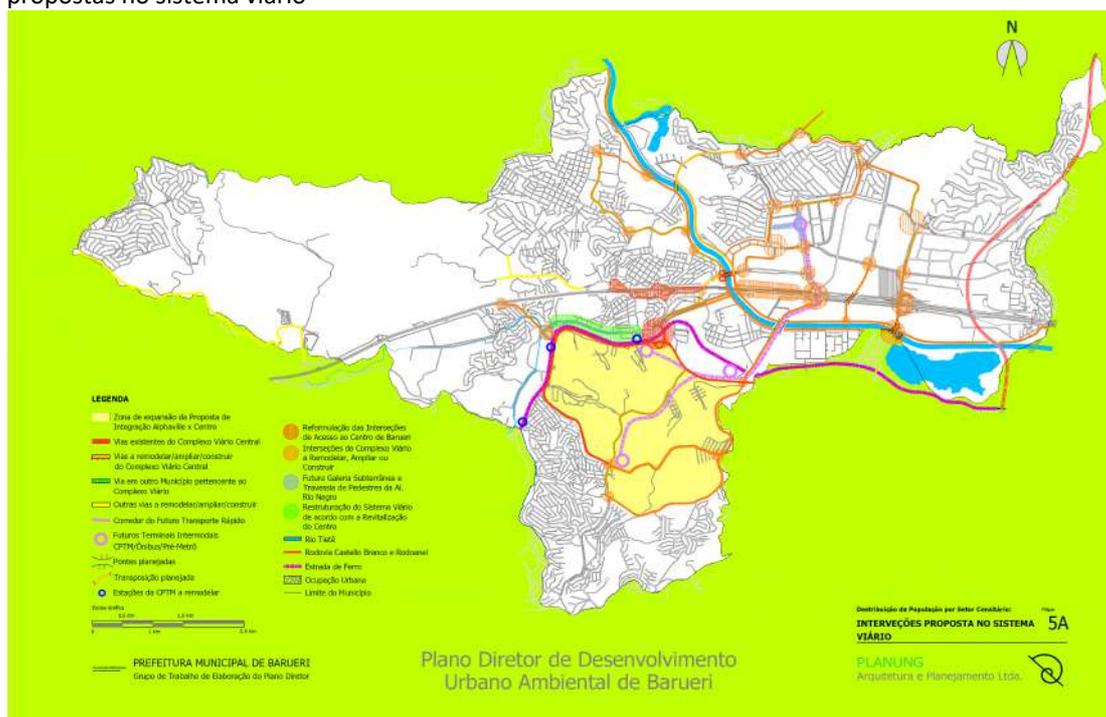


Fonte: Prefeitura de Barueri, 2004.

Além disso, devido às características da ocupação do território municipal, percebe-se que há pouca margem para a expansão da área urbana, de forma que os efeitos de diretrizes de novo sistema viário terão pouco efeito sobre o sistema viário municipal.

Entre as propostas apresentadas pelo plano, podemos destacar uma nova ponte sobre o Rio Tietê, no eixo da Avenida Andrômeda, ligando ao bairro Cruz Preta, diretriz que ainda hoje é bastante discutida, porém sem proposta concreta; e um corredor de transporte rápido ao longo da Estrada Velha de Itapevi, Rua Anhanguera, Rua Gen. De Divisão Pedro Rodrigues da Silva, Estrada Aldeinha e Alameda Rio Negro (tecnologia não especificada, possivelmente um BRT ou similar).

Figura 3-4 Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes de Barueri, 2004 – Intervenções propostas no sistema viário



Fonte: Prefeitura de Barueri, 2004.

Parte das propostas ali apresentadas foram realizadas, como a passagem subterrânea de pedestres na Alameda Rio Negro, o viaduto sobre o cruzamento da Avenida Tucunaré com a Alameda Araguaia e a criação da Avenida Marco Antonio Calegari.

Ainda assim, percebe-se que o diagnóstico geral do sistema viário é bastante similar ao atual, 18 anos depois. Os principais pontos de atenção permanecem, como a Estrada dos Romeiros e o viaduto na Praça do Rotary, o trecho central da Avenida Vinte e Seis de Março, a Ponte Antonio Macedo Soares e os dois trevos de acesso da região de Alphaville/Tamboré à Rodovia Castelo Branco (km 22 e km 23).

### 3.2.2 Lei de Uso e Ocupação do Solo – Zoneamento (2019)

O Zoneamento vigente de Barueri foi instituído pela Lei Complementar nº 481, de 2 de dezembro de 2019, apoiado no Plano Diretor de 2004. A Lei é composta por 174 artigos, organizados em 2 Títulos, 21 Capítulos (5 capítulos no Título I e 16, no Título 2), conforme estrutura a seguir, e acompanhada de 14 anexos.

- Título I - dos objetivos, das diretrizes e dos instrumentos jurídicos e urbanísticos
  - Capítulo I - dos objetivos e das diretrizes
  - Capítulo II - da função social da propriedade
  - Capítulo III - da transferência do direito de construir
  - Capítulo IV - das áreas com ocupação especial
  - Capítulo V - da concessão urbanística
- Título II - das zonas, da disciplina do uso e da ocupação do solo
  - Capítulo I - dos princípios gerais
  - Capítulo II - da conceituação do uso, ocupação e parcelamento do solo urbano
  - Capítulo III - das macrozonas, das zonas e das zonas especiais
  - Capítulo IV - dos usos, atividades e das categorias de uso dos setores de uso
  - Capítulo V - dos setores de uso residencial
    - Seção I - dos setores de uso estritamente residencial – SER
    - Seção II - dos setores de uso predominantemente residencial de características ambientais especiais – SER
    - Seção III - dos setores de uso predominantemente residencial de média densidade – SEM
    - Seção IV - dos setores de uso predominantemente residencial de alta densidade – SRA
    - Seção V - dos setores de uso predominantemente residencial restritivo – SRR
    - Seção VI - dos setores de uso de conjunto habitacional para fim social – SCH
  - Capítulo VI - dos setores de uso comercial
    - Seção I - dos setores de uso predominantemente comercial – SPC
    - Seção II - dos setores de uso restritivo de comércio e serviço – SRCS
    - Seção III - dos setores de uso de comércio e serviço – SCS
    - Seção IV - dos setores de uso predominantemente comercial e empresarial – SCE
  - Capítulo VII - dos setores de uso industrial
    - Seção I - setor de uso diversificado – SUD
    - Seção II - dos setores de uso predominantemente industrial - SUPI-1
  - Capítulo VIII - dos setores de outros usos
    - Seção I - do setor de uso especial – SUE
    - Seção II - dos setores de exploração mineral – SEM
    - Seção III - dos setores de uso de proteção ambiental – SPA
    - Seção IV - dos setores de uso de aterro sanitário – SAS
    - Seção V - do setor de uso institucional esportivo público – SIEP
    - Seção VI - do setor de recuperação e uso de área degradada – SRAD
    - Seção VII - do setor de tratamento de esgotos e resíduos sólidos - STERS
    - Seção VIII - do setor de preservação do patrimônio histórico e cultural – SPH
    - Seção IX - do setor de cemitério – SCM
  - Capítulo IX - dos índices urbanísticos para usos especiais
  - Capítulo X - das normas e diretrizes de natureza urbanística.
    - Seção I - do polo gerador de tráfego (PGT)
      - Subseção I - do termo de referência para a elaboração do relatório de impacto no trânsito – RIT
        - Subseção II - do relatório de impacto de trânsito – RIT
        - Subseção III - das medidas mitigadoras e compensatórias

- Seção II - da hierarquização das vias públicas
- Seção III - dos empreendimentos de impacto
- Seção IV - do estudo de impacto de vizinhança (EIV) e relatório de impacto de vizinhança (RIV)
- Seção V - da contrapartida
  - Subseção I - da anuência prévia e termo de compromisso
  - Subseção II - do termo de vistoria, anuência parcial e anuência definitiva
- Capítulo XI - das características de aproveitamento, ocupação e dimensionamento dos lotes
- Capítulo XII - dos índices urbanísticos e normas supletivas para parcelamento do solo urbano
- Capítulo XIII - das disposições transitórias
- Capítulo XIV - das disposições gerais
- Capítulo XV - das disposições finais
- Capítulo XVI - dos anexos

O Zoneamento mantém as 4 macrozonas estabelecidas pelo Plano Diretor para o município: Zonas Urbanas de Controle – ZUC, Zonas destinadas a Projetos Especiais de Integração – ZPEI, Zonas com Predominantes Características Ambientais – ZPA e Zonas Urbanas a Qualificar – ZUQ. A subdivisão em zonas também foi mantida do Plano de 2004, com alteração nos perímetros das zonas (considerando as mudanças ocorridas na ocupação) e nos parâmetros de uso e ocupação.

Art. 22 Para os fins desta lei, fica o território do Município de Barueri dividido em 4 (quatro) regiões, denominadas Macrozonas, conforme o disposto no Plano Diretor Municipal, subdivididas nas seguintes zonas, conforme Mapa Anexo I:

- I - Zonas Urbanas de Controle - ZUC: são aquelas onde a atividade urbana deve receber todo o equipamento e atividade de política pública municipal, devendo, no entanto, o processo de ocupação, ficar restrito ao seu atual perímetro, podendo o Poder Público, baseado em lei municipal, autorizar a transferência do direito de construir, conforme o previsto no artigo 35, da Lei Federal 10.257, de 10 de julho de 2001, integradas por:
  - Zona Urbana de Controle do Mutinga - ZUC-1;
  - Zona Urbana de Controle da Aldeia da Serra - ZUC-2;
- II - Zonas destinadas a Projetos Especiais de Integração - ZPEI: são aquelas onde o Município pretende instituir, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, transformações urbanísticas estruturais de integração, melhorias sociais e a valorização econômica e ambiental, integradas por:
  - Zona destinada a Projetos Especiais de Integração predominantemente residencial - ZPEI-1;
  - Zona destinada a Projetos Especiais de Integração de uso misto - ZPEI-2;
  - Zona destinada a Projetos Especiais de integração a qualificar - ZPEI-3;
  - Zona destinada a Projetos Especiais de integração com características empresariais - ZPEI-4;
  - Zona de Uso Especial a Integrar - ZPEI-5;
- III - Zonas com Predominantes Características Ambientais - ZPA: são aquelas onde à condição ambiental predomina sobre o processo de ocupação devendo, dessa maneira, receber tratamento específico sobre o ponto de vista da aprovação de projetos, tanto econômicos quanto urbanísticos, dando-se preferência àqueles de menor impacto ecológico e ambiental, integradas por:
  - Zona com Predominantes características Ambientais a qualificar - ZPA-1;

- Zona com Predominantes características Ambientais de preservação e qualificação - ZPA-2;
- IV - ZUQ - Zonas Urbanas a Qualificar: são aquelas que, por suas características residenciais e empresariais, necessitam, tanto da promoção de obras, tendo em vista a acessibilidade, quanto da aproximação da atividade pública, tendo em vista sua importante função de indutora das atividades econômicas, integradas por:
  - Zona Urbana com característica urbana Residencial a qualificar - ZUQ-1;
  - Zona Urbana com característica urbana Residencial a qualificar - ZUQ-2;
  - Zona Urbana com característica urbana Empresarial a qualificar - ZUQ-3.

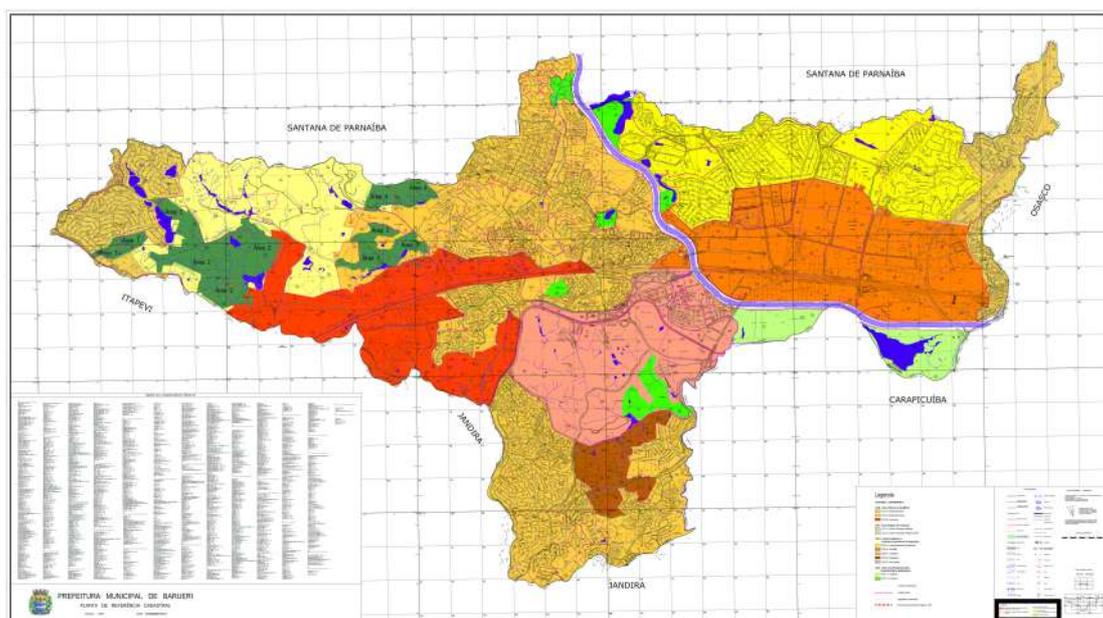
No entanto, os parâmetros de ocupação são estabelecidos não para as zonas, mas para “setores”, uma subdivisão ainda menor das zonas. A lei estabelece 21 setores, listados abaixo.

- I - SER – Setor de Uso Estritamente Residencial;
- II - SRE – Setor de Uso Predominantemente Residencial, de Características Ambientais Especiais;
- III - SRM – Setor de Uso Predominantemente Residencial de Média Densidade;
- IV - SRA – Setor de Uso Predominantemente Residencial de Alta Densidade;
- V - SRR – Setor de Uso Predominantemente Residencial Restritivo;
- VI - SCH – Setor de Uso de Conjunto Habitacional para Fim Social;
- VII - SPC – Setor de Uso Predominantemente Comercial;
- VIII - SRCS – de Uso Restritivo de Comércio e Serviço;
- IX - SCS – Setor de Uso de Comércio e Serviço;
- X - SCE – Setor de Uso Predominantemente Comercial e Empresarial;
- XI - SUD – Setor de Uso Diversificado;
- XII – SUPI-1 – Setor de Uso Predominantemente Industrial;
- XIII - SUE – Setor de Uso Especial;
- XIV - SEM – Setor de Exploração Mineral;
- XV - SPA - Setor de Uso de Proteção Ambiental.
- XVI - SAS – Setor de Uso de Aterro Sanitário;
- XVII - SIEP – Setor de Uso Institucional Esportivo Público;
- XVIII - SRAD – Setor de Recuperação e Uso de Área Degradada;
- XIX - STERS – Setor de Tratamento de Esgotos e Resíduos Sólidos;
- XX - SPH – Setor de Preservação do Patrimônio Histórico e Cultural;
- XXI – SCM – Setor de Cemitério;

Os coeficientes básicos adotados variam entre 1,0 e 4,0 e os máximos, entre 1,1 e 5,0. Cabe destaque para os altos coeficientes, sobretudo os básicos (até 4,0), que não exigem contrapartida da outorga onerosa, ou seja, estimulam a verticalização e adensamento de usos sem captura da valorização por parte do município.

Os mapas, a seguir, procuram sintetizar os usos predominantes e os coeficientes de aproveitamento máximos permitidos. Cabe ressaltar que os usos permitidos são bastante flexíveis, com frequência permitindo usos mistos e comerciais em setores residenciais e usos residenciais em áreas industriais.

Figura 3-5 Zoneamento – Planta de Referência Cadastral



**LEGENDA / ZONEAMENTO**

**ZUQ- Zona Urbana à Qualificar**

- ZUQ-1 Residencial-Belval
- ZUQ-2 Residencial-Silveira
- ZUQ-3 Empresarial

**ZUC- Zona Urbana de Controle**

- ZUC-1 Controle Urbanístico-Mutinga
- ZUC-2 Controle Urbanístico-Aldeia da Serra

- Limite de zoneamento
- Limite de setor
- Logradouros comerciais
- Eixo de Desenvolvimento Araguaia - EDA

**ZPEI- Zona Destinada a Projetos Especiais de Integração**

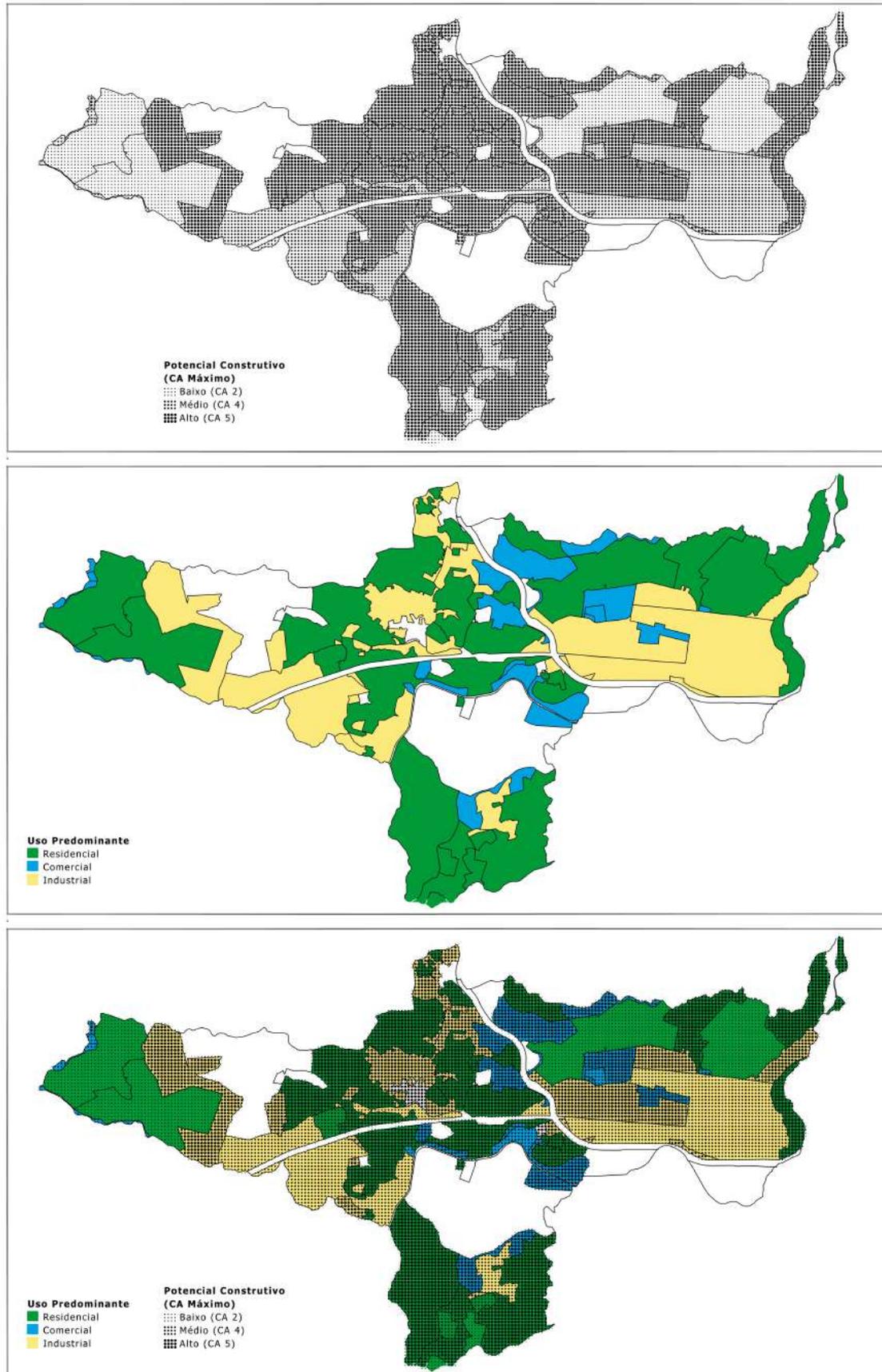
- ZPEI-1 Predominantemente Residencial
- ZPEI-2 Uso Misto
- ZPEI-3 A qualificar
- ZPEI-4 Empresarial
- ZPEI-5 Uso Especial

**ZPA- Zona com Predominantes Características Ambientais**

- ZPA-1 A qualificar
- ZPA-2 A preservar

Fonte: Prefeitura de Barueri, 2019.

Figura 3-6 Zoneamento – Síntese dos usos predominantes e potenciais construtivos máximos



Fonte: Prefeitura de Barueri, 2019.

O zoneamento possui diversos estímulos à construção de vagas de estacionamento nos novos empreendimentos. Destacamos, aqui, os critérios para o cálculo do Coeficiente de Aproveitamento (Art.33), que considera como área não-computável diversas formas de estacionamento:

§1º No cálculo do coeficiente de aproveitamento do lote não serão computados:

I - as garagens residenciais com até 27,00m<sup>2</sup> (vinte e sete metros quadrados) e os abrigos de veículos;

II - os subsolos, quando destinados exclusivamente a estacionamento de veículos de uso coletivo, sem aproveitamento para qualquer atividade de permanência humana;

III - os sobre solos, quando destinados exclusivamente a estacionamento de veículos de uso coletivo, sem aproveitamento para qualquer atividade de permanência humana;

IV - os pavimentos, quando destinados exclusivamente a estacionamento de veículos de uso coletivo, sem aproveitamento para qualquer atividade de permanência humana, desde que:

- a) obedecida a taxa de ocupação prevista para o local;
- b) obedecidos os recuos estabelecidos para o prédio;
- c) servido por rampa de veículos;

A Lei estabelece o número mínimo de vagas de estacionamento, necessidade de vagas PMR e espaços para carga e descarga por tipo de uso e área construída (Anexo II – Quantidade de Vagas). Não existe menção a um número máximo de vagas ou a critérios de liberação deste mínimo. Também não existe menção à criação de vagas para bicicletas.

De forma geral, percebemos que o zoneamento ainda se pauta pelo atendimento às demandas de deslocamento por automóvel, estabelecendo parâmetros que procuram evitar transtornos locais causados pelo estacionamento dos veículos, mas que acabam por estimular a aquisição e o uso deste modo de transporte.

Destacamos, também, que a Lei ressalta a necessidade de estabelecimento de uma hierarquia viária oficial atualizada.

Art. 98 O Município de Barueri deverá promover a definição do sistema de hierarquização das vias públicas, identificando-as e classificando-as, conforme regulamento.

### **3.2.3 Código de Edificações (1991)**

O Código de Edificações de Barueri está instituído através da Lei Complementar nº 4/1991, e suas posteriores alterações.

Conforme seu artigo primeiro, o código estabelece “normas sobre projeto, utilização, licenciamento, fiscalização e execução de edificações e construções complementares no Município, sem prejuízo das exigências previstas na legislação pertinente ao zoneamento, uso e ocupação do solo”, e portanto, possui vínculo direto com a matéria da mobilidade.

Atualmente, o artigo 25º, dispensa a apresentação de projetos para “construção e conserto de passeios, quando do tipo aprovado pela Prefeitura;” e “rebaixamento do meio fio (guias)”.

No artigo 57º, a Lei condiciona a conclusão da construção para emissão de habite-se, entre outros fatores, à execução integral do “passeio do logradouro correspondente ao edifício inteiramente construído, reconstruído ou reparado, quando for o caso, deixando-o livre de quaisquer obstáculos que limitem o livre trânsito de pedestre e com declividade transversal máxima de 4%”.

Ainda sobre matéria relacionada à mobilidade, destacam-se os capítulos “V das escadarias de segurança”; “VI das rampas”; “VII átrios, corredores e saídas”; todos eles diretamente vinculados à acessibilidade dos edifícios. Estes mesmos elementos aparecem, ainda, ao longo de todo o texto, em conformidade a cada um dos tipos de edificação abordada.

Por fim, ressalta-se que o texto da Lei não faz alusões diretas à mobilidade e acessibilidade universal, cabendo revisão de complementação para a matéria.

### 3.2.4 Lei Orgânica do Município de Barueri (1990)

A Lei Orgânica é a Lei maior do município, à qual todas as demais Leis devem se submeter. Publicada em 5 de abril de 1990, possui 25 emendas, com a última delas em 2015. A Lei é composta por 161 artigos, organizados em 7 títulos, conforme estrutura apresentada a seguir. Trata da estrutura administrativa geral e estabelece as suas responsabilidades, entre outros aspectos legais do ente federativo.

- TÍTULO I Disposições Preliminares
  - Capítulo I
    - Do Município
    - Da Divisão Administrativa do Município
  - Capítulo II
    - Da Competência
    - Da Competência Privativa
    - Da Competência Concorrente
    - Da Competência Comum
    - Da Competência Suplementar
- TÍTULO II Da Organização Municipal
  - Capítulo I
    - Da Câmara Municipal
    - Da Competência
    - Da Competência Privativa da Câmara
  - Capítulo II
    - Dos Vereadores
    - Das Proibições e Incompatibilidade
    - Da Perda do Mandato
    - Da Licença
    - Do Testemunho
    - Da Remuneração
    - Da Instalação
    - Da Mesa Diretora
    - Da Competência da Mesa Diretora
    - Do Presidente
    - Das Comissões
    - Das Sessões
    - Das Deliberações
    - Das Sessões Legislativas Extraordinárias
  - Capítulo III
    - Do Processo Legislativo
    - Das Emendas à Lei Orgânica
    - Da Iniciativa das Leis
    - Dos Decretos Legislativos e das Resoluções
    - Da Fiscalização Contábil, Financeira, Orçamentária, Operacional e Patrimonial
  - Capítulo IV
    - Do Prefeito
    - Da Responsabilidade do Prefeito
    - Do Vice-Prefeito
    - Da Posse
    - Da Licença
    - Da Remuneração
    - Das Atribuições do Prefeito
    - Dos Secretários Municipais
- TÍTULO III Da Organização do Município
  - Capítulo I
    - Da Administração Municipal
    - Da Guarda Municipal
    - Das Obras e Serviços Municipais

- Dos Transportes
    - Dos Bens Municipais
  - Capítulo II
    - Dos Servidores Municipais
    - Dos Cargos Públicos
    - Da Responsabilidade Civil
    - Dos Vencimentos
    - Da Licença e Aposentadoria
    - Mandato Eletivo por Funcionário
  - Capítulo III
    - Do Exame Público das Contas Municipais
    - Da Publicidade
    - Do Registro
    - Da Forma
    - Das Certidões
    - Dos Pareceres Técnicos
- TÍTULO IV Da Tributação, das Finanças e dos Orçamentos
  - Capítulo I
    - Dos Tributos
    - Das Limitações do Poder de Tributar
  - Capítulo II
    - Da Receita e da Despesa
  - Capítulo III
    - Dos Orçamentos
- TÍTULO V Da Ordem Econômica
  - Capítulo I
    - Da Política Urbana
    - Da Preservação do Meio Ambiente
    - Dos Recursos Hídricos
    - Dos Recursos Minerais
    - Do Saneamento
- TÍTULO VI Da Ordem Social
  - Capítulo I
    - Do Objetivo Geral
    - Da Saúde e Assistência Social
    - Da Educação
    - Dos Esportes, da Recreação e do Turismo
    - Dos Direitos da Criança e do Adolescente
- TÍTULO VII Disposições Finais
  - Capítulo I
    - Disposições Gerais

Existem menções a questões de mobilidade, de ordem mais geral. Destacamos três artigos que têm relação com o presente Plano:

#### Seção IV - DOS TRANSPORTES

Artigo 88 - O transporte é um direito fundamental do cidadão, sendo de responsabilidade do Poder Público Municipal, juntamente com os usuários devidamente organizados.

Artigo 89 - A fiscalização dos vários modos de transportes cabe ao Poder Público e aos usuários devidamente organizados.

Artigo 90 - É vedada a concessão de transporte coletivo com exclusividade para todo território municipal.

### **3.2.5 Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS) – 2015**

O Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS) de Barueri foi instituído através da Lei Municipal nº 2.414, de 2 de julho de 2015.

Naquele ano, o estudo estimou a população da ordem de 92 mil pessoas habitando áreas com algum tipo de precariedade habitacional, sendo as maiores concentrações localizadas nos bairros Mutinga e Silveira.

Para solução do problema habitacional do município, o PLHIS calculou necessidade de investimentos da ordem de 365 milhões de reais, em valores daquele ano, até o ano de 2030, para enfrentamento do déficit habitacional do município. Destes, R\$ 208 milhões para provisão de novas habitações; R\$ 134,5 milhões para urbanização; e outros R\$ 22,5 para regularização fundiária.

Os quadros, abaixo, detalham a localização do déficit, bem como a composição dos custos estimados por ação prevista.

Quadro 3-1 Domicílios em assentamentos precários segundo PLHIS

Localidade	Domicílios em Assentamentos Precários				
	Área Livre (lotes)	Conjunto Irregular (lotes)	Loteamento	Total Domicílios	Total População
Aldeia	200	0	0	200	680
Altos	0	50	0	50	170
Belval	315	430	2.367	3.112	10.581
Boa Vista	87	0	1.966	2.053	6.980
Califórnia	954	50	1.375	2.379	8.089
Centro	67	0	3.032	3.099	10.537
Chácara Marco	0	0	41	41	139
Cruz Preta	404	30	2.549	2.983	10.142
Engenho Novo	415	186	1.139	1.740	5.916
Fazenda Militar	0	0	47	47	160
Jardim Belval	387	0	0	387	1.316
Mutinga	2.149	382	1.119	3.650	12.410
Silveira	1.877	1.150	1.153	4.180	14.212
Votupoca	1.138	1.450	629	3.217	10.938
Total	7.993	3.728	15.417	27.138	92.269

Fonte: PLHIS Barueri 2015, produto 5.

Quadro 3-2 Custos estimados do PLHIS

Domicílios estimados	Reassentamento estimado	Total provisão (R\$)	Total Urbanização (R\$)	Total Regularização (R\$)	Total (R\$)
27.138	1.638	208.107.900,00	134.164.192,50	22.524.540,00	364.796.632,50

Fonte: PLHIS Barueri 2015, produto 5.

### **3.3 Planos Metropolitanos**

Dado o contexto metropolitano em que está inserido o município de Barueri, serão analisados o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI, 2016) e o Plano Integrado de Transportes Urbanos para 2040 (PITU 2040, em elaboração), para a Região Metropolitana de São Paulo, a cargo do Governo do Estado.

#### **3.3.1 Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUI**

O Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da RMSP é uma peça de planejamento e gestão, em fase de conclusão, organizada pelo Governo do Estado de São Paulo, através da EMPLASA (Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano). O PDUI – RMSP teve sua elaboração iniciada em 2016, no ano seguinte à promulgação do Estatuto da Metrópole (Lei Federal 13.089/2015), que busca organizar as Funções Públicas de Interesse Comum (FPIC) no âmbito de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas. No seu artigo décimo, o Estatuto da Metrópole estipula a obrigatoriedade de elaboração do PDUI, apontando a necessidade de compatibilização entre os Planos Diretores municipais e o conteúdo do PDUI, que deve ser revisto, no mínimo, a cada 10 anos.

O município de Barueri, como integrante da RMSP, constitui parte efetiva desse processo ainda inconcluso, ainda que em estágio avançado. Em 2019, foi publicitado o Caderno de Propostas, após 3 anos de rodadas de organização, planejamento e consultas públicas. O PDUI deve ser aprovado em Lei Estadual, mas segue em fase final de revisão, antes de seu encaminhamento à ALESP, no momento em que este relatório é redigido. O material existente pode ser consultado no site dedicado [rmsp.pdui.sp.gov.br](http://rmsp.pdui.sp.gov.br), ainda que algumas seções não tenham conteúdo.

Pelo seu caráter ainda preliminar, com possíveis (e prováveis) alterações no seu eventual trâmite no legislativo, optou-se, neste espaço, apenas por rapidamente comentar alguns destaques do processo documentado, de forma bastante breve.

Ao longo do processo de elaboração do PDUI – RMSP, foi possível notar tensões entre o governo do Estado de São Paulo e Prefeituras Municipais, quanto às definições e necessidades de se estabelecer novos desenhos de institucionalidade que concedessem efetividade à gestão do planejamento promovido pelo plano integrado, esforço notadamente encabeçado pelo coletivo formado pela Prefeitura do Município de São Paulo, Guarulhos e Consórcio

Intermunicipal Grande ABC<sup>16</sup>. Ainda que o Caderno de Propostas da EMPLASA trouxesse muitas das propostas organizadas pelos municípios, o redesenho institucional visando a gestão e governança ligadas ao PDUI tomaram outro rumo, por desígnio do poder estadual.

Isso posto, as FPIC da RMSP foram organizadas em 4 eixos: Desenvolvimento Econômico, Social e Territorial; Habitação e Vulnerabilidade Social; Meio Ambiente, Saneamento e Recursos Hídricos; Mobilidade, Transporte e Logística. Ademais, foram elaboradas orientações para o ordenamento territorial, apresentadas da seguinte maneira no Caderno de Propostas da EMPLASA:

O Plano considera três diferentes níveis de orientação para o ordenamento do território da região: o macrozoneamento, que estabelece diretrizes gerais, oferecendo as bases para a articulação dos municípios na elaboração do parcelamento, uso e ocupação do solo urbano e rural; as estratégias para ação metropolitana, que buscam a articulação setorial das políticas públicas que afetam o território da região; e a previsão de áreas de intervenção metropolitana sujeitas a controles especiais. (EMPLASA, 2019, p. 3)

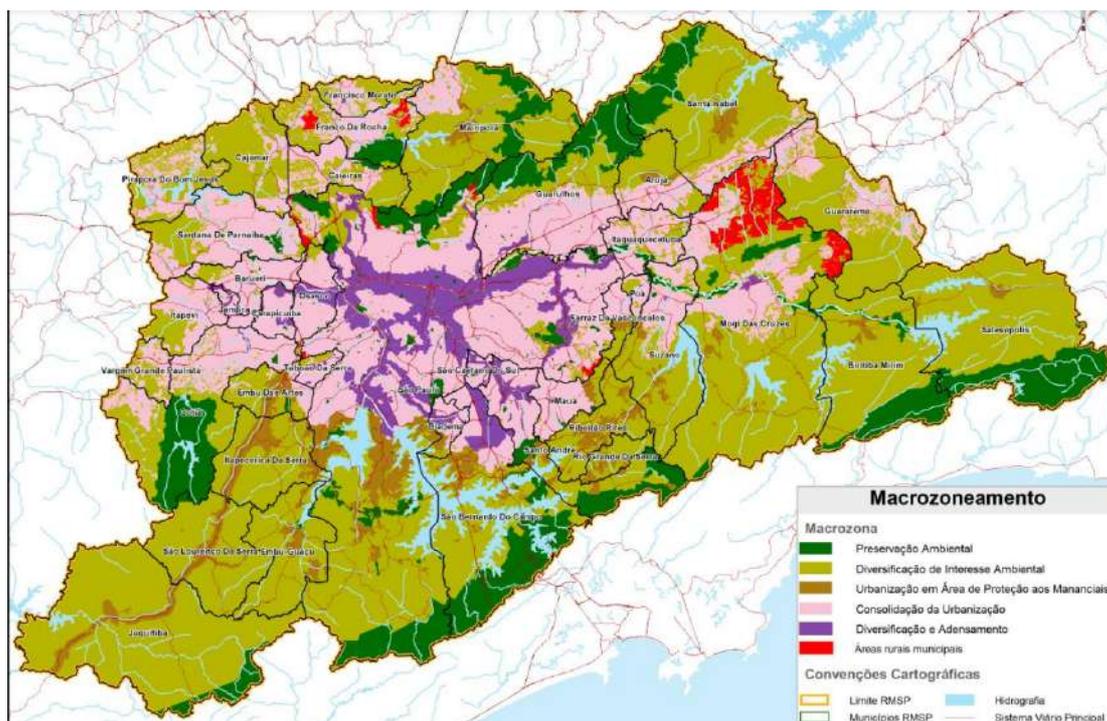
Foram 5 as Macrozonas apresentadas no PDUI, a partir das estratégias metropolitanas de atuação: Preservação Ambiental; Diversificação de Interesse Ambiental; Urbanização em Área de Proteção aos Mananciais; Consolidação da Urbanização; e Diversificação e Adensamento.

A Figura 3-7, a seguir, traz a divisão preliminar das Macrozonas da RMSP, juntamente com o apontamento das áreas rurais municipais (em vermelho):

---

<sup>16</sup> D’Almeida, C. H., & Franco, F. de M. (2018). Desenho institucional para a governança e planejamento metropolitanos em São Paulo. *PosFAUUSP*, 25(46), 32-55.

Figura 3-7 Macrozoneamento preliminar apresentado pelo PDUI – RMSP



Elaboração: EMPLASA, 2019.

O município de Barueri, segundo registra o mapa elaborado pela EMPLASA, apenas não recebeu áreas da Macrozona de Urbanização em Área de Proteção aos Mananciais, não contando também com áreas rurais municipais, na divisão proposta.

### 3.3.2 Plano Integrado de Transportes Urbanos para 2040 – PITU 2040

Está em processo de elaboração o Plano Integrado de Transportes Urbanos para o ano de 2040 – PITU 2040, realizado pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM do Governo do Estado de São Paulo<sup>17</sup>. Este é o principal plano de escala metropolitana acerca dos sistemas de transporte urbano, que está em sua terceira revisão (o PITU 2020 foi finalizado em 1999 e o PITU 2025, em 2006).

Conforme o cronograma oficial, o processo foi iniciado em janeiro de 2021 e já foram realizados os seminários técnicos sobre os planos e programas anteriores; os seminários estratégicos e reuniões setoriais sobre a visão da metrópole; e a análise institucional e de desenvolvimento urbano, totalizando 24 produtos, todos disponíveis em formato digital. A previsão é que seja finalizado em dezembro de 2022, com a consolidação dos resultados e um seminário estratégico.

Atualmente, estão em desenvolvimento o modelo de transportes e os cenários futuros, que serão utilizados como ferramenta para a avaliação das alternativas de propostas para redes de transporte coletivo metropolitanas, utilizando o conjunto de indicadores que está sendo estabelecido.

Figura 3-8 PITU 2024 – Andamento das etapas de elaboração



Fonte: PITU 2040 (Reunião Temática 3 – Novas Tecnologias) / Elaboração: Governo do Estado de São Paulo; Consórcio SYSTRA LOGIT, 2021.

<sup>17</sup> Mais informações na página oficial <http://pitu2040.stm.sp.gov.br/> (acesso em Abril de 2022)

O PITU 2040, assim como seu antecessor, PITU2020, tem como ponto de partida uma definição conceitual de um cenário futuro desejado, estabelecida a partir de intenso debate com as diversas esferas administrativas (representantes das prefeituras envolvidas) e outros agentes da sociedade civil – associações, especialistas, entre outros. Ao longo de três meses, foram realizadas reuniões e seminários que resultaram na chamada “visão de futuro da Região Metropolitana de São Paulo”, que está condensada no seguinte texto:

**A metrópole de São Paulo é cidade das pessoas, para as pessoas e pelas pessoas.**

Sem preconceitos, privilégios e amarras ao atraso. Aberta às oportunidades do século, ao desenvolvimento controlado e ao anseio de trabalhar ombro a ombro com os brasileiros de todos os rincões.

Comprometida com:

- Valores democráticos e com a participação pública.
- Equidade social.
- Excelência ambiental.
- Empregos suficientes, habitação digna, educação e saúde proficientes, ao alcance de todos.
- Urbanismo e transporte de mãos dadas.
- Mobilidade integrada, sustentável e com gestão da demanda, com acessibilidade universal e segurança, harmonizadas com uma logística de cargas eficiente.
- Governança metropolitana, sem descontinuidades.

Esta definição conceitual será, então, traduzida em uma série de indicadores que refletem os atributos desejados, etapa que ainda será realizada. No quadro, a seguir, temos uma síntese destes atributos, com uma indicação de possíveis indicadores (realizada no produto 7), ainda bastante preliminar (a ser desenvolvido futuramente, no produto 30). As propostas apontam para alguns indicadores concretos, como a densidade populacional por linhas de transporte coletivo público, para medir o atendimento, a emissão de CO2 e o percentual de renda gasto com mobilidade; mas também possui ainda sugestões vagas ou pouco fundamentadas, como o “valor das externalidades alocadas” dos automóveis ou a “extensão das redes concedidas” como um medidor de governança metropolitana.

Quadro 3-3 PITU 2040 - Visão de futuro da metrópole e possíveis indicadores

Visão	Componentes Associados a Indicadores	Possíveis Indicadores
Valores democráticos e com a participação pública	Comunicação bidirecional	Quantidade de eventos
	Prestação de contas	Periodicidade de atualização de dados
Equidade social	Captura da valorização imobiliária	Valor capturado
	Alocação das externalidades automóvel	Valor externalidades alocadas
	Financiamento suficiente e não regressivo	Composição das fontes de financiamento
	Acessibilidade equânime	Custo generalizado por classe de renda
Excelência ambiental	Capacidade de pagamento da tarifa de transporte público	Percentual da renda gasta em mobilidade, por classe de renda
	Mobilidade de baixo carbono	Quantidade CO2 emitida
	Redução da poluição local	Quantidade NOx e material particulado emitido
Empregos, habitação e saúde	Saneamento básico universalizado	Percentual de áreas de TCP expostas e protegidas de enchentes
	Cobertura espacial da rede de transportes	Percentual da população a 500m da rede TCP
Urbanismo e transporte	Acessibilidade a subcentros	Percentual da população que alcança subcentros em 45 min
	Adensamento seletivo	Densidade populacional a 300 m dos eixos de TCP ou a 600 m estações e terminais
	Adensamento populacional e de empregos x capacidade de suporte	Percentual de adensamento populacional e de empregos com capacidade de suporte
Mobilidade integrada	Contenção da mancha urbanizada	Área urbanizada da RMSP
	Viagens mais curtas e rápidas	Extensão e duração das viagens
	Política tarifária adequada	Percentual da arrecadação realizada com tarifa proporcional à distância percorrida
	Microacessibilidade junto às estações	Percentual de calçadas e vias para bicicletas em bom estado
	Transferências no estado da arte	Nota parametrizada
acessibilidade universal e segurança	Redução dos congestionamentos	Extensão de vias congestionadas
	Segurança pública e operacional	Quantidade de eventos
harmonizadas com uma logística de cargas	Recursos para pessoas com acessibilidade reduzida	Nota parametrizada
	Plataformas urbanas	Percentual da capacidade das plataformas em relação à demanda
	Otimização do uso dos ativos	Percentual do fluxo de carga veiculada à noite
Governança metropolitana	Gestão do meio fio	Percentual de meio-fio regulamentada em distritos selecionados
	Governança cooperativa	Quantidade de decisões em fórum cooperativo
	Atualização do PITU	Lei aprovada na ALESP
	Monitoramento	Quantidade de monitoramentos realizada a cada 2,5 anos
	Regulação	Extensão de redes concedidas

Nota: TCP – Transporte Coletivo Público.

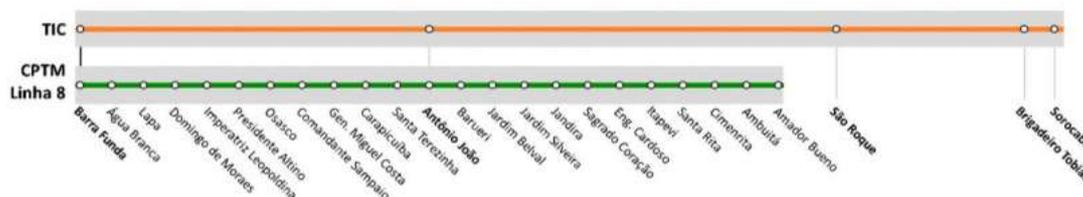
Fonte: PITU 2040 (Produto 7) / Elaboração: Governo do Estado de São Paulo; Consórcio SYSTRA LOGIT, 2020.

Ainda está em aberto, também, quais serão as propostas do PITU 2040. Até o momento, foram analisadas algumas frentes de ação, como a “análise prospectiva, tendências e impacto das novas tecnologias” (produto 19), que resulta numa série de diretrizes interessantes, mas ainda em nível conceitual apenas, tais como:

- Considerar que segmentos específicos de usuários apresentam maior tendência de manutenção dos hábitos de trabalho remoto após a pandemia de COVID-19; Considerar inversão na lógica de circulação, com serviços e produtos se deslocando até os consumidores;
- Considerar aumento na circulação de motocicletas e veículos urbanos de carga;
- Considerar precarização das condições de trabalho associada aos serviços de entrega, que podem gerar impactos diretos nas externalidades da mobilidade na metrópole. Propor políticas de incentivo ao escalonamento de horários nos municípios da RMSP, com o foco na atenuação dos picos de utilização do sistema de transporte;
- Considerar os Sistemas de Bicicletas Compartilhadas não somente como uma alternativa de deslocamento sustentável, mas como parte de uma estratégia abrangente e integrada de incentivo ao uso da bicicleta na RMSP;
- Estimular a definição de metas progressivas de redução de circulação de ônibus poluentes no Estado de São Paulo;
- Estimular intervenções viárias pontuais ou a implantação de ruas completas de forma a influenciar o comportamento dos usuários de automóvel em prol dos outros modos;
- Promover políticas de redução das velocidades máximas nas cidades da RMSP;
- Incentivar a redução de vagas de estacionamento na via pública;
- Discutir a ampliação ou implementação de instrumentos de restrição e de cobrança ao acesso e à circulação de veículos individuais motorizados em áreas específicas da RMSP.

Entre as propostas discutidas, está incluído o Trem Intercidades (TIC), que visa reativar a malha ferroviária regional. Estão sendo estudados serviços ferroviários que atingem as metrópoles de Campinas (vetor norte), Santos (vetor sul), São José dos Campos (vetor leste) e Sorocaba (vetor oeste), esta última utilizando a linha férrea que cruza o município de Barueri, com previsão de uma parada na estação Antônio João<sup>18</sup>, devido à sua proximidade ao polo de Alphaville/Tamboré.

Figura 3-9 PITU 2024 - Esquema do Trem Inter-Cidades Vetor Oeste (São Paulo/Sorocaba)



Fonte: PITU 2040 (Produto 23) / Elaboração: Governo do Estado de São Paulo; Consórcio SYSTRA LOGIT, 2021.

<sup>18</sup> Esta estação tem se mostrado um potencial ponto de conexão intermodal metropolitano para diversos projetos, sem que nenhum tenha se concretizado ou esteja efetivamente em andamento (veremos outros no produto 2 Diagnóstico dos Sistemas de Mobilidade).

No entanto, o trecho prioritário, até o momento, é o vetor norte (Campinas). O serviço prevê o uso de trens elétricos com capacidade de 800 passageiros, operando com intervalos de 15 minutos e tarifa média de R\$ 55,30.

As propostas principais a serem avaliadas na escala metropolitana, da rede estrutural de média e alta capacidade (trens, metrô, corredores de ônibus e similares), ainda estão por ser feitas. Deste modo, será difícil alinhar completamente as propostas do Plano Municipal de Mobilidade em elaboração com o PITU 2040.

Ainda assim, é seguro afirmar que será possível alinhar em termos conceituais a visão futura da metrópole e as diretrizes gerais de ação, de forma a contribuir, na escala local, com o planejamento metropolitano. A recomendação é que o município acompanhe as etapas finais do PITU 2040, que as suas propostas sejam avaliadas e que as propostas do Plano de Mobilidade sejam ajustadas durante o desenvolvimento dos projetos, se necessário.

## 4 Análise Territorial

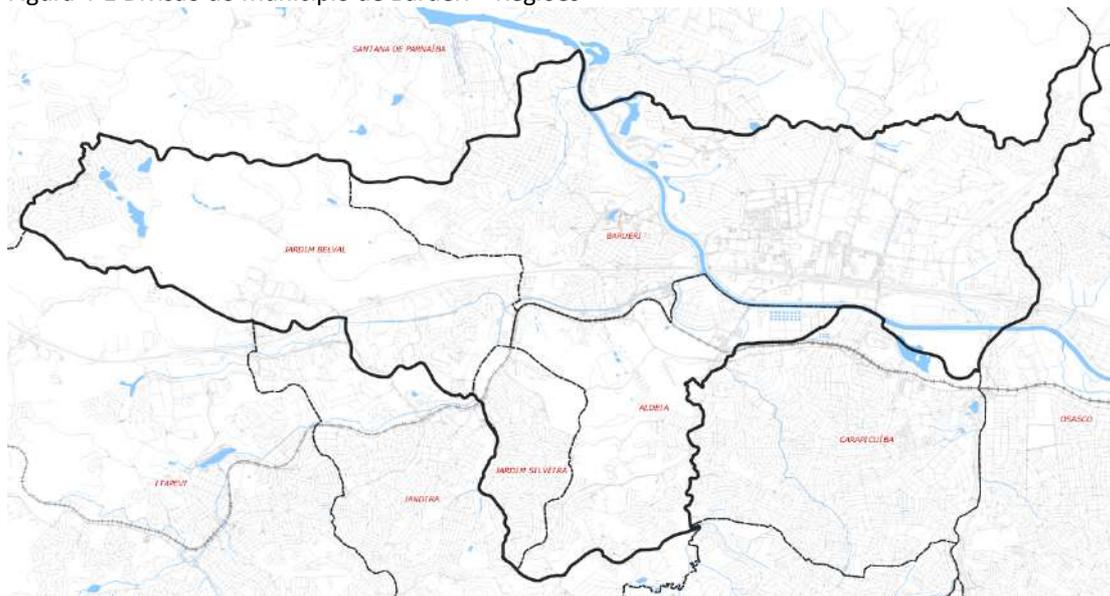
O quarto item do *Diagnóstico da Cidade* abordará aspectos relacionados ao território do município e à mobilidade, em especial quanto às configurações socioespaciais do território e a identificação dos vetores de crescimento urbano e populacional, novos parcelamentos de solo e projetos existentes ou previstos.

### 4.1 Divisão Territorial

Tendo em vista as diversas formas de organização das informações, atualmente disponíveis, bem como a divisão do território utilizada pela Prefeitura de Barueri e pelos órgãos dos governos federal e estadual, apresentamos, a seguir, as subdivisões para compatibilização e correspondência.

O município de Barueri está dividido em quatro regiões e dezesseis distritos, conforme apresentado nos mapas, abaixo.

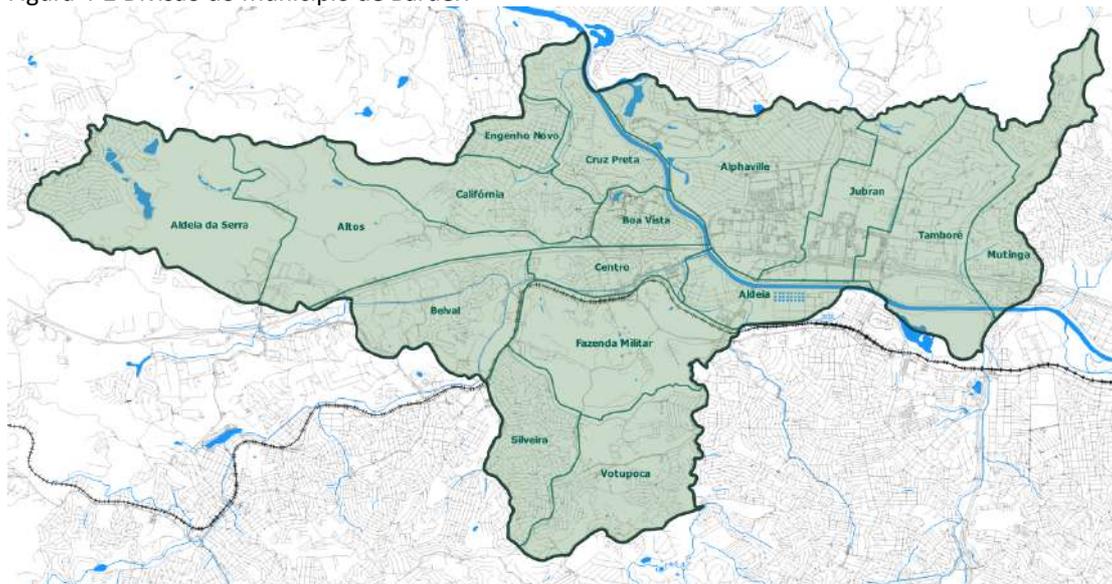
Figura 4-1 Divisão do Município de Barueri – Regiões



Fonte: IBGE Censo 2010; Opens Street Maps / Elaboração: Risco AU, 2022.

Na prática, os moradores do município utilizam mais nomes de localidade do que a divisão oficial em 16 distritos. Desta forma, durante a elaboração do PMOB, será priorizada a nomenclatura destes 16 distritos, eventualmente, utilizando referências mais precisas quando necessário, como por exemplo, Chácaras Marco para a porção norte do bairro Cruz Preta; Vale do Sol para o sul do Silveira; Jardim do Líbano para o sul do Votupoca; Parque Imperial para o norte de Mutinga; e a divisão de Alphaville em Residencial, ao norte, e Empresarial, ao sul.

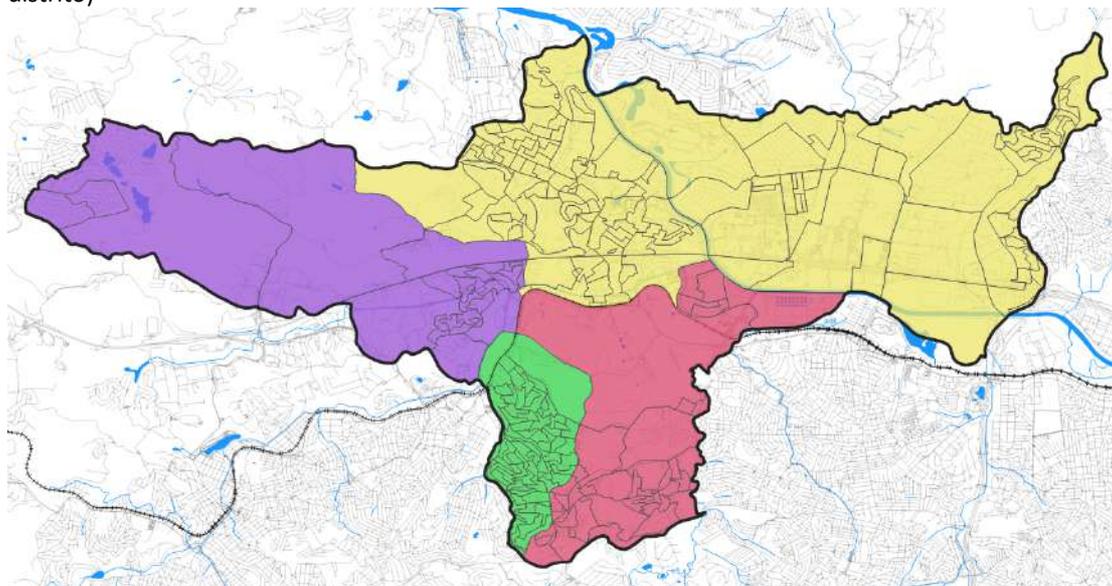
Figura 4-2 Divisão do Município de Barueri



Fonte: IBGE Censo 2010; Opens Street Maps / Elaboração: Risco AU, 2022.

A divisão do Censo Demográfico IBGE, de 2010, possui 290 setores, conforme apresentado na figura abaixo. A existência de subdivisões dos setores já aponta para a densidade populacional de cada região, uma vez que este é um dos critérios de divisão da pesquisa. A divisão em setores é importante para a análise dos dados socioeconômicos do Censo IBGE, o banco de dados com maior refinamento espacial disponível. Grande parte das análises presentes neste diagnóstico utilizou a divisão espacial dos setores censitários como base.

Figura 4-3 Divisão do Município de Barueri – 290 Setores Censitários IBGE 2010 (classificados por distrito)

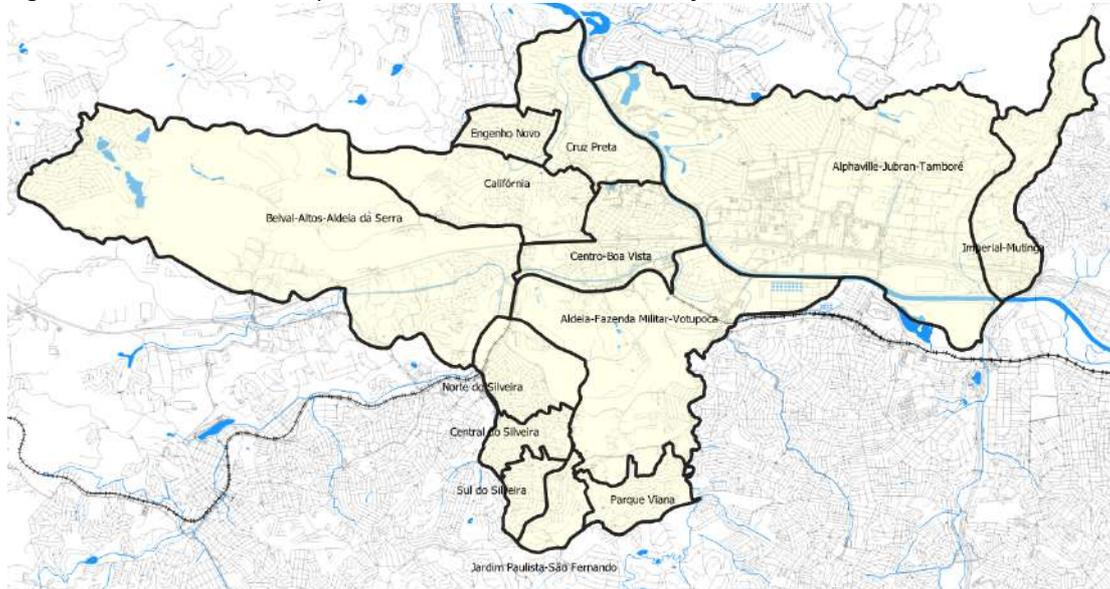


Fonte: IBGE Censo 2010; Opens Street Maps / Elaboração: Risco AU, 2022.

Algumas informações do Censo, pesquisadas com menor amostragem (Dados da Amostra), devem ser analisadas utilizando a divisão espacial em Áreas de Ponderação, formadas pelo

agrupamento de setores censitários. O município de Barueri está dividido em 13 Áreas de Ponderação. Destacamos a subdivisão da região do Silveira, em 3 faixas, refletindo a densidade habitacional desta região do município.

Figura 4-4 Divisão do Município de Barueri – Áreas de Ponderação IBGE 2010

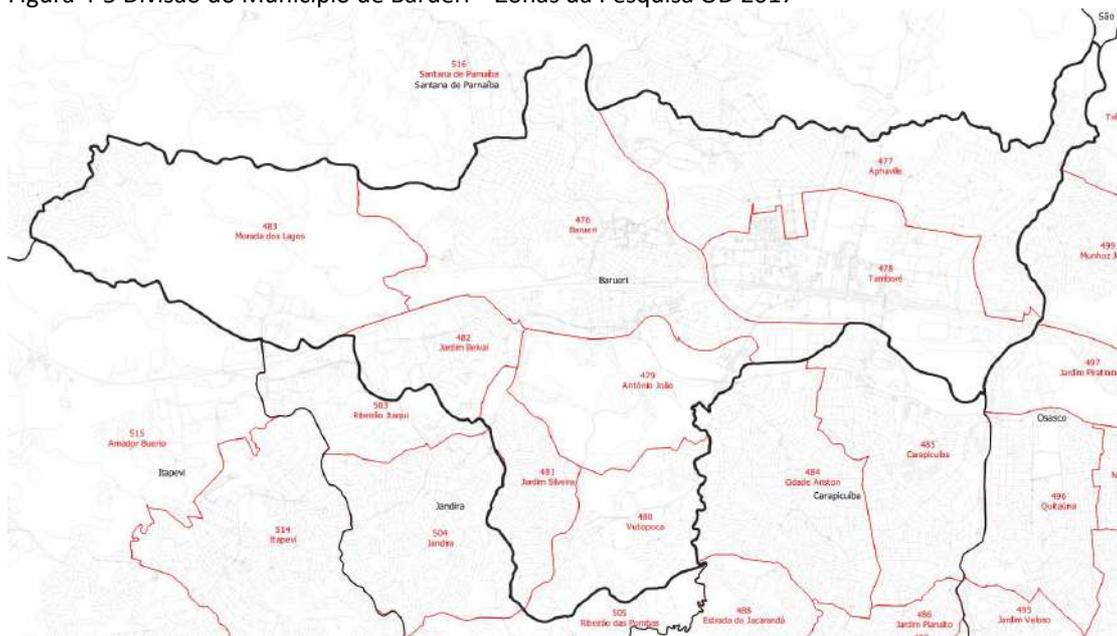


Fonte: IBGE Censo 2010; Opens Street Maps / Elaboração: Risco AU, 2022.

De grande importância para diagnóstico da mobilidade, a pesquisa Origem Destino de 2017 (Pesquisa OD), realizada pela Companhia do Metrô de São Paulo, subdivide o município em 8 zonas, conforme apresentado na Figura 4-5, a seguir. A Pesquisa OD é a mais detalhada disponível acerca dos deslocamentos da população, e será amplamente utilizada nas análises realizada no próximo produto, *Diagnóstico dos Sistemas de Mobilidade*.

Vale destacar que, por se tratar de uma pesquisa de escala metropolitana, a OD abarca todos os 39 municípios da RMSP, resultando em uma subdivisão intramunicipal menos detalhada que os Setores Censitários do Censo IBGE. Entre os pontos de atenção gerados por tal diferença das divisões, destaca-se o fato das regiões central e norte (Cruz Preta, Engenho Novo, Califórnia) comporem uma única zona; e o Mutinga estar englobado na zona Alphaville, ambos de características socioeconômicas muito distintas. Por outro lado, a divisão norte-sul da região de Alphaville e Tamboré parece mais acertada se comparada à divisão dos distritos ou bairros, uma vez que reflete melhor funcionalmente a ocupação, não gerando pontos de atenção para interpretação dos dados.

Figura 4-5 Divisão do Município de Barueri – Zonas da Pesquisa OD 2017



Fonte: Pesquisa OD 2017; Opens Street Maps / Elaboração: Risco AU, 2022.

## 4.2 Caracterização da ocupação urbana

Neste tópico será apresentada a síntese da caracterização geral da ocupação urbana de Barueri, considerando, para tanto, as análises dos dados do Censo Demográfico, as visitas técnicas realizadas no município, as informações especializadas coletadas com as diversas Secretarias da Prefeitura de Barueri, e as informações decorrente das reuniões realizadas com as entidades representantes da Sociedade Civil junto à Comissão do Plano de Mobilidade.

Primeiramente, será realizada a análise geral do município, a partir de dados do Censo IBGE, para, em seguida, realizar uma leitura mais pormenorizada por regiões da cidade – norte, sul, leste, oeste e central.

O mapa de densidade populacional (Figura-4-6) mostra que as áreas com maior densidade (a partir de 200 habitantes por hectare) ocorrem na região norte (principalmente, no bairro Engenho Novo), na região sul (principalmente, nos bairros do Jardim Silveira e em partes de Votupoca) e no extremo leste (Mutinga). A densidade geral do município contrasta bastante com os municípios vizinhos – Jandira, Carapicuíba e Osasco, destacando-se pela ocorrência de grandes porções de baixa densidade (polígonos em branco no mapa).

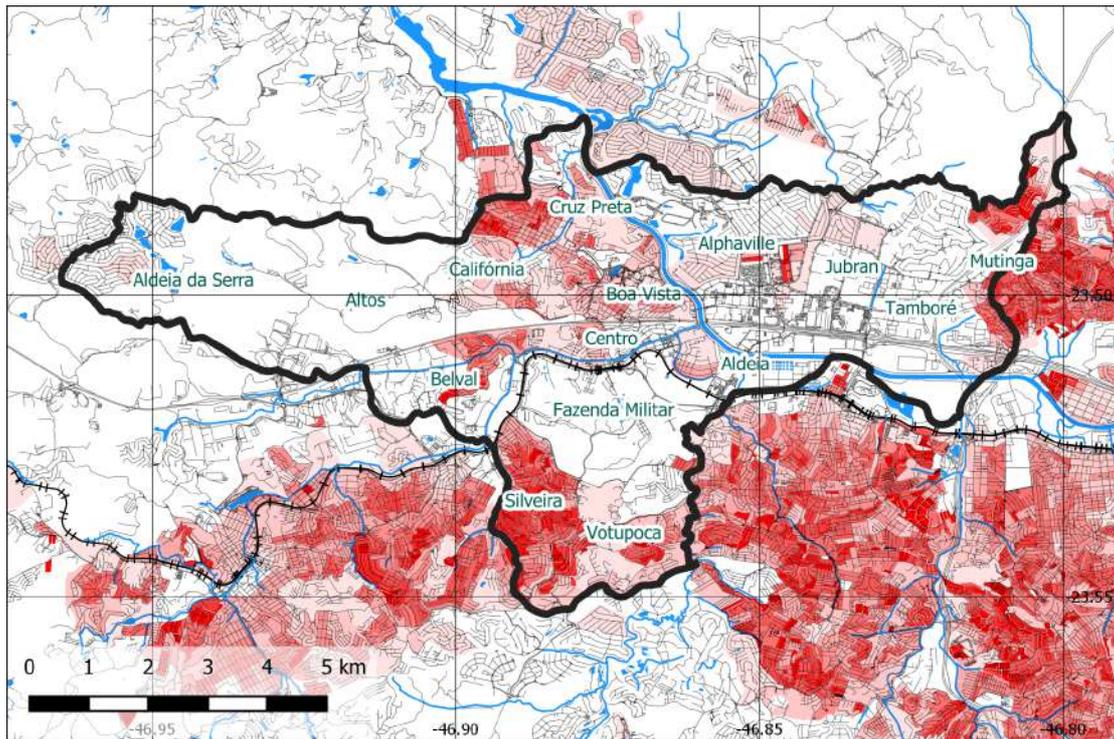
As áreas mais centrais possuem densidade média, com maior incidência da variação entre 100 e 200 hab./Ha., já alguns bairros possuem densidade abaixo de 50 habitantes por hectare – Alphaville Residencial, Tamboré, Aldeia da Serra. No outro extremo, alguns setores censitários registram densidades de quase 1.500 hab./Há. Em Barueri, as regiões com maior densidade são Mutinga, Silveira, Votupoca, e alguns pontos na porção norte do Califórnia e Oeste do Cruz Preta.

Nota-se que os bairros de baixa densidade correspondem às áreas de alta renda, enquanto os bairros de alta densidade populacional correspondem às rendas mais baixas, como percebemos pelo mapa de renda média familiar mensal (Figura 4-8)<sup>19</sup>.

---

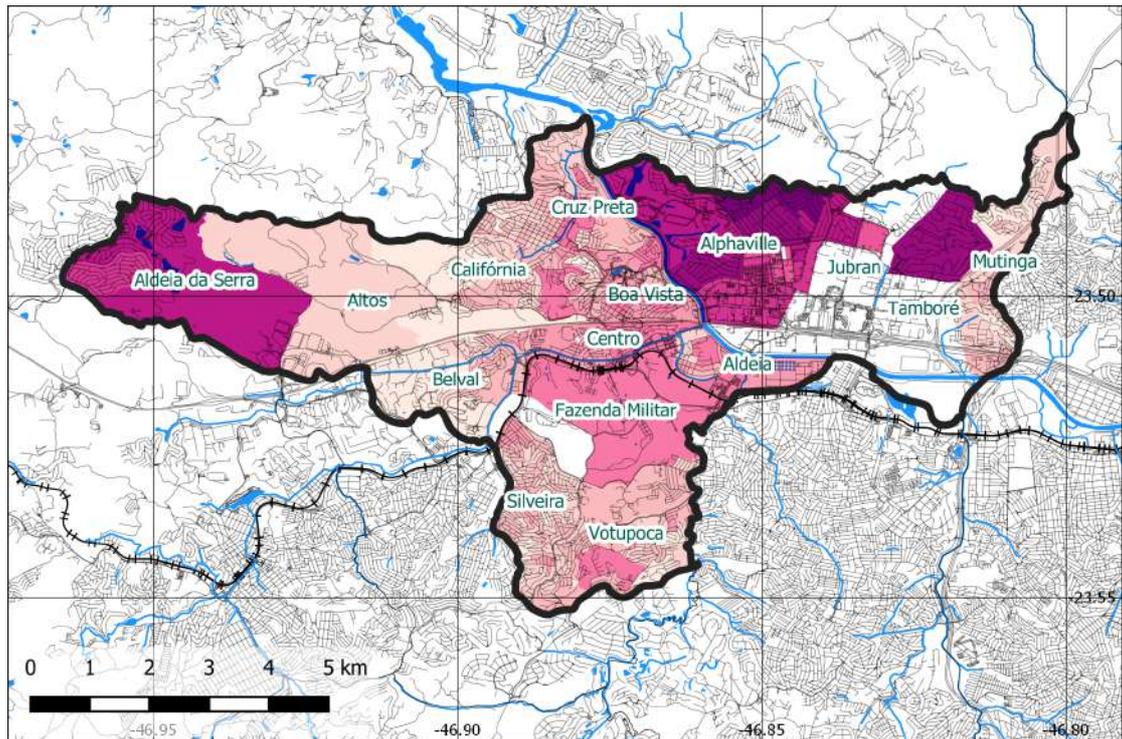
<sup>19</sup> É importante destacar que o Censo Demográfico é uma pesquisa de base domiciliar, de modo que regiões com poucos domicílios – como o Alphaville, o Jubran e o Tamboré empresarial – possuem poucos dados e, muitas vezes, aparecem como um vazio nos mapas.

Figura 4-6 Barueri Densidade Populacional (hab./ha) – 2010



Fonte: IBGE Censo 2010; Opens Street Maps / Elaboração: Risco AU, 2022.

Figura 4-7 Barueri Renda média familiar mensal – 2010



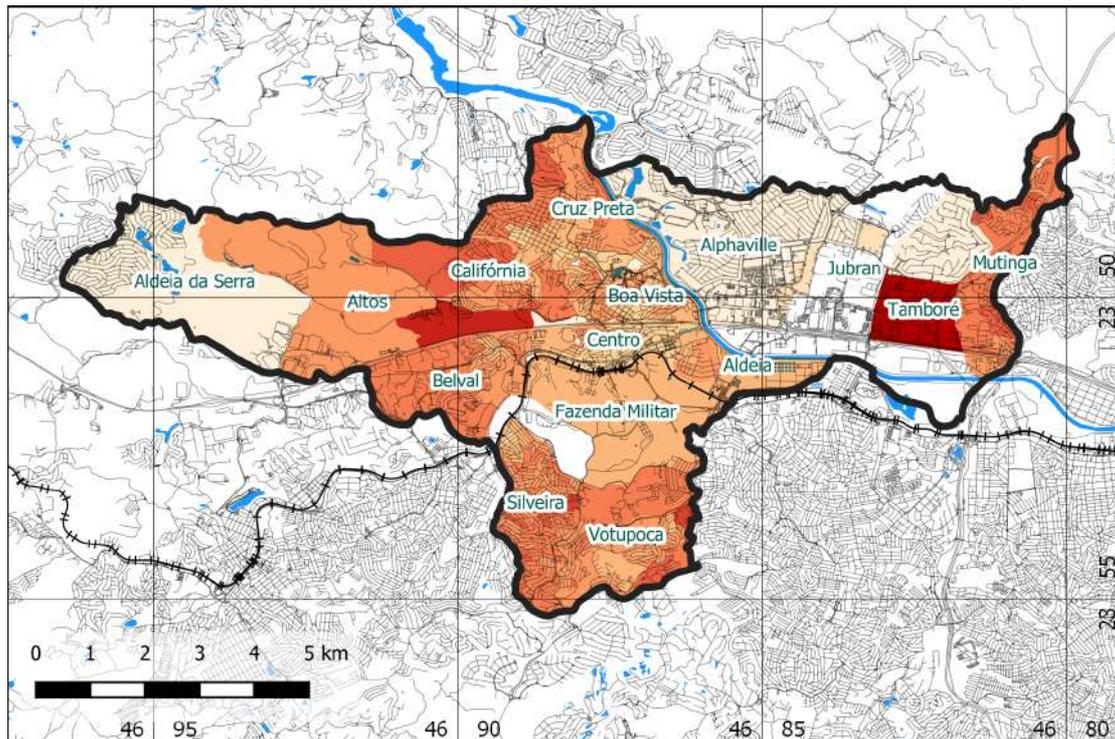
Fonte: IBGE Censo 2010; Opens Street Maps / Elaboração: Risco AU, 2022.

A ocorrência dos Aglomerados Subnormais, já abordados anteriormente (ver item 1.5.4.2), permite a identificação da correlação entre as áreas de mais baixa renda e a presença deste tipo de ocupação, evidenciando onde estão as áreas mais carentes de infraestrutura e qualidade urbana - fator confirmado ainda durante as visitas técnicas. É importante apontar que a presença de Aglomerados Subnormais em Barueri é menor que nos municípios vizinhos, principalmente Carapicuíba e Osasco, demonstrando, mais uma vez, que este possui condições socioeconômicas mais favoráveis, mas ainda assim possui pobreza e desigualdade em seu território (Ver Figura 1-6).

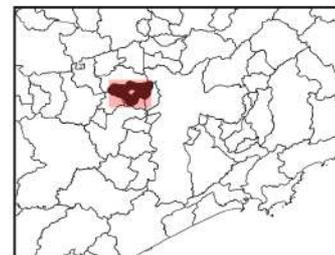
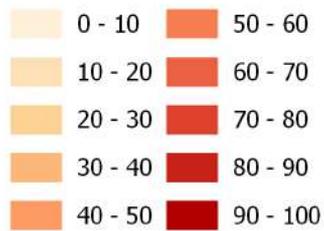
Percebemos, também, uma correspondência direta entre a menor proporção de população preta, parda ou indígena (PPI) nas áreas de maior renda – Alphaville Residencial, Jubran, Tamboré residencial e Aldeia da Serra. O restante do município possui uma grande miscigenação, em torno de 20% a 70% da população em todo o município, com uma leve relação entre áreas de maior população PPI nas áreas de mais baixa renda, porém sem uma correlação tão evidente quanto nas faixas de maior renda (Ver Figura 4-8).

Esta análise, portanto, reflete em uma situação recorrente na maioria dos municípios do Brasil: a segregação socioespacial é coincidente com a cor da pele da população, com piores indicadores sociais nos setores censitários em que há maior população de pele parda e preta.

Figura 4-8 Barueri população preta, parda e indígena (PPI) – 2010



% de pessoas pretas, pardas ou indígenas



Fonte: IBGE Censo 2010; Opens Street Maps / Elaboração: Risco AU, 2022.

#### 4.2.1 Região Norte

A região norte possui um grande contraste entre uma ocupação bastante popular, com bairros em que predominam os sobrados autoconstruídos sem acabamento, intercalados por alguns empreendimentos verticais de grande porte. Uma característica muito marcante é o relevo bastante acidentado, sobretudo, na porção noroeste, no bairro do Engenho Novo. Toda a porção norte do município é conurbada com a área urbana de Santana de Parnaíba.

A porção central e leste da região norte (Cruz Preta, próximo ao bairro Boa Vista) possui uma ocupação mais semelhante a da região Central, com maior presença de edifícios de grande porte e equipamentos públicos. A principal via da região é a Estrada dos Romeiros, que liga o centro de Barueri (junto à Praça do Rotary) a Santana de Parnaíba. Praticamente toda a ocupação da região norte é dependente da Estrada dos Romeiros, de forma que esta via se torna um gargalo de tráfego.

O Bairro dos Altos é a porção mais destacada da ocupação norte, com maior presença de ocupação industrial e um recente crescimento de novos empreendimentos. Como o nome indica, possui um relevo bastante acentuado e é de difícil conexão viária, com acesso principal também pela Praça Rotary.

Figura 4-9 Bairro Chácaras Marco - Morfologia urbana



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-10 Bairro Chácaras Marco - Morfologia urbana



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-11 Bairro Cruz Preta – Estrada dos Romeiros



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-12 Bairro Engenho Novo – Morfologia Urbana



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-13 Bairro Engenho Novo – Morfologia Urbana



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-14 Bairro Engenho Novo – Avenida Capitão Francisco César



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-15 Bairro dos Altos – Morfologia urbana



Fonte: Risco AU, 2022.

#### 4.2.2 Região Leste

A região leste do município (na margem direita do Rio Tietê) possui duas características diametralmente opostas.

Em sua maior parte, é ocupada pelos bairros de Alphaville, Jubran e Tamboré, regiões de alta renda, com loteamento planejado para atender a empresas de alto padrão, com grande foco na circulação de automóveis. Funcionalmente, esta região pode ser caracterizada em 3 compartimentos. Na porção mais ao norte, estão as áreas residenciais, com grande presença de condomínios fechados de casas térreas e um número crescente de edifícios verticais. Esta ocupação faz divisa e está conurbada com Santana de Parnaíba, que também se caracteriza pelos empreendimentos do tipo Alphaville Residencial.

Na porção sudoeste, ao redor da Alameda Rio Negro, está a ocupação mais comercial, com comércio e serviços mais variados. Também nesta porção, mas sobretudo mais à leste, ao longo da Alameda Araguaia, estão os usos mais industriais.

Na porção leste, junto da divisa com Osasco, localizam-se os bairros de Mutinga e Parque Imperial, cuja ocupação é totalmente conurbada e se assemelha à do município vizinho, com população de baixa renda, habitações autoconstruídas e com um relevo extremamente acidentado. Dentro de Barueri, estes são os bairros com maior dificuldade de acesso às oportunidades do município como um todo. Toda essa região é cortada, longitudinalmente, pela Rodovia Castelo Branco e, transversalmente, pelo Rodoanel Mário Covas.

Figura 4-16 Bairro Alphaville Residencial - Morfologia urbana



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-17 Bairro Alphaville Comercial e Empresarial - Morfologia urbana



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-18 Bairro Tamboré - Morfologia urbana



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-19 Bairro Mutinga - Morfologia urbana



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-20 Bairro Parque Imperial - Morfologia urbana



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-21 Bairro Mutinga, Avenida João Ventura dos Santos



Fonte: Risco AU, 2022.

### 4.2.3 Região Sul

Os bairros da região sul do município possuem as maiores densidades populacionais, mas são também áreas de difícil acesso, uma vez que se encontram separados do restante do município pela ferrovia e pela Vila Militar, que impõem uma forte separação física. Toda a região sul é conurbada com os municípios de Jandira e Carapicuíba.

Paralelamente à ferrovia, corre a Estrada de Jandira / Rua Anhanguera, que compõe o eixo viário que cruza o conjunto de municípios desta região – Osasco, Carapicuíba, Jandira e Itapevi. No entanto, diferente dos municípios vizinhos, em Barueri esta via não cruza o centro comercial do município, que se localiza na margem oposta da ferrovia.

Sobretudo nos bairros mais ao sul (Vale do Sol), o relevo é extremamente acentuado, o que traz dificuldades tanto para o sistema viário como para as construções. Nos bairros do Jardim Silveira, predominam as habitações assobradadas autoconstruídas, com um uso misto de comércio intenso nas vias principais.

Os bairros do Votupoca (Jardim do Líbano, Parque Imperial) possuem característica mais variada, com maior presença de sobrados autoconstruídos mas também alguns empreendimentos novos, verticais e horizontais. Esta região possui, ainda, áreas vazias, com crescente interesse do mercado imobiliário.

Figura 4-22 Bairro Jardim Silveira - Morfologia urbana



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-23 Bairro Vale do Sol - Morfologia urbana



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-24 Bairro Votupoca - Morfologia urbana



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-25 Bairro Jardim do Líbano - Morfologia urbana



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-26 Bairro Jardim Silveira – Avenida Alzira Soares



Fonte: Risco AU, 2022.

#### 4.2.4 Região Oeste

A região oeste do município possui duas características principais. No extremo oeste, está localizado o bairro de Aldeia da Serra, ocupação majoritariamente formada por condomínios residenciais horizontais fechados, que forma um núcleo autônomo dividido entre Barueri e Santana de Parnaíba, sem relação com os centros urbanos de nenhum dos dois.

Próximo à Rodovia Castelo Branco, está localizado o distrito industrial, com grande presença de galpões de logística, que se tornaram característicos deste eixo oeste da RMSP. Esta característica industrial se estende até o bairro do Jardim Belval, já na região central.

Figura 4-27 Bairro Aldeia da Serra - Morfologia urbana



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-28 Bairro Aldeia da Serra - Morfologia urbana



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-29 Distrito Industrial, Estrada dos Alpes



Fonte: Risco AU, 2022.

#### 4.2.5 Região Central

A região central do município se desenvolve ao longo da Avenida Vinte e Seis de Março / Avenida Arnaldo Rodrigues Bitencourt, sobre o leito do Rio Barueri Canalizado, principalmente junto à estação ferroviária de Barueri, onde existe um *boulevard* para os pedestres. Esta região se caracteriza por um intenso movimento comercial e de serviços, com presença de grandes equipamentos, como Pronto Socorro, Maternidade, Ganha Tempo e a Prefeitura de Barueri.

À oeste do centro, está o bairro de Jardim Belval, com grande presença de indústrias, mas também grande ocupação residencial. À leste, estão os bairros de Bethaville, com presença de grandes equipamentos públicos, e Aldeia, de ocupação predominantemente horizontal, mas de crescente interesse imobiliário e comercial. Nos últimos anos, houve um aumento da verticalização, com um contraste marcante na paisagem.

A região central se estende para a margem norte da Rodovia Castelo Branco, apesar da dificuldade de transposição. O bairro da Boa Vista ainda se caracteriza por uma grande presença de equipamentos públicos e um crescente processo de verticalização, apesar do predomínio de ocupação horizontal.

Figura 4-30 Bairro Centro - Morfologia urbana



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-31 Bairro Centro – Boulevard



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-32 Bairro Boa Vista - Morfologia urbana (Estrada dos Romeiros)



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-33 Bairro Jardim Belval - Morfologia urbana e Arena Barueri (vista do Bairro dos Altos)



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-34 Bairro Jardim Belval - Morfologia urbana



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-35 Bairro Jardim Belval – Área industrial



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-36 Bairro Aldeia - Morfologia urbana



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-37 Bairro Bethaville – Ginásio de esportes e morfologia urbana



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-38 Bairro Boa Vista – Hospital Municipal de Barueri



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-39 Bairro Boa Vista – Parque linear junto ao Rio Tietê



Fonte: Risco AU, 2022.

#### **4.2.6 Barreiras Urbanas**

Uma característica marcante da paisagem urbana do município, e condicionante da ocupação, são as barreiras urbanas. A primeira destas barreiras é o Rio Tietê, que possui 4 pontos de transposição – A ponte Akira Hashimoto, Ponte Antônio Macedo Arantes, Ponte Piracema e a Rodovia Castelo Branco.

A Rodovia Castelo Branco, por sua vez, torna-se uma barreira, devido não apenas ao seu grande porte e fluxo intenso, mas também às suas demandas de acesso e implantação. Devido a estes requisitos, possui apenas três pontos de transposição na região central – passagem em desnível na Rua da Prata, passagem subterrânea na Praça dos Artistas e viaduto na Estrada dos Romeiros (Praça do Rotary). Além disso, possui mais uma travessia, em desnível, na Avenida Dr. Dib Sauaia Neto (Via Parque), um trevo na Estrada dos Alpes (km 32) e dois trevos na região de Alphaville/Tamboré – Alameda Rio Negro (km 23) e Avenida Piracema (km 22). Também é cruzado, em desnível, pelo Rodoanel Mário Covas, no km 20. A rodovia também possui três passarelas de pedestres, aparentemente pouco utilizadas, em grande parte devido às localizações de pouco interesse imediato.

O Rodoanel, por sua vez, possui três travessias elevadas no bairro de Mutinga (Avenida Ceci, Rua João Ferreira de Camargo e Rua José Pereira Sobrinho) e um túnel sob o Parque Imperial, sob a Rua Chico Mendes.

Por fim, temos a ferrovia – Linha 8 Diamante – que percorre toda sua extensão no nível do solo. Possui três transposições para veículos, o Viaduto Juvenal Antônio de Moraes (junto da estação Antônio João), o Viaduto dos Trabalhadores (no Centro) e o Viaduto Joaquim Antunes da Silva (junto da Estação Jardim Belval). Existem, também, passagens para pedestres nas quatro estações de trem, com qualidades diversas: em Antônio João, a passagem ocorre no nível da via férrea, de forma bastante precária; na estação Barueri, a passagem é no nível da Rua João Pessoa, sob os trilhos; e nas estações Jardim Belval e Jardim Silveira, através das passarelas de acesso das próprias estações.

Figura 4-40 Rio Tietê, visto da Ponte Akira Hashimoto



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-41 Ponte Antônio Macedo Arantes, sobre o Rio Tietê



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-42 Ponte Akira Hashimoto, sobre o Rio Tietê



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-43 Ponte Piracema, sobre o Rio Tietê



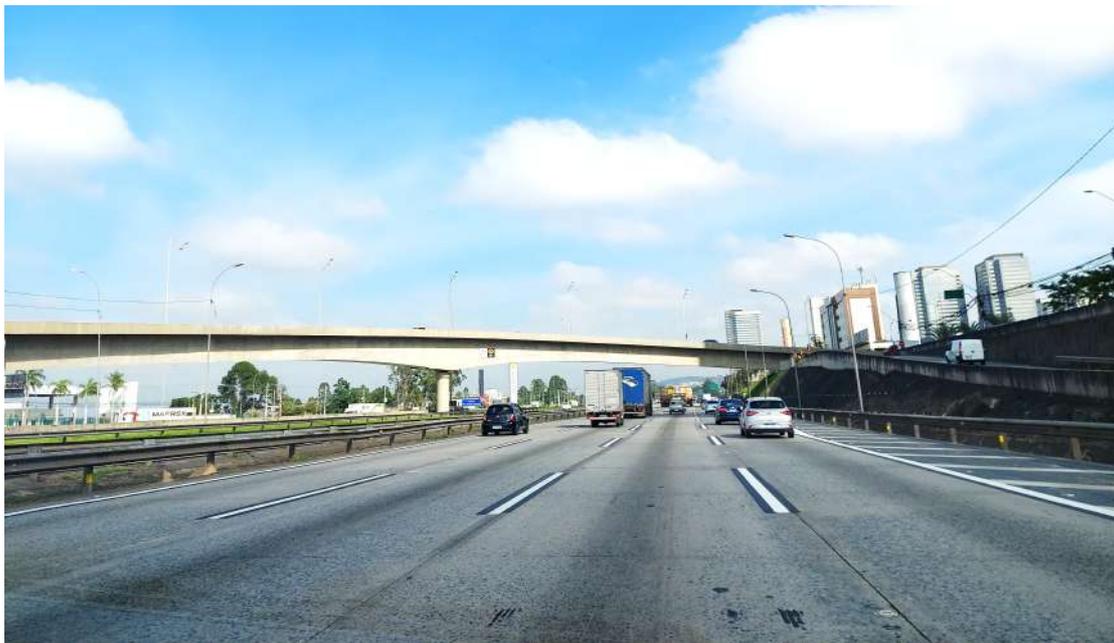
Fonte: Google Streetview, 2022.

Figura 4-44 Rodovia Castelo Branco, sobre a Rua da Prata e o Rio Tietê



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-45 Rodovia Castelo Branco, km 22



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-46 Rodovia Castelo Branco, km 30



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-47 Rodovia Castelo Branco, sobre a Avenida Dr. Dib Sauaia Neto (Via Parque)



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-48 Travessia da Praça dos Artistas, sob a Rodovia Castelo Branco (26 A)



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-49 Viaduto da Estrada dos Romeiros (Rotary), sobre a Rodovia Castelo Branco (26 B)



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-50 Trevo da Estrada dos Alpes, sob a Rodovia Castelo Branco (km 32)



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-51 Passarela de pedestres sobre a Rodovia Castelo Branco (km 26)



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-52 Viaduto da Estrada dos Romeiros (Rotary), sobre a Rodovia Castelo Branco (26 B)



Fonte: Google Streetview, 2022.

Figura 4-53 Passagem elevada sobre o Rodoanel Mário Covas, Rua Chico Mendes (Parque Imperial)



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-54 Ferrovia da CPTM, estação Jardim Belval



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-55 Travessia de pedestres em nível, junto à estação Antônio João da CPTM



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-56 Viaduto Juvenal Antonio de Moraes, sobre a ferrovia da CPTM (Antônio João)



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-57 Viaduto dos Trabalhadores, sobre a ferrovia da CPTM (Centro)



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-58 Viaduto Joaquim Antunes da Silva, sobre a ferrovia da CPTM (Jardim Belval)



Fonte: Risco AU, 2022.

Figura 4-59 Travessia de pedestres na Rua João Pessoa, sob a ferrovia da CPTM



Fonte: Google Streetview, 2022.

### 4.3 Equipamentos

Neste item, será apresentada uma leitura geral dos equipamentos públicos existentes e sua disposição no município. Para a leitura espacial desta distribuição de equipamentos, foi utilizada a divisão do município em 16 distritos, conforme apresentado anteriormente. A partir do cadastro de equipamentos de educação (infantil, fundamental, médio e creche), fornecidos pela prefeitura, alocados dentro dos bairros, foi tabulada a quantidade absoluta de equipamentos e medida a relação com a população<sup>20</sup>. Tal leitura pretende compreender a forma de distribuição dos serviços e infraestruturas públicas, buscando identificar quais seriam os bairros com as maiores e menores coberturas.

Foram classificadas as proporções por bairro, considerando uma variação de 20% para mais ou menos da relação média do município (2.228 habitantes por equipamento) como dentro do padrão municipal. Os bairros com proporção abaixo desta faixa estão melhores atendidos (possuem mais equipamentos à disposição), enquanto os bairros com maior proporção estão menos atendidos por equipamentos públicos, necessitando se deslocar para outros bairros ou recorrer a serviços privados. Em termos gerais, é possível afirmar que existe uma relativa homogeneidade na distribuição dos equipamentos públicos de educação, conforme destacado no quadro a seguir, o que permite uma redução dos deslocamentos da população nas viagens com motivo educação.

Quadro 4-1 Escolas/creches por habitantes, por bairro

Bairro	População	Escolas	Pop/Equip.
Aldeia	5.295	5	1.059
Aldeia da Serra	2.915	1	2.915
Alphaville	13.252	2	6.626
Altos	212	2	106
Belval	21.101	10	2.110
Boa Vista	8.878	5	1.776
Califórnia	16.016	9	1.780
Centro	7.172	2	3.586
Cruz Preta	13.637	9	1.515
Engenho Novo	22.094	6	3.682
Fazenda Militar	1.298	0	-
Jubran	766	1	766
Mutinga	29.688	19	1.563
Silveira	58.931	20	2.947
Tamboré	1.092	0	-
Votupoca	38.248	17	2.250
<b>Total Geral</b>	<b>240.595</b>	<b>108</b>	<b>2.228</b>

Fonte: Prefeitura de Barueri; Censo IBGE 2010 / Elaboração: Risco AU, 2022.

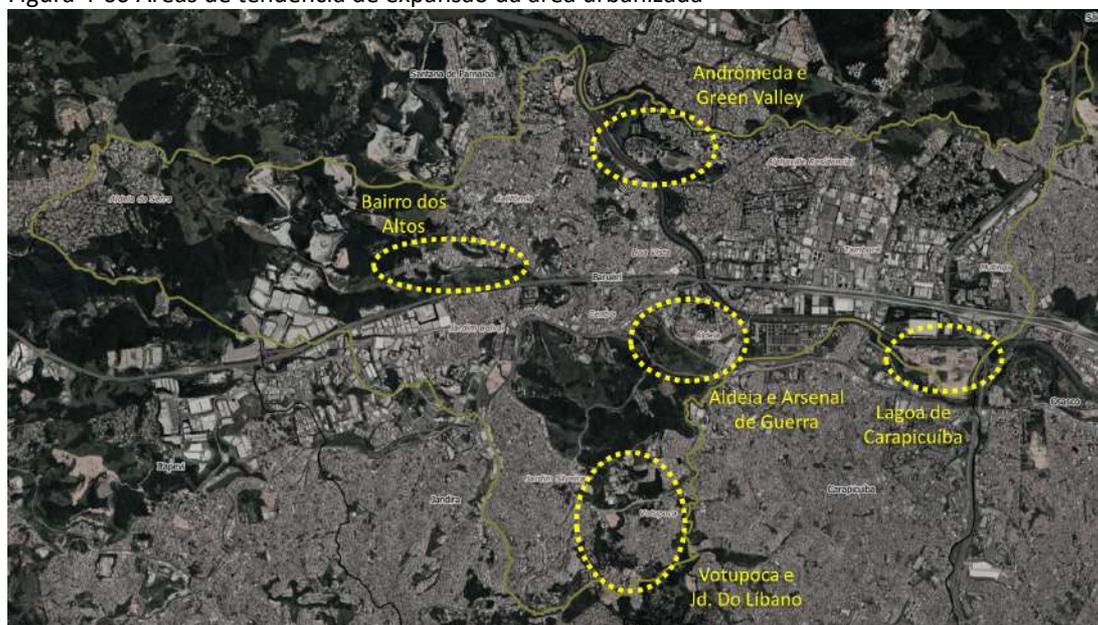
<sup>20</sup> Para esta análise, por falta de dados, não foram levados em consideração a capacidade de atendimento destes equipamentos, critério que aprimoraria a leitura sugerida.

#### 4.4 Expansão Urbana

A seguir, serão indicadas as atuais tendências de expansão urbana, e mudanças no uso e ocupação do solo urbano, procurando identificar possíveis cenários futuros, o quais demandarão os sistemas de transportes nos próximos anos.

As análises levam em consideração as normas estabelecidas pela Lei de Zoneamento, os empreendimentos recentes e em processo de implantação pelo mercado imobiliário, a partir de informações das secretarias da Prefeitura de Barueri, e a análise da mancha urbanizada pelas fotos aéreas.

Figura 4-60 Áreas de tendência de expansão da área urbanizada



Fonte: Prefeitura de Barueri; Google satélite 2022 / Elaboração: Risco AU, 2022.

O território municipal apresenta poucas possibilidades de expansão, com as únicas áreas não urbanizadas na Vila Militar (ao sul do centro, junto à ferrovia) e à oeste, entre o Bairro dos Altos e a Aldeia da Serra, com uso mais industrial e áreas de extração mineral – ambas áreas de difícil ocupação. A análise do zoneamento (Lei de Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo) demonstrou que o regramento de novos empreendimentos é bastante permissivo, tanto nos usos como no potencial construtivo concedido. Desta forma, a expansão tem ocorrido nos últimos anos – e tende a continuar pelos próximos – através da ocupação de vazios urbanos de menor escala e da verticalização de áreas já ocupadas, como se verificou nas visitas técnicas.

## 5 Síntese do Diagnóstico da Cidade

O último capítulo do presente relatório apresenta algumas considerações relevantes sobre o conteúdo anteriormente analisado, com destaque para os fatores que devem ser tomados com atenção nas próximas etapas de desenvolvimento do PMOB.

Em primeiro lugar, o município de Barueri compõe a Região Metropolitana de São Paulo, formada por um conjunto de 39 municípios, da qual representa cerca de 13% da população. A questão metropolitana é, portanto, central para a análise diagnóstica bem como para a projeção de possíveis soluções, dado que os fluxos metropolitanos são preponderantes e o município deve ser planejado, necessariamente, como extensão da metrópole.

Em segundo lugar, destaca-se o território cindido. A ocupação urbana do município de Barueri tem como característica fundamental a forte presença de barreiras urbanas naturais – o Rio Tietê e o relevo acentuado – e barreiras urbanas construídas – linha ferroviária da CPTM, Rodovia Castelo Branco, Rodoanel Mário Covas, Vila Militar – que compõe um espaço urbano compartimentado, complexificando o planejamento da mobilidade local.

Em terceiro lugar, ressalta-se que a população de Barueri possui características socioeconômicas bastante distintas. O perfil desigual e concentrado do município é um fator de destaque na análise empreendida, e também notável complicador para o planejamento da mobilidade local. A análise censitária revelou a existência de bairros com renda média mensal familiar abaixo de 1 salário mínimo e outros, acima de 20 salários mínimos. Tal disparidade reflete diretamente nas tipologias da ocupação, que vão desde as habitações autoconstruídas sem revestimento, em áreas de relevo extremamente acidentado, até as grandes residências unifamiliares, de alto padrão, em grandes lotes planos e arborizados dos condomínios fechados.

Apesar das notáveis desigualdades presentes no tecido urbano de Barueri, salta aos olhos a qualidade das infraestruturas, serviços e equipamentos públicos presentes no município, conjunto muito acima da média do que se verifica na ocupação urbana em situações similares, nas franjas da metrópole. O sistema viário é pavimentado em praticamente todo o município, os equipamentos de ensino e saúde possuem uma distribuição espacial relativamente equânime e com ótima qualidade construtiva.

Estes fatores reunidos, conformam-se como desafios ao planejamento da mobilidade municipal, que deverá buscar a máxima integração espacial e socioeconômica através de seu Plano de Mobilidade Urbana.

## 6 Bibliografia e referências básicas

### Legislação

Lei 10.257/2001 – Institui o Estatuto da Cidade e estabelece diretrizes gerais da política urbana

Lei 12.578/2012 – Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Lei Federal nº 13.146/2015 - Estatuto da Pessoa com Deficiência.

### Planos, Manuais, Artigos, Dissertações, Teses e Livros

Associação Nacional de Transportes Público (ANTP). Sistema de Informações da Mobilidade Urbana (SIMOB) - Relatório geral 2018. Maio de 2020

EMBARQ. Sete Passos Como Construir um Plano de Mobilidade Urbana. 2015.

NAKANO, Kazuo. A crise da mobilidade urbana na Região Metropolitana de São Paulo in São Paulo: transformações na ordem urbana [recurso eletrônico] / organização Lucia Maria Machado Bógus, Suzana Pasternak; coordenação Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. - 1. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SEMOB. Caderno para Elaboração de Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade - PlanMob. Ministério das Cidades, 2015.

Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SEMOB. Cartilha da Lei 12.578/2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades, 2013.

### Sites

Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM <https://www.cptm.sp.gov.br>

Departamento Nacional de Trânsito - <http://www.denatran.gov.br/>

Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos <http://www.emtu.sp.gov.br/>

INFOSIGA <http://www.infosiga.sp.gov.br/>

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - <http://www.ibge.gov.br>

Observatório Paulista de Trânsito - <http://www.observatorio.detran.sp.gov.br/>

Painel Estatístico do Censo Demográfico 2010 - <http://www.censo2010.ibge.gov.br/>

Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado para a Região Metropolitana de São Paulo – PDUI RMSP <https://pdui.sp.gov.br/>

Plano Integrado de Transportes Urbanos – PITU 2040 <http://pitu2040.stm.sp.gov.br/>

Prefeitura Municipal de Barueri - SP - <http://www.barueri.sp.gov.br/>

Secretaria de Orçamento e Gestão do Estado de São Paulo <http://www.planejamento.sp.gov.br/>

## **7 Anexo - Caderno de Mapas do Diagnóstico da Cidade**

1. Mapa geral do município
2. Foto aérea do município
3. Foto aérea da Região Metropolitana
4. Relevo do município (hipsometria)
5. Densidade populacional
6. Renda média mensal domiciliar
7. Densidade de empregos
8. Índice de Vulnerabilidade Social (IVS) - População vulnerável que leva mais de 1h ao trabalho
9. Escola ou trabalho em outro município
10. Aglomerados subnormais
11. Entorno dos domicílios - calçadas
12. Entorno dos domicílios - identificação de logradouro
13. Entorno dos domicílios - bueiro ou boca-de-lobo
14. Entorno dos domicílios - arborização
15. População preta, parda e indígena (PPI)