

**2019**

# PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMPINAS

CADERNO B

## ASPECTOS URBANOS E SOCIOECONÔMICOS DO MUNICÍPIO DE CAMPINAS



**PMUC**

**PLANO DE MOBILIDADE URBANA  
DO MUNICÍPIO DE CAMPINAS**

**Versão 1.0**

**Abril/2019**

**PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMPINAS**

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS  
SECRETÁRIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES**

**ELABORADO POR:**

**EMPRESA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO DE CAMPINAS  
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PROJETO  
DIRETORIA DE OPERAÇÕES  
DIRETORIA DE DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL**

**CONSULTORIA E APOIO TÉCNICO:**

**WBCSD – WORLD BUSINESS COUNCIL FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT  
TECNOMÉTRICA ESTATÍSTICA  
PARÂMETRO ENGENHARIA  
PRODOS ARQUITETURA E CONSULTORIA LTDA**

**TTC – SOLUÇÕES EM MOBILIDADE**

---

**ASPECTOS URBANOS E SOCIOECONÔMICOS DO MUNICÍPIO DE CAMPINAS****Sumário**

1.	OBJETIVO DO CADERNO .....	6
2.	A MACROMETROPOLE PAULISTA.....	6
3.	ASPECTOS DA INSERÇÃO REGIONAL .....	7
4.	A RMC - REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS .....	8
4.1.	As Grandes Vias de Comunicação Metropolitanas .....	10
4.2.	O Município e os Vetores Macrometropolitanos de Desenvolvimento .....	11
4.3.	O Município como Polo de Atração de Viagens na RMC.....	13
5.	O MUNICÍPIO DE CAMPINAS.....	16
5.1.	Uma Visão Geral.....	16
5.2.	Localização do Município de Campinas.....	17
5.3.	Uma Breve Retrospectiva .....	18
6.	A EVOLUÇÃO DO TECIDO URBANO E OS PLANOS URBANÍSTICOS.....	19
6.1.	O Desenvolvimento e a Urbanização de Campinas ao longo dos anos .....	19
6.2.	Condicionantes da Ocupação e Vetores de Expansão Urbana .....	25
7.	COMPARTIMENTAÇÃO TERRITORIAL E UNIDADES DE AGREGAÇÃO .....	27
7.1.	O Conceito de Macrorregiões e as Zonas de Origem e Destino de Viagens .....	29
7.2.	Caracterização da Macrorregião dos Amaraís .....	31
7.3.	Caracterização da Macrorregião APA / Sousas .....	33
7.4.	Caracterização da Macrorregião de Barão Geraldo.....	34
7.5.	Caracterização da Macrorregião dos Campos Elíseos .....	35
7.6.	Caracterização da Macrorregião do Carlos Lourenço.....	37
7.7.	Caracterização da Macrorregião do Centro Expandido .....	38
7.8.	Caracterização da Macrorregião do Chapadão / Eulina.....	39
7.9.	Caracterização da Macrorregião do Iguatemi / Nova Campinas.....	40
7.10.	Caracterização da Macrorregião Oeste .....	42
7.11.	Caracterização da Macrorregião da Santos Dumont .....	43
7.12.	Caracterização da Macrorregião do São Bernardo / V. Industrial .....	44
7.13.	Caracterização da Macrorregião do São Domingos .....	45
7.14.	Caracterização da Macrorregião Sudeste.....	46
7.15.	Caracterização da Macrorregião Sudoeste.....	48

---

7.16.	Caracterização da Macrorregião do Taquaral.....	49
7.17.	Macrorregiões de Correspondência OD 2003 e OD 2011 .....	51
8.	<b>CARACTERIZAÇÃO SÓCIO DEMOGRÁFICA DE CAMPINAS .....</b>	<b>52</b>
8.1.	O Município em Números .....	52
8.2.	População .....	52
8.3.	Dados Globais Comparativos – OD 2003 e OD 2011 .....	54
8.4.	Produto Interno Bruto.....	57
8.5.	Empregos.....	57
8.6.	Renda .....	60
8.7.	Distribuição Sócio Espacial da Renda .....	61
9.	<b>INSERÇÃO E CONECTIVIDADE NOS TRANSPORTES .....</b>	<b>61</b>
9.1.	Inserção do Sistema Viário .....	62
9.2.	Inserção no Sistema Aeroportuário.....	63
9.2.1.	Aeroporto dos Amarais .....	63
9.2.2.	Aeroporto Internacional de Viracopos.....	65
9.3.	Inserção do Sistema Ferroviário .....	66

---

## 1. OBJETIVO DO CADERNO

**O CADERNO B - ASPECTOS URBANOS E SOCIOECONÔMICOS DO MUNICÍPIO DE CAMPINAS** sintetiza a etapa de desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Campinas que visa descrever as características do município segundo as condicionantes urbanísticas relevantes em termos do planejamento do trânsito e transportes.

Neste sentido, é dada especial atenção à inserção do município e sua situação e interação com Macrometrópole Paulista e na Região Metropolitana de Campinas.

Posteriormente são apresentadas as características físicas e socioeconômicas relevantes quanto à distribuição da população, a concentração de atividades econômicas, as macroáreas e centralidades que impactam a geração e atração de viagens, entre outros aspectos, de forma a permitir a caracterização e a identificação das demandas de mobilidade urbana do município.

## 2. A MACROMETROPOLE PAULISTA

Campinas é parte importante do grande conglomerado geográfico e econômico, chamado Macrometrópole Paulista, cujo início se deu ainda na década de 1970 quando se propôs a “Dispersão Concentrada”, que consistia em distribuir o parque industrial que se concentrava na Região Metropolitana de São Paulo, por um raio de aproximadamente 150 km da capital.

A Macrometrópole Paulista representa 20% do território do estado de São Paulo, mas concentra 70% de sua população e 81% de seu PIB (EMPLASA 2015). Representa um quarto do PIB nacional. Apesar desse nível de riqueza, é palco de fortes desigualdades sociais, com cerca de 3,8 milhões de habitantes vivendo em situação precária.

Cidades como Campinas, São José dos Campos, Sorocaba e a Baixada Santista sofreram um grande impacto, com crescimento econômico e populacional superior ao da capital paulista. Despreparadas para esse crescimento, essas cidades viram surgir problemas urbanos que não conheciam até então.

Estas cidades experimentaram um crescimento contínuo, não apenas em tamanho, mas também em complexidade. Não se tratava somente da expansão de plantas industriais, mas de outras demandas tais como da logística e do desenvolvimento técnico e científico. Foram criados centros de pesquisa e formação em diversos municípios da macrometrópole com o intuito de atender às atividades de serviço altamente especializadas, chamadas de “terciário superior”.

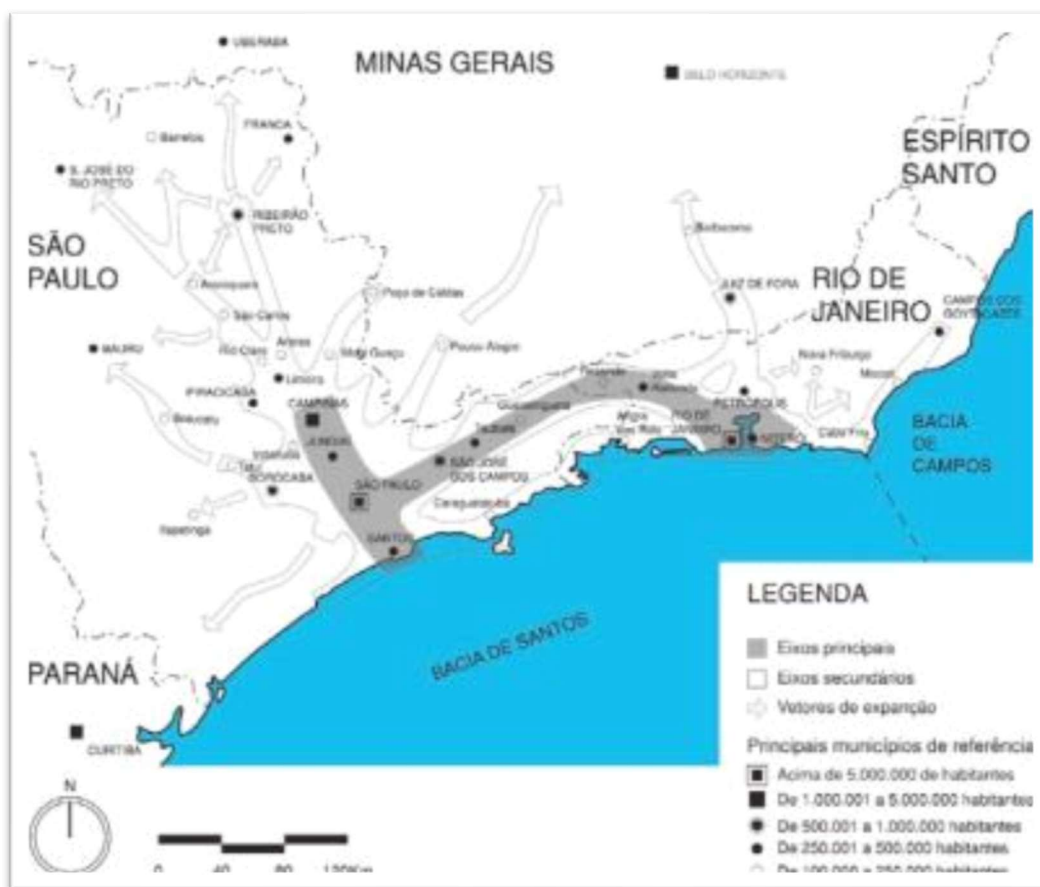


Figura 1 – A megalópole do Sudeste brasileiro em 2010: eixos e vetores de expansão.  
Fonte: E. Queiroga, 2012

A oficialização da Macrometrópole Paulista por parte do governo do estado de São Paulo ocorreu na presente década, ficando a cargo da EMPLASA os estudos e planos de ação que estivessem vinculados à Macrometrópole Paulista.

Na Macrometrópole Paulista se encontra o maior porto nacional, em Santos, os maiores aeroportos e a maior produção científica do país; e nela, a RMC tornou-se o principal centro do país nos setores industriais de informática e telecomunicações.

A questão da mobilidade urbana na cidade de Campinas precisa ser pensada tendo em vista o seu papel dentro desse conjunto, segundo a ótica do desenvolvimento integrado, com vinculações claras com os eixos estratégicos do Plano de Ação da Macrometrópole Paulista – PAM: conectividade territorial e competitividade econômica; coesão territorial e urbanização inclusiva; e governança metropolitana.

Os dados relativos à Macrometrópole Paulista foram obtidos em publicações produzidas pela EMPLASA.

### 3. ASPECTOS DA INSERÇÃO REGIONAL

O mapa abaixo apresenta as principais interações de Campinas e da RMC com as mais importantes áreas do Estado de São Paulo.

A Região Metropolitana de São Paulo – RMSP, com a qual a RMC não tem limites físicos, mas grande integração do ponto de vista econômico e político; a Região Metropolitana de Sorocaba – RMS – que é um dos eixos mais promissores do ponto de vista de expansão futura; a Região Metropolitana da Baixada Santista – RMBS – de integração para o comércio internacional via porto de Santos; a Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte – RMVale – grande eixo de comunicação com outros estados e também integrada pela complementaridade de suas atividades econômicas e, finalmente as regiões de Bragança Paulista, Jundiaí e Piracicaba, também componentes da Macrometrópole Paulista.



**Figura 2 – Principais interações de Campinas e da RMC com o Estado de São Paulo.**  
Fonte: EMPLASA

Para todas elas Campinas oferece um grande entroncamento rodoviário, composto por algumas das melhores Rodovias do Brasil e um grande terminal de transporte aéreo de passageiros e cargas.

Fora da área específica ligada ao transporte, Campinas também oferece oportunidades de negócios e de suprimento de serviços, nomeadamente na área de ciência e tecnologia e como grande centro universitário.

#### **4. A RMC - REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS**

O Município de Campinas faz parte de uma região Metropolitana formada por 20 municípios (entre 2000 e 2012 a RMC era composta por 19 municípios, antes de Morungaba ser incorporado), que por sua vez compõe com a Grande São Paulo, a Baixada Santista, a região do Vale do Paraíba, a região de Sorocaba, a de Jundiaí e a de Piracicaba, a única macrometrópole do hemisfério sul, como dito acima.



**Figura 3 – Região Metropolitana de Campinas**  
Fonte: EMDEC

A RMC foi instituída no ano 2000, depois da RMSP e da RMBS, e foi seguida pelas regiões metropolitanas do RMVale e a RMS. Além das Regiões Metropolitanas, foram institucionalizadas também as Aglomerações Urbanas – AU's de Jundiaí e Piracicaba.

A RMC é constituída pelos seguintes municípios: Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Morungaba, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara D'Oeste, Santo Antônio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo.

A RMC teve o maior crescimento industrial no âmbito da Macrometrópole Paulista no período recente, 2000-2010, atingindo 24% no valor de transformação industrial (VTI) da indústria de transformação, com grande potencial de adensamento de suas atividades industriais, especialmente no eixo Campinas / Sorocaba.

#### 4.1. As Grandes Vias de Comunicação Metropolitanas

As rodovias que cruzam o município, quais novas fronteiras ferroviárias, dividem o território, dificultam a transposição e ressaltam o processo histórico de segregação sócio espacial, além de terem sido importantes indutores das diversas “Campinas” hoje existentes.

- Rodovia Anhanguera (SP-330): ligação com Jundiaí e São Paulo e vem atraindo empreendimentos de moradia e serviços de melhor padrão e de custos mais altos. É a primeira divisora de território, após a ferrovia. Na sua margem direita situa-se a cidade mais tradicional. No seu eixo situa-se o maior complexo hoteleiro atual e com projeto de significativa expansão na área de espaços de convenções e um novo complexo de loteamentos fechados para a médio-alta renda, além de condomínio corporativo. À sua margem direita, também contígua à margem direita da Rodovia Dom Pedro I situa-se grande área do Exército Brasileiro, contígua à Fazenda Santa Elisa do IAC, sem ocupação urbana;
- Rodovia Santos Dumont (SP-75): rota para o Aeroporto de Viracopos, Indaiatuba e Sorocaba. Há perda de indústrias de maior porte apesar de ainda apresentar potencial para expansão. Bairros com pouca infraestrutura urbana e de baixa renda são lindeiros à rodovia e ao aeroporto e suas estruturas;
- Rodovia dos Bandeirantes (SP-348): Nos limites do município de Campinas, por se tratar de rodovia fechada, não estão acessíveis grandes empreendimentos, a não ser por meio das rodovias e estradas vicinais que a cruzam. Tem manifestado grande vocação para a logística, face ao excelente acesso às diferentes regiões de consumo. No quadrante formado com as rodovias Santos Dumont, Bandeirantes e Anhanguera, situam-se alguns dos mais populosos bairros de Campinas, na região do Aeroporto de Viracopos e em direção a Sumaré e Hortolândia;
- Rodovia Dom Pedro I (SP-65): parte do grande anel viário de Campinas interliga os acessos ao Vale do Paraíba e Rio de Janeiro, ao Sul de Minas, pela Rodovia Gov. Dr. Adhemar Pereira de Barros, à capital mineira pela Rodovia Fernão Dias e ao Litoral Norte pela Rodovia Carvalho Pinto e Presidente Dutra. Atende também estruturalmente as atividades macro metropolitanas, metropolitanas e internas;
- Rodovia Governador Dr. Adhemar Pereira de Barros (SP-340 e SP-342) – a norte da Rodovia Dom Pedro I: ligação de Campinas a vários outros municípios, mostra-se também como outro eixo de atividades significativas, tais como: acesso ao Polo II da Ciatic onde se encontra o CPqD, compartilhando, no mesmo campus, empresas de desenvolvimento de software e afins; o CNPEM que sedia o LNLS, e em sua imediação o Centro de Processamento de Dados do Banco Santander para a América Latina.
- Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira (SP-83), (Anel Viário) contorna o município praticamente na divisa com o município de Valinhos, região sudeste da

---

cidade, e liga a Rodovia Dom Pedro I à Rodovia dos Bandeirantes, cruzando a Rodovia Anhanguera.

Juntamente com outras rodovias de caráter secundário, o sistema rodoviário que cruza o município de Campinas, soma aproximadamente 166 km de extensão cortando áreas urbanas e rurais.

Na região contida entre a margem direita da Rodovia Dom Pedro e a esquerda da Rodovia Gov. Dr. Adhemar Pereira de Barros situam-se os principais sítios ligados ao ensino e tecnologia: campi da Unicamp e da PUC-Campinas, dois centros empresariais e o CTI Renato Archer, além de três centros atacadistas privados e a CEASA.

Embora esteja fora do limite físico do município de Campinas, dentro da RMC deve-se destacar também a presença da Refinaria de Paulínia – REPLAN, anteriormente denominada Refinaria do Planalto, uma das maiores da rede de refinarias da Petrobras e suas empresas satélites que afetam de maneira direta ou indireta a mobilidade e as condições climáticas de Campinas e região.

Os empreendimentos ligados à alta tecnologia, que tornam Campinas uma das principais regiões de produção e uso de tecnologias avançadas, especialmente nesta área, têm como razões de atração:

- Existência de mão de obra qualificada / especializada na RMC;
- Existência de centros de reconhecida excelência em pesquisa e desenvolvimento, científico e tecnológico;
- Eficiência da rede regional de transportes rodoviário, ferroviário, aeroviário e dutoviário;
- Excelência das redes de comunicação (transmissão de dados de alta capacidade por cabos de fibra ótica e por satélite);
- Inserção na Macrometrópole Paulista e na megalópole do sudeste, maiores centros produtivos e de consumo do país.

Por outro lado, observa-se ao longo destas duas Rodovias a implantação de loteamentos fechados para moradias destinadas à população de média / alta renda.

Há, portanto, diferentes interesses e em diversas escalas que definem os vetores de expansão urbana de Campinas, trazendo ao território um significativo grau de complexidade, com contradições e conflitos.

#### **4.2. O Município e os Vetores Macrometropolitanos de Desenvolvimento**

A EMPLASA definiu em “O Futuro das Metrôpoles Paulistas” os componentes que conformam os vetores macrometropolitanos de desenvolvimento, com vinculações claras com os eixos estratégicos do Plano de Ação da Macrometrópole Paulista – PAM:

conectividade territorial e competitividade econômica; coesão territorial e urbanização inclusiva com governança metropolitana.

Todos os projetos previstos a seguir exercerão profundas influências na questão da mobilidade urbana de Campinas e sua região metropolitana. São elementos de grande importância, onde os municípios terão pequena governança, mas para os quais deverão prover sistemas de mobilidade, estando sujeitas a sofrerem graves consequências em sua vida urbana e regional.

Estas “intervenções”, advindas de esferas diferentes, estadual e federal, terão de levar a uma profunda integração dos municípios da RMC. Este Plano de Mobilidade não poderá deixar de considerar todos estes aspectos.

Os projetos de maior destaque, para toda a Macrometrópole, e que afetarão a RMC, condizentes com a conformação ou o reforço de novas centralidades são:

- Implantação de plataformas logísticas e de recuperação e/ou implantação de rede ferroviária para transporte de carga e de passageiros;
- Trens regionais e trens metropolitanos;
- Estruturação do complexo aeroportuário da Macrometrópole Paulista, abrangendo os aeroportos de Guarulhos, Congonhas e Viracopos e integrando o transporte aéreo à estrutura de conectividade e transporte da Macrometrópole Paulista.

Para Campinas e sua região metropolitana destaca-se a participação em vários dos vetores territoriais definidos no Plano de Ação da Macrometrópole Paulista – PAM – no período 2013 a 2040 e em todos os três chamados vetores sistêmicos:

- Vetor de desenvolvimento perimetral da Macrometrópole, que abrange a faixa territorial formada a partir do porto de São Sebastião / São José dos Campos / Jacaré / Campinas e Sorocaba;
- Vetor corredor de exportação – abrange as ligações entre os centros logísticos, as vias e os modos de transposição da Serra do Mar, para carga e passageiros, em direção aos acessos do porto de Santos e de São Sebastião;
- Vetor de desenvolvimento Bandeirantes, abrangendo a ligação de São Paulo / Jundiaí / Campinas / Rio Claro e Piracicaba;
- Aproveitamento dos recursos hídricos;
- Desenvolvimento ambiental; e,
- Inovação tecnológica, qualificação da mão de obra e gestão fiscal, que abrange a definição de estratégias de sustentação de vantagens competitivas para a implantação e o desenvolvimento de setores intensivos em tecnologia.

Constitui ainda um importante polo logístico de todo o Estado, como interface privilegiada de articulação regional, configurada pela concentração de algumas das principais rodovias do Estado, que cortam ou se iniciam em Campinas em direção a São

---

Paulo e a outras cidades do interior do Estado e pela estrutura de transporte de passageiros e cargas do Aeroporto de Viracopos.

O Plano de Mobilidade Urbana de Campinas deve levar em consideração sua integração com a RMC e com os Projetos e Ações em andamento ou previstos no Plano de Ação da Macrometrópole Paulista – PAM – no período 2013-2040, dentro do Vetor de Desenvolvimento Perimetral da Macrometrópole Paulista e do Vetor de Desenvolvimento Bandeirantes que afetam diretamente a RMC:

- Contorno norte de Campinas;
- Duplicação da SP-324 da Via Anhanguera até o Aeroporto de Viracopos;
- Plataforma logística remota de Campinas (rodovia / ferrovia / aeroporto);
- Expansão do Aeroporto de Viracopos;
- Terminal integrado de carga e passageiros de Viracopos, integrado com o trem regional São Paulo - Campinas;
- Ampliação da ligação no eixo da Rodovia Santos Dumont;
- Trem regional de passageiros entre Sorocaba - Campinas;
- Trem regional Jundiaí - Campinas, com acesso ao aeroporto de Viracopos;
- Articulação em rede das plataformas logísticas existentes, especialmente ao longo da Rodovia Anhanguera, com o sistema logístico da Macrometrópole Paulista;
- Articulação ferroviária de carga a granel com o ferro-anel norte na RMSP;
- Monitoramento informatizado da logística de carga rodoviária no sistema Anhanguera – Bandeirantes.

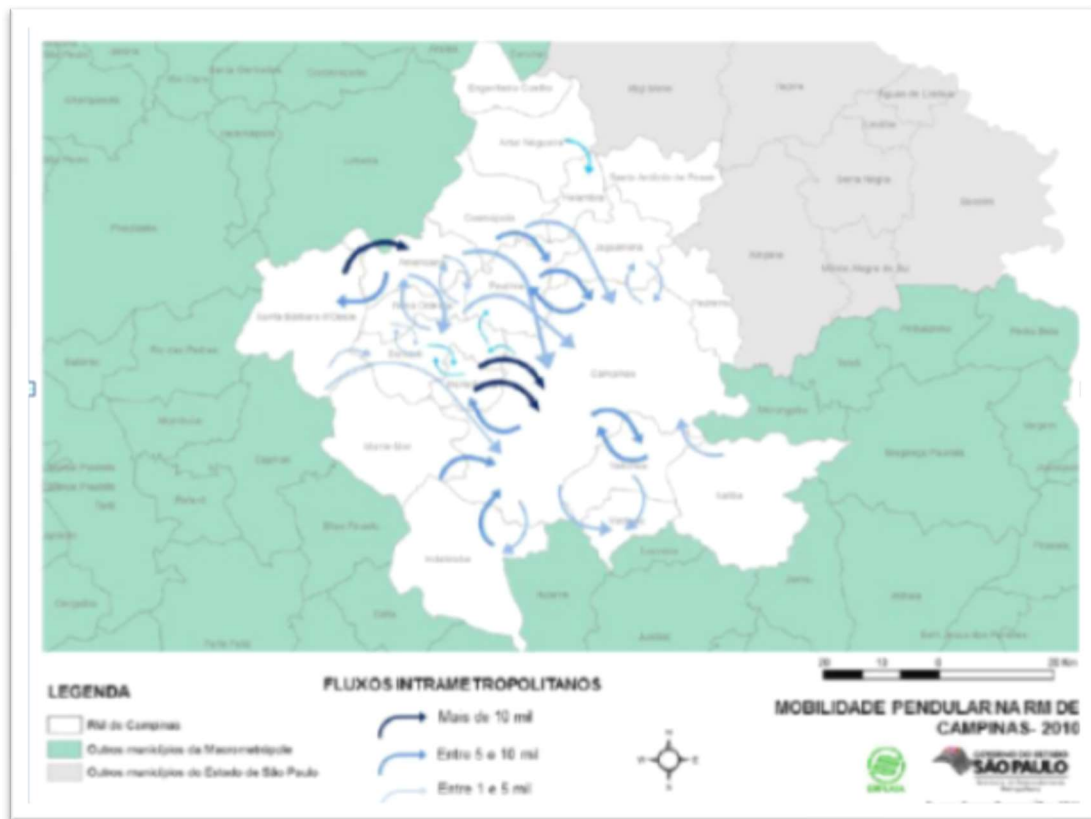
#### **4.3. O Município como Polo de Atração de Viagens na RMC**

Campinas é o maior polo de atração de viagens que partem dos municípios médios de seu entorno, no fenômeno denominado pendularidade.

Os municípios classificados como pequenos nem sempre se conectam mais com a sede, valorizando mais seus arranjos locais. Além de não ser destino privilegiado para muitos desses municípios, estas viagens nem ao menos passam por Campinas. Estabelecem rotas internas entre eles.

O crescimento da RMC, o maior entre as regiões do Estado de São Paulo, no período de 1991 a 2010, teve na migração um fator importante que representou metade do incremento observado de mais de 900 mil pessoas.

Quando se considera a diferença entre Campinas, município sede, e o seu entorno, verifica-se que a migração é mais impactante para os municípios do entorno, e está diretamente relacionada ao maior crescimento demográfico verificado nestes municípios



**Figura 4 – Fluxos pendulares intrametropolitanos - RMC**  
Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2010

O volume dos movimentos entre as cidades da RMC cresceu 83% entre 2000 e 2010, passando de 170 mil para 311 mil viagens/dia. Igualmente cresceu em relação a PIA, passando de 9,8%, em 2000, para 14,0%, em 2010.

Destacam-se em relação ao crescimento dos volumes dos movimentos pendulares no período: Campinas, Sumaré, Hortolândia e Americana. Esses municípios apresentaram, aumento de volume de aproximadamente 27 mil, 17 mil, 16 mil e 11 mil, respectivamente.

Todos os municípios tiveram aumento na proporção de pessoas que realizam esse movimento, em relação à PIA do município.

Campinas apesar de manter a menor proporção de viagens pendulares em relação a PIA, aumentou significativamente esse volume, no período.

Município	Mobilidade Pendular							
	População		Entrada			Saída		
	Total	PIA	RMC	Outro	Total	RMC	Outro	Total
<b>RM Campinas</b>	<b>2.797.137</b>	<b>2.224.665</b>	<b>241.077</b>	<b>77.692</b>	<b>318.769</b>	<b>241.077</b>	<b>70.915</b>	<b>311.992</b>
Americana	210.638	172.205	32.155	3.047	35.202	16.262	6.140	22.402
Artur Nogueira	44.177	34.104	793	736	1.529	6.782	1.173	7.955
Campinas	1.080.113	871.343	109.055	42.423	151.478	30.705	24.839	55.544
Cosmópolis	58.827	45.255	2.300	611	2.911	8.594	1.300	9.894
Engenheiro Coelho	15.721	11.720	612	1.605	2.217	797	1.003	1.800
Holambra	11.299	8.775	3.789	511	4.300	1.060	371	1.431
Hortolândia	192.692	147.423	13.343	1.560	14.903	44.338	2.218	46.556
Indaiatuba	201.619	159.351	2.823	6.051	8.874	6.869	6.807	13.676
Itatiba	101.471	80.418	765	4.608	5.373	1.569	5.173	6.742
Jaguariúna	44.311	34.904	6.539	2.252	8.791	2.373	857	3.230
Monte Mor	48.949	37100	2.267	571	2.838	7.441	701	8.142
Nova Odessa	51.242	40895	8.219	301	8.520	8.814	743	9.557
Paulínia	82.146	63573	17.726	2.557	20.283	9.482	1.240	10.722
Pedreira	41.558	33230	394	711	1.105	1.604	1.211	2.815
Santa Bárbara d'Oeste	180.009	144807	8.881	2.576	11.457	27.114	5.134	32.248
Santo Antonio de Posse	20.650	15859	798	336	1.134	1.841	832	2.673
Sumaré	241.311	186020	12.171	1.719	13.890	47.266	3.122	50.388
Valinhos	106.793	86683	11.540	1.418	12.958	13.622	4.087	17.709
Vinhedo	63.611	51000	6.906	4.100	11.006	4.543	3.958	8.501

**Tabela 1 – População, PIA e movimentos pendulares - RMC 2010**

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2010

Os movimentos intrametropolitanos são mais significativos que os vindos de fora da metrópole e representam, no caso da RMC, 3,5 vezes os movimentos externos.

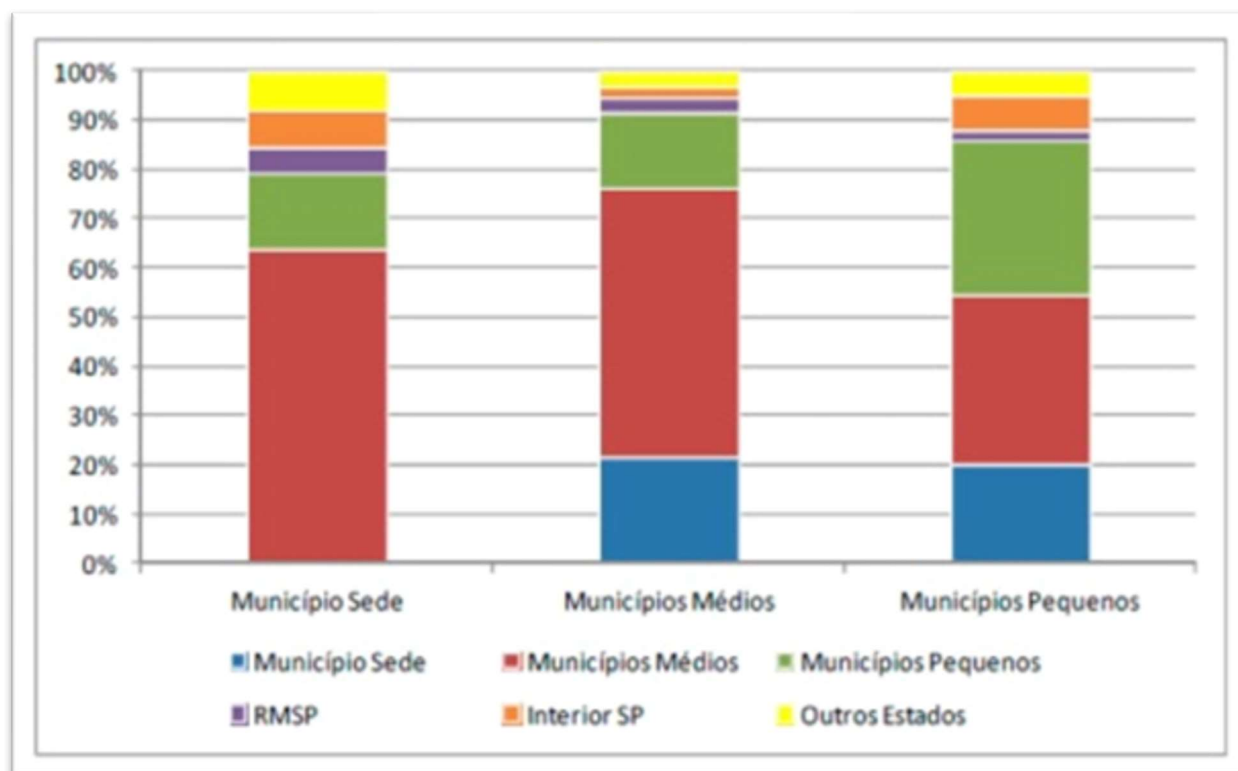
O comportamento dos municípios da RMC mostra-se muito diverso; Americana, Campinas, Paulínia, Jaguariúna e Vinhedo, apresentam mais entradas que saídas, enquanto Sumaré, Hortolândia e Santa Bárbara d'Oeste apresentam mais volume de movimentos em sentido contrário: mais saídas que entradas.

Os três últimos municípios são os que formam as principais periferias regionais e que, mesmo apresentando atividades industriais significativas, podem ser rotulados como dormitórios uma vez que boa parte de sua população em idade ativa trabalha fora. Hortolândia e Sumaré representam quase um terço da geração de viagens da RMC.

Das viagens de residentes nos municípios médios, mais da metade se dirige para a sede e outros 29,5% para outros municípios médios.

O papel do município de Campinas de maior polo de atração regional de viagens, revelado visualmente pelo Mapa abaixo, pode ser compreendido pelo seu papel predominante na economia da RMC.

A sede mantém grande relevância econômica regional considerando que 37,2% do Valor Adicionado da RMC ainda proveem deste município.



**Gráfico 1 – Distribuição percentual do movimento pendular - RMC**  
Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2010

Cabe ainda destacar que o perfil econômico dos municípios da região é diverso, apesar de no conjunto suas características serem próximas daquilo que o Estado apresenta, com maior participação do setor de serviços e um forte setor agropecuário em alguns municípios pequenos, como Artur Nogueira e Holambra.

## 5. O MUNICÍPIO DE CAMPINAS

### 5.1. Uma Visão Geral

Nos últimos anos, a região de Campinas vem ocupando e consolidando uma importante posição econômica nos cenários estadual e nacional.

Comporta um parque industrial moderno, diversificado e composto por segmentos de natureza complementar; possui uma estrutura agrícola e agroindustrial bastante significativa e desempenha atividades terciárias de expressiva especialização.

Destaca-se ainda pela presença de centros inovadores no campo das pesquisas científicas e tecnológicas, com instituições públicas de longa tradição em pesquisas na área da agricultura, representados especialmente pelo IAC, Embrapa e ITAL, secundados por outros da iniciativa pública e privada e, mais recentemente, pelo CNPEM, onde se destacam o LNLS e o LNBio.

Campinas é também conhecida como um dos mais desenvolvidos centros de alta tecnologia, especialmente na área da Informática e da Comunicação, cujas plantas estão concentradas, sobretudo, no Ciatec.

É hoje o terceiro polo de pesquisa e desenvolvimento do Brasil, e responde por 15% da produção científica nacional.

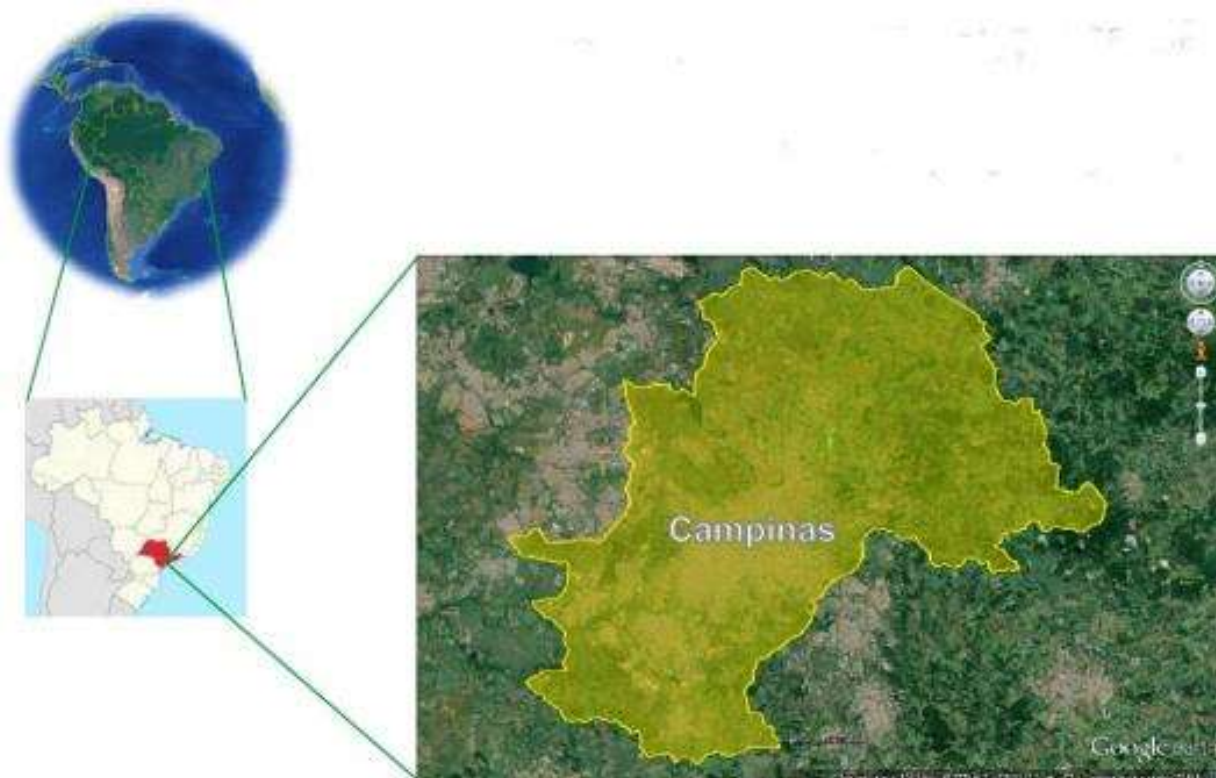
Merece destaque também o Aeroporto Internacional de Viracopos, localizado no município de Campinas, grande referência regional e extra regional, o segundo maior do País em cargas, Viracopos registra um fluxo anual de cargas embarcadas e desembarcadas em voos internacionais de 217 mil toneladas.

## 5.2. Localização do Município de Campinas

O município está a uma altitude de 680 metros acima do nível do mar com clima tropical de altitude e a temperatura média de 22,2°C.

As coordenadas geográficas do município são:

- Latitude: S 22°53'20"
- Longitude: O 47°04'40"



**Figura 5 – Localização Global do Município**  
Fonte: EMDEC

---

Campinas, localizada a 96 km a noroeste da capital, é limítrofe a 10 municípios dos 20 que compõem a RMC, sendo seu polo de atração mais importante. Dentre os municípios que a compõem, é o de maior área territorial, com 796 km<sup>2</sup>, sendo também o mais populoso, com 1.154.617 habitantes, segundo dados do IBGE (2014). É a terceira maior cidade em população do Estado de São Paulo e a 14<sup>a</sup> do país.

Em 2010 a taxa de urbanização era de 98,28% e o Índice de Desenvolvimento Humano – IDH de 0,805. Em 2015 a RMC se apresentava em segundo lugar de IDH entre as regiões metropolitanas do Brasil.

### 5.3. Uma Breve Retrospectiva

O início da formação de Campinas se deu ainda no período colonial. No começo era apenas um bairro rural ocupado por matas fechadas e campos; só começou a ser povoado através da abertura da estrada de Goiases em 1722.

O crescimento do comércio e a presença de terras férteis levaram ao início de um processo de crescimento com base na agroindústria, com instalações de engenhos de açúcar e lavouras de cana. O bairro rural se transformou, em poucas décadas, na Vila de São Carlos (1797) e depois na cidade de Campinas (1842).

Com a crise da economia cafeeira, a partir da década de 1930, a cidade "agrária" de Campinas assumiu uma fisionomia mais industrial e de serviços, ao conferir às estruturas e riquezas herdadas do passado, novas perspectivas e caminhos de desenvolvimento.

A partir da terceira década do século XX, novo ciclo histórico teve início marcado pela migração, pela criação de centenas de bairros nas proximidades das fábricas e estabelecimentos e da implantação das grandes rodovias, como Anhanguera (1948), Bandeirantes (1978), Santos Dumont (década de 1980) e Dom Pedro I (1972). Tudo isso fez que a cidade crescesse 15 vezes em território e 5 vezes em população.

No plano econômico, a cidade buscou abrir-se para novas frentes agroindustriais, de comércio e serviços e de desenvolvimento tecnológico e científico. Durante as décadas de 1960 e 1970 aqui se implantaram novos centros de educação, pesquisa e tecnologia, entre eles, a Unicamp (1966), o ITAL (1963) e o CPqD (1976).

Nos anos 1980, já na posição de segundo polo industrial do país em valor de produção (após a RMSP), Campinas viveria a instalação do Instituto Nacional de Tecnologia da Informação – ITI (1982), do Laboratório Nacional de Luz Síncrotron – LNLS (1984) e da Embrapa Informática Agropecuária e Embrapa Monitoramento por Satélite (1989), instituições que fortaleceram uma nova modalidade de desenvolvimento nos campos da informática e das telecomunicações e no monitoramento da produção agrícola, por todo o Brasil.

---

A cidade de Campinas, maior polo tecnológico da América Latina, alia competências e dinâmicas: cidade de serviços, de comércio tradicional, de produção agrícola, de geração de ciência e tecnologia.

O Município de Campinas apresenta desempenho no aspecto social e econômico que lhe confere destacado lugar político: o de capital da RMC (com 20 municípios e uma população de 2,8 milhões de habitantes) e também da Região Administrativa de Campinas (com 90 municípios e uma população de 6,2 milhões de habitantes).

## **6. A EVOLUÇÃO DO TECIDO URBANO E OS PLANOS URBANÍSTICOS**

### **6.1. O Desenvolvimento e a Urbanização de Campinas ao longo dos anos**

O desenvolvimento e a urbanização da cidade de Campinas podem ser divididos em três fases principais que assim se caracterizam:

- A primeira, pelo desenvolvimento das indústrias;
- A segunda pelo desenvolvimentismo e pelo investimento modal rodoviário e em grandes infraestruturas urbanas;
- A terceira pela industrialização e urbanização concentradas principalmente no sul e sudeste.

Durante a década de 1930 as primeiras iniciativas eram voltadas para o urbanismo enquanto ciência. Como disciplina consolidada, só foi ocorrer a partir da segunda metade do século XX, ou seja, quando a cidade já se configurava.

Com a crise da economia cafeeira, cresceu a importância dos negócios imobiliários na cidade e, com ela, a perspectiva de expansão.

A necessidade de se estabelecer um horizonte seguro para as inversões de capitais (advindos da economia agrária) levou à contratação do engenheiro e urbanista Prestes Maia, para a elaboração do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas – 1934 a 1938 – instituído pelo Ato 118 de 1938, lançando as bases do traçado urbano atual e preparando a cidade para a “era do automóvel”.

Tal plano possuía um caráter do urbano vinculado à prática e apoiava-se nos ideais do urbanismo constituído pelo “funcionalista” e “higienista”.

Os edifícios e parques públicos são tomados como símbolos monumentais da cidade, como um ideal de civilidade voltado aos objetos resultantes da intervenção urbanística.

A política ocupa um lugar periférico no Plano. O social não existe.

---

A cidade é fisicamente definida, através da abertura de grandes avenidas, numa proposta voltada à constituição do “centro” – que resultou em uma grande renovação deste e, permitindo também condições de acessibilidade para áreas mais periféricas como um sistema radio concêntrico.

Os alargamentos das vias são estabelecidos na Lei nº 640 de 1951. Surgiram, assim, avenidas como: Francisco Glicério, Dr. Campos Salles, Dr. Moraes Salles, Senador Saraiva, e o Viaduto Miguel Vicente Cury, na transposição dos trilhos da ferrovia.

A implantação desse Plano se estendeu por quase três décadas. Ainda na gestão de 1960 /1964 foram realizadas importantes obras viárias previstas no Plano de Melhoramentos Urbanos, inclusive o Viaduto Miguel Vicente Cury.

Em 1968 inicia-se a construção do Palácio dos Jequitibás e do Centro de Convivência Cultural que substituiu o demolido Teatro Municipal de Campinas.

Em 1972, a prefeitura deu início à implantação do complexo de lazer então denominado de Lagoa do Taquaral, hoje Parque Portugal, também previsto no Plano de Melhoramentos.

Campinas experimentaria seu período de maior crescimento urbano, populacional e industrial, na chamada segunda industrialização (1948-1980), configurando o primeiro momento da periferização da cidade que levaria décadas para se consolidar.

A implantação de grandes obras/investimentos públicos, como a pavimentação da Rodovia Anhanguera na década de 1950 e a instalação de novas indústrias, foi a principal responsável pela geração de empregos e funcionou como indutor da urbanização, a partir de então.

A institucionalização do Código de Obras e Urbanismo, em 1959, vem no sentido de estabelecer, entre outros, parâmetros para o parcelamento, uso e ocupação de solos.

A partir de 1965 a periferização passa a ser marcada pela implantação de conjuntos habitacionais financiados pelo Sistema Financeiro da Habitação – SFH e por loteamentos populares da iniciativa privada, com pouca ou nenhuma infraestrutura básica, dirigidos à população de baixa-renda.

O crescimento periférico acentua-se ainda mais no decorrer dos anos 70 e somente a partir de 1979, com as normas de âmbito federal estabelecida para o parcelamento do solo urbano – Lei Lehmann<sup>1</sup>, Campinas passaria por uma retração no seu processo de expansão periférica.

---

<sup>1</sup> Lei nº 6.766 de 19 de dezembro de 1979, dispõe sobre o parcelamento do solo para fins urbanos, com finalidade precípua de ordenar o espaço urbano destinado à habitação.

---

As décadas de 1960 e 1970 foram as de maior crescimento populacional do município, com índices de crescimento anual que ultrapassaram os 5%. A cidade duplicava sua população em menos de 15 anos. O intenso e desordenado crescimento urbano vivido nessa época ocasionou grandes problemas de saneamento básico, moradia e transportes, com elevados custos sociais e comprometimentos ao meio ambiente.

Situa-se na década de 1970, durante a gestão 1969/1972, o Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado de Campinas – PPDI, com estudos iniciados no segundo semestre de 1969, instituído pela Lei nº 3960 de 9 de março de 1971.

Já no fim da década de 1960, tem início em Campinas o momento mais voltado à concepção de “planejamento urbano”, que vai gradativamente substituindo o termo “urbanismo” na administração pública.

Nessa época os planos diretores eram obrigatórios e financiados por órgão federal: o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo – SERFHAU, do Ministério do Interior, sendo o plano diretor condicionante para a liberação de verbas de outras esferas do governo, e de financiamentos, para a execução de obras no município.

Esse Plano reflete o rumo tecnocrático do regime militar, exercido pelos órgãos públicos (intervencionismo paternalista), na solução do “caos” urbano e do crescimento descontrolado, no chamado “milagre econômico brasileiro”.

O próprio PPDI se define como uma etapa das “definições e decisões” a serem “implantadas mediante a intervenção planejada do Poder Público”, autorregulado, sem mecanismos de participação popular, realizado num contexto de restrição às liberdades políticas.

Para a sua elaboração foi contratada uma consultoria, formada por um consórcio de firmas de planejamento, entre elas a Serete Engenharia e o escritório do Arquiteto Jorge Wilhelm. Entretanto a responsabilidade de elaboração e acompanhamento é remetida ao Poder Público Municipal, através do Escritório Municipal de Planejamento, criado em fins de 1968.

O PPDI apresentava extensivos estudos e diagnósticos para as políticas setoriais abordadas, incluindo, pela primeira vez, aspectos da questão socioeconômica. Porém suas proposições concentram-se na estruturação do espaço físico e em políticas de desenvolvimento, em um cenário macroeconômico de forte crescimento industrial.

O Plano contemplava, basicamente, três linhas mestras:

- Estratégias de Desenvolvimento;
- Plano Preliminar de Estruturas - formulado para os horizontes de 1973, 1980 e 1990;

- Plano de Ação, comandado pelo Geplan – Grupo Executivo do Plano Diretor.

Porém, a administração da época não formalizou de forma institucional um “Plano Diretor”.

O seu diagnóstico apontava a necessidade de se implantar novos eixos viários que estimulem o crescimento urbano, tendo em vista a saturação do centro tradicional da cidade, e outras ampliações do sistema viário, formuladas para atender às necessidades do intenso crescimento de Campinas nessa época, não se ocupando, porém, das áreas mais periféricas e da cidade constituída fora dos padrões legais estabelecidos, numa visão parcelada do planejamento.

Os eixos de expansão previam a implantação da Avenida Av. José de Souza Campos (Norte-Sul) e das interligações de Campinas com Valinhos, com o distrito de Sousas e com o distrito de Barão Geraldo (Paulínia / Jaguariúna). Além dessas, muitas outras grandes obras previstas no PPD, como a Via Expressa Aquidabã, Av. Imperatriz Leopoldina e a avenida de contorno da Lagoa do Taquaral, foram realizadas durante o governo de 1973/1977.

Posteriormente verifica-se que o crescimento maior da cidade continuou a ocorrer na razão inversa do valor do solo, privilegiando a região Oeste/Sudoeste. O próprio município realiza investimentos nessa região, como a implantação do Distrito Industrial de Campinas – DIC, em 1974, próximo ao traçado definido para a Rodovia dos Bandeirantes. Estes investimentos desencadearam o provimento de infraestrutura básica para a região, para o atendimento, inclusive, de loteamentos já existentes.

Seguem-se a ele os conjuntos habitacionais da Companhia de Habitação Popular – Cohab Campinas – DIC’s (a partir de 1979/1980), consolidando a ocupação de toda uma região, cujo planejamento não considerava, como prioridade, premissas ambientais.

O Eixo Norte, em consonância com investimentos de infraestrutura rodoviária do Estado, apontava para empreendimentos voltados à população de renda mais alta, o que contribuiu para preparar a fase de expansão e valorização imobiliária do município, ocorrida a partir da década seguinte – 1980, quando têm início empreendimentos habitacionais do tipo loteamentos fechados e condomínios, nos eixos das regiões Norte/Leste, acompanhando a rota de grandes instituições e estabelecimentos de consumo regional e indústrias tecnológicas.

No outro extremo da questão urbana de Campinas, parte do segmento de renda mais baixa vem, desde os anos 60, acumulando população que não encontra condições de suprir suas necessidades habitacionais através do mercado formal, instalando-se na forma de favelas e ocupações.

Em 1990 é aprovada a Lei Orgânica Municipal – LOM e, em 1991, a Lei Complementar nº. 02 de 1991 que dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Campinas,

---

situando na década de 1990 o momento da introdução de princípios e instrumentos previstos na Constituição Federal de 1988, notadamente no que se refere à função social da cidade/propriedade e à participação social na gestão urbana.

O Plano Diretor da gestão de 1989 a 1992 começa a ser elaborado no final da década de 1980 e início da década de 1990 e, apesar de já ser um plano mais enxuto que o anterior, ainda busca estabelecer princípios ordenadores para a maioria das políticas setoriais como: saúde, educação, promoção social, cultura, turismo, esportes e até segurança pública.

O Plano Diretor de 1991 procurou incorporar a tendência de maior autonomia político-administrativa dos municípios, tarefa bastante dificultada pelo fato de a Constituição não ter sido suficientemente explícita na atribuição de encargos aos municípios.

O Plano foi elaborado através da contratação de consultoria do Arquiteto Siegbert Zanettini, incumbido de coordenar os trabalhos técnicos efetuados com a participação de um grupo denominado de Equipe Técnica do Plano Diretor, a fim de chegar à elaboração de um projeto de lei para apresentação à sociedade em Audiência Pública.

Instituído através da Lei Complementar nº. 02 de 26 de julho de 1991, o plano introduziu alguns dos novos instrumentos urbanísticos constitucionais, estabelecendo exigências e prazos para sua regulamentação – por leis específicas, que não seriam cumpridas, como o Parcelamento ou Edificação Compulsório, o Imposto Progressivo no tempo sobre vazios urbanos, as Operações Interligadas e as Operações Urbanas e o Solo Criado, formulações progressistas, retiradas nos processo de discussão, por força de segmentos organizados da sociedade civil.

Campinas chegou a instituir o Imposto Predial e Territorial Urbano Progressivo, na administração 1982/1988, que foi alterado pelas futuras administrações.

A Lei do Plano de 1991 confere ao Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano – CMDU, já previsto no artigo 172 da Lei Orgânica, órgão de representação tripartite com participação voluntária da sociedade civil, com suporte logístico e financeiro do Poder Executivo, a função de emitir parecer para as modificações do Plano e administrar o proposto Fundo de Financiamento e Investimento para Desenvolvimento Urbano e Habitacional.

Destaca-se no Plano de 1991 o avanço alcançado na abordagem das questões ambientais, que resultaram em proposta de macrovisão do território com a divisão do município em Macrozonas Ambientais. Esta proposta teve como finalidade “garantir a qualidade do meio ambiente”, servindo de base para as Macrozonas de Planejamento que viriam a ser desenvolvidas no plano de 1996. Todavia, as previsões para elaboração de Plano Municipal de Meio Ambiente e de Plano Municipal de Desenvolvimento Rural não se concretizam. A questão da política metropolitana é tema de destaque no Plano que chega a estabelecer, como diretriz, a criação de um Sistema Metropolitano como instância

---

integradora da futura RMC, assim como a gestão conjunta com os municípios vizinhos das áreas de mananciais hídricos.

Outro aspecto a ser ressaltado do Plano de 1991 é o reconhecimento da necessidade de dispensar tratamento específico às áreas ocupadas por assentamentos irregulares precários e de baixa renda, assim como às áreas de proteção ambiental.

Em 1994, iniciam-se os trabalhos de elaboração do Plano de 1996 – “plano de revisão”, apenas três anos após a aprovação do plano anterior.

O Plano de 1996, instituído pela Lei Complementar nº 04 de 17 de Janeiro de 1996, conserva os objetivos básicos do plano anterior, inspirado na nova ordem constitucional, mas tem como eixo principal as políticas urbanas descentralizadas, tema apenas anunciado no de Plano de 1991, e os planos locais de desenvolvimento, que representam avanço substancial na participação da sociedade no planejamento das políticas públicas.

O Plano de 1996 negligência algumas políticas setoriais, como educação, saúde, promoção social, cultura e turismo, destacando aquelas entendidas como indutoras da urbanização, tais como: habitação, sistema viário, infraestrutura de saneamento, etc.

A articulação dessas políticas públicas ao processo urbanístico representa de certa forma um retorno ao discurso do “urbanismo tecnicista”, porém agora associada a uma visão econômico-administrativa da cidade. Essa visão vai substituir a ação política protecionista no papel do poder público, assim como vai determinar a noção de “participação”.

A sua elaboração contou, basicamente, com a equipe da Secretaria de Planejamento e Meio Ambiente – Seplama e de outras unidades da Prefeitura.

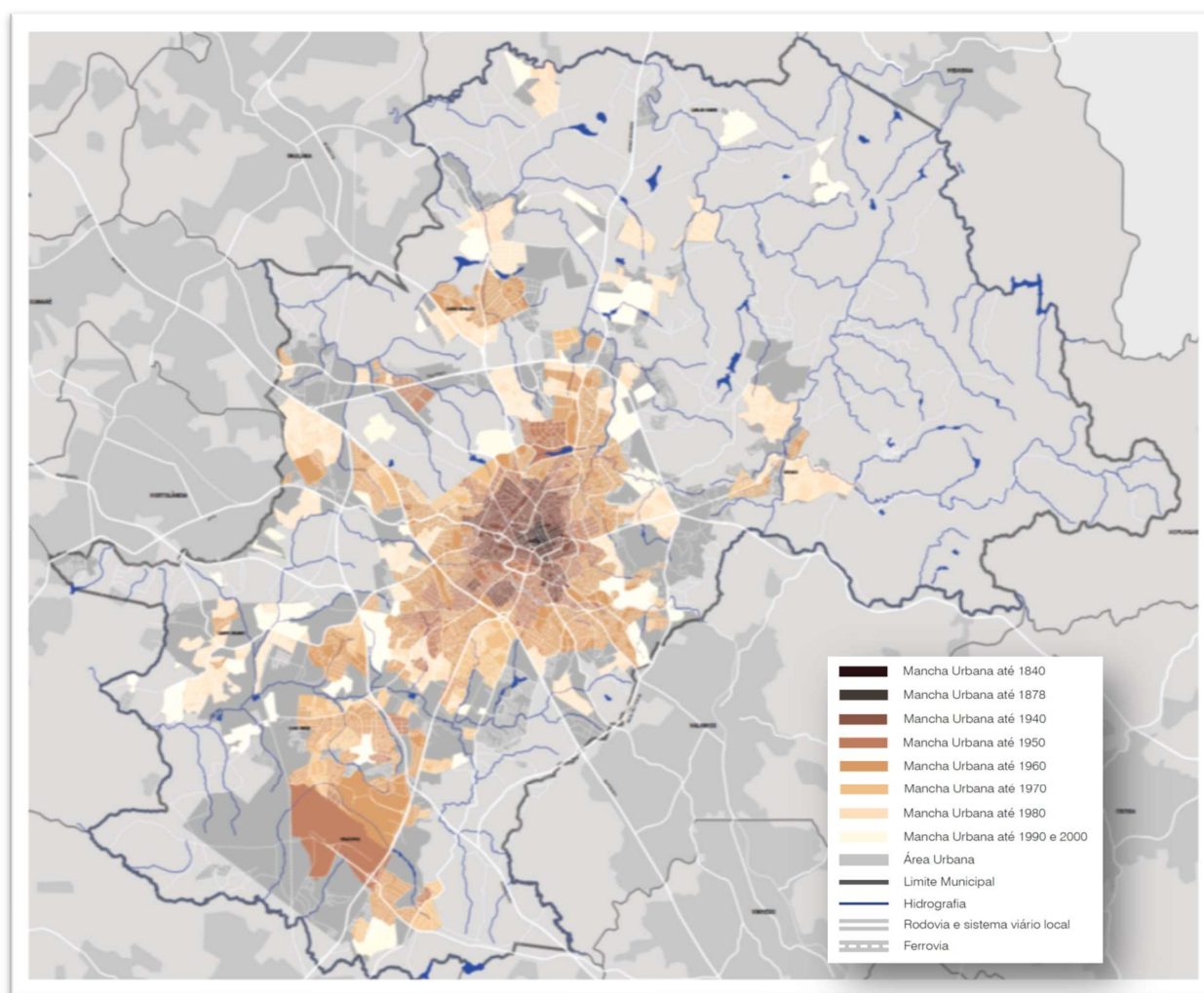
A participação social durante o processo de elaboração dos Planos de 1991 e de 1996 ocorreu basicamente através da realização de Audiências Públicas, que poucas contribuições trouxeram, e de articulações advindas de representações do CMDU.

É importante destacar, finalmente, que Campinas teve seus Planos Plurianuais de Investimentos – PPA’s efetuados para os quadriênios, a partir de 1994, sendo que estes apresentam grande semelhança entre si, em termos de sua estruturação, porém veem-se os descolamentos existentes entre os macro-objetivos traçados nos PPA’s e os Planos Diretores vigentes a cada época

A situação de Campinas não é diferente do quadro que se tem ainda hoje, com uma série de planos apresentados de maneira formal, para o cumprimento de uma exigência constitucional, sem estabelecer, no entanto, uma agenda de ações que busque equacionar, dentro de uma ótica de planejamento integrado, as profundas cicatrizes provocadas pelo intenso crescimento urbano das últimas décadas e pela crescente descapitalização do setor público municipal para investimentos sociais.

É em busca de caminhos mais eficientes, utilizando-se do conhecimento acumulado e buscando o aperfeiçoamento de novas formas de leitura da cidade, bem como o compartilhamento de experiências semelhantes já vividas, que foram desenvolvidos os trabalhos do Plano Diretor de Campinas em 2016, contando ainda com o instrumental legal propiciado pelo Estatuto da Cidade, conquista neste início de século XXI.

Neste sentido a Secretaria de Transportes e EMDEC, ao longo do desenvolvimento deste Plano de Mobilidade procurou interagir e alinhar diretrizes e princípios com a Secretaria de Planejamento Urbano – SEPLAN de forma a conciliar visões que melhor atendam as demandas do município.



**Figura 6 – Evolução da mancha urbana no município de Campinas por períodos**  
Fonte: Seplan / Fupam 2015

## 6.2. Condicionantes da Ocupação e Vetores de Expansão Urbana

Como rapidamente tratado acima, a fragmentação das manchas urbanas em Campinas e na RMC decorre de processos especulativos e de produção imobiliária, onde

os interesses privados dos empreendedores se sobrepõem, em muito, aos interesses públicos e da sociedade.

É evidente, ao se contemplar estes grandes empreendimentos, a ausência de um ordenamento amplo, municipal e regional, que contemplasse as questões de mobilidade urbana e metropolitana.

Os novos tecidos urbanos têm conexão indireta e se estabelecem por estradas e avenidas e não por continuidade das malhas viárias. Observam-se grandes espaços fechados, com acesso controlado, destinados ao atendimento de interesses particularizados:

- Moradia (condomínios ou loteamentos fechados);
- Trabalho (centros empresariais, centros de pesquisa, condomínios industriais);
- Consumo / lazer (hipermercados, shopping centers e parques temáticos);
- Estudo (escolas particulares e universidades com campi bastante afastados); ou
- Saúde (hospitais universitários em campi distantes, hospitais de referência internacional).

Podem-se considerar “enclaves fortificados” (CALDEIRA, 2000) possuindo escala macrometropolitana ou maior os empreendimentos como:

- O Aeroporto Internacional de Viracopos;
- As principais universidades;
- O maior shopping center em Área Bruta Locável (ABL) do país.

Frequentemente vê-se o atendimento de demandas extrametropolitanas que fortalecem os lançamentos imobiliários para alta renda em municípios como Valinhos, Vinhedo, Itatiba e Indaiatuba.

Demanda análoga ocorre para a população de baixa renda, principalmente alimentando o vetor Campinas – Hortolândia – Monte-Mor, com evidente precariedade da urbanização, da instalação de equipamentos urbanos e alto impacto socioambiental. Frisando a existência entre Campinas e Hortolândia do maior complexo penitenciário do estado e do “Complexo Delta” – conjunto de aterros sanitários e tratamento de resíduos sólidos do município de Campinas.

Os principais vetores de expansão da urbanização campineira evidenciam situações análogas ao que se verifica na RMC.

O início do processo de segregação sócio espacial de Campinas iniciado no século XIX com a implantação dos trilhos da Cia. Paulista guarda ainda hoje suas marcas. No presente, a maior parte da população no município habita ao sul dos trilhos da antiga ferrovia. Ao norte constitui-se o território de moradia das parcelas da população com maior renda.

---

## 7. COMPARTIMENTAÇÃO TERRITORIAL E UNIDADES DE AGREGAÇÃO

O Plano Diretor Estratégico de Campinas elaborado ao longo de 2017 definiu unidades de agregação territorial tanto de ordem administrativa quanto de planejamento.

Apesar da busca alinhamento com o Plano de Diretor para as análises deste Plano de Mobilidade, optou-se pela adoção das unidades territoriais da Pesquisa Origem Destino da OD 2011, por ser a mais completa fonte disponível que, além de relacionar dados socioeconômicos com informações georreferenciadas, conta com possibilidade do cruzamento das mesmas com a pesquisa anterior, OD 2003, elaborada segundo a mesma metodologia. Ambas oferecem comparações preciosas e a possibilidade de analisar adequadamente a dinâmica ao longo dos anos.

Esta distribuição territorial foi adotada pelo Núcleo de Estudos da População (NEPO) da Unicamp, como base para os seus estudos populacionais de Campinas e da RMC.

Especificamente com relação a Campinas, para analisar espacialmente a evolução da mobilidade urbana no município, foram feitas comparações das variáveis: população, empregos, renda, PIB, índice de mobilidade total e por modos, e quantidade de viagens.

Ambas as pesquisas apresentam os dados das variáveis mencionadas, agregados por zona de tráfego.

Na pesquisa de 2003 a cidade de Campinas foi dividida em 48 zonas; em 2011 foram estabelecidas 68 zonas sendo algumas apenas de destino, mas a maioria de origem e destino.

Os limites entre zonas foram estabelecidos usando como referência os setores censitários dos censos 2000 e 2010.

A agregação das zonas censitárias para a composição de zonas de tráfego buscou o máximo de homogeneização quanto às características socioeconômicas e de uso e ocupação do solo, de modo a refletir um padrão de mobilidade.

Os mapas a seguir mostram a distribuição das unidades territoriais para toda a RMC.



**Figura 7 - Unidades territoriais da RMC 2003**  
Fonte: Pesquisa OD RMC 2003



**Figura 8 - Unidades territoriais da RMC 2011**  
Fonte: Pesquisa OD RMC 2011

## 7.1. O Conceito de Macrorregiões e as Zonas de Origem e Destino de Viagens

Em Campinas foram estabelecidas 48 zonas de origem e/ou destino de viagens para a pesquisa domiciliar de origem e destino de viagens. Como já observado, na segunda pesquisa domiciliar de origem e destino houve uma revisão do zoneamento que resultou na ampliação para 68 (sessenta e oito) zonas de origem e destino.

O aumento de 20 zonas foi resultado de uma releitura que melhorou a qualidade da amostra, na medida em que aumentou a homogeneidade das zonas, sem alterar, porém, o conceito geral da pesquisa, o que permite comparar resultados e analisar a evolução dos indicadores.

Para permitir a comparação de resultados entre as OD's e avaliar a evolução de indicadores, foram criados novos agrupamentos de zonas. A esses agrupamentos deu-se o nome de macrorregiões de correspondência, visto que as 20 novas zonas criadas são, necessariamente, desmembramentos e junção das zonas pré-existentes e devem estar contidas nas mesmas macrorregiões que compatibilizem a OD 2003 com a OD 2011.

Como resultado desse processo, as 48 zonas de tráfego de 2003 e as 68 zonas de tráfego de 2011 foram agrupadas, formando 15 macrorregiões de correspondência. Foram elaborados mapas para cada variável e ano da pesquisa, agrupados por macrorregião, e mapas mostrando as variações percentuais no período.

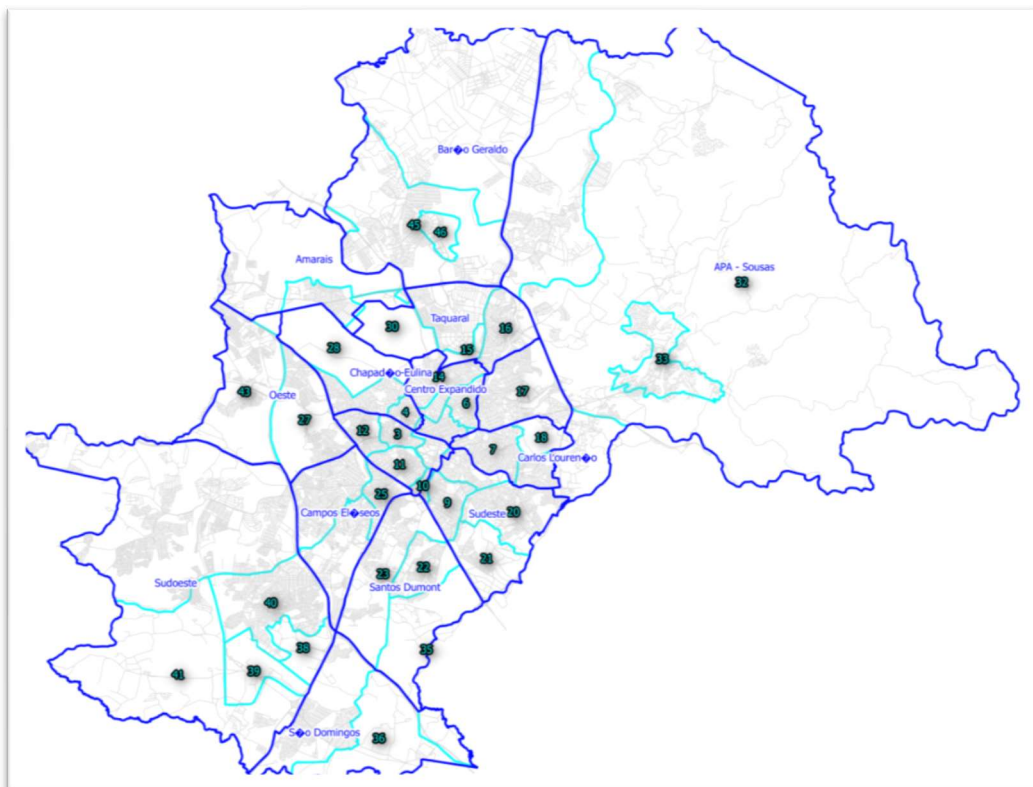


Figura 9 – Macrorregiões e o zoneamento da pesquisa de origem e destino 2003

Fonte: Pesquisa OD 2003

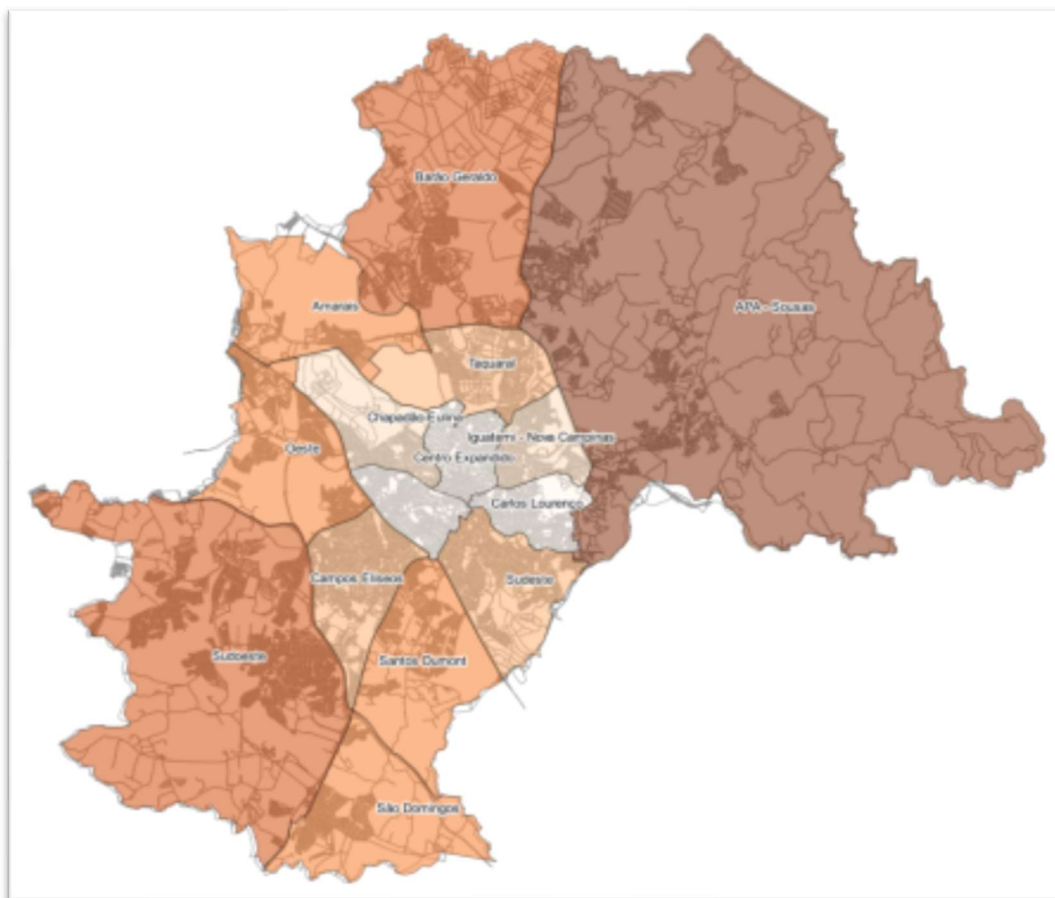


**Figura 10 – Macrorregiões e o zoneamento da pesquisa de origem e destino 2011**

**Fonte: Pesquisa OD 2011**

Em ordem alfabética, estas são as macrorregiões definidas como de correspondência, mostradas nos mapas abaixo, com suas principais características:

- Amarais
- APA / Sosas
- Barão Geraldo
- Campos Elíseos
- Carlos Lourenço
- Centro Expandido
- Chapadão / Eulina
- Iguatemi/Nova Campinas
- Oeste
- Santos Dumont
- São Bernardo
- São Domingos
- Sudeste
- Sudoeste



**Figura 11 - Macrorregiões do Município de Campinas**  
Fonte: Pesquisa OD 2011

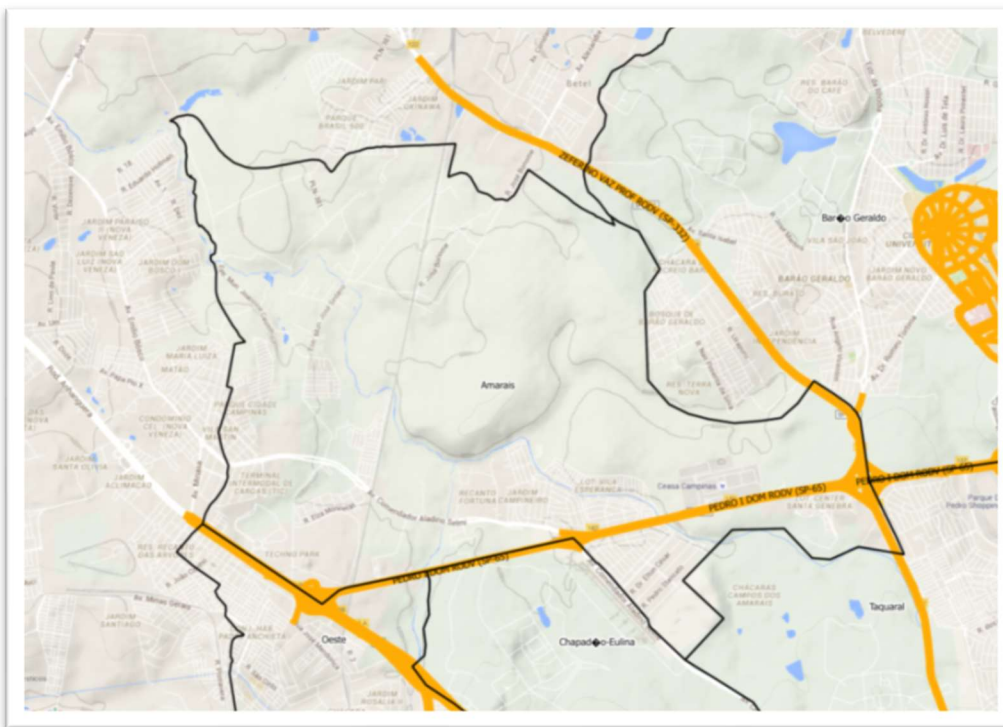
## 7.2. Caracterização da Macrorregião dos Amarelos

A população da região é 37.952 habitantes. Uma das áreas de maior crescimento demográfico no período 2003 a 2011, com aumento de 94%.

Os limites geográficos são dados pela Rodovia Dom Pedro I, incluindo a região do bairro Santa Genebra, no limite final da área da Fazenda Santa Elisa e pela Rodovia Prof. Zeferino Vaz, pela Rodovia Anhanguera e pelos contornos da Mata de Santa Genebra e pelas divisas com os municípios de Paulínia e Sumaré.

Esta macrorregião guarda uma grande área de proteção ambiental, a Mata de Santa Genebra, segunda maior reserva florestal urbana do Brasil, apenas superada pela floresta da Tijuca no Rio de Janeiro. Está aos cuidados da Fundação José Pedro de Oliveira, ligada à Prefeitura Municipal de Campinas.

Apresenta atividades ligadas ao abastecimento, onde se destaca a CEASA, e outros estabelecimentos desse ramo de atividades.



**Figura 12 – Macrorregião Amarais**  
**Fonte: EMDEC**

Na área empresarial e de tecnologia, encontra-se o CTI Renato Archer, ligado à área de Tecnologia da Informação e o Techno Park, centro empresarial voltado ao desenvolvimento econômico de Campinas.

O Terminal Intermodal de Cargas – TIC – permite a integração e a racionalização da atividade de transporte de cargas para o município, região e estado.

As principais vias são Rod. Anhanguera, Rod. Dom Pedro I e Av. Comendador Aladino Selmi.

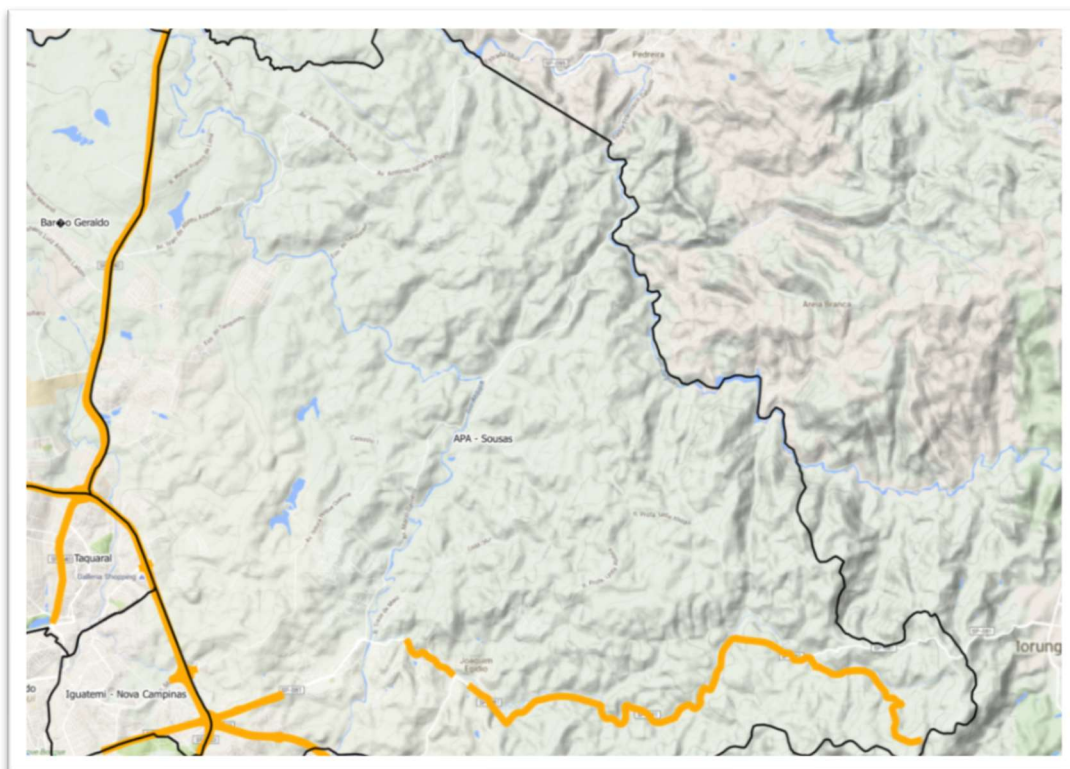
Os principais PGT's são:

- CEASA;
- Atacadistas Tenda e Atacadão;
- Condomínio Empresarial Praça Capital;
- Arcor (Triunfo),
- C&C;
- Makro;
- CTI Renato Archer;
- Techno Park;
- TIC;
- Cemitério Parque Nossa Senhora da Conceição;
- Escola Técnica Estadual Conselheiro Antonio Prado – ETECAP

- Barracões industriais no Bairro Santa Mônica.

### 7.3. Caracterização da Macrorregião APA / Sousas

A população é de 44.674 habitantes, sendo a área de maior crescimento demográfico percentual no período 2003 a 2011, com aumento de 196% no período.



**Figura 13 – Macrorregião APA / Sousas**  
Fonte: EMDEC

Os limites territoriais são divisas dos municípios de Pedreira, Morungaba e Valinhos, Rodovia Dom Pedro I, Rodovia Governador Dr. Adhemar Pereira de Barros e Anel Viário Magalhães Teixeira.

Apresenta a principal área de preservação ambiental; zona de mananciais; dois distritos (Sousas e Joaquim Egídio); Condomínios de alto padrão (Alphaville I e II, Chácara Gramado, San Conrado e Entre Verdes), além de áreas de habitações tradicionais, em Sousas e Joaquim Egídio e Indústria Química – Merck Sharp & Dhome.

Principal ponto de captação de água; principais Estações de Tratamento de Água – ETA3 e ETA4; Estações de Tratamento de Esgotos Anhumas e Samambaia.

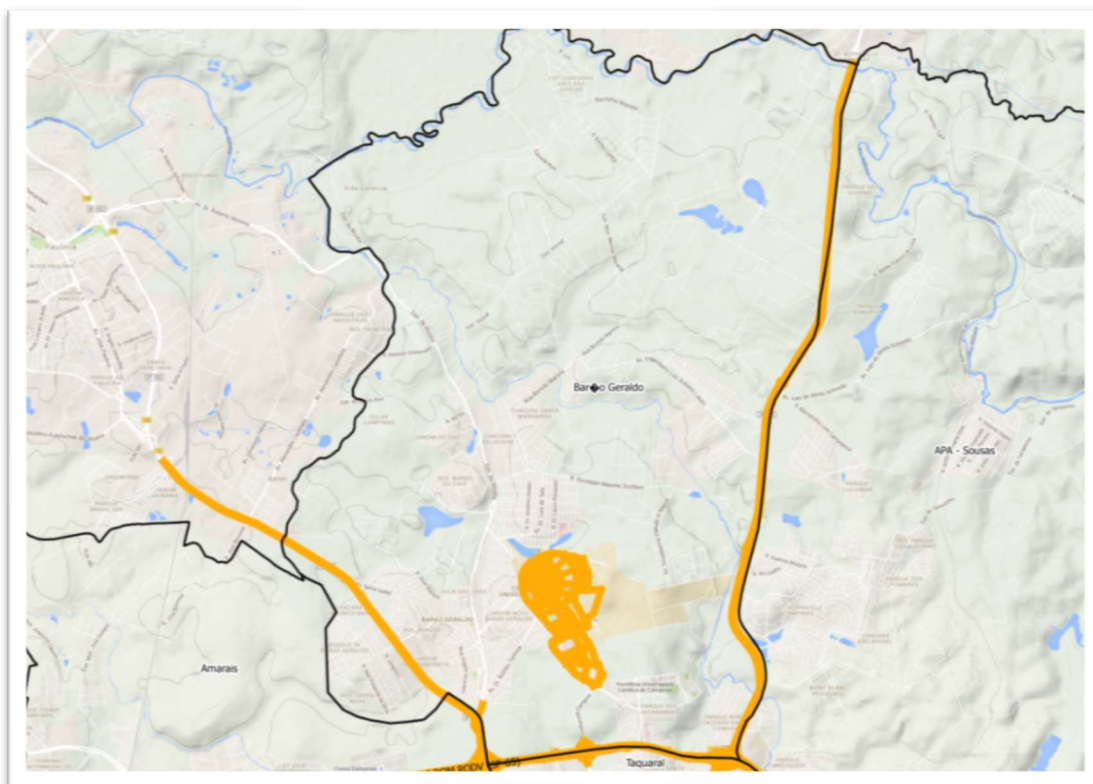
Zona de atração de turismo e lazer rural; zona gastronômica; área de colégios e clubes esportivos; Sede do Tribunal Regional do Trabalho – TRT – de Campinas; Templo Mórmon; Observatório de Capricórnio.

As principais vias são Rod. Dom Pedro I, Rod. Dr. Heitor Penteado, Rod. José Roberto Magalhães Teixeira; Av. Mackenzie; Rod. Gov. Dr. Adhemar Pereira de Barros.

Os principais PGT's são Condomínios Alphaville, San Conrado e Entre Verdes, TRT, Distritos de Sousas e Joaquim Egídio, Leroy Merlin, Decathlon e Samsung.

#### 7.4. Caracterização da Macrorregião de Barão Geraldo

A população é 43.823 habitantes. Área de grande crescimento demográfico no período 2003-2011, com aumento de 50%.



**Figura 14 – Macrorregião Barão Geraldo**  
Fonte: EMDEC

Sede do Distrito de Barão Geraldo, tem limites territoriais definidos pela Rodovia Dom Pedro I e Rodovia Governador Dr. Adhemar Pereira de Barros, limites da Mata de Santa Genebra e divisa com o município de Paulínia.

A região é campi de três grandes universidades: Unicamp, PUCC e Facamp.

É o principal centro tecnológico do Município. Nele estão localizados:

- Ciatec;

- CNPEM, composto de LNLS, LNBio, Laboratório Nacional de Ciência e Tecnologia do Bioetanol – CTBE e Laboratório Nacional de Nanotecnologia – LNNano;
- Data Center do Banco Santander;
- CPqD.

Os principais bairros são Barão Geraldo e a Cidade Universitária que apresentam diversos condomínios de alto padrão.

As principais vias são Rod. Dom Pedro I, Rod. Gov. Dr. Adhemar Pereira de Barros, Rod. Prof. Zeferino Vaz, Estrada da Rhodia.

Os principais PGT's são:

- Unicamp;
- PUC-Campinas;
- Hospital e Maternidade Madre Teodora;
- Ciatec;
- Condomínios da Estrada da Rhodia;
- Centro Médico de Campinas;
- Hospital de Clínicas da Unicamp;
- Centro Infantil Boldrini;
- Colégio Rio Branco.

## **7.5. Caracterização da Macrorregião dos Campos Elíseos**

A população é de 123.359 habitantes. É a segunda macrorregião em número de habitantes, mesmo tendo sofrido uma redução de 7% de sua população entre as OD 2003 e 2011. É superada apenas pela Sudoeste.

A região é densamente ocupada, com poucos vazios urbanos.

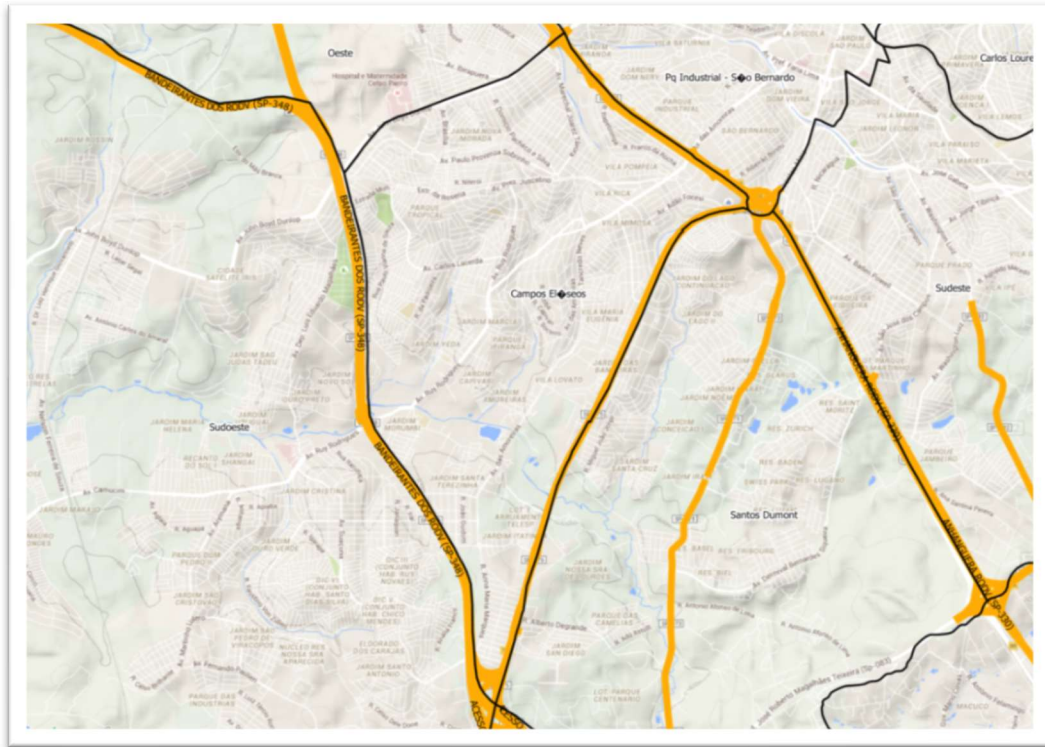
É uma das três macrorregiões no espaço territorial entre as rodovias Anhanguera e Bandeirantes e se constitui numa zona de transição entre a cidade mais tradicional “aquém Anhanguera”, aqui incluída a região entre a ferrovia e essa rodovia, e os núcleos mais distantes, situados “além Rodovia dos Bandeirantes”.

As outras duas regiões desta área são a Oeste e a Rodovia Santos Dumont.

É uma macrorregião predominantemente residencial, haja vista sua população, mas despontam atividades industriais, comerciais e de serviços, especialmente ao longo da Rodovia Santos Dumont, na direção do Aeroporto de Viracopos, de Indaiatuba e de Sorocaba.

Esta região desponta como uma área de futura expansão de atividades econômicas, juntamente com a macrorregião Santos Dumont, segundo projeções feitas para a Macrometrópole Paulista, nos estudos coordenados pela EMPLASA.

Região de grande quantidade de bairros de características mais populares, tais como Jd. Campos Elíseos, Vl. Pompéia, Vl. Vila Rica, Jd. Yeda, etc.



**Figura 15 – Macrorregião Campos Elíseos**  
Fonte: EMDEC

Está cercada por três grandes rodovias: Anhanguera, Bandeirantes e Santos Dumont e pela Avenida John Boyd Dunlop; nesta área está um dos grandes corredores do transporte coletivo, o corredor Amoreiras / Rui Rodrigues, sendo servido também, ao norte, pelo corredor John Boyd Dunlop.

Está em progresso à implantação do sistema de transporte de alta capacidade, o BRT (*Bus Rapid Transit*, ou Transporte Rápido por Ônibus), no corredor Amoreiras e na interligação com o corredor John Boyd Dunlop.

Está em estudo também um novo modal para a ligação centro-aeroporto de Viracopos que também afetará esta região.

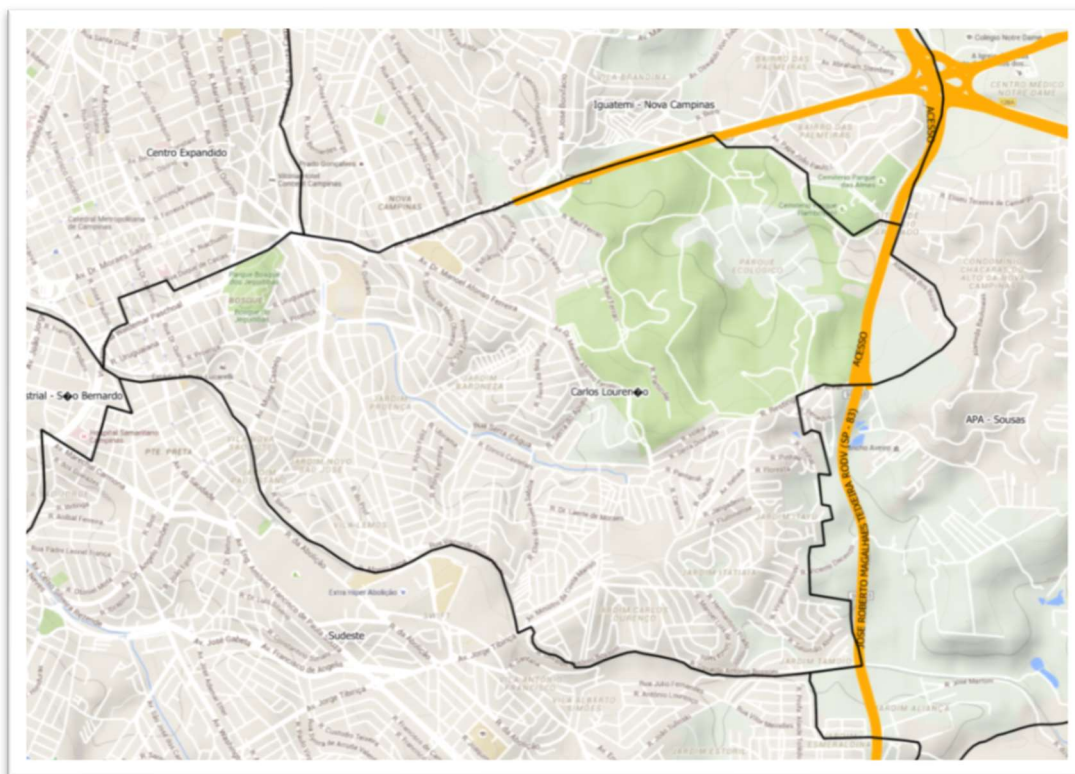
Os principais PGT's são:

- Campinas Shopping, que abriga o Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN e o Poupatempo;
- Extra Hipermercados Amoreiras;

- Supermercados Pague Menos – Av. Mirandópolis e o Atacadão;
- Há ainda grande adensamento residencial com acesso ao centro pelo corredor Amoreiras / Rui Rodrigues.

## 7.6. Caracterização da Macrorregião do Carlos Lourenço

A população é 54.391 habitantes. Sofreu uma redução de 7% de sua população entre as OD 2003 e 2011.



**Figura 16 – Macrorregião Carlos Lourenço**  
Fonte: EMDEC

A região mescla bairros de alta classe com bairros classe média, abrigando também áreas de favela, menos comuns em áreas próximas ao centro.

Uma de suas linhas limítrofes é a ferrovia, antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro e FEPASA, que representa a mais antiga divisão de territórios dentro do Município, cortada em duas partes pelos trilhos da ferrovia. A Av. Dr. Moraes Salles, a Rodovia Dr. Heitor Penteado, os limites do Parque Ecológico e a Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira apresentam o contorno final da macrorregião.

Uma grande porção do seu território é ocupada pela área do Parque Ecológico Monsenhor Emilio José Salim. Além dessa grande área de lazer, encontra-se também nesta macrorregião o Bosque dos Jequitibás, tradicional área de lazer da população campineira.

A região abriga também os dois estádios de futebol dos clubes mais tradicionais de Campinas, o Colégio Coração de Jesus, tradicional escola campineira que abriga também cursos universitários e o Colégio de Aplicação Pio XII ligado à PUC-Campinas.

As principais vias que servem esta região são Av. Dr. Moraes Salles, Av. Dr. Manoel Afonso Ferreira, Av. Princesa d'Oeste.

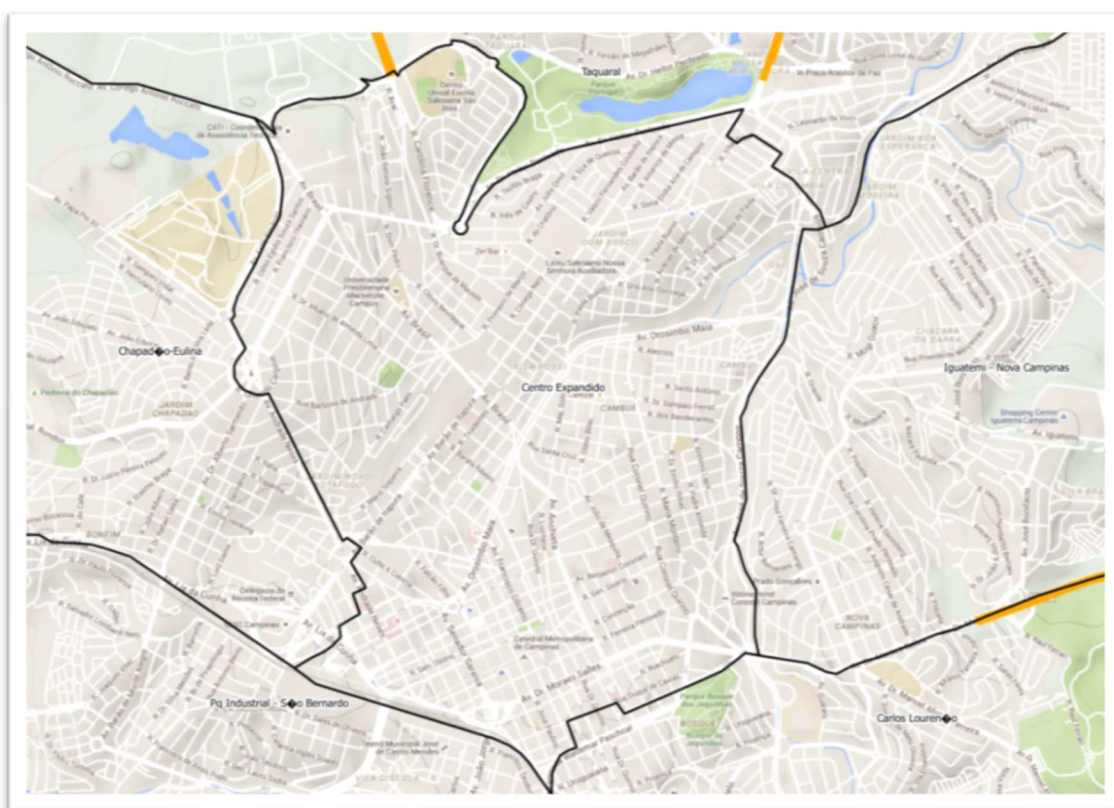
Os principais PGT são os Estádios Brinco de Ouro da Princesa e o Moisés Lucarelli, Colégio Sagrado Coração de Jesus, Colégio Pio XII.

### 7.7. Caracterização da Macrorregião do Centro Expandido

A população é de 83.355 habitantes. Sofreu uma redução de 1% de sua população entre as OD 2003 e 2011.

É o principal centro de serviços, comércio e lazer, bem como o principal centro econômico / financeiro e de atração das viagens diariamente realizadas.

Centro de comércio tradicional popular de rua concentrado, especialmente, na região situada entre a Av. Dr. Campos Sales, Av. Dr. Moraes Salles, Av. Francisco Glicério e Av. dos Expedicionários.



**Figura 17 – Macrorregião Centro Expandido**  
Fonte: EMDEC

O restante da área, a estender-se até o Cambuí e outros bairros, apresenta o comércio de rua de outras características, alguns supermercados e, especialmente, a prestação dos mais diferentes serviços pessoais e corporativos.

A forma de habitação é fortemente verticalizada; não há ocorrência de favelas, e os bairros tradicionais de residências uni familiares, como Cambuí, viram esses imóveis se transformarem em atividades de comércio e serviços.

Há ocorrência de regiões degradadas, principalmente no quadrante formado pela ferrovia, a Av. Dr. Moraes Salles, a Av. Aquidabã e a Av. Francisco Glicério.

As principais vias são Av. Francisco Glicério, Av. Dr. Moraes Salles, Av. Orosimbo Maia, Av. Senador Saraiva, Av. Brasil, Av. Barão de Itapura, Av. Anchieta, Av. Dr. Campos Sales, Av. José de Souza Campos (Norte-Sul), compõem os principais corredores internos de trânsito; Rótula e Contra Rótula são resultantes do primeiro grande plano urbanístico desenvolvido por Prestes Maia para Campinas, na década de 1930.

Nesta área encontram-se alguns dos principais terminais do transporte coletivo urbano e intermunicipal: Terminal Central, Terminal Mercado, Terminal Metropolitano Prefeito Magalhães Teixeira e Terminal Multimodal Ramos de Azevedo (Terminal Multimodal de Campinas – Estação Rodoviária).

Os limites físicos são definido pelo polígono formado pela Av. Dr. Heitor Penteado, junto ao Parque Portugal (Lagoa do Taquaral), Fazenda Santa Elisa – IAC – e terrenos do Exército (EsPCEEx – Escola Preparatória de Cadetes do Exército), Av. Andrade Neves (incluída praça do Castelo), ferrovia (proximidades do Terminal Multimodal), R. Uruguaiana, Via Expressa Waldemar Paschoal, Av. José de Souza Campos (Norte-Sul) até Lagoa.

Abrange os mais tradicionais bairros de Campinas, além do Centro, como, Guanabara, Castelo, Vila Nova, Cambuí, dentre outros.

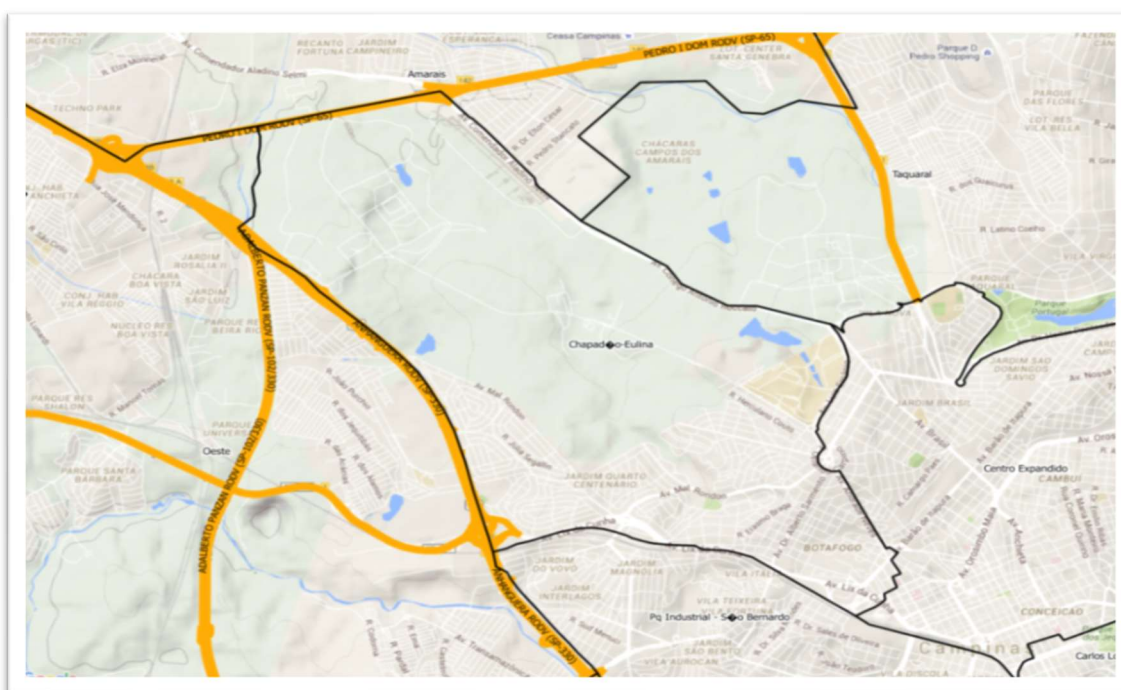
Os principais PGT's são a Sede do Poder Executivo – Prefeitura de Campinas, Palácio dos Jequitibás, Catedral Metropolitana de Campinas, IAC, Largo do Rosário – principal ponto de confluência política, Centro de Convivência Cultural, Mercado Municipal, Terminal Multimodal Ramos de Azevedo e Terminal Metropolitano Prefeito Magalhães Teixeira, Terminal Central e Terminal Mercado; Escolas: Universidade Presbiteriana Mackenzie, Colégio Culto à Ciência, Liceu Salesiano Nossa Senhora Auxiliadora, Instituto de Educação Carlos Gomes, Instituto Educacional Imaculada, Escola Salesiana São José, Colégio Progresso, Colégio Madre Cecília, Colégio Politécnico Bento Quirino; Hospitais: Casa de Saúde, Vera Cruz, Beneficência Portuguesa, Maternidade de Campinas, Instituto Penido Burnier, Irmãos Penteado e Irmandade de Misericórdia (Santa Casa).

## **7.8. Caracterização da Macrorregião do Chapadão / Eulina**

A população é de 31.217 habitantes. É, entre todas as macrorregiões, a de menor número de habitantes. Sofreu redução de 7% de sua população entre as OD 2003 e 2011.

Neste território estão contidos os bairros Jardim Eulina, Chapadão, Botafogo e Bonfim, bairros tradicionais da cidade, com predominância da classe média.

A maior parte de sua área é ocupada pelas terras do Exército Brasileiro, incluídos neste espaço a 11ª Brigada de Infantaria Leve, cuja área de influência compreende todo o país, a EsPCEEx – Escola Preparatória de Cadetes do Exército e o Clube Círculo Militar. Também nesta área está situado o Aeroporto Campo dos Amarais onde funciona o Aeroclube de Campinas.



**Figura 18 – Macrorregião Chapadão / Eulina**  
Fonte: EMDEC

A sua área está delimitada pelas rodovias Anhangüera e Dom Pedro I, pela estrada dos Amarais (Av. Com. Antônio Roccato, R. Sylvia da Silva Braga e Av. Comendador Aladino Selmi), pelas vias Luiz Smânio, Andrade Neves e Lix da Cunha, que são também as principais vias da área, juntamente com a Av. Marechal Rondon e a Av. Alberto Sarmento.

Os principais PGT's são o Clube Círculo Militar, o Clube Bonfim, o Aeroporto Campo dos Amarais e o SESC – Serviço Social do Comércio.

## **7.9. Caracterização da Macrorregião do Iguatemi / Nova Campinas**

A população é de 40.118 habitantes. Esta área é uma das que apresentaram redução do número de habitantes no período 2003-2011; com percentual negativo de 4%.

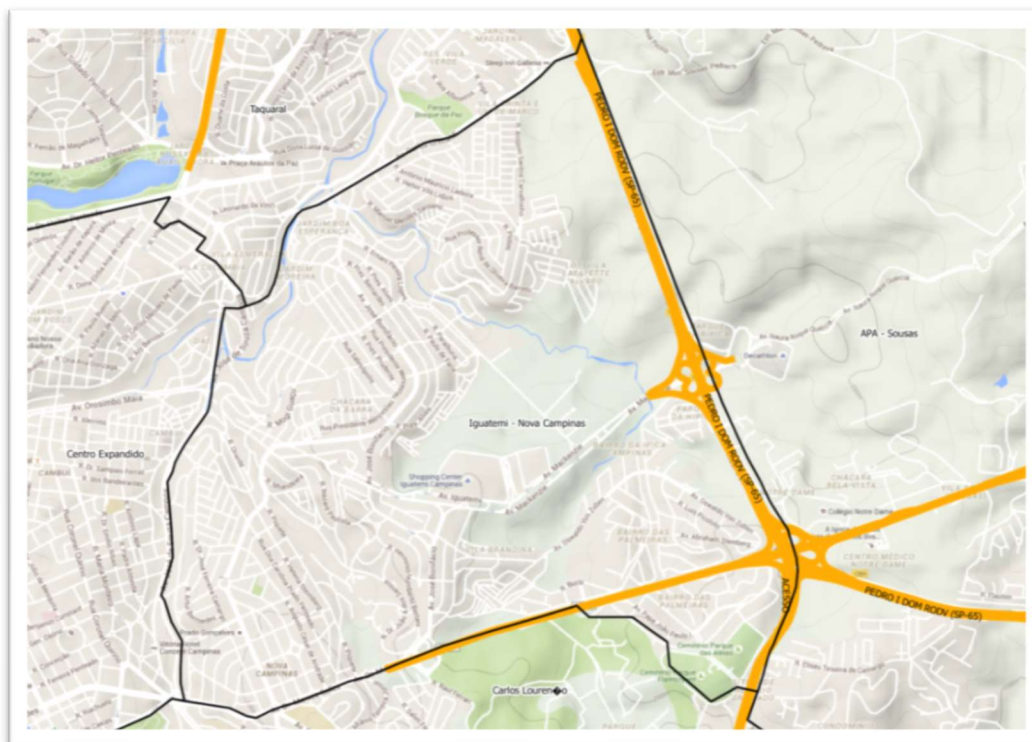
Residências com características de classe média, vários bairros de alto padrão, Nova Campinas, Paineiras, Palmeiras, Chácara da Barra e a Vila 31 de Março, uma das vilas construídas pelo SFH do Banco Nacional da Habitação – BNH. Ao lado do Jardim das Paineiras localiza-se uma área de ocupação, já regularizada, conhecida como Favela da Vila Brandina.

É também uma área de serviços e de comércio, no qual se destaca o Shopping Iguatemi Campinas e a área contígua ao longo da Av. Mackenzie e à Av. José de Souza Campos, limite do Cambuí com a Chácara da Barra;

Apresenta área remanescente da Fazenda Brandina, onde se situa a Federação das Entidades Assistenciais de Campinas – Fundação Odila e Lafayette Álvaro (Fundação FEAC), que congrega e dá assistência técnica às inúmeras entidades de benemerência.

Dois grandes cemitérios-parques: Flamboyant e Parque das Aleias; uma grande área ocupada pelo clube Sociedade Hípica de Campinas.

As principais vias são Av. José de Souza Campos (Norte-Sul), Av. Dr. Moraes Salles e Rod. Dr. Heitor Penteado, Av. Carlos Grimaldi, Av. José Bonifácio, Av. Mackenzie e Rod. Dom Pedro I.



**Figura 19 – Macrorregião Iguatemi / Nova Campinas**  
Fonte: EMDEC

Os limites territoriais são dados pela Rodovia Dom Pedro I, Av. Carlos Grimaldi, Av. José de Souza Campos e Av. Dr. Moraes Salles.

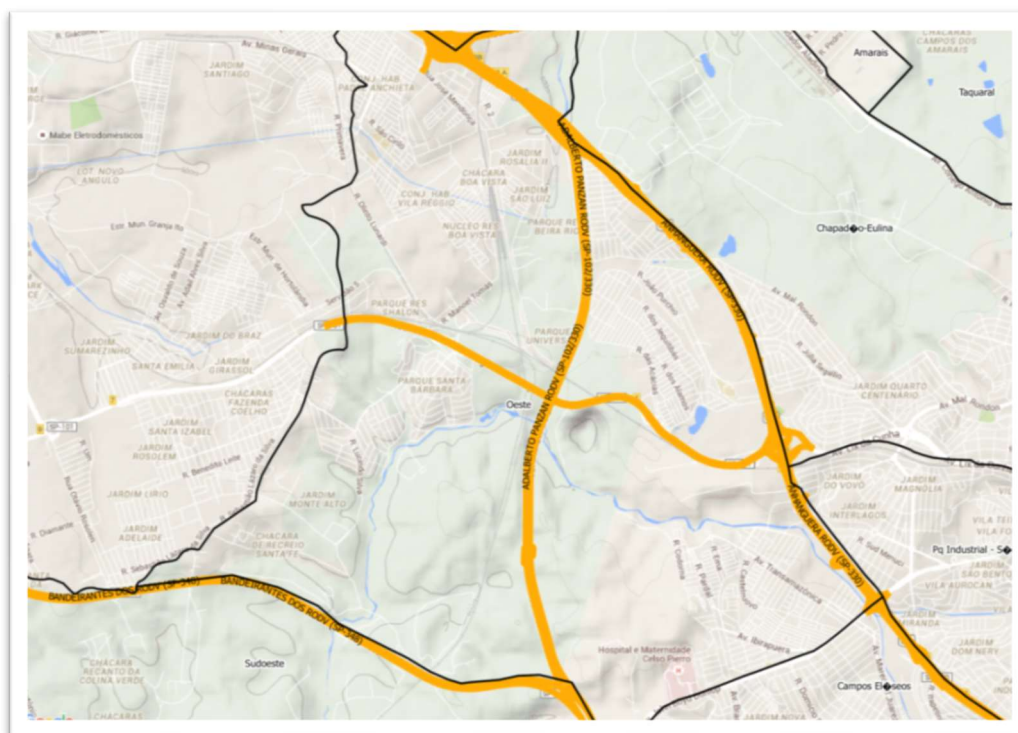
Os principais PGT's são o Shopping Iguatemi, o Clube da Sociedade Hípica de Campinas, os Cemitérios Flamboyant e Parque das Aleias, o Colégio Integral e o TRT.

### 7.10. Caracterização da Macrorregião Oeste

A população é de 77.783 habitantes, com crescimento percentual de 2% no período 2003-2011, é a quarta mais populosa dentre as macrorregiões de Campinas.

É sede da Subprefeitura de Nova Aparecida e congrega alguns bairros muito populosos, como Vila Padre Anchieta, Nova Aparecida, além de grandes empreendimentos imobiliários mais recentes em conjuntos habitacionais para baixa renda.

É uma das macrorregiões situadas na transição entre as Rodovias Anhanguera e a Bandeirantes. Seus limites são a Rodovia dos Bandeirantes, a Rodovia Anhanguera, a Av. John Boyd Dunlop e a divisa de município com Hortolândia. É recortada pela interligação da Rodovia dos Bandeirantes com a Rodovia Anhanguera e pela Rodovia Adalberto Panzan, que a dividem em quatro áreas cuja comunicação é muito dificultada.



**Figura 20 – Macrorregião Oeste**  
Fonte: EMDEC

Possui características de fornecedora de mão de obra para as demais áreas, especialmente o centro e não dispõe de serviços e comércio de grande destaque. A área da Vila Padre Anchieta e Nova Aparecida apresentam alguma diferenciação neste sentido, com a instalação de empresas nos trechos ao longo da Rodovia Anhanguera e da Rodovia Adalberto Panzan.

---

Na área da saúde, há a presença do Hospital Celso Pierro da PUC-Campinas que, entretanto, não é de fácil acesso aos habitantes da região, exceção àqueles que se localizam ao longo da Av. John Boyd Dunlop.

Na área industrial o destaque é para as grandes plantas da Robert Bosch Brasil e da Gevisa, conglomerado industrial comandado pela General Electric Corporation, ambas situadas à margem da Rodovia Jorn. Francisco Aguirre Proença.

Os principais PGT's são Shopping Parque das Bandeiras, Leroy Merlin, Hospital Celso Pierro (PUC-Campinas), Faculdades Anhanguera I e II, IESCAMP, Hotel Premium Campinas – Nova Aparecida, Complexo Penitenciário Campinas / Hortolândia, Área de serviço de apoio logístico em Nova Aparecida, Indústrias Robert Bosch e Gevisa.

### **7.11. Caracterização da Macrorregião da Santos Dumont**

A população é de 48.343 habitantes com grande crescimento percentual de 40% no período 2003-2011.

Esta macrorregião tem início no principal complexo de acesso a Campinas e é limitada pelas Rodovias Anhanguera, Santos Dumont, Bandeirantes e pela divisa com o município de Valinhos.

Possui uma das maiores áreas de ocupação constituída pelo Parque Oziel e Monte Cristo, às margens da Rodovia Santos Dumont e SP-73, estrada velha de Indaiatuba, via estadual que corta ao meio a região.

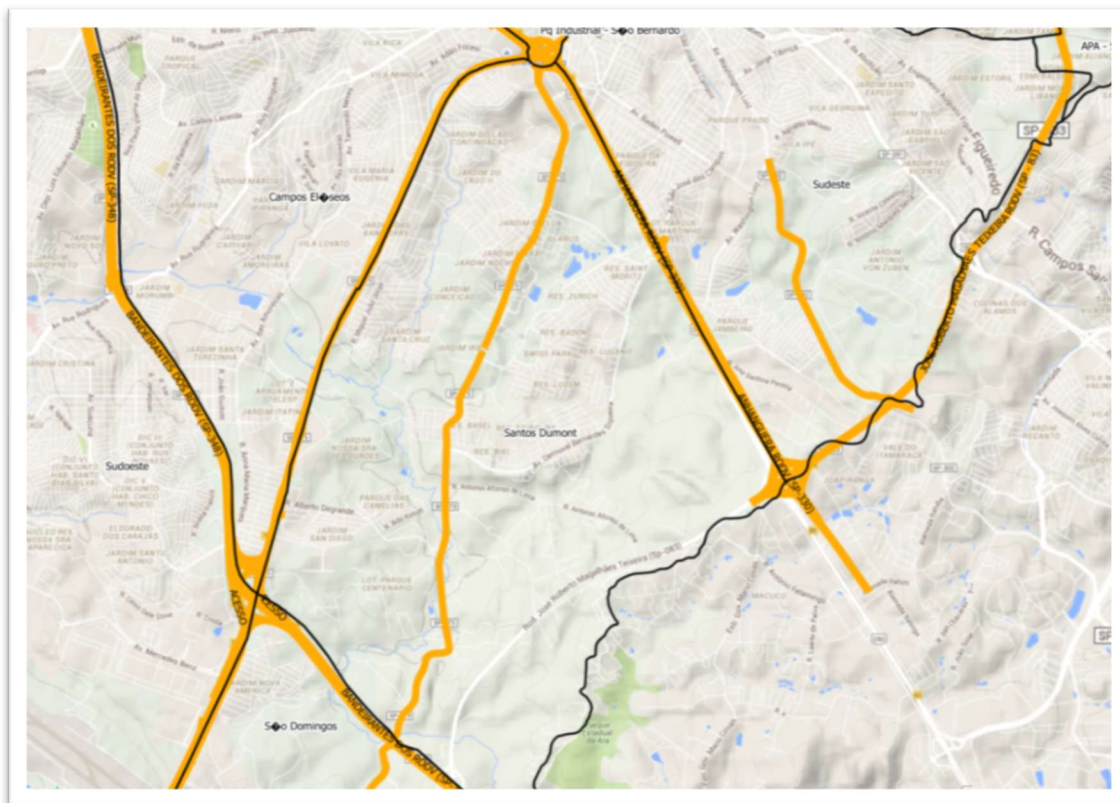
Esta região é limítrofe com a macrorregião Campos Elíseos, às margens da Rodovia Santos Dumont. No limite com o município de Valinhos há uma área de produção agrícola.

Nela se situa também um grande empreendimento imobiliário Swiss Park com mais de 5.000 unidades, sendo 4.800 residenciais e centro empresarial denominado Swiss Park Office.

Também nesta região, às margens da Rodovia Anhanguera está o maior complexo hoteleiro de Campinas, um dos maiores resorts do Brasil, o Royal Palm Plaza, com projeto de ampliação do conjunto e criação de um Centro de Convenções.

Apresenta-se também como uma área de expansão futura das atividades econômicas, no eixo Campinas / Viracopos / Indaiatuba / Sorocaba, segundo os estudos da EMPLASA para a Macrometrópole Paulista.

Ao longo da Rodovia Santos Dumont, a região será beneficiada com o novo modal de transporte coletivo em estudos pela EMDEC.



**Figura 21 – Macrorregião Santos Dumont**

Fonte: EMDEC

Os principais PGT's são:

- Royal Palm Plaza e expansão do Centro de Convenções do Royal Palm Plaza (em construção);
- Condomínio Swiss Park Campinas;
- Centro Recreativo do Serviço Social da Indústria – SESI (Santos Dumont).

## **7.12. Caracterização da Macrorregião do São Bernardo / V. Industrial**

A população é de 61.959 habitantes com crescimento percentual de 4% no período 2003-2011.

Esta macrorregião tem início no principal complexo de acesso a Campinas e é limitada pela Rodovia Anhanguera e pelos trilhos da ferrovia, antiga FEPASA. Pelo outro lado limita-se pela Av. Prestes Maia, pela Marginal do Piçarrão, até a altura da Av. Mal. Carmona e, de novo, até a ferrovia, na região da Rua Uruguaiana.

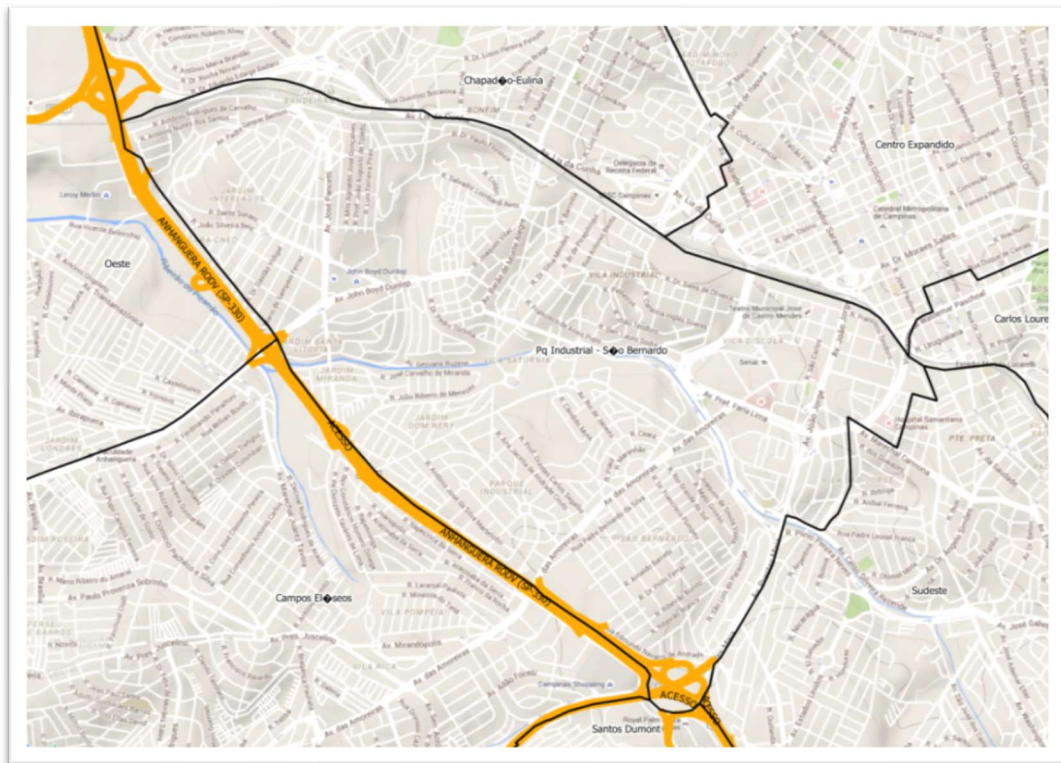
São seus três bairros principais, São Bernardo, que na década de 1950 era o limite da cidade, Vila Industrial e Parque Industrial, antigos bairros operários, ligados, em grande parte, à ferrovia, cujo maior pátio se encontra ao longo da Rua Dr. Salles Oliveira.

Nesta área estão também situadas grandes áreas ocupadas pela Prefeitura Municipal de Campinas – PMC, especialmente na área de Serviços Públicos, na Rua São Carlos e Av. Pref. Faria Lima.

Os hospitais que se localizam na região são Hospital Samaritano Campinas, Hospital Municipal Dr. Mário Gatti, Hospital Metropolitano e Associação Protetora da Infância Hospital Álvaro Ribeiro.

Localizam-se também nesta área o Teatro Castro Mendes e a Escola do SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial.

As vias principais são Av. Lix da Cunha, Av. das Amoreiras, Av. Pref. Faria Lima, Rua Dr. Salles Oliveira, Marginal do Piçarrão e Av. José Pancetti.



**Figura 22 – Macrorregião São Bernardo / Vila Industrial**  
Fonte: EMDEC

Os principais PGT's são Hospitais: Dr. Mário Gatti, Samaritano; Escolas: SENAI, SESI, E.M.E.F. Professora Geny Rodrigues e Colégio Pe. Julio Chevalier; Teatro SESI Campinas/Amoreiras e Teatro Municipal José de Castro Mendes; Faculdade Metrocamp; Shopping Unimart, Supermercado Enxuto, Atacadão e Tenda; Igreja Universal do Reino de Deus; Hotéis: Nacional Inn e Vila Rica; Centro de Detenção Provisória do São Bernardo.

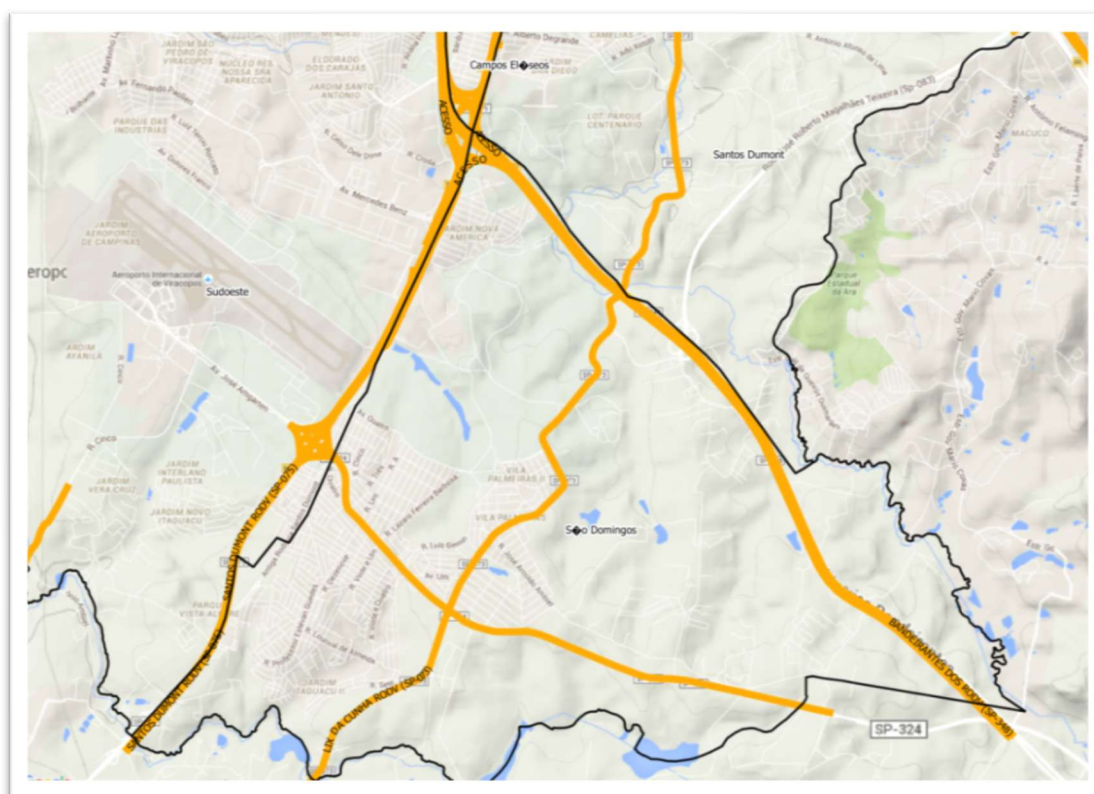
### **7.13. Caracterização da Macrorregião do São Domingos**

A população é de 44.604 habitantes com crescimento percentual de 71% no período 2003-2011. Foi a terceira área com maior percentual de crescimento no período.

Os limites geográficos desta macrorregião são dados pelas rodovias Bandeirantes e Santos Dumont e pelas divisas territoriais com os municípios de Itupeva e Indaiatuba. Sua área é dividida pelas rodovias Lix da Cunha e Eng. Miguel Melhado de Campos, o que a transforma em uma das áreas de alta periculosidade para a incidência de acidentes.

É composta por bairros resultantes de ocupações, com população de baixa renda e com área rural significativa e que durante muito tempo teve pendências em relação à expansão do aeroporto de Viracopos.

O principal PGT's é o Estacionamento Aeroporto na Rodovia Santos Dumont.



**Figura 23 – Macrorregião São Domingos**  
Fonte: EMDEC

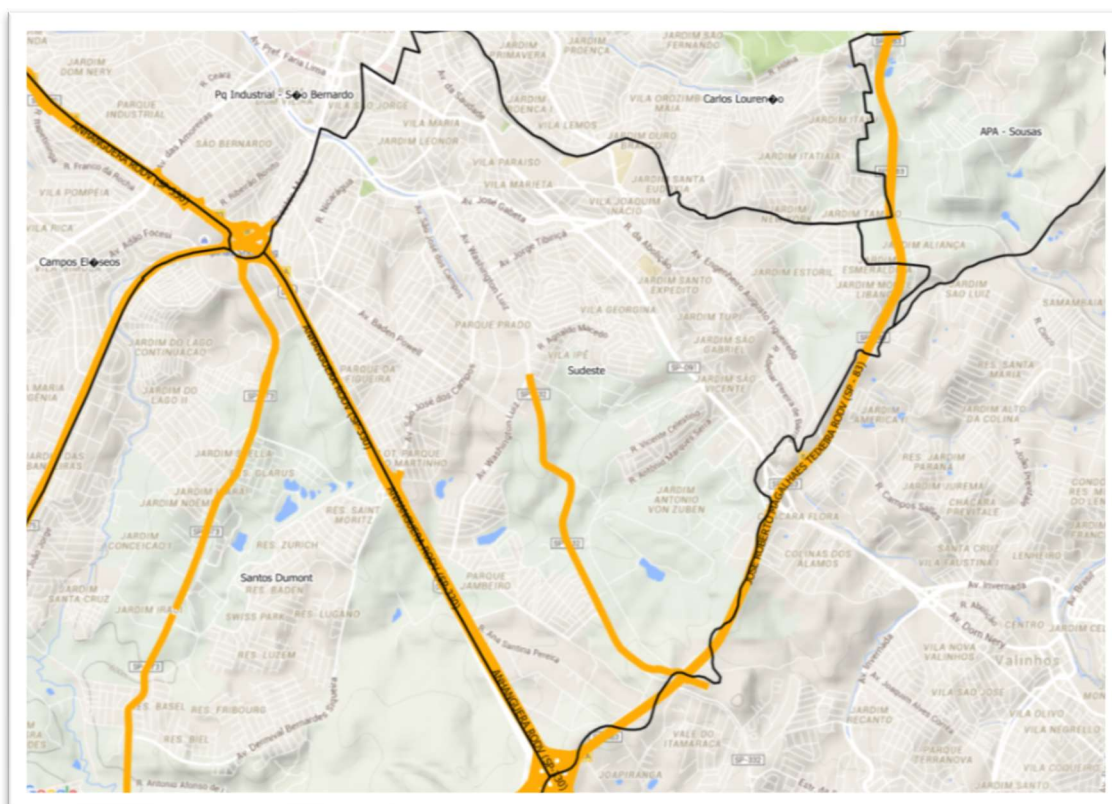
#### **7.14. Caracterização da Macrorregião Sudeste**

A população é de 91.053 habitantes, com crescimento percentual de 7% no período de 2003-2011. Possui a terceira maior população entre todas as macrorregiões.

Esta macrorregião alia áreas de habitações tradicionais uni familiares e bairros mais modernos com grandes concentrações de edifícios, como o Parque Prado, compartilhando o espaço também com comércio local, serviços e indústrias.

Duas instituições de ensino: Universidade Paulista – UNIP – e Universidade São Francisco – USF, e um grande hipermercado estão aqui instalados.

Seus limites geográficos são dados pela Rodovia Anhanguera, desde o entroncamento com a Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira até o Trevo Engenheiro Sérgio Motta, Av. Prestes Maia e ruas internas na região da Marginal do Piçarrão até o traçado da ferrovia que leva ao limite com o município de Valinhos ao longo da Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira.



**Figura 24 – Macrorregião Sudeste**

**Fonte: EMDEC**

Sua área é cortada pela Av. Washington Luiz que se transforma na SP-332 – Rodovia Visconde de Porto Seguro, também conhecido como Estrada da Coudelaria, que é parte da estrada velha de São Paulo.

Nesta área fica situado o Cemitério da Saudade, o mais tradicional de Campinas e uma grande área do Exército Brasileiro conhecida como Coudelaria do Exército – Fazenda Remonta.

Nesta área encontram-se bairros mais tradicionais como Jardim Leonor e Vila Marieta, e outros bairros mais recentes como Parque da Figueira, Parque Jambeiro e Parque Prado, ao longo da estrada velha de São Paulo.

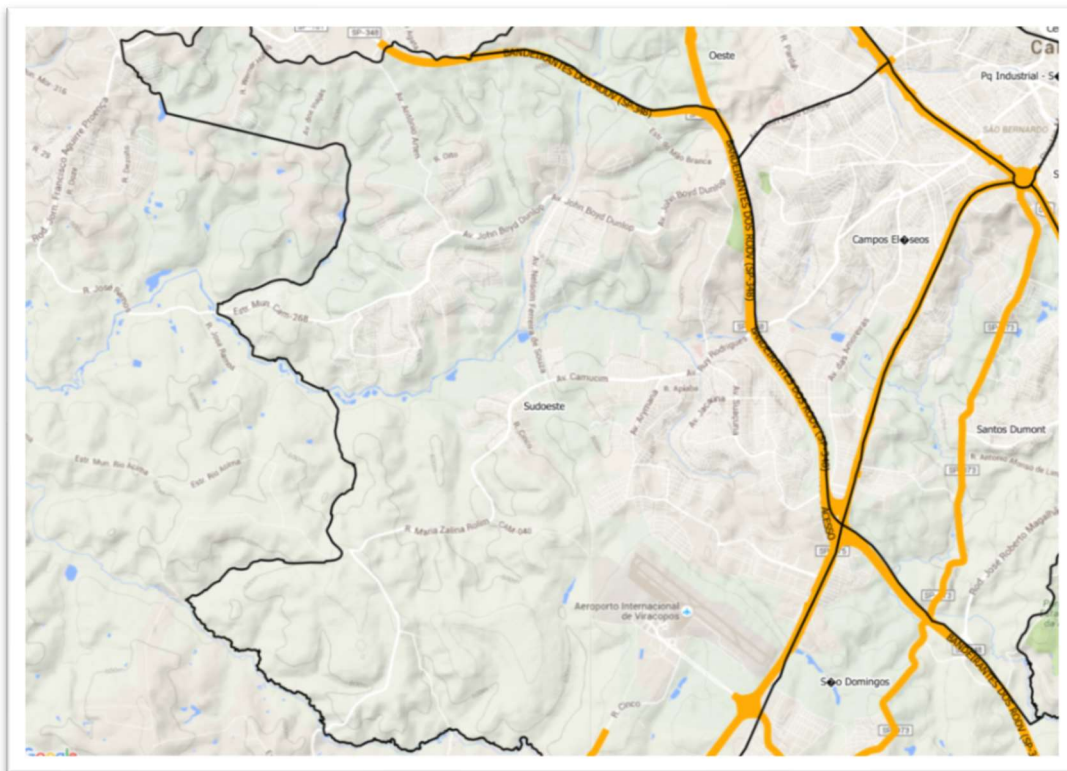
Como principais vias da área aparecem Av. Eng. Antonio Francisco de Paula Souza, Av. Jorge Tibiriçá, Av. Washington Luiz e SP-332, Eng. Augusto Figueiredo, Av. Baden Powell, além das rodovias Anhanguera e José Roberto Magalhães Teixeira.

Os principais PGT's são UNIP, USF, Faculdade de Odontologia e Centro de Pesquisas Odontológicas São Leopoldo Mandic, Colégio Dom Barreto, SENAI Abolição, Shopping Prado Boulevard, Hipermercado Extra Abolição, Carrefour Valinhos, Supermercados Galassi, Condomínios do Parque Prado; Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A – SANASA.

### 7.15. Caracterização da Macrorregião Sudoeste

A população é de 228.038 habitantes, com crescimento percentual de 20% no período 2003-2011. Possui a maior população entre todas as macrorregiões.

Seus limites geográficos estão contidos entre a Rodovia dos Bandeirantes, a Rodovia Santos Dumont e as divisas com os municípios de Indaiatuba, Monte Mor e Hortolândia. As grandes vias de acesso são também os grandes corredores Amoreiras / Ruy Rodrigues e John Boyd Dunlop.



**Figura 25 – Macrorregião Sudoeste**  
Fonte: EMDEC

Há grandes conjuntos habitacionais, desde os desenvolvidos pelo Sistema Nacional de Habitação do BNH, os DIC's e outros e, mais recentemente, pela Cohab Campinas, pela Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano – CDHU – e programa Minha Casa Minha Vida. Estes conjuntos abrigam cerca de 20% de toda a população do Município e, apesar dos corredores já implantados, esta população sofre com as distâncias até o centro da cidade e com a limitação das vias disponíveis.

É a segunda maior área, com grandes áreas ainda rurais que se constituem em vazios urbanos.

Nesta área está situado o Aeroporto Internacional de Viracopos, um dos principais de toda a América do Sul, grande terminal de cargas nacionais e internacionais e grande ponto de concentração regional e estadual de logística.

O DIC está situado no quadrante formado pela Rodovia dos Bandeirantes e pela Rodovia Santos Dumont e abriga empresas industriais de comércio e de serviços em quantidade superior a 150 empresas de todos os portes.

Esta área já contemplada pelos grandes corredores de transporte coletivo, corredores Amoreiras e John Boyd Dunlop e será a grande beneficiária dos futuros corredores BRT e do novo modal que está em estudos para atingir o Aeroporto de Viracopos, desde o centro da cidade.

Dois grandes terminais de ônibus estão implantados nesta região: Terminal Ouro Verde e Terminal Campo Grande.

Os principais PGT's são:

- Aeroporto de Viracopos;
- Distrito Industrial de Campinas;
- Indústria Pirelli;
- Complexo Hospitalar Ouro Verde e Pronto Atendimento Doutor Sérgio Arouca (Campo Grande);
- Aterro Sanitário Delta;
- Bairros geradores de tráfego: DIC's I a VI, Jd. Maracanã, Cj. Hab. Pq. Itajaí, Jd. Florence.

## **7.16. Caracterização da Macrorregião do Taquaral**

A população é de 62.382 habitantes com crescimento percentual de 10% no período 2003-2011.

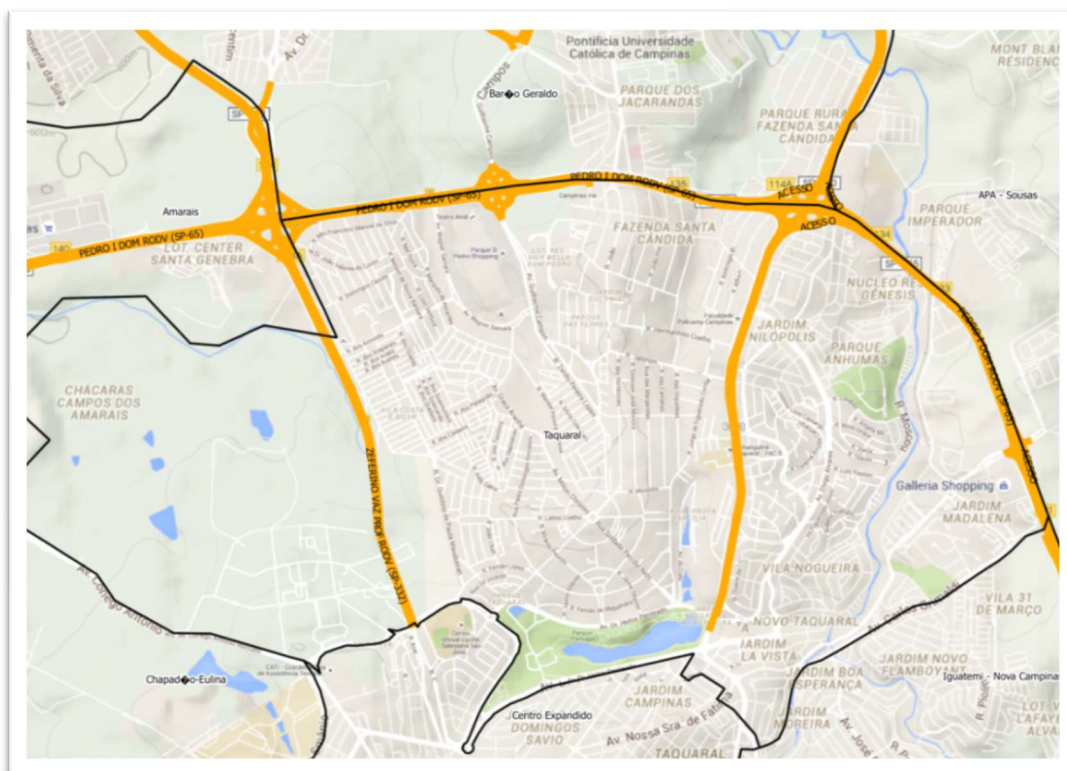
Seu contorno geográfico é dado pela R. Carlos Grimaldi, Rodovia Dom Pedro I até à altura da Rodovia Prof. Zeferino Vaz, circula as terras da Fazenda Santa Elisa ao longo da

Av. Comendador Aladino Selmi e Av. Cônego Antonio Roccato, Av. Theodureto de Almeida Camargo até à Av. Dr. Heitor Penteado e desta até à Av. Carlos Grimaldi.

O mais frequentado espaço de lazer, o Parque Portugal (Lagoa do Taquaral), está situado dentro desta área, incluída a Praça Arautos da Paz, bem como grandes espaços comerciais, como o Parque D. Pedro Shopping, e Galleria Shopping.

A Fazenda Santa Elisa, área de pesquisas do IAC, situa-se entre a chamada Estrada dos Amarais (Av. Cônego Antonio Roccato e Av. Comendador Aladino Selmi) e a Rodovia Prof. Zeferino Vaz.

A Companhia Paulista de Força e Luz (CPFL Energia S.A.), grande empresa da área de energia, tem sua sede e direção nesta região, ao longo da Rodovia Miguel Noel Nascentes Burnier, que liga a Av. José de Souza Campos (Norte-Sul) à Rodovia Gov. Dr. Adhemar Pereira de Barros.



**Figura 26 – Macrorregião Taquaral**  
Fonte: EMDEC

Está localizado nesta área, no Jardim Santana, o Fórum Campinas – Cidade Judiciária que concentra importante parte do sistema judicial do Tribunal de Justiça do Estado e a Procuradoria Geral do Estado de São Paulo.

A área situada entre a Rodovia Miguel Noel Nascentes Burnier e a Rodovia Prof. Zeferino Vaz, antes pertencente, juntamente com a Lagoa do Taquaral, aos domínios do Liceu Nossa Senhora Auxiliadora e da Escola Salesiana São José, ambos da Ordem

Salesiana, é uma área de incorporação mais recente à mancha urbana de Campinas, ocorrida após o governo do Prefeito Orestes Quércia.

São seus principais bairros, o Parque Taquaral, Novo Taquaral, Vila Nogueira, Santa Genebra.

As principais vias, além das já citadas componentes das linhas limítrofes são a Rodovia Miguel Noel Nascentes Burnier, Av. Diogo Álvares, Av. Guilherme Campos e Av. Wagner Samara que circula o Shopping Parque Dom Pedro.

Os principais PGT's são Parque Portugal (Lagoa do Taquaral); Parque D. Pedro Shopping, Shopping Galleria; Supermercados: Carrefour, Taquaral, Dalben; Sans Club, Cidade Judiciária, Condomínios Vila Bella, CPFL, Faculdade Anhanguera e Faculdade Politécnica de Campinas – POLICAMP; Santuário Nossa Senhora Desatadora dos Nós.

#### 7.17. Macrorregiões de Correspondência OD 2003 e OD 2011



**Figura 27 – Macrorregiões do Município de Campinas**  
Fonte: EMDEC

## 8. CARACTERIZAÇÃO SÓCIO DEMOGRÁFICA DE CAMPINAS

### 8.1. O Município em Números

Item	Ano	Valor
População Total	2013	1.144.862 habitantes
População Urbana	2010	1.060.584 habitantes
População Mulheres	2012	569.931 habitantes
População Homens	2012	531.039 habitantes
Densidade Populacional	2012	1.385,86 hab./km <sup>2</sup>
Área total do Município	2013	794,43 km <sup>2</sup>
Perímetro Urbano	2016	388,9 Km <sup>2</sup>
Área Rural	2016	407,5 Km <sup>2</sup>

**Tabela 2 – Divisão Populacional**  
Fonte: PMC (2015)

### 8.2. População

Na década de 2000 a 2010 a Taxa Média Geométrica de Crescimento anual foi de 1,1% para Campinas%, 1,7% para a região e 1,09% para todo o Estado de São Paulo.

Esta taxa foi reduzida no período 2010 a 2015 para 1,01%, 1,41% e 0,87% respectivamente para Campinas, Região e Estado.

Conforme dito anteriormente o município de Campinas é o mais populoso da Macrorregião, com 1.114.862 habitantes (1.073.000 em 2011) e é a 3ª maior população do estado e 14ª do país.

A distribuição da população pelo território municipal não é homogênea, conforme mostra o mapa abaixo, desenvolvido pela FUPAM, baseado principalmente no censo demográfico (IBGE, 2010).

Estes dados revelam os baixos índices de densidade demográfica na maior parte do território campineiro, com exceção de alguns trechos com densidade média (na faixa de 100 a 200 habitantes/ha) e de localizações pontuais com densidade acima de 200 habitantes/ha, principalmente localizado na região central verticalizada.

Nota-se por estes dados que as áreas de maior adensamento no município são dadas por três condicionantes básicas:

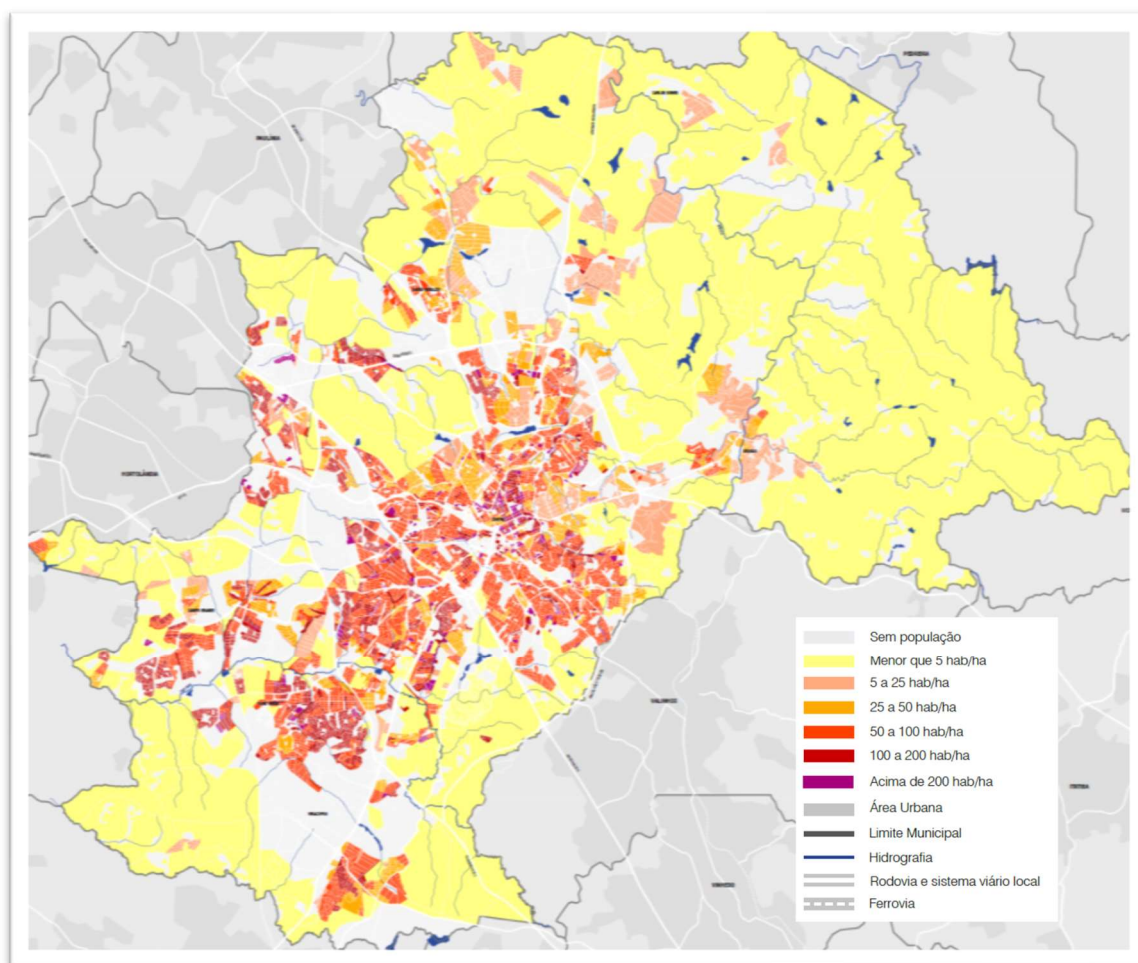
- Coincidência entre adensamento populacional com as áreas de maior consolidação urbana – historicamente definidas pelos bairros centrais;
- Ações diretas do poder público na oferta de habitação de interesse social de forma dispersa;

- O padrão de urbanização recorrente nas metrópoles brasileiras, que tende a concentrar população de baixa renda em núcleos periféricos ou em áreas que não podem fazer parte do processo de urbanização legal – como as áreas de risco, de proteção ambiental, etc.

A população do município cresceu aproximadamente 14% entre os anos de 2003 e 2011. Em contraposição, a frota de automóveis cresceu 57% no mesmo período.

Se comparados com São Paulo, os dados de densidade demográfica mostram grande disparidade, considerando a população urbana e a área urbana de cada município, em números médios:

- 71 habitantes/ha em São Paulo e 46 habitantes/ha em Campinas;
- Aproximadamente 400 habitantes/ha na área central de São Paulo e cerca de 200 habitantes/ha na área central de Campinas,
- 50 habitantes/ha nas periferias de ambas as cidades.



**Figura 28 – Densidade demográfica por setor censitário**  
Fonte: Seplan / Fupam 2015

### 8.3. Dados Globais Comparativos – OD 2003 e OD 2011

Historicamente os dados mostram que se na média Campinas apresentou um crescimento pouco intensivo nos dez primeiros anos deste milênio, isso não ocorreu de forma generalizada no território.

O crescimento ocorreu principalmente na região com maior infraestrutura adensando-a e não ocupando seus vazios. Nessa região o crescimento foi mais elevado do que a média com urbanização das margens das rodovias (D. Pedro I, Bandeirantes e Santos Dumont), o pressionou lentamente o crescimento do perímetro urbano, invadindo áreas rurais e de preservação ambiental.

Outro vetor percebido avança pela marginal a Rodovia D. Pedro I e Rodovia Gov. Dr. Adhemar Pereira de Barros, com ocupação de alta renda e padrão de urbanização baseado no modelo de loteamentos horizontais fechados.

No município de Campinas, as áreas centrais, de urbanização mais consolidada, com maior concentração populacional, cresceram muito pouco (0,35 % a.a.). Áreas menos densas no início da década, como na porção sul da cidade, por exemplo, cresceram de forma acelerada, com taxas de 5,73% a.a., e revelam vetores de expansão em direção à região de influência aeroportuária, com ocupação de baixa renda.

Variáveis	2003	2011	Variação
População (milhares)	943	1.073	13,72%
Total de Viagens (milhares)	1.547	1.992	28,81%
Viagens Motorizadas (milhares)	1.065	1.554	45,86%
Frota de Autos (milhares)	224	348	70,98%
Índice de Mobilidade Total	1,64	1,86	13,41%
Índice de Mobilidade Motorizada	1,13	1,45	28,32%
Taxa de Motorização (autos para cada 1.000 habitantes)	237	323	50,21%
Empregos (milhares)	402	498	23,94%
Matrículas Escolares (milhares)	267	242	-9,27%

**Tabela 3 – Pesquisa Origem-destino da Região Metropolitana de Campinas, 2003 e 2011**  
Fonte: STM e EMPLASA

As análises das Pesquisas OD de 2003 e 2011 em termos de variações da população mostram que, embora, a divisão de Campinas por região tenha sido alterada na OD de 2011, a distribuição da população de 2003, como todos os elementos de estudo, está equalizada para a nova divisão, de forma a permitir comparações entre os dois

momentos. Já em 2003 as regiões mais populosas da cidade eram aquelas onde hoje estão os distritos do Campo Grande e do Ouro Verde.

Em 2003 a população total do Município era de 943.000 habitantes. Nas quatro macroáreas mais populosas, Centro Expandido, Sudoeste, Campos Elíseos e Sudeste concentrava-se 52,2% da população enquanto que nas quatro menos populosas se concentrava 9,54%.

Em 2011, a população total do município era de 1.073.000 habitantes e as mesmas quatro macroáreas mais populosas passaram a concentrar 48,7% com um crescimento no período de 4,63%, enquanto as quatro macroáreas menos populosas concentravam 15,9% e experimentaram um crescimento de 89,8%.

Em uma variação geral de 13,7% no período entre as duas OD as macroáreas APA Sosas e Amarais se destacam como as de maior crescimento percentual com 96% e 94%, respectivamente. As macroáreas de Barão Geraldo, São Domingos, Amarais e APA / Sosas, tiveram um crescimento médio de 89,8%. Entre as macroáreas que tiveram redução da população destaca-se Chapadão / Eulina com redução de 7%.

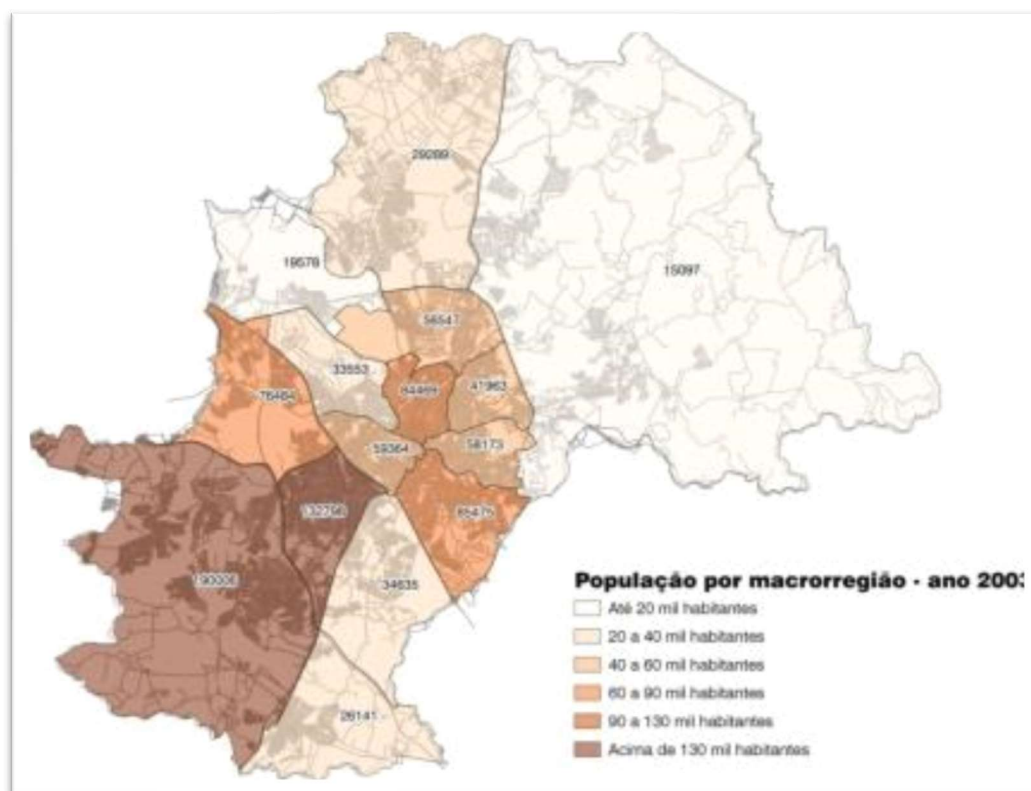
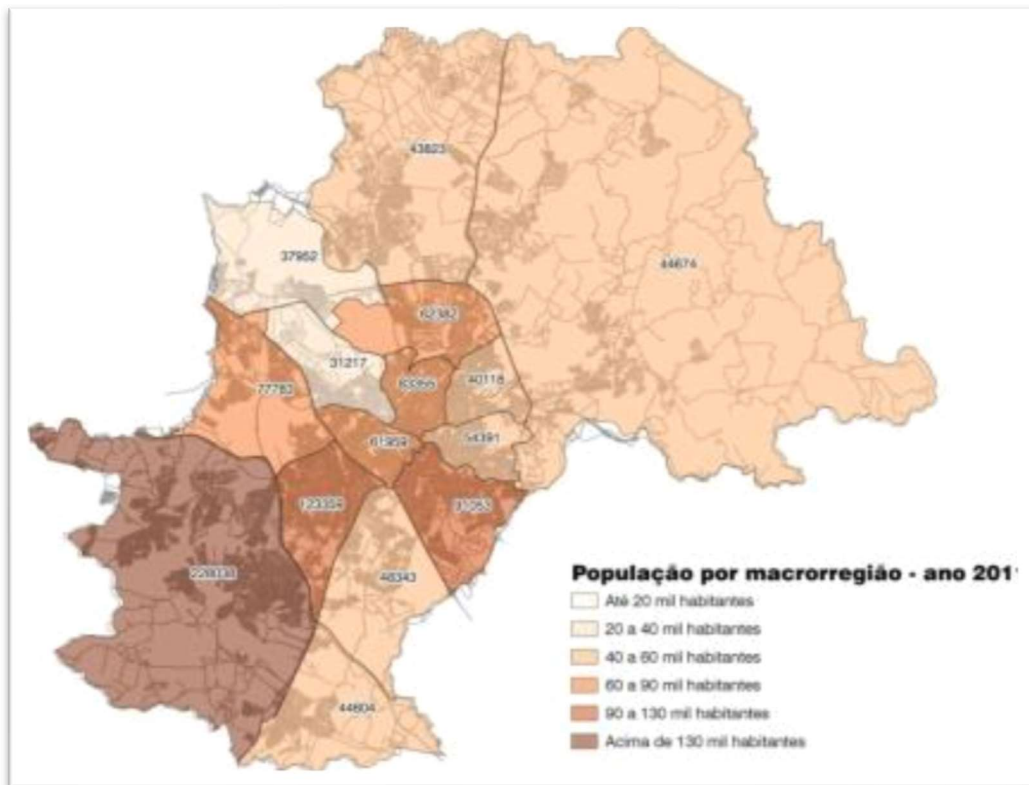
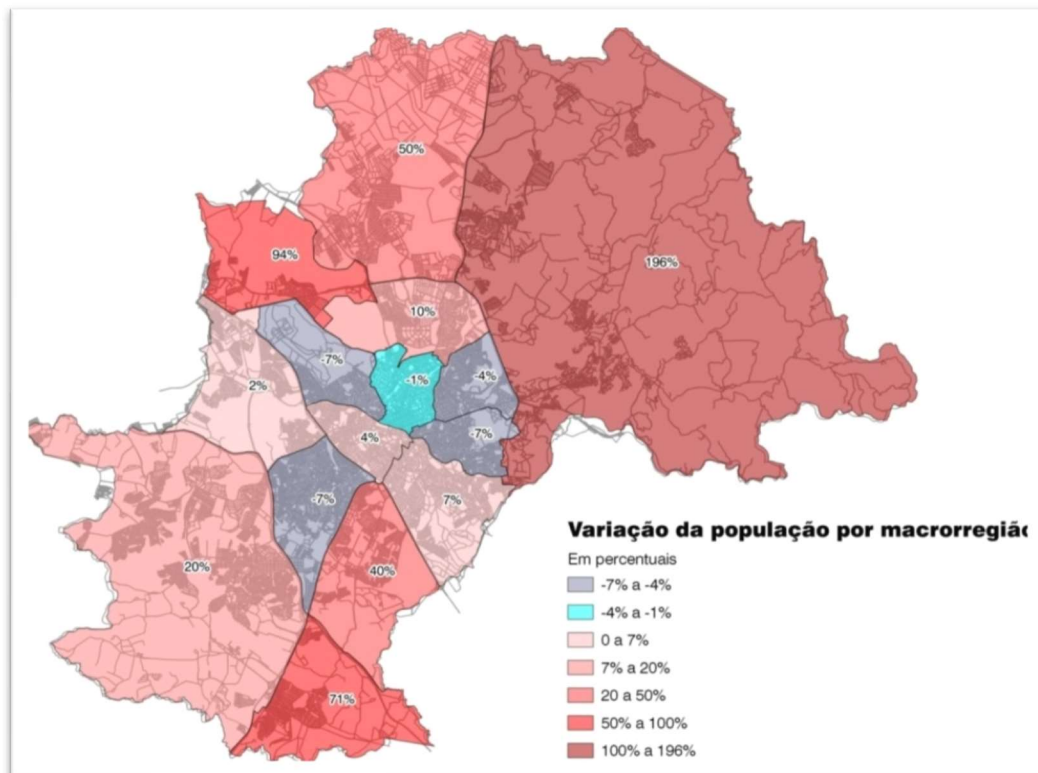


Figura 29 – População por Macrorregião em 2003

Fonte: EMPLASA



**Figura 30 – População por Macrorregião em 2011**  
 Fonte: EMPLASA



**Figura 31 – Variação da População por Macrorregião**  
 Fonte: EMPLASA

#### 8.4. Produto Interno Bruto

A produção industrial diversificada – com ênfase em setores dinâmicos e de alto *input* científico / tecnológico, notadamente nos municípios de Campinas, Paulínia, Sumaré, Santa Bárbara d'Oeste, Americana e Jaguariúna – vem resultando em crescentes ganhos de competitividade nos mercados interno e externo.

A região exibe um PIB, em 2012, de 114,8 bilhões de reais, dos quais Campinas detém 42,766, num PIB total para o Estado de São Paulo de 1.408.903 bilhões de reais.

A RMC é contribuinte líquida tanto do erário estadual quanto do erário federal, recebendo menos, a título de investimentos e de custeio, do que recolhe como tributos. Seu PIB per capita é bastante significativo se comparado ao do Estado de São Paulo e Brasil:

- Campinas = R\$38.843,95;
- RMC = R\$ 37.291,14;
- Estado de São Paulo = R\$ 33.624,41;
- Brasil = R\$ 22.645,86.

O PIB de Campinas atingiu, em 2012, 3% do PIB total do Estado

Valor do PIB em 2012	Valor
PIB (Em milhões de reais correntes)	42.766,02
PIB per Capita (Em reais correntes)	38.843,95
Participação no PIB do Estado (Em %)	3%

**Tabela 4 – Dados Econômicos PIB, 2012**  
Fonte: IBGE

#### 8.5. Empregos

Campinas tem mantido um alto grau de empregabilidade, especialmente devido às características dos empregos disponíveis para sua população e do entorno.

O desemprego tem sido mais baixo do que nas outras regiões do Estado e do Brasil. Mas esta situação não se mantém nos dias atuais, quando também sofre as influências da grave crise econômica enfrentada pelo Brasil.

A seguir é apresentado o quadro dos rendimentos médios dos empregos por área de atividade, com destaque especial para o emprego na indústria, cuja média se aproximava de R\$ 4.000,00.

Indicadores	Valor em R\$
Agricultura, Pecuária, Produção Florestal, Pesca e Aquicultura	2.415,41
Indústria	3.983,00
Construção	2.276,51
Comércio Atacadista e Varejista, Comércio e Reparação de Veículos Automotores e Motocicletas	2.118,54
Serviços	2.925,58
Rendimento Médio do Total de Empregos Formais (Em reais correntes)	2.856,62

**Tabela 5 – Rendimentos Médios dos Empregos, 2013**

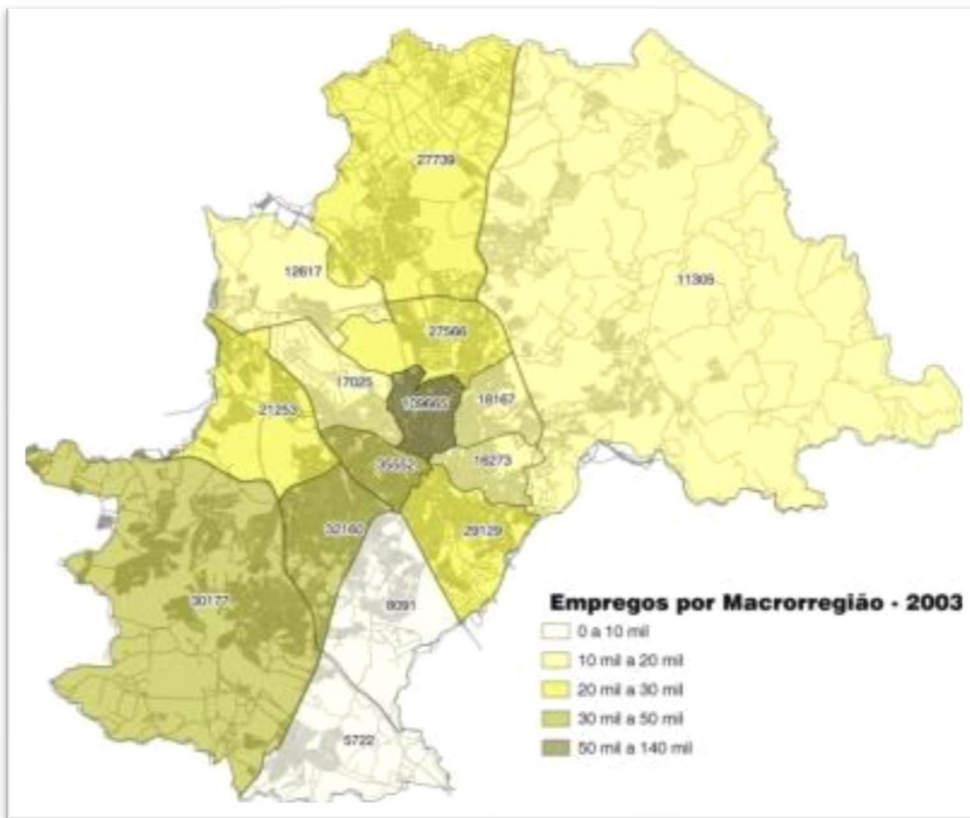
Fonte: IBGE

Indicadores	Valor em %
Agricultura, Pecuária, Produção Florestal, Pesca e Aquicultura	0,39
Indústria	13,72
Construção	5,19
Comércio Atacadista e Varejista, Comércio e Reparação de Veículos Automotores e Motocicletas	21,86
Serviços	58,83

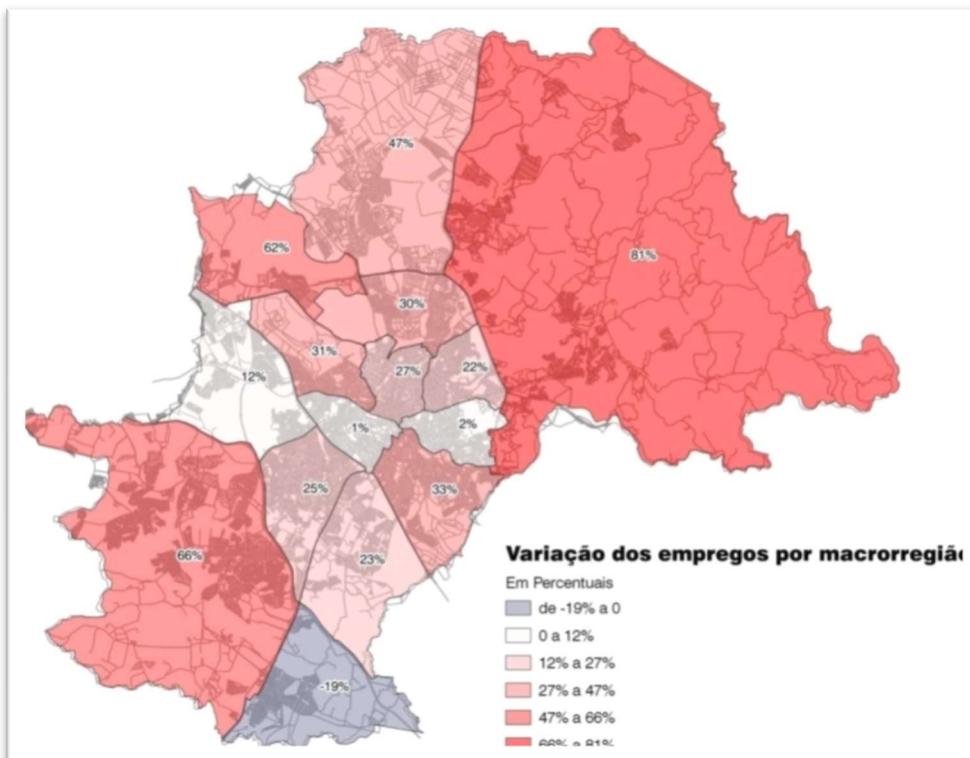
**Tabela 6 – Participação Percentual dos Empregos, 2013**

Fonte: IBGE

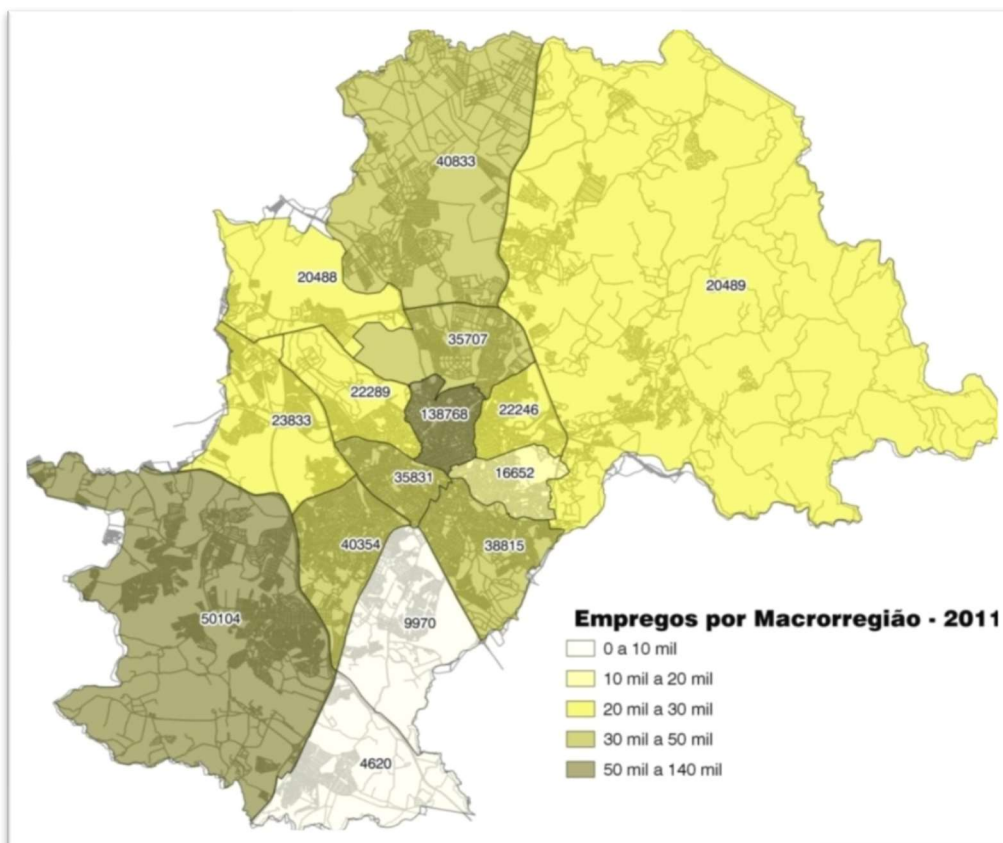
O total de empregos era de 402.400 em 2003, com as maiores concentrações na macro área Centro Expandido, Parque Industrial / São Bernardo, Campos Elíseos e Sudoeste que, juntas, com 208.000 empregos, representavam 51,6% do total de empregos, contra 41,6% da população.



**Figura 32 – Empregos por Macrorregião em 2003**  
 Fonte: IBGE



**Figura 33 – Empregos por Macrorregião em 2011**  
 Fonte: IBGE



**Figura 34 – Variação dos Empregos por Macrorregião**  
 Fonte: IBGE

Pela OD 2011 a quantidade total de empregos atingiu 516.000. A faixa de 50 a 140 mil empregos está presente na macro área Centro Expandido e Sudoeste. O crescimento médio dos empregos foi de 28,2% no período, com destaques positivos para as macro-áreas APA / Sosas, Sudoeste e Amarais com 81%, 66% e 62%. Apenas a região São Domingos apresentou redução da quantidade de empregos, com 19% de queda.

## 8.6. Renda

Os dados econômicos para Campinas apresentam renda *per capita* superior à média brasileira e à renda *per capita* do Estado de São Paulo. Ainda assim apresenta uma distribuição da renda onde 21% da população atinge apenas uma renda *per capita* de até 50% do salário mínimo.

Indicadores	Valor
Renda <i>per Capita</i> – Censo Demográfico (em reais correntes)	1.135,29
Domicílios Particulares com Renda <i>per Capita</i> até 1/4 do Salário Mínimo – Censo Demográfico (Em %)	6,43
Domicílios Particulares com Renda <i>per Capita</i> até 1/2 Salário Mínimo – Censo Demográfico (Em %)	14,36

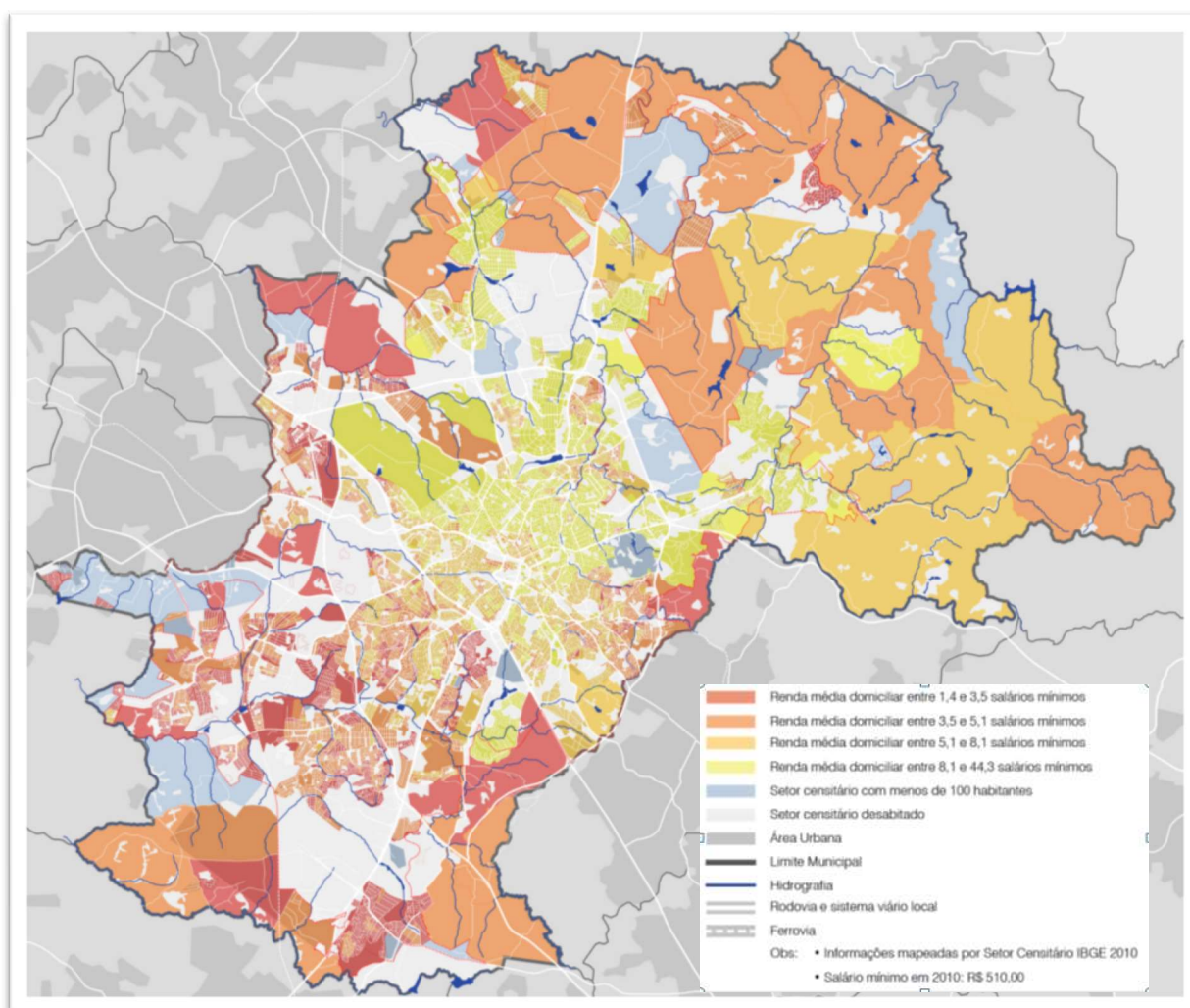
**Tabela 7 – Dados Econômicos – Renda per capita, 2010**  
 Fonte: IBGE

## 8.7. Distribuição Sócio Espacial da Renda

Outra característica importante para a caracterização do município é a renda domiciliar.

A distribuição sócio espacial da renda no município de Campinas é percebida na ocupação territorial, tendo as maiores rendas domiciliares ao norte da Rodovia Anhanguera; ao sul, onde, conforme dito acima, se encontra o maior número de habitantes, concentra-se também o maior contingente de famílias com baixa renda domiciliar.

Nota-se que nas regiões com menor renda por domicílio há maior concentração de moradores por domicílio, oposto do que ocorre nas regiões de alta renda.



**Figura 35 – Renda domiciliar por setor censitário**

Fonte: Seplan / Fupam - 2015

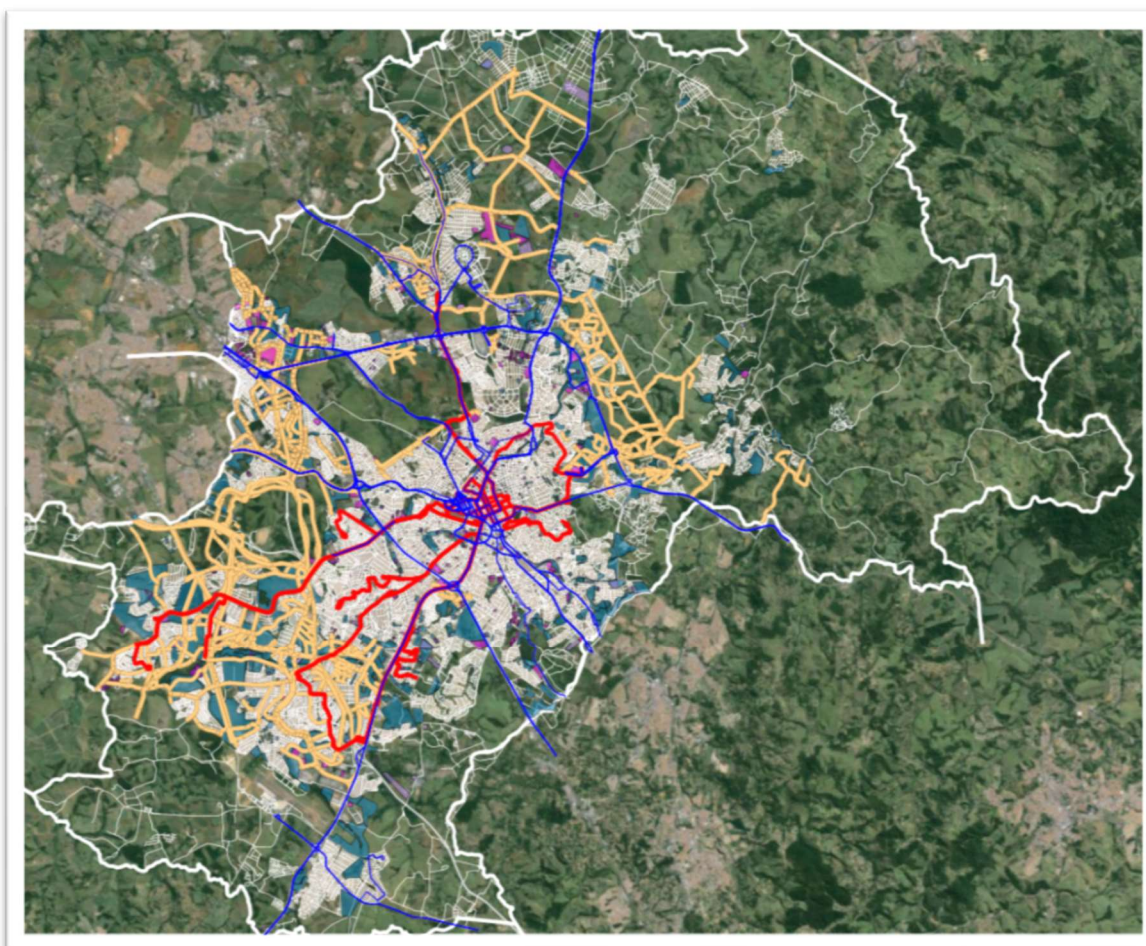
## 9. INSERÇÃO E CONECTIVIDADE NOS TRANSPORTES

### 9.1. Inserção do Sistema Viário

A região conta com amplo sistema viário, ramificado e de boa qualidade, tendo como eixos principais as Rodovias Bandeirantes e Anhanguera, em direção ao município de Limeira, e Rodovia Santos Dumont, rumo a Sorocaba, a Rodovia D. Pedro I, que faz ligação com o Vale do Paraíba, dentre outras.

A malha viária induziu a uma ocupação urbana, organizada em torno de algumas cidades de médio e grande porte, revelando processos de conurbação já consolidados ou emergentes.

As especificidades dos processos de urbanização e industrialização ocorridos na região provocaram mudanças muito visíveis na vida das cidades e se, por um lado, acarretaram desequilíbrios de natureza ambiental e deficiências nos serviços básicos, por outro geraram grandes potencialidades e também oportunidades em função emergência de uma base produtiva com atividades modernas e centro de tecnologia de ponta.



**Figura 36 – Sistema Viário**  
Fonte: EMDEC

As principais rodovias na Região Metropolitana de Campinas são:

- **SP-348 – Rodovia dos Bandeirantes**

Ao norte: Hortolândia, Sumaré, Nova Odessa, Cordeirópolis, Limeira, Santa Bárbara d'Oeste e Rodovia Anhanguera; Ao sul: Valinhos, Itupeva, Jundiaí, Cajamar, Franco da Rocha, Caieiras, São Paulo;

- **SP-330 – Rodovia Anhanguera**

Ao norte: Sumaré, Nova Odessa, Americana, Limeira, Ribeirão Preto e Triângulo Mineiro. Ao sul: Valinhos, Vinhedo, Louveira, Jundiaí, Cajamar, Osasco, São Paulo;

- **SP-65 – Rodovia Dom Pedro I**

Valinhos, Itatiba, Jarinu, Atibaia, Rodovia Fernão Dias, Bom Jesus dos Perdões, Nazaré Paulista, Igaratá, Jacareí, Rodovia Presidente Dutra, Rodovia Carvalho Pinto, Rodovia Tamoios (Litoral Norte);

- **SP-101– Rodovia Francisco Aguirre Proença (Campinas- Monte Mor)**

Hortolândia e Monte Mor;

- **SP-332 – Rodovia Professor Zeferino Vaz**

Campinas, Paulínia, Cosmópolis, Artur Nogueira, Engenheiro Coelho, Conchal e Mogi Guaçu;

- **SP-340 – Rodovia Dr. Ademar Pereira de Barros (Campinas-Mogi Mirim)**

Ao norte: Jaguariúna, Holambra, Santo Antônio de Posse, Mogi Mirim, Mogi Guaçu, Estiva Gerbi, Aguaí, Casa Branca, Mococa e Sul de Minas;

- **SP-75 – Rodovia Santos Dumont**

Aeroporto de Viracopos, Indaiatuba, Salto, Itu, Sorocaba;

- **SP-83 – Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira – Anel Viário Magalhães Teixeira (Campinas-Valinhos)**

Ligação entre as Rodovias Bandeirantes e Dom Pedro I.

## 9.2. Inserção no Sistema Aeroportuário

### 9.2.1. Aeroporto dos Amarais

Este sítio aeroportuário está localizado na região norte da cidade, próximo à Rodovia D. Pedro I, estava sob a gestão do DAESP – Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo, autarquia do Governo do Estado responsável pela gestão e operação de aeroportos no estado, sendo recentemente concessionado.

As principais características técnicas deste equipamento aeroportuário são:

- Dimensões da Pista (m): 1.200 x 30
- Terminal de Passageiros (m<sup>2</sup>): 230
- Estacionamento de Veículos – nº de vagas: 50

O aeroporto atende à aviação executiva e geral. Possui terminal de passageiros e hangares de empresas de guarda e manutenção de aeronaves de pequeno e médio porte. Possui localização estratégica, pois está ao lado de instalações do exército e é sede do aeroclube e outras escolas de aviação.

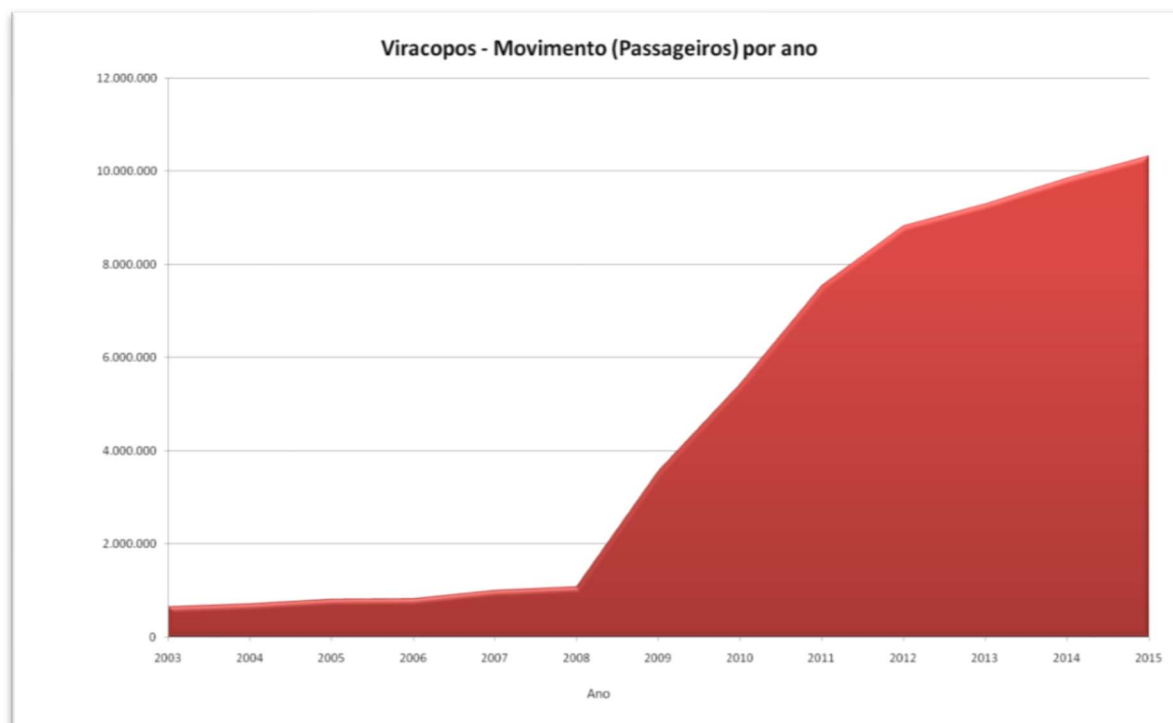
Está num raio de oito quilômetros do centro de Campinas, com acesso pela Av. Brasil e Rótula e é atendido diretamente por linhas de ônibus regulares do sistema de transporte público coletivo, através da Av. Con. Antonio Roccato e R. Sylvia da Silva Braga, que possuem acesso direto à Rodovia D. Pedro I.



**Figura 37 – Aeroporto dos Amarais**  
Fonte: EMDEC



Atualmente atende à aviação comercial doméstica e internacional com um fluxo intenso de voos regulares de cargas e passageiros. Possui capacidade para operar aeronaves de grande porte, tais como B747-8, A380 e AN225.



**Gráfico 2 – Viracopos - Passageiros por ano**  
Fonte: EMDEC

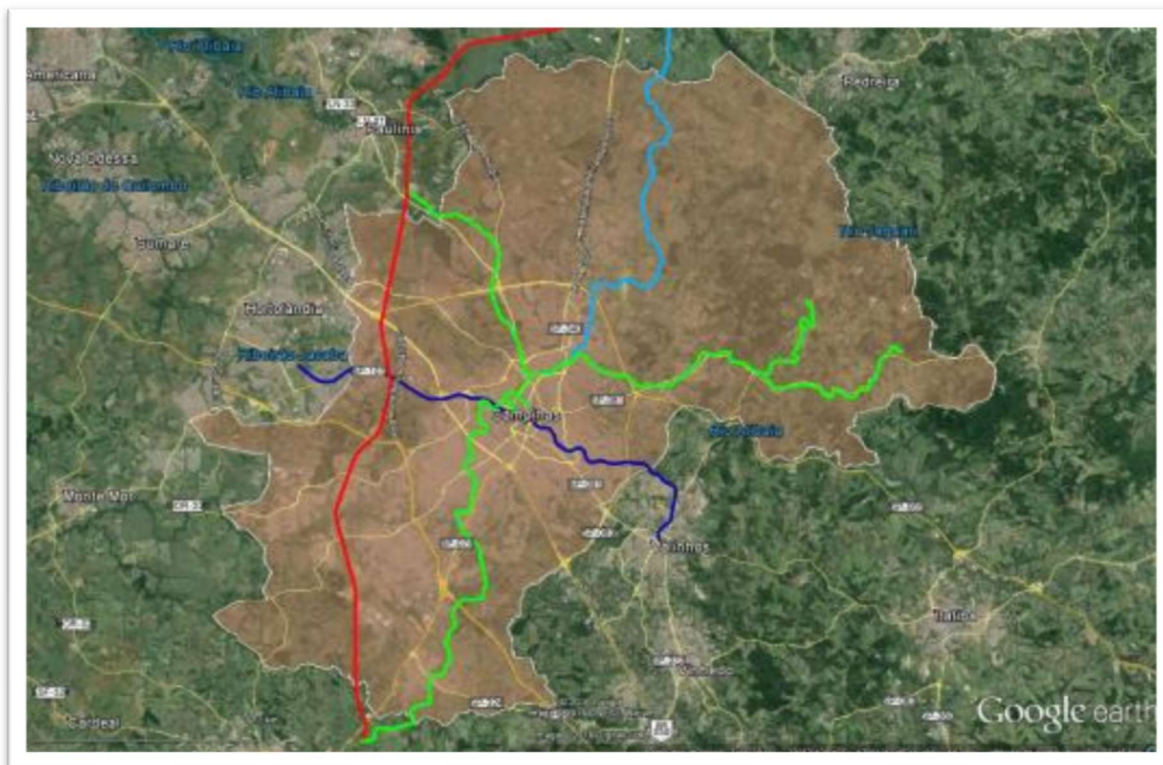
O aeroporto é um dos maiores do país, em movimento de cargas e passageiros, e se encontra em rápido processo de expansão.

Apresentou um expressivo crescimento da demanda de passageiros ao longo da última década, em média de 34% ao ano, sendo o meio de transporte que mais cresceu em demanda de passageiros no período.

Entre 2013 e 2015 foram construídos e entraram em operação o novo e amplo terminal de passageiros, pátio de aeronaves, estacionamentos de veículos, terminal de ônibus e sistema viário de acesso.

Segundo o plano diretor do aeroporto, integrante do contrato de concessão, Viracopos será o maior e mais movimentado aeroporto do Brasil e da América do Sul a partir de 2030.

### **9.3. Inserção do Sistema Ferroviário**



**Figura 39 – Sistema Ferroviário**  
Fonte: EMDEC

A extensão original das vias é apresentada na tabela abaixo, sendo que partir da década de 1950 vários trechos e ramais foram desativados ou substituídos por novas variantes, e as diversas empresas sendo encampadas, estatizadas e depois unificadas na FEPASA, no início da década de 1970.

Legenda do mapa	Ferrovia	Ligações	Extensão em Campinas
	CPEF	Jundiaí, Rio Claro, São Carlos, Araraquara	18,5 km
	CMEF	Jaguariúna, Mogi Mirim, Poços de Caldas	27 km
	RFC	Sousas, Joaquim Egídio e Cabras	38 km
	EFF	Barão Geraldo, Paulínia, Cosmópolis	14 km
	EFS	Indaiatuba, Salto, Itu	26 km

**Tabela 8 – Sistema Ferroviário original – extensões em Km**  
Fonte: EMDEC

Durante o programa federal de desestatização, no final da década de 1990, a FEPASA foi incorporada pela Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, como Malha Paulista, entrando para o programa de concessões para o transporte de cargas em seguida.

A Ferrovia Bandeirantes S.A. – Ferroban – assume a operação do transporte de cargas nos leitos ativos, e em 2001 o transporte de passageiros é definitivamente suprimido.

Hoje a Ferroban foi incorporada à holding América Latina Logística – ALL (Grupo Cosan), mas o trecho Boa Vista - Paulínia foi transferido à Ferrovia Centro Atlântica – FCA (Grupo Vale) e o trecho Hortolândia - Valinhos é cedido à operação da MRS Logística S.A.



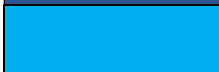
A ALL opera a variante do corredor de exportação (commodities) entre Paulínia - Indaiatuba.

A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF – detém a posse e direito de uso da antiga via tronco da CMEF, entre Anhumas e Jaguariúna desde 1977, onde opera regularmente trens turísticos de passageiros. (Patrimônio tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas – CONDEPACC e protegido pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN)

Esta ferrovia histórica, turística e cultural, mantida pela ABPF, foi a pioneira do país e possui o maior acervo do Brasil em diversidade de material rodante, sendo mundialmente reconhecida.

Com a extinção da RFFSA, os demais trechos de vias e leitos desativados foram transferidos à União e estão sob a gestão do Ministério do Planejamento, através da Secretaria de Patrimônio da União, inclusive o antigo leito da FEPASA onde operou entre 1991 e 1995 a mal sucedida experiência do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT Campinas, num trecho de 8 (oito) quilômetros, entre a Estação Central e o Campos Elíseos.

A tabela a seguir descreve a situação das ferrovias em operação em Campinas.

<b>Legenda do mapa</b>	<b>Ferrovia</b>	<b>Ligações</b>	<b>Extensão em Campinas</b>
	ALL Rumo / FCA	Paulínia - Indaiatuba	27 km
	ALL Rumo / MRS	Hortolândia - Valinhos	18,5 km
	ABPF	Anhumas - Jaguariúna	19 km

**Tabela 9 – Sistema Ferroviário em Operação**  
Fonte: EMDEC

Nenhum dos trechos operacionais ou desativados é de propriedade do município, sendo todos pertencentes ao patrimônio da União.

Resta ativo e em operação um total de 64,5 quilômetros de linhas ferroviárias, mas no auge do transporte ferroviário, entre as décadas de 1920 e 1950, Campinas chegou a contar com 123,5 quilômetros de linhas ferroviárias, que transportavam cargas e passageiros dentro e fora do município.

Hoje o transporte de cargas não tem origem nem destino no município, servindo apenas de passagem.