

DIVISÃO TERRITORIAL

A divisão territorial proposta para o município estabelece 9 macrozonas - MZ, que se desdobram em Áreas de Planejamento – APs e em Unidades Territoriais Básicas – UTBs. Essa divisão tem o intuito de avaliar com maior detalhamento as especificidades e demandas de cada porção territorial da cidade.

O macrozoneamento compreende todo o território municipal, abarcando as zonas urbana e rural, estando estas duas categorias de território presentes em quase todas as macrozonas, com exceção da Macrozona 4, que corresponde à grande área centralizada mais intensamente urbanizada do Município.

Seus objetivos expressos são orientar o planejamento das políticas públicas, especialmente aquelas definidoras e/ou indutoras do processo de gestão do território, a partir da compreensão das diferentes realidades das regiões do Município, dada sua grande dimensão territorial.

Tem como premissa a busca pelo equilíbrio ambiental da cidade e enfatiza a questão da readequação de macrozonas quanto a factibilidade e conveniência de urbanização no curto, médio e longo prazos.

Como limites das macrozonas foram utilizados basicamente divisores de águas das micro-bacias e barreiras físicas ou elementos urbanísticos relevantes, configurando regiões segundo análise efetuada do perfil atual e das tendências de ocupação, bem como de características físico-ambientais.

Já, as Unidades Territoriais Básicas – UTBs, concebidas como células mínimas dessa divisão territorial, identificam-se através de bairros, ou conjuntos de pequenos bairros, configurando porções do espaço urbano que guardam significativo grau de homogeneidade quanto aos padrões (ou processos) de ocupação do solo e de níveis de renda. Por essa razão são bastante utilizadas pelo Município, tanto pelo Poder Público como por entidades de pesquisa e de prestação de serviços, para o referenciamento espacial de dados urbanísticos, tais como os relativos a equipamentos urbanos, aos populacionais e os sócioeconômicos, cumprindo também seu papel de instrumento de planejamento para direcionamento de investimentos públicos.

As Áreas de Planejamento - APs, instituídas em posição intermediária, são constituídas pelo agrupamento de UTBs que se inter-relacionam através de processos da dinâmica urbana, em sua correlação com o restante do território municipal.

Tendo em vista a diversidade das características físico-territoriais do município como um todo, ressalta-se o entendimento da necessidade da manutenção de uma base conceitual para as normativas de uso e ocupação do solo urbano, segundo a ótica dos critérios mínimos, ou básicos, definidos para todo o território, a partir dos quais, então se sobrepõem padrões mais específicos, permitindo o seu condicionamento a fatores relacionados a sua sustentabilidade. Esses procedimentos requerem do poder público uma estrutura de aplicação e monitoramento permanente e são parte da dinâmica de gestão compartilhada da cidade.

Isto posto, procuramos avançar na proposição de novas unidades de divisão territorial, como se verá mais à frente, efetuando algumas adequações oriundas da redivisão do macrozoneamento, sobre a qual trataremos a seguir.

Nova Configuração das Macrozonas

Dada a dinâmica de transformação da cidade ao longo dos últimos dez anos, os recortes espaciais definidos em função de peculiaridades do território campineiro, ensejaram alterações para se adequar à nova realidade posta. São adequações principalmente de duas ordens: seja para contemplar novas formas de entendimento possibilitadas através do aprofundamento de dados referentes ao meio ambiente e à utilização do território, seja no que se refere à análise do comportamento das tendências e vocações identificadas anteriormente.

Esses ajustes buscam também um reforço institucional no sentido de estabelecer critérios mais apurados para controlar a tendência de avanço da malha urbana sobre as áreas rurais de um modo geral, especialmente sobre aquelas ambientalmente frágeis, com uso agrícola ou potencial agrícola não explorado. Destaca-se a incoerência presente nessa forma de expansão, tanto de ordem social como econômica, sob o ponto de vista dos investimentos públicos, face aos percentuais de vazios urbanos constatados em todos os quadrantes da área urbana e ao grande percentual configurado em relação à área total do Município.

O Município foi dividido em 9 macrozonas, mantendo-se integralmente as Mzs 1 e 2 e criando-se as novas Mzs 6, 8 e 9, através de subdivisões das Mzs 3, 5 e 7. A Mz 4 absorveu pequena parte da Mz 3 e grande parte da antiga Mz 6, assim como a Mz 5 absorveu pequena parte da Mz 4.

A nomenclatura foi estabelecida de forma a ressaltar as principais orientações das macrozonas, da seguinte forma:

Macrozona 1 - Área de Proteção Ambiental – APA

Macrozona 2 - Área de Controle Ambiental – ACAM

Macrozona 3 - Área de Urbanização Controlada – AUC

Macrozona 4 - Área de Urbanização Prioritária – AUP

Macrozona 5 - Área de Requalificação Prioritária -ARP

Macrozona 6 - Área de Vocação Agrícola – AGRI

Macrozona 7 - Área de Influência Aeroportuária – AIA

Macrozona 8 - Área de Urbanização Específica – AURBE

Macrozona 9 - Área de Integração Noroeste – AIN

A seguir, relacionam-se sumariamente as características das macrozonas propostas:

MACROZONA 1 - ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL - APA

Compreende a APA Municipal, estabelecida e regulamentada pela Lei 10.850 de 07/06/2001, contemplando integralmente as áreas dos Distritos de Sousas e Joaquim Egídio, em suas porções urbana e rural, e a porção nordeste do Município, localizada entre o Distrito de Sousas, o Rio Atibaia e os limites intermunicipais Campinas-Jaguariúna e Campinas - Pedreira, parte rural onde se inserem os núcleos urbanos referentes ao Bairro Carlos Gomes, Jd. Monte Belo e Chácaras Gargantilha. Sua delimitação geográfica abrange todo o território do interflúvio dos rios Atibaia e Jaguari no município, onde se insere parte da APA Estadual dos Rios Piracicaba e Juqueri-Mirim (trecho da bacia do rio Jaguari). Possui altitudes que variam de 550m a 1.078m, na Serra das Cabras, sendo esta a porção mais elevada do Município. Localizada no quadrante nordeste do município, fazendo limite com os municípios de Valinhos, Morungaba, Pedreira e Jaguariuna, sendo formada apenas por uma única Área de Planejamento – AP1.

A Macrozona 1 possui uma área de aproximadamente 224 km², que corresponde a 27 % da área do Município. Constitui-se em sua maior parte de área rural e caracteriza-se por apresentar baixa densidade de urbanização.

A população desta macrozona, segundo o Censo Demográfico de 2000, era de 20.153 habitantes, correspondendo a 2,08 % da população total do município, sendo que 16.896 habitantes concentram-se na zona urbana (83,84 %) e 3.257 na zona rural (16,16%).

O Distrito de Joaquim Egídio possui 89,25 km² e uma densidade de 28,21 hab/Km², conforme dados do Censo de 2000. Sousas, por sua vez, possui uma área de 65,50 Km² e uma densidade de 222,56 hab/km². As áreas desses distritos representam 11,14 % e 8,18 %, respectivamente, do total da área do município.

Em 2000 os Distritos de Sousas e Joaquim Egídio concentravam 14.578 habitantes e 2.518 habitantes respectivamente, representando, 1,50 % e 0,26 % do total da população do Município (969.386 habitantes).

Área de notável valor ambiental, onde a cobertura vegetal do município está mais bem representada, congregando também rico patrimônio histórico/cultural, tanto em sua porção rural, predominante, como em seus núcleos urbanos históricos. Apresenta relevo de serras, diferenciado do restante do município, e importantes atributos do ambiente natural que incluem recursos hídricos imprescindíveis à região, como os mananciais dos rios Atibaia e Jaguari.

Atualmente a região da APA configura um quadro particular no múltiplo contexto ambiental e cultural de Campinas, resultado de condicionantes do meio físico e biótico, como do processo histórico específico de ocupação territorial e dinâmica produtiva.

A partir da década de 50, principalmente em Sousas, em função da alteração das características econômicas do município de Campinas, implantaram-se algumas indústrias e surgiram os primeiros loteamentos urbanos de pequeno porte.

A partir da década de 70 teve início a aprovação de loteamentos bem maiores e periféricos, destinados à população de renda mais elevada, como o Caminhos de San Conrado, Colinas do Ermitage e Morada das Nascentes, quando não existiam ainda as normas de parcelamento e conservação ambiental . Na década de 80, outros loteamentos de variados padrões mais variáveis foram aprovados, como o Jardim Botânico - de classe mais alta, Jardim Martinelli, Parque Jatibaia, Residencial Cândido Ferreira e Imperial Parque.

A porção urbana mais ao norte da APA apresenta predominância de ocupação por loteamentos oriundos de chácaras de recreio, como o Jd. Monte Belo e Chácaras Gargantilha, hoje bastante utilizadas para moradia permanente, tendo condições precárias de infra-estrutura e de serviços públicos.

Destacam-se ainda as características históricas do núcleo Carlos Gomes, antigo bairro rural, cujo patrimônio é de interesse cultural.

Quanto ao que já se conhece da atividade econômica na área rural, além da exploração mineral, verificam-se as atividades agropecuárias, com a presença de gado de leite e do cultivo de café e da cana. A cultura anual parece ser pouco significativa e a cultura perene é desenvolvida com mais expressão em Joaquim Egídio. O reflorestamento com eucaliptos e a existência de campos limpos ocupam extensões relevantes nos distritos de Sousas e Joaquim Egídio, respectivamente.

Nos bairros mais antigos, como o Jardim Conceição, perduram características habitacionais de baixa renda, com alguns usos distintos do residencial, como bares e mercearias, demandados por aquela população.

Atualmente, a área central de Sousas, bem como os quarteirões situados ao longo da Av. Cel. Antônio Carlos Couto de Barros apresentam concentração de estabelecimentos de usos comerciais e de prestação de serviços de âmbito local e geral, sendo de grande porte especialmente aqueles localizados na referida avenida.

Destaca-se o crescimento do número de estabelecimentos do tipo bares restaurantes e similares, usos voltados ao atendimento de sua vocação de lazer e turismo, principalmente aos finais de semana.

A área urbana dos distritos de Sousas e Joaquim Egídio apresenta um sistema viário principal linear, sendo a Av. Cel. Antônio Carlos Couto de Barros, a via estruturadora. Os acidentes geográficos, principalmente o rio Atibaia, o ribeirão das Cabras e a topografia irregular da região contribuíram para o traçado descontínuo e estreito de seu sistema viário, cuja possibilidade de ampliação muitas vezes esbarra na existência de patrimônio histórico construído ao longo das vias. O rio Atibaia, que é o elemento segmentador mais marcante, conta com apenas uma ponte de acesso veicular integrando essas regiões, reforçando a linearidade do sistema viário local.

A APA de modo geral, configura um quadro particular no contexto do ambiente natural, apresentando conjuntos de construções remanescentes dos períodos canavieiro e cafeeiro, com elementos arquitetônicos, históricos ou institucionais, grande parte deles tombados pelo patrimônio histórico.

As fazendas e seu contexto paisagístico, as casas-sede, terreiros, colônias, tulhas e estações do ramal ferroviário, os núcleos urbanos e todos os demais vestígios das sucessivas fases históricas revelam os valores dessa região de Campinas.

Cabe destacar ainda o Observatório Astronômico de Capricórnio, situado na área rural do Distrito de Joaquim Egídio numa das cotas mais elevadas do município.

DIRETRIZES GERAIS PARA A MACROZONA 1:

Fortalecimento de ações, objetivando o cumprimento à Lei 10.850/01 que aprovou o Plano de Gestão da Área de Proteção Ambiental de Campinas, com destaque para:

- coibição da verticalização e adensamento;
- contenção da expansão urbana nos limites da área urbana atual;

- proibição de instalação de indústrias;
- estímulo de atividades turísticas que valorizem os atributos naturais, arquitetônicos, históricos ou culturais;
- conservação dos recursos hídricos e das matas nativas;
- melhoria da acessibilidade dos distritos de Sousas e Joaquim Egídio, através da elevação da capacidade do sistema viário estruturado;
- manutenção das características físicas e operacionais das vias locais dos distritos para preservar a qualidade de vida e o patrimônio sociocultural;
- preservação dos leitos férreos desativados e respectivas faixas "*non aedificandi*" para eventual utilização por transporte de passageiros, turístico/lazer ou local

MACROZONA 2 - ÁREA DE CONTROLE AMBIENTAL- ACAM

Esta área está localizada na porção norte/nordeste do município, atravessada pela Rodovia Adhemar Pereira de Barros – SP 340, na saída para Mogi-Mirim, é constituída predominantemente pela bacia do rio Atibaia, à sua margem esquerda, com maior porção de área rural, onde se inclui trecho de extensas planícies inundáveis . Possui posição estratégica entre a APA e a área urbana mais consolidada e em processo acelerado de urbanização, referentes às Macrozonas 3 e 8. Isso lhe confere características de área de amortecimento, inclusive no que tange ao controle da expansão urbana em direção ao eixo norte de conurbação com Jaguariúna, estratégia importante para a preservação da qualidade ambiental dos municípios, uma vez que também possui atributos ambientais, paisagísticos e históricos a serem preservados.

Assim como a Mz 1, a MZ 2 apresenta porções urbanas inseridas no meio rural, como os loteamentos Bosque das Palmeiras, Vale das Garças, Village Campinas, ao norte de Barão Geraldo, sendo que, na região entre a Rodovia SP- 340 e o Rio Atibaia, encontram-se os loteamentos Recanto dos Dourados, Chácara Bocaiúva e Bocaiúva Nova, também oriundos de chácaras de recreio. Apresenta passivos ambientais e sociais decorrentes de ocupações urbanas não planejadas.

De acordo com o Censo de 2000, a população desta macrozona é de 5.733 habitantes, representando 0,59% da população do município, sendo que 52,03% desse contingente encontra-se em zona rural. Possui área de 88,14 km², que corresponde a 11 % da superfície do município. A densidade média da região é baixa, correspondendo a 0,65 hab/ha.

Esta macrozona é subdividida em duas Áreas de Planejamento: região ao norte de Barão Geraldo (AP 2) e área predominantemente rural entre a SP-340 e o limite da APA (AP 3).

Esta região apresenta grandes extensões de pastos, bem como matas, com destaque para a mata do Córrego da Onça. Há importante presença de áreas com potencial para mineração nas várzeas do rio Atibaia, bem como formação localizada de ravinas e voçorocas na margem esquerda do córrego Tanquinho (AP 3).

O loteamento Vale das Garças está localizado na planície de inundação do rio Atibaia, onde o lençol freático é pouco profundo, resultando em inundações freqüentes, hoje controladas por dispositivo hídrico e risco de contaminação do aquífero subterrâneo. Na zona rural desta macrozona encontram-se algumas fazendas e destaca-se a existência de propriedades rurais resultantes de desmembramentos, com áreas em torno de 100.000m², assim como sítios e chácaras com áreas entre 10.000 e 20.000m², além da presença de diversos haras e da Subestação Furnas de Energia Elétrica.

A linha da antiga Cia. Mogiana, tombada pelo CONDEPACC, atravessa a zona rural da porção à direita da rodovia SP 340, apresentando trechos de relevante interesse histórico – cultural, como estações e sedes de fazendas, ao longo de seu percurso.

Apresenta culturas perenes e anuais, com predominância da cana-de-açúcar, em sua porção à direita da Rodovia SP –340 e atividades pecuárias.

Na região ao norte de Barão Geraldo verifica-se, além de haras, produção agrícola de pequenas propriedades – chácaras produtoras de flores para corte e plantas ornamentais, produtos hortifrutis e poucas fazendas, grande parte resultantes de subdivisões da antiga Fazenda São José .

Encontram-se na Mz 2 atividades de turismo rural, como na Fazenda Monte d'Este - que também é uma agroindústria, a Tozan e de recreação e lazer, tais como o Hotel Solar das Andorinhas, clubes, haras e chácaras, tanto na zona rural quanto em parte da área urbana.

Vale destacar a exploração turística da linha de trem já citada, no trecho entre a Estação Anhumas e a estação do município de Jaguariúna, na região a leste da SP - 340 (AP 3).

As áreas que compõem o perímetro urbano desta macrozona constituem-se de prolongamentos que avançam para o interior da zona rural, configurando porções distantes da área urbana consolidada, com a qual se articulam através de vicinais quase sempre em condições precárias de segurança e trafegabilidade. São loteamentos concebidos pelo padrão de chácaras de recreio e posteriormente regularizados pela Prefeitura, com utilização cada vez mais voltada para moradia, constituindo-se quase sempre em condomínios, pelas respectivas associações de moradores, porém com condições de infraestrutura ainda não solucionada.

Verifica-se também que na zona rural próxima à planície do Rio Atibaia e à áreas do perímetro urbano vem ocorrendo processos de desdobramentos e ocupações irregulares de lotes, nas Chácaras Piracambaia, Chácaras Leandro e Chácaras Mariângela, região marcada por grande fragilidade ambiental. Também há pequeno núcleo de favela em área do loteamento Recanto dos Dourados.

Os loteamentos existentes não possuem, em sua maior parte, pavimentação e rede de coleta de esgoto, sendo que o sistema viário é formado basicamente por estradas vicinais de terra batida, o que dificulta o atendimento por transporte coletivo, o qual, de resto, é precário, uma vez que a demanda é rarefeita.

A área é atravessada por diversas linhas de alta-tensão, oleoduto, gasoduto e ferrovia de uso turístico.

DIRETRIZES GERAIS PARA A MACROZONA 2:

- Deverão ser mantidas as características rurais com estabelecimento de critérios adequados de manejo das atividades agropecuárias, de exploração mineral, não sendo indicada à urbanização a curto e médio prazo;
- Estabelecimento de critérios para a ocupação por atividades turísticas, recreativas e culturais em zona rural, respeitando o módulo mínimo do Incra, de modo a não descaracterizar o ambiente natural, considerando o impacto ambiental e as condições de infra-estrutura, notadamente as estradas vicinais;
- Preservação das áreas de matas e paisagem significativas existentes na região.
- Garantia da recarga do aquífero subterrâneo, através da desobstrução dos fundos de vale e da preservação da planície de inundação, estabelecendo critérios para a exploração de águas subterrâneas e percentuais mínimos de permeabilização do solo;
- Os sistemas viários e de transporte deverão atender apenas, a situação manifesta, através, preferencialmente, das estradas vicinais com reserva de capacidade para a utilização por transporte coletivo;
- Equacionamento de soluções para loteamentos clandestinos e irregulares situados em áreas impróprias para ocupação.

MACROZONA 3 - ÁREA DE URBANIZAÇÃO CONTROLADA – AUC

Compreende as regiões de Barão Geraldo e parte do corredor da Rodovia D. Pedro I – SP 65, a qual constitui seu limite ao sul, tendo como limite a leste a Rodovia Adhemar Pereira de Barros - SP 340 e, a oeste, o Ribeirão Quilombo e as divisas com os municípios de Sumaré e Paulínia.

É composta de áreas com características físico-ambientais que requerem preservação, áreas rurais com produção agro-pecuária e áreas em urbanização, cujo processo de parcelamento e ocupação é condicionado ao provimento de infra-estrutura, demandando a definição de critérios para a manutenção da qualidade ambiental.

Esta área apresentou processo acelerado de urbanização nas últimas décadas, estruturando-se através de eixos viários de baixa capacidade correspondentes à malha urbana do Distrito de Barão Geraldo.

Abriga também grandes instituições de ensino, pesquisa e saúde - de polarização (UNICAMP, PUCC, Boldrini, Corsini, Hospital das Clínicas) as quais se localizam entre importantes vias de acesso: rodovias Milton Tavares de Souza - SP 332 e D. Pedro I – SP 65.

Essa área urbana possui um entorno rural produtivo apresentando patrimônio histórico e o 2º maior remanescente de mata urbana nativa do país, a Mata Santa Genebra. Apresenta fragilidades ambientais relacionadas principalmente aos cursos d'água impactados pela urbanização dos ribeirões Anhumas e Quilombo.

Esta macrozona está dividida em três Áreas de Planejamento: Região de Barão Geraldo (AP4), eixo D. Pedro I, no trecho entre CEASA e loteamento Santa Cândida (AP 6), e área rural (AP 15).

A Macrozona 3 possui uma área de 69,318 km², representando 8,7% da área total do município. De acordo com o Censo Demográfico de 2000, a área rural da macrozona abrigava 717 habitantes, enquanto a população urbana era de 31.514 habitantes, totalizando 32.231 habitantes representando 3,32% da população total do município. Maiores densidades são registradas apenas no centro de Barão Geraldo. A população favelada da macrozona concentra-se na região do Real Parque, entorno do Mata Santa Genebra e Recanto dos Pássaros.

A macrozona 3 é vocacionada a empreendimentos de abrangência regional, situados ao longo da rodovia D. Pedro I, e já apresenta concentração de grandes pólos geradores de trânsito, tais como: universidades do porte da Unicamp e Puccamp, que vêm sofrendo ampliações, e equipamentos comerciais e atacadistas, além de possuir áreas reservadas para empreendimentos de pesquisa e alta tecnologia: Pólo II da Ciatec, parcialmente implantado.

Registra-se a existência de matas nativas, com destaque para a Mata Santa Genebra, tombada pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas – Condepacc e Condephat e classificada como Área de Relevante Interesse Ecológico - ARIE, os maciços arbóreos próximos a ela, e a mata da Vila Holândia.

Apresenta bom potencial de água subterrânea, em terrenos colinosos localizados ao longo da rodovia D. Pedro I.

Encontram-se em atividade lavras de areia e de argila, bem como de material de empréstimo (saibro). Os impactos associados a essas atividades são a erosão nas margens do rio e a formação de cavas alagadas e abandonadas na várzea (areia e argila) e, ainda, barrancos de corte abandonados (saibro), fazendo-se necessária a reversão dessas situações

de degradação, em conformidade com a legislação em vigor. Outro fato a ser ressaltado nesta macrozona é que, embora apresente predominância de baixas e médias densidades de ocupação, as suas drenagens referentes ao ribeirão Anhumas, que tem como afluente o ribeirão das Pedras, e ao ribeirão Quilombo (pequena parte), têm águas bastante poluídas e apresentam ocorrências freqüentes de enchentes. Isto se deve, principalmente, ao lançamento de esgotos *in natura* em todo o percurso desses cursos d'água e à ocupação antrópica de faixas ribeirinhas de proteção. O Ribeirão das Pedras atravessa a maior parte urbana de Barão Geraldo.

Nas áreas com uso agrícola constata-se o predomínio de culturas perenes, com destaque para a cana-de-açúcar, em fazendas como a Sta. Genebra. Registra-se também a presença de áreas com pasto e diversas chácaras com módulo mínimo do Incra, próximas à estrada da Rhodia e ao longo das vicinais.

Nesta macrozona registram-se diversas solicitações para urbanização de áreas rurais, principalmente em Barão Geraldo, na região das chácaras ao longo das estradas vicinais perpendiculares ao eixo da Estrada da Rhodia.

Os parcelamentos urbanos regulares são em sua maioria de uso residencial, com predominância nos últimos anos de condomínios e loteamentos fechados.

Esta macrozona apresenta muitas áreas ainda não parceladas dentro do perímetro urbano do município, cujas possibilidades adequadas de urbanização, muitas delas localizadas ao longo da estrada da Rhodia, estão condicionadas a soluções de médio e a longo prazos referentes à melhorias do sistema viário estrutural de Barão Geraldo que já se encontra saturado. Do total das áreas ainda não parceladas, uma porção está destinada à implantação do Pólo II de Alta Tecnologia da Ciatec – *Companhia de Desenvolvimento do Pólo de Alta Tecnologia de Campinas*. Atualmente vigora para a área a Lei 8.252/95, que define procedimentos e parâmetros básicos de uso e ocupação do solo, encontrando-se em andamento estudos destinados ao fomento da área, como um centro de alta tecnologia.

Apesar da predominância de imóveis residenciais, o centro de Barão Geraldo possui um bom número de estabelecimentos de comércio e serviços que fazem com que esta região tenha uma relativa autonomia em relação ao restante do Município de Campinas. Encontra-se nesse centro, permissão para verticalização limitada em altura, configurando área de média densidade. A legislação de uso e ocupação do solo de Barão Geraldo - Lei 9.199/96, definiu áreas industriais, assim como áreas comerciais de maior porte, compatíveis com sua localização ao longo de eixos rodoviários (D. Pedro I, Gal. Milton Tavares de Souza), enquanto o uso residencial predomina no interior dos bairros.

Ao redor da Unicamp implantaram-se loteamentos para população de alta e média renda, que consolidam-se como bairros residenciais de expressiva valorização imobiliária da região. Destaca-se a presença de alguns bairros originados de tipologias de chácaras de recreio, como parte do Guará, onde hoje os lotes mínimos permitidos são de 1.000,00m², ocupados com residências de alto padrão. Verifica-se também a forte presença de condomínios habitacionais e loteamentos fechados de alto padrão, aprovados nas duas últimas décadas, notadamente no eixo da av. Albino José Barbosa de Oliveira.

Nas áreas de urbanização consolidada e em processo de urbanização ocorrem atividades agrícolas. As áreas agrícolas desta macrozona, incluindo-se aquelas mescladas às áreas de urbanização consolidadas, são as que apresentam maior reserva de Latossolo Roxo - terras de grande fertilidade - do município.

Na região do Guará o zoneamento define uso residencial (Z3 -BG e Z4 -BG), onde se incluem áreas com características ambientais que necessitam de tratamento especial. Trata-se da várzea do ribeirão Anhumas e de vastas porções de solo com alta fertilidade.

Sob o aspecto macroviário, verifica-se que a estrutura viária da macrozona é caracterizada por grandes eixos rodoviários (rodovias Adhemar Pereira de Barros – SP 340, General Milton Tavares de Souza – SP 332 e D. Pedro I – SP 65), que induziram a formação de assentamentos com características distintas, interligados entre si e com a área central da cidade de Campinas.

A estrutura viária mais especificamente da área urbana de Barão Geraldo é antiga e descontínua, o que acarreta baixa capacidade de suporte em relação à demanda, exigindo intervenções a curto prazo. As vias estruturais, como a av. Albino José Barbosa de Oliveira, já apresentam problemas de saturação e existe demanda por interligação entre a Zona Urbana de Barão Geraldo e a rodovia Adhemar Pereira de Barros -SP340 (Campinas/ Mogi-Mirim).

O bairro Cidade Universitária possui sistema viário mais recente e boa capacidade de suporte, porém o sistema estruturador é descontínuo, o que provoca conflitos de tráfego.

DIRETRIZES GERAIS PARA A MACROZONA 3:

Fortalecimento de ações, objetivando o cumprimento da Lei 9.199/96 que aprovou o Plano de Gestão de Barão Geraldo com destaque para :

- estruturação do sistema de marginais urbanas às rodovias estaduais que cortam e tangenciam a MZ e da viabilização de nova articulação com a sede do município através do prolongamento da Av. Guilherme Campos;
- Promoção de melhorias do sistema viário estrutural de Barão Geraldo;
- Controle da urbanização visando garantir as condições de funcionalidade do centro de Barão Geraldo, enquanto área de múltiplas atividades, com densidades e tipologias compatíveis, evitando o adensamento inadequado e o estrangulamento das redes de infra-estrutura, permitindo a mescla de uso com restrição aos usos incômodos, garantindo baixa densidade para o restante da área urbana em geral;
- Preservação/manutenção das áreas rurais com uso agrícola, com orientação para manejo adequado;
- Preservação das matas significativas da região;
- Recuperação de matas ciliares dos córregos com implantação de parques lineares do Anhumas e Riberão das Pedras formando corredores de interligação das matas remanescentes pertencentes ao mesmo ecossistema;
- Preservação das micro bacias, em especial a do ribeirão Anhumas e córrego Monte D'Este;
- Estabelecimento de critérios para a exploração e recuperação das áreas mineradas;
- Desenvolvimento de estudos da Operação Urbana da CIATEC II, que considerem a harmonização desta operação com a MZ, distrito e região e ações estratégicas de desenvolvimento econômico e social do município.

MACROZONA 4 - ÁREA DE URBANIZAÇÃO PRIORITÁRIA – AUP

Área urbana por excelência, esta macrozona compreende o centro histórico de Campinas e o centro expandido, onde se localizam os bairros de maior intensidade de ocupação e verticalização, bem como a área urbana circundante a estes delimitada externamente pelo anel rodoviário constituído das rodovias dos Bandeirantes e D. Pedro I. Representa a malha urbana mais articulada, mais bem infra-estruturada e mais bem dotada de equipamentos públicos do município, sendo parcialmente seccionada pela rodovia Anhanguera (no sentido Noroeste/Sudeste) e pela rodovia Santos Dumont, no quadrante Sudoeste, tendo ao norte grande área constituída pela fazendas Chapadão e Sta. Eliza.

Apresenta diferentes padrões e graus de adensamento e intensa diversificação de usos e atividades. Seus problemas ambientais são decorrentes do processo histórico de ocupação do meio físico e do modelo concentrador de atividades potencialmente geradoras de poluição atmosférica, hídrica e outras. Localizam-se nessa área o Centro Histórico, o Terminal Rodoviário Intermunicipal e grandes áreas institucionais, incluindo o Complexo Fepasa.

Esta macrozona está subdividida em quinze Áreas de Planejamento - APs: fazenda Chapadão e fazenda Santa Elisa (AP 10), Vila Costa e Silva/ Chácara Primavera (AP 11), Mansões de Santo Antônio (AP 12), São Quirino (AP 13), área da FEAC/ fazenda São Quirino (AP 14), Jardim Eulina/ Jardim Chapadão/ Vila Nova (AP 16), Taquaral/ Jd. N. Sr^a. Auxiliadora (AP 17), Jardim Garcia/ Campos Elíseos/ Jd. Santa Lúcia/Maria Rosa (AP 18), Jardim Aurélia (AP 19), Vila Teixeira/ Parque Itália /Vila Industrial/ São Bernardo (AP 20), Centro/ Cambuí/ Bosque / Guanabara (AP 21), Vila Brandina/ Nova Campinas/ Bairro das Palmeiras/ Parque Ecológico (AP 22), Vila Pompéia/ Jardim do Lago (AP 23), Proença/ Ponte Preta (AP 24), Jd. Esmeraldina/ Jd. São Vicente (AP 25).

A Macrozona 4 possui uma área de 157,667 Km², correspondendo a 19,79% da área do município. A população dessa macrozona, segundo o Censo Demográfico de 2000 era de 599.945 habitantes, compreendendo a 61,89 % da população do município, estando toda no interior do perímetro urbano legal. Segundo dados do cadastro do IPTU/ 2005, dentre as nove macrozonas de planejamento, é a que apresenta o maior número de lotes vagos, perfazendo um total de 31.030 em loteamentos aprovados, o que corresponde a 32,95% em relação ao total de lotes do município, totalizando 2.080,52 ha.

Esta macrozona concentra grandes áreas não parceladas formadas principalmente por glebas no entorno do rio Capivari, entre as rodovias Santos Dumont e Bandeirantes, e pelas fazendas Roseira, Ribeirão, Santa Genebra, São Quirino e parte da fazenda Brandina (Feac - Federação das Entidades Assistenciais de Campinas). Concentra também grandes áreas institucionais: fazenda Chapadão, fazenda Santa Elisa e Parque Ecológico Monsenhor Emílio José Salin.

A população favelada era de 55.781 pessoas, que representavam 9,3% da população urbana da Macrozona e 43,7% do total da população favelada do município, conforme dados do Censo Demográfico de 2000.

A Macrozona 4 contém o maior número de bairros predominantemente de classe média e alta, concentrando o maior número de atividades urbanas do município. As atividades do setor de comércio e serviços concentram-se notadamente na área central, para onde convergem as principais vias arteriais. Daí o elevado fluxo de passagem de veículos e pessoas que utilizam uma estrutura viária com caráter radial. Assim, a estrutura viária desta macrozona configura-se como a principal da cidade, composta de vias que ligam a periferia

da cidade à área central com características físicas e capacidades de tráfego definidas, bem como de vias coletoras e distribuidoras nas áreas mais densas, tendendo a constituir um sistema anelar.

O centro urbano consolidado apresenta grande diversidade de atividades e equipamentos urbanos, verificando-se no seu entorno alguns bairros predominantemente residenciais com forte tendência à localização de serviços, caso do Guanabara, e de comércio e serviços dirigidos às classes de renda mais alta, caso do Cambuí, configurando uma região de centro expandido com certo grau de especialização.

Em bairros residenciais circundantes a essa área mais central consolidaram-se, nos últimos anos, alguns corredores de usos predominantemente comerciais de âmbito geral, ao longo de importantes vias de estruturação viária, como é o caso da av. José de Souza Campos/ av. Princesa d'Oeste, av. Dr. Moraes Salles e outras. Mas, de uma forma geral, ainda são poucos os usos comerciais e de serviços, mesmo de natureza local, permitidos no interior desses bairros, cujos parâmetros se regem por conceitos de segregação.

As atividades industriais de um modo geral são segregadas pela lei de uso e ocupação do solo em algumas áreas específicas, predominantemente situadas ao longo das principais rodovias, sendo poucas as atividades industriais distribuídas na área urbana mais consolidada.

A verticalização do uso habitacional configura eixos bastante visíveis partindo do centro: do Cambuí segue para o norte, na direção do Taquaral, Mansões Santo Antônio, Jardim Flamboyant e Vila Nova; para o sul, esse eixo alcança o Bosque, Proença e Swift; ainda na direção sul, segue até a região da Vila Pompéia e Cidade Jardim.

Nas proximidades do centro, na direção leste, localizam-se bairros de alta renda que guardam o padrão horizontal, apresentando ainda lotes vagos. Nos últimos anos verifica-se em alguns deles um processo de migração do uso habitacional de maior renda, em busca de maiores condições de segurança, e sua substituição por outros usos, principalmente de atividades de prestação de serviços profissionais por grandes empresas, escritórios etc., permitidos através da Lei de Flexibilização de Usos – Lei nº 8737 de 1986, a qual se aplica a construções regularmente existentes nos eixos viários de maior importância.

Verifica-se também a consolidação da descentralização de grandes estabelecimentos de serviços e de comércio, que passaram a se fixar em áreas afastadas do centro, em novos eixos de localização, geralmente associados a vias de trânsito rápido, como as rodovias, onde já se localizam shopping-centers, hipermercados e grandes redes de lojas.

A população de renda média circunda a área central, notadamente a leste da via Anhangüera, em bairros de ocupação mais antiga e com razoável nível de consolidação. Essa população se utiliza da área central para suas compras e serviços gerais, sendo também cada vez mais atraída para os grandes equipamentos periféricos citados. As atividades de comércio e serviços no interior dos bairros residenciais de classe média restringem-se a eixos viários de maior importância, ou pequenos núcleos, observando-se a consolidação de alguns subcentros, principalmente nas regiões do Taquaral e São Bernardo.

A maioria das favelas desta macrozona ocupa as áreas públicas de loteamentos, muitas delas localizadas em bairros de classe média e alta, podendo-se citar as favelas concentradas na região do ribeirão Anhumas, Jd. Flamboyant, Vila Brandina, Jd. São

Fernando, Vila Georgina e, especialmente, aquelas localizadas na região entre as Rodovias Anhangüera – SP 330, Bandeirantes – SP 348 e Santos Dumont – SP 075.

Existem nesta macrozona barreiras físicas que funcionam como obstáculos à ocupação e à articulação viária entre bairros e com o centro, o que resulta em descontinuidades e problemas de circulação.

Esta macrozona tem importância significativa no âmbito metropolitano, pois já é limitada por rodovias (Anhangüera, D. Pedro I, Bandeirantes e Magalhães Teixeira) e concentra considerável número de equipamentos de caráter regional e metropolitano.

Na área central e entorno, a grande concentração de atividades de comércio e serviços atrai grande número de viagens, gerando problemas de congestionamento, superlotação de veículos, aglomeração de usuários de ônibus nos pontos e nos acessos aos terminais. As vias de ligação entre os bairros e a área central formam corredores estruturais urbanos constituídos pelas seguintes vias: rodovia Santos Dumont, av. das Amoreiras, av. John Boyd Dunlop, av. Lix da Cunha, av. Brasil/estrada dos Amarais, rodovia Gal. Milton Tavares de Souza (SP-332), rodovia Adhemar Pereira de Barros (SP-340), av. N. Sr^a. de Fátima/ av. Carlos Grimaldi, av. Moraes Sales/rodovia Heitor Penteado e av. Francisco de Paula Souza/av. Abolição. O atendimento por transporte coletivo, heterogêneo, é dificultado pela deficiência do sistema viário e pela intensa demanda manifesta.

Algumas áreas da cidade merecem tratamento especial no sentido de sua estruturação urbana, de forma a viabilizar sua ocupação mais intensa e adequada para exercer a função integradora da malha urbana.

Vale ressaltar que para esta macrozona estão previstos importantes projetos com caráter metropolitano, como a estruturação do trecho inicial do Corredor Noroeste, conectando Campinas à Hortolândia, Sumaré etc, a revitalização da área central de Campinas, em especial a área do Complexo da FEPASA, que abrigará, entre outros usos, terminais de transporte; a conclusão das obras de urbanização das áreas ao longo do Piçarrão, para as quais se prevê uma operação urbana; a Operação Urbana do Parque Linear do Capivari, cuja regulamentação já teve início.

Também merecem menção os empreendimentos de grande porte que vêm se instalando ao longo da rodovia D. Pedro I e os empreendimentos residenciais previstos para a Fazenda Sete Quedas e para a complementação do Parque Prado.

A Macrozona 4 ocupa o interflúvio entre a bacia dos rios Atibaia e Capivari, englobando as cabeceiras dos rios que fluem para estas bacias, tais como o Ribeirão Anhumas e o Córrego Piçarrão. Também pertencem a essa macrozona as cabeceiras do Córrego Quilombo, bacia diretamente ligada ao Rio Piracicaba.

São preocupantes nesta macrozona o grau de alteração das condições naturais dos terrenos e a ocupação inadequada dos vales e planícies fluviais, a saturação da infraestrutura em alguns pontos, decorrentes do crescimento rápido e desordenado da urbanização, acarretando problemas ambientais, tais como enchentes e a deterioração da qualidade das águas dos rios. Acrescem-se a estes problemas aqueles provocados pela grande concentração de atividades e pela alta densidade de ocupação do solo, especialmente na área central da cidade, refletindo-se em formas variadas de poluição e congestionamentos, demandando soluções mais eficientes para os deslocamentos.

O tratamento dos problemas ambientais decorrentes da configuração urbana dessa macrozona requer a adequação de sua infra-estrutura, bem como tratamentos específicos para recuperação de áreas degradadas, de forma a qualificar a paisagem urbana,

notadamente no percurso da rede hídrica, assim como daquelas áreas resultantes do abandono de atividades anteriormente exercidas e que necessitam de novas funções.

As duas bacias hidrográficas mais problemáticas são as do córrego Piçarrão e do ribeirão Anhumas, especialmente no trecho em que percorrem esta macrozona, devido ao seu elevado grau de ocupação.

DIRETRIZES GERAIS PARA A MACROZONA 4:

- regulamentação da implantação de atividades terciárias, de grande porte, de caráter regional e metropolitano, na região limdeira à Rodovia D. Pedro I;
- controle da expansão e da ocupação urbana da macrozona, buscando equilibrar a distribuição das atividades e otimizar a infra-estrutura instalada;
- priorização dos investimentos públicos para as áreas ocupadas e com carência de infra-estrutura;
- Promoção da abertura de novas possibilidades de adensamento e de localização de atividades geradoras de emprego em locais potencializados pelos investimentos públicos, notadamente em viário, transporte e drenagem;
- Fomento e consolidação de novos subcentros;
- Recuperação e urbanização de favelas considerando as questões ambientais, especialmente quanto a necessidade de desobstrução de fundos de vales e de planícies de inundação;
- Recuperação e revitalização do centro, com vistas a resolver os problemas de saturação de infra-estrutura e degradação do ambiente construído, estabelecendo regras para a manutenção da mescla de usos com incentivo especial para os usos habitacionais, hotéis, atividades culturais noturnas, etc;contendo o processos de adensamento e equacionado os problemas no sistema de drenagem;
- Preservação das planícies de inundação com possível aproveitamento para parques lineares e bacias de detenção;
- Estabelecimento de critérios que garantam de forma adequada a incorporação à área urbanizada de glebas ainda não parceladas;
- Estabelecimento de critérios de manejo das atividades minerárias, condicionando às exigências do licenciamento ambiental;
- Preservação dos maciços florestais, notadamente a mata Santa Terezinha;
- Elaboração de estudo específico para recuperação da rede hídrica urbana em especial do Ribeirão Anhumas e Rio Capivari, com a recuperação das margens, remoção de habitações em áreas de risco e implantação de áreas verdes, implantando áreas de contenção de enchentes nas planícies fluviais;
- Recuperação das áreas com problemas de erosão e adoção de medidas preventivas de processos erosivos e taxas de permeabilidade que garantam a qualidade ambiental ;

MACROZONA 5 - ÁREA DE REQUALIFICAÇÃO PRIORITÁRIA – ARP

Compreende a zona oeste do município, localizada entre a rodovia dos Bandeirantes e a divisa intermunicipal de Campinas com Monte-Mór e Hortolândia e apresenta condições variáveis de urbanização, caracterizada pela presença de diversas barreiras físicas, naturais (cursos d'água) e construídas (rodovias, ferrovias, linhas de alta tensão, oleoduto, gasoduto), descontinuidades da malha urbana e pela má distribuição de provimento da infraestrutura básica e deficiência de equipamentos públicos comunitários e serviços de atendimento local, além de conter áreas ambientalmente degradadas. É atravessada pelo rio Capivari e seu afluente, o córrego do Piçarrão, em trechos já impactados por atividades minerárias da região e processos urbanos, inclusive à montante. Localizam-se nessa área o Complexo Delta, o antigo aterro Pirelli, o Distrito Industrial de Campinas e os conjuntos habitacionais - DICs da Cohab Campinas.

Área de ocupação predominantemente residencial, com significativo grau de informalidade em seus assentamentos, onde se concentra a maior parte da população de baixa renda do município e apresenta carência de atividades terciárias de atendimento local e geradoras de emprego, configurando grande demanda por transportes públicos. É constituída pelas Áreas de Planejamento: AP 27- região do Campo Grande/ Florence, AP 28 – região do Ouro Verde/ Mauro Marcondes/ DICs Cohab e AP 29 – Distrito Industrial.

A Macrozona 5 possui uma área de 92,42 km², correspondendo a 11,60% da área do município. A maior parte da macrozona encontra-se dentro do perímetro urbano.

A população dessa região, segundo o Censo Demográfico de 2000, era de 196.381 habitantes (20,26 % da população do município), sendo 2,3% em área rural e 97,7% em área urbana. A população favelada era de 45.451 pessoas, representando 23.14% da população urbana da macrozona e 35,61% da população favelada do município.

Compõe-se de grandes adensamentos populacionais com características exclusivamente habitacionais e assentamentos irregulares.

Nessa região foram implantados empreendimentos de impacto com caráter metropolitano, como o novo trecho da Rodovia dos Bandeirantes – SP 348 e alguns grandes equipamentos urbanos de caráter municipal, como o Aterro Sanitário Delta e o Hospital Ouro Verde.

A população dessa região utiliza-se muito da área de serviços e empregos da área central e de outras áreas da cidade, caracterizando um movimento pendular de transportes, devido à insuficiência de subcentros locais. Dentre eles identificam-se, no interior da Macrozona 5, aqueles formados no entorno dos terminais de transportes coletivos, como o Ouro Verde e o Campo Grande, este no Parque Valença.

A macrozona apresenta-se intensamente degradada em termos ambientais. Está, em sua maior parte, sobre terrenos colinosos ondulados pertencentes à bacia do Rio Capivari. Ocupa também porções de terrenos colinosos suavemente ondulados, que dominam nos divisores d'água.

Os terrenos colinosos ondulados são muito susceptíveis à erosão em sulcos, ravinas e boçorocas, bem como apresentam erosão fluvial acentuada. Estes processos são freqüentemente acentuados por armamentos inadequados, pela falta de obras de drenagem de águas superficiais, falta de pavimentação, desbastes e terraplanagem para a implantação de loteamentos, o que vem comprometendo a qualidade dos mesmos, com a falta de medidas de controle de assoreamentos e inundações na região do rio Capivari e na bacia do Piçarrão.

A macrozona apresenta ainda deficiências quanto à disponibilidade de água subterrânea, que é restrita à zona do aquífero sedimentar que ocorre apenas na porção norte da mesma. Identifica-se a contaminação de poços e cacimbas por fossas negras nos loteamentos Jardim São Judas Tadeu e Cidade Satélite Íris.

Parte da várzea do Rio Capivari encontra-se bastante alterada por atividades de mineração de argila e areia.

Verifica-se nesta macrozona a ocorrência de remanescentes de matas naturais, entre eles a Mata da Granja Bela Aliança e a área de cerrado ao sul do Jardim Liliza, ambos em processo de tombamento pelo CONDEPACC. Registra-se a presença do aterro sanitário em operação - Delta 1 A, do lixão da Pirelli (desativado e com passivo ambiental) e ainda do Distrito Industrial de Campinas, atividades potencialmente causadoras de impactos ao meio ambiente, exigindo o monitoramento e ações corretivas por parte do poder público.

Pode-se citar os seguintes pontos de conflitos de uso: lavra predatória de argila e areia às margens do rio Capivari; proximidade de loteamentos e de aterros sanitários nas áreas de exploração mineral; possível conurbação com o município de Hortolândia em áreas com problemas erosivos, assentamentos habitacionais irregulares próximos ao Distrito Industrial.

Existe nesta macrozona grande porção de área rural com chácaras e usos agropecuários diversos, com grandes extensões de pasto sujo e limpo, cultura de cana-de-açúcar, áreas com reflorestamento de eucalipto e pequenas manchas de mata.

A zona rural se estende até o limite oeste do Município, caracterizada por relevo acidentado e cabeceiras de drenagem. Faz parte dessa área rural a grande área da Agropecuária Acácias, que se apresenta em grande parte envolvida por porções do perímetro urbano, não sendo constatado nela o uso agrícola, sendo indicada para a mesma um plano de ocupação que possa compatibilizar o uso habitacional com atividades rurais geradoras de emprego e minimizadoras de impactos ambientais.

A proximidade ao Aeroporto Internacional de Viracopos, localizado na Macrozona 7, ao sul, faz com que algumas áreas da Macrozona 5, como os loteamentos Vida Nova, Jd. Esplanada e alguns assentamentos irregulares sejam atingidas por restrições de usos referentes às curvas de ruído, estabelecidas pelas restrições aeroportuárias, normatizadas com base em legislação federal e municipal.

Nesta macrozona foram identificadas diversas glebas não parceladas, localizadas em área urbana, sendo uma delas a área das antigas Granjas Ito e Nova Aliança, que, devido à sua dimensão e localização, necessitarão de um plano global para a sua ocupação, de forma a melhor equacionar sua inserção no contexto social e ambiental da região do entorno, ressaltando-se os atributos naturais que a mesma apresenta.

A macrozona apresenta 20.518 lotes vagos, num total de 1.391,24 ha, localizados no Jardim Maracanã, Jardim Liliza, Jardim Sul América, Jd. Cidade Satélite Íris (principalmente), Vila Aeroporto, Parque Universitário de Viracopos, Jardim Planalto e Jardim Aeroporto Campinas, segundo dados do IPTU/2005.

O sistema viário estruturador é composto, basicamente, por dois grandes eixos de penetração, as avenidas John Boyd Dunlop e Ruy Rodrigues, que possuem características essencialmente radiais, conduzindo grande contingente populacional da região sudoeste do município à região mais central, utilizando-se o transporte individual ou coletivo.

A Macrozona é limitada a leste pela Rodovia dos Bandeirantes, que, em função de suas características técnicas, projetada para ser uma rodovia bloqueada, não apresenta acessos para o sistema viário urbano e também para a rodovia.

Outra característica marcante do sistema viário urbano desta macrozona é a escassez de ligações perimetrais entre os dois principais eixos estruturadores, Av. Ruy Rodrigues e Av. John Boyd Dunlop.

Nas áreas ao longo do Rio Capivari estão previstos investimentos públicos de complementação do sistema viário (APs 27 e 28).

A Macrozona 5 possui uma grande área territorial, mais adensada ao longo dos dois eixos de estruturação viária e, no restante da área, apresenta sistema viário bastante rarefeito e descontínuo, com grandes vazios urbanos.

Estas características conformam o desenvolvimento da Macrozona 5 por meio de bairros isolados ao longo dos dois eixos estruturadores.

A grande distância da região onde se situam os terminais Ouro Verde e Campo Grande em relação à área central da cidade, aliada à escassez de ligações perimetrais entre os dois eixos estruturadores, e ainda a demanda manifesta na macrozona, induziram a adoção do sistema integrado de transporte por ônibus.

Sob o aspecto viário e de transporte, destacam-se, a existência de projetos de caráter metropolitano e urbano, já citados anteriormente. Esta região está inserida no Plano de Metas do Governo.

DIRETRIZES GERAIS PARA A MACROZONA 5:

- Estabelecimento de critérios de uso e ocupação do solo que fomentem a mescla de atividades na região, especialmente aquelas geradoras de emprego, limitando apenas aquelas prejudiciais ao meio ambiente e incompatíveis com a capacidade da infraestrutura e com usos já instalados;
- Garantia da urbanização das áreas públicas já existentes, de forma a ocupá-las com o uso originariamente previsto (lazer e institucional), e garantir nos novos empreendimentos que as áreas reservadas para lazer e equipamentos sejam adequadas e utilizadas para os fins previstos;
- Revisão das possibilidades de usos e adensamento hoje concentradas apenas ao longo da av. John Boyd Dunlop;
- Definição de critérios adequados para a implantação de novos assentamentos urbanos, além de estudos de caráter geológico e geotécnico, tendo em vista a fragilidade do solo;
- Estabelecimento de critérios que permitam o adensamento, desde que garantida a implantação adequada da infra-estrutura;
- Intervenção na estrutura viária para promover ligações interbairros e corrigir os problemas de descontinuidade;
- Controle e/ou recuperação as áreas de disposição final de resíduos sólidos presentes na macrozona;
- Recuperação das áreas degradadas por processos erosivos na região dos DICs e Cohab;
- Fomento do surgimento de subcentros, notadamente na região do Campo Grande, bem como do fortalecimento dos centros de bairro, através da definição de incentivos à implantação de atividades terciárias e secundárias que não gerem incômodos;

- Priorização da transferência da população localizada na área crítica de inundação do córrego Piçarrão e do Capivari, seguida da recuperação da planície fluvial com aproveitamento para parque linear e reurbanização das áreas remanescentes
- Utilização das áreas marginais ao Córrego Areia Branca para implantação de sistema de ciclovias, inclusive para complementação de percurso do transporte coletivo, podendo ser associadas a parques, funcionando como elemento de integração entre a região do Terminal Ouro Verde e o Distrito Industrial.
- Equacionamento dos problemas ambientais decorrentes da disposição de lixo na área do aterro da Pirelli;
- Continuação da implantação da Operação Urbana do Parque Linear Capivari.

MACROZONA 6 - ÁREA DE VOCAÇÃO AGRÍCOLA - AGRI

Localizada ao sul do município, em trecho da divisa intermunicipal com Valinhos, constitui-se basicamente de zona rural, formada por terras com bom potencial agrícola onde está localizada a maior área de cultura perene do município, principalmente para a fruticultura, limitando-se externamente com o município de Valinhos e, por outro lado, com as Macrozonas 4 e 7, sendo cortada pela rodovia dos Bandeirantes.

É uma área não propícia à urbanização, principalmente em função da presença de elementos naturais, como o rio Capivari - onde ocorre seu ponto de captação para abastecimento - e remanescentes de matas, considerando-se também a produtividade agrícola, a ser mantida e incentivada, devendo ser controlados os avanços, sobre esta, dos padrões dos padrões urbanos verificados no entorno.

Esta macrozona corresponde à Área de Planejamento - AP 32 - região dos bairros rurais Saltinho/ Descampado e compreende uma pequena parte da Unidade Territorial Básica - UTB 65, área do perímetro urbano com uso agrícola, sendo atravessada pela rodovia dos Bandeirantes.

A Macrozona 6 possui uma área de 33,038 Km², que corresponde a 4,15% da área do município, constituída por zona rural e uma pequena parte urbana de uso agrícola. A população dessa região, segundo o Censo Demográfico de 2000, era de 4.204 habitantes, representando 0,43% da população do município, sendo que destes, 3.319 habitantes situam-se em zona rural (78,95%) e 885 habitantes (21,05%) em zona urbana.

A macrozona 6 compreende os mananciais hídricos do Rio Capivari-Mirim (pequena parte), à montante da captação do município de Indaiatuba, e do Rio Capivari, à montante da captação deste pelo município de Campinas .

Destaca-se também nessa região a existência de áreas de produção agrícola e de remanescentes de matas. A área rural desta macrozona é formada por fazendas, sítios e chácaras responsáveis pela maior área de cultura perene do município

Há utilização de água subterrânea, principalmente para irrigação de culturas agrícolas, além do consumo humano. A densidade de poços é alta, principalmente na região situada a leste da rodovia Santos Dumont. No entanto, o sistema de drenagem dessa região é pouco denso, fator responsável pela baixa disponibilidade hídrica.

Constitui-se essencialmente de terrenos colinosos ondulados e inclinados, que embora sejam apropriados à urbanização, apresentam problemas específicos relativos à declividade e à erosão, os quais exigem manejo adequado.

Tem grandes extensões de pasto limpo e sujo, bem como áreas rurais com produção agrícola (figo, uva, goiaba, entre outras), especialmente na divisa com Valinhos.

Registra-se a presença de lavras de areia e argila, associada ao leito ativo e várzea do rio Capivari, além de lavra de gnaíse para brita. Os impactos associados a esses empreendimentos referem-se à formação de cavas alagadas na várzea do rio (argila, areia) e à alteração no modelo do relevo e praça de lavra abandonada (brita). Há ainda olarias e cerâmicas ao longo do rio Capivari, em zona urbana.

A região situada na margem esquerda do Rio Capivari apresenta boas condições de permeabilidade em função da grande quantidade de áreas vazias, condição essa que deve ser mantida. A presença do aquífero cristalino nesta macrozona indica potencialidade dos recursos hídricos subterrâneos, cuja exploração deverá, no entanto, ser avaliada.

Esta macrozona compreende pequena porção de área na zona urbana onde se encontram granjas e chácaras, além de porções de fazendas e grandes glebas sem ocupação.

A área rural localizada na divisa com Valinhos é formada por sítios com produção de fruticultura.

Na divisa com Valinhos está prevista a complementação do anel rodoviário de contorno de Campinas – Rodovia Prefeito Magalhães Teixeira – SP 083, projeto de abrangência municipal e regional, permitindo a retirada do tráfego intermunicipal de passagem da área urbana do município, cuja continuidade atingirá a Rodovia dos Bandeirantes.

O sistema viário é descontínuo, não permitindo a ligação entre bairros. A região é acessada basicamente pela Rodovia Lix da Cunha – SP 073 (Estrada Velha de Indaiatuba).

DIRETRIZES GERAIS PARA A MACROZONA 6:

- Impedimento à urbanização com manutenção das áreas rurais e do uso agrícola;
- Preservação e manutenção como rurais das áreas de produção agrícola, com orientação para manejo adequado das mesmas e em especial o disciplinamento do tratamento das águas superficiais em função do uso para irrigação ;
- Atendimento pelo sistema viário de transporte apenas da situação manifesta
- Adequação do limite intermunicipal Campinas - Valinhos quando da implantação da complementação do anel rodoviário;
- Revisão do traçado do perímetro urbano com relação a área urbana existente na macrozona;
- Preservação dos mananciais e matas, com definição de incentivos à recuperação do ecossistema;
- Adoção de medidas preventivas de processos erosivos e taxas de permeabilidade que garantam a qualidade ambiental no parcelamento de novas áreas, na microbacia do córrego Sete Quedas;
- Incentivos à manutenção das áreas de produção agrícola, com orientações para o manejo adequado das mesmas;
- Ações junto aos órgãos governamentais objetivando o detalhamento conjunto do traçado da complementação do anel rodoviário.

MACROZONA 7 - ÁREA DE INFLUÊNCIA AEROPORTUÁRIA - AIA

Está localizada ao sul e parte do sudoeste do município, limitando-se com os municípios de Indaiatuba, Monte-Mór e Itupeva. Caracteriza-se pela presença estruturadora do Aeroporto Internacional de Viracopos, que representa grande barreira física e condiciona atividades do seu entorno, não só em função das operações aeroportuárias, cujas restrições de uso são determinadas por normas federais, como também por suas características, dimensão e pelo processo de ocupação da região na qual se acumulam demandas sociais de toda ordem. É atravessada pelas rodovias Santos Dumont, Eng^o Miguel Melhado Campos (SP 324) e Rodovia Lix da Cunha – SP 073, que seccionam áreas com características semelhantes, possuindo precária articulação viária com a Macrozona 5 e o restante da cidade, a qual ocorre basicamente através da rodovia Santos Dumont. Constitui-se em sua maior parte de zona rural, com áreas produtivas onde ocorrem diversas atividades de natureza agrícola.

Em sua porção urbana apresenta loteamentos regularmente aprovados na década de 50 na sua maioria e de ocupação de assentamentos habitacionais irregulares e sem condições de infra-estrutura básica, reflexo, em grande parte, do processo expropriatório de ampliação do sítio aeroportuário, de longa data e não consumado, implicando em sério conflito com as fragilidades ambientais e estruturais verificadas na região.

Constituem esta macrozona a Área de Planejamento - AP 33 - região do bairro rural Friburgo, a Área de Planejamento - AP 37, que compreende as Unidades Territoriais Básicas - UTBs 66, 66^a e 67 e a Área de Planejamento - AP 34, que compreende a totalidade da área do sítio atual do Aeroporto Internacional de Viracopos, bem como a área indicada pelo decreto municipal de declaração de utilidade pública para fins de expansão do aeroporto, a ser confirmado pelo governo federal após o processo de licenciamento ambiental em curso, incluindo também os bairros urbanos vizinhos localizados a oeste da rodovia Santos Dumont.

A Macrozona 7 possui uma área de 70.493 Km², que corresponde a 8,85 % da área do município, constituindo-se na sua maior parte por zona rural. A população dessa região, segundo o Censo Demográfico de 2000 era de 25.493 habitantes, 2,63% da população do município, sendo que 1.179 habitantes, 4,62%, situavam-se em zona rural e 34,85 % em zona urbana. A população favelada é de 8.865 pessoas, cerca de 6,96 % da população do município.

A definição, por parte do governo federal, dos novos rumos a serem dados à expansão do aeroporto deverá orientar novas abordagens por parte do governo municipal visando a resolução da situação urbanística estrutural e social verificada na região sob a influência dos impactos do processo em curso.

A macrozona 7 compreende o manancial hídrico do rio Capivari-Mirim, à montante da captação do município de Indaiatuba.

Destaca-se também nessa região a existência de uma grande área com potencial de extração mineral (jazidas de argila para cerâmica vermelha e de remanescentes de matas e de cerrado um dos poucos exemplares desta vegetação no município).

Registram-se áreas de produção agrícola e a presença de áreas com reflorestamento de eucalipto, cultura anual e áreas de pasto limpo.

Há utilização de água subterrânea. A densidade de poços é alta. O sistema de drenagem dessa região é pouco denso, fator responsável pela baixa disponibilidade hídrica.

O parcelamento para fins urbanos desta macrozona teve início nos anos 50, em função da consolidação do aeroporto. Hoje, predominam na região bairros populares pouco

consolidados e com graves problemas de infra-estrutura, dentre eles destaca-se a existência de loteamentos não implantados que hoje estão ocupados por assentamentos irregulares, a sudeste do aeroporto. Essa questão expõe a crise habitacional e evidencia a presença de faixa da população que não tem acesso ao restrito mercado formal de produção da habitação.

Com exceção do Jd. Fernanda, que se encontra praticamente todo ocupado, a área urbana desta macrozona caracteriza-se pela existência de diversos lotes e glebas vagas, algumas decorrentes de loteamentos cancelados.

Vale destacar a presença de várias favelas localizadas principalmente em área pública reservada para sistema de lazer dos loteamentos, a exemplo do Jd. Campo Belo I e II, Descampado e Jd. Fernanda.

São praticamente inexistentes os estabelecimentos comerciais e de serviços, mesmo aqueles destinados ao apoio imediato à habitação. Encontram-se ainda nesta macrozona as indústrias Singer e Valeo, às margens da rodovia Santos Dumont.

O projeto de maior impacto previsto para esta região é a ampliação das atividades do Aeroporto Internacional de Viracopos, que implicará em uma desapropriação de grande parte da área desta macrozona. Ampliação esta que, anteriormente à nova diretriz de ampliação, indicava desde a década de 70 a desapropriação total ou parcial de 25 loteamentos compreendendo 10.900 lotes, além da necessidade de remoção de favelas e ocupações.

Verifica-se que ocorre a intensificação do crescimento populacional nas áreas atingidas por declaração de utilidade pública. A situação tem se agravado à medida que cresce o número de pessoas vivendo em precárias condições sanitárias, de equipamentos e serviços sociais, reivindicando melhorias para a região.

Para o enfrentamento da problemática que envolve esta macrozona torna-se necessário aprofundar a compreensão de suas características físicas, sociais e estruturais, do ponto de vista da sustentabilidade do território para implantação dos grandes projetos previstos. Isso inclui o estudo prospectivo das transformações a serem realizadas por investimentos e obras, concomitantemente ao equacionamento dos passivos ambientais e sociais já instalados.

Dada a magnitude e complexidade das medidas necessárias, torna-se importante a definição de estratégias, projetos e obras, elencando-se as prioritárias, e a atribuição de responsabilidades de cada segmento governamental ou privado envolvido ou beneficiado, dentro de um processo de gestão compartilhada do território urbano, razão pela qual esta região se insere no Plano de Metas da atual Administração.

A infra-estrutura da região é bastante precária, principalmente quanto ao abastecimento de água e à destinação final de esgoto. O abastecimento nos bairros residenciais é feito através de poços domésticos e cisternas da Sanasa, colocadas em alguns cruzamentos.

É importante ressaltar que o equacionamento dos problemas de infra-estrutura dessa macrozona mediante soluções convencionais pode ser um fator de indução à ocupação urbana na região, em especial pela acessibilidade proporcionada pela rodovia Santos Dumont, o que não é aconselhável neste momento.

Quanto ao esgotamento sanitário, há problemas para a destinação final dos dejetos. A região possui duas áreas naturais de esgotamento, sendo uma para o rio Capivari-Mirim e outra para seu afluente, o ribeirão Viracopos. Aquele rio é classificado pela Cetesb como classe 1, isto é, na sua bacia não é permitido o lançamento de esgotos, mesmo

que tratados. O esgotamento é feito atualmente por meio de fossas sépticas e poços absorventes, mas este atendimento vem se tornando cada vez mais precário, principalmente no Jd. Fernanda prevendo lançamento dos dejetos no rio Capivari-Mirim, à montante da captação de água para o município de Indaiatuba, são impraticáveis. Há alternativa para reversão dos esgotos para o rio Capivari, com a construção de coletor-tronco, linha de recalque e uma estação elevatória de esgoto.

O sistema viário principal da macrozona é de caráter metropolitano, e o escoamento do tráfego se dá pela rodovia Santos Dumont. O restante da região apresenta um sistema viário descontínuo. Na zona rural identifica-se a Estrada do Friburgo como principal via vicinal. O atendimento por transporte coletivo é precário em função da dificuldade de articulação dessa área com as demais.

DIRETRIZES GERAIS PARA A MACROZONA 7:

- Estabelecimento de critérios específicos para a ocupação da área urbana, com exigências relativas às soluções dos problemas de infra-estrutura, especialmente na bacia do Capivari Mirim e na área sob influência das curvas de ruído do aeroporto de Viracopos;
- Avaliação, nos estudos de uso e ocupação do solo, do interesse e dos impactos da exploração dos recursos minerais existentes e estabelecimento de regras para exploração racional e recuperação das áreas mineradas;
- Implantação de sistemas viário e de transportes de forma a atender apenas à situação manifesta e aos projetos de caráter metropolitano e regional, previstos em função de ampliação do aeroporto;
- Implantação de sistema viário hierarquizado tipo misto (sistemas perimetral e radial), de forma a integrar esta macrozona às demais regiões da cidade, através do provimento de acessos e de circulação viária adequados;
- Priorização do transporte coletivo, através de sistema tronco integrado por ônibus;
- Preservação dos mananciais, matas e cerrados, com definição de incentivos à recuperação do ecossistema;
- Preservação dos mananciais, matas e cerrados restringindo a ocupação aos bairros já existentes e incentivando a manutenção da produção agrícola com manejo adequado;
- Recuperação da área degradada próxima à indústria da Singer (área de fundição);
- Adoção de medidas preventivas de processos erosivos e taxas de permeabilidade que garantam a qualidade ambiental no parcelamento de novas áreas;
- Equacionamento das condições de abastecimento e esgotamento das áreas ocupadas, em consonância com a ampliação do aeroporto, através da melhoria das soluções locais existentes, como monitoramento e regularização dos poços e melhoria e manutenção regular dos sistemas de fossas sépticas e sumidouros;
- Equacionamento da situação de carência de infra-estrutura dos bairros remanescentes da desapropriação do aeroporto através de alternativas tecnológicas localizadas, aliando o atendimento das necessidades básicas ao controle da expansão e do adensamento;

MACROZONA 8 - ÁREA DE URBANIZAÇÃO ESPECÍFICA – AURBE

Área que se localiza ao longo de importantes eixos rodoviários regionais, abrangendo desde o loteamento Parque Xangrilá, junto à Rodovia Adhemar Pereira de Barros- SP 340, prolongando-se ao longo da rodovia D. Pedro I – SP 65 até as imediações da Rodovia Pref. José Roberto Magalhães Teixeira – SP 083. Esses eixos rodoviários se apresentam como o elemento estruturador predominante e como principal fator de segmentação urbana, verificando-se a presença de grandes estabelecimentos de atração regional. Possui sistema viário interno descontínuo e ainda demanda a utilização dos eixos rodoviários para o tráfego intra-urbano do município, ocasionando um conflito com o fluxo da rodovia. Apresenta loteamentos habitacionais consolidados e em consolidação, de padrão médio e alto, algumas áreas industriais e grandes áreas vazias, requerendo, para sua urbanização, maiores cuidados ambientais, principalmente junto ao ribeirão Anhumas, córrego São Quirino e córrego Samambaia, bem como a compatibilização com os diferentes usos já existentes, para tanto devendo ser consideradas as questões do ambiente natural, a carência de infra-estrutura, o sistema viário e a capacidade de atendimento por equipamentos públicos.

A Macrozona 8 possui uma área de 31.197 Km², que corresponde 3,91% da área do município. A população dessa região, segundo o Censo Demográfico de 2000 era de 9.499 habitantes, correspondente a 0,98% da população do município.

Esta macrozona apresenta a maior área em glebas não parceladas dentro do perímetro urbano. Segundo o cadastro do IPTU/2005, verifica-se a existência de 3.534 lotes vagos nesta macrozona, principalmente no Parque Imperador, Pq. Xangrilá, Jd. Myriam Moreira da Costa e Parque dos Pomares.

Compreende a região do Jardim Myriam Moreira da Costa/ Parque Xangrilá/ Alphaville Campinas, Parque Imperador/ Fazenda Brandina, região do Notre Dame/ Condomínio Gramado e Alto da Nova Campinas. Esta macrozona apresenta dinâmicas distintas, visto que as áreas urbanas ocupadas são isoladas, interligando-se apenas por eixos rodoviários. É preocupante o avanço acelerado da urbanização sobre áreas com solos férteis, bem como a presença de loteamentos e condomínios com finalidade urbana em zona rural, principalmente na região do Alto da Nova Campinas.

Existe na macrozona uma pequena parcela de zona rural, onde se verificam usos agrícolas, principalmente de hortas e pastos, em área que requer cuidados ambientais.

Esta área rural é parte da microbacia do córrego Samambaia, área de influência da captação do Atibaia em Campinas, bem como apresenta alguns remanescentes de mata nativa.

Ao noreste da macrozona 8 encontra-se o trecho do Ribeirão Anhumas e de alguns de seus afluentes, como o Córrego São Quirino e o Córrego Samambaia na parte sul, os quais requerem atenção especial do ponto de vista ambiental, particularmente de drenagem.

O Córrego São Quirino, que corta o loteamento Parque Imperador, tem provocado inundações em diversas residências em razão do subdimensionamento do bueiro existente sob a linha férrea que corta o loteamento .

Apresenta bom potencial de água subterrânea em terrenos colinosos localizados ao longo da Rodovia D. Pedro I – SP 065 e a leste da Rodovia Adhemar Pereira de Barros-

SP 340. A região de influência do manancial do Córrego Samambaia tem uso residencial, apresentando ocupação avançada.

Nesta macrozona estão inseridos os loteamentos de renda média baixa, como Jardim Myriam Moreira da Costa, Parque dos Pomares, Chácaras São Rafael, Parque Luciamar e os de renda média e alta, como Parque Xangrilá e Alphaville Campinas, respectivamente, distantes da malha urbana consolidada e com ocupação mais recente. Ressalte-se a existência do complexo educacional Integral, nas proximidades do Alphaville Campinas.

Mais ao sul da macrozona, encontramos os loteamentos Ile de France, Sítios de Recreio Gramado, Sítios Alto da Nova Campinas e Chácaras Oak Hills, e área rural vizinha ao município de Valinhos.

A maioria dos parcelamentos existentes são de uso residencial e apenas os lotes lindeiros à estrada SP- 340 Rodovia Adhemar Pereira de Barros são ocupados por comércio, serviços, barracões e algumas indústrias.

A atual lei de uso e ocupação destina ao uso industrial, comercial e de serviços de grande porte a faixa ao longo dos eixos rodoviários da D. Pedro I e Adhemar Pereira de Barros e destina como área de preservação, a faixa ao longo do ribeirão Anhumas. Para o restante da área é previsto o uso residencial.

Destaca-se nesta região a existência de dois polos comerciais importantes, junto ao eixo da Rodovia D. Pedro I – SP 65: a Decathlon e a Leroy Merlin, ambas inserido na Gleba Invernada de propriedade da FEAC.

A ocupação desta área como um todo tem se caracterizado pelo padrão residencial de alta renda, com condomínios horizontais fechados, atendendo à demanda de mercado por empreendimentos habitacionais característicos de Z- 4. Registra-se a existência de dois condomínios verticais e diversos condomínios residenciais horizontais na região do Notre Dame.

As regras urbanísticas vigentes geram alguns conflitos com a ocupação real do solo na área, especialmente em relação à infra-estrutura viária, de drenagem e de saneamento. A tendência de ocupação dentro do padrão de condomínios horizontais tem gerado espaços compartimentados e segregados com pouca reserva de áreas públicas.

Destaca-se nesta região a existência de dois complexos educacionais: a Escola Comunitária de Campinas e a Escola Notre Dame, que geram um grande fluxo de veículos no local, especialmente no eixo rodoviário que interliga a sede aos Distritos de Sousas e Joaquim Egídio.

Ressalta-se na AP 8 um conflito viário na transposição da rodovia D. Pedro I/ acesso ao Parque Imperador que exige intervenção a curto prazo, além de provimento de sistema viário adequado quando da ocupação da área. O sistema de transporte que atende as APs 7, e 8 é radial, com atendimento adequado à demanda manifesta. Na região das Chácaras Gramado, a circulação ocorre basicamente através do transporte individual, sobre um sistema viário descontínuo e de pouca articulação entre bairros. A demanda por transporte coletivo, pouco intensa, está atendida satisfatoriamente.

O acesso para a região com grande concentração de condomínios ocorre apenas pela rua Eliseu Teixeira de Camargo, com características locais. Vale ressaltar que, de acordo com análises realizadas, no caso de ocupação de todos os lotes haverá grande redução do nível de serviço da via, tornando a circulação local bastante problemática, pois a quantidade de veículos em circulação estará, aproximadamente, 72% acima da capacidade de suporte da via.

Dois fatores de impacto de caráter metropolitano: ressalta-se o trecho do anel rodoviário de Campinas e possibilidade de trem intrametropolitano .

DIRETRIZES GERAIS PARA A MACROZONA 8:

- Definição da ocupação de baixa densidade que garanta a preservação do Ribeirão Anhumas mais densa, até o divisor da microbacia Anhumas/Taquaral;
- Manutenção das características das áreas rurais existentes, com orientação para manejo adequado das atividades, objetivando a proteção da bacia do Córrego Samambaia;
- Preservação da área pertencente à bacia do Córrego Samambaia objetivando a proteção de mananciais e controle da contaminação por esgoto e agro tóxicos;
- Preservação a microbacia do Córrego São Quirino e Ribeirão Anhumas;
- Permissão de usos comerciais/industriais junto aos eixos rodoviários e usos habitacionais para áreas mais internas à macrozona;

Estruturação viária da macrozona, visando interligação interna independente dos eixos rodoviários.

MACROZONA 9 - ÁREA DE INTEGRAÇÃO NOROESTE – AIN

Essa região tem características específicas e desenvolve-se no entorno de grandes eixos viários estruturadores que configuram o núcleo de confluência de três rodovias, a saber: Anhangüera, D. Pedro I e Adalberto Panzan (via de conexão Anhangüera - Bandeirantes), com função polarizadora no Corredor Noroeste de Integração da Região Metropolitana, por onde ocorre o processo de conurbação de Campinas com Hortolândia e Sumaré. É a área que apresenta menor articulação com a malha urbana do município, sendo contígua a grandes barreiras físicas, como as Fazendas do Exército e Santa Elisa, as quais funcionam como elementos segregadores.

Também não se articula espacialmente com a região do Campo Grande, pela existência do Complexo Delta, no limite com a Macrozona 5, que a delimita ao sul.

Apresenta mescla de usos habitacionais de baixa renda com usos comerciais e industriais, alternando-se com áreas vazias distribuídas ao longo do eixo de expansão horizontal. Comporta, ainda, área de confluência de leitos férreos (parcialmente desativados).

Compreende as regiões do Distrito de Nova Aparecida / Parque Santa Bárbara/ Parque Via Norte, e a região dos Amarais.

A população total da macrozona era de 75.747 habitantes, segundo o Censo de 2000, representando 7,81% da população total do município. A população favelada da macrozona, que se concentra principalmente na região do complexo São Marcos/ Sta. Mônica/ Campineiro era da ordem de 16.645 habitantes, representando 13,04 % da população favelada do município.

A macrozona 9 apresenta vocação para a implantação de empreendimentos de abrangência regional ao longo dos eixos rodoviários, onde já se verifica a presença do Pólo I da CIATEC, do TIC – Terminal Intermodal de Cargas, compreendendo terminal de transportes de carga e armazéns alfandegados; composta de áreas para atividades de transporte e armazenamento e de áreas para atividades comerciais, bem como indústrias de grande porte, como a Bosch e a General Eletric. Destacam-se também as instalações do Jockey Club, lindeiras à Via Anhangüera.

Estão previstos para essa região projetos e empreendimentos de impacto com caráter metropolitano como o Corredor de Exportação, o Corredor Noroeste e outros, que requerem condicionamentos urbanísticos especiais, em face da conurbação e das demandas específicas decorrentes.

A região do Distrito de Nova Aparecida encaminha-se para a configuração de um subcentro, podendo vir a desempenhar outras funções urbanas, além daquelas ligadas ao consumo, atenuando efeitos indesejáveis sobre o sistema de transporte, decorrentes do acelerado processo de conurbação com Hortolândia e Sumaré. Esta região dispõe de infraestrutura de transporte de carga que a caracteriza como especializada no setor.

Registra-se a presença do antigo aterro Santa Bárbara – lixão desativado com possíveis impactos ao meio ambiente, área onde hoje existe uma praça pública, exigindo um monitoramento por parte do Poder Público. Verifica-se também a existência de áreas com problemas erosivos que requerem tratamento, em trechos da conurbação com os municípios de Hortolândia e Sumaré.

Esta macrozona é formada apenas por porção urbana não havendo área rural.

Os loteamentos da região do São Marcos/ Amarais têm infra-estrutura básica e pavimentação, enquanto o San Martin não está pavimentado e apenas uma parte tem rede de esgoto. Cerca de 20% da área loteada da AP 26 está sem pavimentação, mas, de maneira geral, a área apresenta infra-estrutura básica e rede de esgoto.

Ressalta-se a ocorrência de inundações nas favelas localizadas nos Jardins Campineiro, São Marcos e Sta. Mônica, devidas à ocupação das planícies de inundações por habitações irregulares.

Verifica-se nesta macrozona, na proximidade do entroncamento das Rodovias D. Pedro I – SP 65 e Rodovia Anhangüera – SP 330 o Conjunto Habitacional do CDHU, implantado recentemente com demandas por equipamentos ainda a serem equacionadas.

Sob o aspecto macroviário, sua estrutura é caracterizada por grandes eixos rodoviários: Rodovia D. Pedro I – SP 65, Rodovia Anhangüera – SP - 330, Rodovia Adalberto Panzan – SP 101/330 (conexão Anhangüera/ Bandeirantes) e, ainda, a Rodovia Francisco Aguirre Proença – SP 101 (Campinas/Monte-Mór) e a av. Comendador Aladino Selmi (Estrada dos Amarais), sendo que tanto o viário urbano quanto o rodoviário possuem características essencialmente radiais.

Essa configuração induziu a formação de grandes adensamentos com características distintas, interligados entre si e com a área central da cidade através dos eixos rodoviários mencionados.

A região do São Marcos/Amarais, apresenta conflitos de acessibilidade no sistema viário local, que acarretam problemas de articulação com o sistema estruturador, o qual apresenta baixa capacidade de tráfego e geometria inadequada. Cortada pela Rodovia D. Pedro I – SP 65, a área tem problemas de descontinuidade urbana e de transposições. O entroncamento da Estrada dos Amarais, principal acesso ao bairro, com a Rodovia D. Pedro I – SP 65 é conflituoso, subdimensionado e perigoso para o tráfego de pedestres e de veículos. Pode-se identificar os seguintes conflitos viários: Rodovia D. Pedro I – SP 65; Estrada dos Amarais, estrada dos Amarais /av.Uemura e acesso ao TIC.

Sob o aspecto viário e de transporte, destaca-se a existência de projetos de caráter metropolitano e urbano, como o Corredor Noroeste de Integração, a construção das marginais à Rodovia Anhangüera – SP 330 e o Corredor de Exportação da Ferrobán.

Nas regiões de Santa Bárbara e Aparecidinha o transporte é realizado por linhas de ônibus com características radiais. Em Aparecidinha, por força da conurbação com o município de Hortolândia, existe grande migração de demanda, havendo previsão de implantação de terminal de ônibus na região.

Está prevista a implantação do Corredor Metropolitano que a perpassa.

O serviço de transporte coletivo urbano atende satisfatoriamente aos bairros, com oferta adequada à demanda, apresentando uma rede de oferta dos serviços que abrange adequadamente os dois bairros.

A UTB 13 é totalmente circundada pelas Rodovias Anhangüera – SP 330, Rodovia Francisco Aguirre Proença – SP 101 e Rodovia Adalberto Panzan – SP 101/330, não apresentando integração com os bairros vizinhos, dadas as dificuldades para a transposição destas. A implantação do Corredor Noroeste de Integração da Região Metropolitana demandará obras de vulto para a adequação do acesso à região.

Ao sul da rodovia D. Pedro I estão o loteamento Jd. Santa Mônica, com uso residencial, e o loteamento Chácara dos Amarais, com predominância de uso industrial e de depósitos de armazenamento. Ao longo da Estrada dos Amarais, eixo viário estruturador desta AP, que recebe o nome de Av. Cônego Antonio Rocatto, ao sul da rodovia D. Pedro I,

e de Comendador Aladino Selmi, ao norte, estão localizadas atividades institucionais e de serviços, tais como postos de gasolina, o cemitério N. Sr^a da Conceição e a Escola Técnica Estadual Conselheiro Antonio Prado. Também se localiza neste local o Aeroporto dos Amarais que condiciona o zoneamento do entorno da área, estando em processo de expansão. A Vila San Martin é área residencial bastante isolada da cidade de Campinas e entre esta e o Jardim Campineiro, ao sul, destaca-se uso industrial.

DIRETRIZES GERAIS PARA A MACROZONA 9:

- Garantia de um padrão de média densidade para AP 26 e para o Recanto Fortuna e área adjacente (Sítio Mirassol), inclusive para habitação de interesse social, compatibilizada com a capacidade das infra-estruturas;
- Revisão das possibilidades de usos e adensamento hoje concentradas apenas ao longo da Rodovia Francisco Aguirre Proença – SP 101 ;
- Priorização do transporte coletivo através de sistema integrado por ônibus no corredor Amarais;
- Intervenção na estrutura viária para promover ligações interbairros
- Priorização de investimentos de infra-estrutura no Jardim São Marcos/Jardim Sta, Mônica e remoção da população em área de risco;
- Remoção da população localizada na área crítica de inundação do Córrego Piçarrão, seguida e recuperação da planície fluvial ;
- Incentivo a formação de sub-centros na região de Aparecidinha/Padre Anchieta, inclusive como suporte à ocupação das áreas vazias ao sul, limitadas pelas rodovias;
- Equacionamento das demandas específicas do processo e conurbação;
- Construção da ligação sobre a Rodovia Anhangüera interligando a região do Terminal Intermodal de Cargas com o Distrito de Nova Aparecida.