

## CAPÍTULO VIII

### INVESTIMENTOS ESTRUTURADORES E PRINCIPAIS METAS ESTRATÉGICAS A SEREM ADOTADAS PELO MUNICÍPIO

Neste capítulo temos como objetivo identificar as ações previstas para o município de Campinas relativas aos setores produtivos vinculados ao setor público, dentro das diferentes esferas de governo sejam elas, municipais, estaduais e federais, além de grandes obras de cunho particular, vinculadas ao setor privado.

Também serão ressaltadas as principais metas estratégicas a serem adotadas pelo município, traduzidas em grandes obras que além de suas configurações físicas funcionarão como ações de desenvolvimento tanto para as regiões onde as mesmas se assentam, quanto para o município dado o caráter de desenvolvimento que as mesmas ensejam.

Esta identificação encontra sua justificativa na importância de estarmos reconhecendo estas intenções e verificarmos os reflexos das mesmas sobre o território da cidade de Campinas.

Assim sendo, efetuamos nossas leituras internamente nos setores de governo procurando identificar grandes projetos em aprovação no município ou um conjunto significativo de aprovações numa mesma região as quais trariam algum grau de impacto, quer no entorno imediato quer em uma região de maior abrangência, dado que estas ações uma vez assumidas, terão um papel estruturador na dinâmica municipal, devendo decorrer dessas implantações o ajuste das legislações de gestão urbana bem como das leis orçamentárias, conforme a gradual implementação dessas intervenções no ordenamento de nosso território.

## SETORES PRODUTIVOS

### Setor Público Municipal

Com relação às obras e ações públicas municipais destacamos:

- Conclusão do **anel intermediário** e **abertura do segundo túnel de interligação entre a região da Vila Industrial/São Bernardo e a região Central.**

A estruturação viária urbana do município de Campinas se fez de forma radioconcêntrica, composta por vias radiais de grande capacidade e de anéis concêntricos.

Em complementação ao projeto do anel externo e das marginais da Rodovia Anhangüera, projetos a serem implementados pelo Governo do Estado de São Paulo, e ao sistema rótula/contra-rótula, propõe-se a conclusão de um anel intermediário bidirecional, formado pelas seguintes avenidas:

Av. Dr. Abelardo Pompeu do Amaral  
Av. Barão de Monte Alegre  
Rua Joaquim Vilac  
Av. Dr. Alberto Sarmento  
Av. Andrade Neves  
Av. Luiz Smânio  
Av. Theodureto de Almeida Camargo  
Av. Dr. Heitor Penteadado  
Av. Júlio Prestes  
Av. José de Souza Campos  
Av. Princesa d'Oeste  
Av. Ayrton Senna  
Av. Monte Castelo  
Av. Dr. Ângelo Simões  
Av. Marginal do Piçarrão, onde encontra a Avenida Dr. Abelardo Pompeu Amaral, fechando o anel.

Este anel traz inúmeras vantagens à circulação de veículos na cidade, a saber:

- 1 – é suficientemente próximo ao centro, sem invadi-lo;
- 2 - possibilita que para ele possam ser desviados os ônibus rodoviários, a maioria dos fretados e os veículos de carga que não demandam o centro;
- 3 - possibilita a criação de pequenos terminais de carga, ao longo do seu percurso e, com isso, a restrição de horário ou de tamanho de veículo para acessar o centro da cidade;
- 4 - oferece novas possibilidades de acesso de veículos particulares ao centro;
- 5 - possibilita os percursos diametrais sem a invasão do centro da cidade;

Em face do exposto acima, torna-se premente a conclusão do trecho faltante, dando maior mobilidade aos usuários e, principalmente, desafogando o tráfego da área central.

Apresenta ainda restrições ao seu pleno desempenho, em pontos específicos, necessitando de algumas obras para se completar, quais sejam:

- 1 - conclusão da marginal do Córrego do Piçarrão, desde o cruzamento com a Avenida das Amoreiras, onde a obra foi há muitos anos interrompida, até o início da Avenida Dr. Abelardo Pompeu do Amaral, numa extensão de aproximadamente 1.300 metros, de ambos os lados do córrego;
- 2 - duplicação da passagem da Avenida Dr. Ângelo Simões sobre a via férrea, de aproximadamente 50 metros de extensão;
- 3 - conclusão do Túnel Joá Penteadado;

A conclusão do Túnel II, segundo tramo do túnel Joá Penteado, insere-se dentro do contexto de um plano geral de circulação da cidade. Originariamente previsto para ser concluída em 1.987, a obra sofreu várias interrupções e finalmente foi abandonada em 1.996, quando apenas um dos tramos estava concluído.

A parte abandonada encontra-se em estado lastimável, degradando a área contígua àquela onde hoje se pretende construir o novo Terminal Multimodal de Passageiros. Coloca em risco a segurança dos moradores do seu entorno, exigindo permanente rebaixamento de lençol freático, para evitar seu desmoronamento.

Quando em funcionamento, o túnel permitirá a necessária integração viária das duas partes da cidade, seccionadas pela linha férrea e se conectará com o Anel Intermediário, dando enorme contribuição ao desafogo do tráfego da área central. Os veículos particulares que circulam pela área central poderão acessar o Anel Intermediário através dele. Sem o segundo túnel, o condutor tem que escolher entre duas opções que são, trafegar por um percurso mais longo, pela área central, ou enfrentar o trânsito existente hoje no tramo construído do túnel, que opera em dupla mão-de-direção e nos horários de pico, o qual encontra-se com sua capacidade saturada.

Com a conclusão do segundo tramo do túnel, todos os ônibus rodoviários que atualmente chegam à cidade, vindos de São Paulo, ou vice-versa, farão o percurso Rodovia dos Bandeirantes ou Rodovia Anhangüera – Avenida Prestes Maia – Anel Intermediário – Túnel Joá Penteado – Terminal Multimodal. Seria também evitado o percurso negativo atual, tendo em vista que os ônibus desse percurso seguem pela Rodovia Anhangüera até o Trevo da Bosch, voltando pela Avenida Lix da Cunha.

Sendo o Terminal Multimodal utilizado tanto pelos ônibus rodoviários quanto urbanos e metropolitanos, fácil é imaginar a importância da fácil ligação dele com a região sul/sudoeste da cidade, visto que vários corredores de ônibus virão exatamente dessas regiões, separadas do centro pela via férrea.

**Diretriz proposta:**

**Compatibilizar o projeto de abertura do segundo túnel de interligação entre a região da Vila Industrial/São Bernardo e a região Central com o projeto de revitalização do centro**

## **Terminal Multimodal de Passageiros**

A discussão sobre a necessidade de um novo terminal rodoviário para Campinas vem se desenvolvendo a muitos anos dadas as questões operacionais e de cunho urbanístico que este serviço enseja.

Para o enfrentamento destas questões foram envidados esforços envolvendo a Prefeitura, a União e a maternidade de Campinas, resultando na consolidação de um protocolo, objetivando o estabelecimento de melhores condições técnicas, econômicas, sociais e urbanísticas que possibilitam a implantação do novo Terminal Rodoviário, de forma a compatibilizar a circulação dos ônibus urbanos, rodoviários e metropolitanos.

A escolha da área do Terminal Multimodal conforme elementos constantes do capítulo que trata das questões viárias, foi feita com base na análise de vários critérios, recaindo sobre a área do complexo Ferroviário Central, na região do centro histórico de Campinas, limitada pela Rua Dr. Pereira Lima e Avenida Lix da Cunha, além da linha férrea operada pela Brasil Ferrovias. Este local por concentrar o corredor metropolitano e as futuras instalações do trem Bandeirante, propiciará aos usuários destes sistemas, facilidade de circulação e acessibilidade. E para o sistema trará uma melhoria dada a eliminação dos pontos de concentração dos ônibus metropolitanos no entorno (Radial Penido Burnier e na Av. dos Expedicionários) e redução de viagens através de ônibus nas ruas centrais, o que poderá ser melhor evidenciado nas figuras ilustrativas contidas no capítulo denominado Caracterização Territorial Urbana e Rural.

## **Hospital Ouro Verde**

A ampliação de 17.134 m<sup>2</sup> do hospital Ouro Verde deverá trazer grandes benefício para a população do seu entorno bem como para a região em que o mesmo se insere, dado o caráter deste equipamento.

## **Pronto Socorro do Campo Grande**

área prevista 1.954 m<sup>2</sup>

**Centro de Excelência Esportiva da Campinas-** aproximadamente 121.000m<sup>2</sup> - 1 fase 65.000m<sup>2</sup>- na Estrada Velha de Indaiatuba (Jardim Estela, Jardim Icarai, Parque Carvalho de Moura, Jardim Noêmia Jardim Conceição) total de investimento R\$ 30.961 337,43

Além das obras públicas municipais até aqui descritas, destacamos a seguir o plano de metas para o ano de 2006, que envolve ações voltadas para o desassoreamento e drenagem, construção de estações de tratamento de esgoto, implantação de redes de distribuição de água, revitalização de iluminação, pavimentação, obras de arte, construção de unidades habitacionais, ampliação e reforma de equipamentos municipais, urbanização de praças, bem como os valores alocados por macrozona, a saber:

<b>MZ 1</b>	<b>34.056.167,80</b>
<b>MZ 3</b>	<b>38.908.134,91</b>

MZ 4	167.017.352,33
MZ 5	111.714.122,39
MZ7	78.420.000,00
MZ 9	49.935.852,86

## **Setor Público Estadual**

Com relação às obras e ações públicas estaduais destacamos:

**Trem Expresso Bandeirante** – Segundo dados fornecidos pela CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos este trem deverá interligar os municípios de São Paulo e Campinas tendo como ponto de parada a cidade de Jundiaí.

Esta obra é destacada como necessária pelos órgãos estaduais devido a saturação dos corredores rodoviários existentes, bem como em função de restrições impostas à mobilidade pelo uso do automóvel, além da necessidade de investimentos em infra-estrutura, dos prejuízos sócio econômicos que tendem a aumentar, e da importância da reinserção da ferrovia entre os meios para mobilidade e reorganização urbana.

Este projeto deverá ter, segundo dados da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, pequeno impacto ambiental devido ao aproveitamento da faixa ferroviária existente e o método construtivo. Deverá contar com 13,5 Km de elevados e pontes, 2,5 Km de túnel, 76,0 Km de superfície perfazendo um total de 92,00 Km de leito. Entende ainda a Secretaria de Transportes do Estado, que o Trem Expresso trará benefício em função da redução da circulação de veículos, da quantidade de acidentes nas rodovias e cidades, do tempo de viagem dos usuários, do custo da rede de transportes, além da geração de empregos, novas oportunidades econômicas, integração regional.

Existe ainda a intenção de se desenvolver estudos visando a extensão do sistema de modo a interligar os aeroportos de Cumbica (Guarulhos) e Viracopos (Campinas).

Com relação aos investimentos entre 2007-2010 deverá ser utilizado para a implantação deste projeto um total de R\$ 2.704.091.269,00.

### **Diretriz proposta:**

- **Envidar esforços junto aos órgãos de governo Estaduais objetivando compatibilizar objetivos, projetos e prazos deste projeto;**

- **Considerar no projeto de requalificação do Centro o volume de passageiros previstos para desembarque na área da estação e seu impacto na área central;**
- **Prever integração dos modos de transportes, frente a esta nova demanda;**
- **Prever forma de integração com viracopos de modo a que atenda os interesses de Campinas;**

### **Anel de Complementação**

O anel de complementação refere-se ao anel rodoviário de contorno que circunscreve a área urbana mais densamente ocupada do município de Campinas. Compreende as rodovias dos Bandeirantes, parte da rodovia Anhanguera, rodovia D. Pedro, Rodovia Magalhães Teixeira (parte executada até a rodovia Anhanguera) cuja complementação deverá atingir a rodovia dos Bandeirantes.

O projeto a ser implantado atravessa a área rural do município, a qual apresenta intensa atividade agrícola com predominância de fruticultura com destaque para a produção de goiaba, figo, uva, seriguela, kinkan, acerola e hortaliças, razão está sendo proposto no Plano Diretor a criação nesta área de uma macrozona que ressalta a importância desta região como produtora agrícola, denominada Área de Proteção Agrícola – AGRI.

Os dados e informações desta macrozona encontram-se mais detalhados no Capítulo denominado Estrutura Urbana.

### **Diretriz proposta:**

- **Envidar esforços junto aos órgãos de governo Estaduais objetivando compatibilizar objetivos, projetos e prazos deste projeto**

### **Corredor metropolitano Noroeste e Bacia Noroeste trecho B (Hortolândia)**

Dentre os objetivos destacados pelo EMTU para a implantação deste corredor, destaca-se a priorização do transporte coletivo na Região Metropolitana de Campinas, o qual pretende-se que promova a estruturação do sistema de transporte coletivo regional, buscando integrar os municípios de Campinas, Hortolândia, Monte Mor, Sumaré, Nova Odessa, Americana e Santa Bárbara d'Oeste, atendendo a uma demanda de 75% do total de passageiros da RMC - Região Metropolitana de Campinas.

Co relação a demanda da bacia noroeste para o ano de 2007 estima-se um total de 41,2 milhões de passageiros com crescimento previsto de 2,5 % ao ano, os quais deverão ser atendidos por uma frota total de 447 veículos.

Este corredor rodoviário, segundo informa o órgão estadual, trará benefícios como maior oferta de viagens, menor tempo de deslocamento com redução do tempo médio de deslocamento em 13,5%, integração tarifária metropolitana, facilidade na criação de novos serviços de transportes, melhoria nas condições de conforto dos usuários, melhoria nas condições ambientais com a redução de 30,8% na quilometragem, além da redução de dióxido de carbono e maior acessibilidade

Com relação ao formato desta ação a mesma deverá se dar através de concessão patrocinada (PPP) pelo prazo de 25 anos.

Este corredor terá um novo terminal rodoviário cuja implantação está prevista para a região central, junto ao novo terminal de ônibus urbano, os quais se implantarão na área da Fepasa.

#### **Diretriz proposta:**

##### **Para o Corredor Metropolitano Noroeste**

- **Considerar no projeto de requalificação do Centro o volume de passageiros previstos para desembarque na área da estação e seu impacto na área central;**
- **Prever integração dos modos de transportes, frente a esta nova demanda;**
- **Integrar este projeto com o do projeto do trem Bandeirantes**

##### **Para o trecho B**

- **Considerar no Plano Local da Região Noroeste o volume de passageiros previstos para a área e seu impacto;**
- **Prever integração dos modos de transportes, frente a esta nova demanda**

### **Marginais às rodovias/ obras de arte**

Estão em curso tratativas entre o Governo Estadual e o Governo Municipal no sentido de implementação das marginais urbanas às rodovias que cortam o município de Campinas.

Esta é uma ação de grande importância para Campinas, dado que estas rodovias ao seccionarem o tecido urbano consolidado, além de se posicionarem como barreiras físicas, obrigam a convivência do trânsito de passagem rodoviário, com o trânsito urbano, ocasionando conflito entre os mesmos e, por vezes, graves acidentes.

### **Diretriz proposta**

- Continuar as tratativas em curso objetivando a execução das marginais e obras de arte em virtude das rodovias existente.



## **SETOR PRIVADO**

Com relação às obras particulares do município destacamos um conjunto de empreendimentos que já foram objeto de análise prévia nos setores competentes da Prefeitura.

A partir dessa identificação e mapeamento que pode ser verificado na planta denominada Solicitações de Diretrizes Urbanísticas podemos concluir que a região dos distritos de Sousas e Joaquim Egídio tem sido objeto de interesse para a implantação de novos loteamentos, destinando-se mais para a população de média e alta rendas.

Outra região com número significativo de lotes, diz respeito a região oeste nas imediações do Parque Valença e Campo Grande, para os quais registra-se um total aproximado de 7.150 lotes voltados para Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social destinados ao atendimento de baixa renda.

Cabe aqui destacar o loteamento denominado Swiss Park anteriormente conhecido como projeto do Banco Bradesco, localizado na fazenda Sete Quedas, situado entre a rodovias Anhanguera (Km 89,5) e a rodovia Lix da Cunha, aprovado a partir do Decreto 15.293 de 2005, o qual prevê a implantação de empreendimento habitacional em uma área de aproximadamente 5.000.000 m<sup>2</sup> com tipologias voltadas para atender a classe de renda média em um período de 10 anos.

Além dos usos residenciais a ocorrerem neste empreendimento totalizando 4.808 lotes estão definidas áreas para usos comerciais e de serviços em 212 lotes além de usos institucionais bem como áreas de praças onde está prevista a implantação de um parque temático dentro do Plano de Metas da atual administração, denominado Parque Botânico, para o atendimento não só deste empreendimento, mas também de toda a região.

Também devem ser ressaltadas as áreas de propriedade da FEAC - Federação das Entidades Assistenciais de Campinas qual seja Fazenda Brandina, situada na região leste do município, a qual foi seccionada em 2 partes independentes, gleba sede e gleba invernada, quando da implantação da Rodovia Dom Pedro I. A gleba sede possui área total de 2.231.700m<sup>2</sup> para a qual foi definido Plano Básico de Ocupação pelo Decreto número 11.268 de 1993 e que vem sendo objeto de sucessivas revisões em função de demandas colocadas pela própria FEAC.

Os usos previstos para as quadras referem-se aos usos residenciais, comerciais e de serviços, institucionais, áreas verdes públicas, sistema viário, sendo que o zoneamento previsto refere-se às zonas de uso Z3 destinada aos usos habitacionais unifamiliares e multifamiliares; Z6 destinada ao uso habitacional multifamiliar; Z11 destinada aos usos comerciais, de serviços e institucionais de pequeno e médio porte

Estima-se que os empreendimentos a se implantarem nessa zona de uso deverão seguir os padrões dos empreendimentos já implantados, tais como concessionária GM Adara, Carrefour Eldorado, condomínios da Concima, condomínio Paineiras antigo empreendimento da Encol, além do Shopping Center Iguatemi.

Já Gleba Invernada, com área total de 1.875.525,35 m<sup>2</sup> está zoneada como zona três para a qual estão previstos os usos habitacionais uni e multifamiliares, podendo ocorrer consultas para empreendimentos tanto habitacional quanto comerciais e de prestação de serviços de maior porte. Nesta área já estão implantados os estabelecimentos Lê Roy Merlin e Decatlon, devendo também ser mantida a tendência destes usos.

Na mesma linha destaca-se o empreendimento denominado Três Pontes do Atibaia, destinado ao uso habitacional para alta renda, de propriedade da Brasilinvest Empreendimentos e Participações S.A, situado no distrito de Sousas, nas proximidades do loteamento Caminhos de São Conrado com área de 3.155.350,00 m<sup>2</sup> estando previstos 1.160 unidades com área aproximada de 1.000,00 m<sup>2</sup> por lote.

Ao norte da macrozona 4 destaca-se o empreendimento Dom Pedro Office relativo ao desmembramento da Fazenda Santa Genebra, margeando a rodovia D Pedro destinado a abrigar empreendimento destinado aos usos residencial e comercial em área de 383.080m<sup>2</sup>.

Na macrozona 3 evidenciamos empreendimento destinado a implantação de loteamento direcionado para a classe alta, situado no Distrito de Barão Geraldo na Estância Eudóxia, entre o loteamento Cidade Universitária e Chácaras Santa Margarida, em área de 237.228,79 m<sup>2</sup>, com previsão de 165 lotes variando entre 750m<sup>2</sup> e 1000m<sup>2</sup>.

Na região sul remarca-se a implantação do Distrito Aduaneiro, o qual trata de empreendimento destinado a implantação de atividades comerciais e industriais, em área de 657.832,61 m<sup>2</sup>, nas proximidades do Aeroporto Internacional de Viracopos, com lotes variando entre 2.400 a 82.000 m<sup>2</sup>.

#### **Diretriz proposta:**

- **Compatibilizar as questões orçamentárias com as demandas por novos equipamentos notadamente de educação, saúde, ação social e cultura esporte e lazer frente aos empreendimentos habitacionais para a baixa renda previstos;**
- **Estabelecimento de macro diretrizes urbanísticas com vistas a garantir o funcionamento adequado das regiões onde se inserem os projetos de maior monta.**

## **Setor Público Federal**

com relação às obras de âmbito federal destacamos :

- Gasoduto Brasil Bolívia – O gás natural é considerado uma forma de energia limpa. Este combustível consegue conciliar a eficiência da queima total e constante com a preservação ambiental, porque dispensa estoques e não despeja resíduos na natureza. Por ser mais leve do que o ar, dissipa-se rapidamente na atmosfera em caso de vazamento, sendo portanto mais seguro, esclarecem os documentos ofertados pela TBG.

Estas características têm estimulado dezenas de indústrias, como as de cerâmica, celulose e as usinas termelétricas movidas a óleo diesel, carvão e óleo combustível, a optar pelo gás como principal combustível. Além das aplicações industriais, o gás tem também aplicações domésticas, comerciais e automotivas.

Este gasoduto Bolívia-Brasil é um empreendimento do setor privado tendo a Petrobrás, através de sua subsidiária GASPETRO, como um dos principais acionistas da Transportadora Brasileira – Gasoduto Bolívia –Brasil S.A (TBG), consórcio responsável pela, operação e exploração.

A Petrobrás definiu a cidade de Campinas como um dos pontos de passagem obrigatória do Gasoduto Bolívia –Brasil, sendo que o traçado cruza áreas rurais e urbanas no município, para o qual devem ser reservadas faixas de proteção longo do eixo, com o intuito de garantir a segurança dos usos a se implantarem no entorno e dos dutos. Em função desta questão deverá ser encaminhado pela SEPLAMA projeto de lei objetivando o disciplinamento do uso do solo nas faixas marginais ao gasoduto.

O traçado deste serviço atravessa Campinas no sentido sul/norte passando pela região do Campo Grande até atingir Paulínia. Um outro ramal atravessa a região norte passando pelos distritos de Barão Geraldo e Joaquim Egidio indo em direção ao município de Itatiba, fazendo a ligação de Paulínea com a bacia de Campos no estado do Rio de Janeiro.

Existem três pontos de entrega “city gate” no município, sendo um na região do Campo Grande, um nas proximidades de Sumaré e um nas proximidades de Jaguariúna. O “city gate” vem a ser um ponto de derivação do gasoduto, a partir do qual saem ramais para a alimentação dos consumidores de gás natural.

### **Diretriz Proposta:**

**Estudar a possibilidade de implantação de usos industriais no entorno deste “city gate” de forma a induzir esta atividade especialmente na região do Campo Grande.**

- **Corredor de Exportação da FERROBAM**

O Corredor de Exportação atravessa o município de Campinas no sentido norte/sul passando por áreas urbanizadas da região do Campo Grande, entre loteamentos ocupados como o Jardim Florence e Cidade Satélite Íris, seccionando também o aterro municipal denominado Complexo Delta.

Este corredor, principalmente nas proximidades da malha urbana, figura como uma barreira física, impondo a execução de obras de transposição, deverá ainda demandar obras de proteção devido a sua contigüidade com áreas densamente ocupadas como o Jardim Florence e parte do loteamento Cidade Satélite Iris.

**Diretriz Proposta:**

- **Desenvolver estudos com vistas a identificação das áreas que demandarão transposição, a curto médio e longo prazos levando em consideração o crescimento da região e o Plano de Metas;**

## **PLANO DE METAS CAMPINAS 20 / 20**

### **Aeroporto de Viracopos e Seu Entorno**

O Aeroporto Internacional de Viracopos, situado na região oeste do município de Campinas vem sendo objeto de alteração de suas atividades desde 1979 quando foi editado o Decreto Estadual número 14.031 de 27 de setembro, o qual declarou de utilidade pública para fins de desapropriação os imóveis situados no município necessários à ampliação do aeroporto. A partir desta data as ações governamentais Estaduais têm sido no sentido da convalidação deste ato.

Ocorre que parte da área declarada de utilidade pública pelo Estado englobou um total de 25 loteamentos aprovados na década de 1950, época de grande movimento de parcelamento na região. Estes loteamentos foram recebendo ocupação urbana de toda sorte, qual seja habitações aprovadas, habitações clandestinas, invasões de áreas públicas e de áreas particulares, e em função desta indefinição por parte dos órgãos governamentais, a região cresceu em termos de ocupação com grande concentração de população de baixa renda a qual vem demandando do poder público local o aporte de escola, creches, postos de saúde, água, esgoto, sistema viário, transporte público dentre outros.

Segundo dados do Censo Demográfico de 2000 a população diretamente atingida pelo projeto de ampliação do aeroporto era da ordem de 21.192 habitantes, sendo que até hoje este número deve ter se alterado.

Além da demanda social que se coloca para a área, outro fator a ser mencionado diz respeito a recorrentes focos de dengue a que esta região vem sendo suscetível, o que tem preocupado sobremaneira as autoridades sanitárias dado que a reincidência da doença coloca a população sob a condição de contrair dengue hemorrágico que pode ser fatal para quem a contrai.

Tendo estas questões colocadas, a atual administração municipal em conjunto com a Infraero, vem discutindo a possibilidade de garantir a implantação do projeto nacional, no entanto, de forma a minimizar o impacto social que o mesmo traria para a população que deveria ser removida do local. Nesse sentido estuda-se a possibilidade de se redirecionar a segunda pista projetada de forma que a mesma se desenvolva na direção leste/oeste.

A possibilidade da implantação de um aeroporto indústria também foi um fator preponderante na identificação deste projeto como estruturador tanto em função dos aspectos físicos quanto econômicos e sociais dado que este projeto deverá ser fomentador de uma política de geração de emprego e renda.

Outro fator que está sendo considerado diz respeito à função que este equipamento assume em relação a região em que ele deverá se assentar e em relação ao município de Campinas e região.

Como tem sido divulgado, o Aeroporto de Viracopos já é o maior aeroporto de cargas do país desde 1.997 e deverá se transformar no maior aeroporto de passageiros, dentro de um plano de integração do Sistema Aeroportuário Nacional.

A partir do reconhecimento desta importância, deveremos estar pensando este projeto como uma ação de desenvolvimento para a região e para o município, dentro do Plano Local de Gestão Urbana da Macrozona 7 e dentro do Plano Local de Gestão da Região Noroeste.

Frente às questões aqui elencadas indica-se algumas ações para o enfrentamento dos problemas existentes bem como em função de se colocar esta área como plano de metas do governo:

**Diretriz proposta:**

- **Desenvolver um Plano Local de Gestão Urbana a curto prazo para a região Aeroporto de Viracopos e Seu Entorno considerando as restrições aeroportuárias, as demandas sociais existentes e a importância deste equipamento como requalificador/indutor de desenvolvimento local e regional**
- **Compatibilizar as questões orçamentárias com as demandas por novos equipamentos notadamente de educação, saúde, ação social e cultura esporte e lazer frente ao projeto em curso;**

## **Eixo de Desenvolvimento Estratégico Ciatec II**

A intenção de instituição de um pólo de alta tecnologia no município de Campinas data da década de setenta, e a identificação do loccus para a sua implantação nas proximidades Unicamp e PUCC tinha como objetivo a otimização da sinergia entre a pesquisa acadêmica que estas universidades propiciavam e o desenvolvimento industrial voltada para a alta tecnologia.

Com o objetivo de estruturar esta ação conjunta foi criada a CIATEC – Companhia de Desenvolvimento do Pólo de Alta Tecnologia de Campinas, com o objetivo de, segundo o Plano Local de Gestão Urbana de Barão Geraldo - 1996, promover e estimular a implantação de um ou mais pólos tecnológicos de atividades de alto teor tecnológico no município de Campinas.

O Parque II do CIATEC se assenta em área constituída por 'varias fazendas particulares situadas entre a Unicamp e a rodovia SP – 340 com área aproximada de 10.000.000 de m<sup>2</sup>.

Esta área foi, no passado, objeto de declaração de utilidade pública para fins de desapropriação através de decreto municipal, bem como objeto da lei 8.252 de 3 de janeiro de 1995, a qual estabeleceu usos e ocupações do solo que permitia o uso industrial, comercial e de serviços assim como o uso residencial unifamiliar e multifamiliar, todos estes vinculados a metragem das glebas.

Em que pesem as diversas ações voltadas para esta questão não houve muito interesse no decorrer destes anos na implantação de novos empreendimentos na área devido a diversos fatores, dentre os quais remarcamos o preço das terras urbanas gente as possibilidades legais o que torna os investimentos pouco atrativos, conforme elementos acostados no Caderno de Subsídios do Plano de Barão Geraldo.

Tido como um dos mais importantes eixos de desenvolvimento estratégicos a Região e a Área do CIATEC II, com Desenvolvimento já implementado com atividades e focos de Alta Tecnologia e tendo também as Instituições de Ensino ( PUC e UNICAMP ) assentadas no seu entorno, a Revisão do Plano Diretor deverá, com base nas ferramentas e serem disponibilizadas e garantidas pelo Estatuto das Cidades, preparar a devida recepção da “ Operação Urbana Parque Tecnológico “ visando a consolidação deste desenvolvimento pensado para a Cidade de Campinas.

Para que estas ferramentas tenham validade deverão estruturar-se o Plano Urbanístico e o Plano de Gestão de forma a que venham contemplar as diversas atividades e segmentações já implantadas bem como estudos que consolidem equilibradamente todas as atividades elencadas para um “Parque Tecnológico” da

dimensão e importância para o Brasil como é o Parque Tecnológico de Campinas. Assim sendo deverão ser definidos instrumentos legais específicos que venham a atender aos aspectos a seguir itemizados:

Eixo Empresarial

Eixo de Tecnologia

Eixo Institucional

Área de implantação Científica e de Conhecimento

Área de preservação Ambiental

Área suporte habitacional

Área de abrigo da Indústria Tecnológica de ponta com a definição de perspectivas de atendimento legal e empresarial que viabilize o correto desenvolvimento para este eixo da cidade.



## **Requalificação do Centro Urbano e Revitalização de seu Entorno**

As intervenções urbanísticas objetivando o desenvolvimento da área Central e seu entorno deverão estar consignadas através de “ OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA ” como ferramenta e lei específica induzida pela Revisão do Plano Diretor, em área abrangente na Macrozona 4 e tem como foco desenvolvimentista :

Utilização máxima da infra-estrutura instalada na região central do Município;

Recuperação do valor simbólico, com elemento estruturador da Cidade de Campinas e da sua Região Metropolitana.

As áreas de intervenção estão caracterizadas pela região central (Av. Francisco Glicério e parte do Jardim Proença) e Vila Industrial (Av. Faria Lima margeando o Córrego do Piçarrão)

O objetivo primordial das intervenções estudadas e a serem propostas em lei específica, é o de integrar o Potencial Construtivo de mais de 8.300.000 m<sup>2</sup>, centralizando-os nos eixos viários com infra-estrutura (Av. Sales Oliveira, Orosimbo Maia, Francisco Glicério e Marginal do Córrego do Piçarrão) preparadas para esta recepção de potencial.

Além deste objetivo, é foco também criar as sinergias necessárias à este desenvolvimento integrando os segmento desta intervenção através de intervenções pontuais que alavancarão o Processo de Requalificação da Área Central criando as condições necessárias para fortalecer e dar viabilidade, inclusive econômico-financeira, para estas intervenções como um todo.

## **Parques Públicos Temáticos e Parques Lineares**

As poucas áreas públicas no município de Campinas resultantes do processo de parcelamento são de péssima qualidade conforme já evidenciado no Capítulo que trata da Caracterização Territorial Urbana.

Diante desta constatação foi realizado pela Prefeitura Municipal de Campinas, com o apoio da Associação Brasileira de Arquitetos Paisagistas de Campinas-ABAP e da Associação Regional dos Escritórios de Arquitetura-AREA em novembro de 2005 o 1º Seminário sobre Parques Públicos Temáticos de Campinas, com o objetivo de debater esta problemática com diversos profissionais da área.

Estes parques (Parque do Café - Lago do Café, Parque das Águas - Parque Prado, Parque Botânico - Fazenda Sete Quedas, Parque das Aves - - Reserva da

Mata – Parque Santa Bárbara), os quais encontram-se melhor detalhados no Capítulo que trata da Caracterização Ambiental, deverão atender às demandas do entorno imediato, bem como das mais diferentes faixas etárias e estratos sociais e terão uma abrangência regional.

### **Parque Linear do Capivari – Cerâmicas**

O projeto Parque Linear do Capivari – Cerâmicas se insere em projeto mais amplo de requalificação e recuperação ambiental de todo o rio Capivari. Este rio teve suas margens objeto de operação mineraria da industria ceramista, responsável por grande parte do material utilizado na construção da cidade no passado, remanescendo hoje como reflexo desta atividade, um grande passivo ambiental com lagoas de cavas.

Nesta região se assenta população de baixa renda e uma grande demanda por equipamentos urbanos, além de grandes áreas não parceladas, razão pela qual procurou-se trabalhar esta micro região a partir de um projeto que buscase a sua requalificação urbana e ambiental.

Nesse sentido coloca-se como princípios deste projeto o incentivo a novos usos e a consolidação de um sub centro para o atendimento da população; a promoção de novas articulações viárias, promoção da regularização fundiária e adequação da infraestrutura de equipamentos urbanos em função do adensamento previsto. Além destas questões remarca-se a importância da constituição de espaços de áreas verdes e de lazer para a população desta região dentro de um programa de compatibilização à proteção dos recursos naturais e da paisagem.

A forma pensada para garantir este projeto se insere no âmbito de uma Operação Urbana Consorciada prevista no Estatuto da Cidade ( lei Federal 10.257 de 2001), tendo nesse sentido, aprovada a Lei Complementar n° 12.104, que cria a Operação Urbana Parque Linear do Rio Capivari – Cerâmicas.

#### **Diretriz proposta:**

- **Prever a regulamentação da lei garantindo a continuidade deste projeto objetivando a requalificação de todas as áreas degradadas e a oferta de áreas de lazer para a população desta região;**
- **Convalidar este projeto com o Plano Local da Região Oeste.**

## **Planos Locais de Gestão Urbana e Plano Local da Região Oeste**

O Plano Local de Gestão Urbana da Região Oeste, deverá abranger uma vasta região a qual se situa abaixo da rodovia dos Bandeirantes. Esta região abriga alguns dos loteamentos mais antigos do município de Campinas os quais remontam à década de 50. Como é de conhecimento de todos, nesse período esses empreendimentos eram aprovados sem que se exigisse o aporte de infraestrutura, como rede de água e esgoto, pavimentação além de reserva de área para a implantação de equipamentos. Além dessa questão, o tipo de solo da região quando não bem manejado produz sulcos e ravinas que trazem grande comprometimento das áreas.

Também o critério para a reserva de áreas de praça, prendia-se apenas a questão quantitativa e não qualitativa, daí as áreas serem de péssima qualidade normalmente com topografia acidentada ou em fundos de vale o que dificultou sobremaneira a implantação de equipamentos nestas áreas. Além de serem subtraídas da possibilidade de utilização pela topografia acidentada, também ocorreu a ocupação destas áreas com favelas ao longo do tempo.

A aprovação destes loteamentos também não obedeceu a um critério de crescimento urbano, se pautando muito mais pela lógica dos proprietários de terras, o que configurou esta área como uma área permeada por vazios e sem conexão entre si, o que obriga os moradores a desenvolver percursos muito extensos e penosos para atingir área que estão razoavelmente próximas.

Esta região também acomoda pelas suas características vários conjuntos habitacionais da Cohab, bem como população de baixa renda com grande demanda por equipamentos da rede de educação, saúde e ação social.

Remarca-se também a presença do complexo Delta, local onde e disposto e acomodado o lixo doméstico de todo o município de Campinas além da presença dos aterros Santa Bárbara e Pirelli.

Em função de concentrar toda sorte de problemas e inúmeras demandas esta região deverá ser objeto de um plano local com vistas ao equacionamento desta problemática, bem como de garantir uma melhor condição de vida para os habitantes da região oeste.

### **Diretriz proposta:**

- **Buscar a integração deste Plano com o Plano do Aeroporto de Viracopos e Seu Entorno;**