

*Sistema  
Estrutural de  
Transporte de  
Campinas*



# Índice

1.	APRESENTAÇÃO	05
2.	INTRODUÇÃO	06
3.	DIRETRIZES BÁSICAS PARA O DESENVOLVIMENTO DA CIDADE	08
4.	FUNDAMENTOS DA PROPOSTA	09
5.	EIXOS BÁSICOS DOS DESLOCAMENTOS	11
6.	CARACTERIZAÇÃO DOS EIXOS	15
6.1	EIXOS SOBRE TRILHOS	16
6.2	EIXOS SOBRE PNEUS	19
6.3	TRANSPORTE NA ÁREA CENTRAL	21
7.	PERSPECTIVAS	22







# 1- Apresentação

**O** Governo Democrático e Popular de Campinas entende que o Congresso da Cidade é um espaço privilegiado para a discussão do futuro da cidade, ou melhor, da cidade que queremos construir. E uma cidade não pode ser pensada sem a sua circulação, em especial do transporte coletivo.

Este documento propõe, para a Plenária de Transportes do Congresso da Cidade, uma abordagem nova: a primeira tentativa de construirmos um mapa do futuro do transporte de Campinas. Sem esmorecer no enfrentamento dos problemas de curto prazo, precisamos olhar adiante, para uma mudança radical na circulação do município e da Região Metropolitana, estruturada pelo transporte coletivo e não, como foi até agora, pelo e para o transporte individual.

É certo que será preciso dotar a cidade de um serviço de transporte público eficiente, adequado às necessidades da população e acessível física e economicamente para todos. As melhorias do transporte coletivo, além da gestão pública, que a EMDEC continuará a aperfeiçoar cada vez mais, dependem de maneira decisiva de uma estrutura urbana adequada. Hoje, 20% da população, usuária de automóveis, se apropria de 80% do espaço (público) viário, construído e mantido com recursos de toda a sociedade, enquanto a imensa maioria dos usuários do transporte coletivo precisa e usa apenas 20% do sistema viário, penalizada de forma desproporcional com congestionamentos, aumento dos tempos de viagem e, conseqüentemente, acréscimo nos custos e nas tarifas.

A cidade do futuro precisa de outra forma de circulação, com absoluta prioridade ao transporte coletivo no uso das vias, se possível segregadas.

Também é preciso superar o limite do transporte rodoviário e aproveitar outras tecnologias, e para isto Campinas tem o privilégio de ser cortada por uma extensa malha ferroviária, em grande parte desativada.

A proposta básica do Plano consiste em dois eixos ferroviários: um (norte-sul) integrando a cidade e garantindo a ligação com o Aeroporto de Viracopos, e outro (leste - oeste) articulando os deslocamentos metropolitanos e, potencialmente, a ligação com a capital. A estrutura ferroviária deverá ser complementada por corredores de ônibus, adequadamente projetados de modo a revitalizar as áreas por onde passarem - como já acontece em algumas cidades - e pela nova Rodoviária, que em breve se tornará um Terminal Intermodal de Passageiros.

Sem dúvida é uma proposta ambiciosa, mas compatível com a importância e com as necessidades de uma cidade com mais de 1 milhão de habitantes, pólo da terceira região metropolitana mais rica do país. É um projeto de longo prazo que precisa ser assumido pela sociedade para depois ser viabilizado progressivamente, o que exigirá continuidade administrativa e um volume permanente de investimentos públicos e privados.

A proposta ainda precisará ser detalhada, e, durante a sua implementação, demandará ajustes e correções de rumo, decorrentes da própria dinâmica do crescimento da cidade e da região, mas, finalmente, Campinas poderá contar com um Plano de Transportes que orientará a ação deste e dos próximos governos, permitindo ainda o aporte, de maneira conseqüente, de recursos dos governos estadual e federal e a busca de financiamentos em instituições nacionais e internacionais.



## 2- Introdução

O processo de planejamento dos transportes públicos em Campinas não é uma iniciativa inédita e nem mesmo recente. Desde a década de 70, diversos planos setoriais foram desenvolvidos. Alguns foram parcialmente implantados; entretanto, as propostas não conseguiram garantir ações e investimentos de longo prazo para dotar Campinas de uma rede de transporte público de qualidade.

Neste contexto, a Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas EMDEC - apresenta com esta publicação, a versão preliminar do Sistema Estrutural de Transporte de Campinas, para debater com todos os segmentos organizados da cidade, uma proposta que possa dotá-la de uma rede de circulação baseada no tratamento preferencial para o transporte coletivo de um amplo conjunto de vias do município.

O Sistema Estrutural de Transporte de Campinas visa identificar um conjunto diferenciado de vias que deverá contar com investimentos em infra-estrutura viária e operacional, para que a operação do sistema de transporte sobre trilhos e sobre pneus que delas se utilizem obtenham seu máximo desempenho.

Para seu desenvolvimento, foram analisados dois conjuntos de vias: os eixos ferroviários existentes na cidade e o sistema viário convencional.

A análise definiu o potencial que a malha ferroviária ativa ou desativada possui para integrar o sistema estrutural, a partir dos principais deslocamentos realizados no município, e da dinâmica de expansão urbana, observadas as diretrizes do Plano Diretor do Município.

Para a definição das vias para transporte sobre pneus, a análise recaiu sobre todas as ruas do município utilizadas pela rede de ônibus, que possuem, em uma extensão contínua mínima de 800 metros, um volume mínimo de 20 ônibus na hora pico por sentido.

A definição deste conjunto de vias originou o projeto básico do Sistema Estrutural de Transporte de Campinas, que deverá, a partir de atualizações e complementações sucessivas, orientar os investimentos a serem realizados no sistema viário vinculado ao transporte coletivo nas próximas décadas, servindo, inclusive, de referência nas análises de aplicações de recursos de outras esferas administrativas ou de agências de financiamento, nacionais ou internacionais.

A primeira etapa deste processo iniciou-se em 2003 com a proposta de reformatação operacional da rede de ônibus, com a revisão das principais características desta rede.

A disponibilização dos dados da pesquisa Origem-Destino/2003 contribuirá também para uma melhor análise quantitativa e qualitativa dos deslocamentos realizados no Sistema Estrutural de Transporte de Campinas.

A proposta se complementará a partir da proposição de novos eixos para o atendimento de áreas ainda não servidas pelo transporte público e pela sua integração com o novo modelo de uso e ocupação do solo, que garanta índices maiores de adensamento nas áreas diretas de influências dos eixos propostos (500 metros em cada margem), estimulando o adensamento populacional e a concentração de atividades geradoras de grande número de viagens em áreas previstas para contarem com a acessibilidade preferencial pelo transporte coletivo.

Vale lembrar que os serviços aqui indicados devem considerar as interfaces entre a Prefeitura Municipal, o Estado, a União, e o setor privado, sobretudo com a possibilidade da realização de operações urbanas como forma de tornar possível investimentos na estrutura física.

Esta proposta não é uma obra acabada, mas marca o início de um novo

processo de planejamento dos transportes em Campinas, caracterizado pela definição de uma visão de longo prazo, na qual se quer fazer da rede de transporte público um importante instrumento indutor de um novo modelo de desenvolvimento urbano intimamente vinculado à acessibilidade disponibilizada pelos eixos estruturais propostos.

O sucesso da continuidade de sua implantação depende firmemente da adesão dos diferentes segmentos organizados da cidade, do apoio da população usuária ou não do transporte coletivo e todos aqueles que sonham em fazer de Campinas uma cidade com maior qualidade de vida.





### 3- Diretrizes básicas para o desenvolvimento da cidade

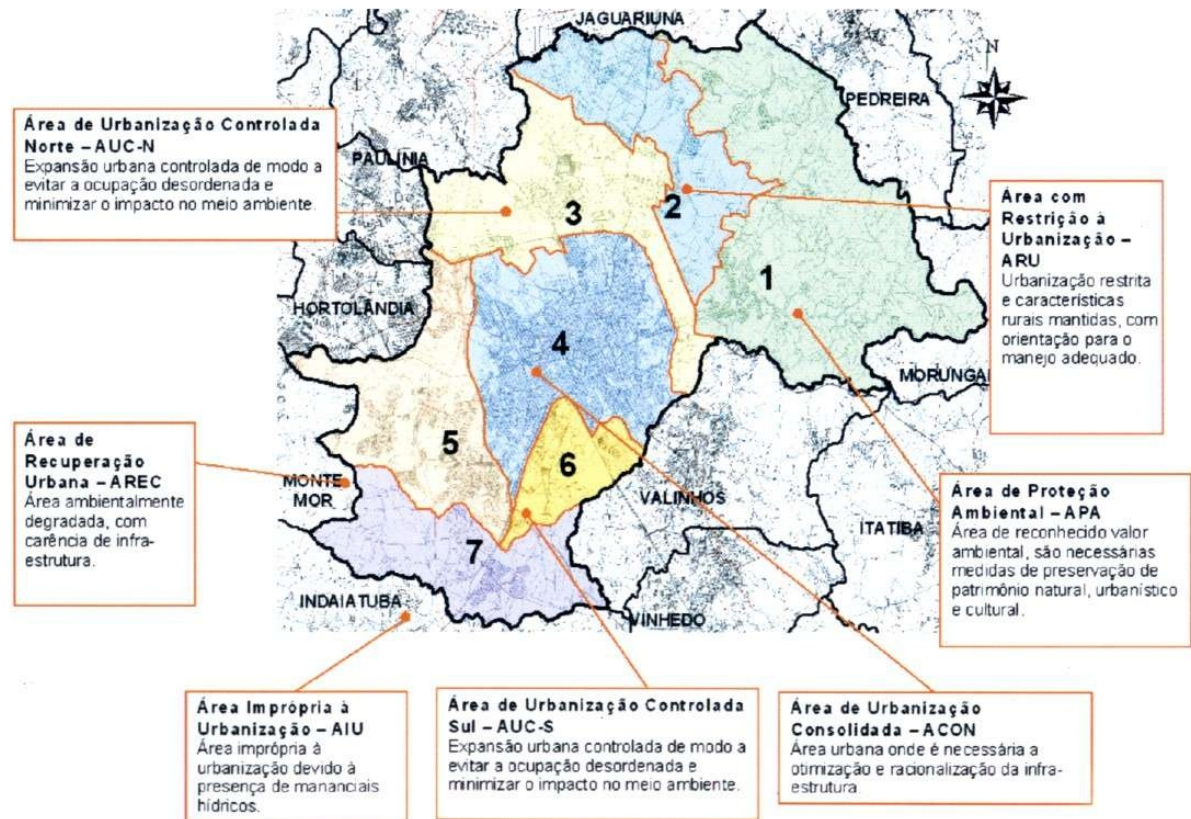
O processo de desenvolvimento urbano da cidade está hoje orientado pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Rural e suas diretrizes nortearam a concepção do Sistema Estrutural do Transporte de Campinas.

O Plano Diretor define as diretrizes urbanísticas para cada macrozona da cidade e orienta os investimentos em infraestrutura do transporte coletivo, visando compatibilizar o tipo de uso do solo com a melhor forma de acessibilidade.

Dentre os vários avanços previstos neste Plano está a definição de núcleos urbanizados, denominados “Novas Centralidades”, que deverão valorizar e requalificar porções do território da cidade, redefinindo os investimentos em infraestrutura bem como sua relação com a área central do município.

Esta proposta pressupõe também a estruturação dos macroeixos, a forma de sua acessibilidade, e a definição das áreas urbanas e urbanizáveis, rurais e ambientais.

Macrozonas definidas no Plano Diretor



## 4- Fundamentos da proposta

**A** visão de cidade dos conceitos de planejamento, que orientaram a elaboração da proposta do Sistema Estrutural de Transportes de Campinas, baseia-se no Plano de Desenvolvimento Urbano e Rural do Município e incorpora a participação popular e dos segmentos organizados da cidade, através dos resultados da I Conferência Municipal de Transportes e Trânsito realizada pela EMDEC, em 2002; e do I Congresso da Cidade, realizado pela Prefeitura Municipal, em 2003.

Além disso, ela foi elaborada com a participação da Secretaria de Planejamento e Meio Ambiente e do Escritório de Planejamento da Cidade, além da interface com os órgãos de planejamento metropolitano como a EMPLASA e EMTU.

É pressuposto do Sistema a existência de uma rede do transporte coletivo, articulada por diversas formas de meio de transportes, a saber:

- Sistema de Transporte Estrutural: trem, veículos leve sobre trilhos e ônibus
- Sistema de transporte convencional: ônibus
- Sistema de transporte seletivo: micro-ônibus
- Sistemas de transportes complementares: fretamento, táxi, escolar e transporte para portadores de restrições de mobilidade
- Sistema de transporte de cargas: carga perigosa e carga comum
- Meios não motorizados de circulação: pedestre e ciclista
- Infra-estrutura básica: sistema viário hierarquizado, terminais e estacionamentos





### **Nessa rede de transporte, caberá ao Sistema Estrutural de Transporte Público de Campinas:**

- ❑ Definir o conjunto de vias com prioridade para o transporte coletivo
- ❑ Ser referencial ao sistema convencional de ônibus
- ❑ Ser indutor dos sistemas complementares de transporte
- ❑ Conectar os transportes de longa distância, regional e metropolitanos com os deslocamentos municipais de Campinas
- ❑ Induzir a um novo modelo de desenvolvimento urbano

### **São objetivos da proposta:**

- ❑ Induzir o desenvolvimento sustentado, baseando os deslocamentos urbanos no Transporte Público
- ❑ Induzir o uso e ocupação mais racionais do solo urbano
- ❑ Promover as integrações locais, metropolitanas e regionais
- ❑ Promover o aumento da acessibilidade da população
- ❑ Promover a redução dos tempos de deslocamento
- ❑ Racionalizar o uso da infra-estrutura, reduzindo desperdícios
- ❑ Reduzir os custos dos deslocamentos, priorizando o uso do Transporte Coletivo
- ❑ Reduzir os impactos ambientais

## 5- Eixos básicos dos deslocamentos

**C**ampinas é pólo natural de origem e destino da maior parte dos deslocamentos realizados diariamente na Região Metropolitana, que mais cresce no País.

O PIB dessa Região é de US\$ 25 bilhões, sendo maior que o da Coréia do Sul e o da Suíça.

Além disto, a Região Metropolitana de Campinas relaciona-se com as Regiões Metropolitanas de São Paulo e da Baixada Santista, constituindo-se, juntamente com os centros regionais de Sorocaba e São José dos Campos, na Macrometrópole de São Paulo.

Neste contexto, o Sistema Estrutural de Transportes de Campinas propõe também articulações da rede municipal de transporte público com os sistemas de transporte regional, metropolitano e de longo percurso.

Os deslocamentos em Campinas desenvolveram-se através de um sistema viário de fortes características radio-concêntricas, privilegiando-se a articulação de diversas regiões com a área central do município.

Baseando-se nos deslocamentos consolidados nos eixos radiais existentes, é possível apontar vetores de expansão urbana nitidamente definidos, em regiões com vocações diversificadas, mas com processos de urbanização de intensidade semelhante.

	Campinas	Região Metropolitana de Campinas
Área	798,6 Km <sup>2</sup>	3.654,6 km <sup>2</sup>
População	969.396	2.338.148
Taxa crescimento da população (média anual 1991 - 2000)	1,52%	2,55%
PIB	US\$ 11 bilhões	Cerca de US\$ 25 bilhões
PIB per capita	US\$ 10,80 mil	US\$ 10,71 mil
Frota total de veículos	482.468	1.008.292
Taxa crescimento da frota de veículos (ano - ano)	2,47%	-
Frota de Automóveis	354.609	706.969
Taxa de crescimento da frota de automóveis	2,19%	-
* Frota transporte convencional (Operacional)	752	472
* Número de linhas do transporte convencional	203	137
* Passageiros transportados (média mensal)	9.781.760	3.593.795
Frota transporte seletivo (Operacional)	511	-
Número de linhas transporte seletivo	80	-

Fontes: IBGE, EMDEC, EMTU, SNIU - Sistema Nacional de Indicadores Urbanos e ACIC.

\* Esses números não se encontram totalizados para os valores referentes à RMC.



## Análise dos principais eixos de deslocamento

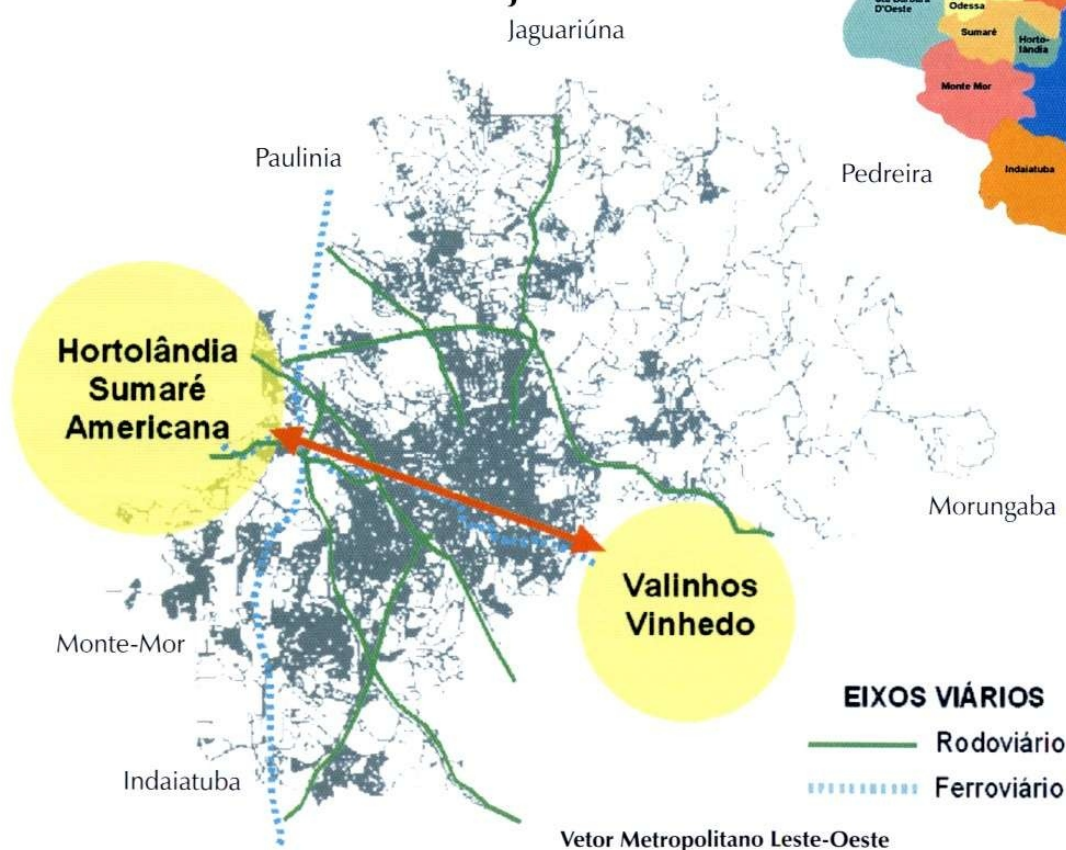
### Eixo Leste-Oeste

**C**ampinas é o destino de aproximadamente 80% das viagens realizadas diariamente por transporte coletivo ao longo do eixo da Rodovia Anhangüera envolvendo os municípios de Americana, Nova Odessa, Sumaré, Hortolândia, Monte-Mor, Valinhos e Vinhedo.

Principal estrutura de articulação destes municípios, a Rodovia Anhangüera possui um tráfego de características urbanas convivendo com veículos de carga de alta tonelage e conteúdos perigosos em situação de alto risco de acidentes.

Fortemente marcado pela conexão entre os municípios da região metropolitana, esse vetor de deslocamentos assume importante papel nas viagens municipais, atendendo também a deslocamentos radiais entre o centro e as regiões Leste e Oeste.

### Linhas de desejo de deslocamento



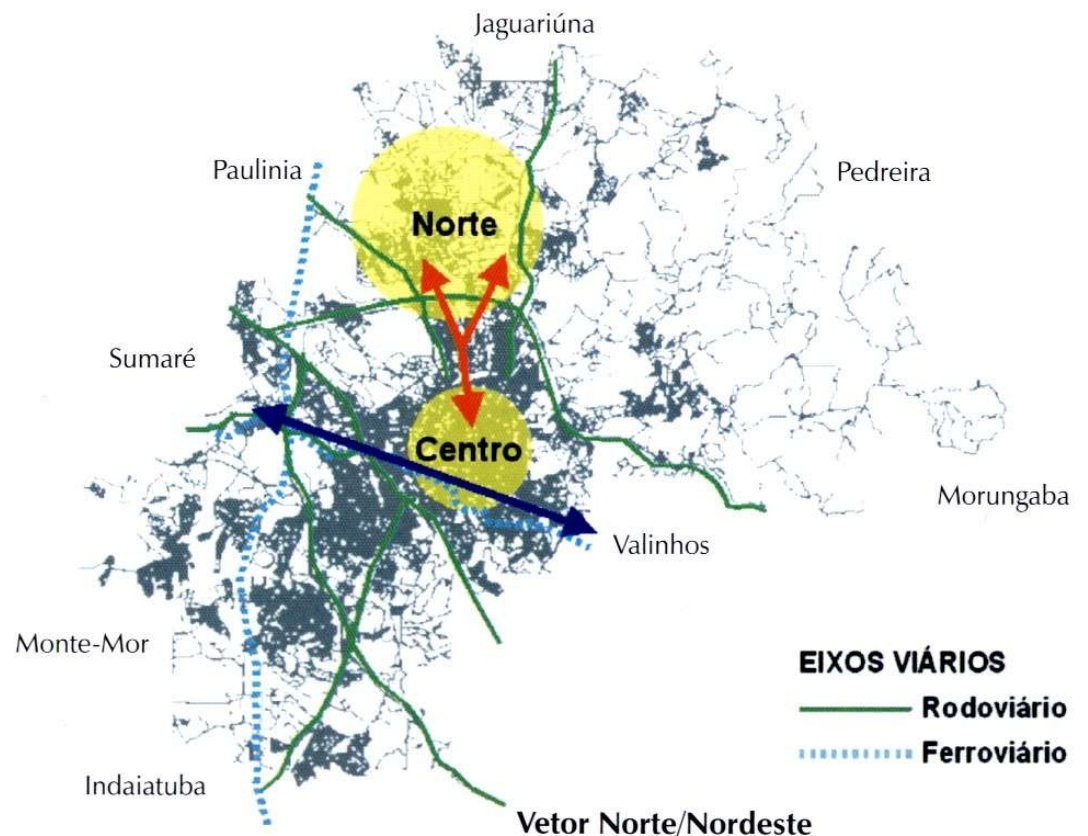
## Eixos Norte e Nordeste

**C**aracterizam-se por áreas de ocupação diversificada, que têm se destacado nas últimas décadas por investimentos em empreendimentos de alto padrão, seja em serviços ou em habitação.

No sentido Nordeste, situa-se um grande pólo comercial caracterizado por *shoppings centers* e outros grandes centros comerciais, os “campi” universitários da PUCAMP e UNICAMP, três hospitais, o CEASA, o Pólo II de Alta Tecnologia, empresas atacadistas e núcleo de pequenas e médias indústrias.

Sua ocupação tem se caracterizado pela fragmentação e descontinuidade física, mas ao mesmo tempo por empreendimentos de grande impacto em relação à demanda gerada incluindo aí condomínios habitacionais de médio e alto padrão. A descontinuidade da ocupação tem consolidado diversas “ilhas físicas” gerando um território que estimula o uso do automóvel como forma preferencial de mobilidade.

## Linhas de desejo de deslocamento





## Eixo Sul

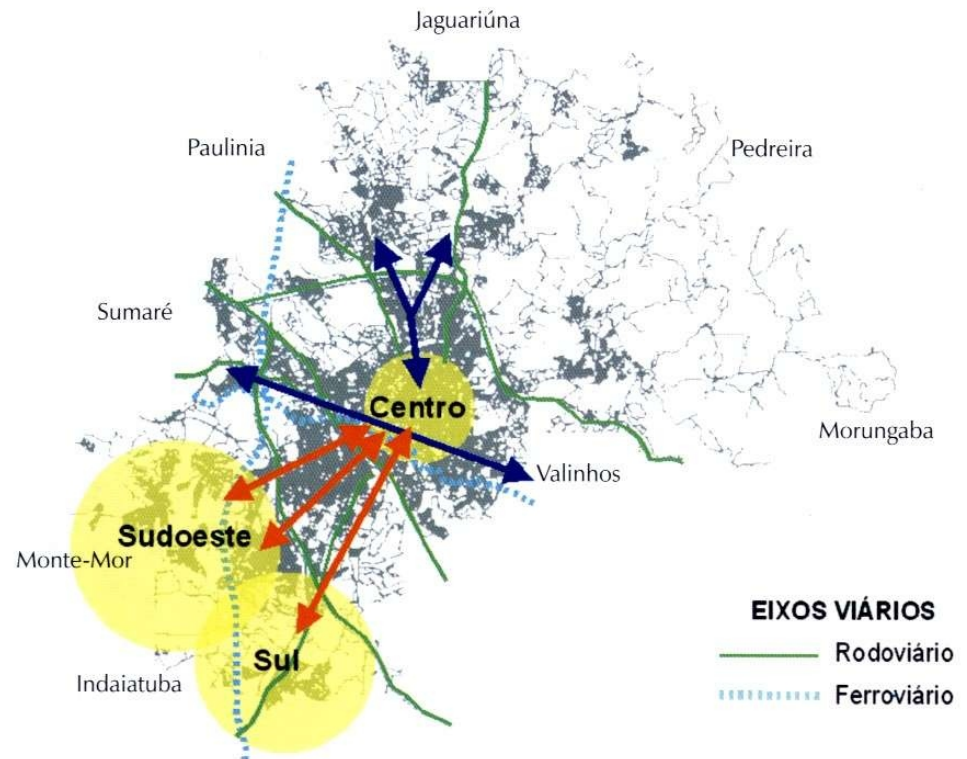
**R**egião com grandes semelhanças às regiões Norte / Nordeste, apresenta altas taxas de expansão urbana, com um território marcado por descontinuidades físicas e de densidade. Possui também “ilhas físicas” caracterizadas pelos vários empreendimentos habitacionais implantados ao longo dos anos 70 e 80 e pelas ocupações realizadas na década de 90. Mas ao contrário do Vetor Norte / Nordeste, caracteriza-se como uma região de população de baixa renda.

As áreas mais próximas ao centro possuem grande concentração de serviços e comércio, até atingir a região do Distrito Industrial, passando antes pelas regiões de forte presença habitacional.

Em seu extremo, localiza-se o Aeroporto de Viracopos, em expansão, com grande potencial de redirecionar o desenvolvimento da região, incluindo a localização do futuro distrito aduaneiro, bem como empreendimentos relacionados ao setor de logística e os complementares às atividades aeroportuárias.

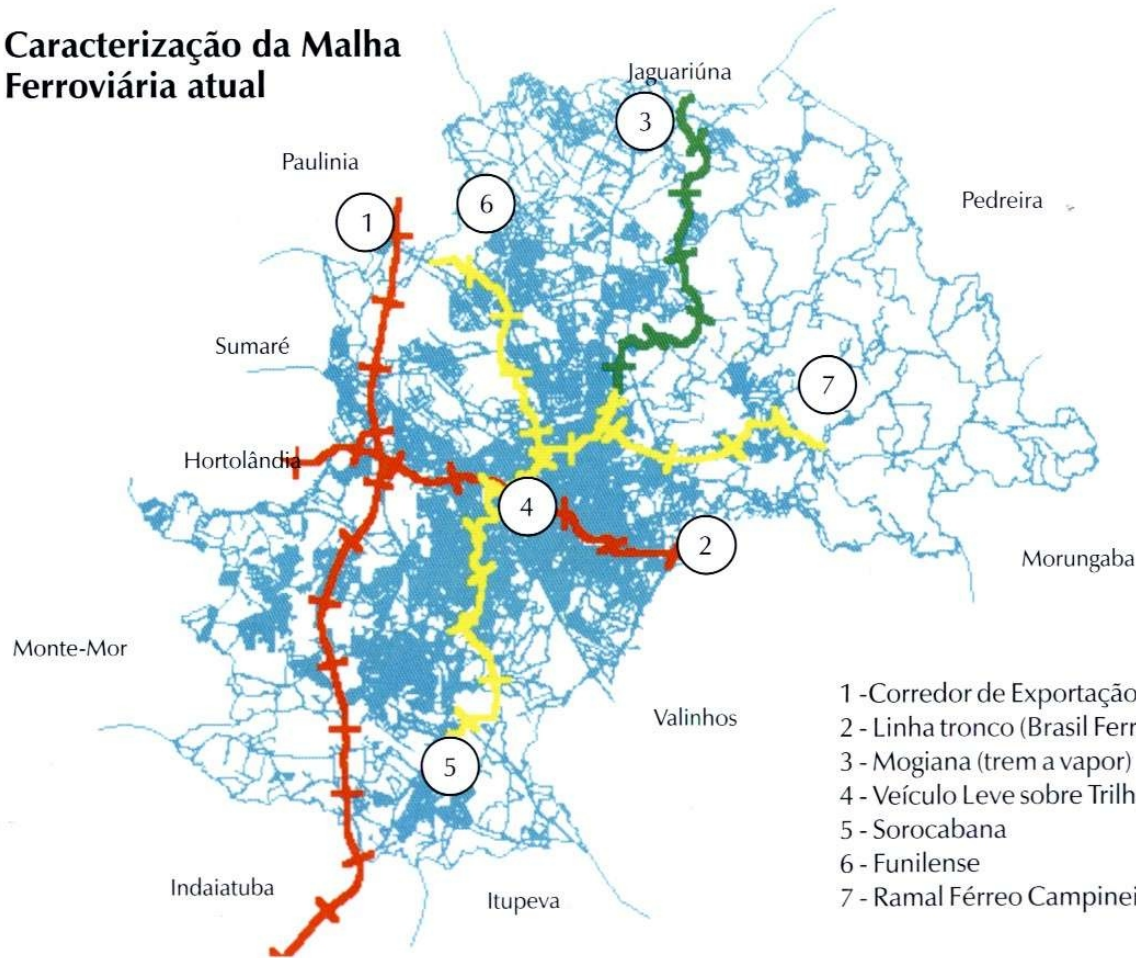
Esta região é atendida por um conjunto de três corredores de transporte, relativamente paralelos (Avenidas John Boyd Dunlop, Amoreiras / Ruy Rodrigues e Rodovia Santos Dumont), mas não conectados, que concentram todo o acesso a essa região.

## Linhas de desejo de deslocamento



## 6- Caracterização dos eixos

### Caracterização da Malha Ferroviária atual



- 1 - Corredor de Exportação (Brasil Ferrovias)
- 2 - Linha tronco (Brasil Ferrovias)
- 3 - Mogiana (trem a vapor)
- 4 - Veículo Leve sobre Trilhos
- 5 - Sorocabana
- 6 - Funilense
- 7 - Ramal Férreo Campineiro

Situação atual:

- Transporte de Cargas
- Turístico histórico
- Sem uso

Campinas possui aproximadamente 44 Km de leitos férreos desativados, distribuídos por diferentes regiões do município, em sua maior parte caracterizadas por forte urbanização. Esses leitos localizam-se nas regiões Sul, Norte, Nordeste e Leste, e constituem-se quase que de maneira natural, tramos de uma rede. Desativados nas décadas de 60 e 70, ainda hoje boa parte dos leitos encontra-se desimpedida, mas caracterizando-se como barreiras no processo de expansão urbana. Dessa forma, cumpre utilizar esse raro patrimônio físico disponível como suporte das ligações ferroviárias propostas no Sistema, evitando que a expansão urbana e a especulação imobiliária dela se aproprie.

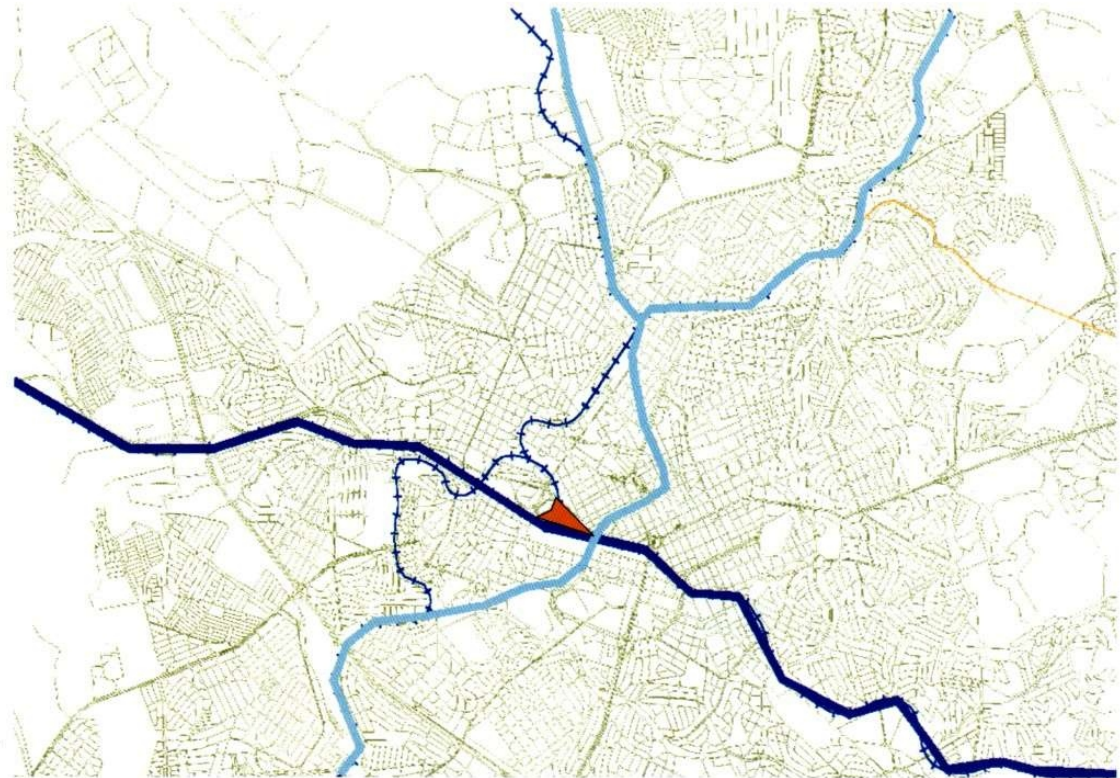


## 6.1- Eixos sobre Trilhos

### Ligação Leste-Oeste

Para essa ligação, está prevista a implantação de um serviço de trem metropolitano, sobre a ligação ferroviária no sentido Leste-Oeste, entre os municípios de Americana e Vinhedo, com estação central integrada ao futuro Terminal Rodoviário de Campinas.

Deve ser considerada a possibilidade de expansão deste serviço até Jundiaí para conectar-se aí com as linhas operadas pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM.



— Eixo Estrutural sobre Trilhos Leste/Oeste  
— Eixo estrutural sobre Trilhos Norte/Sul

— Leito Remanescente não incorporado à rede estrutural  
— Área para terminais de transbordo

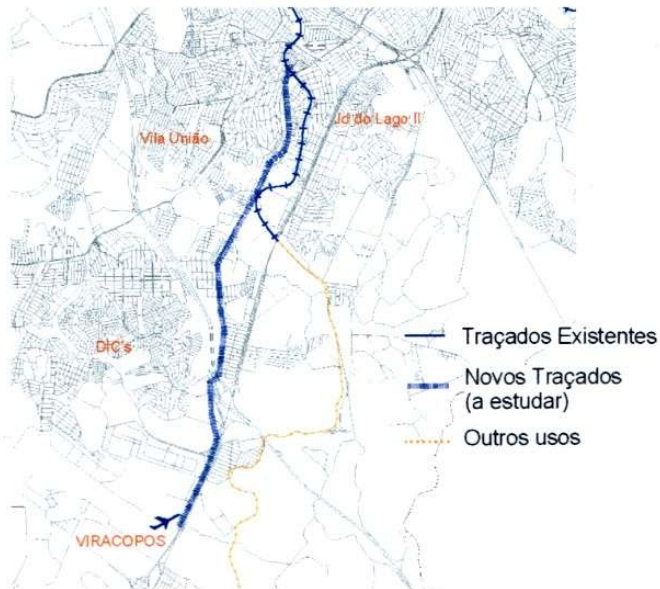
## Ligação Norte-Sul

Para essa ligação pressupõe-se o aproveitamento parcial do leito do antigo VLT entre o Viaduto do Piçarrão (Região do Curtume) e Avenida das Amoreiras e implantação de leito novo daí até o Aeroporto de Viracopos sempre à margem direita da Rodovia Santos Dumont.

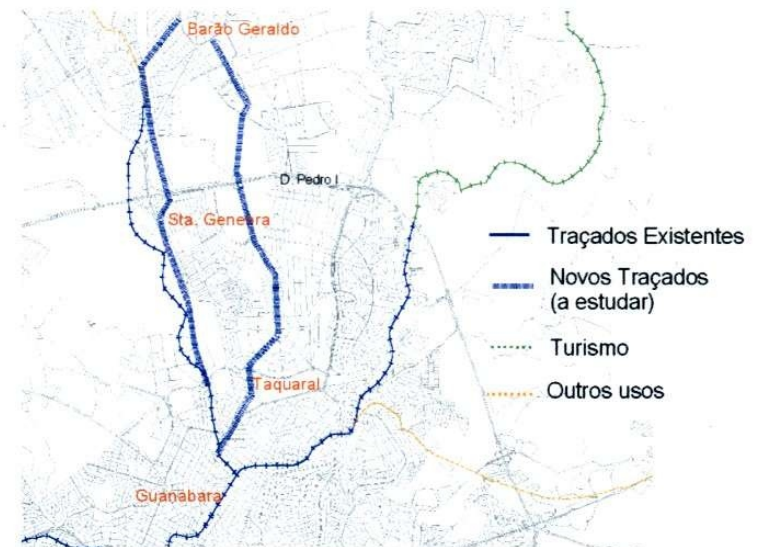
O leito antigo da Sorocabana, a partir da transposição da Rodovia Santos Dumont, no sentido Sul, não deverá ser utilizado no Sistema Estrutural, uma vez que se direciona a áreas destinadas a baixos índices de ocupação e de manutenção do uso rural.

O trecho Sul deverá compartilhar a operação de dois serviços diferentes, o VLT urbano e o serviço expresso para o Aeroporto de Viracopos.

### Eixo Sul



### Eixo Norte



Entre a região do Curtume e a Estação Guanabara está prevista a implantação de um trecho em subterrâneo, de aproximadamente 3 km, aflorando em superfície na estação Guanabara. A partir dessa Estação, a ligação aproveita integralmente o leito da antiga Mogiana, finalizando seu traçado nas imediações da Rodovia D. Pedro I, onde haverá um terminal de integração com a rede de transporte sobre pneus para atender a região.

Nesse trecho, é previsto o compartilhamento com o Trem Regional Campinas - Poços de Caldas e o trem a vapor Campinas-Jaguariúna.

É previsto um ramal que, saindo da estação Guanabara, atinja Barão Geraldo em traçado a ser estudado, com opção de servir com serviço expresso implantado junto à Rodovia Milton Tavares de Lima ("Tapetão") ou de atendimento local junto às imediações da Vila Costa e Silva até a Unicamp.





## Outros Serviços

### Trens Regionais e Turísticos

A proposta prevê o compartilhamento do leito, no trecho D. Pedro I - Guanabara, entre o serviço urbano e o Trem Regional Campinas - Poços de Caldas, previsto no Programa "Trem de Vizinhança" estudado pelo BNDES, e pelo trem a vapor Campinas-Jaguariúna, que pode ser expandido, em uma primeira etapa até a praça Arautos da Paz, e daí até a Estação Guanabara. Propõe-se a transformação da Estação Guanabara em um terminal de transportes de vocação turística, fomentado pela operação desses dois serviços bem como do VLT urbano, uso esse reforçado pela existência da praça de esportes e lazer de alto potencial turístico, conhecido como "Campo da Mogiana" e de empreendimentos hoteleiros que já se localizam nessa região.

Também é prevista a utilização de parte do antigo leito do Ramal Férreo



Campineiro no trecho entre Sousas e Joaquim Egídio para a implantação de uma linha de bonde elétrico voltada ao turismo.



### Trem Macrometropolitano/Viracopos

O Sistema Estrutural de Transporte de Campinas deverá ser integrado com o futuro trem de passageiros, que interligará a Região Metropolitana de Campinas e a Região Metropolitana de São Paulo, com atendimento complementar previsto ao Aeroporto de Viracopos.

## 6.2- Eixos sobre pneus

O conjunto dos corredores de transportes sobre pneus foi identificado através da análise de todas as vias do município que possuem operação de transporte coletivo por ônibus, destacando aquelas que apresentam uma frequência superior a 20 veículos por sentido em uma distância mínima de 800 metros.

Nesse levantamento, foram detectados 184 corredores com volumes de até 287 ônibus/hora/sentido, em vias sem tratamento viário, preferencial para a circulação do transporte coletivo, exceção feita ao Corredor João Jorge/Amoreiras.

### Volume de ônibus dos principais corredores identificados

#### Vias com maior frequência de ônibus na hora pico por sentido

AV. JOAO JORGE	287
R. JOSE PAULINO	208
AV. BENJAMIN CONSTANT	189
AV. DAS AMOREIRAS	168
AV. JOHN BOYD DUNLOP	161
AV. RUY RODRIGUEZ	144
AV. DR. CAMPOS SALES	135
AV. ANCHIETA (pista int. )	127
AV. FRANCISCO GLICERIO	124
R. MANOEL MACHADO PEREIRA	123
AV. ANDRADE NEVES	120
R. DONA LIBANIA	112
AV. ARMANDO F. RENGANESCHI	109
AV. PRESTES MAIA	107

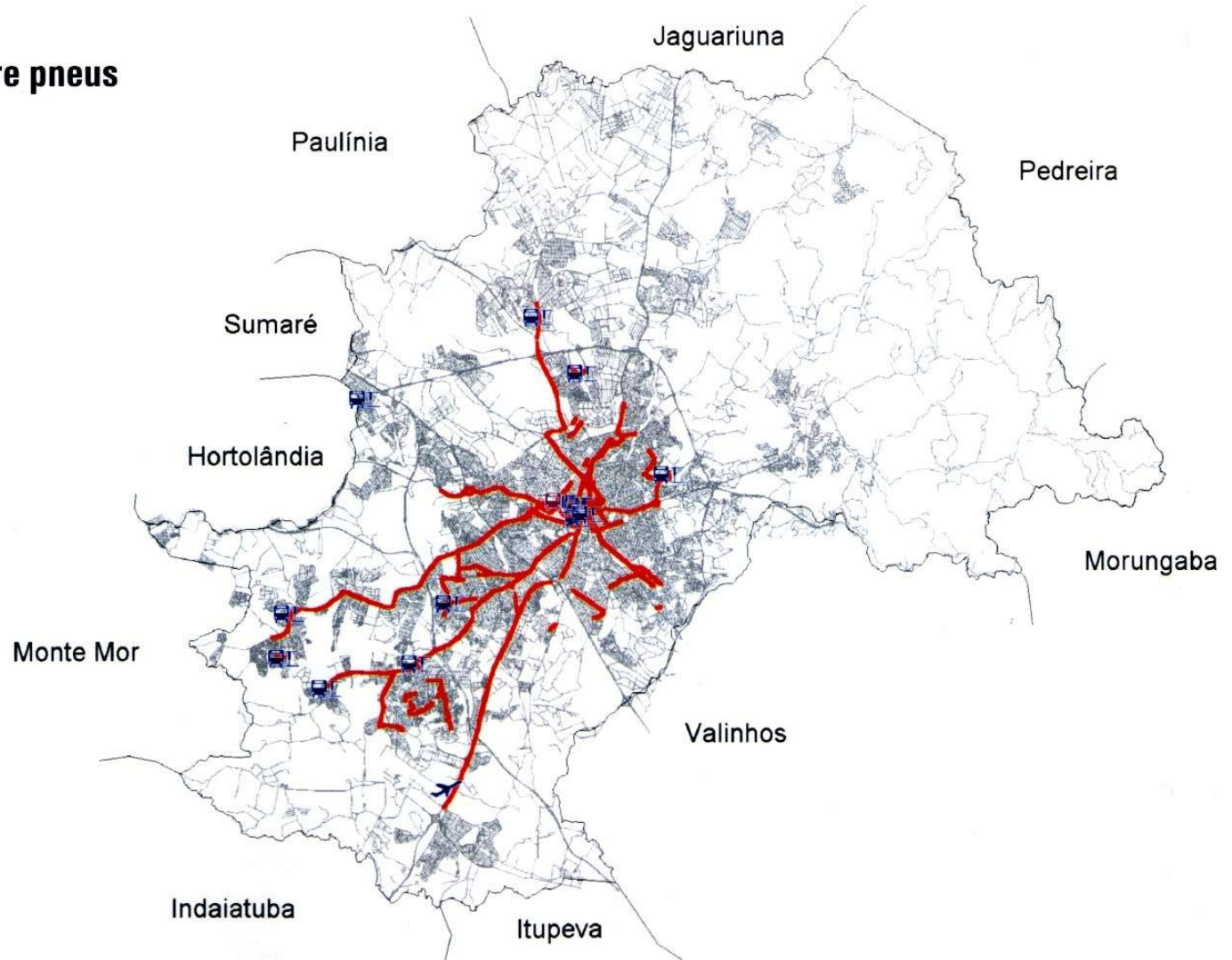
A partir desse levantamento, serão identificados em cada uma das vias o grau de segregação, as reformulações na geometria, o pavimento adequado e os investimentos no controle da operação, particularmente a semaforização, para que se obtenha prioridade para o tráfego do transporte coletivo nesses corredores e melhoria no desempenho operacional das linhas de ônibus.



Canaleta do Corredor Amoreiras



## Corredores sobre pneus



## 6.3- Transporte na Área Central

### Terminal Intermodal Central

O Sistema Estrutural de Transportes de Campinas prevê a implantação de uma estação central de transferência entre os eixos Leste-Oeste (em superfície) e Norte-Sul (em subterrâneo). A estação será integrada ao terminal do Trem Campinas-São Paulo, de onde será realizada também a conexão com o serviço especial de atendimento para o Aeroporto de Viracopos.

Junto a esse terminal ferroviário será implantado o Novo Terminal Rodoviário de Campinas, que prevê em uma só edificação a localização dos terminais das linhas de ônibus de longa distância, das linhas metropolitanas e municipais de ônibus e do Trem Metropolitano.

A localização da estação terminal do Trem Campinas-São Paulo na área central é vista como forma de fortalecer o papel do Centro na articulação macrometropolitana através do transporte coletivo, contribuindo também para o processo de sua requalificação.

A implantação dos Eixos Norte-Sul e Leste-Oeste reduzirá os volumes de tráfego que hoje se utilizam da área central, melhorando as condições ambientais e urbanísticas da região. O Sistema Estrutural de Transporte de Campinas deve ser complementado com o reestudo de toda a rede de transporte coletivo que opera nessa região, analisando-se a viabilidade de implantação de sistemas circulares de transporte para a operação em superfície, redistribuidores da demanda dentro do centro expandido, operados por tecnologias com menores



emissões de poluentes e perfeitamente integradas aos outros modos de transporte.

O sistema deve ainda considerar a localização mais adequada para os terminais urbanos, bem como a implantação de uma nova infra-estrutura de circulação, incluindo aí pavimentos mais adequados para as ruas e calçadas, mobiliário urbano, iluminação e paisagismo em geral.

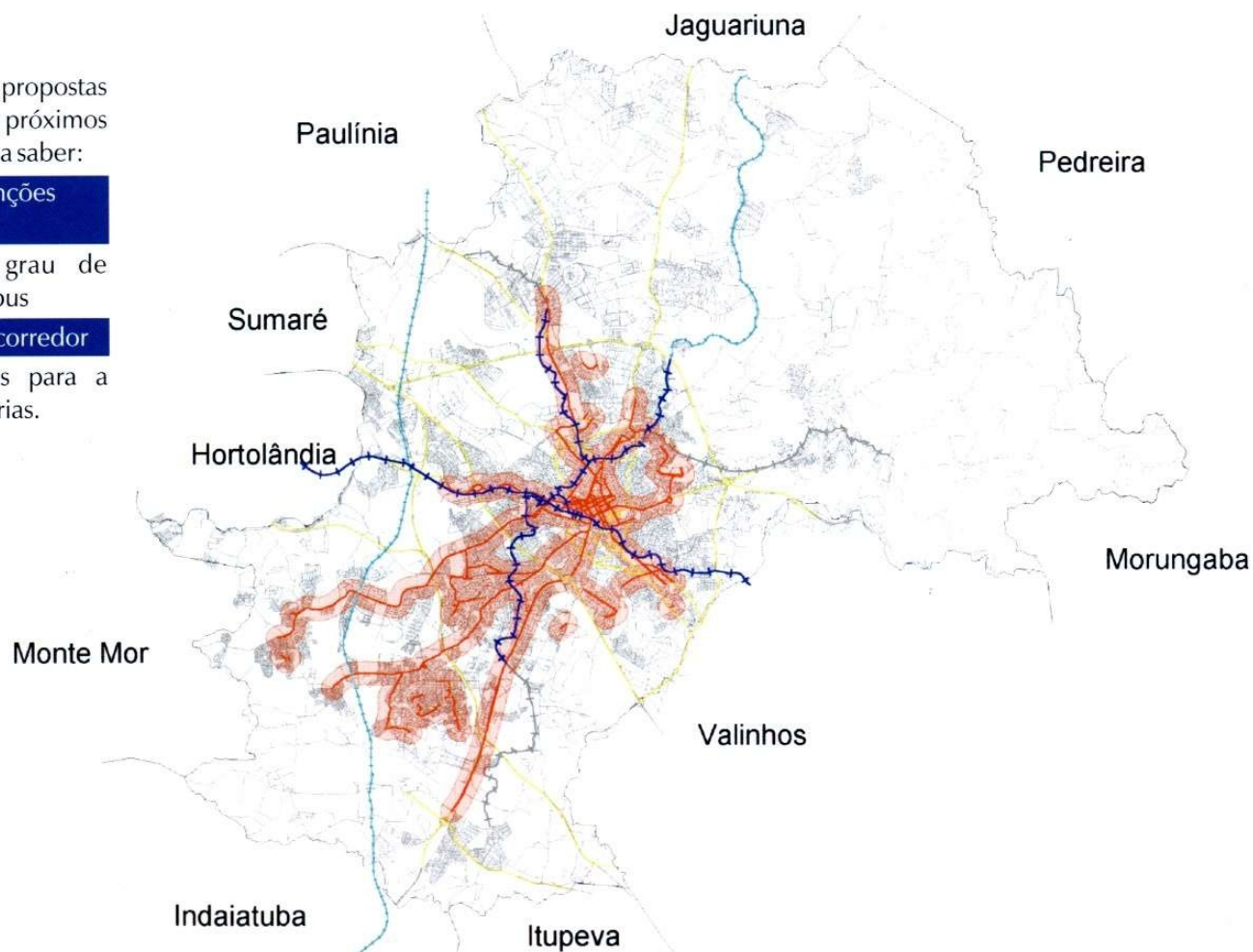


## 7 - Perspectivas

A partir do cenário construído e das propostas apresentadas, ficam delineados os próximos passos para a continuidade do projeto, a saber:

- Identificar as extensões das intervenções em todos os corredores apontados
- Definir, nestes corredores, o grau de segregação para a operação dos ônibus
- Definir a área de influência de cada corredor
- Avaliar os investimentos mínimos para a implantação do programa de melhorias.

### Sistema Estrutural de Transportes de Campinas - Área Direta de Influência



# Sistema Estrutural de Transporte de Campinas

## FICHA TÉCNICA

Prefeitura Municipal de Campinas

Prefeita Municipal: Izalene Tiene

Empresa Municipal de Desenvolvimento  
de Campinas – EMDEC

Secretário de Transportes e Diretor Presidente:

Marcos Pimentel Bicalho

Assessor Executivo:

João Gonçalo Eugênio

Diretor de Desenvolvimento e Planejamento:

Ayrton Camargo e Silva

Diretor Administrativo-Financeiro:

João Carlos Cândido

Diretora de Transportes:

Ivanice Schütv Veiga

Diretor de Trânsito:

Robert May Neto

Coordenação da Proposta:

Ayrton Camargo e Silva e André Aranha Ribeiro

Apoio à produção:

Assessora de Comunicação - Denise V. Pereira (MTb 23.175)

Foto capa: vista aérea do Complexo Ferroviário da área central

Fotos: Acervo EMDEC e Luiz Granzotto

Novembro, 2003





*Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas*

