

PREFEITURA MUNICIPAL DE AMERICANA

**PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA
DOCUMENTO II – DIAGNÓSTICO E INVENTÁRIO DO MUNICÍPIO**

AMERICANA

2022

PREFEITURA DE AMERICANA

Francisco Antônio Sardelli
Prefeito de Americana

Odir João Demarchi
Vice-Prefeito de Americana

Diego de Barros Guidolin
Secretário Municipal de Planejamento

Câmara De Vereadores
Vereadores – 18ª Legislatura de 2021 a 2024

Carlos Alexandre Vianna Soares
Clemente Alves Dos Santos Neto
Daniel Martins Cardoso
Fernando Moreno Rugani
Gualter De Almeida Amado
José Marcos Caetano Pinto
Juliana Soares Do Nascimento
Leonora Da Silva Péríco
Lucas Leoncine
Luiz Carlos Cezaretto
Marschelo Rodrigo Marin Meche
Miguel Carlos Pires
Nathália Giuliani De Camargo
Paulo Eduardo Dias Junior
Sílvio Dourado Da Silva
Thiago Luís De Oliveira Brochi
Thiago Rodrigo Martins
Vagner Aparecido Malheiros
Wagner Willian Rovina

FICHA DE IDENTIFICAÇÃO TÉCNICA

COMITÊ TÉCNICO DE ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Constituído através do contrato entre Senac Americana e Prefeitura Municipal de Americana, formado por representantes indicados pelo Poder Público e pela Sociedade Civil Organizada, tendo como atribuição a condução de todas as etapas necessárias para a conclusão do referido plano, formado pelos seguintes participantes:

Poder Público

Adelmo Passos de Oliveira
Antônio Candido De Nadai
Daniela Luchiari
Elisabete Aparecida Favaretto Bonin
Franco Júlio Felipe
José Nilton de Oliveira Filho
Marco Antônio Alves Jorge
Maria Aparecida Martins Feliciano
Perci Moreira
Rosa Figueroba Raimundo
Wilson Aparecido dos Santos

Representantes da Sociedade Civil Organizada

Daniel Luiz Franzin Bassette
Heliton Escorpeli
Lenita Secco Brandão
Victor Hugo Augusto da Silva
Rachel Rodrigues Barboza Pessoa

-

Equipe de Capacitação - Senac Americana

Cauana Lemes Conde Nandin

Lívia Lemes Fonseca

Paulo Henrique Barbosa

Fenando de Figueiredo

Assessoria Externa

Citatis Engenharia

AMERICANA NOVEMBRO DE 2022

LISTA DE FIGURAS

Figura 1– Mapa de Evolução Urbana de Americana por década	20
Figura 2– Mapa das Áreas de Planejamento de Americana.....	23
Figura 3 – Mapa de Evolução Urbana da AP01.....	24
Figura 4 – Mapa de Evolução Urbana da AP02.....	26
Figura 5 – Mapa de Evolução Urbana da AP03.....	28
Figura 6 – Mapa de Evolução Urbana da AP04.....	30
Figura 7 – Mapa de Evolução Urbana da AP05.....	31
Figura 8– Mapa de Evolução Urbana da AP06.....	33
Figura 9 – Mapa de Evolução Urbana da AP07.....	35
Figura 10 – Mapa de Evolução Urbana da AP08.....	36
Figura 11 – Mapa de Evolução Urbana da AP09.....	38
Figura 12– Mapa de Evolução Urbana da AP10.....	39
Figura 13 – Mapa de Densidade por Área de Planejamento	42
Figura 14 – Mapa de Densidade por Zona de Tráfego.	42
Figura 15– Mapa de Pessoas Não Alfabetizadas por Zona de Tráfego.	48
Figura 16– Mapa de Pessoas Alfabetizadas por Zona de Tráfego.	49
Figura 17– Mapa de Renda por Zona de Tráfego.....	50
Figura 18 - Mapa da distribuição das escolas no município.	58
Figura 19 - Mapa das escolas - AP01	59
Figura 20 - Mapa das escolas - AP02.....	60
Figura 21 - Mapa das escolas - AP03.....	61
Figura 22 - Mapa das escolas - AP04.....	62
Figura 23 - Mapa das escolas - AP05.....	63
Figura 24 - Mapa das escolas - AP06.....	64
Figura 25 - Mapa das escolas - AP07.....	65
Figura 26 - Mapa das escolas - AP08.....	66
Figura 27 - Mapa das escolas - AP09.....	67
Figura 28 - Mapa das escolas - AP10.....	68
Figura 29 - Unidade de Saúde na AP01	75
Figura 30 - Unidade de Saúde na AP02	76
Figura 31 - Unidade de Saúde na AP03	77
Figura 32 - Unidade de Saúde na AP04	78

Figura 33 - Unidade de Saúde na AP05	79
Figura 34 - Unidade de Saúde na AP06	80
Figura 35 - Unidade de Saúde na AP07	81
Figura 36 - Unidade de Saúde na AP08	82
Figura 37 - Unidade de Saúde na AP09	83
Figura 38 - Unidade de Saúde na AP10	84
Figura 39 - Mapa de densidade de comércio e serviços por AP.....	87
Figura 40 - Mapa de densidade de indústrias por AP	88
Figura 41 - Calçada com desnível transversal e degraus irregulares	90
Figura 42 - Calçada com escada	90
Figura 43 - Calçada obstruída por equipamento público	91
Figura 44 - Calçada obstruída por árvore	92
Figura 45 - Calçada danificada e com mato alto.....	92
Figura 46 - Imóvel com calçada inexistente.....	93
Figura 47 - Guia com extensão totalmente rebaixada para acesso de veículos ao posto de combustíveis.....	93
Figura 48 - Calçada destinada a acesso de veículos para estacionamento no recuo	95
Figura 49 - Ciclovia da Avenida Antônio Pinto Duarte	96
Figura 50 - Rampa de acessibilidade fora do padrão	96
Figura 51 - Rampa de acessibilidade fora do padrão	97
Figura 52 - Vaga PCD sem acessibilidade	97
Figura 53 - Cruzamento semaforizados sem tempo para pedestres.	98
Figura 54 - Cruzamento semaforizados sem botoeira sonora	98
Figura 55 - Terminal Metropolitano.....	99
Figura 56 - Mapa de Grau e severidade de acidentes nas vias de Americana.....	109
Figura 57 - Trajeto das linhas de transporte coletivo	112
Figura 58 - Fotografia da Avenida Bandeirantes	117
Figura 59 - Perfil Transversal da Avenida Bandeirantes.....	117
Figura 60 - Corte da Avenida Bandeirantes.....	118
Figura 61 - Fotografia da Avenida Dr. Antônio Lobo.....	118
Figura 62 - Perfil transversal da Avenida Dr. Antônio Lobo	119
Figura 63 - Corte da Avenida Dr. Antônio Lobo	119
Figura 64 - Fotografia da Rua Dom Pedro II.....	120
Figura 65 - Perfil Transversal da Rua Dom Pedro II	121

Figura 66 - Corte da Rua Dom Pedro II	121
Figura 67 - Fotografia da Avenida Prefeito Abdo Najar	122
Figura 68 - Perfil Transversal da Avenida Prefeito Abdo Najar.....	122
Figura 69 - Corte da Avenida Prefeito Abdo Najar.....	123
Figura 70 - Fotografia da Avenida de Cillo.....	124
Figura 71 - Perfil Transversal da Avenida de Cillo	124
Figura 72 - Corte da Avenida de Cillo	125
Figura 73 - Fotografia Rua Izolina Geminiani Rosa	125
Figura 74 - Perfil transversal da Rua Izolina Geminiani Rosa.....	126
Figura 75 - Corte da Rua Izolina Geminiani Rosa	126
Figura 76 - Avenida Castelhanos.....	127
Figura 77 - Perfil transversal da Avenida Castelhanos	127
Figura 78 - Corte da Avenida Castelhanos	128
Figura 79 - Avenida Giaconda Cibir	128
Figura 80 - Perfil Transversal da Avenida Giaconda Cibir	129
Figura 81 - Corte da Avenida Giaconda Cibir	129
Figura 82 - Rua Iacanga	130
Figura 83 - Perfil transversal da Rua Iacanga.....	130
Figura 84 - Corte da Rua Iacanga	131
Figura 85 - Avenida Monsenhor Bruno Nardini.....	131
Figura 86 - Perfil transversal da Avenida Monsenhor Bruno Nardini	132
Figura 87 - Corte da Avenida Monsenhor Bruno Nardini	132
Figura 88 - Avenida Campos Salles	133
Figura 89 - Perfil transversal Avenida Campos Salles.....	133
Figura 90 - Corte da Avenida Campos Salles.....	134
Figura 91 - Avenida São Jerônimo	134
Figura 92 - Perfil transversal da Avenida São Jerônimo	135
Figura 93 - Corte da Avenida São Jerônimo.....	135
Figura 94 - Rua Rui Barbosa	136
Figura 95 - Perfil transversal da Rua Rui Barbosa.....	137
Figura 96 - Corte da Rua Rui Barbosa.....	137
Figura 97 - Avenida Nicolau João Abdalla	138
Figura 98 - Perfil transversal da Avenida Nicolau João Abdalla	138
Figura 99 - Corte da Avenida Nicolau João Abdalla	139

Figura 100 – Avenida Henrique R. G. A. Brechmacher	139
Figura 101 - Perfil transversal da Avenida Henrique R. G. A. Brechmacher.....	140
Figura 102 - Corte da Avenida Henrique R. G. A. Brechmacher	140
Figura 103 - Avenida Pastor José Fernandes Sobrinho	141
Figura 104 - Perfil transversal da Avenida Pastor José Fernandes Sobrinho.....	141
Figura 105 - Corte da Avenida Pastor José Fernandes Sobrinho.....	142
Figura 106 - Avenida Comendador Thomaz Fortunato.....	142
Figura 107 - Perfil transversal Avenida Comendador Thomaz Fortunato	143
Figura 108 - Corte da Avenida Comendador Thomaz Fortunato	143
Figura 109 - Rua Maranhão.....	144
Figura 110 - Perfil transversal da Rua Maranhão	144
Figura 111 - Corte da Rua Maranhão	145
Figura 112 - Estrada Isabela Gonçalves Ferro Santarosa.....	145
Figura 113 - Perfil transversal da Estrada Isabela Gonçalves Ferro Santarosa	146
Figura 114 - Corte da Estrada Isabela Gonçalves Ferro Santarosa	146
Figura 115 - Avenida José Cordenonsi.....	147
Figura 116 - Perfil transversal da Avenida José Cordenonsi	147
Figura 117 - Corte da Avenida José Cordenonsi	148
Figura 118 - Avenida Heitor Siqueira.....	148
Figura 119 - Perfil transversal Avenida Heitor Siqueira	149
Figura 120 - Corte da Avenida Heitor Siqueira	149
Figura 121 - Avenida Afonso Pansan	150
Figura 122 - Avenida Afonso Pansan	150
Figura 123 - Corte da Avenida Afonso Pansan.....	151
Figura 124 - Avenida Paschoal Ardito	151
Figura 125 - Perfil transversal da Avenida Paschoal Ardito	152
Figura 126 - Corte da Avenida Paschoal Ardito.....	152
Figura 127 - Rua São Gabriel	153
Figura 128 - Perfil transversal da Rua São Gabriel	153
Figura 129 - Corte da Rua São Gabriel	154
Figura 130 - Rua Orlando Dei Santi.....	154
Figura 131 - Perfil transversal da Rua Orlando Dei Santi	155
Figura 132 - Corte da Rua Orlando Dei Santi.....	155
Figura 133 - Avenida Antônio Pinto Duarte.....	156

Figura 134 - Perfil Transversal da Avenida Antônio Pinto Duarte.....	156
Figura 135 - Corte da Avenida Antônio Pinto Duarte.....	157
Figura 136 - Avenida Nossa Senhora de Fátima.....	157
Figura 137 - Perfil transversal da Avenida Nossa Senhora de Fátima	158
Figura 138 - Corte da Avenida Nossa Senhora de Fátima	158
Figura 139 - Avenida da Amizade.....	159
Figura 140 - Perfil transversal da Avenida da Amizade	159
Figura 141 - Corte da Avenida da Amizade	160
Figura 142 - Avenida João Luiz Mazer	160
Figura 143 - Perfil Transversal da Avenida João Luiz Mazer.....	161
Figura 144 - Corte da Avenida João Luiz Mazer.....	161
Figura 145 - Estrada da Balsa	162
Figura 146 - Perfil Transversal da Estrada da Balsa	162
Figura 147 - Corte da Estrada da Balsa.....	163
Figura 148 - Avenida Europa.....	163
Figura 149 - Perfil Transversal da Avenida Europa	164
Figura 150 - Corte da Avenida Europa	164
Figura 151 - Rua Florindo Cibir.....	165
Figura 152 – Perfil Transversal da Rua Florindo Cibir	165
Figura 153 - Corte da Rua Florindo Cibir	166
Figura 154 - Mapa de Hierarquização Viária de Americana	167
Figura 155 - Mapa de sentido único	168
Figura 156 - Mapa da Semaforização.....	169
Figura 157 - Estacionamento 45° regulamentado - Rua São Gabriel.....	170
Figura 158 - Estacionamento 45° não regulamentado – Rua do Serralheiro.....	171
Figura 159 - Mapa do estacionamento rotativo.....	171
Figura 160 - Ponto de parada de ônibus – Avenida Brasil.....	172
Figura 161 - Ponto de parada da Avenida Cecília Meireles.....	173
Figura 162 - Estação de transferência – Avenida Europa	174
Figura 163 - Ponto de ônibus – Rua Cira de Oliveira Petrin	175
Figura 164 - Ponto de ônibus – Rua Fernando Camargo	176
Figura 165 - Mapa da localização dos pontos de táxi.....	177
Figura 166 - Ponto de táxi do Hospital São Francisco.....	178
Figura 167 - Ponto de táxi da Praça Comendador Muller.....	179

Figura 168 - Ponto de táxi da Matriz Nova – Basílica de Santo Antônio de Pádua	179
Figura 169 - Ponto de táxi do Cemitério da Saudade	180
Figura 170 - Ponto de táxi da Rodoviária.....	181
Figura 171 - Ponto de táxi da Rodoviária – Piso Inferior	181
Figura 172 - Ponto de táxi da Praça Divino Salvador	182
Figura 173 - Ponto de táxi do Hospital Municipal.....	182
Figura 174 - Ponto de táxi da Avenida Paschoal Ardito (em frente à Regional)	183
Figura 175 - Ponto de táxi do Terminal Urbano – Avenida Dr. Antônio Lobo, Praça Basílio Rangel	183
Figura 176 - Ponto de táxi do Hospital São Lucas.....	184
Figura 177 - Ponto de táxi do Hospital UNIMED.....	185
Figura 178 - Ponto de táxi da Avenida Campos Salles.....	185
Figura 179 - Ponto de táxi do Poupatempo	186
Figura 180 - Divisão de Zonas de Tráfego no Município de Americana	191
Figura 181 - Destino de viagens por Zona de Tráfego.....	192
Figura 182 - Mapa de origem de viagens por Zona de Tráfego.....	194
Figura 183 - Mapa das linhas de desejo do transporte coletivo.....	195

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Verticalização AP01	25
Tabela 2 – Verticalização AP02	27
Tabela 3 – Verticalização AP03	29
Tabela 4 – Verticalização AP04	30
Tabela 5 – Verticalização AP05	32
Tabela 6 – Verticalização AP06	33
Tabela 7 – Verticalização AP07	35
Tabela 8 – Verticalização AP08	37
Tabela 9 – Verticalização AP09	38
Tabela 10 – Verticalização AP10	40
Tabela 11 - Número de alunos matriculados no ensino infantil em 2019 por AP	68
Tabela 12 - Alunos matriculados no Ensino Fundamental: Anos Iniciais em 2019 por AP	69
Tabela 13 - Alunos matriculados no Ensino Fundamental: Anos Finais em 2019 por AP	70
Tabela 14 - Alunos matriculados no Ensino Médio em 2019 por AP	71
Tabela 15 - Alunos matriculados no Ensino Superior em 2019	72
Tabela 16 - Total de Alunos matriculados por AP	73
Tabela 17 - Relação de Veículos cadastrados no município de Americana entre 2017 e 2021	100
Tabela 18 - Relação das linhas de transporte coletivo no município em 2022	111
Tabela 19 - Resultados da pesquisa origem/destino com base nas zonas de tráfego – Parte 1	196
Tabela 20 - Resultados da pesquisa origem/destino com base nas zonas de tráfego – Parte 2	197
Tabela 21 - Resultados da pesquisa origem/destino com base nas zonas de tráfego – Parte 3	198

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Rendimento Médio Mensal na Área AP02	51
Gráfico 2 - Rendimento Médio Mensal na Área AP03	51
Gráfico 3 - Rendimento Médio Mensal na Área AP04	52
Gráfico 4 - Rendimento Médio Mensal na Área AP05	53
Gráfico 5 - Rendimento Médio Mensal na Área AP06	53
Gráfico 6 - Rendimento Médio Mensal na Área AP07	54
Gráfico 7 - Rendimento Médio Mensal na Área AP08	55
Gráfico 8 - Rendimento Médio Mensal na Área AP09	55
Gráfico 9 - Rendimento Médio Mensal na Área AP10	56
Gráfico 10 - Número de alunos matriculados no ensino infantil em 2019 por AP	69
Gráfico 11 - Alunos matriculados no Ensino Fundamental: Anos Iniciais em 2019 por AP	70
Gráfico 12 - Alunos matriculados no Ensino Fundamental: Anos Finais em 2019 por AP	71
Gráfico 13 - Alunos matriculados no Ensino Médio em 2019 por AP	72
Gráfico 14 - Alunos matriculados no Ensino Superior em 2019.....	72
Gráfico 15 - Alunos matriculados no Ensino Superior em 2019 por AP.....	73
Gráfico 16 - Total de Alunos matriculados por AP	74
Gráfico 17 - Relação de Veículos cadastrados no município de Americana entre 2017 e 2021	101
Gráfico 18 - Relação de frota de veículos x população no município de Americana – SP	101
Gráfico 19 - Relação de frota de veículos x domicílio no município de Americana – SP	102
Gráfico 20 - Acidentes em Americana mês a mês.....	103
Gráfico 21 - Óbitos em Americana mês a mês	104
Gráfico 22 - Acidentes por tipo de via - 2019.....	104
Gráfico 23 - Óbitos por tipo de via - 2019	105
Gráfico 24 - Acidentes por tipo de locomoção – 2019	105
Gráfico 25 - Óbitos por tipo de locomoção – 2019.....	106
Gráfico 26 - Tipo de acidente em 2019.....	106
Gráfico 27 - Óbitos por tipo de acidente – 2019	107
Gráfico 28 - Índice de letalidade em 2019	107
Gráfico 29 - Óbitos por gênero em 2019.....	108

Gráfico 30 - Óbitos por faixa etária em 2019	108
Gráfico 31 - Comparativo do volume de passageiros 2019-2022	110
Gráfico 32 - Comparativo do número de linhas 2019-2022	110

SUMÁRIO

1	POLITICA E OBJETIVOS	18
2	INVENTÁRIO E DIAGNÓSTICO: USO DO SOLO E DEMOGRAFIA.....	20
2.1	Evolução urbana do município de Americana	20
2.2	Macrozona urbana.....	22
2.3	Evolução urbana por Área de Planejamento	23
2.3.1	Área de Planejamento 01 (AP01).....	24
2.3.2	Área de planejamento 02 (AP02)	25
2.3.3	Área de planejamento 03 (AP03)	27
2.3.4	Área de planejamento 04 (AP04)	29
2.3.5	Área de planejamento 05 (AP05)	31
2.3.6	Área de planejamento 06 (AP06)	32
2.3.7	Área de planejamento 07 (AP07)	34
2.3.8	Área de planejamento 08 (AP08)	36
2.3.9	Área de planejamento 09 (AP09)	37
2.3.10	Área de planejamento 10 (AP10)	39
2.4	Criação das Zonas de Tráfego	40
2.4.1	Densidade Demográfica.....	40
2.4.2	Pessoas não Alfabetizadas por Território	46
2.4.3	Renda média por pessoa mensal.....	49
2.4.4	Síntese Comparativa do Uso do Solo e Demografia.....	56
2.5	Escolas	57
2.5.1	Unidades Escolares por Área de Planejamento.....	58
2.5.2	Alunos matriculados na rede de ensino em 2019 por Área de Planejamento	68
2.6	Unidades de Saúde	74
2.6.1	Unidades de Saúde por Área de Planejamento	74

2.7	Equipamentos Públicos	84
2.7.1	Segurança.....	84
2.7.2	Educação	85
2.7.3	Esporte.....	85
2.7.4	Cultura e Lazer.....	85
2.7.5	Assistência Social	86
2.7.6	Demais Prédios Públicos	86
2.8	Setores Econômicos.....	87
2.8.1	Comércio e Prestação de Serviços	87
2.8.2	Indústrias.....	87
3	INVENTÁRIO FÍSICO	89
3.1	Modais não motorizados.....	89
3.1.1	Calçadas ou Passeio Público.....	89
3.1.2	Ciclovias.....	95
3.1.3	Acessibilidade	96
3.2	Modais motorizados.....	99
3.2.1	Infraestrutura das vias de circulação de veículos motorizados	99
3.2.2	Frota Motorizada	100
3.2.3	Taxa de acidentes e causas de mortes.....	103
3.2.4	Transporte coletivo.....	109
3.2.5	Transporte Escolar.....	113
3.2.6	Táxi	116
3.2.7	Transporte por aplicativo.....	116
3.3	Infraestrutura de Mobilidade	116
3.3.1	Largura das Vias	116
3.3.2	Hierarquização viária	166
3.3.3	Sentido do trânsito	167

3.3.4	Semáforos.....	169
3.3.5	Estacionamentos.....	170
3.3.6	Pontos de ônibus	172
1.1.1	Pontos de táxi	177
3.3.7	Moto de Táxi	186
3.4	Principais conflitos do sistema viário atualmente.....	186
3.4.1	Transposição da linha férrea e Ribeirão Quilombo	187
3.4.2	Transposição das rodovias	187
3.4.3	Rodovia Luiz de Queiroz:.....	187
3.4.4	Vias com problemas de fluidez	187
3.4.5	Travessia de pedestres	189
3.4.6	Abuso de Velocidade	189
4	PESQUISA ORIGEM/DESTINO - NÚMERO DE VIAGENS.....	190

1 POLÍTICA E OBJETIVOS

A Constituição Federal de 1988, no inciso XX do artigo 21, prevê que a União deve instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano; no artigo 30 atribui a competência de legislar sobre assuntos de interesse local, aos municípios, além de organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.

O artigo 182 da Constituição Federal, por sua vez, menciona que a política de desenvolvimento urbano deve ser executada pelo Poder Público Municipal, a partir das diretrizes gerais fixadas em lei (Plano Diretor), e tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, instituída pela Lei Federal 12.587/2012 veio cumprir o papel de orientar, instituir diretrizes para a legislação local e regulamentar a política de mobilidade urbana. O Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado – PDDI, aprovado pela Lei Municipal 6.491/2020 estabelece, no inciso II do artigo 20, que o município deverá implantar o Plano de Mobilidade Urbana – PMU conforme estabelecido pela Lei Federal 14.000/2020 que determina no inciso 4º do parágrafo 1º, que os municípios com até 250.000 habitantes deverão ter implantado o Plano Municipal de Mobilidade Urbana até 12 de abril de 2023, que é o caso de Americana.

Portanto, atendendo ao estabelecido no PNMU e no PDDI, através de um comitê técnico formado por representantes do poder público municipal e a sociedade civil organizada e orientado pelo Serviço Nacional de Comércio – SENAC de Americana, iniciou-se a elaboração do PMU municipal através da análise da realidade do município e suas legislações.

Com uma população de 244.370 habitantes (IBGE, 2021), Americana está inserida numa das regiões mais produtivas do Estado de São Paulo, a Região Metropolitana de Campinas (RMC), seu território é cortado pelas rodovias Rodovia Anhanguera (SP-330) e Rodovia Luiz de Queiroz (SP-304). A Rodovia Luiz de Queiroz é o principal eixo de ligação entre Americana e as cidades de Santa Bárbara D'Oeste e Nova Odessa, municípios estes que possuem área urbana intensamente conurbada com Americana, passando a ter características de via urbana em função dos inúmeros pontos de acesso e travessia. Tal fato vem prejudicando atualmente o trânsito na cidade, em função do conflito do tráfego de passagem (rodoviário) com o tráfego local (urbano).

-

Atualmente a malha viária do município de Americana tem uma extensão de 1.014,14 km, segundo dados da Unidade de Geoprocessamento, sendo 961,82 km pavimentadas e apenas 52,32 km não pavimentadas.

O PDDI do município de Americana em seu anexo IV tem a classificação das vias do município (arterial/coletora/local) por Área de Planejamento, visando assim o desenvolvimento urbanístico do município de forma ordenada e atendendo ao bem-estar do munícipe.

Através do Plano de Mobilidade Urbana de Americana, pretendemos transformar o município de forma a garantir o direito constitucional à acessibilidade universal e mobilidade, garantindo o exercício pleno da cidadania numa cidade sustentável.

Nossos principais objetivos com a implantação do Plano de Mobilidade Urbana é a criação de mecanismos para:

- Ampliação dos deslocamentos não motorizados;
- Redução da emissão de poluentes atmosféricos,
- Redução de acidentes de trânsito;
- Ampliação e melhoria no transporte público;
- Melhoria da fluidez do tráfego, priorizando o transporte coletivo;
- Apontar através de diretrizes viárias a interligação entre as áreas de planejamento e entre os loteamentos já implantados e futuros empreendimentos imobiliários;
- Garantir que as vias marginais projetadas para Rodovia Anhanguera e Rodovia Luiz de Queiroz sejam implantadas, possibilitando uma maior fluidez no tráfego;
- Proporcionar a ligação entre os municípios de Americana, Santa Barbara d'Oeste e Nova Odessa reduzindo a dificuldade de transposição e conexão entre áreas cortadas pela Rodovia Luiz de Queiroz (SP-304);
- Implantar nova transposição na Represa do Salto Grande entre a Macrozona de Uso Predominante Urbano e a Macrozona de Uso Predominante Ambiental (APAMA).

2 INVENTÁRIO E DIAGNÓSTICO: USO DO SOLO E DEMOGRAFIA

2.1 Evolução urbana do município de Americana

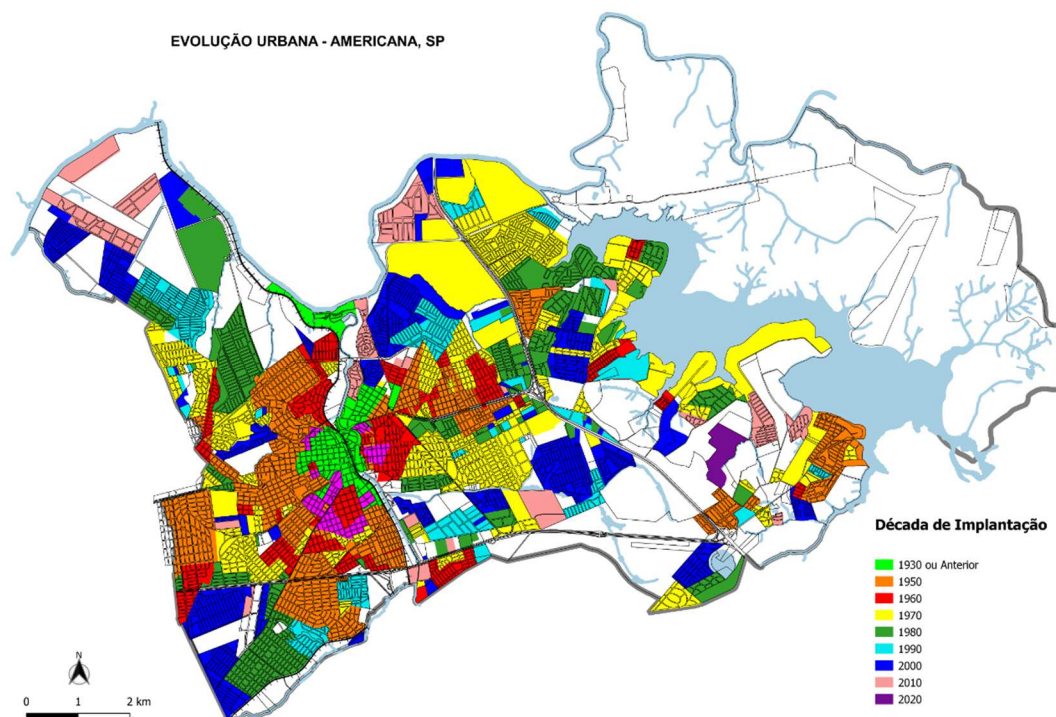


Figura 1– Mapa de Evolução Urbana de Americana por década

Fonte: SEPLAN, 2022.

Os primeiros registros sobre a ocupação do território de Americana datam do final do século XVIII e fazem menção a Antônio Machado de Campos, Antônio de Sampaio Ferraz, Francisco de São Paulo e André de Campos Furquim, que se estabeleceram nas terras de Salto Grande, distribuídas ao longo das margens dos rios Atibaia e Jaguari, afluentes do Rio Piracicaba. Cultivavam a cultura de cana de açúcar e aguardente.

A construção da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, iniciativa dos fazendeiros de café da região, facilitava o escoamento desses produtos regionais. Nesse período, com o loteamento de terras ao redor da estação, pelo Capitão Ignácio Correa Pacheco, formou-se o 1º Núcleo Urbano.

A imigração norte americana, a partir de 1865, marca um período de desenvolvimento no campo da agricultura, com o aprimoramento do cultivo do algodão, da educação e em atividades médicas e odontológicas.

-

A estação de Santa Bárbara, como se chamava no início, teve sua inauguração em 27 de agosto de 1875, com a presença de D. Pedro II e começa a surgir um núcleo urbano a seu redor.

O primeiro registro de loteamento é de 1.894 em frente à Estação Ferroviária, na época já tínhamos a ocupação do território da futura Vila Carioba com uma indústria têxtil de algodão. A Fábrica de Tecidos Carioba é considerada como berço da industrialização de Americana. Local de características ímpares por sua privilegiada situação geográfica, um recanto de rara beleza natural chegou ao apogeu de seu desenvolvimento têxtil, arquitetônico e paisagístico sob a administração da família Müller.

A Fábrica de Tecidos Carioba é considerada como berço da industrialização de Americana. Local de características ímpares por sua privilegiada situação geográfica, um recanto de rara beleza natural chegou ao apogeu de seu desenvolvimento têxtil, arquitetônico e paisagístico sob a administração da família Müller.

Por várias décadas Carioba foi o centro da atividade têxtil que depois se irradiou para a Vila Americana, principalmente a partir de 1940.

Na década de 1950 vemos surgir no município os bairros próximos ao centro como São Domingos, Vila Redher, Vila Jones, Jardim São Paulo e Conserva e os periféricos como São Vito, Jardim Ipiranga, Cidade Jardim que são ocupados pelos operários que chegaram para trabalhar na indústria têxtil em franca expansão no município. Nesta década também presenciamos a divisão do território do município pela instalação da Rodovias Anhanguera e Luiz de Queiróz e pela inauguração da Represa do Salto Grande.

Na década de 1960 surgem novos bairros na região do São Vito, Jardim América, Jardim Ipiranga, Jardim São Paulo, Frezzarin e começa a ocupação na região da Praia dos Namorados e Dainese.

Impulsionado pelo processo de implantação de novas indústrias na década de 1970 surgem novos loteamentos na região do Frezzarin, Jardim São Paulo, Praia dos Namorados e os novos loteamentos Jardim São Luiz, Boa Vista, Werner Plass, Portal dos Nobres e a entrega do Conjunto Habitacional Antônio Zanga.

A década de 1980 foi marcada pelo surgimento dos edifícios de seis andares nos corredores de serviço (avenidas) e pelo surgimento dos bairros Parque das Nações, Morada do Sol, Parque Novo Mundo, e também pela entrega do Bairro Jardim Nossa Senhora Aparecida.

A implantação de novos conjuntos habitacionais marcou a década de 1990 (Jardim do Lago, Jardim da Paz, Parque da Liberdade, Lilases e Jardim dos Lírios) que também

-
teve a implantação de loteamentos populares como Jardim Mirandola e Residencial Jaguari e Nielsen Ville.

Surgem na década de 2000 a figura de loteamentos fechados (Jardim Imperador, Villagio, Philipson Park e bairros populares como Jardim Boer, Jardim Bertoni, Jardim da Balsa e Nova Carioba.

Na década de 2010 além de loteamentos industriais tivemos a implantação de loteamentos de alto padrão na região da Praia Azul.

2.2 Macrozona urbana

A partir da revisão do PDDI aprovado pela Lei Municipal 4.597/2008 o município de Americana está dividido em duas Macrozonas: Macrozona de Uso Predominante Urbano (MPU) que é composto pelas 10 Áreas de Planejamento, e a Macrozona de Uso Predominante Ambiental (MPA) que compõe a região da Represa do Salto Grande e o território do pós-represa que é a zona rural do município. Para o trabalho de Mobilidade Urbana utilizaremos os dados produzidos em cada Área de Planejamento e os setores censitários que as compõe, para tanto começamos pela evolução urbana de cada uma das dez Áreas de Planejamento (AP) que formam a Macrozona de Uso Predominante Urbano, conforme Imagem 11 abaixo.



Figura 2– Mapa das Áreas de Planejamento de Americana

Fonte: SEPLAN, 2022.

2.3 Evolução urbana por Área de Planejamento

A análise da evolução urbana será realizada através das 10 Áreas de Planejamento, que como citadas acima, ordenam as políticas públicas do município de Americana desde a aprovação das Lei 3.269 de 15 de janeiro de 1999, que instituiu o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Americana – PDDI. Dessa forma, trabalhamos com os dados censitários nas Áreas de Planejamento e construímos e avaliamos as políticas públicas levando em consideração a realidade de cada área. Há uma continuidade neste trabalho e em todas as revisões e construções de Planos Municipais essas áreas são utilizadas como base do trabalho.

Utilizaremos os mapas das referidas áreas de planejamento com sua evolução urbana para embasamento da construção do nosso Plano de Mobilidade Urbana, trabalhando cada uma dessas áreas.

2.3.1 Área de Planejamento 01 (AP01)

A AP01 compreende o Centro da cidade e os bairros em seu entorno que, ao longo do tempo, deixaram as características predominantemente residenciais e passaram a abrigar a maior parte do comércio da cidade. Sua ocupação se iniciou concomitantemente a Vila Americana, no século XVIII, com a instalação da estação ferroviária em 1875 e o loteamento de terras ao redor da estação, pelo Capitão Ignácio Correa Pacheco, formou-se o 1º Núcleo Urbano. E conforme observamos no mapa abaixo o centro ou AP01 se consolidou entre décadas de 1930 e 1950.

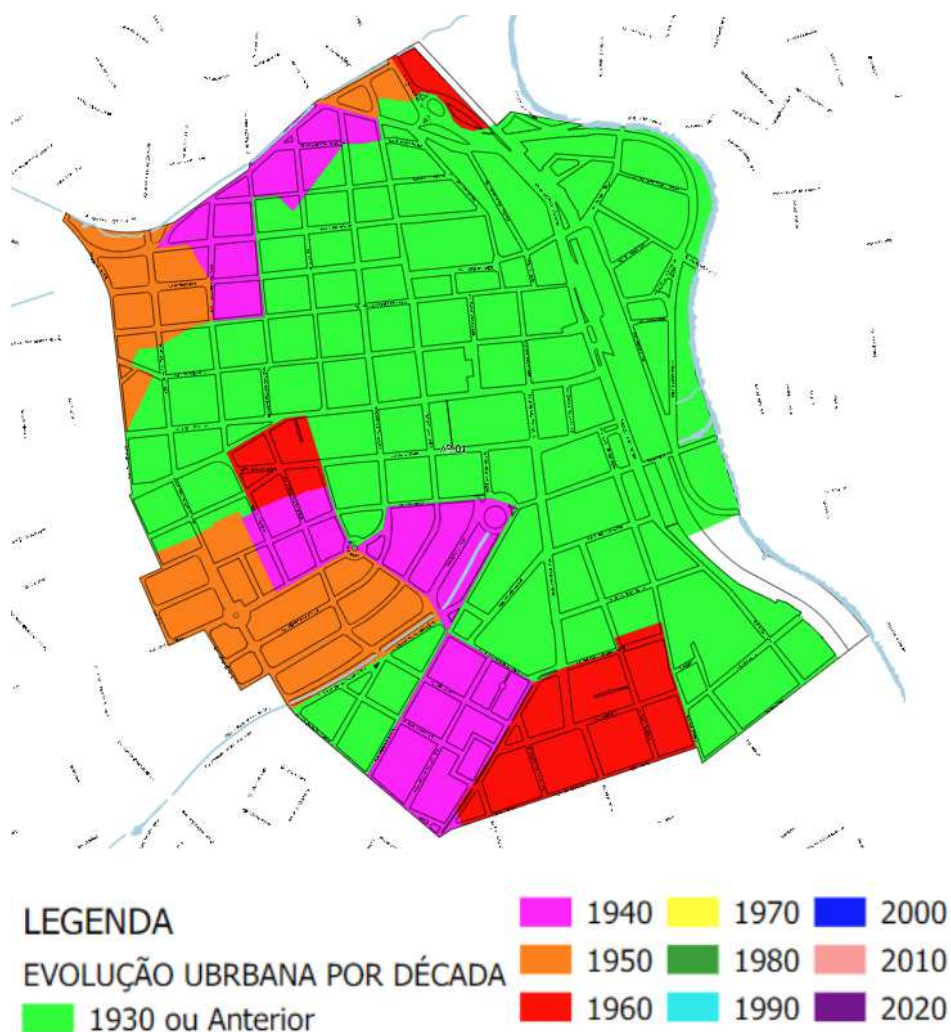


Figura 3 – Mapa de Evolução Urbana da AP01

Fonte: SEPLAN, 2022

Nesta área de planejamento vimos surgir o primeiro edifício do município na década de 1950 com 29 apartamentos e 30 salas comerciais. O processo de verticalização desta AP foi intenso até a década de 2010 conforme tabela abaixo:

DÉCADA	APARTAMENTOS	SALAS COMERCIAIS
1950	029	030
1960	97	030
1970	262	-
1980	272	115
1990	407	-
2000	280	072
2010	132	069
2020	-	-
TOTAL	1.479	316

Tabela 1 – Verticalização AP01

Fonte: SEPLAN – UEAS, 2020.

2.3.2 Área de planejamento 02 (AP02)

O território da AP02 fica localizado entre a Rodovia Anhanguera e a Represa do Salto Grande, o Rio Piracicaba e a AP03, divisa com glebas do bairro Berinjela. Sua primeira ocupação foi através do loteamento Jardim Brasil na década de 1950 de frente para Rodovia Anhanguera. Na década de 1960 surgiram os loteamentos no território adjacente a Represa do Salto Grande instituindo na região uma área de recreação.

No início da década de 1970 surgiram as chácaras de frente para represa e loteamentos nas áreas próximas a mesma, e a implantação de indústrias de grande porte na região. Ao final da década foi instalado na AP02 o primeiro conjunto de habitação popular pela COHAB Campinas, Bairro Antônio Zanaga, atendendo a demanda habitacional da população operária do município. Essa ocupação territorial dos pós Anhanguera trouxe ao município a necessidade de implantar novas linhas de transporte coletivo para a mobilidade da população.

Na década 1980 surgiram loteamentos entre o Jardim Brasil e Bairro Antônio Zanga, o Jardim Nossa Senhora Aparecida, primeiro projeto de lotes urbanizados, que atendia aos moradores de núcleos e favelas do município, além do loteamento particular voltado a população operária Vale das Nogueiras e dos novos loteamentos na região da Represa do Salto Grande.

Na década de 1990 foi implantado na AP02 um conjunto habitacional vertical com unidades na divisa entre a região da praia dos Namorados e Vale das Nogueiras e o Loteamento Distrito Industrial Prefeito Abdo Najar.

No período de 2000 a 2010 foram implantados condomínios residenciais na Avenida Comendador Thomaz Fortunato e dois pequenos loteamentos da ASTA – Associação dos Sem Tetos de Americana; entre 2010 e 2020 foi implantado o conjunto habitacional da MRV: *Spazio Beach* com frente para Avenida Comendador Thomaz Fortunato e a partir de então a região do pós-Anhanguera não teve nenhum empreendimento aprovado, conforme determinação do Termo de Ajustamento de Conduta - TAC assinado entre a administração municipal e o Ministério Público.

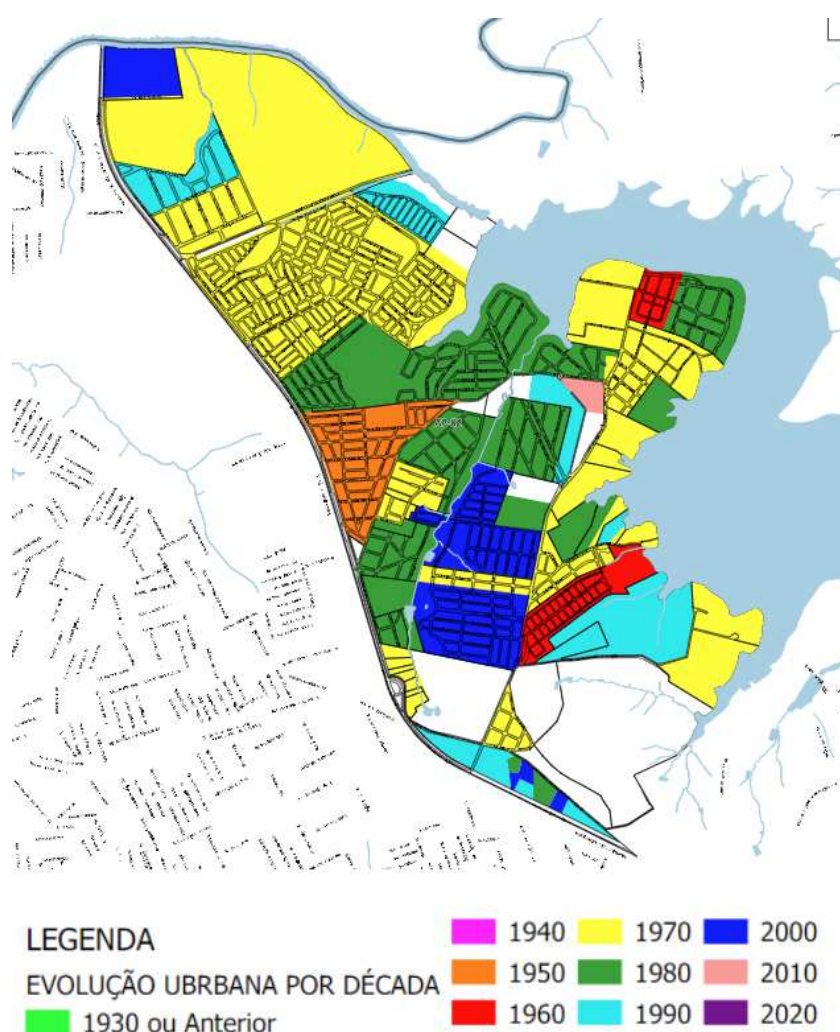


Figura 4 – Mapa de Evolução Urbana da AP02

Fonte: SEPLAN, 2022

O processo de verticalização nesta área de planejamento se iniciou na década de 2010 com a implantação de dois conjuntos habitacionais, um em 2011 no Bairro Jardim Brasil (Canto das Águas – 182 apartamentos) e outro em 2013 no Bairro Barroca (Beach Park – MRV – 480 apartamentos); em 2018 duas torres com 20 andares e 160 apartamentos modificando a paisagem do Jardim Brasil, totalizando **822 apartamentos na AP02 nesta década.**

DÉCADA	APARTAMENTOS	SALAS COMERCIAIS
2010	822	-
2020	-	-
TOTAL	822	-

Tabela 2 – Verticalização AP02

Fonte: SEPLAN – UEAS, 2020.

2.3.3 Área de planejamento 03 (AP03)

A AP03 tem seu território localizado entre a Represa do Salto Grande, a Rodovia Anhanguera e o município de Nova Odessa. A primeira divisão de terra feita nessa área surgiu após a implantação da Represa do Salto Grande quando Antônio Leite de Camargo, José Leite de Camargo e Antônio Piva Sobrinho e suas mulheres resolveram lotear parte da sua gleba que fazia frente para a Represa, conhecido hoje como Loteamento Balneário Salto Grande. Nos terrenos com frente para represa foram construídos Hotéis e Restaurantes fortalecendo a vocação do local para recreação e lazer. Ainda na década de 50 foram aprovados os loteamentos Balneário Riviera, Parque Dom Pedro II, São Benedito, Santo Antônio e os loteamentos: São José, São Sebastião, Jardim América e Jardim Campo Belo que fazem frente com a Rodovia Anhanguera recém-inaugurada na época com o intuito de ligar o interior a capital do estado.

Na década de 1960 tivemos neste território a implantação do late Clube de Campinas com frente para a Represa, porém numa região mais ao sul da Praia Azul.

Na década de 1970, outras glebas vizinhas a represas foram divididas em chácaras que foram ocupadas por famílias de alto padrão: o Remanso Azul, loteamento próximo à Rua Maranhão, o Bosque do Ipês, próximo ao late Clube de Campinas, o Recando Azul, próximo ao núcleo urbano já existente e o Loteamento Portal dos Nobres I, localizado junto a divisa de Nova Odessa.

Na década de 1980 outros loteamentos surgem neste território: o Residencial Tancredi, o Portal dos Nobres II e o Chácara Machado.

Já na década de 1990 foi implantado o Conjunto de Habitação de Interesse Social Jardim do Lago, próximo ao núcleo urbano já consolidado.

Na década 2000, na AP03, se estabeleceram os loteamentos Florisbela, Terras do Imperador e o loteamento de Interesse Social Jardim da Mata.

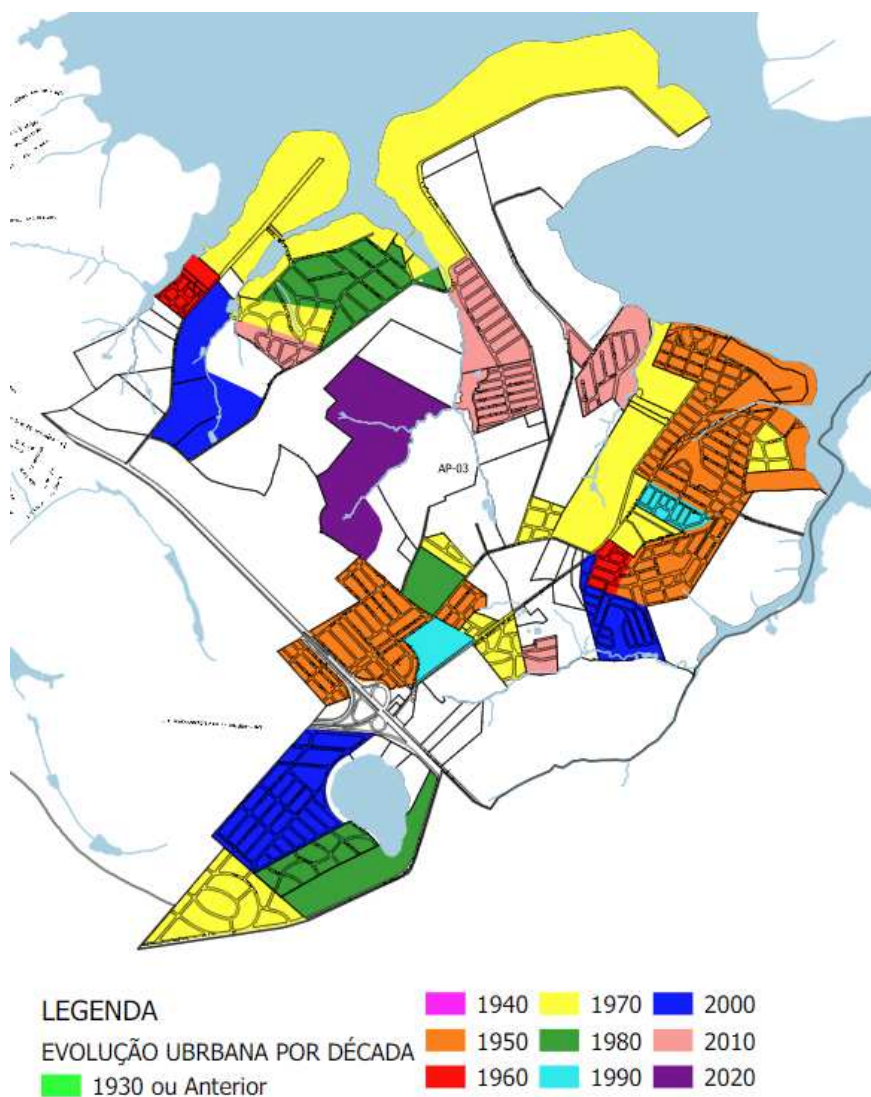


Figura 5 – Mapa de Evolução Urbana da AP03

Fonte: SEPLAN, 2022

A verticalização nesta área de planejamento 03 começou na década de 2010, com um pequeno Condomínio (Residencial América I – 016 apartamentos e outro com 05 apartamentos), depois um Conjunto Habitacional (Nova Praia - 304 apartamentos) e um

-

conjunto de Habitação de Interesse Social - (Vida Nova I e II - 896 apartamentos) totalizando assim 1.221 apartamentos.

DÉCADA	APARTAMENTOS	SALAS COMERCIAIS
2010	1.221	-
2020	-	-
TOTAL	1.221	-

Tabela 3 – Verticalização AP03

Fonte: SEPLAN – UEAS, 2020.

2.3.4 Área de planejamento 04 (AP04)

O território da AP04 está delimitado pela Rodovia Anhanguera, Rio Piracicaba, Ribeirão Quilombo e pelas Avenidas Saudade e Antônio Pinto Duarte. O primeiro loteamento desta área foi o do Bairro Cordenonsi aprovado em 1937 que ficava no caminho que ligava o território de Americana a Vila Carioba. Na década de 1950 foram aprovados os loteamentos de São Manoel nas proximidades do Cemitério da Saudade e logo mais acima o loteamento São Vito.

Com o fortalecimento da indústria e feição na década de 1960 surgiram novos loteamentos que vão ser ocupados pela classe operária nesta AP como, por exemplo, os bairros Vila Belvedere, Cariobinha e Vila Bertine I e II.

Já na década de 1970 foram implantados os loteamentos Vila Mariana, Jardim Nossa Senhora do Carmo e o Parque Industrial com frente para Rodovia Anhanguera onde se instalam a Indústria Goodeyar do Brasil, a Ficap/Elecab, a Indústria têxtil Tabacow e a Transportadora Americana.

Foram aprovados na década de 1980 o loteamento residencial Vila Bertine III e o Parque Primavera para atividades econômicas com frente para a Rodovia Anhanguera, na década de 1990 o Residencial Jaguari e o Distrito Industrial Prefeito Cid Marques e na década de 2000 os loteamentos Nova Carioba e Esplanada.

Já na década de 2010 tivemos a implantação do Distrito Industrial Nove de julho e os Condomínios Ipês Amarelo, Jardim dos Pinheiros e Jardim Pau Brasil.

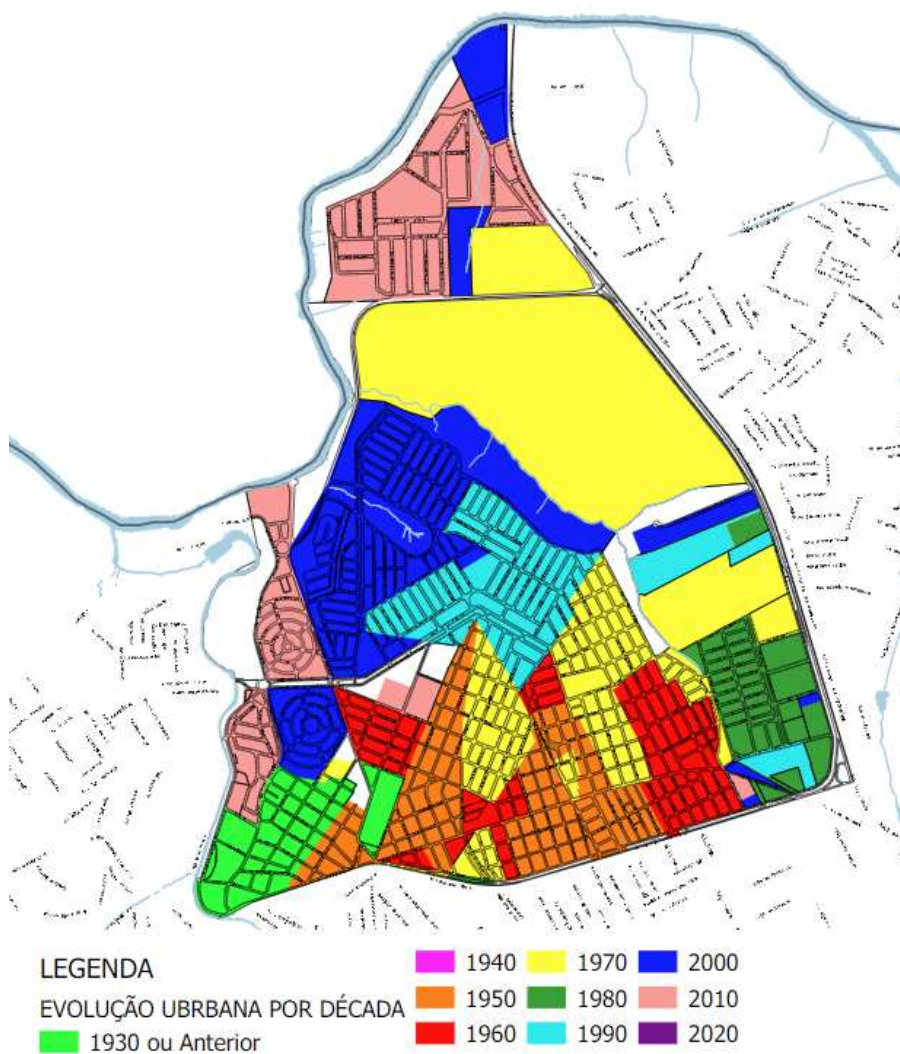


Figura 6 – Mapa de Evolução Urbana da AP04

Fonte: SEPLAN, 2022

A verticalização nesta área de planejamento se iniciou na década de 1980 conforme tabela abaixo:

DÉCADA	APARTAMENTOS	SALAS COMERCIAIS
1980	048	-
1990	464	-
2000	252	-
2010	1.586	159
2020	026	-
TOTAL	2.376	159

Tabela 4 – Verticalização AP04

Fonte: SEPLAN – UEAS, 2020.

2.3.5 Área de planejamento 05 (AP05)

Esta área de planejamento tem seu território delimitado pelas Rodovias Anhanguera e Luiz de Queiróz, Ribeirão Quilombo e Avenidas Saudade e Antônio Pinto Duarte. A primeira ocupação se deu na década de 1940 com o loteamento Jardim da Colina.

Foram implantados na década de 1950 os loteamentos Jardim Progresso e Jardim América, Jardim Santana e Jardim da Colina II e na década de 1960 novos loteamentos do Jardim Santana, Jardim da Colina e Santo Ângelo.

Na década de 1970 com a expansão industrial do município surgiram os loteamentos Jardim São Luiz, Bairro Boa Vista, Campo Limpo e Werner Plass I, II, III e IV e em continuidade os loteamentos Werner Plass V e VI, na década de 1980 seguidos pela criação dos loteamentos industriais Parque Machadinho, Nossa Senhora de Fátima e Werner Plass Industrial, além do loteamento residencial Jardim Mirandola, na década de 1990.

Já nos anos 2000 foram criados os loteamentos Jardim Bertoni e Jardim Boer I e II, Jardim Esperança, Werner Plass VII, Portal da Colina e Jardim Trípoli.

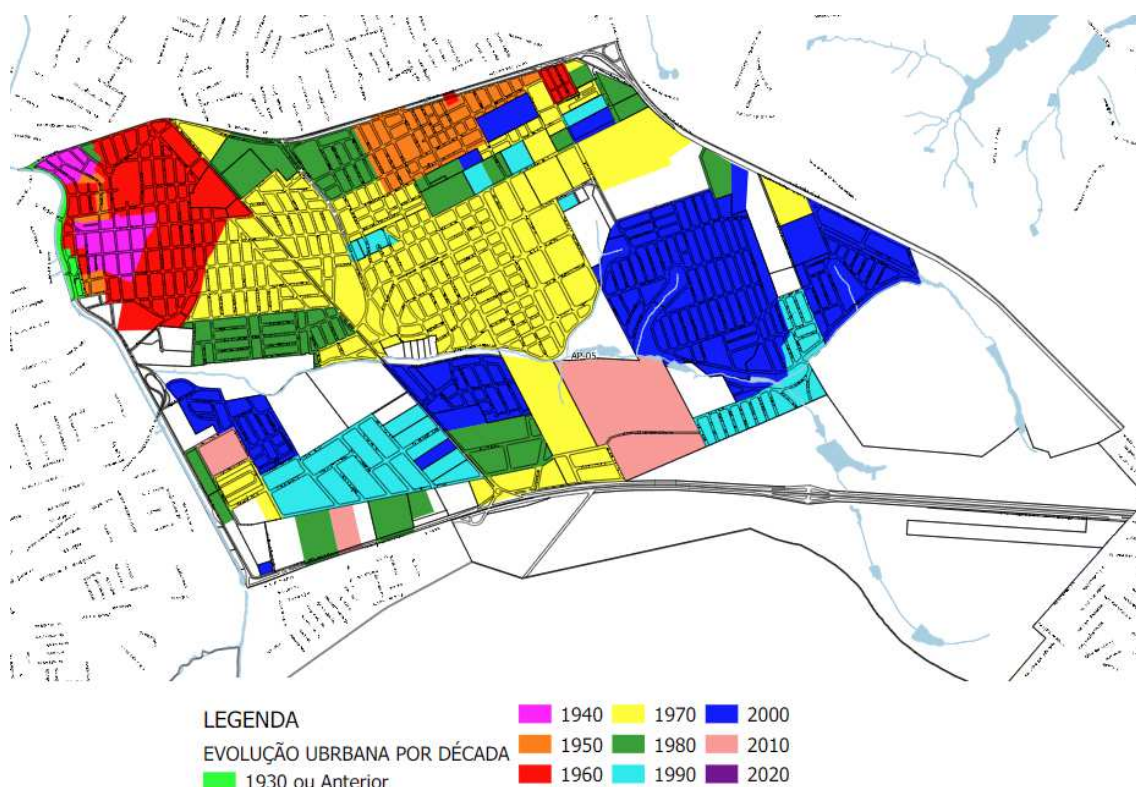


Figura 7 – Mapa de Evolução Urbana da AP05

Fonte: SEPLAN, 2022

A verticalização nesta área se inicia na década de 70 e cresce gradativamente até a data atual, conforme tabela abaixo:

DÉCADA	APARTAMENTOS	SALAS COMERCIAIS
1970	042	-
1980	144	-
1990	699	006
2000	327	023
2010	2.460	061
2020	197	-
TOTAL	3.869	090

Tabela 5 – Verticalização AP05

Fonte: SEPLAN – UEAS, 2020.

2.3.6 Área de planejamento 06 (AP06)

O território desta área é delimitado pela Avenida Europa, Rua Noruega e pelo Rio Piracicaba fazendo divisa com Santa Barbara D'Oeste (da Avenida da Amizade e glebas até atingir o Rio Piracicaba).

O Jardim São Roque foi o primeiro loteamento da AP06, implantada nos anos de 1960 seguido pela implantação da Vila Dainese e Parque Gramado, já na década de 1970.

Na década de 1980, coma aprovação do Jardim São Jerônimo, foi criado o Programa de Financiamento de Lotes Urbanizados e também foram implantados os loteamentos Parque das Nações e Morada do Sol.

Já na década de 1990, a AP06 recebeu dois conjuntos de residências de habitação de interesse social: o Jardim da Paz e o Parque da Liberdade.

Nos anos 2000 foram aprovados os loteamentos Jardim da Balsa I e II, Jardim Dona Rosa, Jardim das Orquídeas e o conjunto habitacional Mário Covas I, de casas e o Mário Covas II, de apartamentos. Já em 2010 foram aprovados o Jardim Pacaembu e o Distrito Industrial Jair Faraone Zanaga.

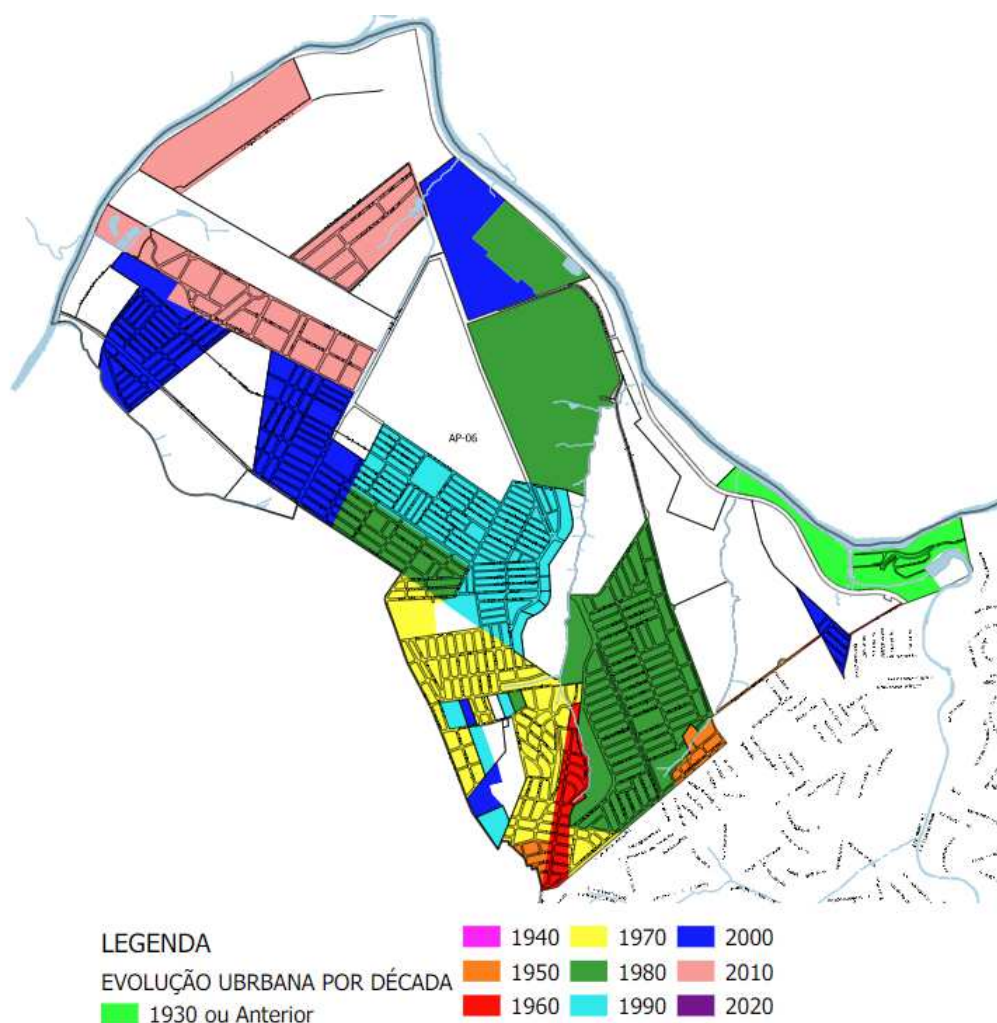


Figura 8– Mapa de Evolução Urbana da AP06

Fonte: SEPLAN, 2022

O processo de verticalização nesta Área de Planejamento só teve início na década de 2000 conforme quadro abaixo:

DÉCADA	APARTAMENTOS	SALAS COMERCIAIS
2000	369	-
2010	312	-
2020	768	-
TOTAL	1.449	-

Tabela 6 – Verticalização AP06

Fonte: SEPLAN – UEAS, 2020.

2.3.7 Área de planejamento 07 (AP07)

A AP07 tem seu território delimitado pela divisa com Santa Barbara d'Oeste da Avenida da Amizade até encontrar com a Avenida Europa, Avenida São Jerônimo, Rua Noruega, Rua do Flamengo, Rua do Castelo, Ribeirão Quilombo, Avenida Rafael Vitta, Rua José de Alencar, Avenida Campos Sales, Avenida Monsenhor Bruno Nardini, seguindo a divisa do município até encontrar a Avenida Europa.

Os primeiros loteamentos desta área foram do Jardim São Domingos e Vila Jones na década de 1940.

Já na década de 1950 surgiram, em continuidade do Bairro São Domingos, a Vila Santa Maria, Jardim Paulistano, Jardim Progresso, Vila Lourecilda, Vila Amorin, Vila Massucheto e Chácara Rodrigues.

Após foram aprovados os loteamentos Vila Dainese, Jardim Bela Vista e Jardim Guanabara, na década de 1960, a Vila Santa Inês, Jardim Paulista, Vale do Rio Branco e Jardim Lizandra, na década de 1970, o loteamento Catarina Zanaga e o Jardim Mirian, na década de 1980 e em 2001 o loteamento Dona Judith.

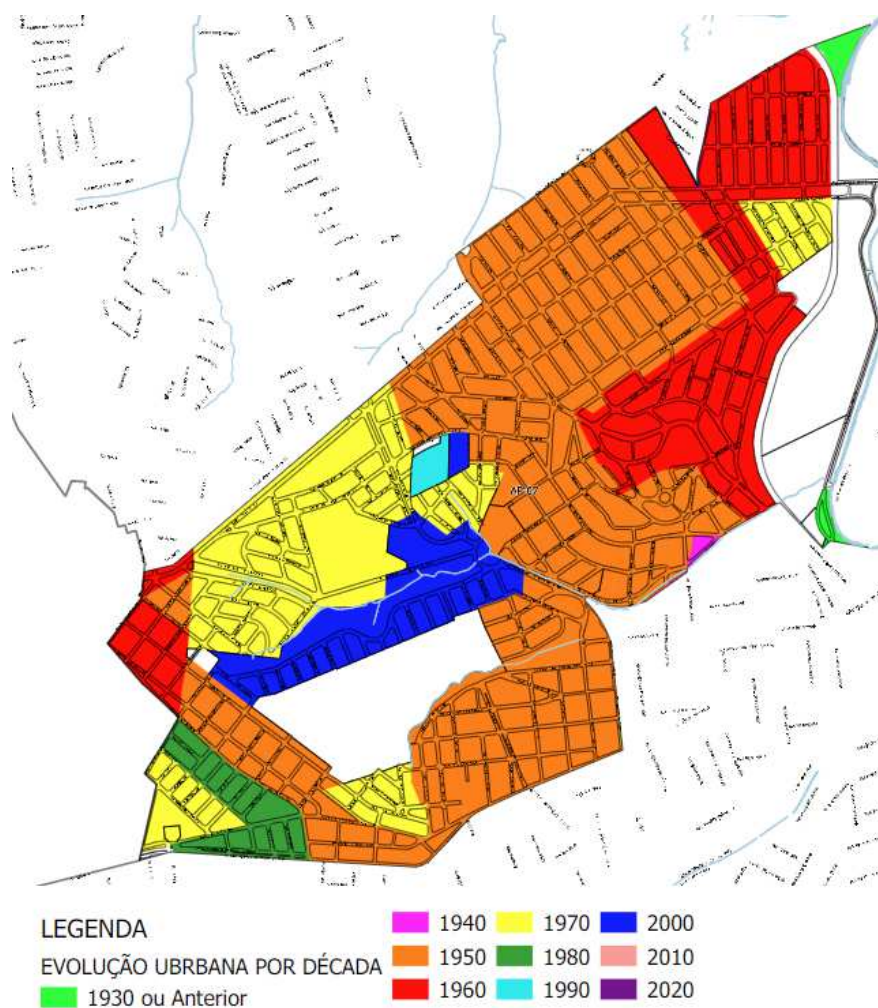


Figura 9 – Mapa de Evolução Urbana da AP07

Fonte: SEPLAN, 2022

O processo de verticalização nesta Área de Planejamento teve início na década de 1970 conforme quadro abaixo:

DÉCADA	APARTAMENTOS	SALAS COMERCIAIS
1970	050	-
1980	225	026
1990	153	-
2000	573	-
2010	1.951	-
2020	221	-
TOTAL	3.173	026

Tabela 7 – Verticalização AP07.

Fonte: SEPLAN – UEAS, 2020.

2.3.8 Área de planejamento 08 (AP08)

O território da AP08 se inicia no cruzamento da Rodovia Luiz de Queirós com a Avenida de Cillo segue até encontrar a Rua Gonçalves Dias, Rua Sete de Setembro, Rua Afonso Giordano, Rua Haiti, Rua Uruguai, Rua José de Alencar, Avenida Campos Salles, Avenida Monsenhor Bruno Nardini, Rua Igaratá até a divisa com o município de Santa Barbara D'Oeste, seguindo a mesma até a Rodovia Luiz de Queiróz.

Os primeiros rastros de urbanização dessa AP datam da década de 1940, com os loteamentos Frezzarin e Vila Pântano. Na década de 1950 foram criados os loteamentos Jardim Ipiranga, Vila Paraíso, Vila Cechino, Girassol, Jardim São Paulo e Bairro Frezzarin. Na década 1960 foram implantadas as continuidades dos bairros Jardim São Paulo e Frezzarin, Jardim Brasília e Jardim Tônica. Na década 1970 deram continuidade aos bairros Jardim São Paulo, Frezzarin, Santo Antônio, Jardim Planalto, Jardim Paulista, Jardim Glória e Residencial Nardini. Já década de 1980 foram criados os loteamentos Residencial Horto Florestal Jacyra, Jardim São José. Nos anos 2000 o Loteamento San Pietro, Condomínio Belle Époque e Condomínio Flora Frezzarin e na década 2010 o Residencial Central Park.

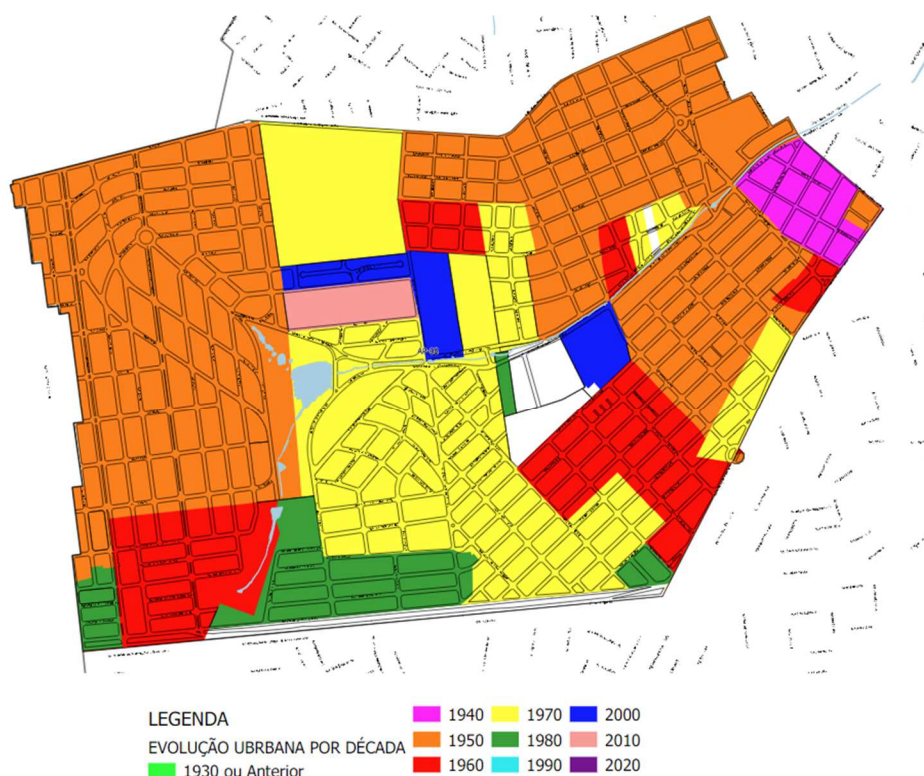


Figura 10 – Mapa de Evolução Urbana da AP08

Fonte: SEPLAN, 2022

O processo de verticalização nesta Área de Planejamento teve início na década de 1960 com a construção do Edifício Capri e na década de 1970 tivemos a instalação do Hotel Florença, nas próximas décadas houve uma intensificação de edifícios principalmente com frente para as avenidas, conforme quadro abaixo:

DÉCADA	APARTAMENTOS	SALAS COMERCIAIS
1960	042	-
1970	-	-
1980	294	-
1990	708	-
2000	426	012
2010	1.668	109
2020	056	023
TOTAL	3.194	144

Tabela 8 – Verticalização AP08.

Fonte: SEPLAN – UEAS, 2020

2.3.9 Área de planejamento 09 (AP09)

O território da AP09 se inicia na Avenida de Cillo após a Rodovia Luiz de Queiróz até encontrar a Rua Itororó, segue até seu final encontrando a Rua Dom Pedro II e posteriormente na Rua Bororós até o Ribeirão Quilombo, segue este até encontrar a Rodovia Luiz de Queiróz retornando até a Avenida de Cillo.

Esta área teve sua ocupação iniciada na década de 1940 com a implantação da Vila Rasmussen e Vila Galo, na década de 1950 esses loteamentos foram continuados e houve também a implantação dos loteamentos Nova Americana, Vila Brieds e Cidade Jardim.

Já na década de 1960 surgiram os bairros Vila Biasi, Vila Grassi, Vila Recanto, Vila dos Gallos, Jardim São Pedro e Santa Catarina. Na década 1970 houve a continuidade do Santa Catarina, Jardim Marcia Cristina, Vila Elvira e na década de 1980 uma nova etapa do Santa Catarina.

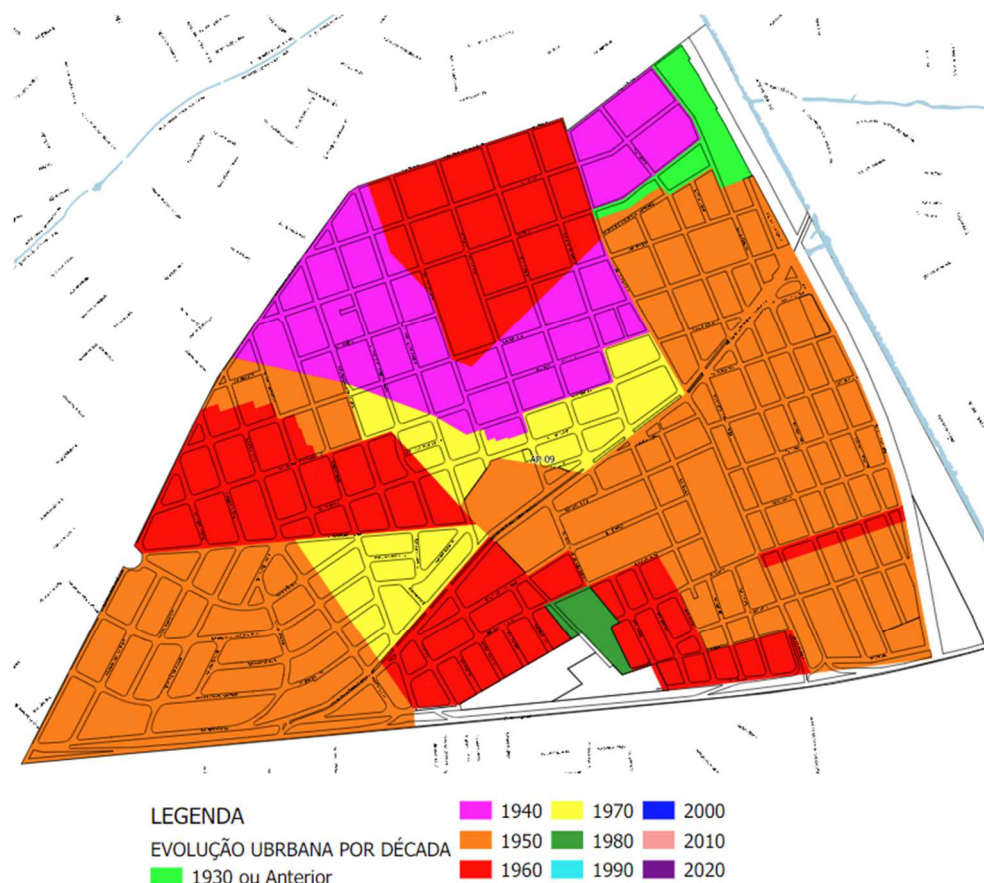


Figura 11 – Mapa de Evolução Urbana da AP09

Fonte: SEPLAN, 2022

A verticalização nesta área de planejamento teve início na década de 1960 e tem continuidade até a presente data, conforme quadro abaixo:

DÉCADA	APARTAMENTOS	SALAS COMERCIAIS
1960	017	-
1970	106	02
1980	718	06
1990	138	21
2000	399	-
2010	222	-
2020	051	-
TOTAL	1.651	029

Tabela 9 – Verticalização AP09.

Fonte: SEPLAN – UEAS, 2020

2.3.10 Área de planejamento 10 (AP10)

O território da AP10 se inicia na Rodovia Luiz de Queiróz na altura do Jardim Alvorada e segue até a divisa do território com Santa Barbara D'Oeste, virando à esquerda e seguindo esta divisa até encontrar a divisa do nosso município com o território de Nova Odessa, seguindo até encontrar novamente o Jardim Alvorada e seguindo a esquerda até atingir a rodovia onde se inicia.

Os primeiros loteamentos desta área de planejamento são da década de 1950: Cidade Jardim e Mathiensen. Na década de 1960 tivemos a ocupação do território pelo Jardim Brasília, Jardim Alvorada e Jardim Thelja.

Na década de 1970 seguindo a Cidade Jardim foi instalado o Parque Primavera. Na década de 1980 o Parque Novo Mundo e o Jardim São José. Já na década de 1990 o Condomínio Lilases, o Jardim das Flores e o Jardim dos Lírios, nos anos 2000 o Parque Universitário e o Jardim Terramérica I, II e III.

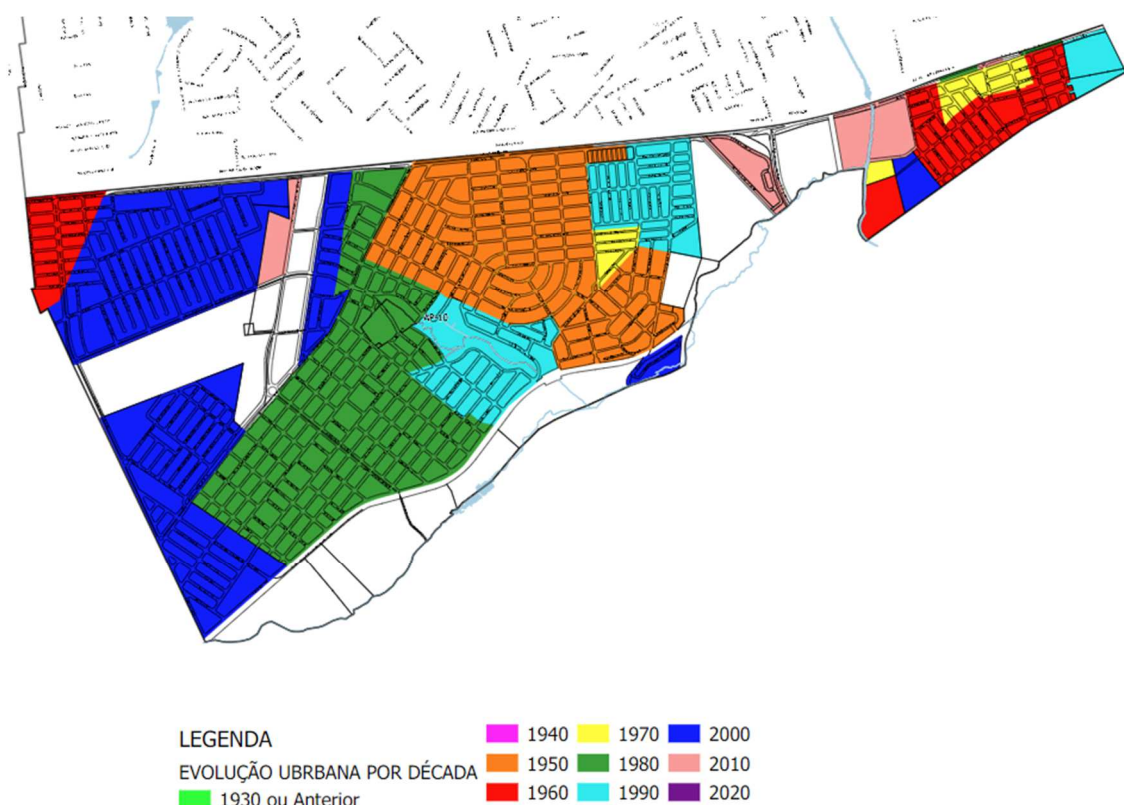


Figura 12– Mapa de Evolução Urbana da AP10.

Fonte: SEPLAN, 2022

O processo de verticalização na AP10 se inicia na década de 1960 conforme quadro abaixo:

DÉCADA	APARTAMENTOS	SALAS COMERCIAIS
1980	024	-
1990	190	-
2000	071	-
2010	4.054	-
2020	358	-
TOTAL	4.667	-

Tabela 10 – Verticalização AP10.

Fonte: SEPLAN – UEAS, 2020

2.4 Criação das Zonas de Tráfego

As zonas de tráfego são a subdivisão das áreas de planejamento do ponto de vista do planejamento da mobilidade.

O contorno de cada setor foi definido de maneira que englobasse as áreas com variáveis socioeconômicas similares, ou seja, os setores censitários baseado nos dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Os aspectos principais observados para a divisão das zonas de tráfego em

DÉCADA	APARTAMENTOS	SALAS COMERCIAIS
1980	024	-
1990	190	-
2000	071	-
2010	4.054	-
2020	358	-
TOTAL	4.667	-

Americana foram os de densidade demográfica, alfabetização, renda e uso do solo.

2.4.1 Densidade Demográfica

O município de Americana, no CENSO 2010, apresentava densidade demográfica de 1.576 habitantes por km², analisando o mapa de densidade demográfica de Americana pelos dados do CENSO 2010 podemos constatar que a Área de Planejamento mais densa é a AP09 com 4.680 habitantes por km², a ocupação do território desta AP se iniciou antes

-

da década de 40 se intensificando gradativamente até a década de 1980, quando preencheu todo seu território disponível para ocupação. Esta área recebeu a segunda escola do município e com o processo de industrialização, no final da década de 1940 e anos 1950, grande parte do território foi ocupado por salões industriais que hoje abrigam supermercados e comércio em geral.

A seguir vem a AP10 com 3.847 habitantes por km² que também teve seu território ocupado a partir da década de 1950, mas que a partir da década 1970 foi objeto de instalação de núcleos e favelas que foram sendo urbanizadas com programas de lotes urbanizados, conjunto de habitação de interesse social através de mutirão na década de 1970 a 1990 e com a implantação de novos loteamentos nas décadas de 1980 a 2000. Após a realização do censo de 2010 tivemos grande parte de seu território ocupado pelos loteamentos Terramérica I, II e III e conjuntos edilícios cuja população hoje deverá interferir na densidade atual deste território.

As áreas de planejamento 08, 07 e 01 vem a seguir, com a média de habitantes por Km² variando entre 2.820 e 3750 por Km² lembrando que a AP01 compreende a área central da cidade, que na década atual não tem recebido nenhum empreendimento imobiliário. A AP08 teve seu território ocupado a partir da década de 1940 tendo nas décadas seguintes a ocupação de seu território por loteamentos e edifícios e nas décadas de 2000 e 2010 com condomínios horizontais de alto padrão. Já o território da AP07 começou a ser ocupado a partir da década de 1950 com loteamentos e a partir da década de 1970 com edifícios.

As áreas de Planejamento 02, 04 e 06 entre 1.889-2820 habitantes por Km², a AP05 com 1.239 habitantes por km² e a AP03 com 865 habitantes por km², constatamos que são essas áreas de planejamento que apresentam em seu território vazios a serem ocupados.

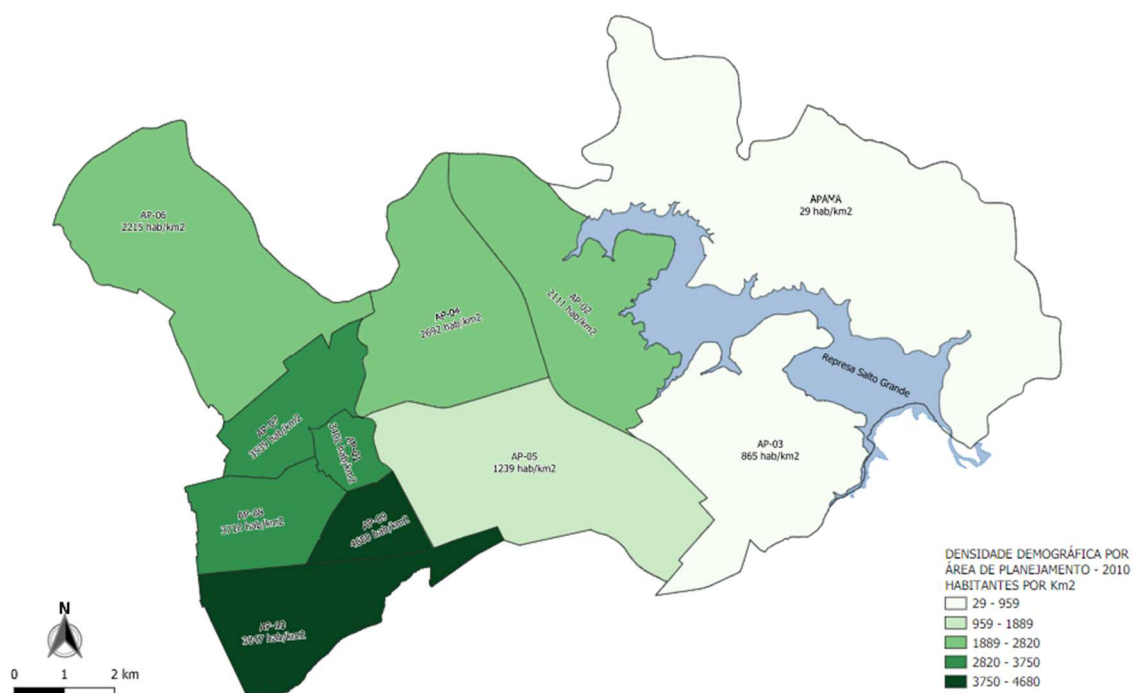


Figura 13 – Mapa de Densidade por Área de Planejamento

Fonte: IBGE,2010 – Adaptado por SEPLAN, 2022

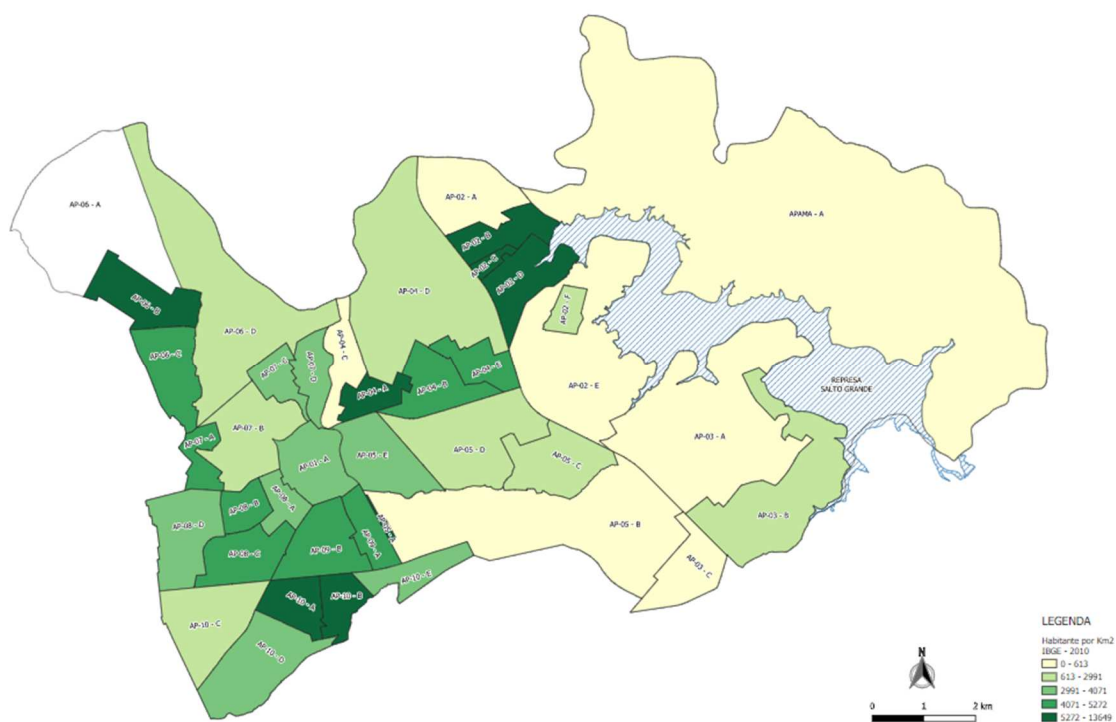


Figura 14 – Mapa de Densidade por Zona de Tráfego.

Fonte: IBGE,2010 – Adaptado por SEPLAN, 2022

AP01-A: Apresenta uma densidade demográfica de 3.023,77 habitantes por km²;

-

AP02-A: Tem em sua composição o Distrito Industrial Abdo Najar e poucas quadras do Conjunto Habitacional Antônio Zanaga, por isso se destaca como o território da AP02 com a menor densidade demográfica 353,63 habitantes por km²;

AP02-B: É composta pelos bairros Vila Bela e Antônio Zanaga II e parte do Antônio Zanaga I e apresenta uma densidade de 6.550 habitantes por km²;

AP02-C: Composto pelos bairros Jardim Nossa Senhora Aparecida e parte do bairro Antônio Zanaga I e apresenta uma densidade de 13.649 habitantes por km²;

AP02-D: Os bairros Vale das Nogueiras e Jardim Brasil compõe esta unidade que apresenta 6.005,9 habitantes por km²;

AP02-E: Os loteamentos de chácaras (onde o morador fixo geralmente é caseiro e família), e um loteamento do ASTA – Associação dos Sem Teto de Americana compunham essa área em 2010, hoje temos em seu território um Condomínio Edifício da MRV e dois Condomínios de alto padrão, na época do censo apresentava 538,2 habitantes por km²;

AP02-F: Compõe essa área um loteamento fechado e um conjunto de chácaras de alto padrão apresentando uma densidade demográfica de 1.469,87 habitantes por km²;

AP03-A: O território desta área é formado por chácaras e loteamentos de baixa densidade demográfica apresentando 254,39 habitantes por Km²;

AP03-B: Composto por loteamentos de chácaras e bairros originários do território da Praia Azul, loteamentos de interesse social e conjuntos edilícios de interesse social, apresentando uma densidade demográfica 4.879,01 habitantes por km²;

AP03-C: Esse território é composto pelos loteamentos de alto padrão Terras do Imperador e Portal dos Nobres e o loteamento Jardim Campo Belo que tem poucas unidades habitacionais sendo seu território em grande parte ocupado por atividades econômicas por se localizar de frente para a Via Anhanguera. A densidade demográfica apresentada é de 424,39 habitantes por km²;

AP04-A: Território formado pelos bairros mais antigos da AP04 – Cordenonsi, São Manoel e parte do Bairro Jardim Nossa Senhora do Carmo a densidade demográfica apresentada é de 6.279,41 habitantes por km²;

AP04-B: Composto por bairros aprovados na década de 50 como São Vito, Vila Belvedere e pelos bairros Vila Margarida, Campo Verde, Jardim Santa Sofia e parte do Jardim Nossa Senhora do Carmo apresentando uma densidade demográfica de 4.879,01 habitantes por km²;

AP04-C: Este território é ocupado por condomínios fechados- Jardim dos Ipês Amarelos, Jardim Pau Brasil, Jardim dos Pinheiros e Carioba, apresentando uma densidade demográfica de 424,39 habitantes por km;

AP04-D: Formado pelos bairros mais antigos, como parte do bairro São Manoel, Cariobinha densamente povoados e pelos bairros novos que na época do Censo 2010 não tinham sido ocupados e que hoje tem seus terrenos de 150m² com ocupação intensa e que devem apresentar uma densidade maior através do Censo 2022. A densidade demográfica apresentada pelo Censo de 2010 é de 1.848,96 habitantes por km²;

AP04-E: Território ocupado pelos bairros Vila Bertine e Vila Mariana com ocupação de praticamente noventa e oito por cento dos lotes apresentando uma densidade demográfica de 5.020,28 habitantes por km²

AP05-A: Este setor censitário é do Conjunto edilício Guaicurus ocupado na década de 80 e apresenta uma densidade demográfica de 12.756,53 habitantes por km²;

AP05-B: Na data da realização do Censo 2010 faziam parte desta área o Jardim Mirandola, Jardim Trípoli e Portal da Colina, apresentando uma densidade demográfica de 120,09 habitantes por km². Hoje temos neste território o conjunto edilício de Interesse Social Parque Residencial Asteca com oitocentos e noventa e seis apartamentos e outros empreendimentos que devem alterar em muito os habitantes por km²;

AP05-C: Este território na época do Censo de 2010 estava iniciando a ocupação do Jardim Bertoni, Jardim Boer I e II e Jardim Esperança apresentando uma densidade demográfica 983,58 habitantes por km², mas a realidade atual deste território é muito diferente tendo em vista a ocupação dos terrenos de 150m² por residências e serviços;

AP05-D: Compõe este território os bairros localizados entre a Via Anhanguera e a Avenida Nossa Senhora de Fátima- Jardim Helena, Jardim Progresso, Jardim São Luiz, Campo Limpo, Jardim Santa Rosa, Residencial Boa Vista, Jardim América e Jardim Nossa Senhora de Fátima apresentando uma densidade demográfica de 2.833,77 habitantes por km²;

AP05-E: O território desta área é ocupado pelos bairros mais antigos do município como Jardim da Colina, Jardim Santo Ângelo, Jardim Santa Mônica e Jardim Santana, também por empreendimentos da década de 1970 a 1990 como Loteamentos Jardim Werner Plass I ao VI, Bosque da Saúde, Vila Israel e edifícios localizados na Avenida Paulista e Avenida da Saúde; apresentando uma densidade demográfica de 3.020,92 habitantes por km²;

-

AP06-A: Território sem ocupação por empreendimentos imobiliários na realização do Censo 2010, atualmente ocupado pelo Jardim da Balsa I e II, Jardim das Orquídeas e Jardim Santa Rosa, Jardim Pacaembu e pelos conjuntos edilícios de Habitação de Interesse Social Tainá, Inaê e Jacy com duzentos e cinquenta e seis apartamentos cada conjunto;

AP06-B: O território é ocupado pelos conjuntos habitacionais Parque da Liberdade, Jardim da Paz, São Jerônimo e Mário Covas apresentando uma densidade demográfica de 9.414,49 habitantes por Km²;

AP06-C: Compõe este território os bairros Parque Gramado, Vila Dainese, Jardim São Roque, Sítio da Gruta, Jardim Bazanelli apresentando uma densidade demográfica de 5.089,11 habitantes por km²;

AP06-D: Os bairros Parque das Nações, Morada do Sol e Fazenda São Domingos compõe este território que apresenta uma densidade demográfica de 1.681,44 habitantes por km², lembrando que nos últimos anos tivemos a ocupação de uma parte do território da Fazenda São Domingos ocupada com conjunto edilício;

AP07-A: Os bairros que compõe este território são Vila Dainese, Vila Amorim e Jardim Paulista apresentando uma densidade demográfica de 5.025,22 habitantes por km². Devemos observar que faz parte deste território o setor 235 do IBGE que no censo de 2010 considerava um mínimo de habitantes dos conjuntos edilícios hoje existentes;

AP07-B: Compõe este território os bairros Vila Santa Inez, Vila Massucheto, Vila Jones, Chácara Rodrigues, Vale do Rio Branco, São Domingos, Santa Monica e Bela Vista, que apresentam uma densidade demográfica de 2.945,12 de habitantes por km²;

AP07-C: O território é ocupado pelos bairros Vila Santa Maria, Jardim Paulistano e Jardim Progresso apresentando uma densidade demográfica de 3.898,03 habitantes por km²;

AP07-D: Formada pelos bairros Novo Horizonte, Jardim Guanabara e Jardim Lizandra apresenta uma densidade demográfica 3.195,86 habitantes por km²;

AP08-A: O território é formado pelos bairros Vila Paraíso, Vila Medon, Vila Denadai, Vila Girassol e o primeiro loteamento do Jardim São Paulo com uma densidade demográfica 3.539,58 habitantes por km²;

AP08-B: Formado pelos bairros Vila Santo Antônio, Vila Cechino, Bairro Tonica, Vila Frezzarin e Bairro Girassol apresenta uma densidade demográfica 4.437,72 habitantes por km²;

AP08-C: Os bairros Jardim São Paulo, Jardim Paulista, Jardim Planalto, Jardim Glória, Residencial Nardini e Horto Florestal Jacyrá formam esse território com uma densidade demográfica de 4.330,29 habitantes por km²;

AP08-D: Esse território é formado pelos bairros Jardim Ipiranga, Vila Pântano e Jardim Brasília com uma densidade demográfica de 3.118,15 habitantes por km²;

AP09-A: O território desta AP é formado pelos bairros Conserva, Vila Rasmussen, Vila e Nova Americana apresentando uma densidade demográfica de 4.390,70 habitantes por km²;

AP09-B: Formada pelos bairros Nova Americana, Vila Galo, Vila dos Galos, Vila Biasi, Vila Grassi, Vila Santa Catarina, Jardim São Pedro e Cidade Jardim tem uma densidade demográfica de 5.081,36 habitantes por km²;

AP10-A: Os bairros Cidade Jardim, parte da Vila Mathiensen e Jardim das Flores formam esse território apresentando uma densidade demográfica de 8.386,74 habitantes por km²;

AP10-B: Compõe este território os bairros Condomínio Lilases, parte Vila Mathiensen, Jardim dos Lírios e o Condomínio MRV apresentando uma densidade demográfica de 8.407,57 habitantes por km²;

AP10-C: Território formado por parte do Jardim Brasília e Terramérica I, II e III que quando da realização do CENSO 2010 estava começando a ser ocupado, com uma densidade demográfica de 632,32 habitantes por km²;

AP10-D: Os bairros Jardim Nilsen Ville, Jardim Primavera, Parque Novo Mundo e Parque Universitário compõe esta área de planejamento com 3.401,38 habitantes por km²;

AP10-E: Formada pelos bairros Jardim Alvorada e Jardim Thelja apresenta uma densidade demográfica de 3.339,28 habitantes por km²;

APAMA: Região formada pela Área de Proteção Ambiental do Município de Americana, zona rural do município, apresenta uma densidade demográfica de 29,75 habitantes por km².

2.4.2 Pessoas não Alfabetizadas por Território

Utilizando os dados do Censo 2010 temos os seguintes dados por território delimitado nas Áreas de Planejamento:

ÁREA DE PLANEJAMENTO	PESSOAS MAIORES 05 ANOS NÃO ALFABETIZADAS	% DOS MORADORES DO TERRITÓRIO
AP01	002	0,04
AP02-A	033	4,29
AP02-B	218	2,74
AP02-C	162	5,08
AP02-D	303	3,01
AP02-E	119	3,51
AP02-F	014	1,88
AP03-A	068	3,26
AP03-B	317	3,42
AP03-C	003	0,06
AP04-A	117	2,37
AP04-B	180	2,35
AP04-C	004	0,85
AP04-D	367	2,76
AP04-E	117	2,34
AP05-A	014	1,33
AP05-B	033	3,35
AP05-C	036	0,18
AP05-D	007	0,07
AP05-E	053	0,90
AP06-A	-	-
AP06-B	514	3,09
AP06-C	280	3,16
AP06-D	197	1,78
AP07-A	069	1,98
AP07-B	110	1,56
AP07-C	036	1,20
AP07-D	088	2,89
AP08-A	014	0,57
AP08-B	018	0,56
AP08-C	025	0,37
AP08-D	160	2,52
AP09-A	084	2,21
AP09-B	117	1,28
AP10-A	303	3,35
AP10-B	424	5,67
AP10-C	020	1,31
AP10-D	122	1,37
AP10-E	094	2,79
APAMA	079	8,03

Observando a tabela acima concluímos que a área com maior índice de analfabetismo, 5,67% da população, é formada pela AP10-B, região compreendida pelos bairros Condomínio Lilases, Jardim dos Lírios, Jardim das Flores que são oriundos de um

processo gradual de urbanização da maior favela existente no município na década de 1970 e bairro Vila Mathiensen que sempre foi um dos mais vulneráveis do município.

A seguir temos a AP02-C com 5,08% da população analfabeta, território este formado pelo Jardim Nossa Senhora Aparecida que teve sua ocupação através de um programa de financiamento de lotes urbanizados (PROFILURB), desenvolvido pela administração municipal em parceria com o Banco Nacional de Habitação – BNH no processo de desfavelização do município no início de 1980. Se observarmos o mapa de vulnerabilidade do município, construído pela Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo em parceria com a Fundação SEADE, veremos que esses dois territórios são apontados como os mais vulneráveis do município de Americana.

Para síntese dessas informações foi consolidado o mapa abaixo (Figura 24) onde podemos identificar os dados distribuídos no território municipal.

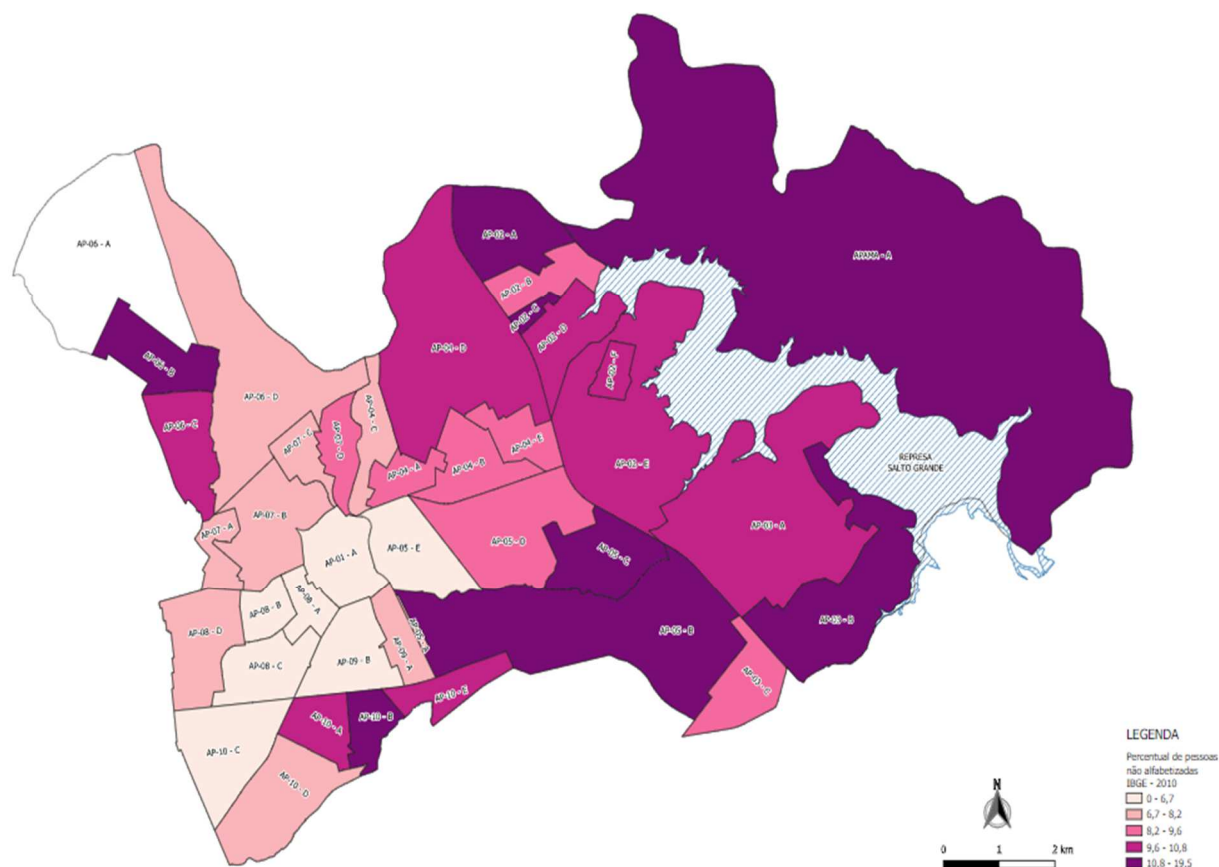


Figura 15– Mapa de Pessoas Não Alfabetizadas por Zona de Tráfego.

Fonte: IBGE, 2010 – Adaptado por SEPLAN, 2022

Ainda em contrapartida as informações acima, foi criada cartografia para análise de zonas de tráfego com maior alfabetização, sendo identificadas áreas como Centro,

Frezzarim, Jd. São Paulo, Jd. São Pedro, Colina, Werner Plass, Vila Medon, Terramérica I, II e III e Jd. Bela Vista são as regiões com maior índice de alfabetização (92,9% a 95,8%).

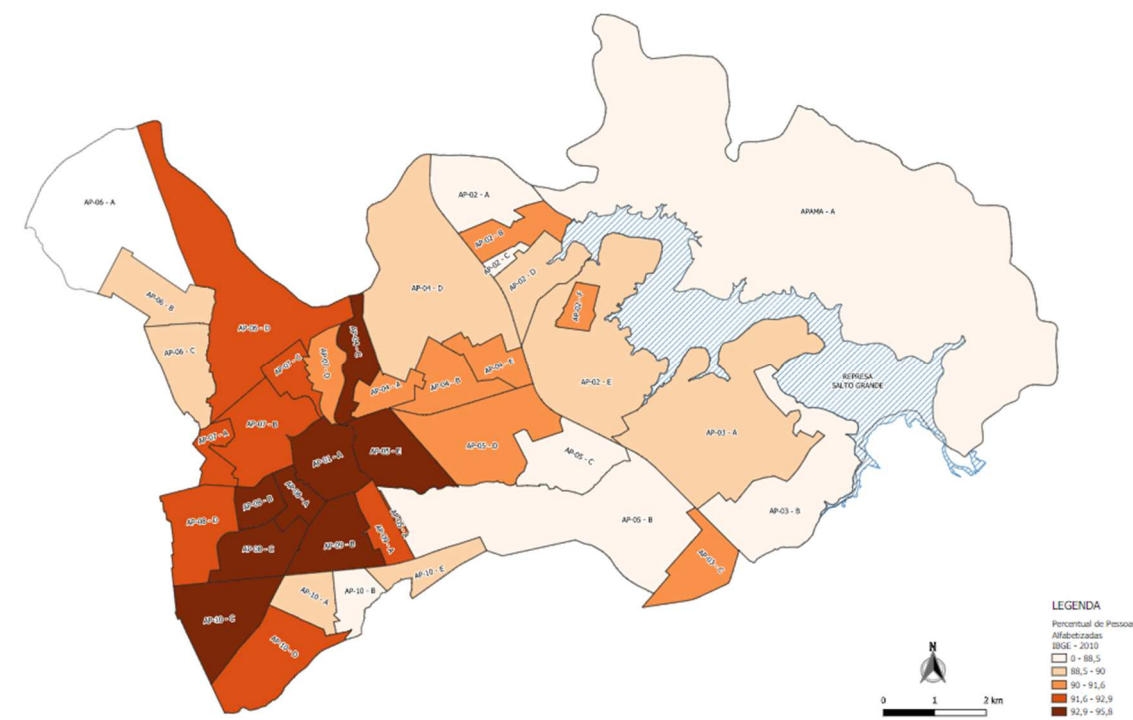


Figura 16– Mapa de Pessoas Alfabetizadas por Zona de Tráfego.

Fonte: IBGE, 2010 – Adaptado por SEPLAN, 2022

2.4.3 Renda média por pessoa mensal

Outro fator analisado entre as Zonas de Tráfego foi a renda, utilizando os dados retirados da pesquisa do Censo de 2010, foi criado o Mapa de Renda por Zona de Tráfego (Figura 26).

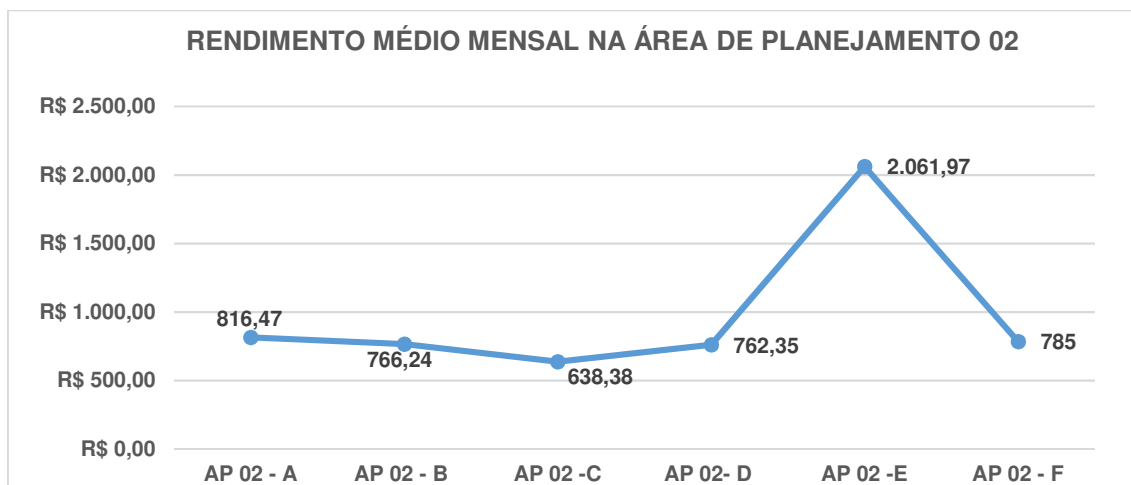


Gráfico 1 - Rendimento Médio Mensal na Área AP02

Fonte: Censo IBGE, 2010

A AP03 apresenta uma diversidade de rendimento sendo o menor na AP03-B onde estão localizados os bairros mais antigos: Parque D. Pedro II, Balneário Riviera, Jardim América, Balneário Salto Grande, Jardim São José e Jardim do Lago que apresenta rendimento entre um a um salário mínimo e meio. Já a região de chácaras e dos bairros Residencial Tancredi, Bosque dos Ipês, Beringela que forma o território da AP03-A o rendimento médio fica entre dois e três salários mínimos. A área de planejamento AP03-C formada pelos bairros Jardim Campo Belo, Portal dos Nobres e Jardim Imperador apresentam um rendimento médio de mais de cinco salários mínimos.

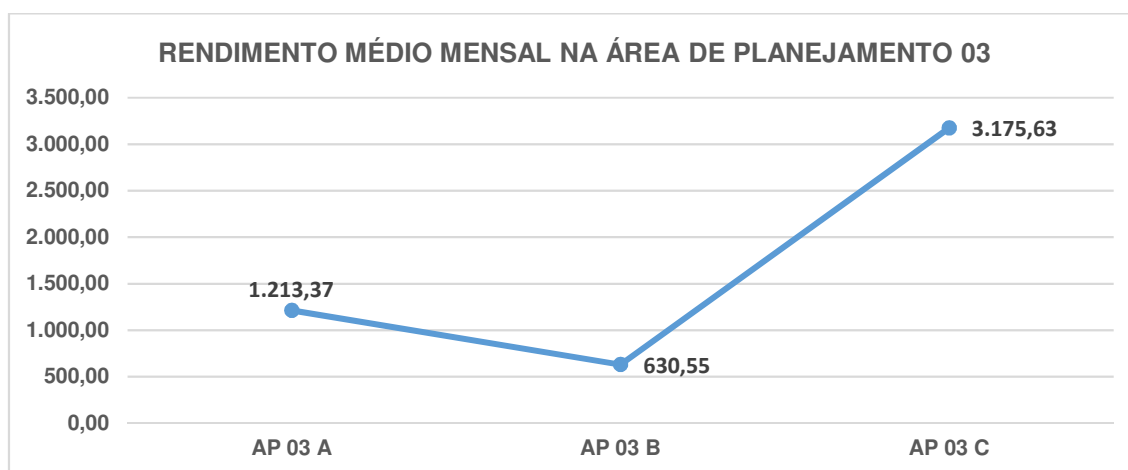


Gráfico 2 - Rendimento Médio Mensal na Área AP03

Fonte: Censo IBGE, 2010

A Área de Planejamento 04 concentra um rendimento médio mensal de um a três salários mínimos, apresentando a AP04-C formada pela parte baixa da Vila Cordenonsi com rendimento entre um a um salário e meio, as AP04-D e E formadas pelos bairros Vila Bertine, Residencial Jaguari, Nova Carioba, Belvedere, Vila Margarida, Vila Mariana apresentam um rendimento entre um salário e meio e dois salários. Já AP04-A e B formada pelos bairros São Vito, Vila Najari, São Manoel, Cariobina, N.S. do Carmo apresentam rendimento médio de dois a três salários mínimos.

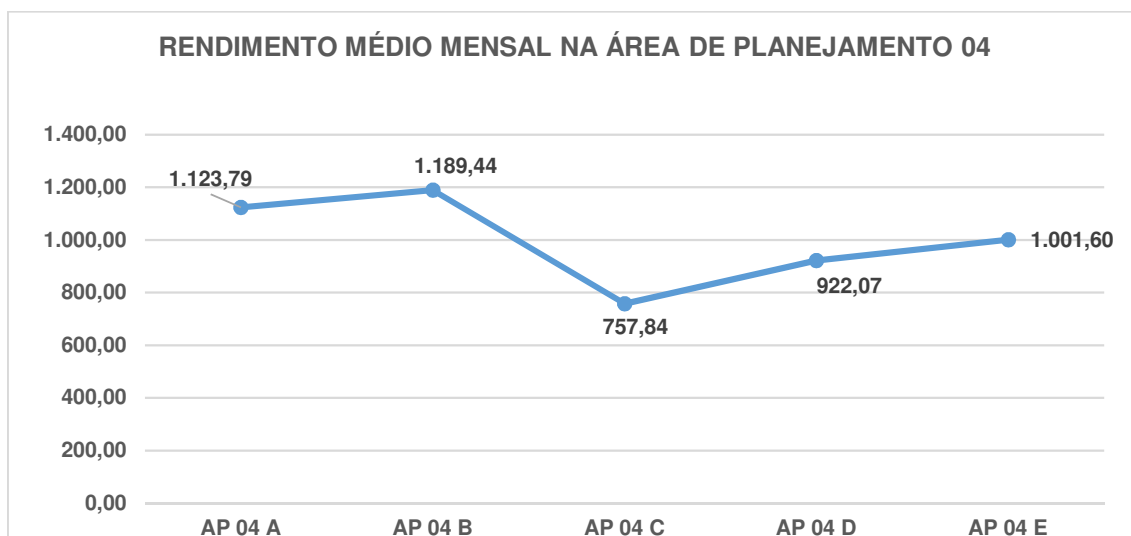


Gráfico 3 - Rendimento Médio Mensal na Área AP04

Fonte: Censo IBGE, 2010

A AP05 apresenta um rendimento médio de um salário e meio a quatro salários mínimos da época, as AP05-B e C formadas pelos bairros Chácara Machadinho, Jardim Mirandola, Jardim Boer I e II, Jardim Esperança apresentam um rendimento médio de um salário mínimo e meio a dois salários mínimos. A AP05-D um rendimento de dois a dois salários e meio, formada pelos bairros Jardim América, Boa Vista, Vila Helena, Vila Luciane, Jardim São Luiz e Jardim N.S. de Fátima e as AP05-A e D formadas pelos bairros Residencial Guaicurus, Colina, Werner Plass, Jardim Santana apresentam um rendimento de três a quatro salários mínimos.

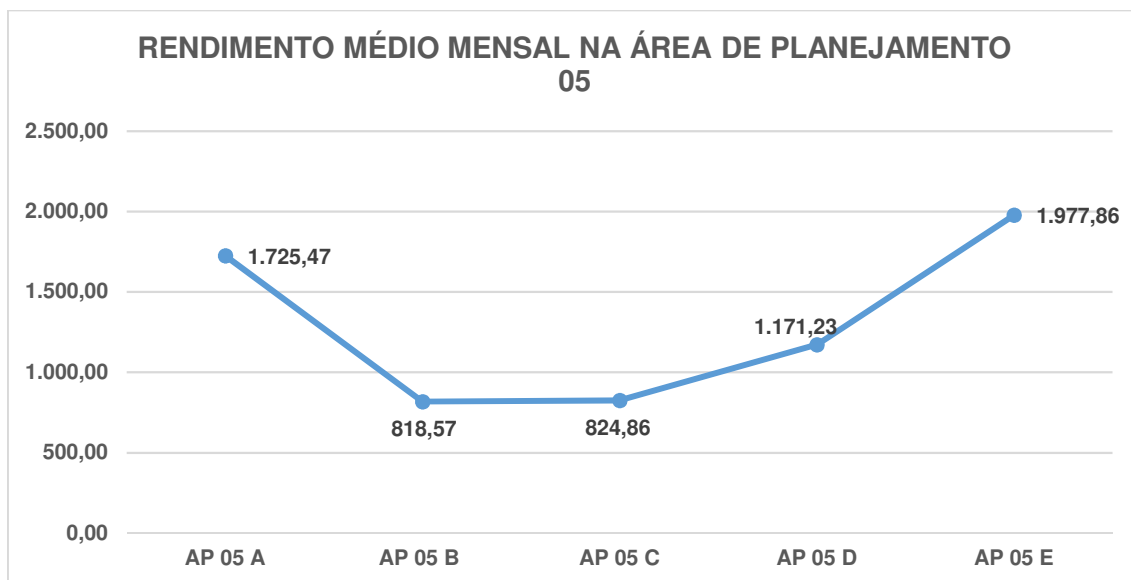


Gráfico 4 - Rendimento Médio Mensal na Área AP05

Fonte: Censo IBGE, 2010

A AP06 apresenta um rendimento médio de um a dois salários mínimos, sendo a AP06-B formada pelos bairros Jd. Mário Covas, São Jerônimo, Parque da Liberdade e Jardim da Paz com rendimento de um a um salário e meio; as AP06-C e D formada pelos bairros Parque Gramado, São Roque, Parque das Nações e Morada do Sol apresentam rendimento de e um salário e meio a dois salários.

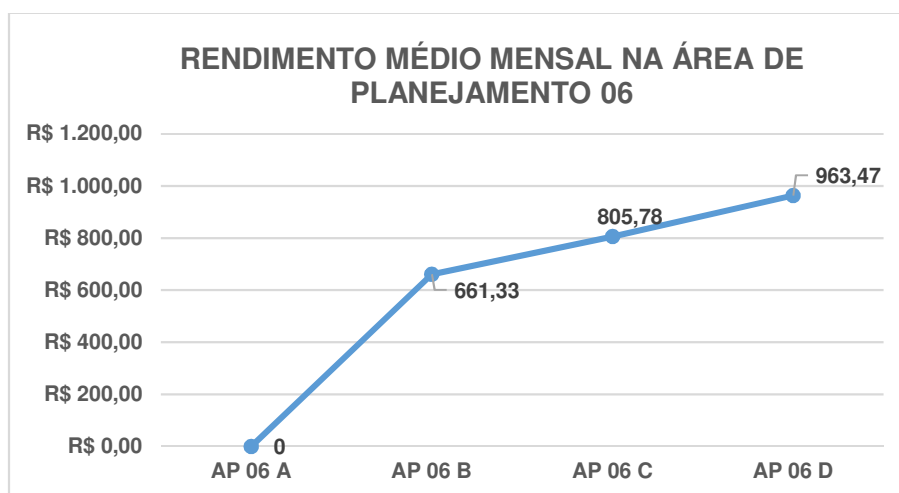


Gráfico 5 - Rendimento Médio Mensal na Área AP06

Fonte: Censo IBGE, 2010

O rendimento médio mensal na AP07 se concentra entre um salário e meio a três salários-mínimos; a AP07-D formada pelos bairros Jardim Guanabara, Jardim Lizandra e

parte Vila Santa Maria apresenta um rendimento médio de um salário e meio a dois salários. Já a AP07-A e B formada pelos bairros Vila Amorim, Santa Inês, Massucheto, Vila Jones, Chácara Rodrigues, Dona Judith e São Domingos tem um rendimento médio de dois a três salários-mínimos e a AP07-C formada pelo Jardim Paulistano, Vila Santa Maria e Jardim Bela Vista tem um rendimento médio entre dois salários e meio e três salários mínimos.

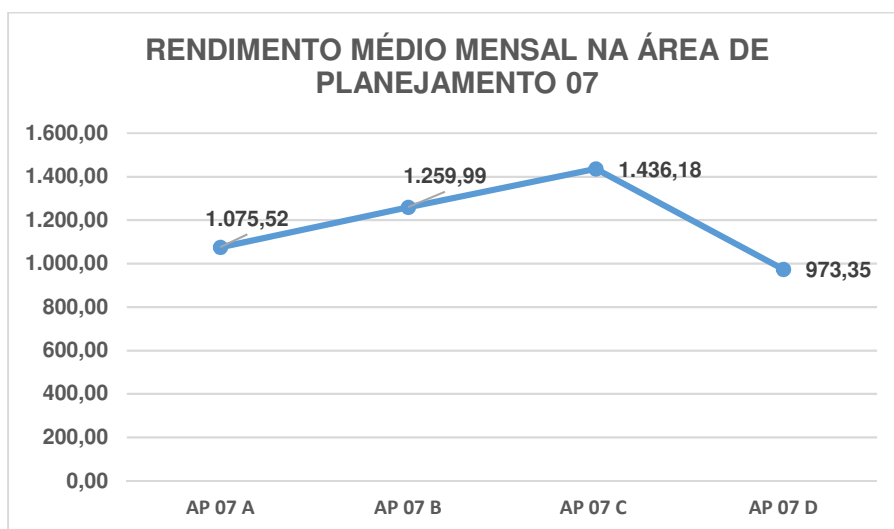


Gráfico 6 - Rendimento Médio Mensal na Área AP07

Fonte: Censo IBGE, 2010

Na área de planejamento 08 constatamos um rendimento médio mensal de dois a cinco salários mínimos. Na AP08-D formada pelo Jardim Ipiranga, e Molon o rendimento é de dois a dois e meio salário mínimo, e as AP08-B e C formada pelos bairros Frezzarin, Cechino, Jardim São Paulo, Res. Nardini, Jardim São Paulo, Jardim Planalto e Jardim Paulista tem seu rendimento médio entre três a quatro salários mínimos.

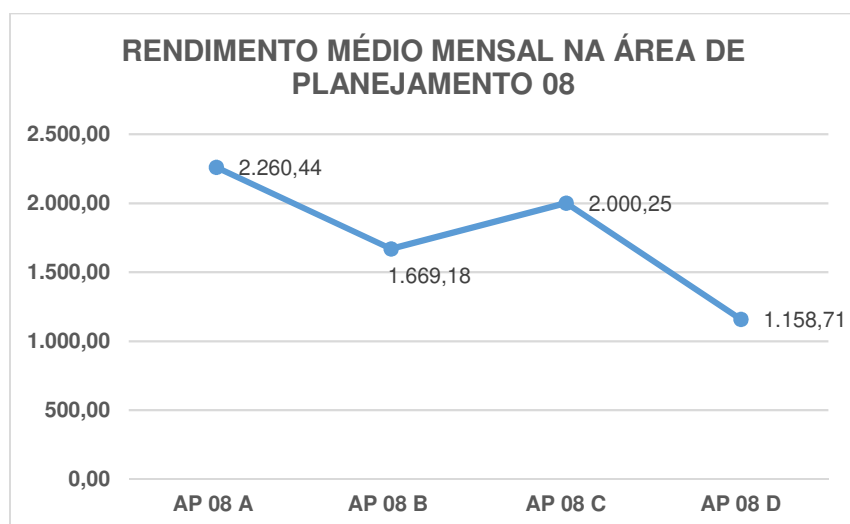


Gráfico 7 - Rendimento Médio Mensal na Área AP08

Fonte: Censo IBGE, 2010

O rendimento médio na Área de Planejamento 09 está concentrada entre dois e três salários mínimos; sendo a AP09-A formada pela Conserva, Vila Rasmussen e Nova Americana com renda de dois a dois e meio salários mínimos e a AP09-B formada pela Vila Galo, Santa Catarina, Jardim São Pedro, Vila Biasi e Cidade Jardim I tem ao rendimento entre dois salários e meio a três salários mínimos.

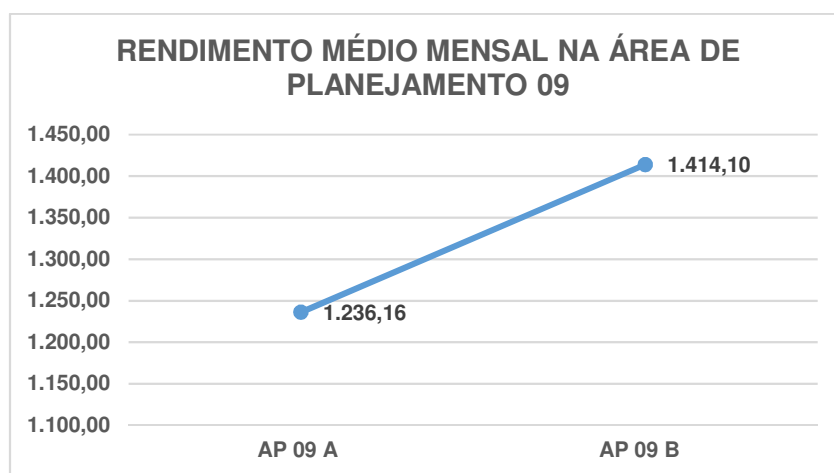


Gráfico 8 - Rendimento Médio Mensal na Área AP09

Fonte: Censo IBGE, 2010

A Área de Planejamento 10 apresenta rendimento entre um e dois e meio salários mínimos. A AP10-B formada pelos bairros Jardim dos Lírios, Condomínio Lilases, Jardim das Flores e Mathiensen tem rendimento médio de um a um e meio salário mínimo; as AP10-A (Cidade Jardim) e AP10-E (Jardim Alvora e Jardim Thelja) apresentam um

rendimento médio de um salário e meio a dois salários mínimos. As Aps 10-C (Jardim São José, Terramérica I, II e III e Jardim Brasília) e AP10-D (Parque Novo Mundo, Nilsen Ville, e Parque Universitário) um rendimento médio de dois a dois e meio salários mínimos.

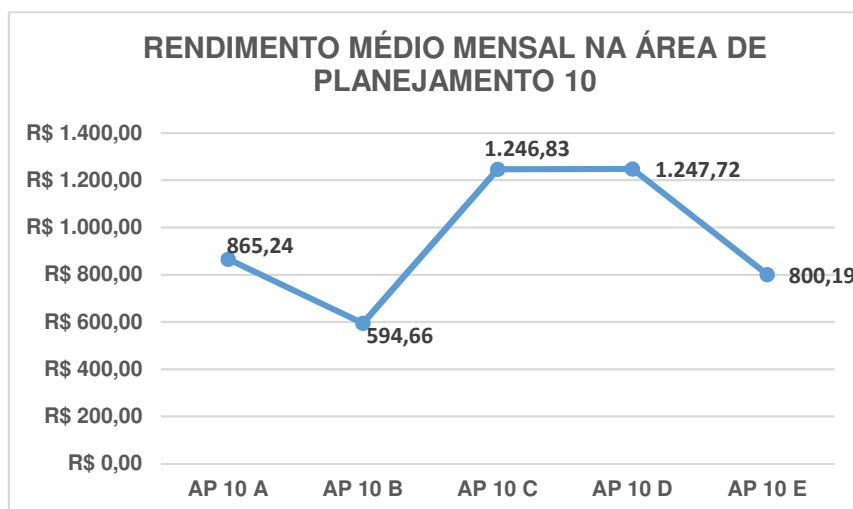


Gráfico 9 - Rendimento Médio Mensal na Área AP10

Fonte: Censo IBGE, 2010

A APAMA, zona rural do município de Americana apresenta um rendimento médio de um a um salário e meio mínimo com a média de R\$ 617,75 (seiscentos e dezessete reais e setenta e cinco centavos).

2.4.4 Síntese Comparativa do Uso do Solo e Demografia

Através do quadro 1, com os mapas da densidade demográfica, renda e alfabetização podemos definir as características de cada zona, bem como apontar as áreas vulneráveis do município.

A área de planejamento 09 é a mais densa do município, mas quando dividimos as áreas de planejamento em novos núcleos a serem observados, constatamos que a AP02-C que tem em seu território o Jardim Nossa Senhora Aparecida oriundo do Programa de Lotes Urbanizados que abrigou população vinda das favelas é a mais densa do município; vindo a seguir a AP06-B que tem em seu território o programa de lotes urbanizados destinados a população também oriunda das favelas, Loteamento Jardim São Jerônimo; observamos também que as AP10-A e AP10-B tem uma densidade significativa tendo em vista serem constituídas por bairros populares e alguns objeto de urbanização de favela e núcleos de barracos; constatamos ainda que a AP02-B formada pelos bairros Antônio

-

Zanaga e Vila Bela com conjuntos habitacionais de interesse social também apresentam uma densidade significativa.

Ainda quanto a densidade demográfica os territórios formados pelas AP02-A que tem um distrito industrial, AP02-E e AP03-A onde se localizam as chácaras próximas a Represa, AP03-C e AP04-C onde temos localizados os condomínios de alto padrão, a AP05-B onde parte do território é ocupado pela Fazenda do Estado de São Paulo e a APAMA (zona rural) apresentam as menores densidades do município.

Encontramos ainda nas AP02-C, AP10-B e APAMA a concentração de pessoas com mais de cinco anos não alfabetizadas no município de Americana.

Quanto a renda média da população, observando o quadro 1 observamos que as cinco menores renda média estão na AP10-B, AP02-C, AP06-B, AP02-B e AP02-D sendo essas áreas de planejamento constituídas em grande parte por habitações de interesse social, do processo de urbanização das favelas e núcleos de barracos existentes no município até a década de 1990. Já as cinco maiores rendas estão localizadas nos condomínios e chácaras AP02-E, AP03-C, região central AP01 e região da AP08-A e B.

2.5 Escolas

Para analisar o fluxo de pessoas em relação as instituições escolares tomamos como base os dados de 2019, tendo em vista a pandemia de COVID que provocou o ensino a distância em algumas unidades e o fechamento de outras durante o exercício de 2020.

Mapa do Município de Americana com todas as unidades escolares.

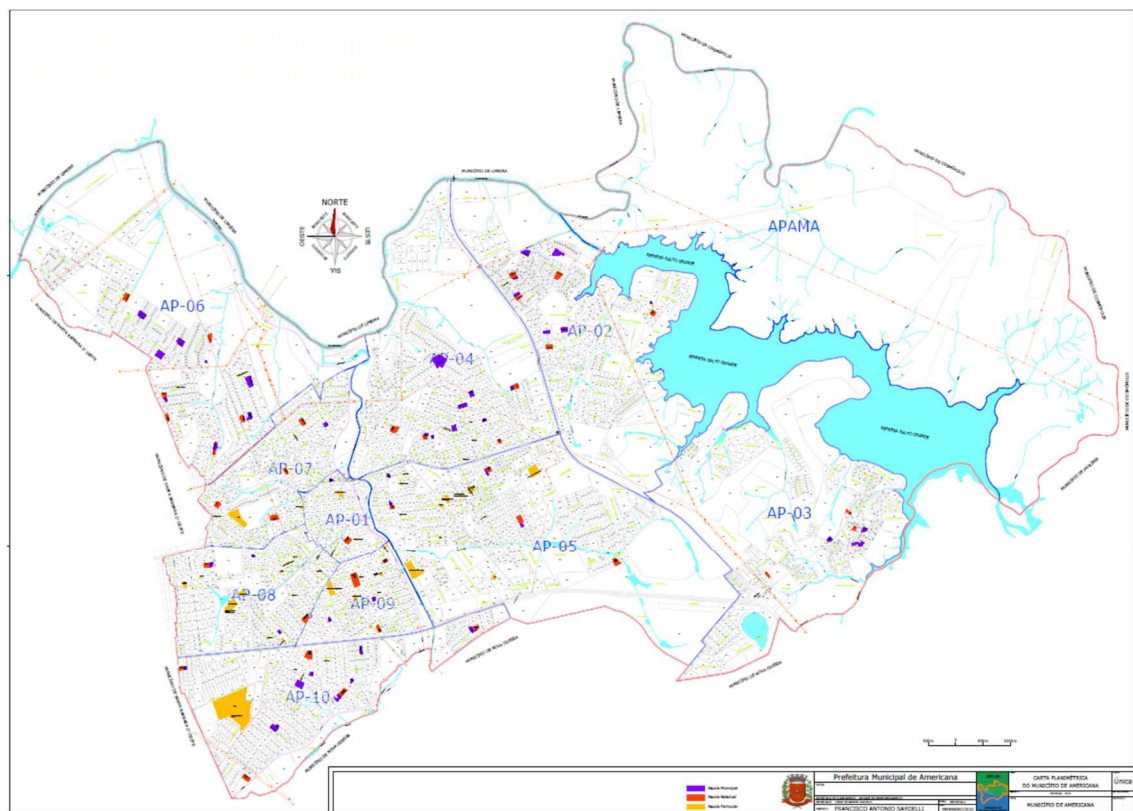


Figura 18 - Mapa da distribuição das escolas no município.

Fonte – SEPLAN Geoprocessamento

Podemos observar no mapa acima que o município possui unidades escolares em todas as áreas de planejamento e que nas áreas 05 e 08 temos uma concentração de escolas particulares de ensino Infantil, Fundamental, Médio e Técnico. Sendo que na AP05 temos três colégios localizados na Avenida Paulista e duas outras unidades nas proximidades da Avenida da Saúde. Além das escolas já citadas temos a Faculdade de Americana- FAM que demanda um tráfego intenso no período de entrada e saída nas avenidas existentes nas suas proximidades; e o Instituto de Ensino Superior de Americana – IESA.

Na área de planejamento 08 temos três colégios particulares, a Unidade do SENAI e APAE cujo acesso é realizado pela Avenida Brasil e na área de planejamento 10 temos 01 colégio particular (SESI) e o Campus “Maria Auxiliadora” da UNISAL que demanda tráfego intenso na Avenida de Cillo e Avenida Giaconda Cibir.

2.5.1 Unidades Escolares por Área de Planejamento

2.5.1.1 AP01

Na Área de planejamento 01 temos as seguintes escolas:

- 01 EMEI;
- 01 Escola Educação Infantil Particular;
- 01 Escola Estadual Ensino Fundamental anos finais e Ensino Médio;
- 02 Escolas Particulares Ensino Fundamental e Médio.

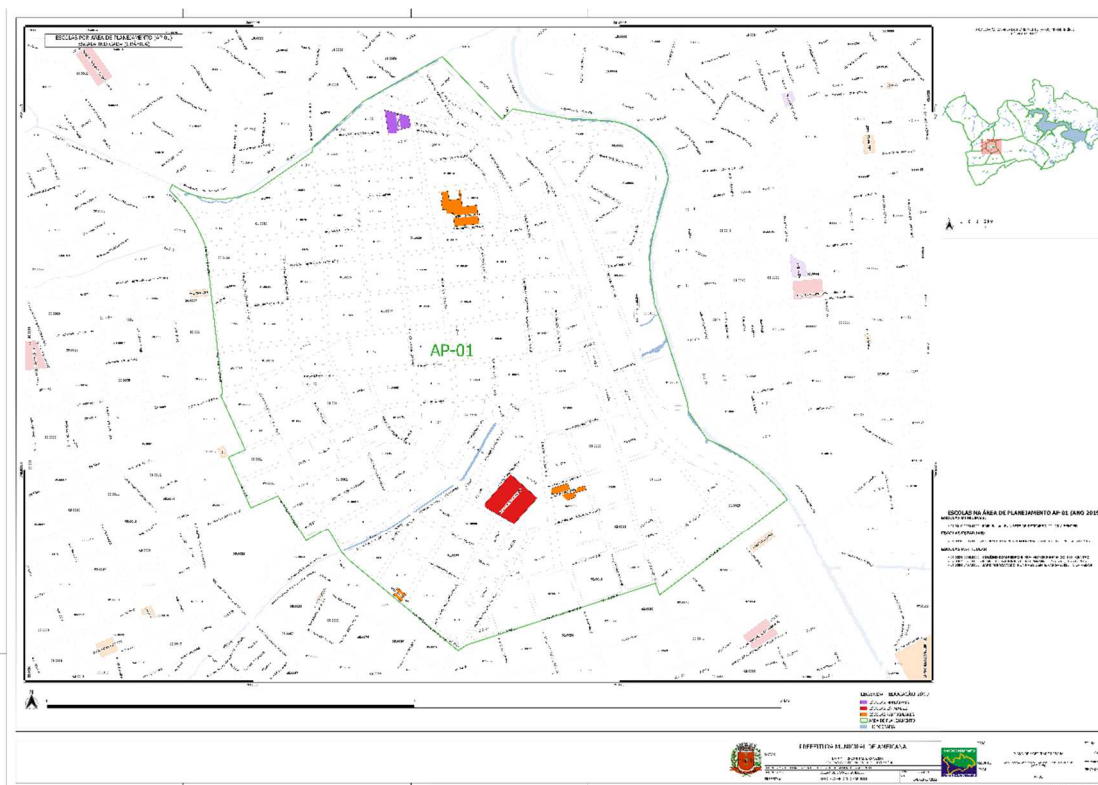


Figura 19 - Mapa das escolas - AP01

Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento/ Unidade Estatística e Análise Socioeconômica

2.5.1.2 AP02

Na Área de Planejamento 02 temos as seguintes unidades escolares:

- 01 Creche Municipal;
- 02 EMEIS;
- 03 Casa da Criança;
- 01 CIEP (ensino fundamental);
- 02 Escolas Estaduais Ensino Fundamental anos iniciais;
- 02 Escolas Estaduais Ensino Fundamental anos finais e Ensino Médio;

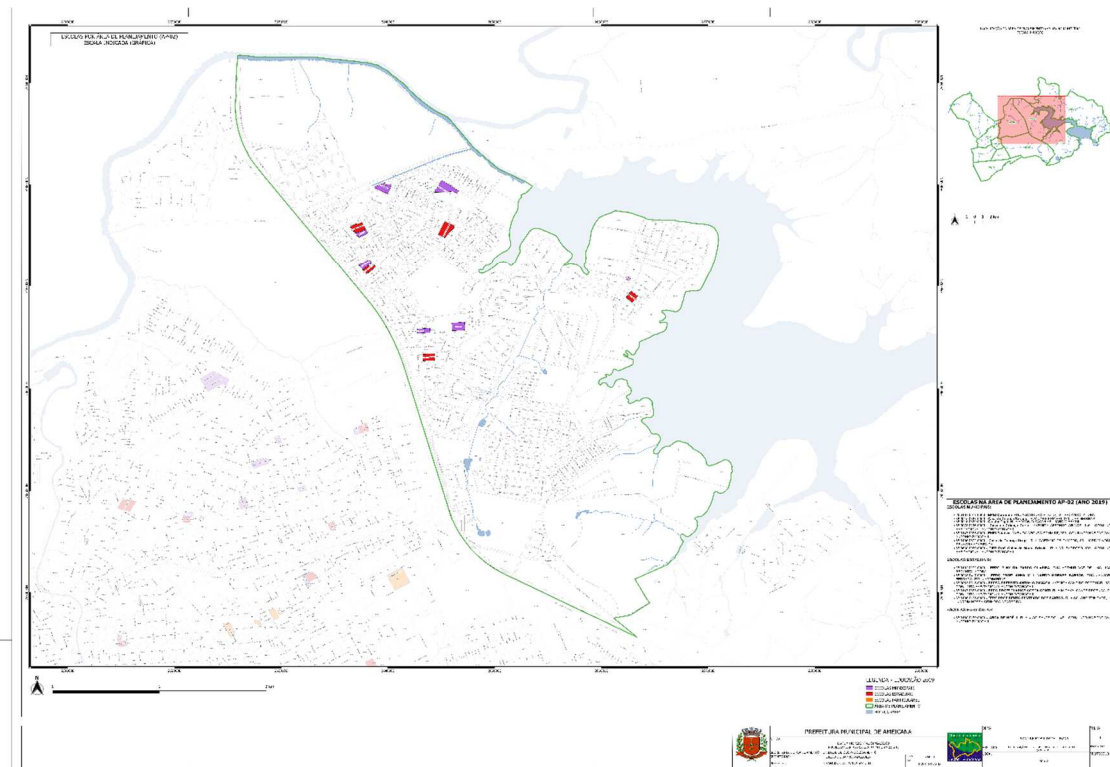


Figura 20 - Mapa das escolas - AP02

Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento/ Unidade Estatística e Análise Socioeconômica

2.5.1.3 AP03

Na Área de Planejamento 03 temos as seguintes unidades escolares:

02 Casa da Criança;

01 CIEP (ensino fundamental);

02 Escolas Estaduais Ensino Fundamental anos iniciais;

01 Escola Estadual Ensino Fundamental anos finais e Ensino Médio;

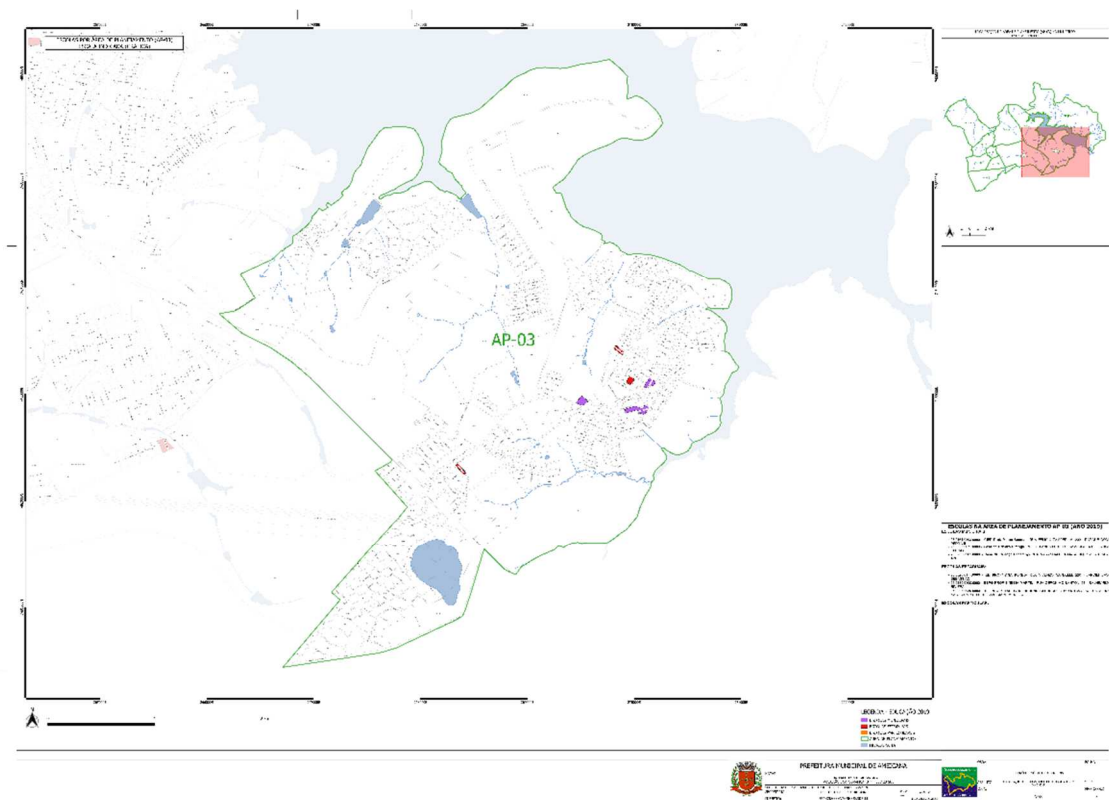


Figura 21 - Mapa das escolas - AP03

Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento/ Unidade Estatística e Análise Socioeconômica

2.5.1.4 AP04

Na Área de Planejamento 04 temos as seguintes unidades escolares:

03 creches municipais;

01 Casa da Criança;

03 EMEI;

04 Escola de Educação Infantil Particular;

02 CIEP;

01 EMEF;

01 Escola Estadual Ensino Fundamental anos iniciais;

01 Escola Estadual Ensino Fundamental anos finais;

02 Escolas Estaduais Ensino Fundamental anos finais e Ensino Médio.

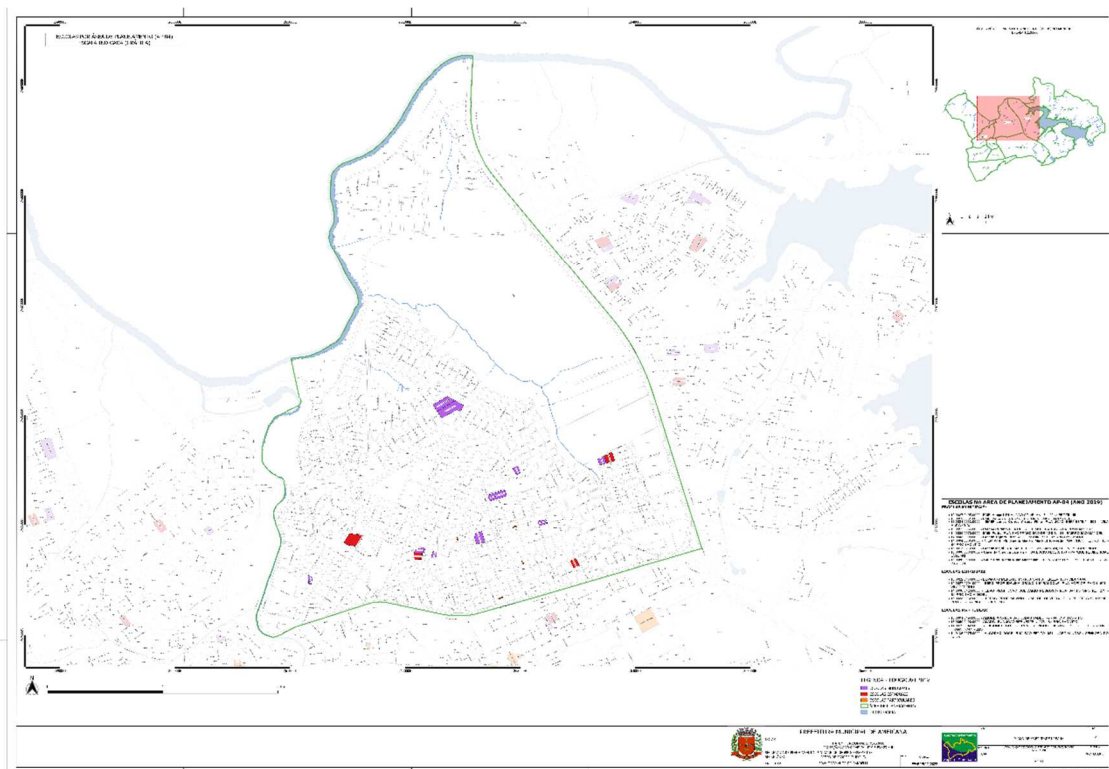


Figura 22 - Mapa das escolas - AP04

Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento/ Unidade Estatística e Análise Socioeconômica

2.5.1.5 AP05

Na Área de Planejamento 05 temos as seguintes unidades escolares:

- 01 Casa da Criança;
- 02 EMEI;
- 07 Escola Infantil Particular;
- 01 Escola Especial (autistas);
- 02 Escolas Estaduais Ensino Fundamental anos iniciais;
- 01 Escola Estadual de Ensino Fundamental anos iniciais e finais;
- 02 Escolas Ensino Fundamental anos finais e Ensino Médio;
- 01 Escola Ensino Médio e Técnico;
- 02 Escolas particulares com Ensino Fundamental;
- 03 Escolas particulares com Ensino Fundamental e Médio;
- 02 Unidades de Ensino Superior.

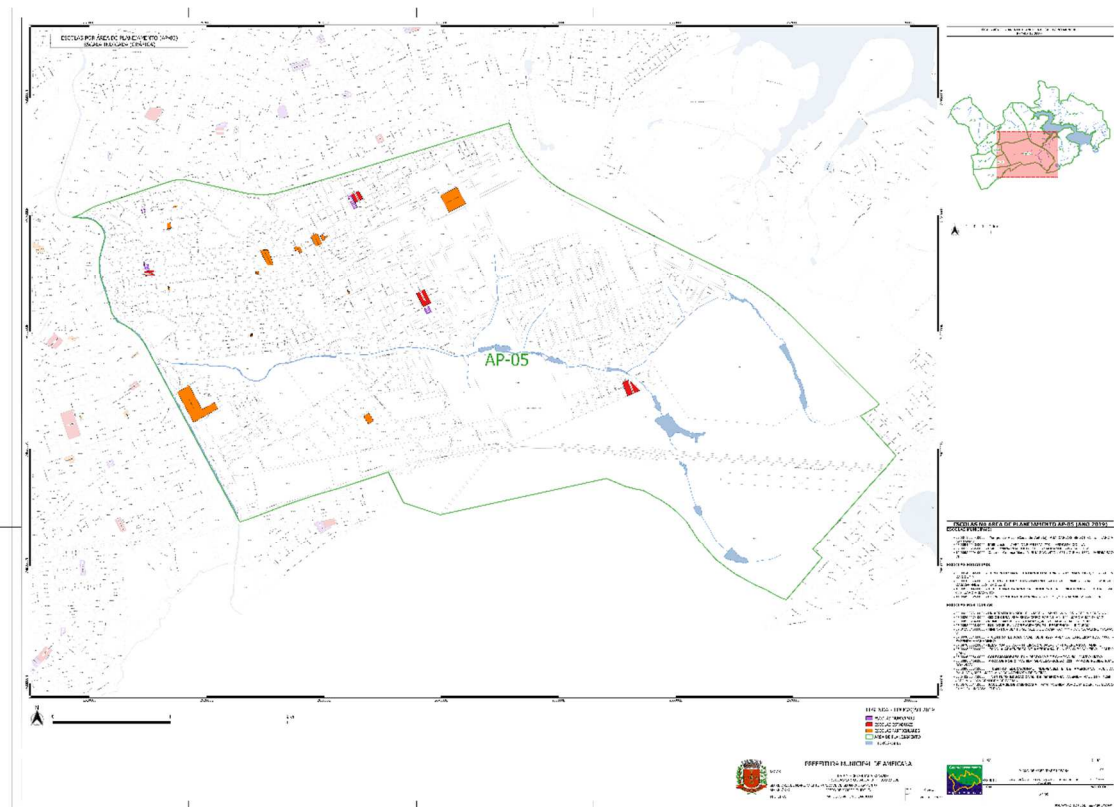


Figura 23 - Mapa das escolas - AP05

Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento/ Unidade Estatística e Análise Socioeconômica

2.5.1.6 AP06

Na Área de Planejamento 06 temos as seguintes unidades escolares:

02 creches;

05 Casa da Criança;

02 Ensino Infantil Particular;

02 EMEF;

01 CIEP;

01 CAIC;

02 Escolas Estaduais Ensino Fundamental anos iniciais;

04 Escolas Estaduais de Ensino Fundamental anos finais e Ensino Médio.

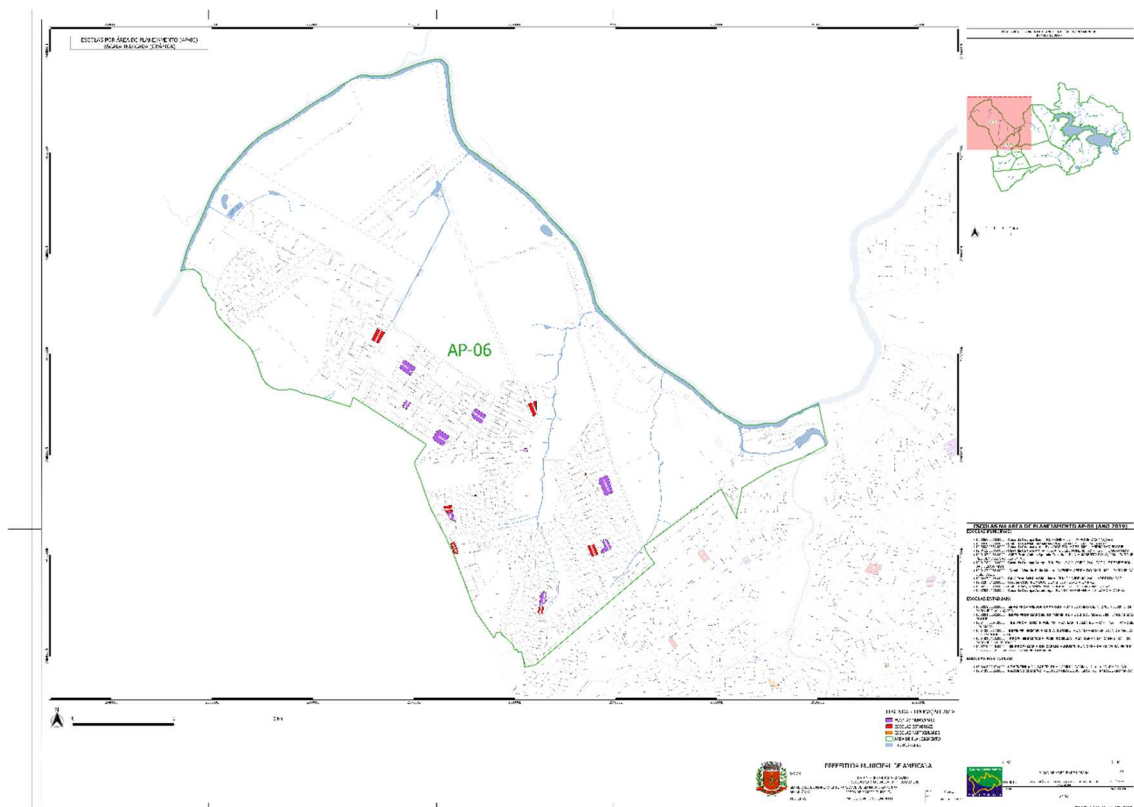


Figura 24 - Mapa das escolas - AP06

Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento/ Unidade Estatística e Análise Socioeconômica

2.5.1.7 AP07

Na Área de Planejamento 07 temos as seguintes unidades escolares:

01 EMEI;

03 Unidade Ensino Infantil Particular;

02 Escolas Estaduais de Ensino Fundamental anos iniciais;

02 Escolas Estaduais de Ensino Fundamental anos finais e Ensino Médio.

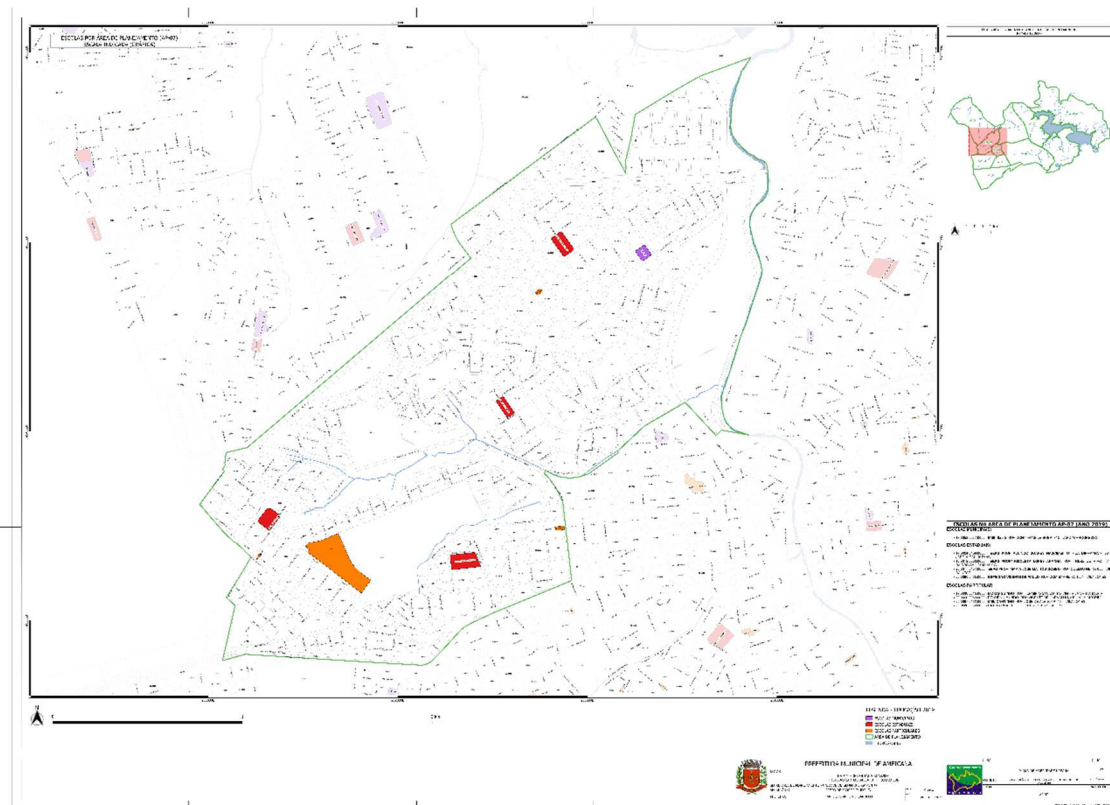


Figura 25 - Mapa das escolas - AP07

Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento/ Unidade Estatística e Análise Socioeconômica

2.5.1.8 AP08

Na Área de Planejamento 08 temos as seguintes unidades escolares:

01 Casa da Criança;

02 EMEI;

08 Unidades Ensino Infantil Particular;

03 Escolas Estaduais de Ensino Fundamental anos iniciais, finais e Ensino Médio;

01 Unidade do SENAI;

01 Unidade APAE.

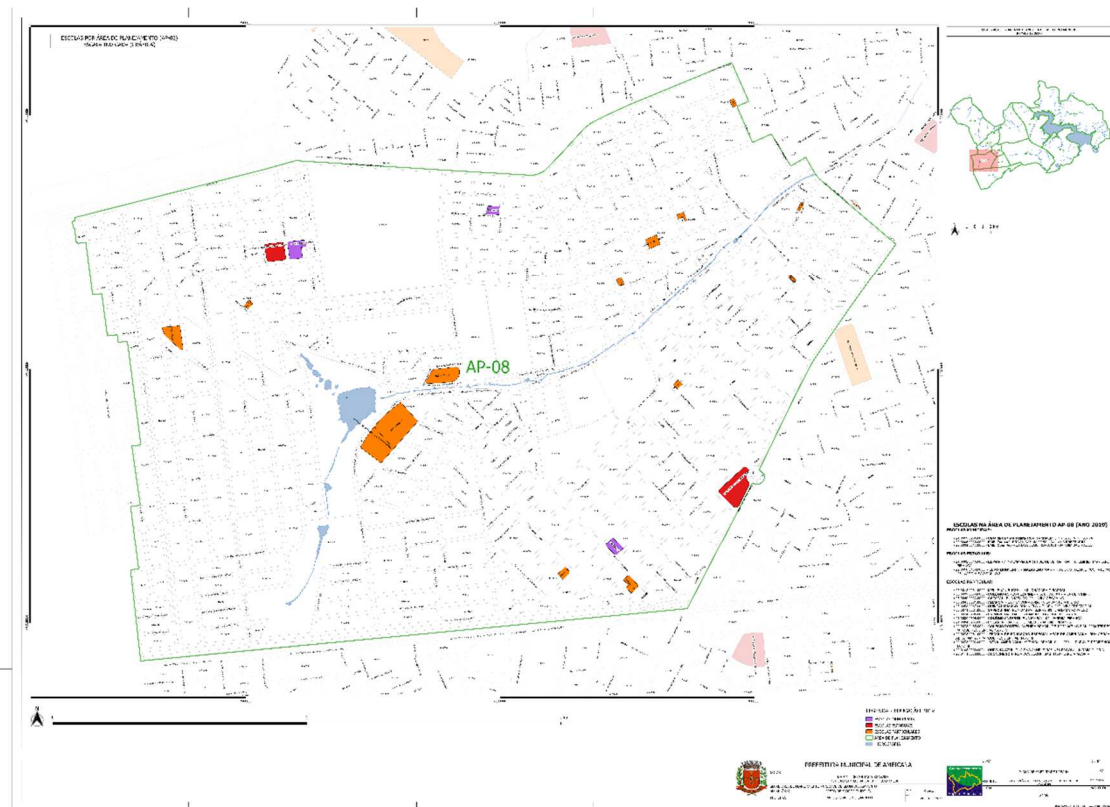


Figura 26 - Mapa das escolas - AP08

Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento/ Unidade Estatística e Análise Socioeconômica

2.5.1.9 AP09

Na Área de Planejamento 09 temos as seguintes unidades escolares:

01 EMEI;

02 Unidade Ensino Infantil Particular;

01 Escola Estadual de Ensino Fundamental anos iniciais;

01 Escola Estadual Ensino Fundamental anos iniciais e finais;

01 Escola Estadual de Ensino Médio;

03 Unidades Colégios (02 Infantil ao Médio, 01 Infantil e Anos Iniciais Fund., 01 Ensino Fundamental);

01 Unidade do SENAC.

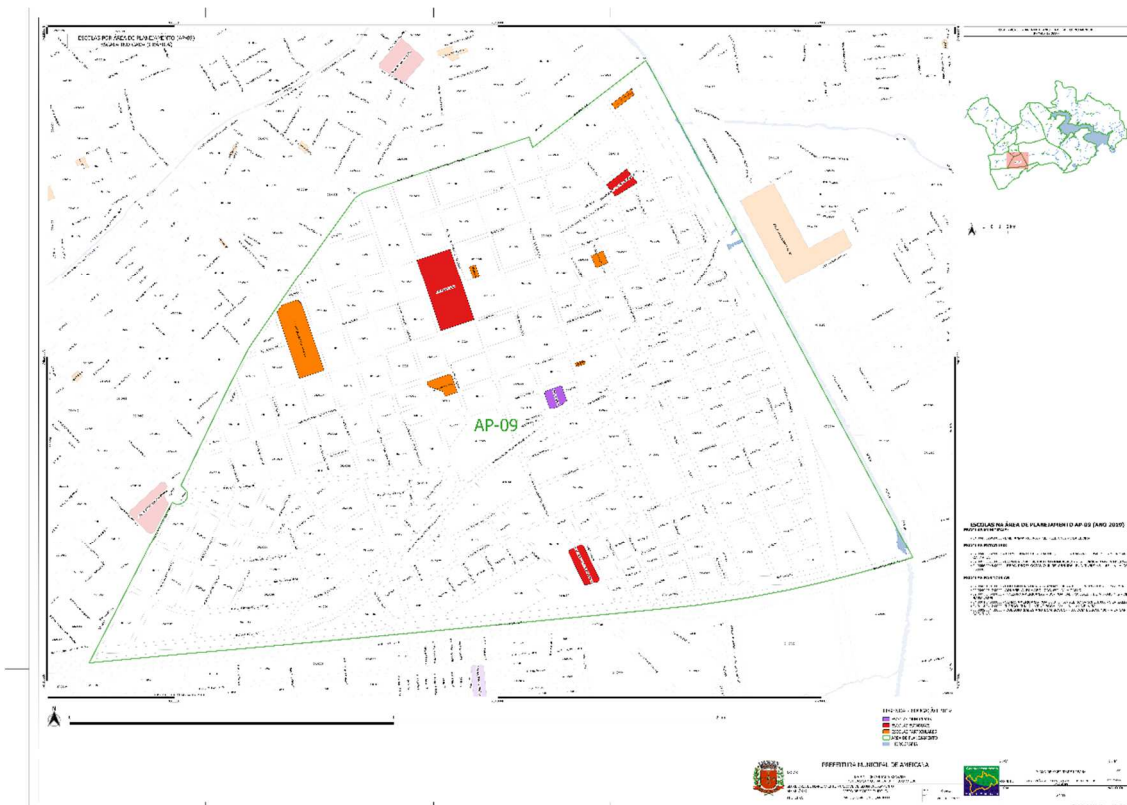


Figura 27 - Mapa das escolas - AP09

Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento/ Unidade Estatística e Análise Socioeconômica

2.5.1.10 AP10

Na Área de Planejamento 10 temos as seguintes unidades escolares:

- 02 Creches;
- 02 Casa da Criança;
- 04 EMEI;
- 03 Unidades Ensino Infantil Particular;
- 01 CIEP;
- 01 EMEF;
- 01 Escola Estadual de Ensino Fundamental anos iniciais;
- 01 Escola Estadual de Ensino Fundamental anos finais e Ensino Médio;
- 02 Escola Estadual de Ensino Fundamental anos iniciais, finais e Ensino Médio;
- 01 Unidade de Ensino Médio;
- 01 Unidade Particular de Ensino Fundamental e Médio;
- 01 Unidade de Ensino Superior UNISAL.

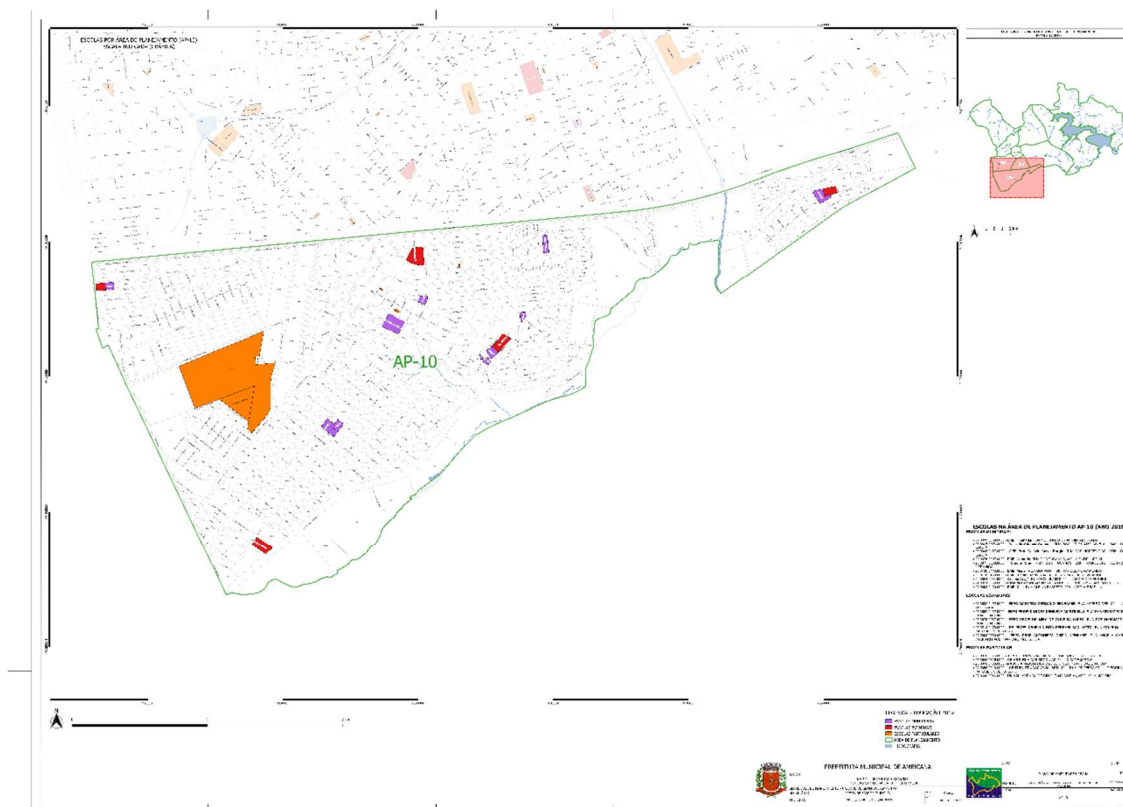


Figura 28 - Mapa das escolas - AP10

Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento/ Unidade Estatística e Análise Socioeconômica

2.5.2 Alunos matriculados na rede de ensino em 2019 por Área de Planejamento

2.5.2.1 Educação infantil

EDUCAÇÃO INFANTIL	AP01	AP02	AP03	AP04	AP05	AP06	AP07	AP08	AP09	AP10	TOTAL
CONVENIADA	154	0	0	78	64	110	284	200	0	130	1.020
CONTRATADA	0	47	0	176	69	86	0	340	84	181	983
PARTICULAR	0	0	0	98	298	0	178	534	145	0	1.253
MUNICIPAL	95	963	633	888	441	1.396	247	246	112	1.075	6.096
INFANTIL EF/EM	0	0	0	0	660	0	0	482	400	0	1.542
TOTAL ALUNOS	249	1.010	633	1.240	1.532	1.592	709	1.802	741	1.386	10.894

Tabela 11 - Número de alunos matriculados no ensino infantil em 2019 por AP

FONTE: SEPLAN - Unidade de Estatística e Análise Socioeconômica

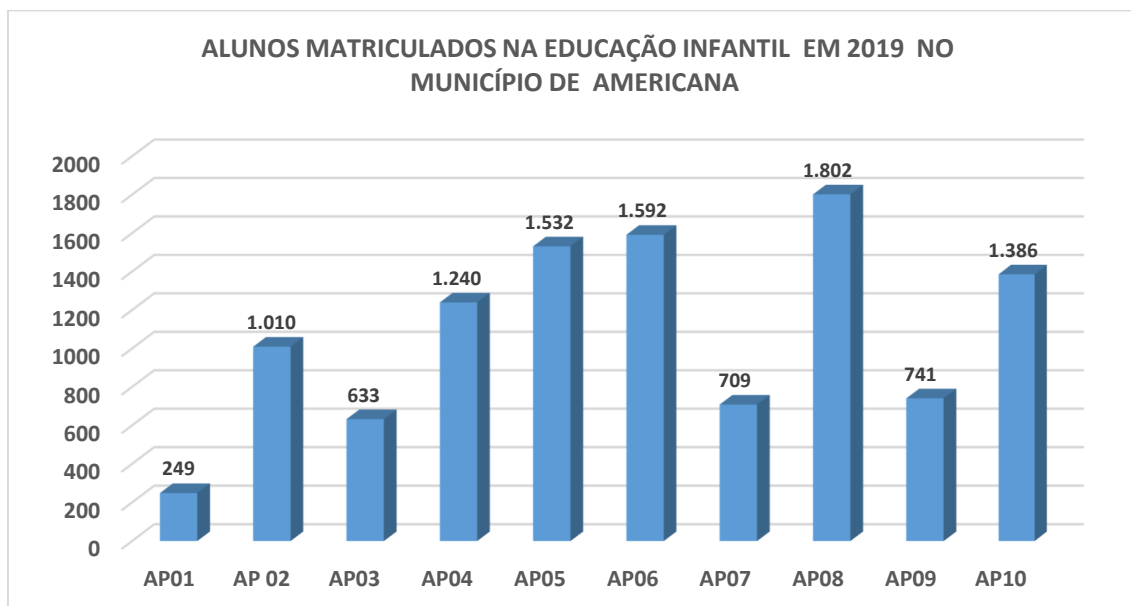


Gráfico 10 - Número de alunos matriculados no ensino infantil em 2019 por AP

Fonte: SEPLAN - Unidade de Estatística e Análise Socioeconômica

2.5.2.2 Ensino Fundamental: Anos Iniciais

ENSINO FUNDAMENTAL: ANOS INICIAIS	AP01	AP02	AP03	AP04	AP05	AP06	AP07	AP08	AP09	AP10	TOTAL
MUNICIPAL	0	464	515	1.290	0	1.593	0	0	0	978	4.840
EJA	0	0	16	42	0	0	0	0	0	0	58
ESTADUAL	0	898	442	142	947	379	376	402	441	388	4.415
ED. ESPECIAL EST.	11	45	10	25	38	22	35	26	20	48	280
PARTICULAR	487	0	0	0	2.126	0	0	1.019	507	320	4.459
ED. ESPECIAL APAE	0	0	0	0	0	0	0	147	0	0	147
TOTAL ALUNOS	498	1.407	983	1.499	3.111	1.994	411	1.594	968	1.734	14.199

Tabela 12 - Alunos matriculados no Ensino Fundamental: Anos Iniciais em 2019 por AP

Fonte: SEPLAN - Unidade de Estatística e Análise Socioeconômica

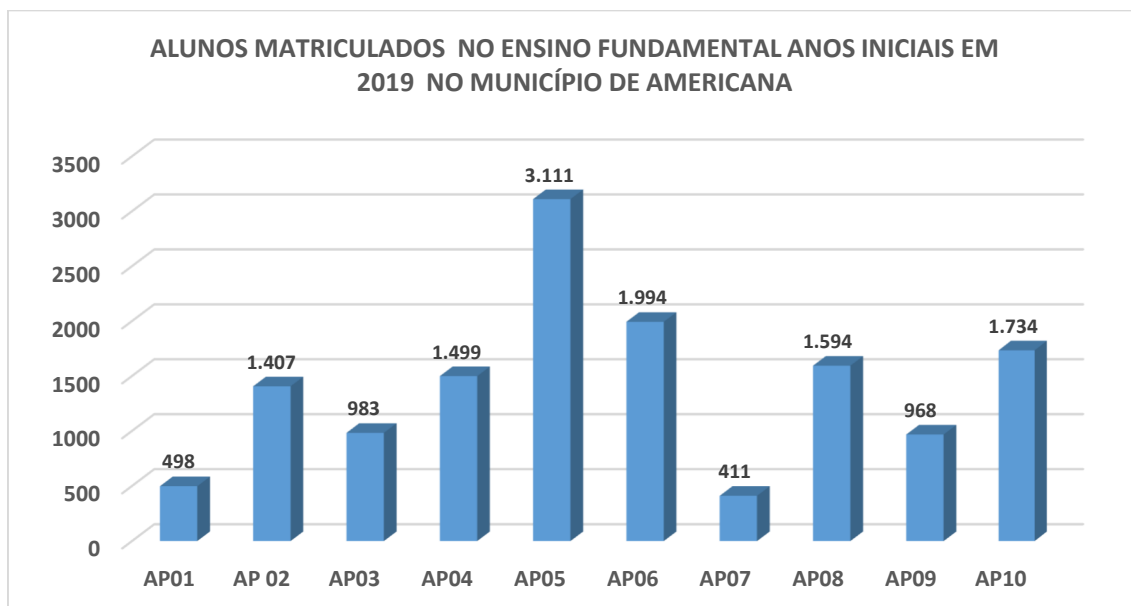


Gráfico 11 - Alunos matriculados no Ensino Fundamental: Anos Iniciais em 2019 por AP

Fonte: SEPLAN - Unidade de Estatística e Análise Socioeconômica

2.5.2.3 Ensino Fundamental: Anos Finais

ENSINO FUNDAMENTAL: ANOS FINAIS	AP01	AP02	AP03	AP04	AP05	AP06	AP07	AP08	AP09	AP10	TOTAL
MUNICIPAL	0	0	314	463	0	694	0	0	0	491	1.962
ESTADUAL	146	1.310	298	998	563	903	406	791	320	511	6.246
PARTICULAR	190	707	420	674	320	963	274	747	381	343	5.019
ED. ESPECIAL	11	45	10	25	38	22	35	26	20	48	280
TOTAL ALUNOS	347	2.062	1.042	2.160	921	2.582	715	1.564	721	1.393	13.507

Tabela 13 - Alunos matriculados no Ensino Fundamental: Anos Finais em 2019 por AP

Fonte: SEPLAN - Unidade de Estatística e Análise Socioeconômica

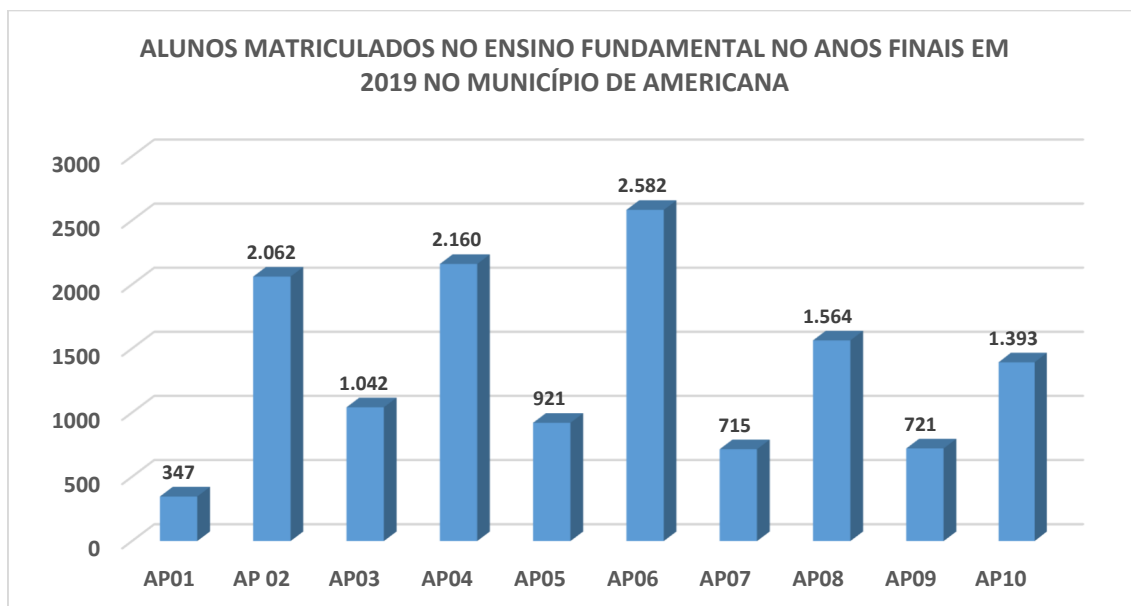


Gráfico 12 - Alunos matriculados no Ensino Fundamental: Anos Finais em 2019 por AP
Fonte: SEPLAN - Unidade de Estatística e Análise Socioeconômica

2.5.2.4 Ensino Médio

ENSINO MÉDIO	AP01	AP02	AP03	AP04	AP05	AP06	AP07	AP08	AP09	AP10	TOTAL
ESTADUAL	190	707	420	674	320	963	274	747	381	343	5.019
EST. TECNICO	0	0	0	0	1.689	0	0	0	0	0	1.689
PARTICULAR	295	0	0	0	792	0	0	763	151	157	2.158
TOTAL ALUNOS	485	707	420	674	1.112	963	274	1.510	532	500	8.866

Tabela 14 - Alunos matriculados no Ensino Médio em 2019 por AP
FONTE: SEPLAN - Unidade de Estatística e Análise Socioeconômica

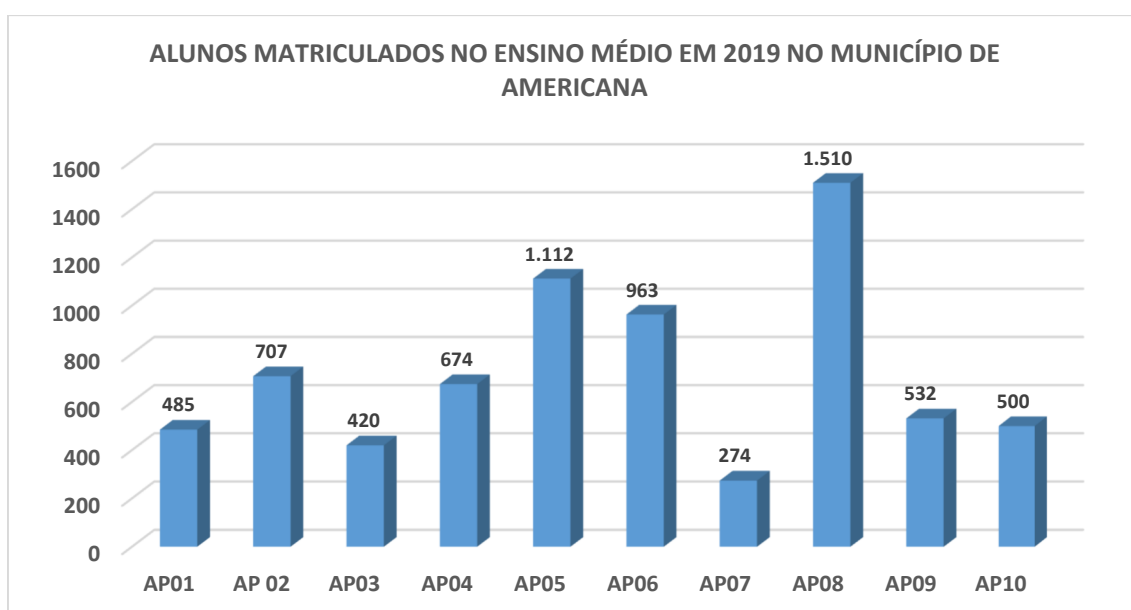


Gráfico 13 - Alunos matriculados no Ensino Médio em 2019 por AP

Fonte: SEPLAN - Unidade de Estatística e Análise Socioeconômica

2.5.2.5 Ensino Superior

ENSINO SUPERIOR	GRADUAÇÃO	PÓS-GRADUAÇÃO	TOTAL
ESTADUAL (AP07)	2.838	0	2.838
PARTICULAR (AP05 E AP10)	5.869	418	6.287
TOTAL	8.707	418	9.125

Tabela 15 - Alunos matriculados no Ensino Superior em 2019

Fonte: SEPLAN - Unidade de Estatística e Análise Socioeconômica

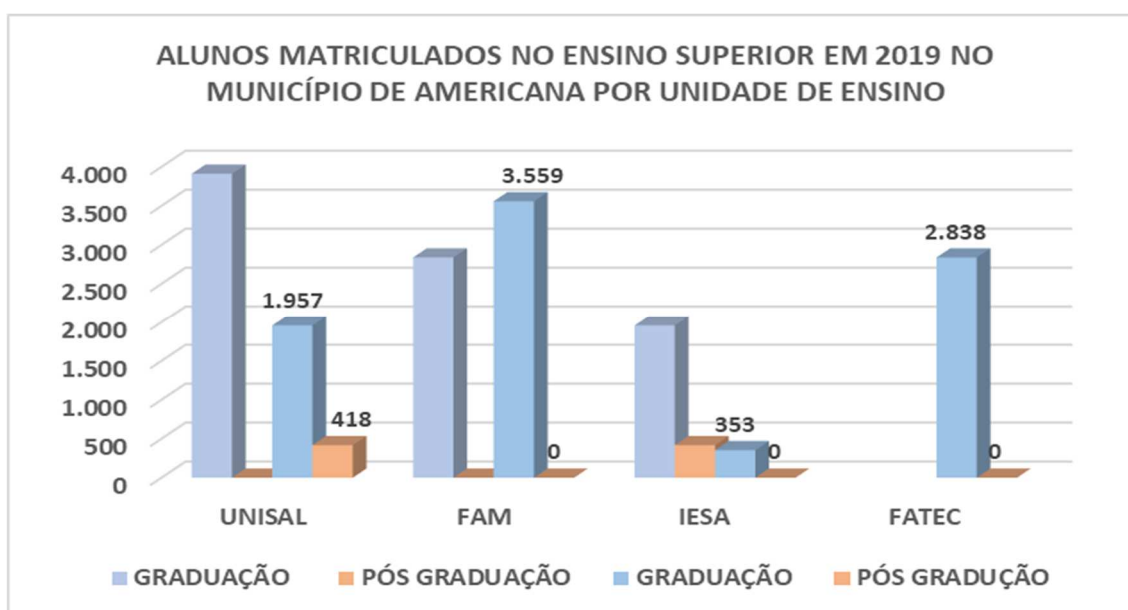


Gráfico 14 - Alunos matriculados no Ensino Superior em 2019

Fonte: SEPLAN - Unidade de Estatística e Análise Socioeconômica

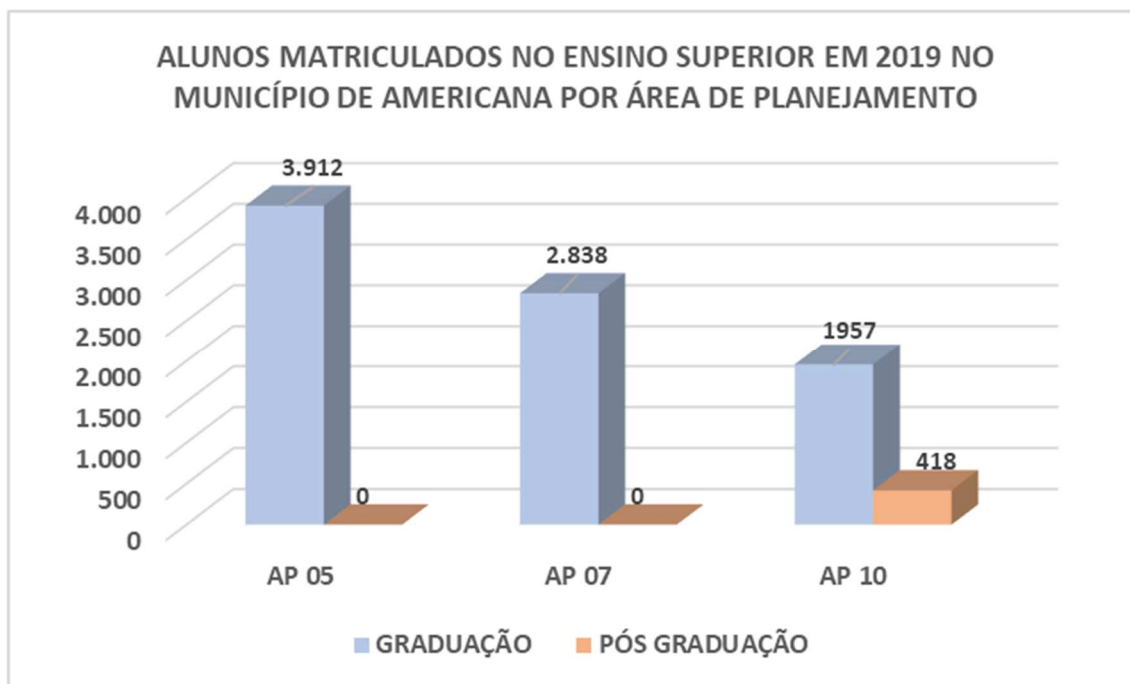


Gráfico 15 - Alunos matriculados no Ensino Superior em 2019 por AP

Fonte: SEPLAN - Unidade de Estatística e Análise Socioeconômica

Em relação as escolas de nível superior temos unidade da Faculdade de Americana - FAM na AP05 que concentra o maior número de estudantes: 3.912 alunos em 2019, da Faculdade de Tecnologia de Americana – FATEC Americana na AP07 atendendo 2.838 alunos e a Universidade Salesiana – UNISAL, na AP10 que atende 1.957 alunos.

2.5.2.6 Total de alunos por Área de Planejamento

ALUNOS	AP01	AP02	AP03	AP04	AP05	AP06	AP07	AP08	AP09	AP10
INFANTIL	249	1.010	633	1.240	1.532	1.592	709	1.802	741	1.386
FUND. INICIAIS	498	1.407	983	1.499	3.111	1.994	411	1.594	968	1.734
FUND. FINAIS	347	2.062	1.042	2.160	921	2.582	715	1.564	721	1.393
ENSINO MÉDIO	485	707	420	674	1.112	963	274	1.510	532	500
ENSINO SUPERIOR	0	0	0	0	3.912	0	2.838	0	0	1.957

Tabela 16 - Total de Alunos matriculados por AP

Fonte: SEPLAN - Unidade de Estatística e Análise Socioeconômica

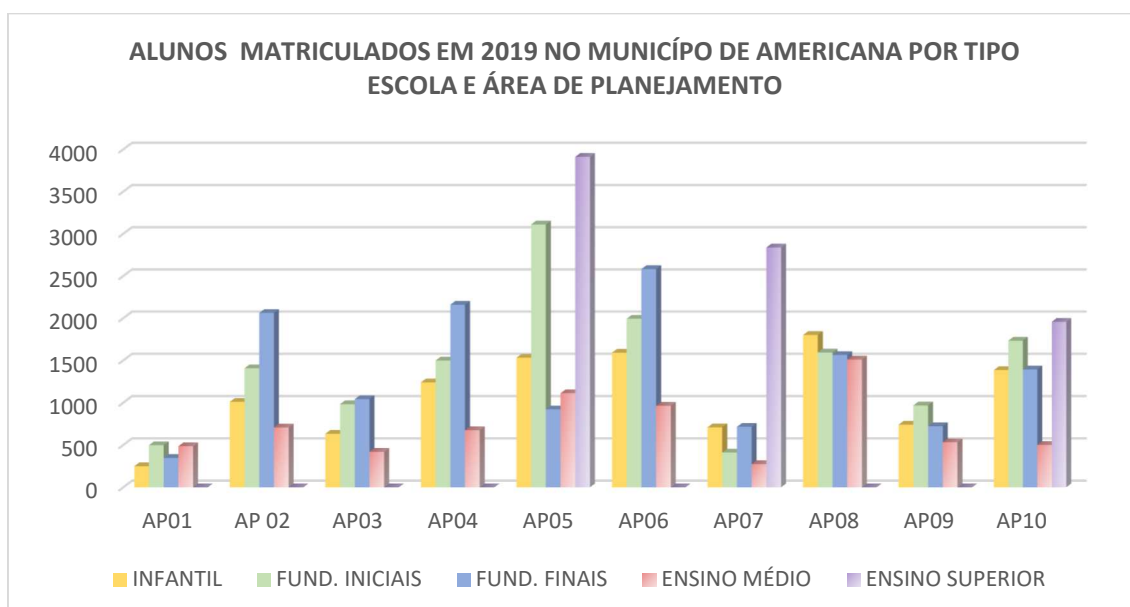


Gráfico 16 - Total de Alunos matriculados por AP

Fonte: SEPLAN - Unidade de Estatística e Análise Socioeconômica

Observando os dados por Área de Planejamento constatamos que as escolas particulares se concentram nas áreas de Planejamento 05 e 08 e que o município tem uma boa cobertura tanto de escolas municipais como estaduais.

2.6 Unidades de Saúde

O município de Americana tem em seu território cinco unidades hospitalares, sendo quatro da rede privada e um do município; dois deles estão localizados na Avenida Brasil na AP08, um na AP09, o hospital psiquiátrico na AP02 e o Municipal na AP05.

As áreas de planejamento contam com Unidades Básicas de Saúde conforme consta no Mapa e na tabela abaixo, e consideramos o atendimento de 2019 como referência para o fluxo de pessoas.

2.6.1 Unidades de Saúde por Área de Planejamento

2.6.1.1 AP01

Na Área de Planejamento 01 temos dois hospitais particulares, Hospital São Francisco e Hospital São Lucas, Farmácia Central e Clínica de Especialidades Odontológicas.

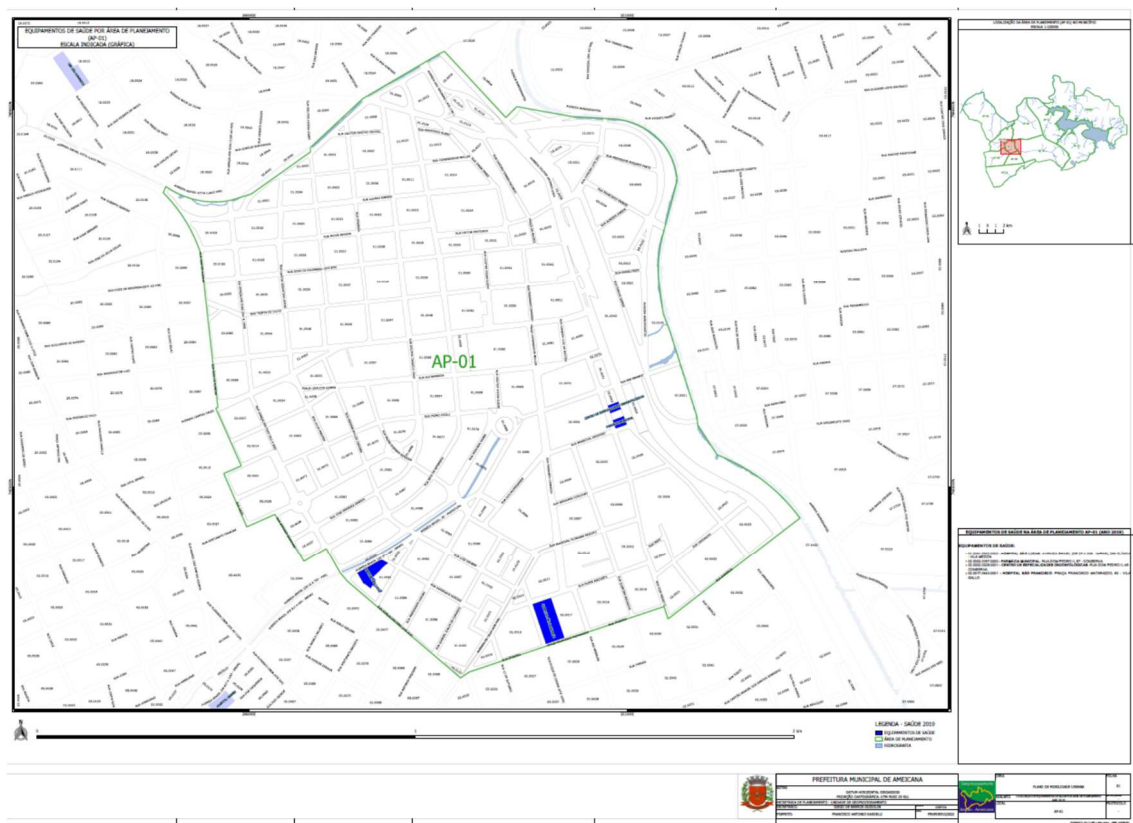


Figura 29 - Unidade de Saúde na AP01

Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento/ Unidade Estatística e Análise Socioeconômica

2.6.1.2 AP02

Na Área de Planejamento 02 em 2019 tínhamos os seguintes recursos de Saúde: uma unidade de Pronto Atendimento (AP02-B) que realizou 128.963 (cento e vinte e oito mil novecentos e sessenta e três) atendimentos; a Estratégia de Saúde da Família - ESF Zanaga I e II (AP02-D) que realizou 7.366 (sete mil trezentos e sessenta e seis) atendimentos; Unidade Básica de Saúde - UBS e ESF integradas no Jardim Brasil (AP02-D), que efetuaram juntas 8.495 (oito mil quatrocentos e noventa e cinco) atendimentos.

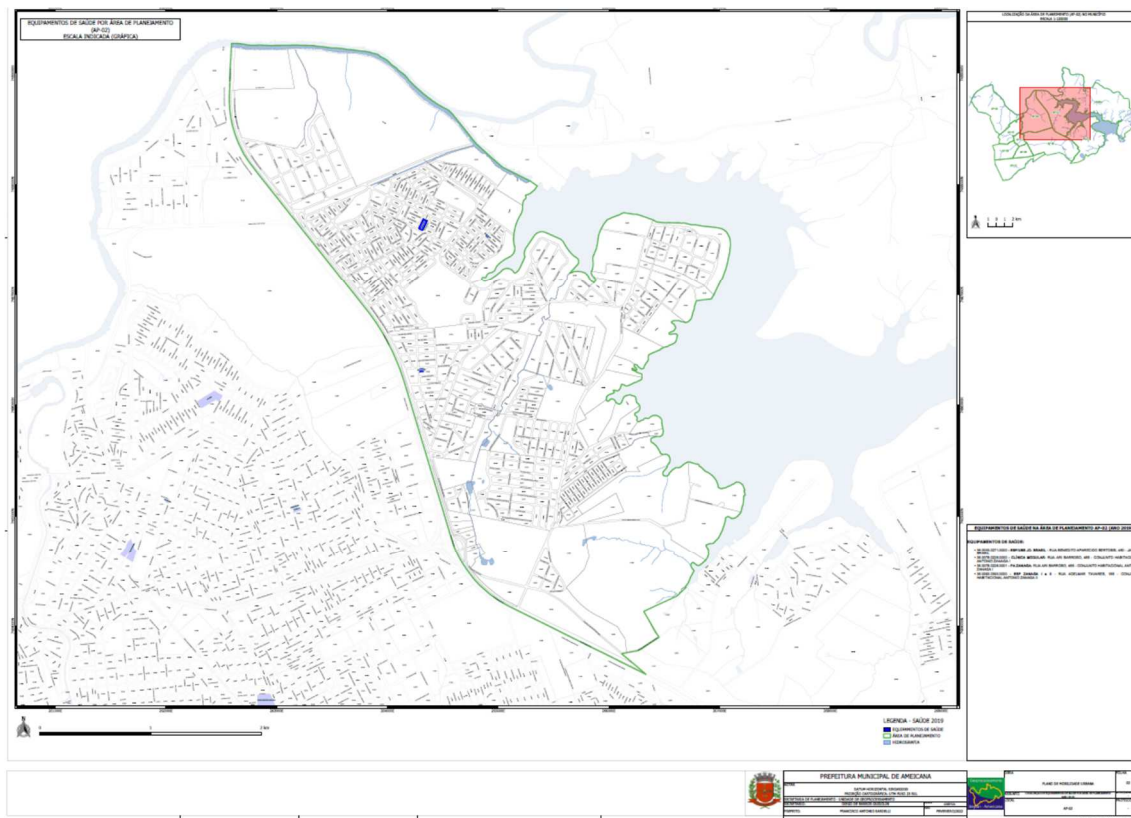


Figura 30 - Unidade de Saúde na AP02

Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento/ Unidade Estatística e Análise Socioeconômica

2.6.1.3 AP03

Na Área de Planejamento 03 temos duas Unidades de Saúde: ESF Praia Azul – (AP03-B), que teve 5.243 (cinco mil duzentos e quarenta e três) atendimentos; ESF Jardim São José (AP03-B), que efetuou 5.842 (cinco mil oitocentos e quarenta e dois) atendimentos.

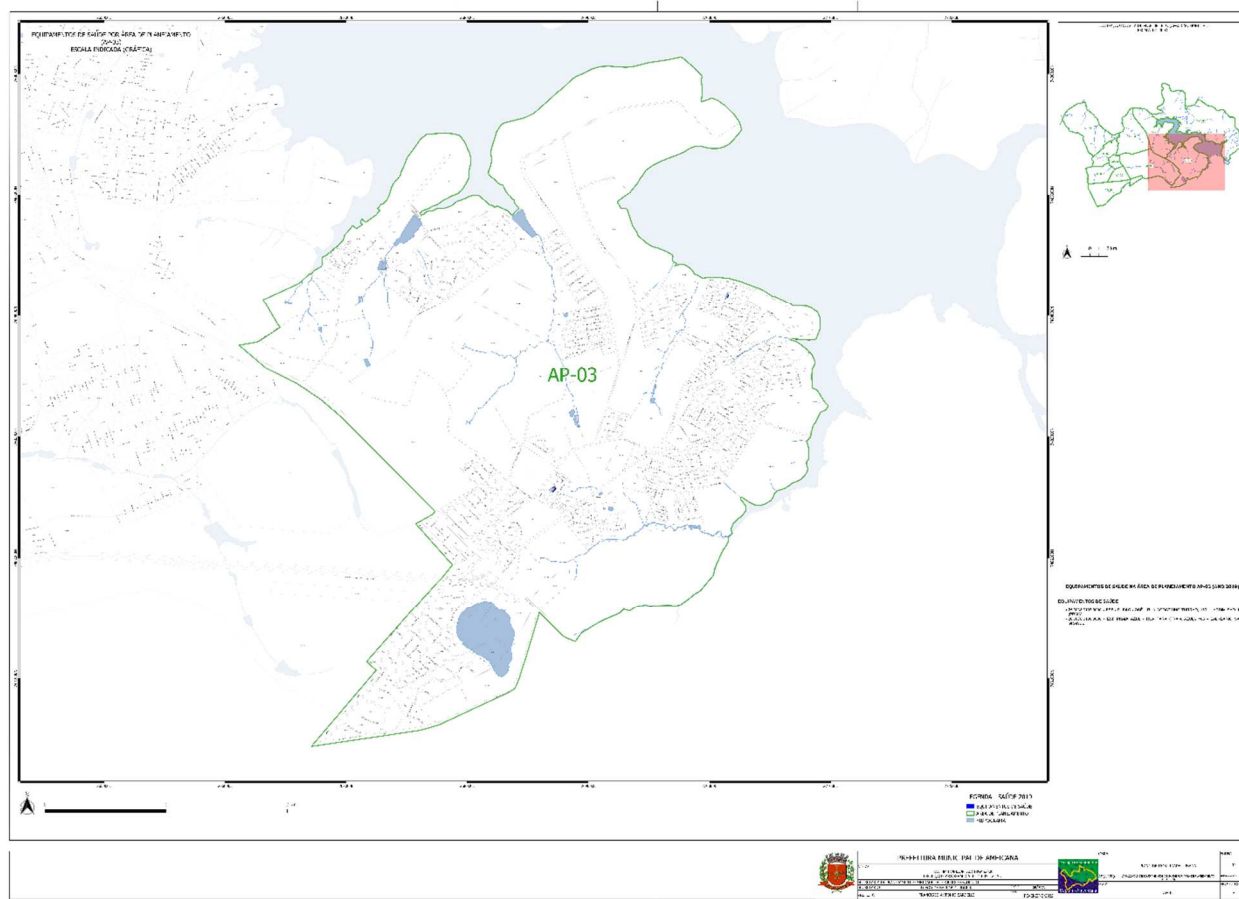


Figura 31 - Unidade de Saúde na AP03

Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento/ Unidade Estatística e Análise Socioeconômica

2.6.1.4 AP04

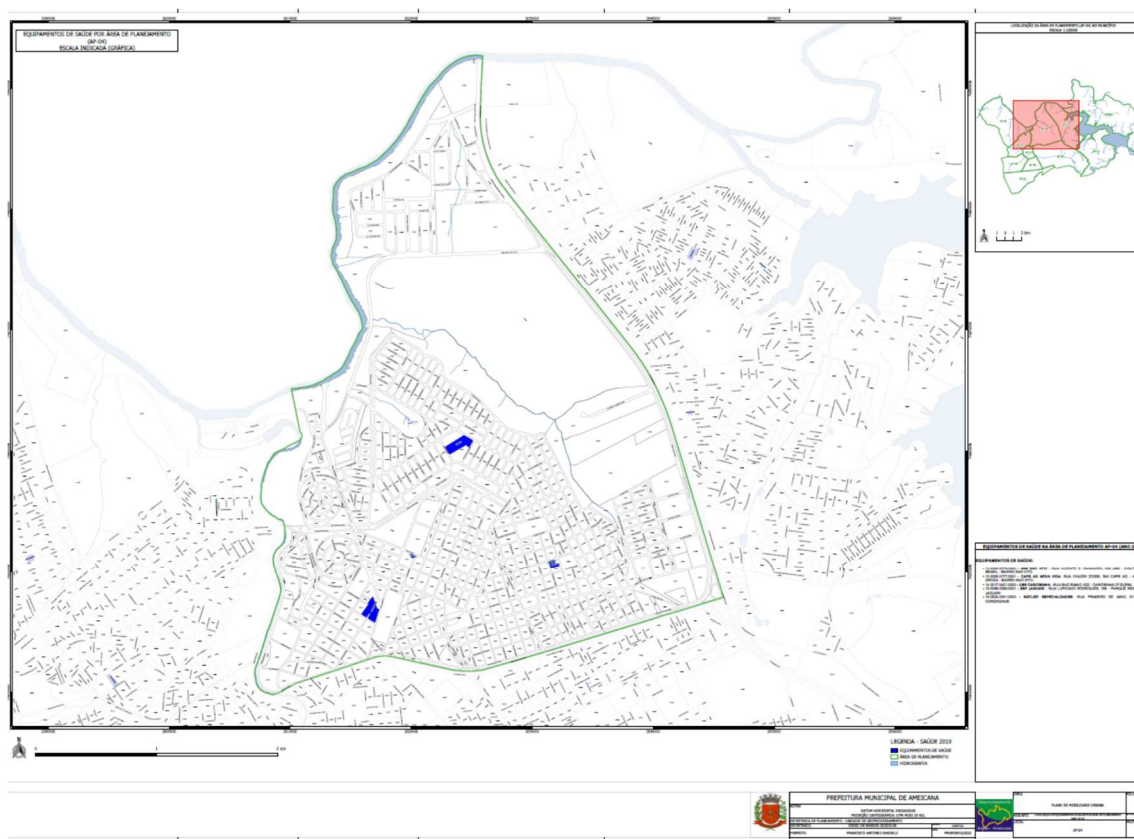


Figura 32 - Unidade de Saúde na AP04

Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento/ Unidade Estatística e Análise Socioeconômica

Na AP04 tivemos os seguintes atendimentos de Saúde em 2019: UBS do São Vito (AP04-B) com 7. 587 (sete mil quinhentos e oitenta e sete) atendimentos; UBS Cariobinha (AP04-D) com 4.503 (quatro mil quinhentos e três) atendimentos; ESF Jaguari (AP04-D) com 3.523 (três mil quinhentos e vinte e três) atendimentos; Núcleo de Especialidades (AP04-A) com 71.312 (setenta e um mil trezentos e doze) atendimentos.

2.6.1.5 AP05

Na área de planejamento 05 temos os seguintes recursos de saúde: o Hospital Municipal “Dr. Waldemar Tebaldi” e o Pronto Socorro “Luiza da Mota Tebaldi” (AP05-D) que em 2019 efetuaram 1.199.453 (um milhão cento e noventa e nove mil quatrocentos e cinquenta e três) atendimentos; a Unidade de CAPS Infantil (AP05-E) com 8.218 (oito mil

duzentos e dezoito) atendimentos; e a UBS São Luiz (AP05-D) com 5.818 (cinco mil oitocentos e dezoito) atendimentos.

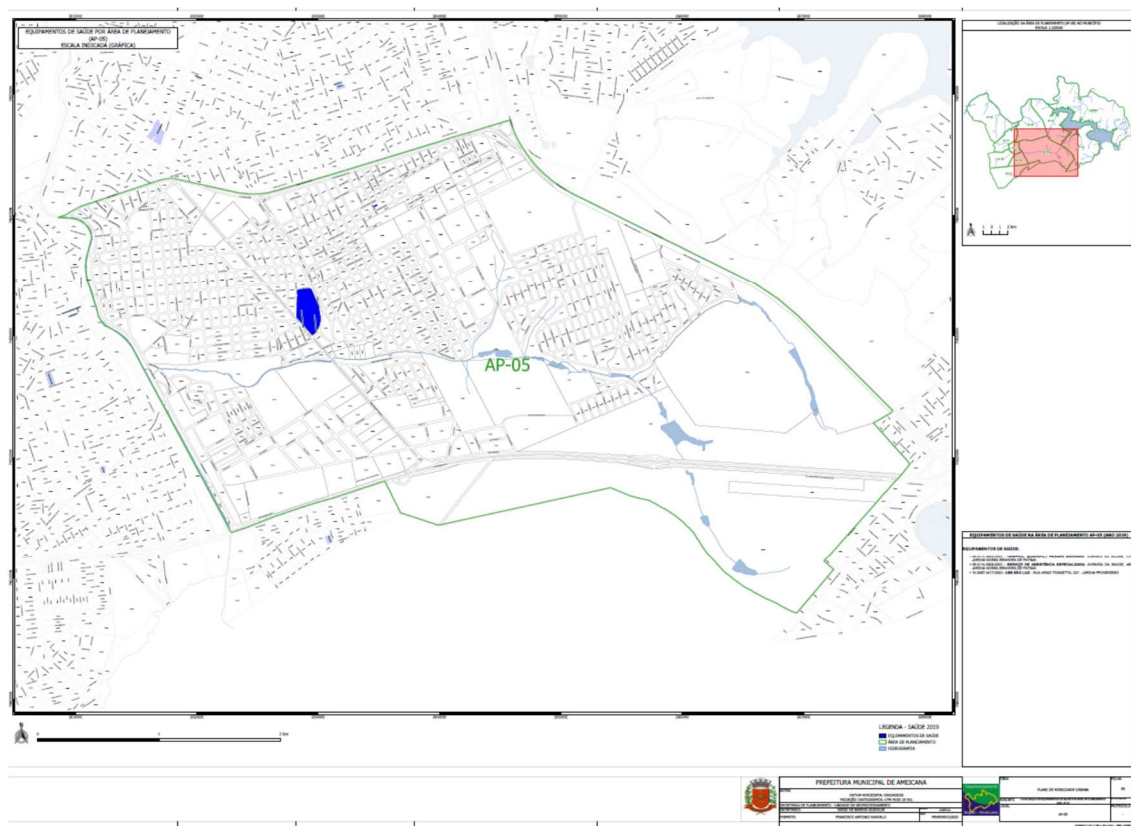


Figura 33 - Unidade de Saúde na AP05

Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento/ Unidade Estatística e Análise Socioeconômica

2.6.1.6 AP06

A área de planejamento 06 é a mais populosa do município e nela estão localizadas as seguintes unidades de saúde: CAPS ADULTO (AP06-A) que efetuou em 2019 8.408 (oito mil quatrocentos e oito) atendimentos; ESF Mário Covas (AP06-B) que realizou em 2019 3.907 (três mil novecentos e sete) atendimento; UBS Liberdade (AP06-B) com 5.888 (cinco mil oitocentos e oitenta e oito) atendimentos; UBS/ESF do Parque Gramado (AP06-C) com 13.757 (treze mil setecentos e cinquenta e sete) atendimentos; e UBS Parque das Nações (AP06-D) com 6.056 (seis mil e cinquenta e seis) atendimentos.

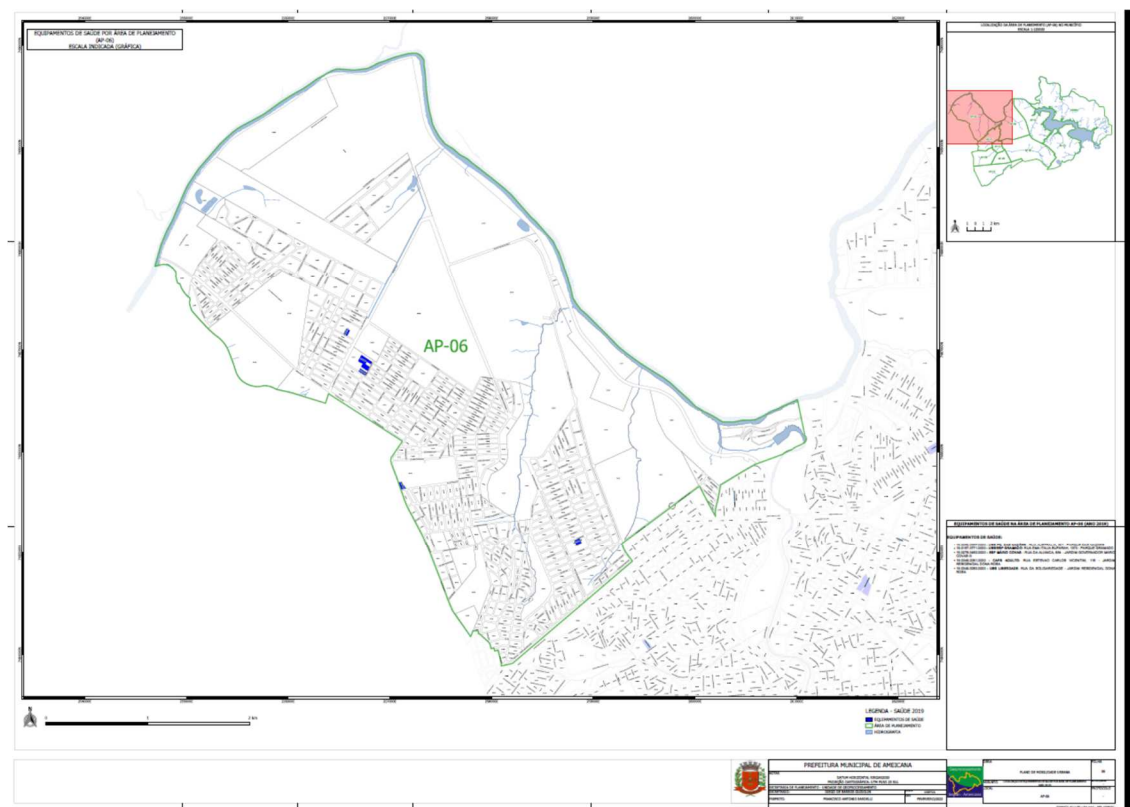


Figura 34 - Unidade de Saúde na AP06

Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento/ Unidade Estatística e Análise Socioeconômica

2.6.1.7 AP07

Na Área de Planejamento 07 em 2019 tínhamos as seguintes Unidades: UBS São Domingos (AP07-B) com 4.925 (quatro mil novecentos e vinte e cinco) atendimentos; e Unidade de Atendimento Domiciliar – UAD com 11.425 (onze mil quatrocentos e vinte e cinco) atendimentos;

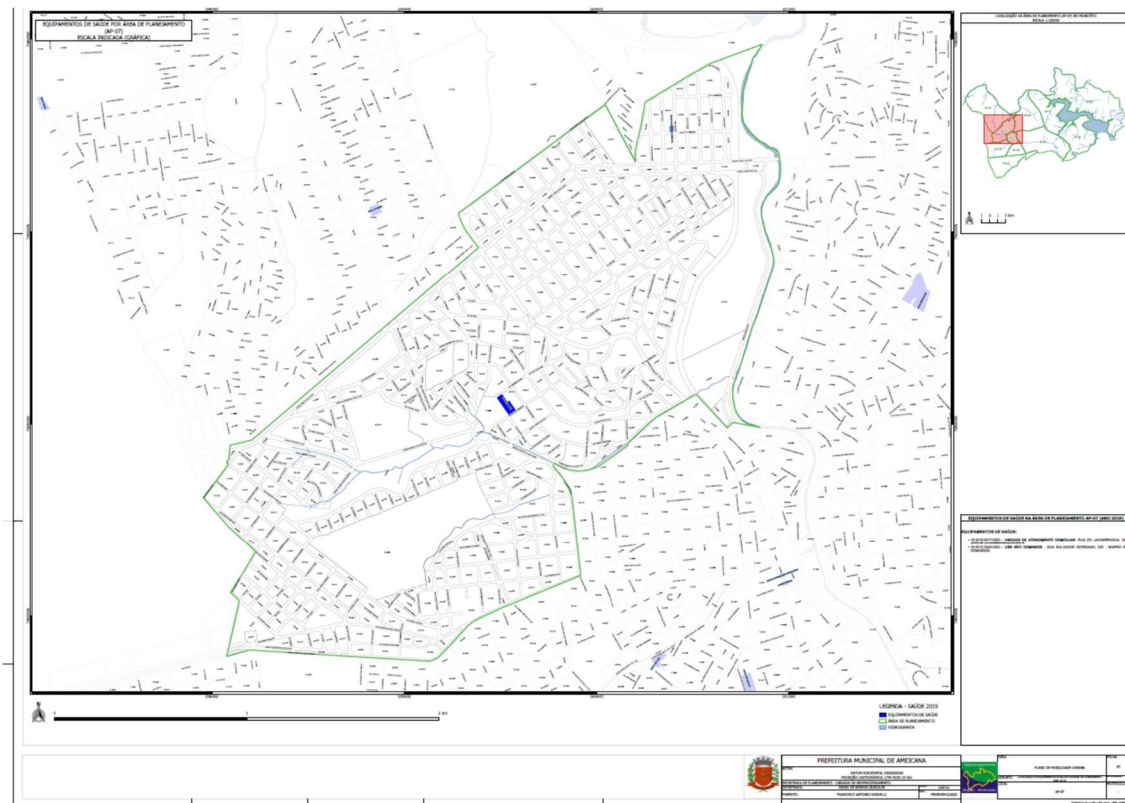


Figura 35 - Unidade de Saúde na AP07

Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento/ Unidade Estatística e Análise Socioeconômica

2.6.1.8 AP08

Na AP08 tínhamos as seguintes unidades: UBS Jardim Ipiranga (AP08-D) com 5.205 (cinco mil duzentos e cinco) atendimentos; UBS Jardim São Paulo (AP08-C) com 5.883 (cinco mil oitocentos e oitenta e três) atendimentos;



Figura 36 - Unidade de Saúde na AP08

Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento/ Unidade Estatística e Análise Socioeconômica

2.6.1.9 AP09

Na AP09 tínhamos a seguinte unidade: UBS Vila Gallo (AP09-B) com 121 (cento e vinte e um) atendimentos, pois foi fechada para reforma durante o exercício de 2019.

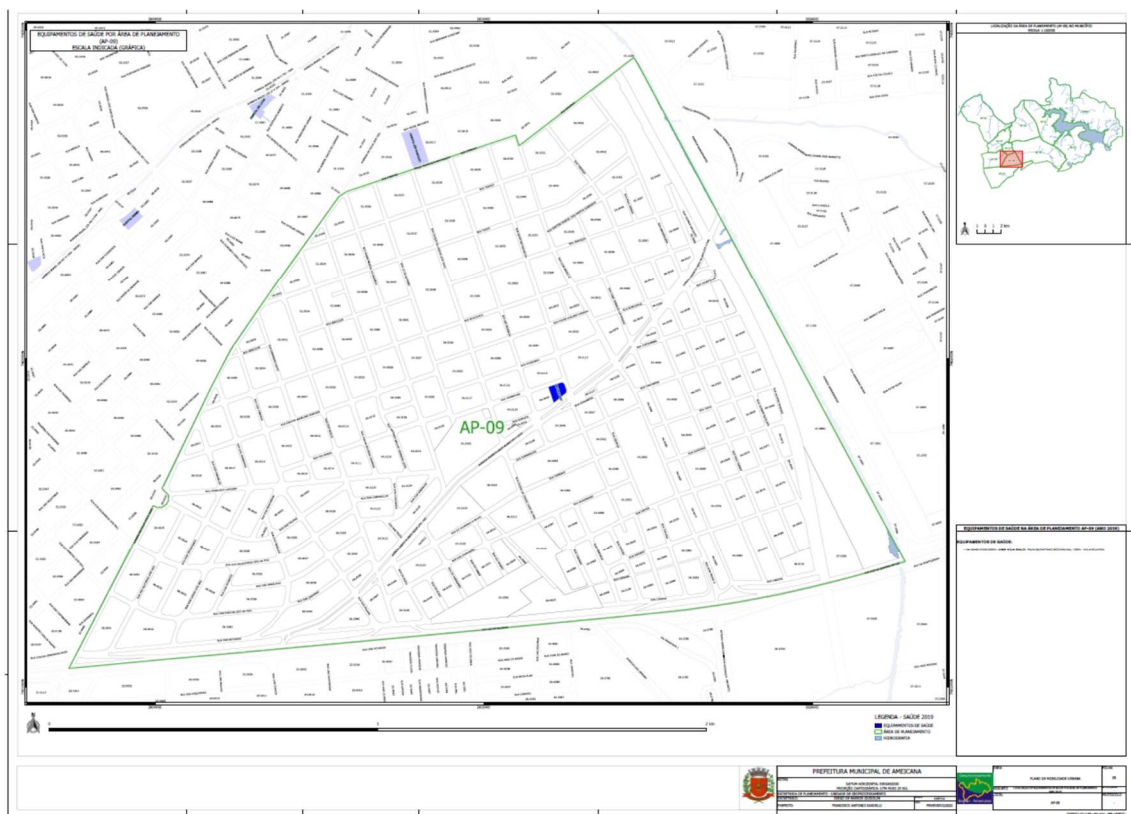


Figura 37 - Unidade de Saúde na AP09

Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento/ Unidade Estatística e Análise Socioeconômica

2.6.1.10 AP10

Na AP10 tínhamos as seguintes unidades: a UBS Cillos (AP10-C) com 8.940 atendimentos; a UBS Mathiensen (AP10-B) com 7.214 atendimentos; e ESF Jardim Alvorada (AP10-E) com 2.739 atendimentos.

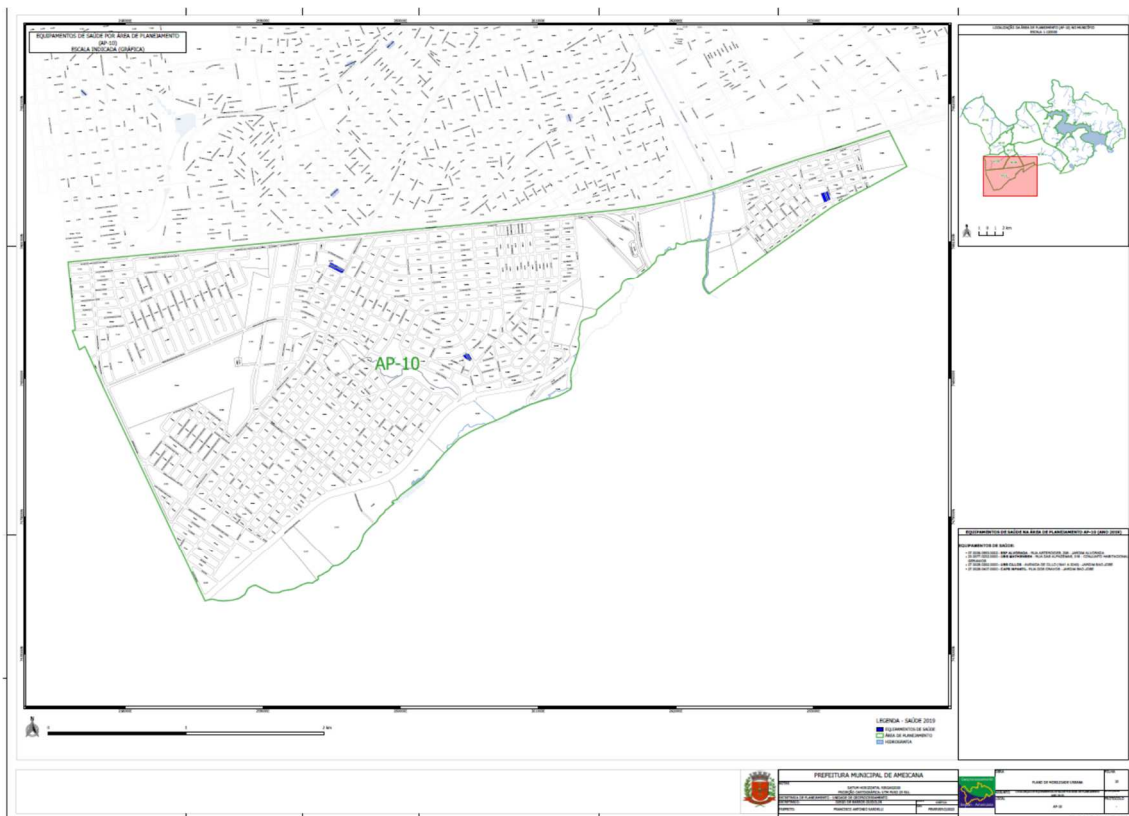


Figura 38 - Unidade de Saúde na AP10

Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento/ Unidade Estatística e Análise Socioeconômica

2.7 Equipamentos Públicos

2.7.1 Segurança

- Delegacia Seccional de Americana - AP01;
- Polícia Jurídica, DDM, Setor Investigação, 1º, 2º, 3º e 4º Distritos – AP05-D;
- Delegacia de Investigações Gerais - DIG e Delegacia de Investigações sobre Entorpecentes – DISE – AP05-D;
- 19º Batalhão da Polícia Militar Sede – AP05-B;
- 19º Batalhão da Polícia Militar 1ª Companhia – AP01;
- 19º Batalhão da Polícia Militar Base Comunitária – AP08;
- 19º Batalhão da Polícia Militar Força Tática e Militar – AP02-A;
- Polícia Militar -Corpo de Bombeiros – AP05-E;
- Instituto Criminalística – AP05-D;
- Guarda Municipal de Americana – GAMA – AP05-E.

2.7.2 Educação

- Diretoria Regional de Educação – AP09-B;
- Secretaria Municipal de Educação – AP01.

2.7.3 Esporte

- Secretaria de Esportes e Lazer – AP05-E;
- Centro Cívico – AP05-E;
- Praça Esportes São Vito – AP04-B;
- Praça de Esportes Jardim Ipiranga – AP08-D;
- Praça de Esportes Vila Jones – AP07-B;
- Praça de Esportes Jardim São Pedro – AP09-B;
- Praça de Esportes Nova Americana – AP09-A;
- Praça de Esportes Bairro Antônio Zanaga – AP02-A;
- Praça Esportes Jardim da Paz – AP06-B;

2.7.4 Cultura e Lazer

- Secretaria de Cultura e Turismo – AP08-C;
- Centro de Cultura e Lazer – CCL Poeta Antônio Zoppi – AP08-C;
- Estação Cultura – AP01;
- Casa Herman – AP04-C;
- Casa do Conto – AP04-C;
- Museu de Arte Contemporânea MAC – AP08-C;
- Museu Conselheiro Carrão – APAMA;
- Jardim Botânico Prefeito Carrol Meneghel – AP08-D;
- Parque Ecológico Eng. Cid Almeida Franco – AP08-D;
- Observatório Municipal – AP08-D;
- Biblioteca Municipal – AP01;
- Teatro Municipal Lulu Benencase – AP08-B;
- Teatro Municipal Elis Regina – AP05-E.

2.7.5 Assistência Social

- Secretaria de Assistência Social e Direitos Humanos – AP08-C;
- Casa dos Conselhos – AP08-D;
- Centro Referencia Especialidades de Assistência Social – CREAS – AP07-B;
- CRAS Vila Mathiensen - AP10-B;
- CRAS São Jerônimo – AP06-B;
- CRAS N.S. Aparecida – AP02-C;
- CRAS Praia Azul – AP03-B;
- CRAS São Manoel – AP04-A;
- CRAS Guanabara – AP07-D;
- Conselho Tutelar – AP01;
- Cadastro Único – AP01;
- Fundo Social de Solidariedade – AP08-C.

2.7.6 Demais Prédios Públicos

- Paço Municipal Javerte Galassi – AP01;
- Receita Federal – AP01;
- Posto da Receita Estadual – AP01;
- Posto do Ministério do Trabalho – AP09-B;
- Câmara Municipal de Americana – AP08-C;
- FORUM do Município de Americana – AP08-D;
- Promotoria Pública de Americana – AP08-D;
- Ordem dos Advogados do Brasil OAB – AP08-D;
- Secretaria do Meio Ambiente – AP08-A;
- CETESB – AP08-A;
- Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano – AP08-C;
- Secretaria de Saúde – AP05-E;
- Secretaria de Obras e Serviços Urbanos AP05-B.

2.8 Setores Econômicos

2.8.1 Comércio e Prestação de Serviços

Conforme podemos observar no mapa tanto o comércio como a prestação de serviços estão em processo de descentralização. As avenidas que dividem as áreas de planejamento no município concentram o comércio e a prestação de serviços, a área central do município já não é tão utilizada pela população para aquisição de bens.

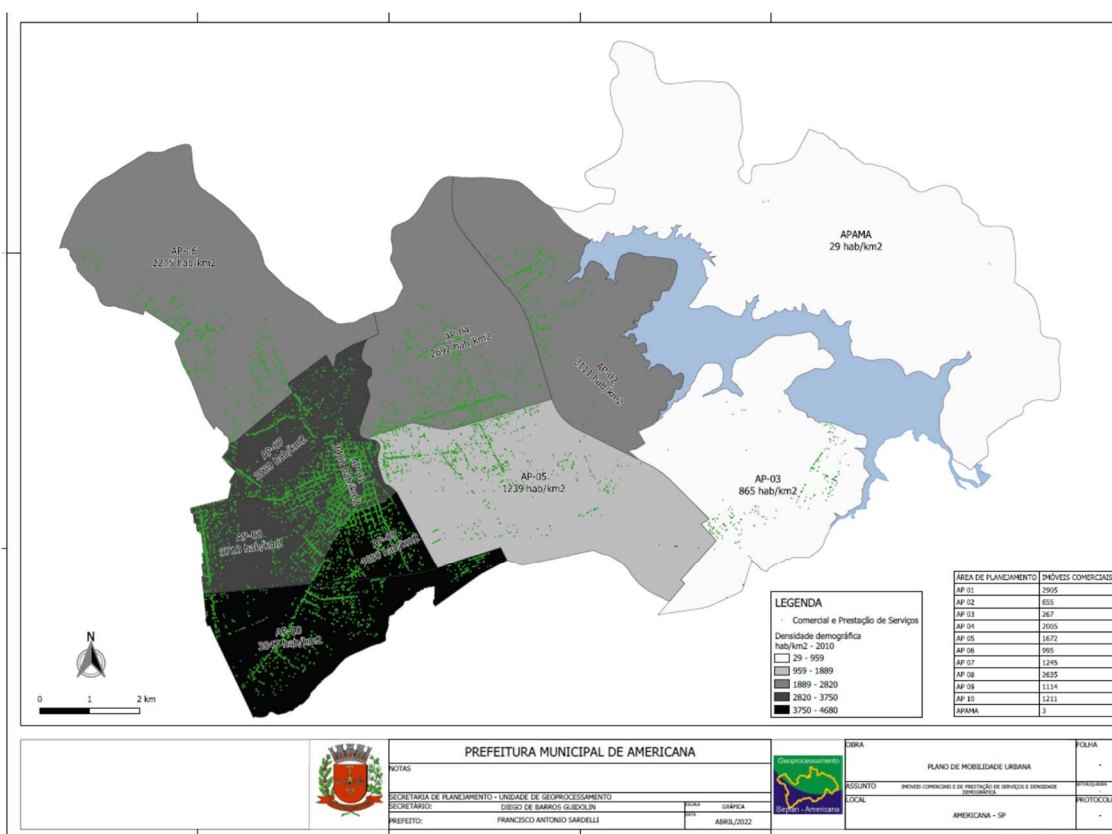


Figura 39 - Mapa de densidade de comércio e serviços por AP

Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento

2.8.2 Indústrias

Os distritos industriais do município se concentram na Área de Planejamento 05 e 02, mas temos alguns aglomerados de salões industriais nas áreas de planejamento 04, 09 e 08.

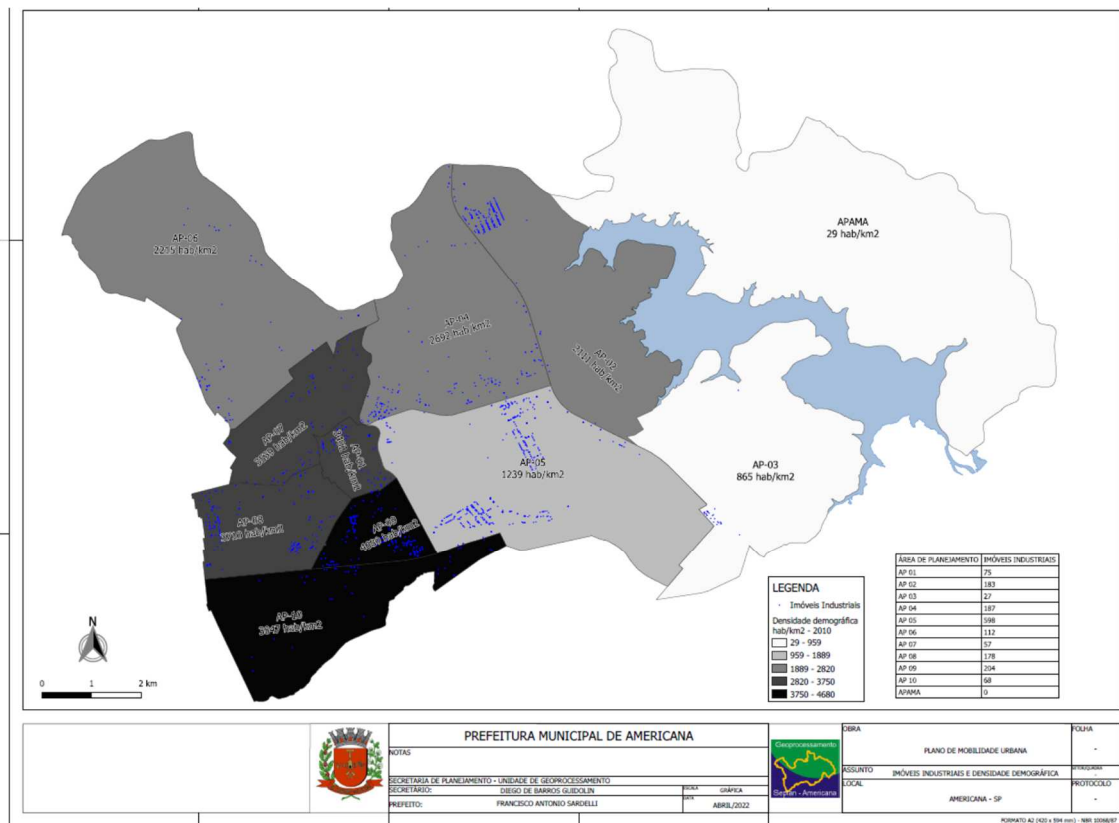


Figura 40 - Mapa de densidade de indústrias por AP
Fonte: SEPLAN - Unidade de Geoprocessamento

3 INVENTÁRIO FÍSICO

O inventário físico do município tem por objetivo levantar as características físicas da infraestrutura do município que permitem ou impossibilitam o deslocamento de pessoas, mercadorias e serviços públicos e privados na cidade.

Esse levantamento é essencial para o desenvolvimento das diretrizes que irão embasar o Plano de Mobilidade Urbana Municipal, sendo responsável por localizar os entraves da mobilidade no âmbito do Município de Americana.

3.1 Modais não motorizados

Caracteriza-se por modais não motorizados todo aquele que não utiliza motores como meio de propulsão, se tratando, no âmbito da mobilidade urbana, principalmente da caminhada e do ciclismo.

Cada um desses modais exige infraestrutura adequada para que seja possível o deslocamento de forma segura e sustentável. São necessárias calçadas acessíveis para atender aos pedestres e ciclofaixas, ciclovias e/ou faixa preferenciais para atender aos ciclistas.

3.1.1 Calçadas ou Passeio Público

O deslocamento a pé é um dos pilares para o desenvolvimento sustentável da Mobilidade Urbana em qualquer parte do mundo, todo cidadão se torna pedestre em algum momento, mesmo que este não seja seu principal modal de transporte individual. É também um dos meios mais sustentáveis e baratos de mobilidade agregando também saúde ao indivíduo.

Para que seja possível o deslocamento a pé, a estruturas das calçadas devem garantir o caminhar livre, sem obstáculos, em que é possível manter o ritmo e deslocamento constante e fluído. Para isso, o passeio público precisa ter dimensões adequadas, textura antiderrapante, declividade transversal adequada para garantir o caminhar confortável e acessibilidade universal.

A realidade desse tipo de estrutura no município de Americana vai contra essa necessidade, visto que até a aprovação do Plano Diretor de Desenvolvimento Físico Urbanístico do Município de Americana – PDFU (Lei Municipal 6.264/2018), não havia

normativas de execução de passeio público, que eram majoritariamente executados pelos proprietários dos imóveis lindeiros.

Podemos observar no município de Americana, estruturas sem largura útil adequada, equipamentos públicos e árvores impedindo a livre circulação, além de escadas e desníveis transversais acentuados com o intuito de servir de rampas de veículos e guias rebaixadas em toda a sua extensão (inclusive nas esquinas), também há locais onde o passeio público é inexistente ou tão danificado que já não serve ao seu propósito.



Figura 41 - Calçada com desnível transversal e degraus irregulares
Rua Guarujá, nº 23, Jd. Primavera



Figura 42 - Calçada com escada
Avenida de Cillo, nº299, Vila Pavan

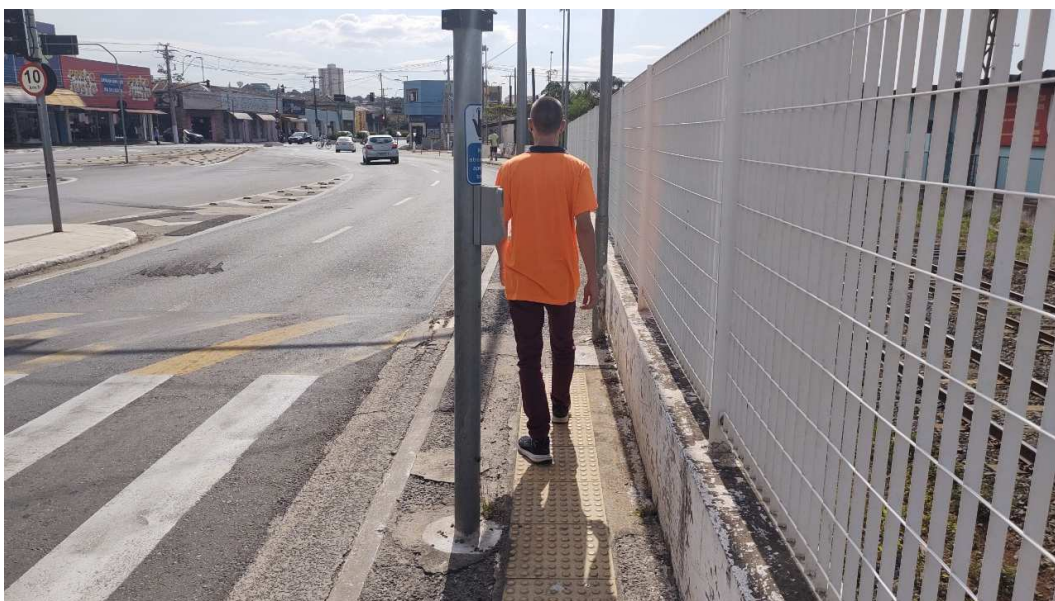


Figura 43 - Calçada obstruída por equipamento público
Avenida Dr. Antônio Lobo, S/N, Centro – Terminal Metropolitano de Americana



Imagem x: Calçada com largura útil inapropriada
Avenida Dr. Antônio Lobo, S/N, Centro – Terminal Metropolitano de Americana



Figura 44 - Calçada obstruída por árvore
Rua Primo Picoli, 419, Jd. Girassol



Figura 45 - Calçada danificada e com mato alto
Avenida Abdo Najar, nº 1179, Vila Gallo



Figura 46 - Imóvel com calçada inexistente
Rua Angêlo Colla, nº 106, Loteamento Industrial Machadinho



Figura 47 - Guia com extensão totalmente rebaixada para acesso de veículos ao posto de combustíveis.

Avenida Nossa Senhora de Fátima, nº 3264, Jd. Werner Plass

O simples estabelecimento de normativas para a execução das calçadas não se mostrou efetivo para tornar possível a mudança necessária, visto que não houve fiscalização adequada na execução das edificações.

Tendo essa realidade em vista, o novo PDFU (Lei Municipal 6.492/2020) determinou que as loteadoras seriam responsáveis pela execução das calçadas de acordo com os critérios estabelecidos na própria Lei, ficando os proprietários dos imóveis lindeiros vedados de realizar quaisquer alterações estruturais nelas.

De qualquer forma será necessário estabelecer soluções para as calçadas que se encontram em loteamentos e defronte a imóveis já consolidados no município de Americana, já que atualmente os fiscais de posturas não fazem a fiscalização efetiva das calçadas considerando o quesito inclinação transversal dos passeios públicos mesmo que esse parâmetro seja regulamentado pela legislação municipal. A ABNT NBR 9050 especifica que a inclinação transversal de calçadas, passeios e vias exclusivas de pedestres não deve ser superior a 3% e que eventuais ajustes de soleira devem ser executados sempre dentro dos lotes, além disso a Lei Municipal 2.482/91 prevê procedimentos e penalidades a serem aplicadas para garantir o cumprimento das obrigações constantes na mesma lei, que por sua vez diz em seu Art. 8º, parágrafo 2º: *“Caracterizam-se como situações de mau estado de preservação, dentre outras, a existência de buracos, de ondulações, de desníveis, de mato, de vegetação ou de obstáculos que dificultem o livre trânsito de pedestres, de pessoas com deficiência física e idosos”*.

Na cidade de Americana também há legislação que permite e até incentiva a disposição de vagas de estacionamento dentro do recuo dos imóveis, tal prática, que é comum nos municípios brasileiros, traz prejuízos à mobilidade, pois causa conflitos e até acidentes, envolvendo pedestres e ciclistas, já que para fazer a manobra de entrar e sair da vaga, o veículo invade o que supostamente deveria ser um local seguro de circulação de pedestres e para o ciclistas essa vagas significam a impossibilidade de implantação de ciclovia nas vias que carecem de canteiro central.



**Figura 48 - Calçada destinada a acesso de veículos para estacionamento no recuo
Rua Rui Barbosa, nº252, Centro**

3.1.2 Ciclovias

Atualmente Americana conta com apenas 2,8 quilômetros de ciclovias, dos quais 2 quilômetros estão localizados na Avenida Antônio Pinto Duarte, onde, paralelamente à faixa da ciclovia, foi construído também uma pista exclusiva de caminhada para pedestres. Os 800 metros restantes estão localizados no Jd. Santa Lúcia à Avenida Alvin Biasi.

As estruturas não estão conectadas entre si e com outras fazendo com que sejam usadas principalmente para deslocamentos curtos, dentro daquela região e para prática de exercícios.

No geral, em Americana, é inseguro se deslocar de bicicleta, pois não há estrutura que garanta segurança e nem políticas públicas de redução de velocidade ou de conscientização acerca do usuário deste modal de transporte.



Figura 49 - Ciclovía da Avenida Antônio Pinto Duarte

3.1.3 Acessibilidade

Em Americana as rampas de acessibilidade nas calçadas estão localizadas quase sempre nas esquinas concomitantemente às faixas de travessias de pedestres e vagas destinadas às pessoas com deficiência, porém, as rampas são escassas na infraestrutura urbana da cidade e as existentes não se encontram dentro dos padrões da norma ABNT NBR 9050.



**Figura 50 - Rampa de acessibilidade fora do padrão
Avenida Dr. Antônio Lobo, 399, Centro**



**Figura 51 - Rampa de acessibilidade fora do padrão
Avenida Antônio Pinto Duarte, 1392, Campo Limpo**

Muitas das vagas destinadas a pessoas com deficiência não possuem acessibilidade às calçadas, impossibilitando a circulação de pessoas com mobilidade reduzida.



**Figura 52 - Vaga PCD sem acessibilidade
Rua Sete de Setembro, 895, Centro**

Além do mais em Americana muitos cruzamentos semaforizados não contam com tempo para travessia de pedestres, a exemplo o cruzamento da Avenida de Cillo com a

Rua Fernando de Camargo que possui sentido duplo de circulação e fluxo alto de veículos e pedestres por se tratar de região de intensa atividade comercial.

Há também cruzamentos semaforizados com tempo para travessia de pedestres, porém sem botoeiras sonoras, dispositivos que garante a acessibilidade para pessoas com deficiência visual.



**Figura 53 - Cruzamento semaforizados sem tempo para pedestres.
Avenida de Cillo x Rua Fernando de Camargo**



**Figura 54 - Cruzamento semaforizados sem botoeira sonora
Rua Fernando de Camargo x Rua Rui Barbosa**

Porém, apesar das dificuldades há locais de interesse público em Americana que atendem a maioria dos requisitos de acessibilidade, como por exemplo o Terminal Metropolitano de Americana que conta com cruzamento semaforizados com tempo para pedestres e botoeiras sonoras, além de faixas de pedestres elevadas, piso podotátil e plataformas altas que facilitam o embarque/desembarque no transporte coletivo.



Figura 55 - Terminal Metropolitano
Avenida Dr. Antônio Lobo, S/N, Centro

3.2 Modais motorizados

Trata-se de modal motorizado todo aquele que usa motores para propulsão, que podem ser movidos a base de energia elétrica, biocombustíveis ou combustíveis fósseis, sendo este último o mais utilizado no Brasil.

Nesta categoria se enquadram ônibus, caminhões, carros, motocicletas entre outros.

Entre os modais considerados com maior impacto negativo, tanto nos aspectos sociais quanto ambientais, estão os motorizados de uso privado e/ou individual, como carros, caminhões e motocicletas.

3.2.1 Infraestrutura das vias de circulação de veículos motorizados

Hoje no município de Americana, como na maioria do território nacional, há a priorização da manutenção das estruturas que suportam o tráfego dos modais motorizados,

só em 2021, foram cerca de 76 mil metros quadrados de recapeamento asfáltico no município, além da construção de prolongamentos e viadutos.

Sendo que não há panorama parecido para manutenção e adequação de passeio público, promoção da acessibilidade geral e construção de ciclovias.

3.2.2 Frota Motorizada

VEÍCULOS/ANO	2017	2018	2019	2020	2021
CICLOMOTOR/MOTONETA/ MOTOCICLO/TRICICLO/ QUADRICICLO	32.973	33.466	34.193	34.232	35.994
MICROÔNIBUS/CAMIONETA CAMINHONETE/UTILITÁRIOS	23.375	24.199	25.466	25.511	26.974
AUTOMÓVEL	109.740	112.351	115.848	116.123	118.372
ÔNIBUS	570	566	577	557	558
CAMINHÃO/CAMINHÃO TRATOR	4.317	4.330	4.371	4.362	4.439
REBOQUES/SEMI-REBOQUE	3.371	3.534	3.763	3.964	4.175
OUTROS	23	11	26	71	82
TOTAL	174.369	178.457	184.244	184.820	190.594

Tabela 17 - Relação de Veículos cadastrados no município de Americana entre 2017 e 2021

FONTE: DENTRAN

Com os dados acima é possível observar um aumento de cerca de 9,3% de veículos na cidade entre os anos de 2017 e 2021.

O aumento mais significativo é o de motocicletas, que foi de 9,16% contra 7,86% de veículos de passeio.

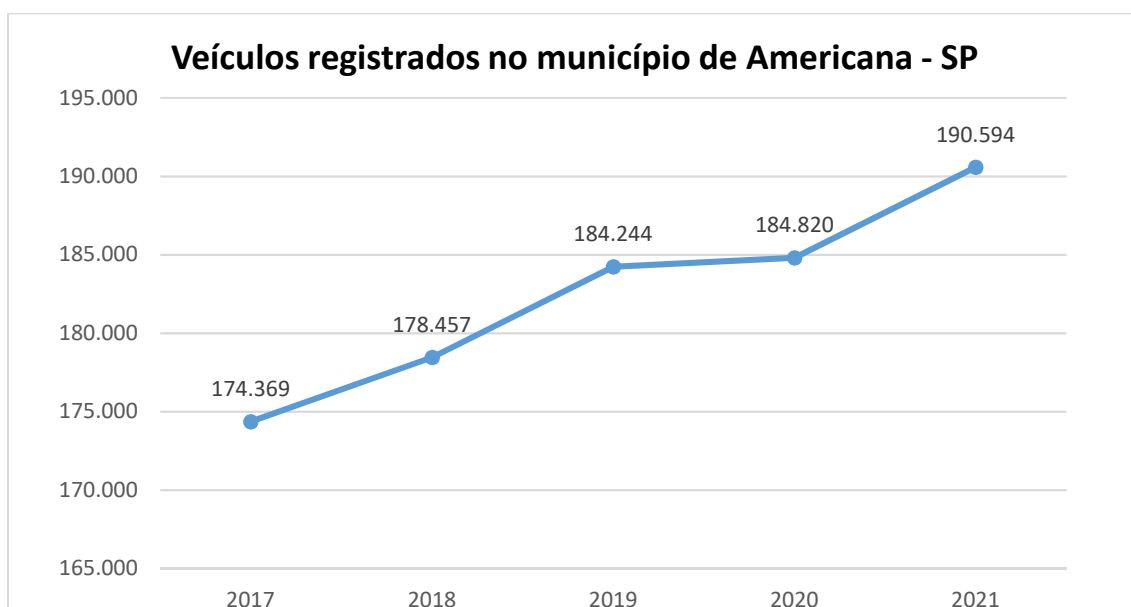


Gráfico 17 - Relação de Veículos cadastrados no município de Americana entre 2017 e 2021

FONTE: DETRAN

Já o gráfico 18, mostra um padrão e crescimento estável entre os anos 2017 e 2019. Em 2020 o crescimento da frota foi sutil, que foi o ano marcado pelo início da pandemia de SARS-COV2 e também o ano caracterizado pelo isolamento social mais rígido durante a pandemia.

Com o a afrouxamento das restrições em 2021, a frota de veículos americanense voltou a crescer conforme padrões anteriores.

3.2.2.1 População x frota / frota x domicílios

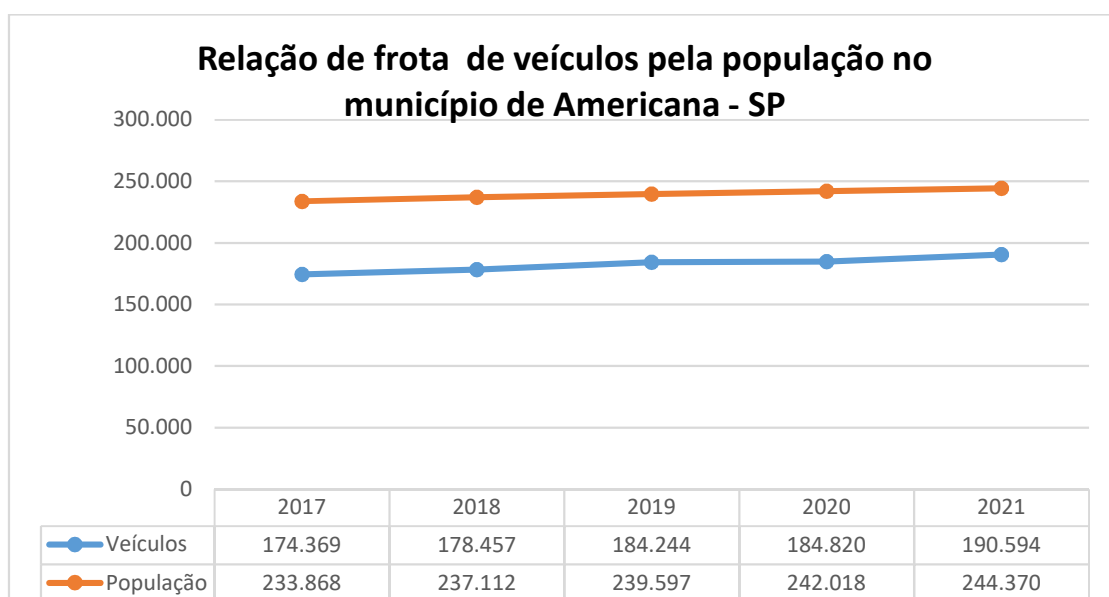


Gráfico 18 - Relação de frota de veículos x população no município de Americana – SP

FONTE: IBGE

Levando em consideração que o último censo foi realizado em 2010, os dados acima representam uma estimativa da população atual do município em relação dos dados de registros de veículos no mesmo período.

Enquanto a frota apresentou um aumento de 9,3%, a população apresentou um crescimento de cerca de 4,5%.

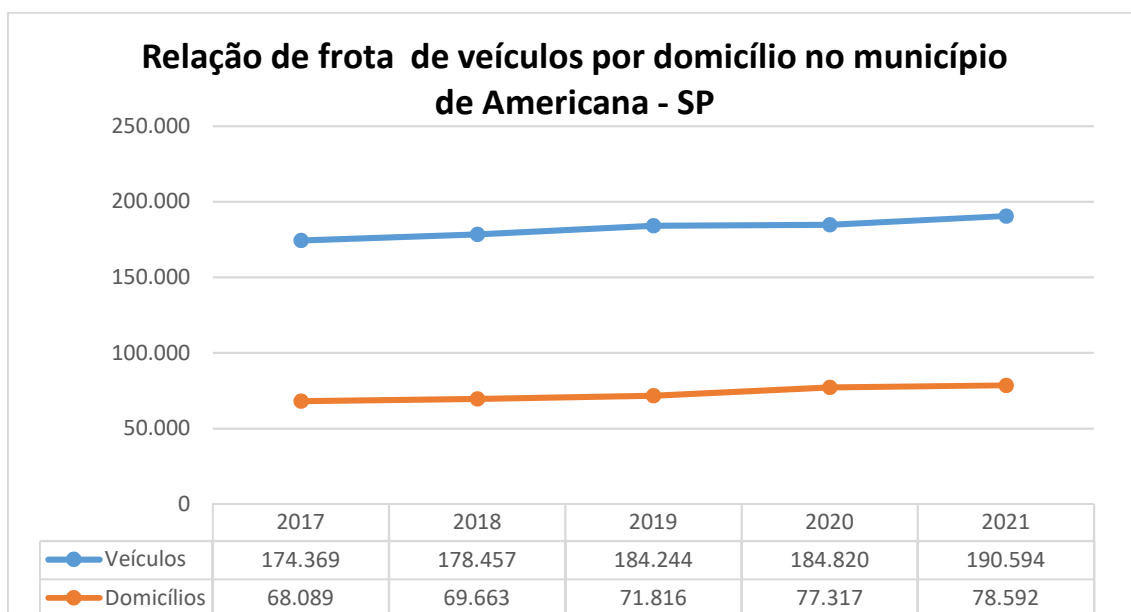


Gráfico 19 - Relação de frota de veículos x domicílio no município de Americana – SP

FONTE: IBGE

O número de domicílios apresentou um aumento proporcional a frota entre os anos de 2017 e 2019. Já entre os anos de 2020 e 2021 se viu crescimento de 5.261 veículos em relação a 1.275 novos domicílios.

Este dado ajuda a corroborar o entendimento de que as políticas públicas relacionadas à Mobilidade Urbana durante a pandemia, forçaram a população a mudar a maneira de se locomover, com a falta de oferta do Transporte Coletivo levou à busca pela aquisição de veículos de transporte individual, principalmente motocicletas, e ao transporte individual por aplicativo.

3.2.3 Taxa de acidentes e causas de mortes

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), cerca de 1,25 milhão de pessoas morrem todos os anos em decorrência de acidentes no trânsito, dentre eles metade das vítimas são pedestres, ciclistas e motociclistas.

No município de Americana, no ano de 2019, foram registrados cerca de 1433 acidentes com vítimas dentro do território da cidade e 25 óbitos causados por acidentes de trânsito.

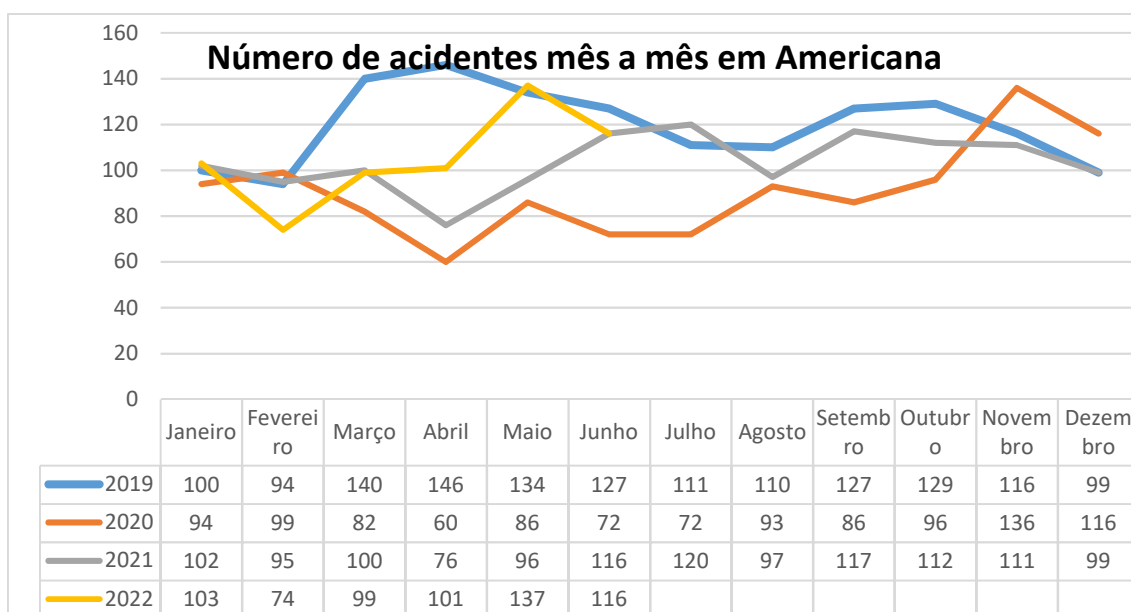


Gráfico 20 - Acidentes em Americana mês a mês

FONTE: INFOSIGA-SP

O ano de 2020 apresentou uma diminuição de 24% no volume de acidentes em relação a 2019 devido às restrições sancionadas para mitigar os impactos da pandemia de SARS-COV2, que acarretaram na diminuição da circulação de pessoas e veículos pelas vias.

Com o afrouxamento das restrições para o distanciamento social o volume de acidentes voltou a crescer em 2021 e apresenta a mesma tendência para 2022.

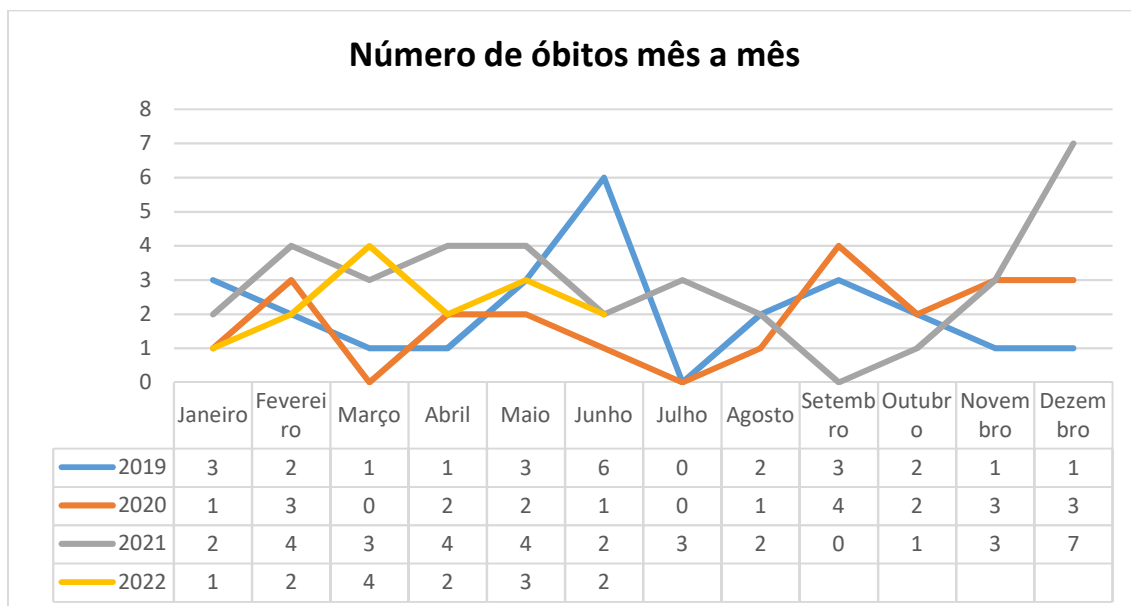


Gráfico 21 - Óbitos em Americana mês a mês

FONTE: INFOSIGA-SP

Os dados que compõem os gráficos de acidentes e óbitos mês a mês, nos mostram que não há uniformidade no volume de acidentes relacionado aos meses do ano.

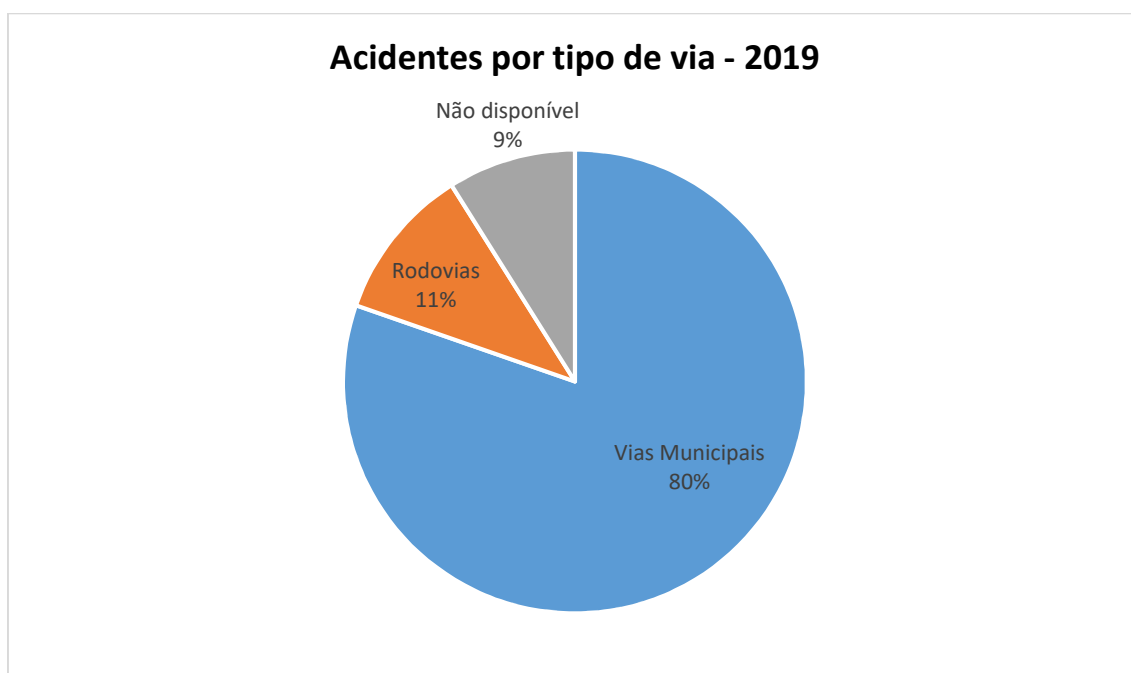


Gráfico 22 - Acidentes por tipo de via - 2019

FONTE: INFOSIGA-SP

Óbitos por tipo de via - 2019

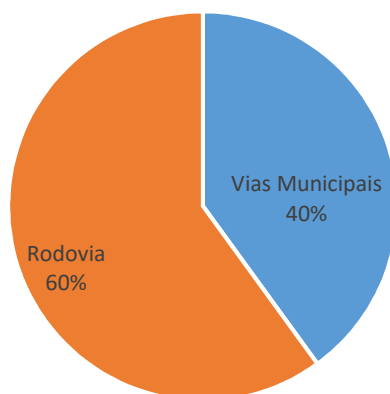


Gráfico 23 - Óbitos por tipo de via - 2019

FONTE: INFOSIGA-SP

A maioria dos acidentes que ocorrem no município de Americana, acontecem nas vias municipais, ou seja, àquelas vias que são de jurisdição municipal, cerca de 80% do total. Porém, a maior taxa de óbitos decorrente à acidentes ocorre nas Rodovias que cortam a cidade, 60% do total de óbitos, isso acontece porque as velocidades praticadas dentro das vias municipais são substancialmente menores daquelas praticadas nas rodovias e é de conhecimento universal que quanto maior a velocidade praticada nas vias, maior a fatalidade e/ou gravidade dos acidentes decorridos.

Tipos de locomoção envolvidos em acidentes - 2019

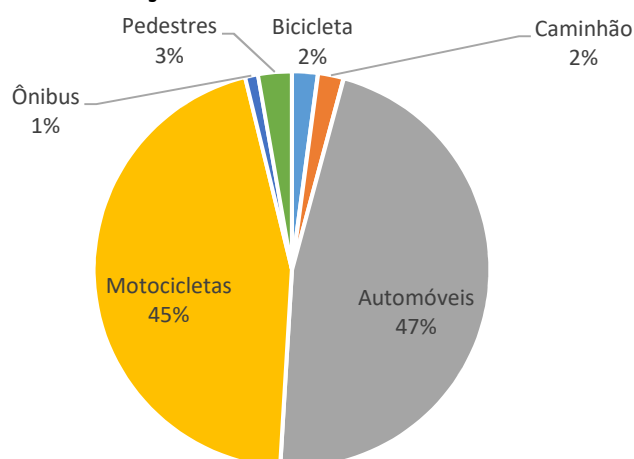


Gráfico 24 - Acidentes por tipo de locomoção – 2019

FONTE: INFOSIGA-SP

Óbitos por tipo de locomoção da vítima - 2019

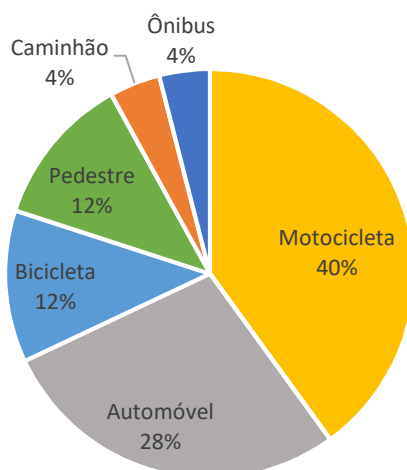


Gráfico 25 - Óbitos por tipo de locomoção – 2019

FONTE: INFOSIGA-SP

Quando analisamos os dados de acidentes da perspectiva do tipo de locomoção das vítimas, conseguimos constatar que a maioria dos acidentes ocorrem envolvendo automóveis e motocicletas, entretanto quando examinamos o número de óbitos é possível concluir que os usuários mais vulneráveis são motociclistas, ciclistas e pedestres.

Tipo de acidente - 2019

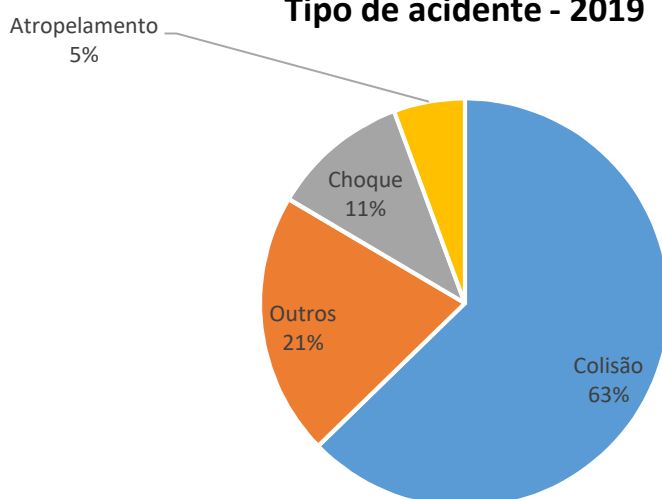


Gráfico 26 - Tipo de acidente em 2019

FONTE: INFOSIGA-SP

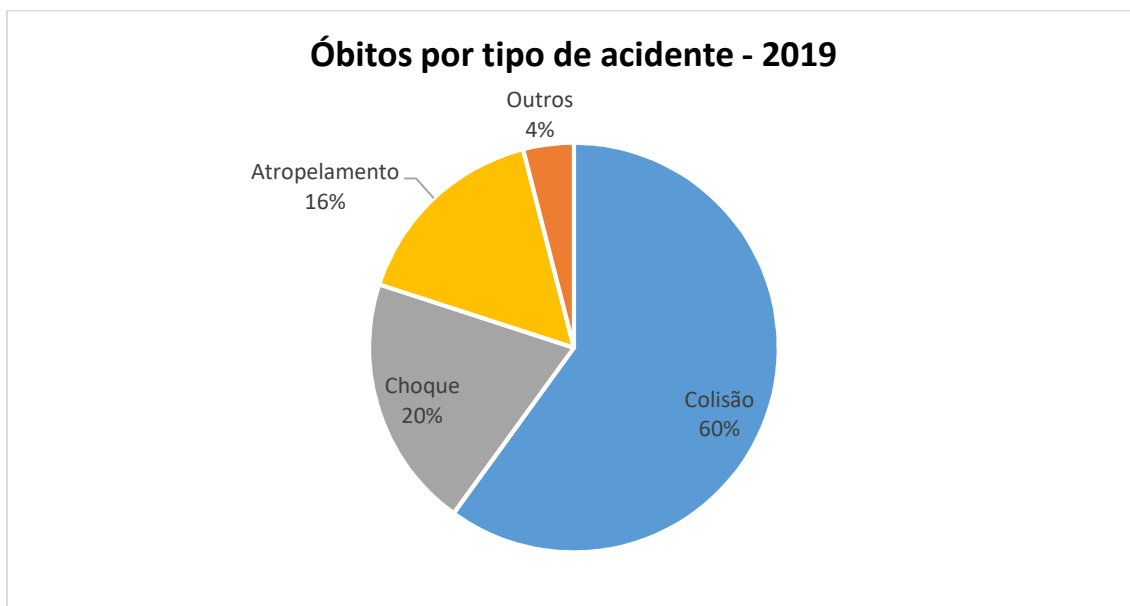


Gráfico 27 - Óbitos por tipo de acidente – 2019

FONTE: INFOSIGA-SP

Define-se como colisão quando dois veículos em movimento colidem, este tipo de acidente é o mais comum e o que causa o maior número de óbitos, isso porque a velocidade dos veículos geralmente se soma tornando o impacto mais grave.

A segunda maior causa de óbitos é o choque, que é quando o veículo se choca em um objeto inanimado ou outro veículo parado, seguido de atropelamento que configura a terceira maior causa de morte em 2019.

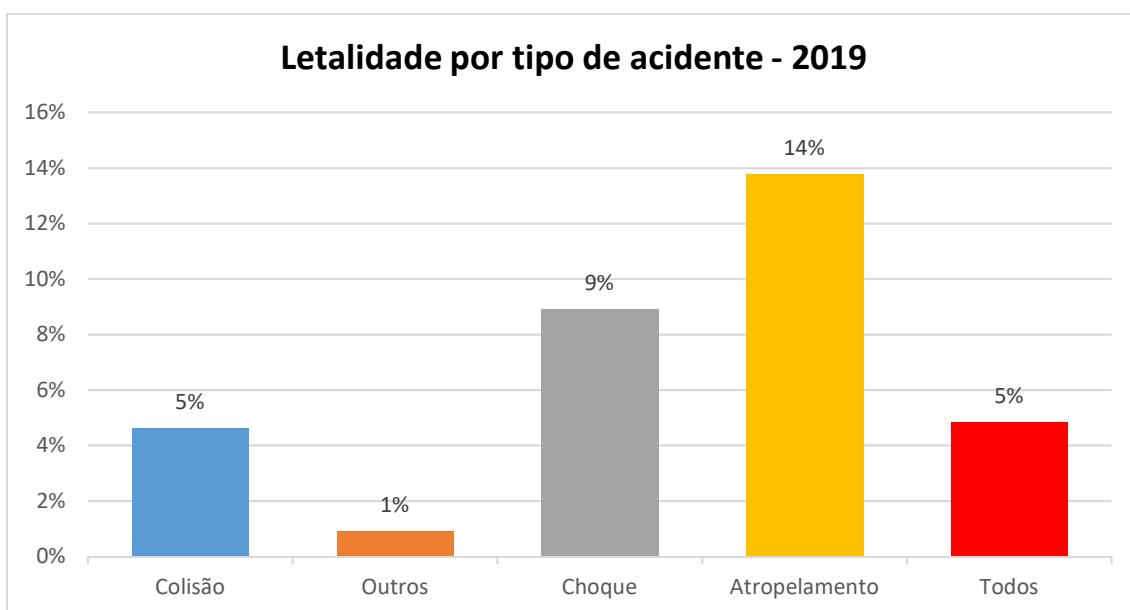


Gráfico 28 - Índice de letalidade em 2019

Fonte: INFOSIGA-SP

Apesar dos números absolutos mostrarem que as colisões são o tipo de acidente que é mais frequente e maior causador de mortes no município, o atropelamento apresenta o maior índice de letalidade, ou seja, apresenta o maior número de óbitos relacionados ao volume total de ocorrências. Isso significa que o pedestre certamente é um dos agentes mais vulneráveis no trânsito, assim como ciclistas e motociclistas.

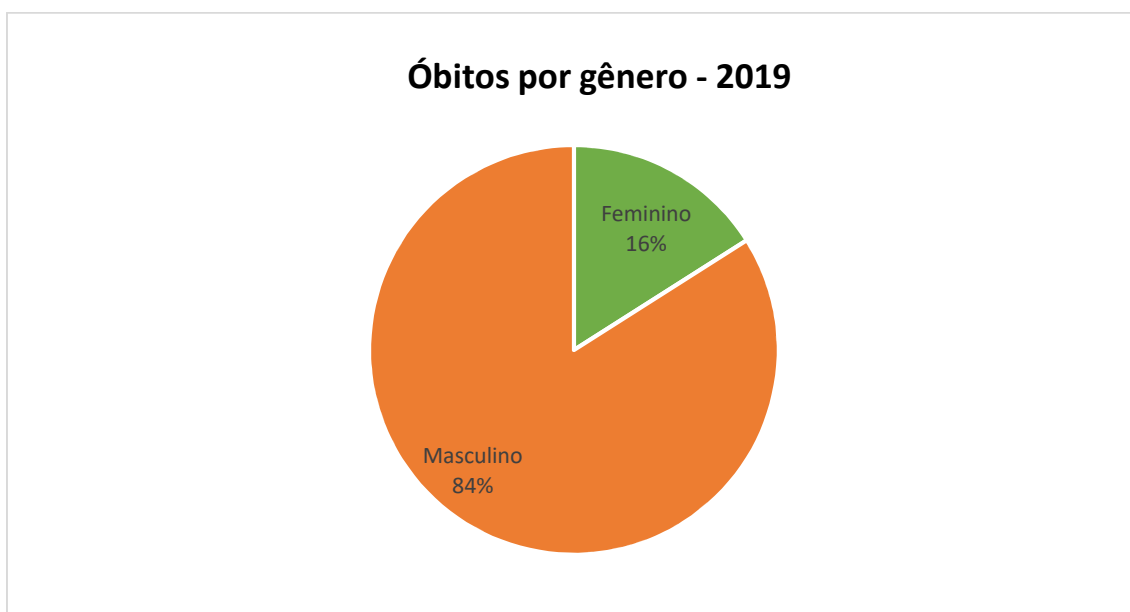


Gráfico 29 - Óbitos por gênero em 2019

Fonte: INFOSIGA-SP

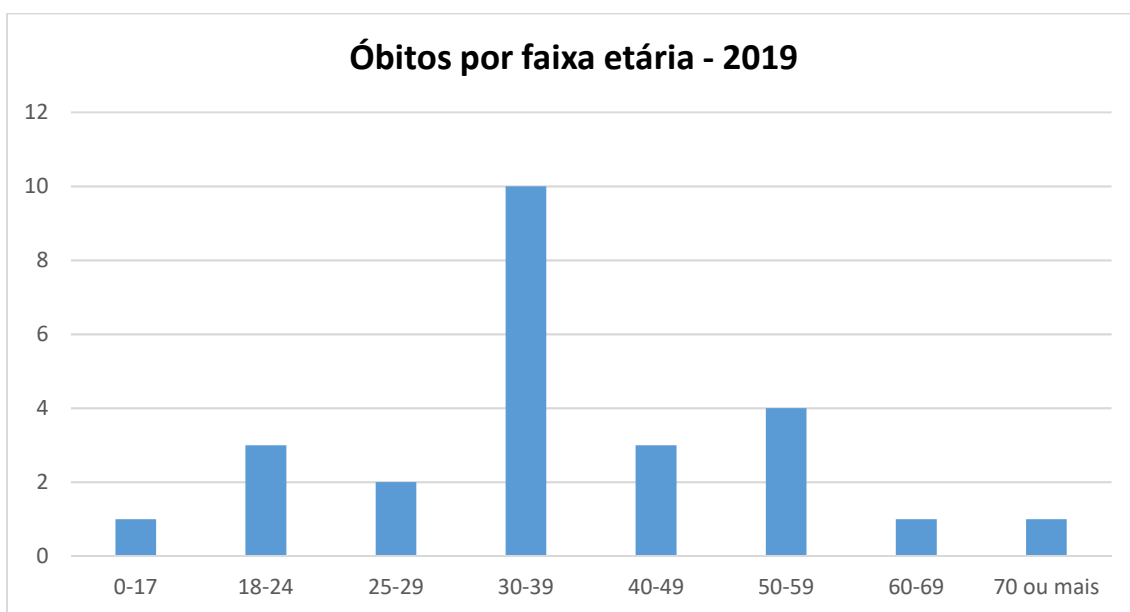


Gráfico 30 - Óbitos por faixa etária em 2019

FONTE: INFOSIGA-SP

Em 2019 a empresa oferecia 34 linhas de transporte coletivo e movimentou cerca de 2 milhões de passageiros.

Com as medidas de contenção da pandemia de SARS-COV2, o número de linhas foi reduzido conforme dados a seguir.

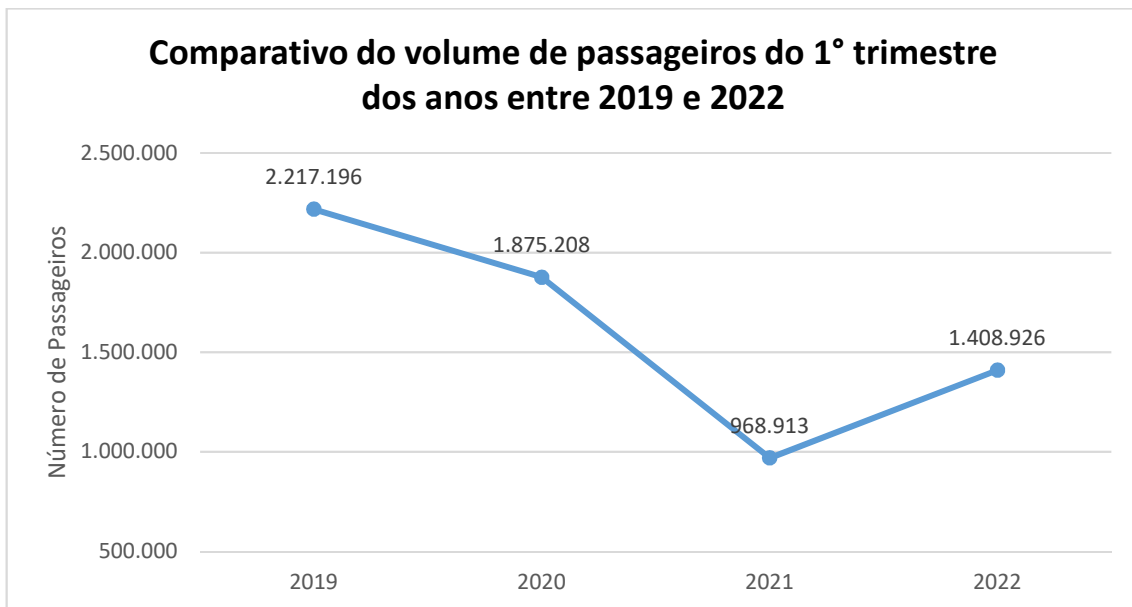


Gráfico 31 - Comparativo do volume de passageiros 2019-2022

FONTE: SANCETUR

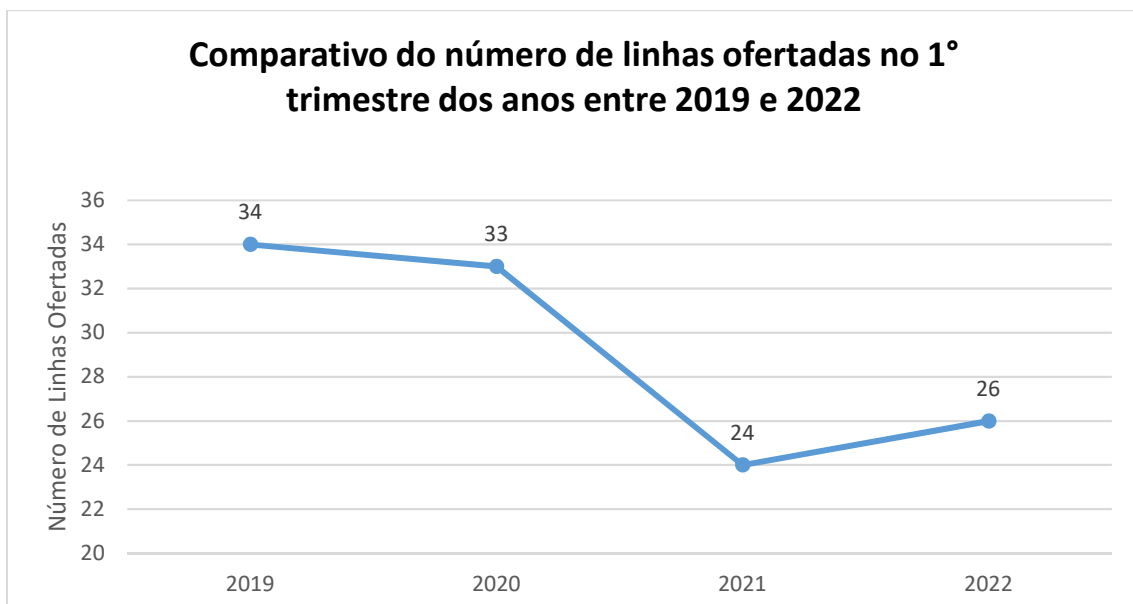


Gráfico 32 - Comparativo do número de linhas 2019-2022

FONTE: SANCETUR

Com esses dois dados concluímos que os números de passageiros vêm diminuindo desde 2019 em função do corte substancial no número de linhas ofertadas, medida que foi tomada em razão das medidas de contenção da pandemia de SARS-COV2.

Em 2022, com o fim das medidas de distanciamento social, o número de linhas não voltou aos padrões anteriores, prejudicando a população e impedindo que muitos optem por este modal de transporte, que é considerado o mais importante de todos para garantir mobilidade de maneira e eficiente e ecológica para todos de maneira igualitária.

Atualmente as linhas que atendem ao município são as relacionadas a seguir e totalizam 26.

Linhas	Trajeto
102	Jd. Brasil/Novo Mundo
103	Jd. Brasil/Antônio Zanaga/Res. Alabama
104	Bertini/Res. Alabama/Mathiensen
105	Bertini/Jd. Alvorada
106	Jd. Bertoni/Terminal
107	São Roque/Pq. Das Nações/Jd. Bertoni
108	Bertini/Cariobinha/Terminal
111	Sobrado Velho/Terminal via Cadeião
112	Portal dos Nobres/late/Terminal
114	Mathiensen/Antônio Zanaga
116	Morada do Sol/Terminal
117	Mathiensen/Novo Mundo/Jd. Alvorada
118	Novo Mundo/Antônio Zanaga
119	Pq. da Liberdade/ Praia dos Namorados
200	Jd. Brasília/Praia Recanto
201	Jd. Brasília/ Praia Azul
205	Jd. Brasília/Antônio Zanaga
206	Jd. da Paz/Terminal
207	Jd. da Paz/Terminal
208	Jd. da Paz/Antônio Zanaga
211	Jd. da Paz/Werner Plass
212	Jd. da Paz/Praia Azul
213	Jd. da Balsa/Hospital Municipal
220	Mário Covas/Praia Recanto
224	Jd. Boer/Terminal
225	Mathiensen/Praia Recanto

Tabela 18 - Relação das linhas de transporte coletivo no município em 2022

FONTE: SANCETUR



Figura 57 - Trajeto das linhas de transporte coletivo

FONTE: SANCETUR

As linhas de transporte coletivo são geralmente classificadas da seguinte maneira:

- **Linhas radiais** são aquelas que ligam os bairros periférico ao centro da cidade;
- **Diametrais** são aquelas linhas que conectam duas regiões passando pelo centro;
- **Circulares** são linhas que fazem trajetos circulares, de sentido único, sendo que o seu ponto final é o mesmo que o inicial;
- **Linhas Perimetrais ou inter-regionais** ligam duas regiões sem passar pelo centro;
- **Locais** são aquelas linhas que transitam dentro de uma região específica, fora da área central e geralmente de perímetro curto.

Em análise ao mapa da figura 57, é possível notar que a maioria das linhas de transporte coletivo no município de Americana são Perimetrais e Diametrais.

3.2.5 Transporte Escolar

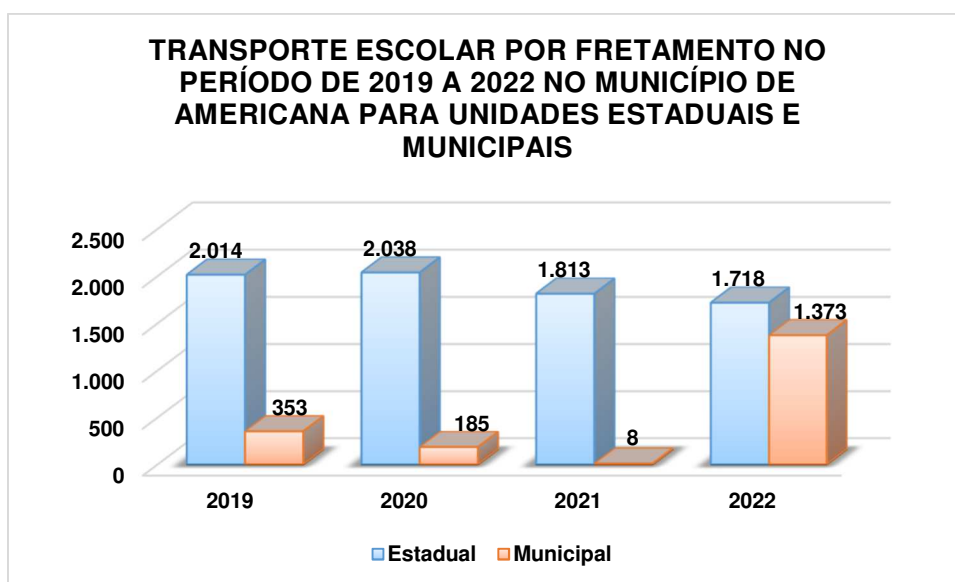
O transporte escolar no município de AMERICANA é administrado pela Secretaria Municipal da Educação e executado através de fretamento de ônibus ou de passe escolar.

3.2.5.1 Transporte por fretamento

O transporte por fretamento é oferecido aos alunos menores de 12 anos ou quando não existe transporte coletivo que permita o acesso dos alunos que morem a uma distância de no mínimo 2km da unidade escolar onde está matriculado ou que no percurso o aluno tenha que transpor alguma barreira natural que dificulte seu acesso.

Conforme observamos na tabela abaixo o fretamento é oferecido para os alunos das unidades escolares municipais e estaduais existentes no território do município

UNIDADE	2019	2020	2021	2022
Estadual	2.014	2.038	1.813	1.718
Municipal	353	185	008	1.373
TOTAL	2.367	2.223	1.821	3.091

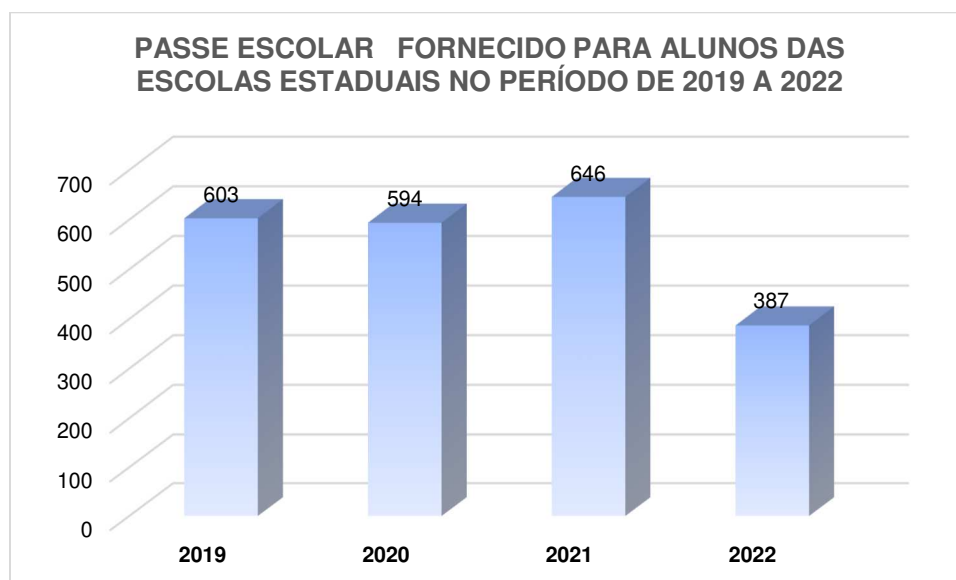


3.2.5.2 Transporte por passe escolar

O transporte através de passe escolar é oferecido aos alunos com mais de 12 anos de idade, onde existe linha de transporte coletivo que permita seu deslocamento até a unidade escolar.

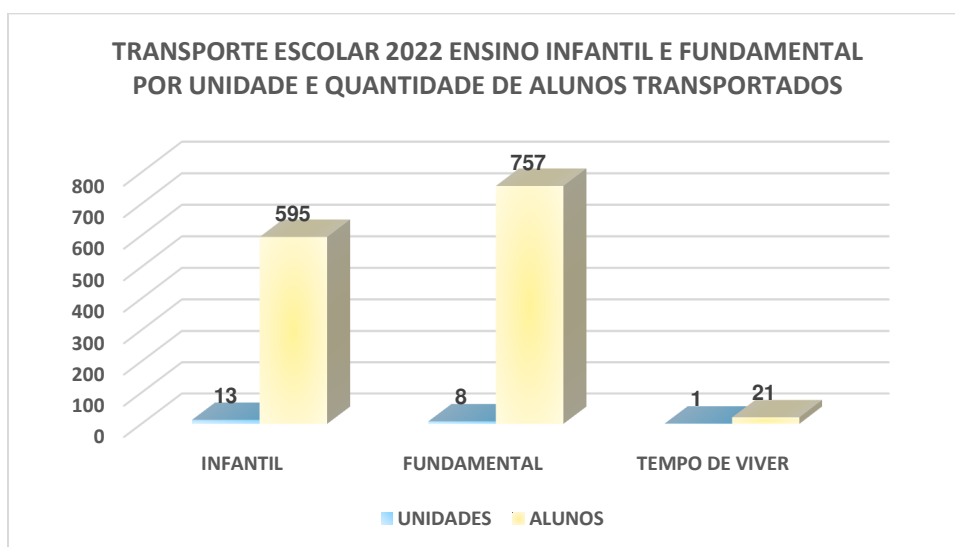
Podemos observar na tabela abaixo que esse tipo de transporte é oferecido aos alunos da rede estadual atingindo um número bem menor do que o transporte por fretamento.

UNIDADE	2019	2020	2021	2022
Estadual	603	594	646	387

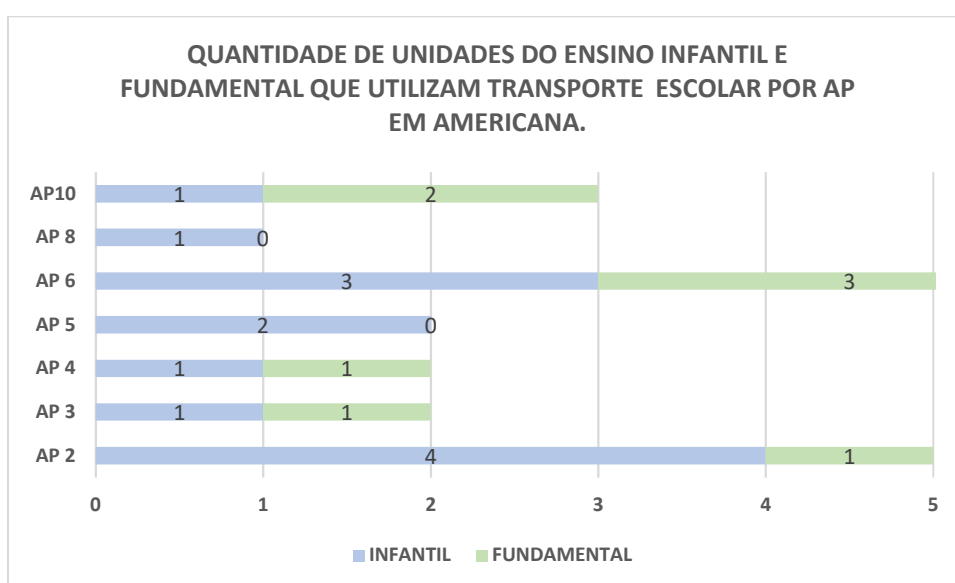


3.2.5.3 Transporte escolar para unidades escolares municipais em 2022

Em 2022 o transporte escolar para as unidades de ensino de responsabilidade do município tem atendido um mil trezentos e setenta e três alunos em vinte e duas unidades sendo treze de ensino infantil, oito de ensino fundamental e uma de unidade de apoio (Tempo de Viver).



Observando o gráfico abaixo podemos constatar que a área de planejamento 02 (região do Zanaga) tem quatro unidades do ensino infantil e uma unidade de ensino fundamental (CIEP) que recebem alunos através deste transporte; lembrando que essas unidades recebem as crianças moradoras dos loteamentos irregulares existentes no território da APAMA (pós represa).



Temos ainda no município cadastradas oitenta unidades de Vans Escolares particulares que trabalham com o transporte de alunos no território do município.

3.2.5.4 Vans escolares

Além do transporte oferecido para os alunos da rede pública, há também as vans escolares que normalmente fazem o transporte dos alunos dos colégios particulares e faculdade/universidades no âmbito do município. Há 80 autorizações para transporte escolar por vans atualmente em Americana.

3.2.6 Táxi

Atualmente o município tem 117 autorizações de táxi emitidas, distribuídas em 31 pontos no município.

3.2.7 Transporte por aplicativo

Atualmente não existe regulamentação do transporte por aplicativo em Americana.

3.3 Infraestrutura de Mobilidade

Infraestrutura de mobilidade é o conjunto de características e estruturas fundamentais que permitem o pleno e correto funcionamento da Mobilidade Urbana no Município.

3.3.1 Largura das Vias

Para permitir a circulação de pessoas em uma cidade com o objetivo de desenvolver relações sociais e econômicas, existe a necessidade da mesma apresentar uma infraestrutura adequada aos meios de locomoção existentes.

A largura das vias engloba o passeio público, as áreas de estacionamento da via pública, o leito carroçável (que nada mais é que a faixa de rolamento dos veículos) e os canteiros centrais.

As vias arteriais serão descritas prioritariamente por apresentarem maior importância no sistema viário municipal e também representam, geralmente os marcos divisórios entre as áreas de planejamento.

3.3.1.1 A **Avenida Bandeirantes** é o marco divisório entre as APs 01, 04, 05, 07 e 09, têm 4.500 metros de extensão total iniciando-se a partir da Avenida Marginal da Rodovia Luiz de Queiroz e seguindo pela margem direita do Ribeirão Quilombo até o Viaduto Prefeito João Batista Romano, que atualmente está finalizando as obras da sua segunda alça de acesso à Avenida Prefeito Abdo Najar, seguindo a partir do viaduto pelas duas margens do ribeirão até terminar na Avenida Europa;



Figura 58 - Fotografia da Avenida Bandeirantes

FONTE: Google Street View

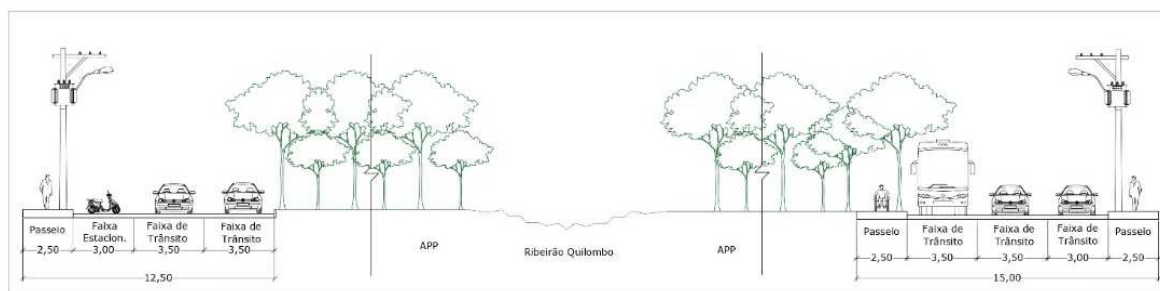


Figura 59 - Perfil Transversal da Avenida Bandeirantes

FONTE: SEPLAN

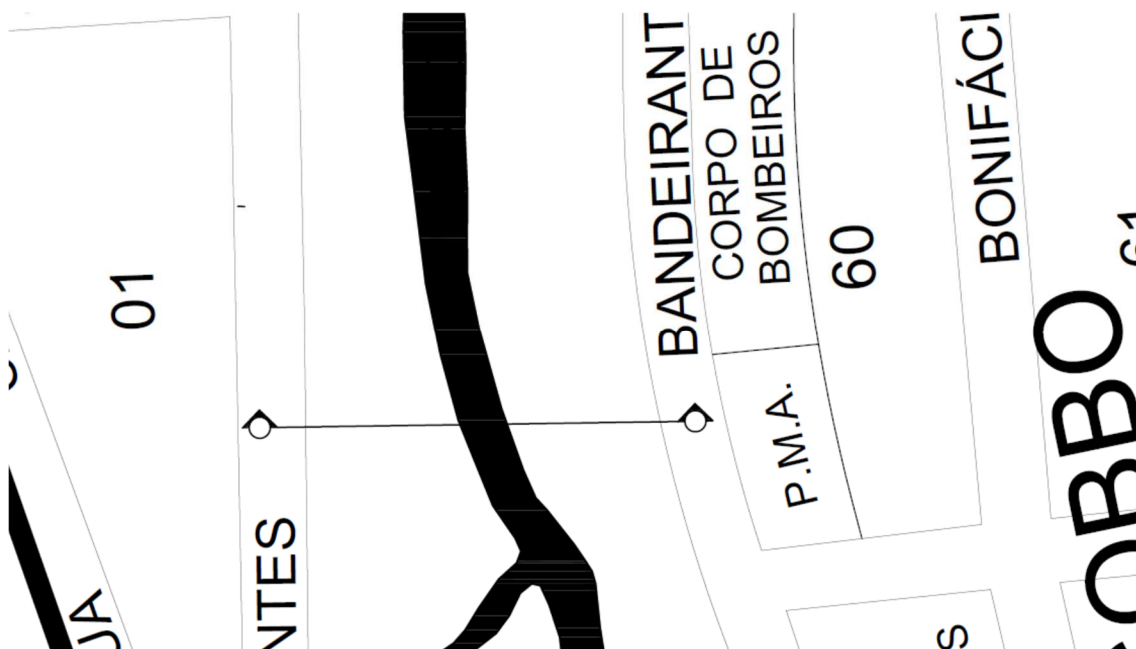


Figura 60 - Corte da Avenida Bandeirantes

FONTE: SEPLAN

3.3.1.2 A Avenida Dr. Antônio Lobo está localizada à região central da cidade, tem início ao final do Rua Anhanguera e escoo o tráfego para as Avenida Nove de Julho e Avenida São Jerônimo, com cerca de 1.015 metros de extensão também é a via que abriga o Terminal Municipal Metropolitano.



Figura 61 - Fotografia da Avenida Dr. Antônio Lobo

FONTE: Google Street View

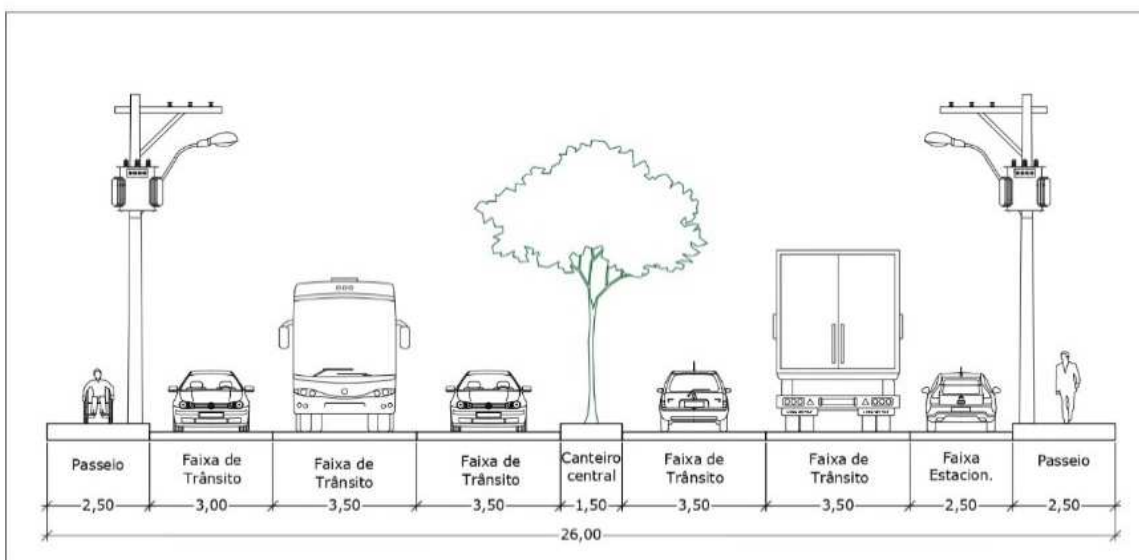


Figura 62 - Perfil transversal da Avenida Dr. Antônio Lobo

FONTE: SEPLAN

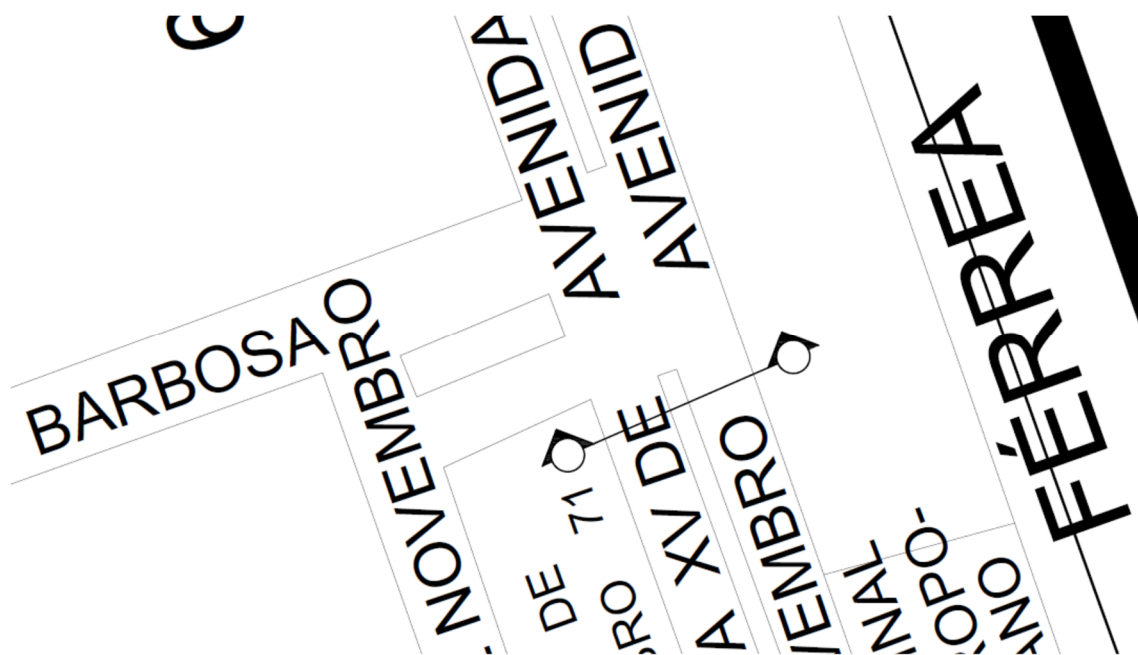


Figura 63 - Corte da Avenida Dr. Antônio Lobo

FONTE: SEPLAN

3.3.1.3 A **Rua Dom Pedro II** é uma importante via arterial no município que inicia na Rua Rui Barboza seguindo em sentido único até a Rodovia Astrônomo Jean Nicolini (Nova Odessa), tem cerca de 2.300 metros de extensão, 14 metros de largura em seu trecho mais estreito e 17 metros em seu trecho mais largo. O trecho final da Rua Dom Pedro II funciona em sistema binário juntamente com a Rua Cabo Oswaldo de Moraes para dar conta do fluxo de veículos que chegam em Americana através da Rodovia Astrônomo Jean Nicolini;



Figura 64 - Fotografia da Rua Dom Pedro II

FONTE: Google Street View

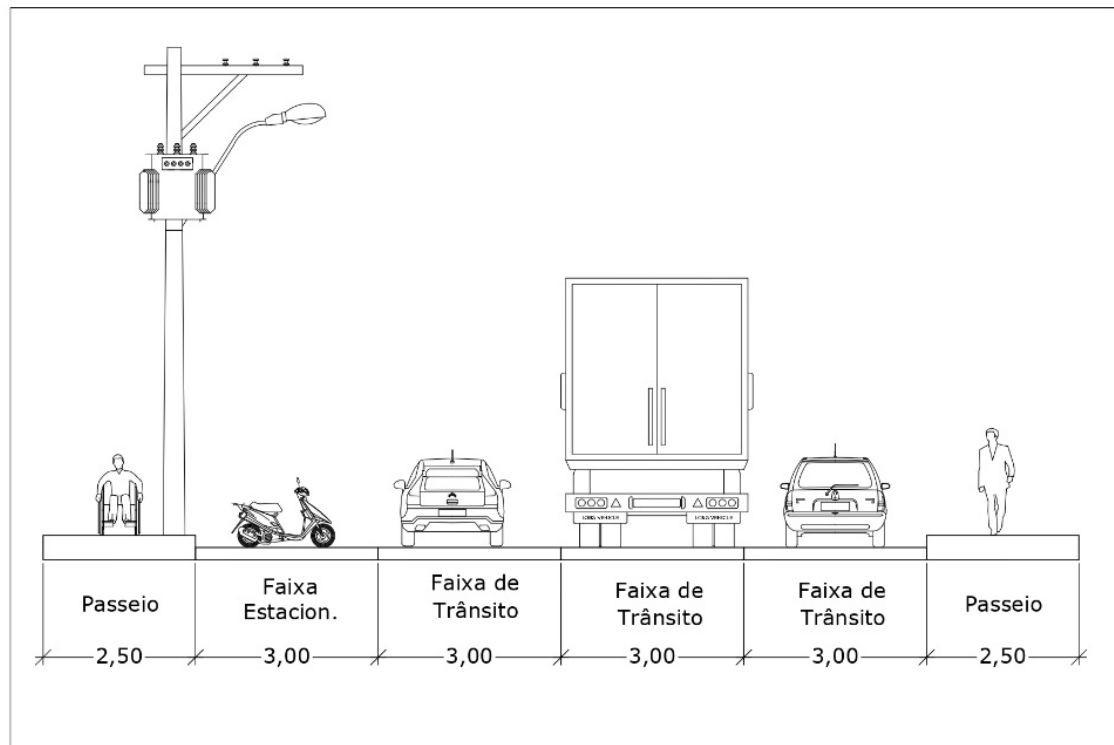


Figura 65 - Perfil Transversal da Rua Dom Pedro II

FONTE: SEPLAN



Figura 66 - Corte da Rua Dom Pedro II

FONTE: SEPLAN

3.3.1.4 A **Avenida Prefeito Abdo Najar**, com cerca de 1.850 metros de extensão e perfil médio de 28 metros de largura, liga o Viaduto Prefeito João Batista Romano à Rua dos Antúrios, passando sob a Rodovia Luiz de Queiroz e interligando as áreas de planejamento 05 e 10;



Figura 67 - Fotografia da Avenida Prefeito Abdo Najar

Fonte: Google Street View

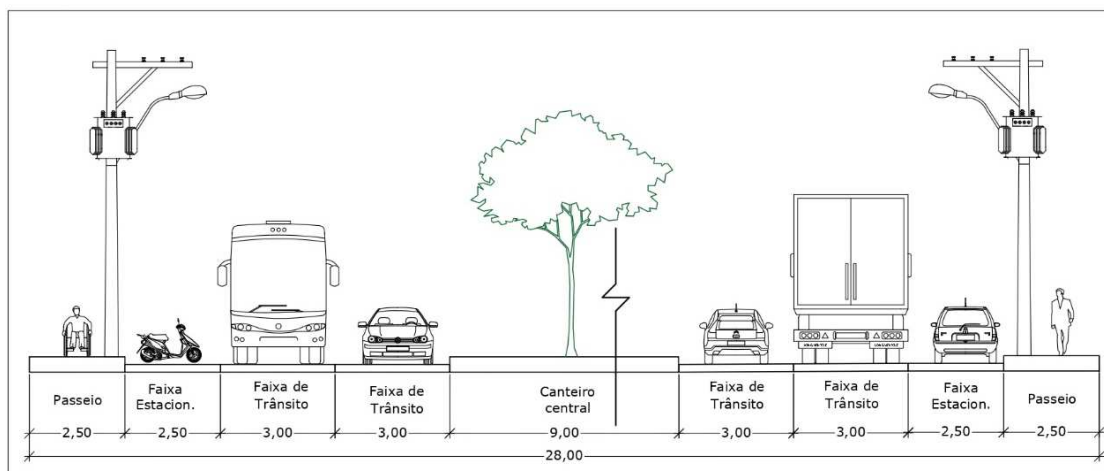


Figura 68 - Perfil Transversal da Avenida Prefeito Abdo Najar

Fonte: SEPLAN



Figura 69 - Corte da Avenida Prefeito Abdo Najar

Fonte: SEPLAN

3.3.1.5 A **Avenida de Cillo** tem um total de 4.710 metros de extensão, ligando a Rua Fernando de Camargo até a divisa de Santa Bárbara d'Oeste na Avenida Giaconda Cibin e dividindo as áreas de planejamento 08 e 09. A largura desta via é em média 20 metros, chegando a 45 metros em alguns pontos;



Figura 70 - Fotografia da Avenida de Cillo
Fonte: Google Street View

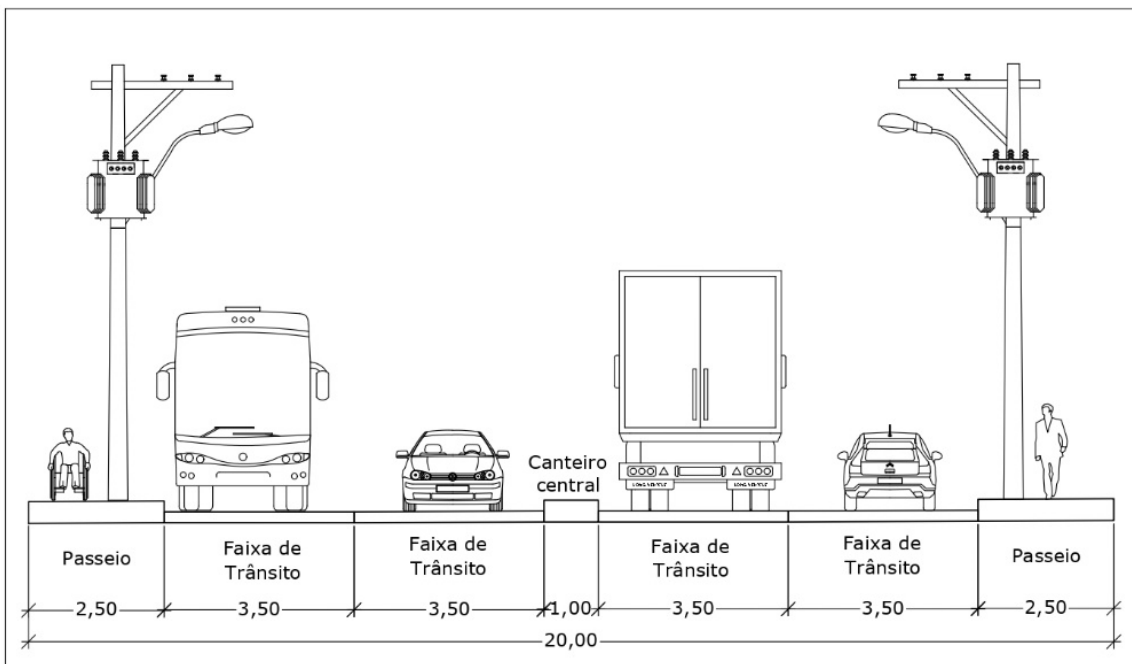


Figura 71 - Perfil Transversal da Avenida de Cillo
Fonte: SEPLAN

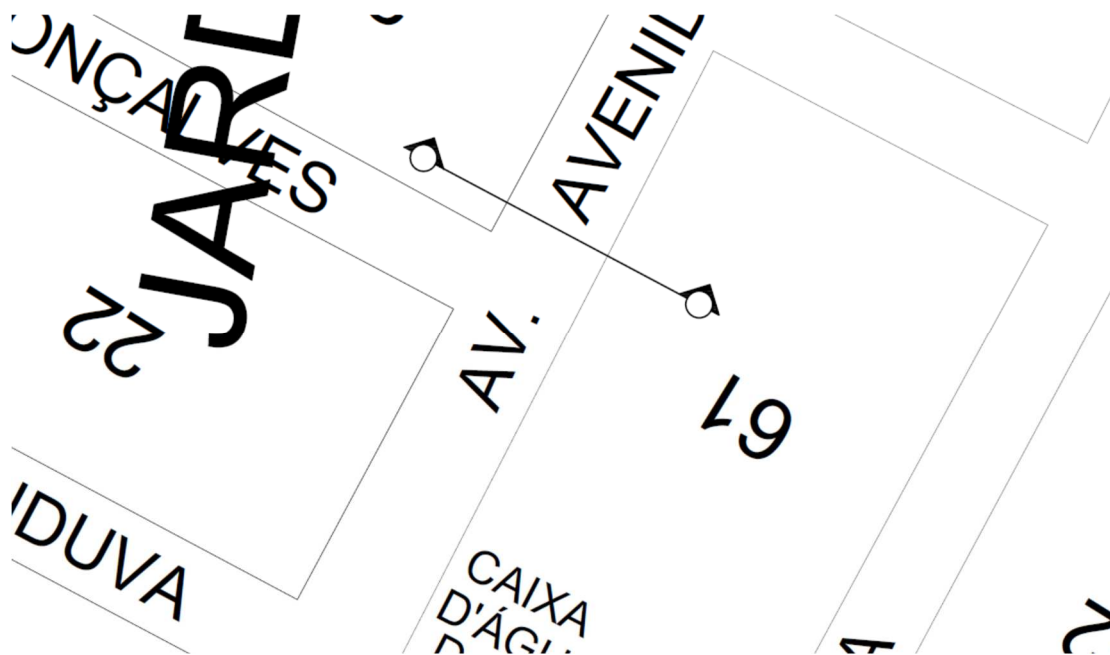


Figura 72 - Corte da Avenida de Cillo

Fonte: SEPLAN

3.3.1.6 A **Rua Izolina Geminiani Rosa** fica às margens da Rodovia Luiz de Queiroz, possui cerca de 2.000 metros de extensão e largura média de 12 metros;



Figura 73 - Fotografia Rua Izolina Geminiani Rosa

Fonte: Google Street View

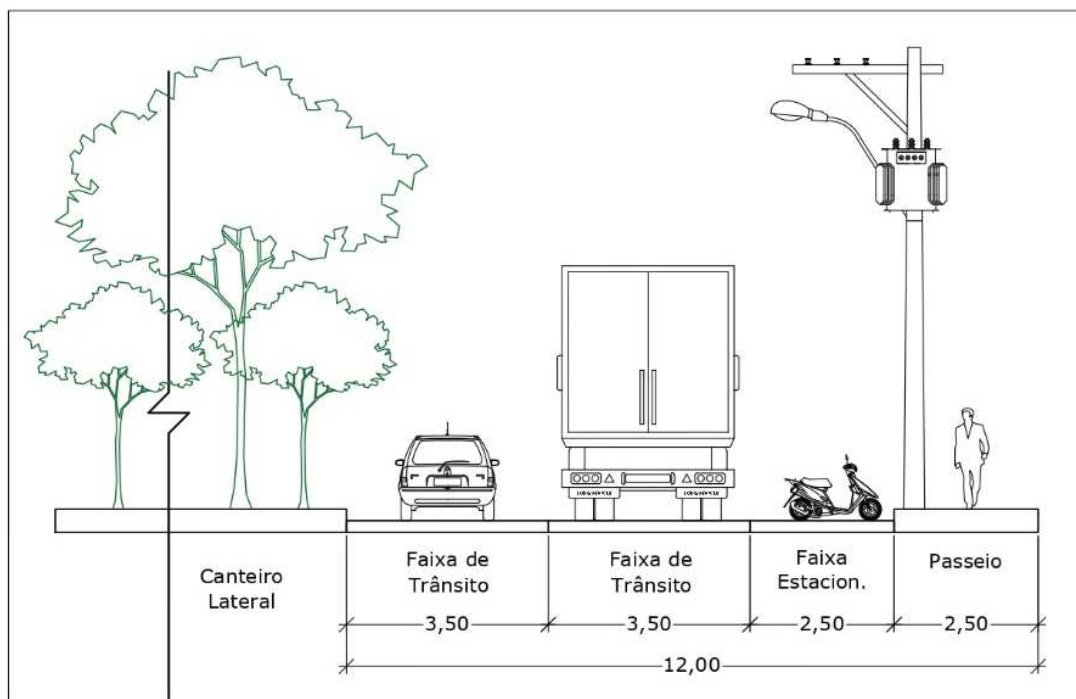


Figura 74 - Perfil transversal da Rua Izolina Geminiani Rosa

Fonte: SEPLAN

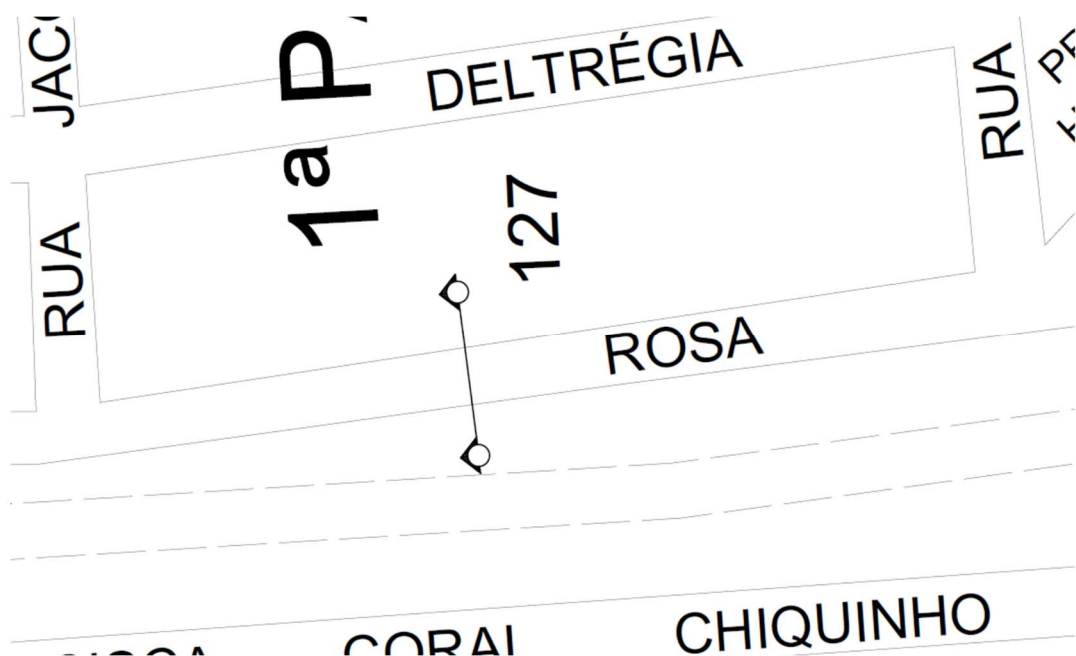


Figura 75 - Corte da Rua Izolina Geminiani Rosa

Fonte: SEPLAN

3.3.1.7 A **Avenida Castelhanos** está totalmente inserida na AP10 e tem início à Avenida de Cillo, segue por cerca de 1.050 metros até a Rua Francisca Coral Chiquinho, com perfil médio de 42 metros de largura possui canteiro central que abriga faixa de alta tensão;



Figura 76 - Avenida Castelhanos

Fonte: Google Street View

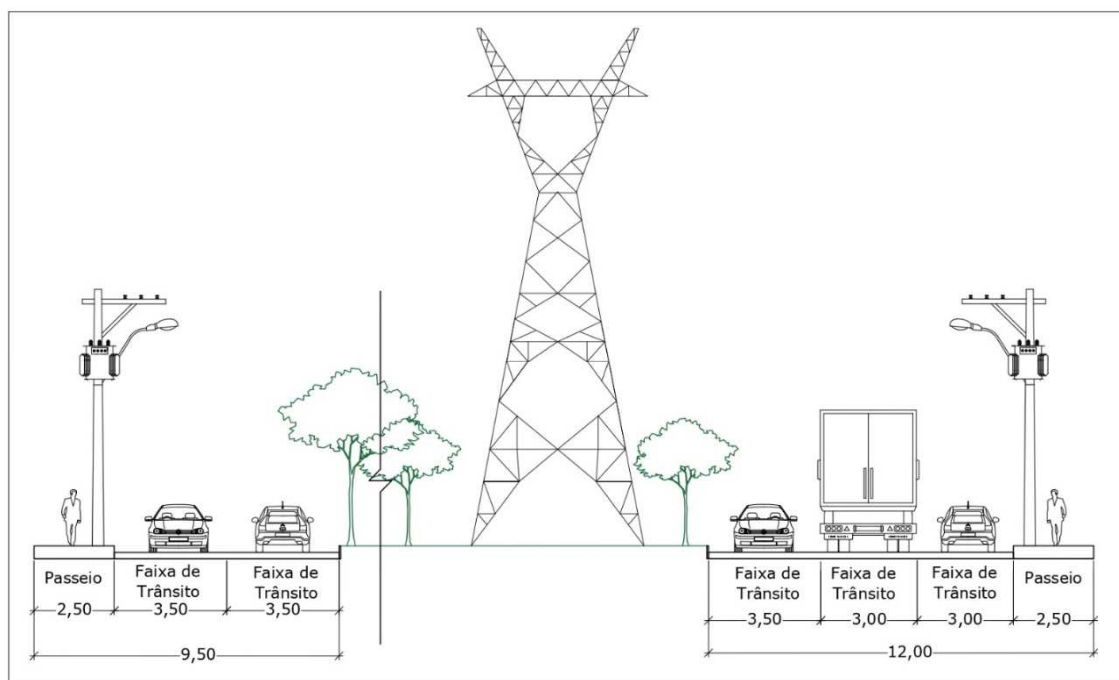


Figura 77 - Perfil transversal da Avenida Castelhanos

Fonte: SEPLAN

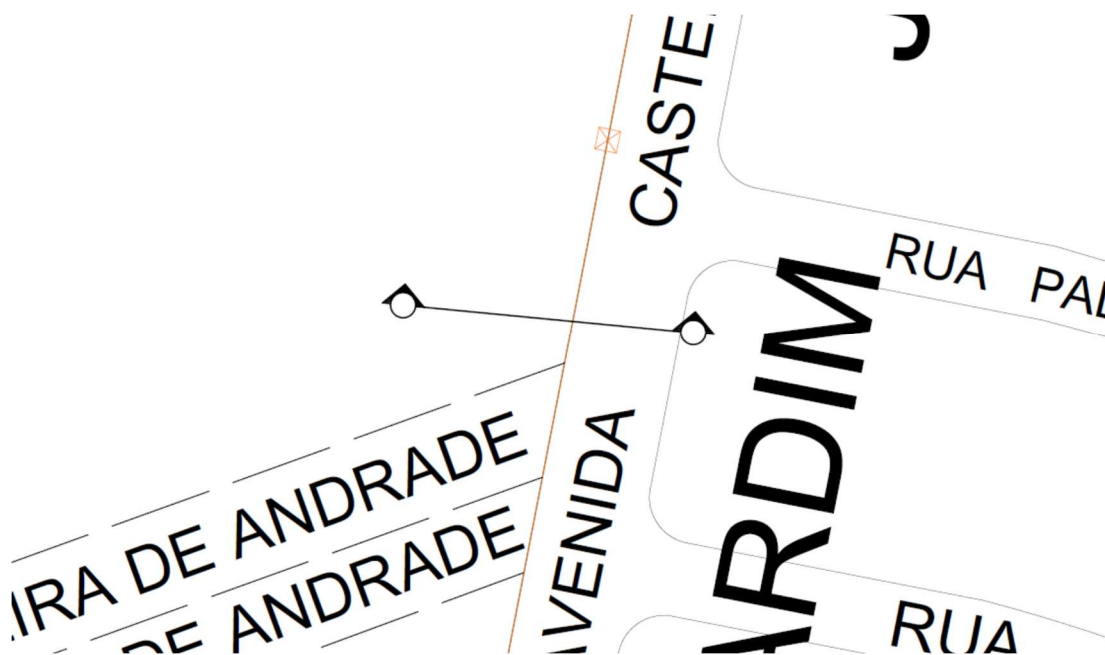


Figura 78 - Corte da Avenida Castelhanos

Fonte: SEPLAN

3.3.1.8 A **Avenida Giaconda Cibir** tem início no encontro da Avenida de Cillo com a Rua Arthur Nogueira e segue por 2.000 metros até o Viaduto Luciano Salvador, possui perfil médio de 27,5 metros;



Figura 79 - Avenida Giaconda Cibir

Fonte: Google Street View

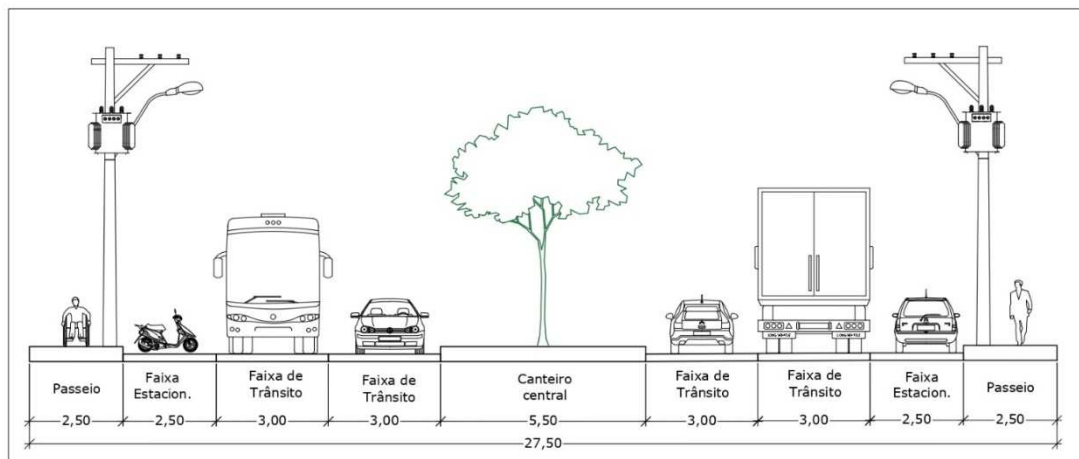


Figura 80 - Perfil Transversal da Avenida Giaconda Cibin

Fonte: SEPLAN

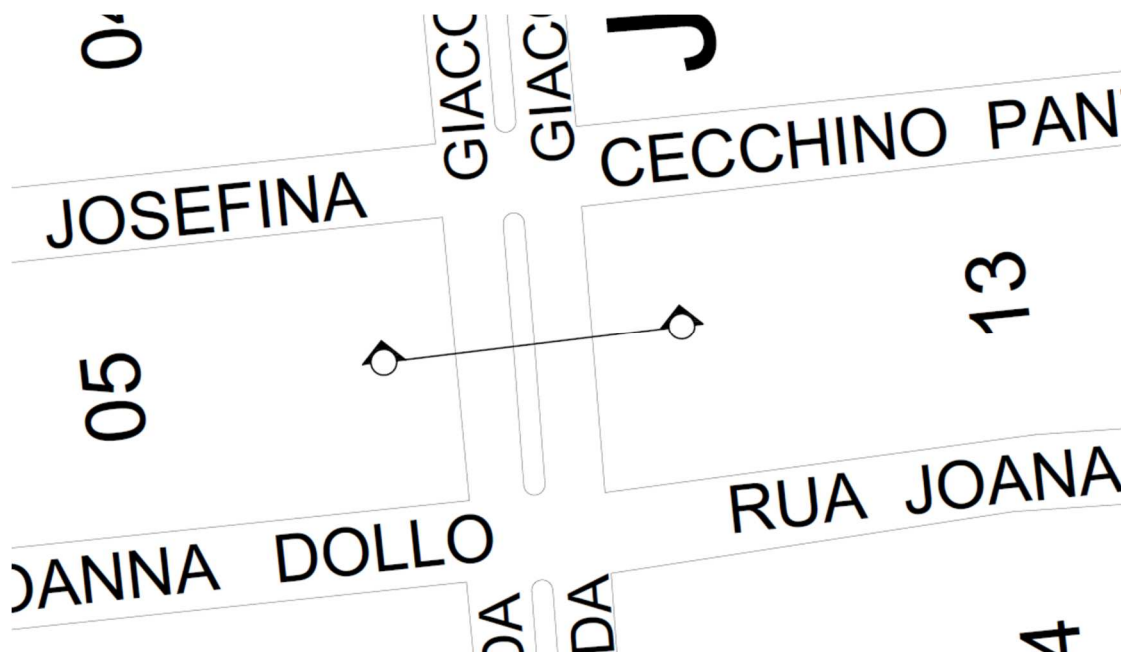


Figura 81 - Corte da Avenida Giaconda Cibin

Fonte: SEPLAN

3.3.1.9 A **Rua Jacanga** tem 1.840 metros, está inserida na AP08 e é um dos marcos divisórios entre Americana e o município de Santa Bárbara d'Oeste, possui perfil médio de 28 metros e canteiro central;



Figura 82 - Rua Jacanga
Fonte: Google Street View

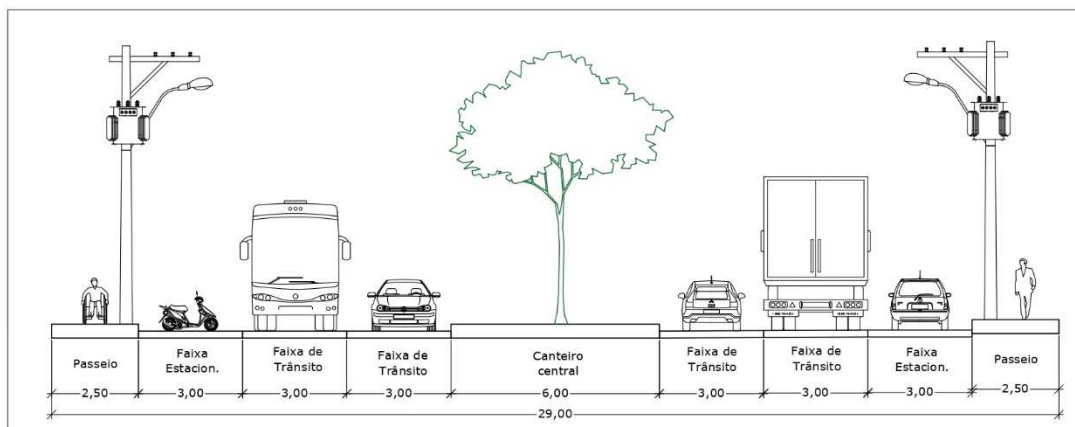


Figura 83 - Perfil transversal da Rua Jacanga
Fonte: SEPLAN

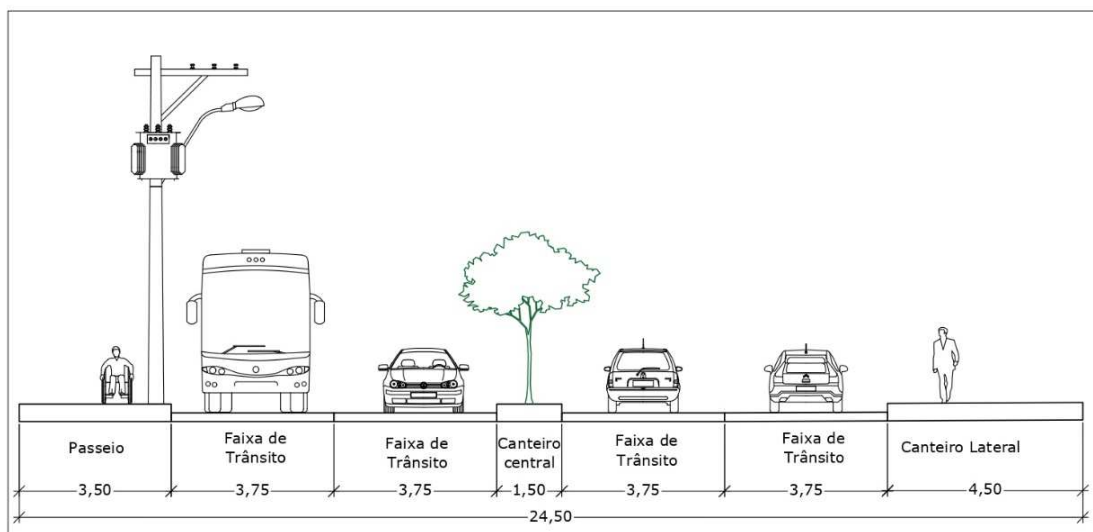


Figura 86 - Perfil transversal da Avenida Monsenhor Bruno Nardini

Fonte: SEPLAN

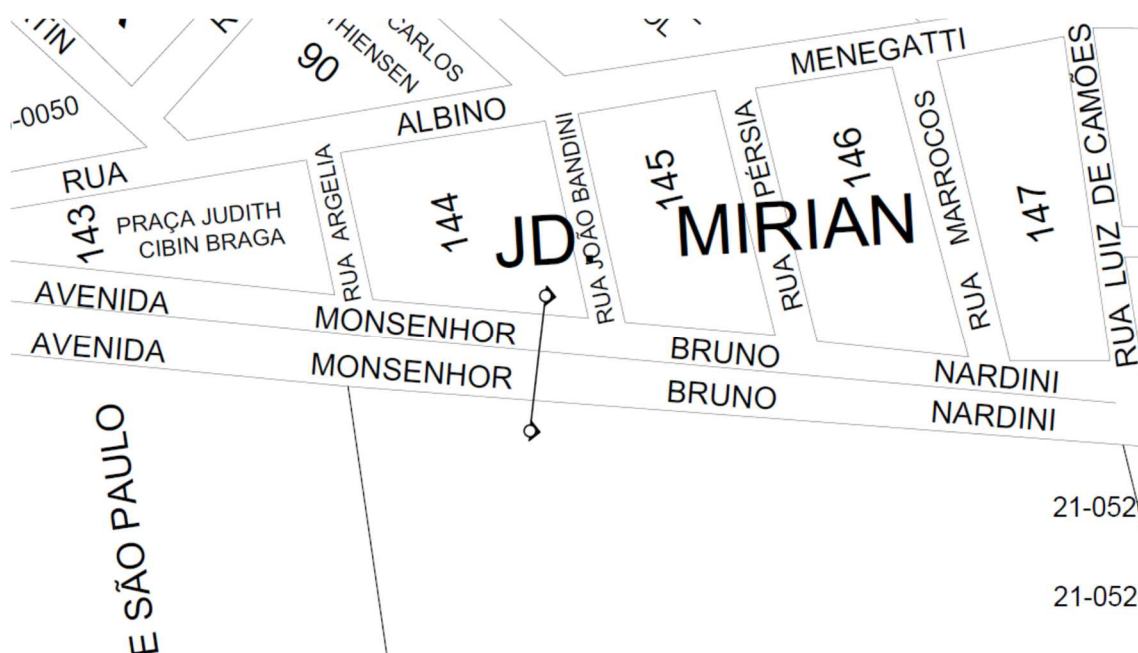


Figura 87 - Corte da Avenida Monsenhor Bruno Nardini

Fonte: SEPLAN

3.3.1.11 A Avenida **Campos Salles** tem cerca de 1.610 metros de extensão, começando ao final da Avenida Monsenhor Bruno Nardini e terminando no início da Rua Washington Luís, seu perfil médio é de 18,50 metros e é a via que divide as APs 07 e 08;



Figura 88 - Avenida Campos Salles

Fonte: Google Street View

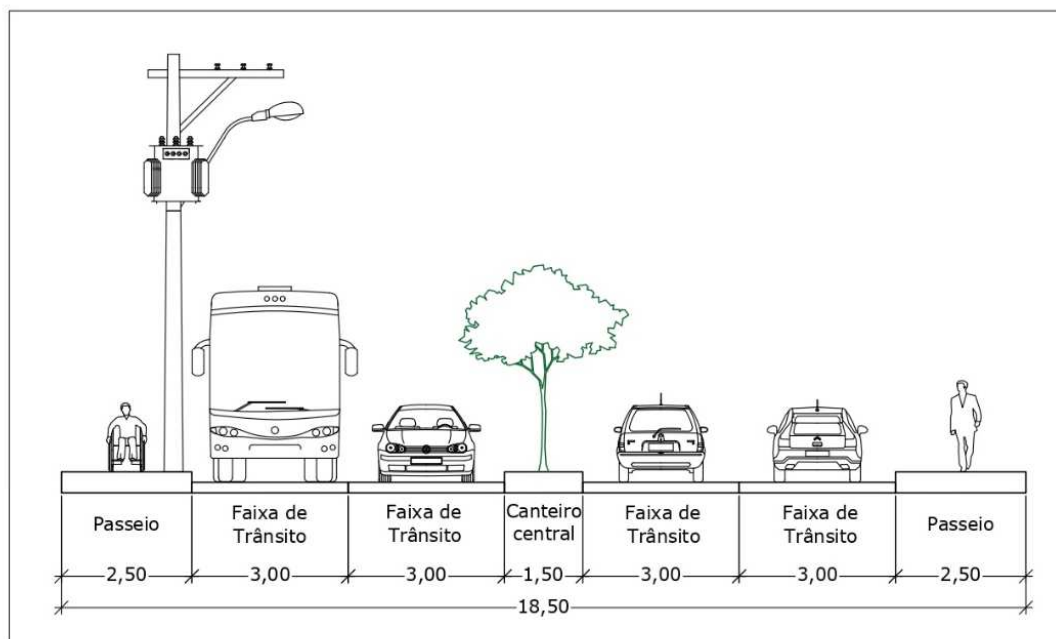


Figura 89 - Perfil transversal Avenida Campos Salles

Fonte: SEPLAN



Figura 90 - Corte da Avenida Campos Salles

Fonte: SEPLAN

3.3.1.12 A **Avenida São Jerônimo** tem 5.780 metros de extensão com perfil médio de 18,50 metros, inicia na AP01 no Viaduto Centenário e segue cortando as APs 07 e 06 até chegar na Rua Florindo Cibin no bairro São Jerônimo;



Figura 91 - Avenida São Jerônimo

Fonte: Google Street View

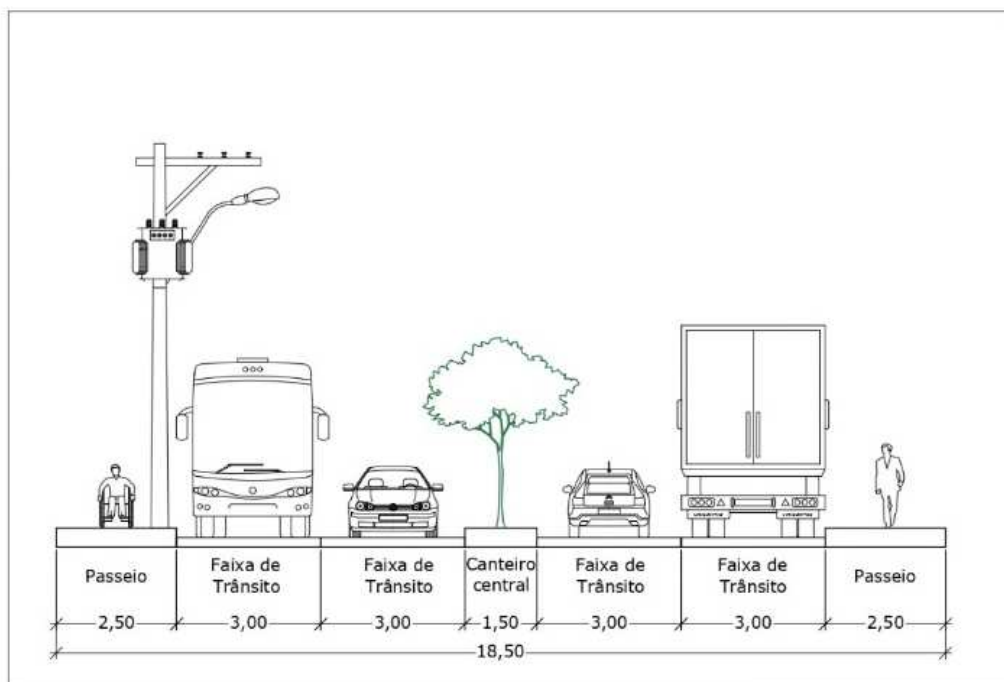


Figura 92 - Perfil transversal da Avenida São Jerônimo

Fonte: SEPLAN

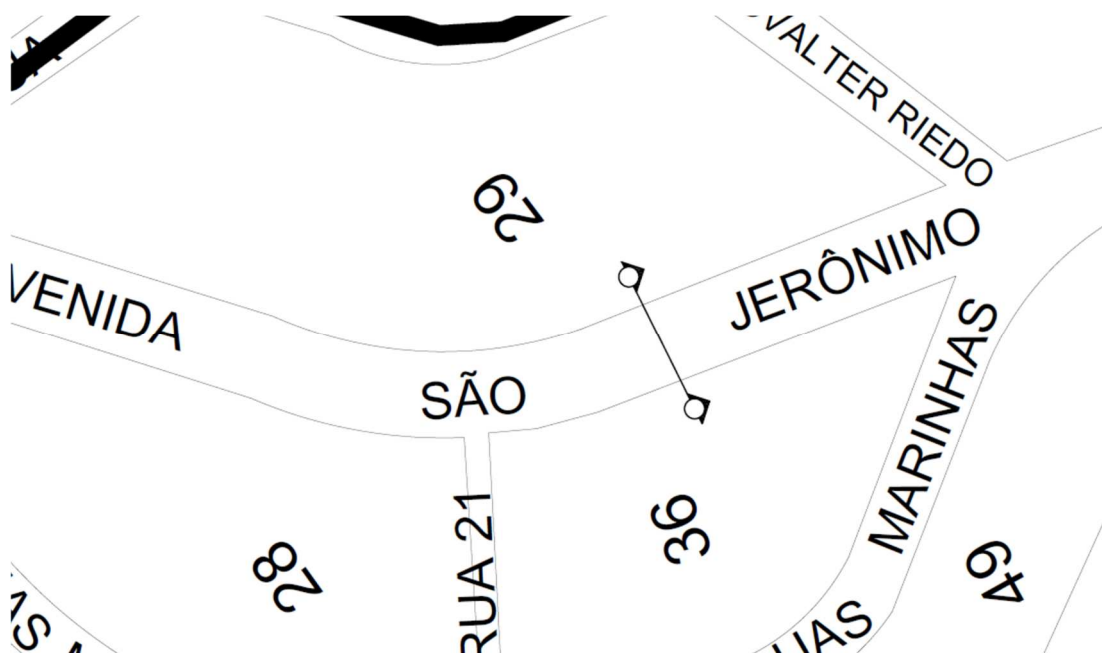


Figura 93 - Corte da Avenida São Jerônimo

Fonte: SEPLAN

3.3.1.13 A **Rua Rui Barbosa** tem cerca de 800 metros de extensão com perfil médio de 15 metros esta via tem hoje sentido único de circulação que vai da Avenida Dr. Antônio Lobo até a Rua Júlio Prestes, está inserida na AP01;



Figura 94 - Rua Rui Barbosa
Fonte: Google Street View

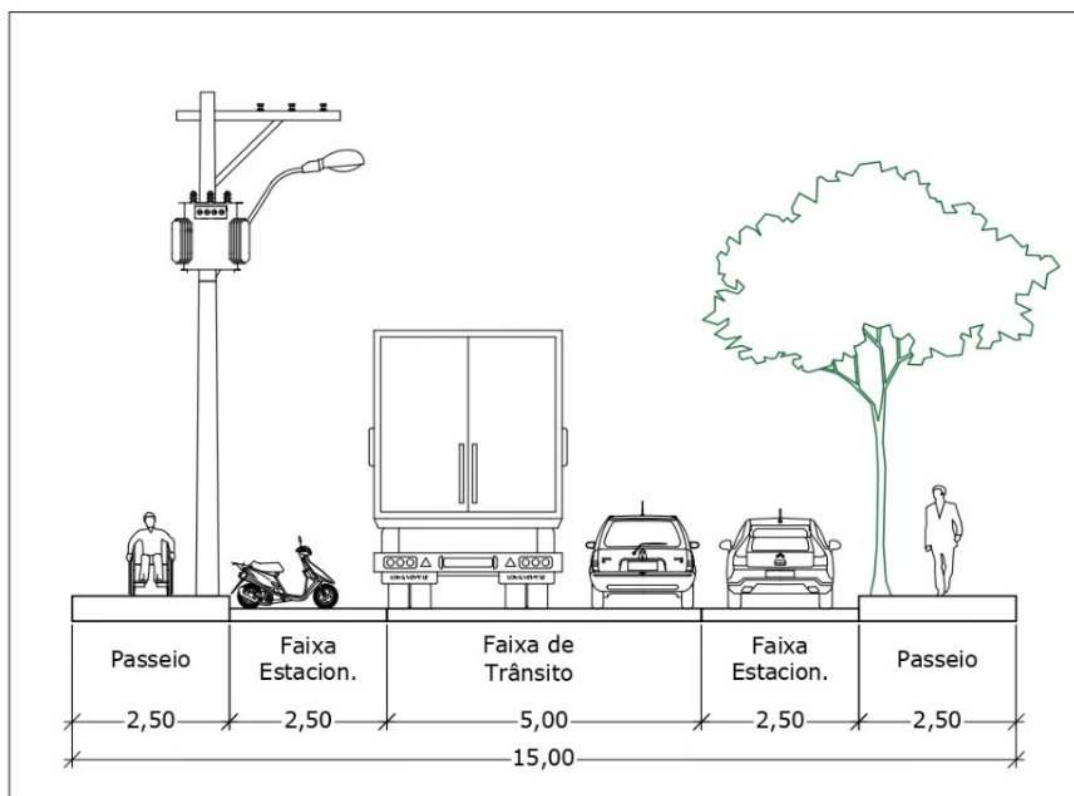


Figura 95 - Perfil transversal da Rua Rui Barbosa

Fonte: SEPLAN

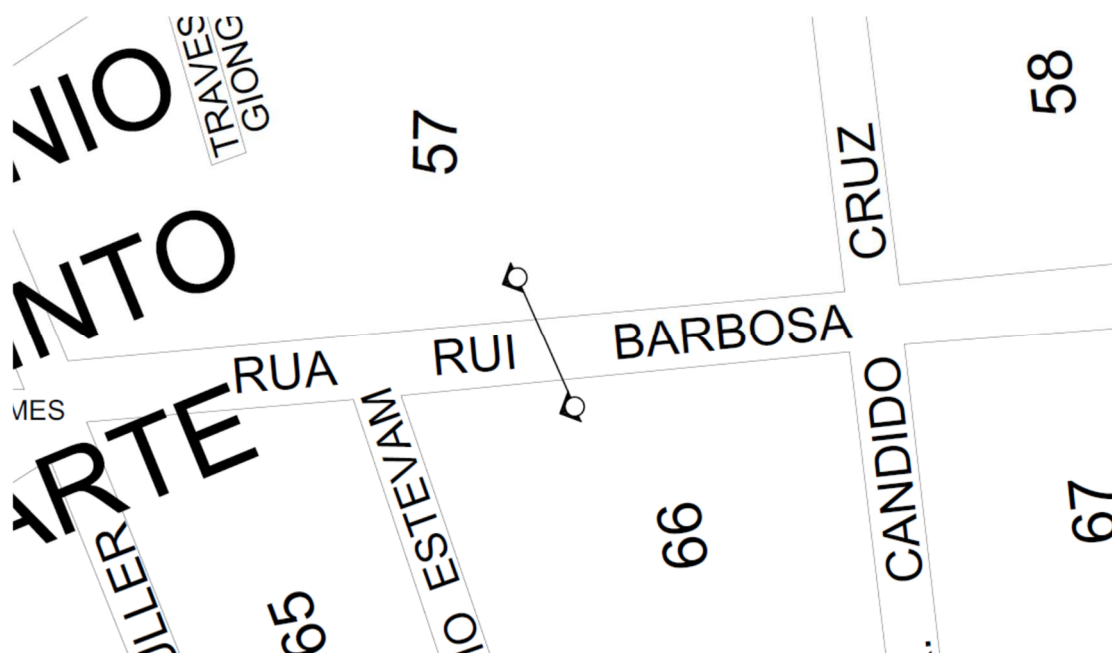


Figura 96 - Corte da Rua Rui Barbosa

Fonte: SEPLAN

3.3.1.14 A **Avenida Nicolau João Abdalla** se inicia no cruzamento com a Avenida Lírio Correa e segue por cerca de 2.800 metros, beirando a margem direita do Rio Piracicaba, levando até a Avenida Afonso Pansan, tem perfil médio de 13 metros de largura, inserido na AP04;



Figura 97 - Avenida Nicolau João Abdalla
Fonte: Google Street View

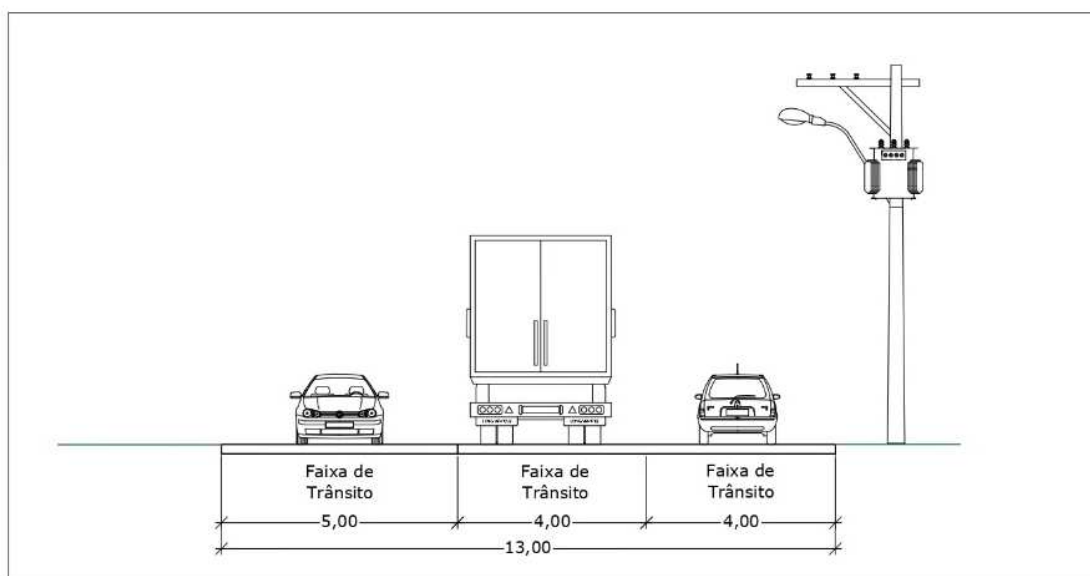


Figura 98 - Perfil transversal da Avenida Nicolau João Abdalla
Fonte: SEPLAN



Figura 99 - Corte da Avenida Nicolau João Abdalla

Fonte: SEPLAN

3.3.1.15 A **Avenida Henrique R. G. A. Brechmacher** se inicia ao final da Avenida Antônio Centurione Boer e segue por 1.750 metros até a Avenida Cecília Meireles, onde passa a ser denominada **Avenida Graciliano Ramos** seguindo por mais 700 metros até a Avenida Nicolau João Abdalla. Ambos possuem perfil médio de 14,50 metros e ficam as margens da Rodovia Anhanguera, próximo à divisa da AP02 com a AP04;



Figura 100 – Avenida Henrique R. G. A. Brechmacher

Fonte: Google Street View

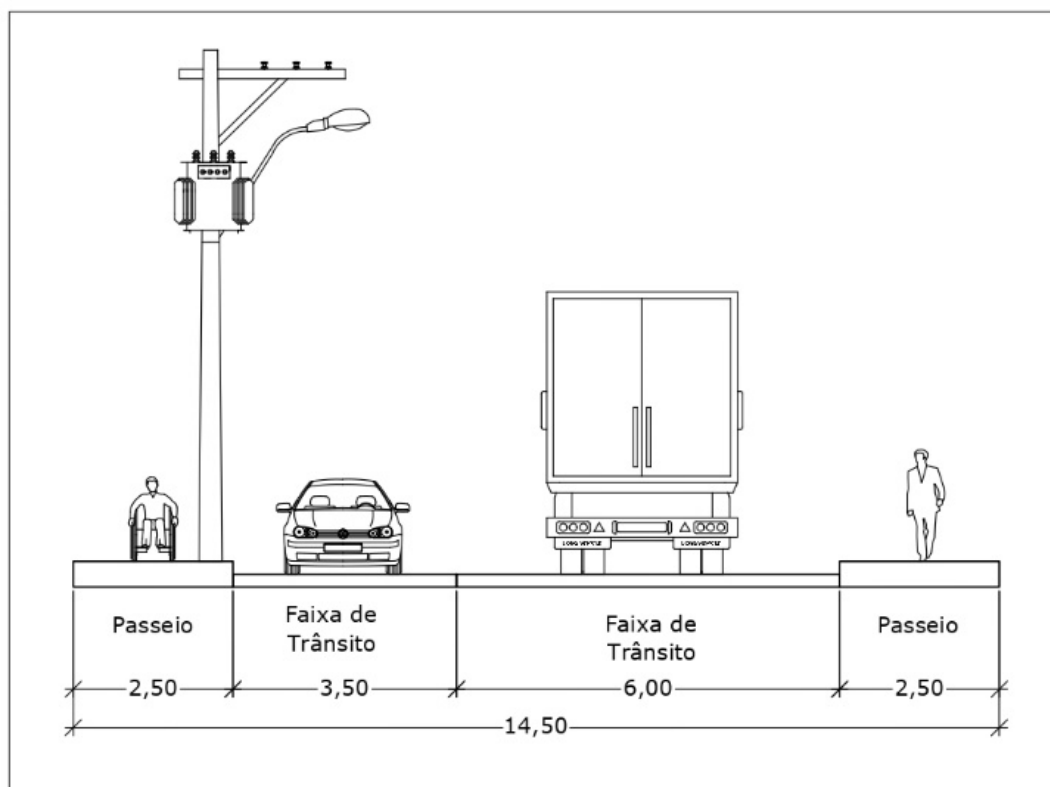


Figura 101 - Perfil transversal da Avenida Henrique R. G. A. Brechmacher

Fonte: SEPLAN



Figura 102 - Corte da Avenida Henrique R. G. A. Brechmacher

Fonte: SEPLAN

3.3.1.16 A **Avenida Pastor José Fernandes Sobrinho** está localizada às margens da Rodovia Anhaguera na divisa da AP02 com a AP04, ligando a Rua Adalberto Panzan à Rua Luis Henrique de Oliveira. Tem 800 metros de extensão e perfil médio de 8,50 metros;



Figura 103 - Avenida Pastor José Fernandes Sobrinho

Fonte: Google Street View

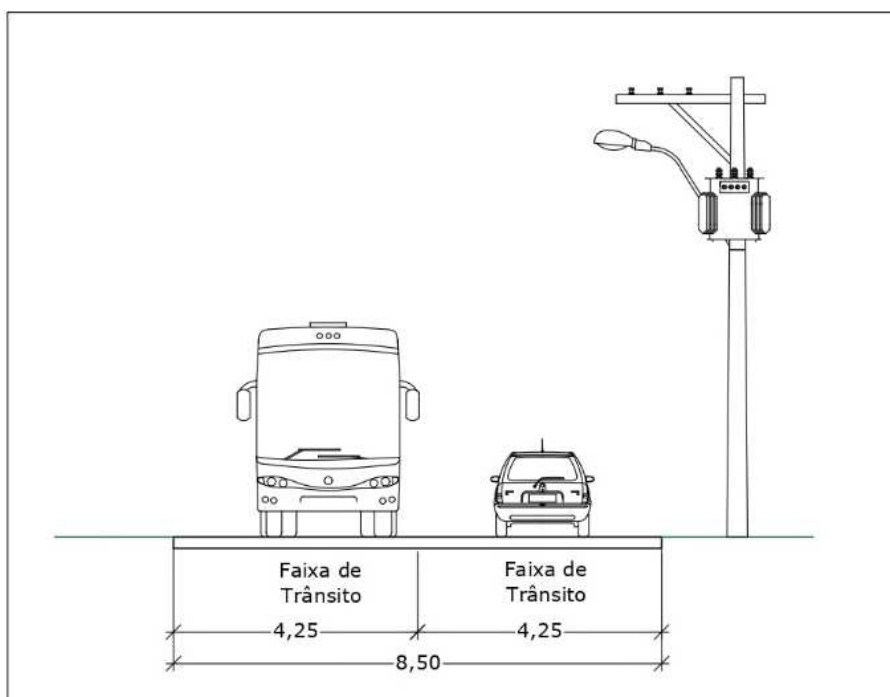


Figura 104 - Perfil transversal da Avenida Pastor José Fernandes Sobrinho

Fonte: SEPLAN



Figura 105 - Corte da Avenida Pastor José Fernandes Sobrinho

Fonte: SEPLAN

3.3.1.17 A **Avenida Comendador Thomaz Fortunato** tem 2.800 metros de extensão, conecta a Rodovia Anhanguera à orla da Praia dos Namorados na Rua Fortunato Nardini, na AP02 e tem perfil médio de 18,50 metros;



Figura 106 - Avenida Comendador Thomaz Fortunato

Fonte: Google Street View

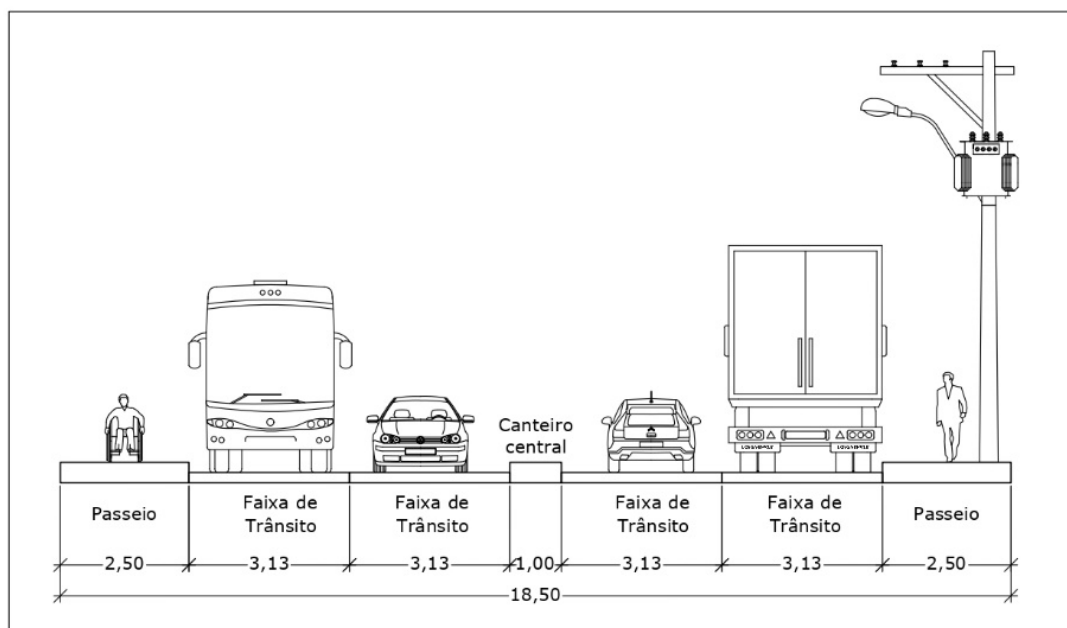


Figura 107 - Perfil transversal Avenida Comendador Thomaz Fortunato

Fonte: SEPLAN

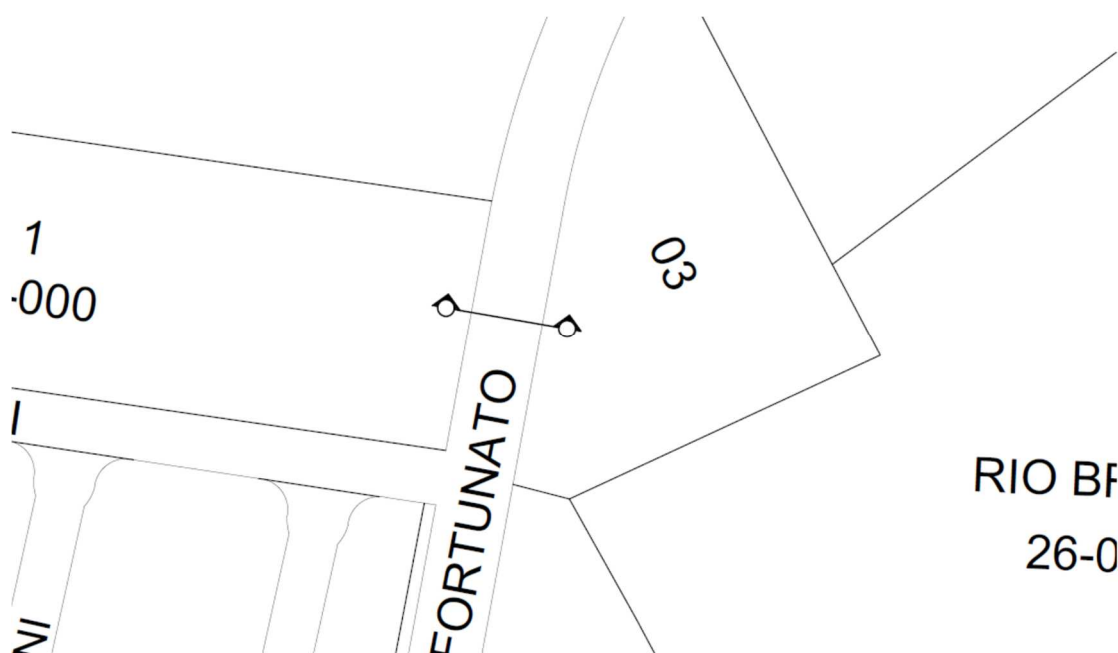


Figura 108 - Corte da Avenida Comendador Thomaz Fortunato

Fonte: SEPLAN

3.3.1.18 A **Rua Maranhão** está inserida na AP03, ligando a Rodovia Anhanguera à Avenida São Paula na orla da Represa Salto Grande, têm cerca de 2.900 metros de extensão e perfil médio de 18,50 metros;



Figura 109 - Rua Maranhão
Fonte: Google Street View

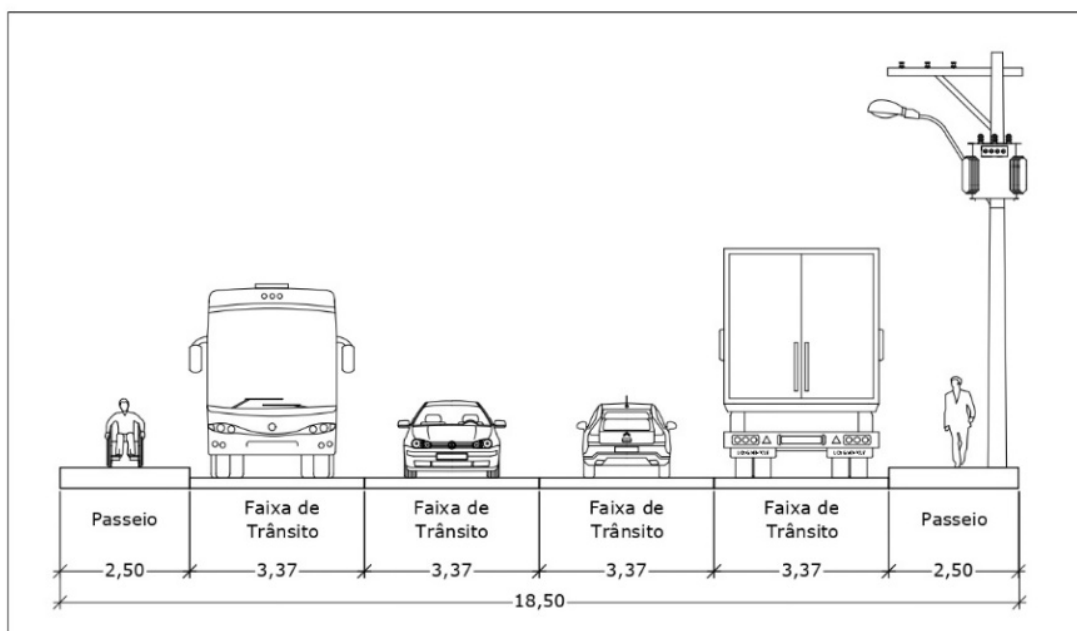


Figura 110 - Perfil transversal da Rua Maranhão
Fonte: SEPLAN

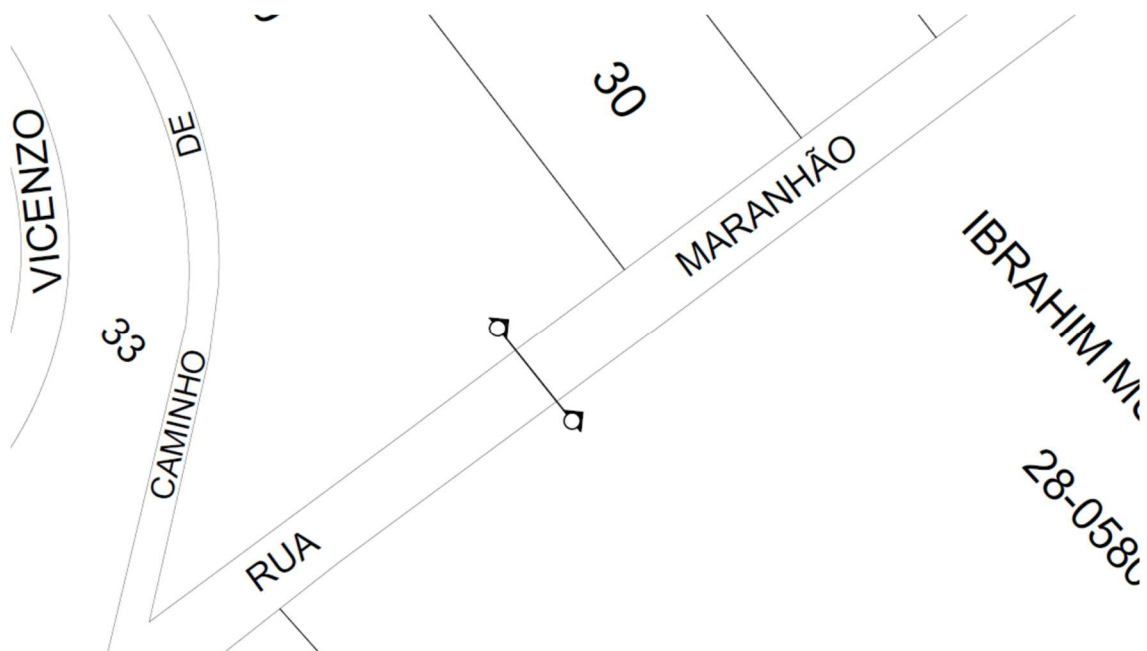


Figura 111 - Corte da Rua Maranhão

Fonte: SEPLAN

3.3.1.19 A **Estrada Isabela Gonçalves Ferro Santarosa** liga a Rua José Volpato, na AP03 até a Rua Dr. Sahid Maluf, na AP02. Tem 2.900 metros de extensão e perfil médio de 8,50 metros;



Figura 112 - Estrada Isabela Gonçalves Ferro Santarosa

Fonte: Google Street View

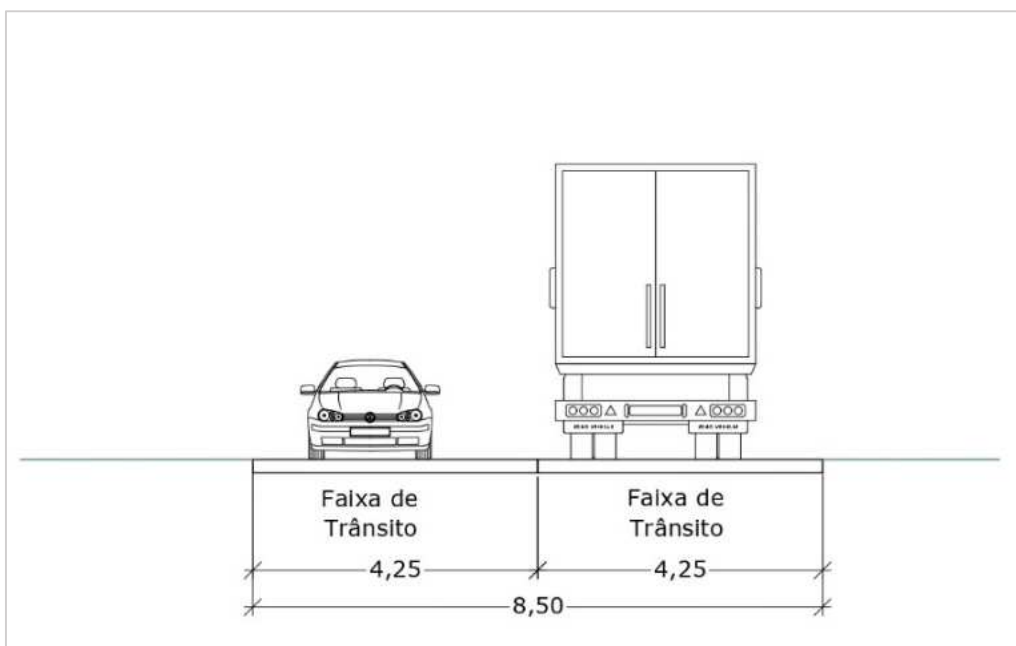


Figura 113 - Perfil transversal da Estrada Isabela Gonçalves Ferro Santarosa

Fonte: SEPLAN

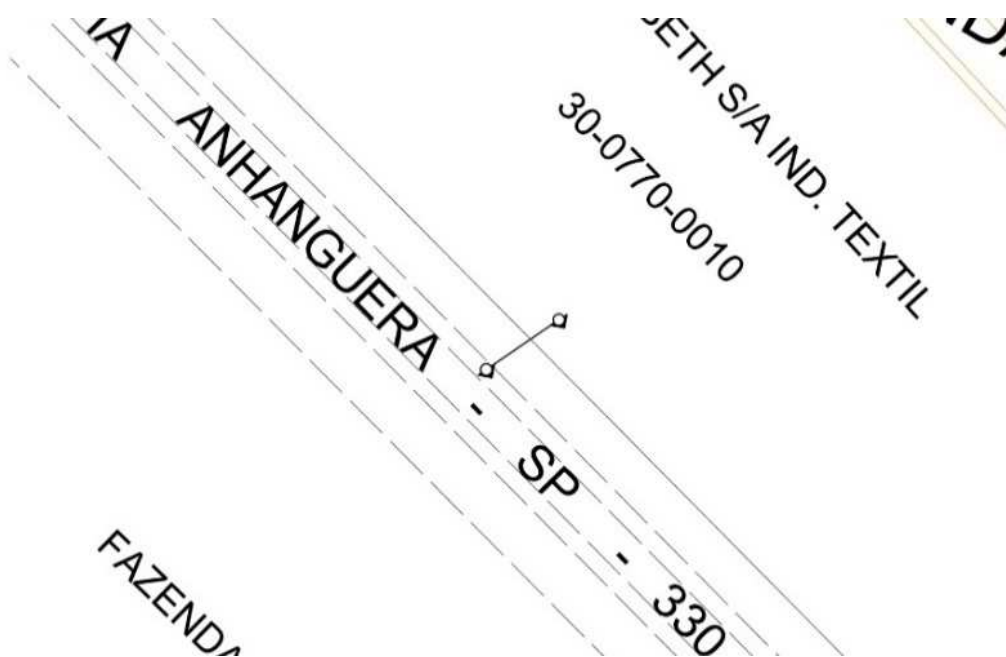


Figura 114 - Corte da Estrada Isabela Gonçalves Ferro Santarosa

Fonte: SEPLAN

3.3.1.20 A **Avenida José Cordenonsi** tem 590 metros de extensão e largura média de 45 metros, incluindo o canteiro central, que abriga faixa de alta tensão. Está totalmente inserido na AP03 e vai da Estrada Municipal Praia Azul Até a Rua Luís Braga;



Figura 115 - Avenida José Cordenonsi

Fonte: Google Street View

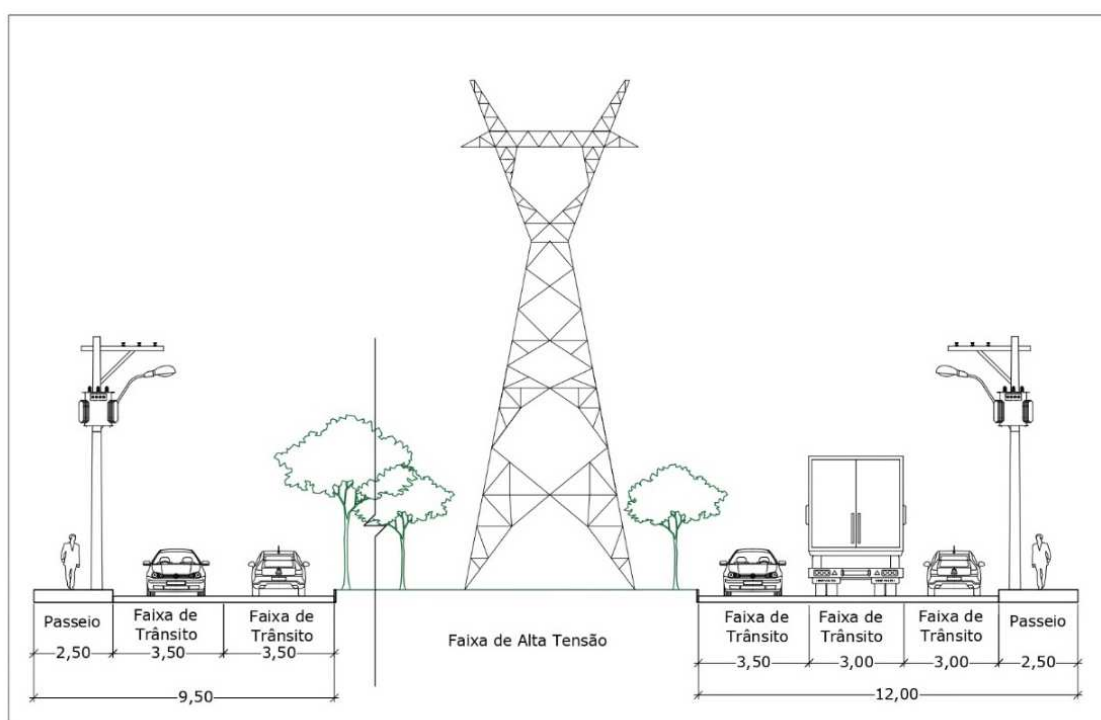


Figura 116 - Perfil transversal da Avenida José Cordenonsi

Fonte: SEPLAN

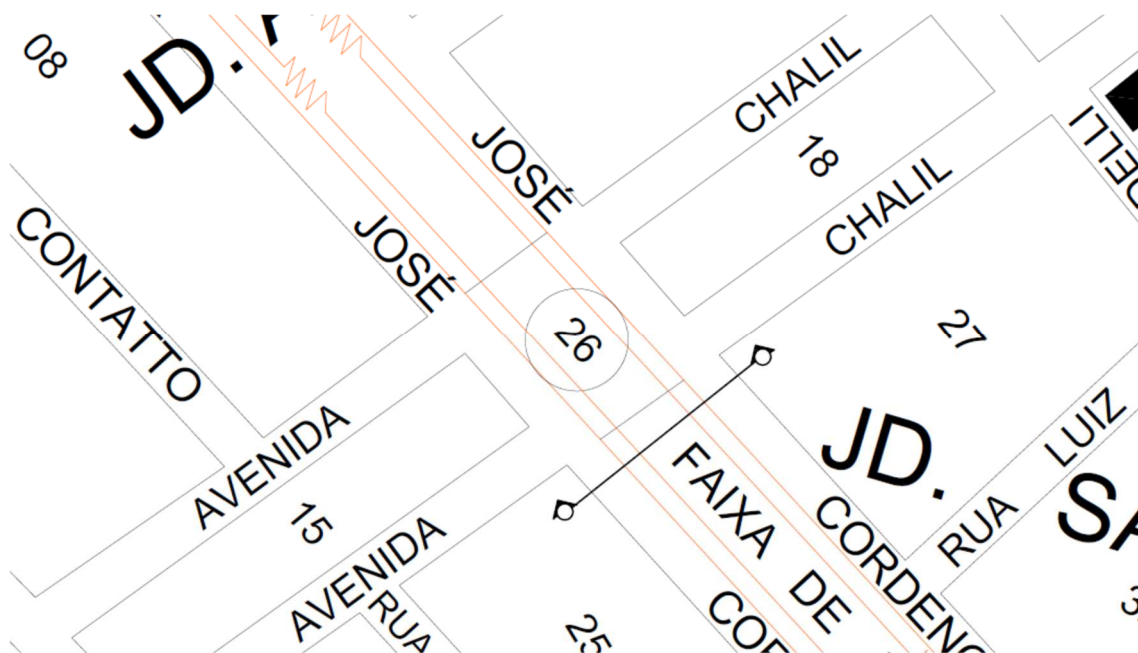


Figura 117 - Corte da Avenida José Cordenonsi

Fonte: SEPLAN

3.3.1.21 A **Avenida Heitor Siqueira** se inicia no cruzamento da Rua Luis Fornazieiro com a Avenida Chalil Miguel Onsi e percorre 1.200 metros até a Rua Maranhão, na AP02, com perfil médio de 14 metros;



Figura 118 - Avenida Heitor Siqueira

Fonte: Google Street View

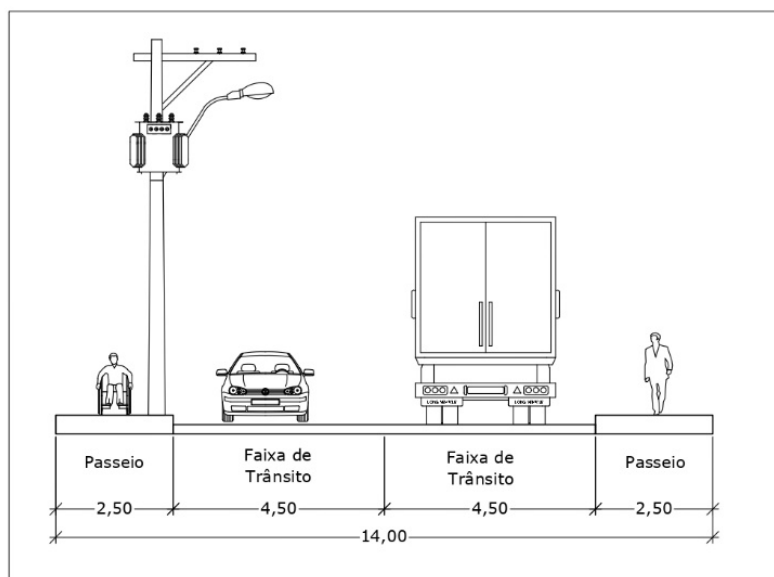


Figura 119 - Perfil transversal Avenida Heitor Siqueira

Fonte: SEPLAN

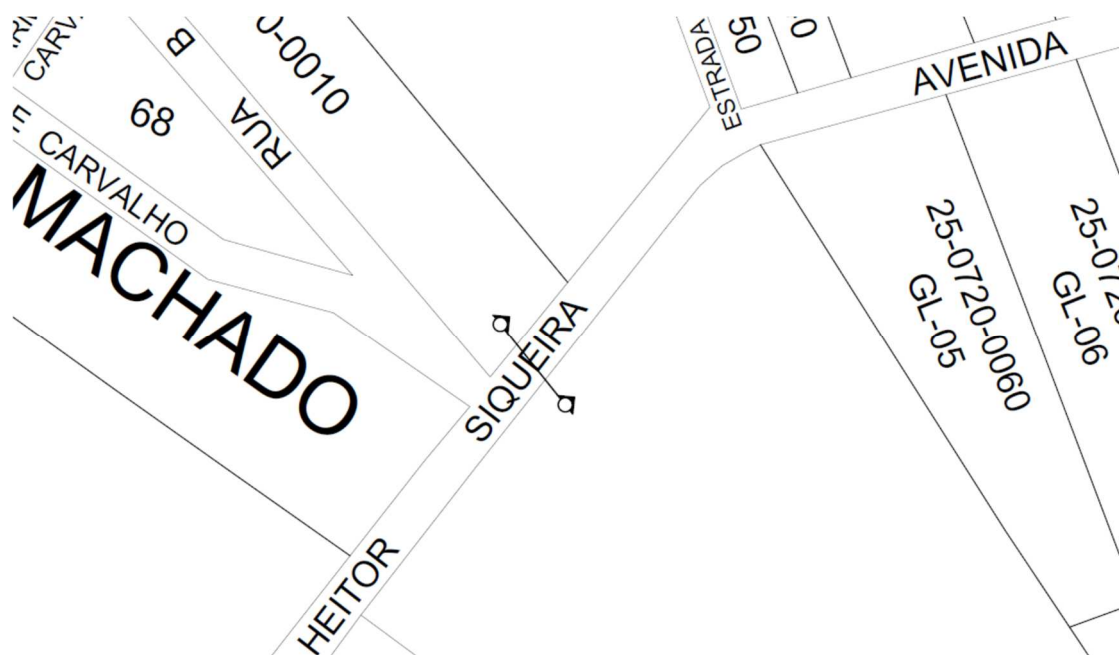


Figura 120 - Corte da Avenida Heitor Siqueira

Fonte: SEPLAN

3.3.1.22 A **Avenida Afonso Pansan** tem cerca de 3.500 metros de extensão perfil médio de 12 metros e liga a Avenida Nicolau João Abdalla à Rua São Gabriel, na divisa da AP04 com a AP02;



Figura 121 - Avenida Afonso Pansan

Fonte: Google Street View

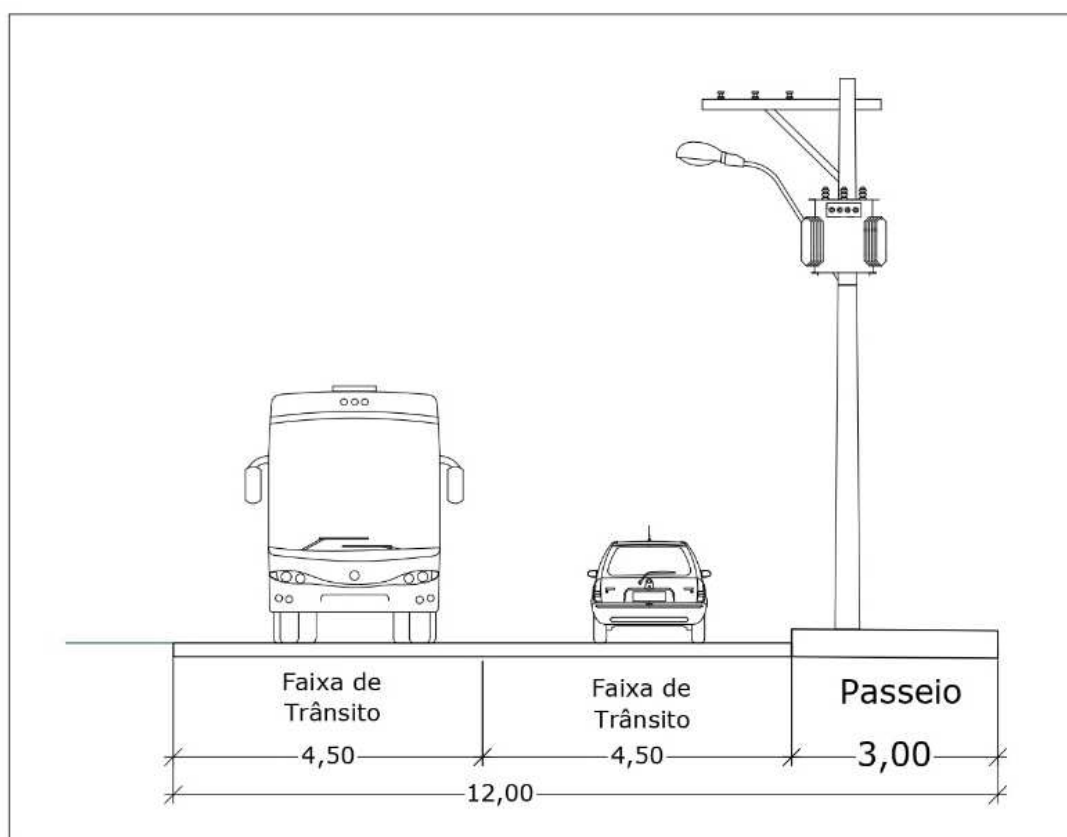


Figura 122 - Avenida Afonso Pansan

Fonte: SEPLAN

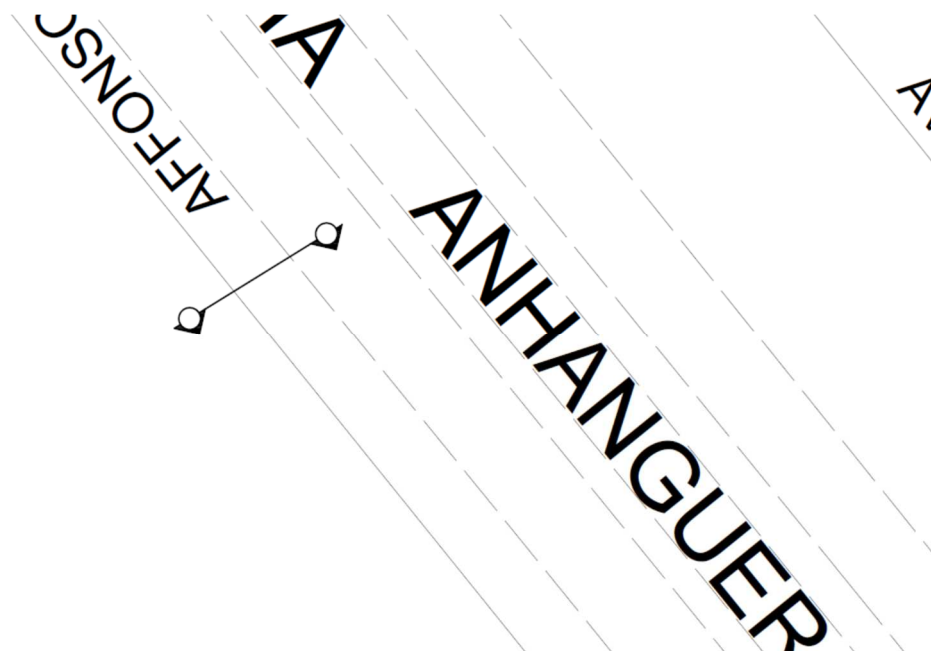


Figura 123 - Corte da Avenida Afonso Pansan
Fonte SEPLAN

3.3.1.23 A **Avenida Paschoal Ardito** está inserida na AP04, tem 2.770 metros de extensão e 16 metros de perfil médio, ligando a Avenida Saudade à Avenida Afonso Pansan;



Figura 124 - Avenida Paschoal Ardito
Fonte: Google Street View

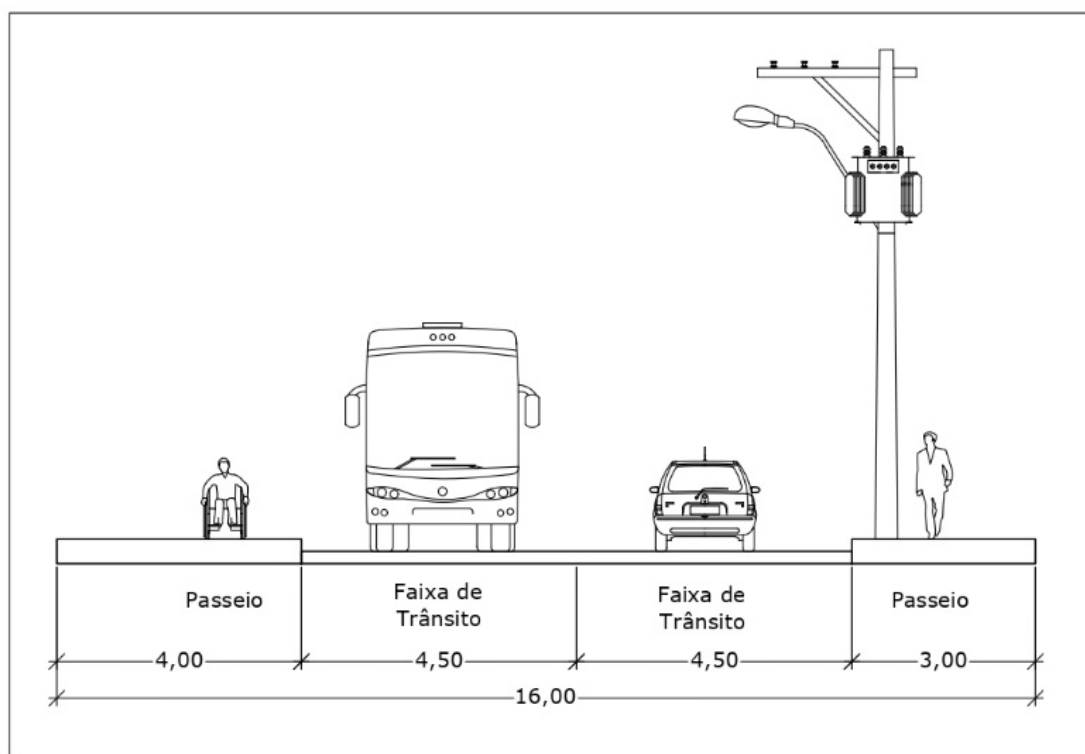


Figura 125 - Perfil transversal da Avenida Paschoal Ardito

Fonte: SEPLAN

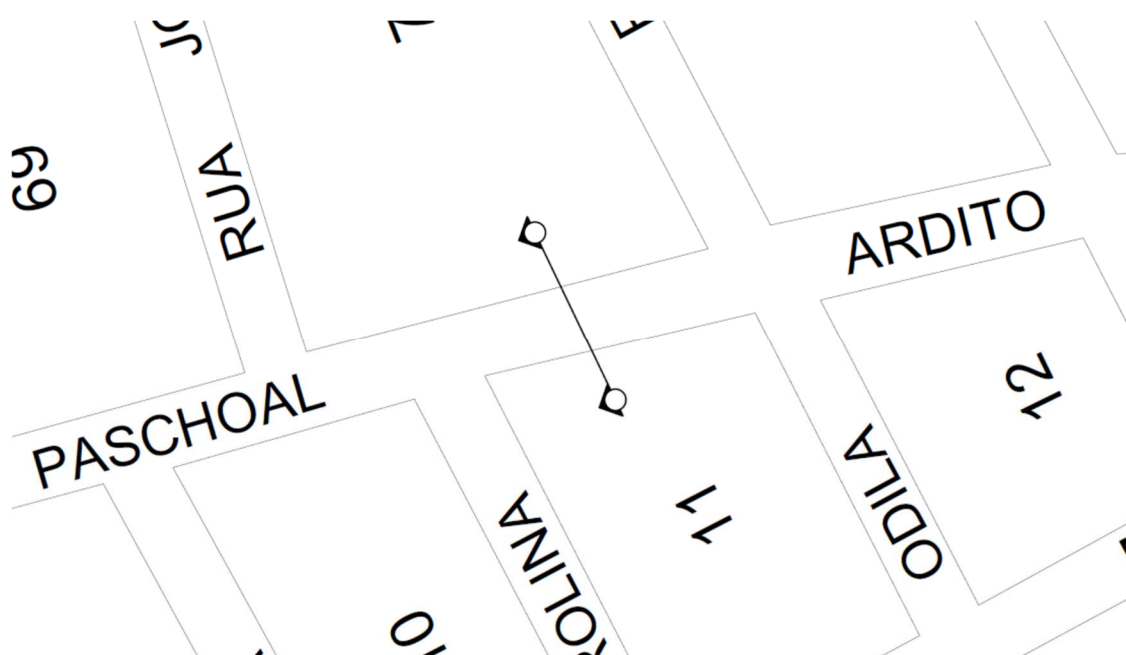


Figura 126 - Corte da Avenida Paschoal Ardito

Fonte: SEPLAN

3.3.1.24 A **Rua São Gabriel** é uma das conhecidas “Três Pistas”, tem 2.200 metros de extensão e perfil médio de 12 metros sem contar 5 metros de passeio público e ciclovia que se situam no canteiro lateral à esta via;



Figura 127 - Rua São Gabriel
Fonte: Google Street View

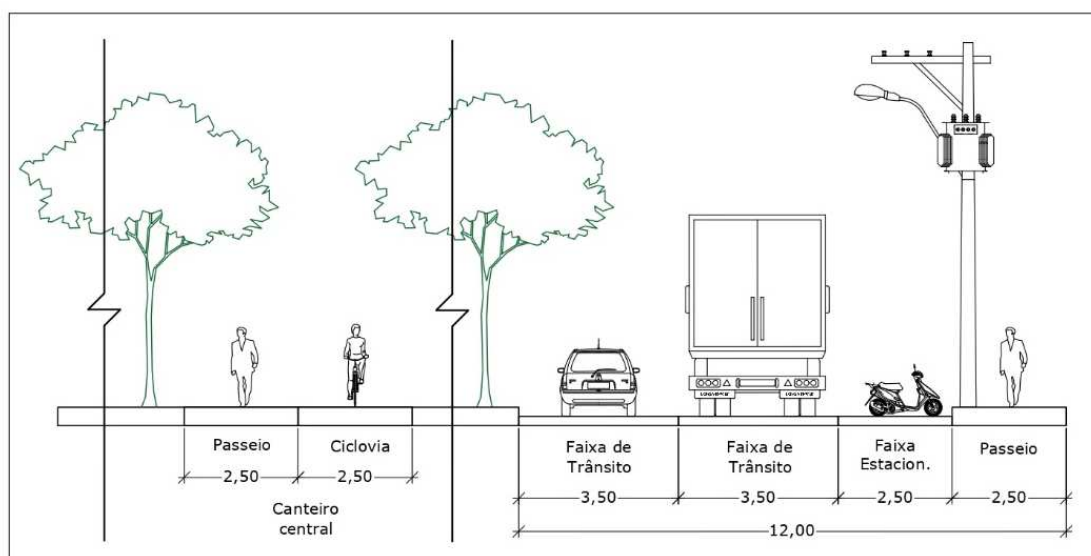


Figura 128 - Perfil transversal da Rua São Gabriel
Fonte: SEPLAN

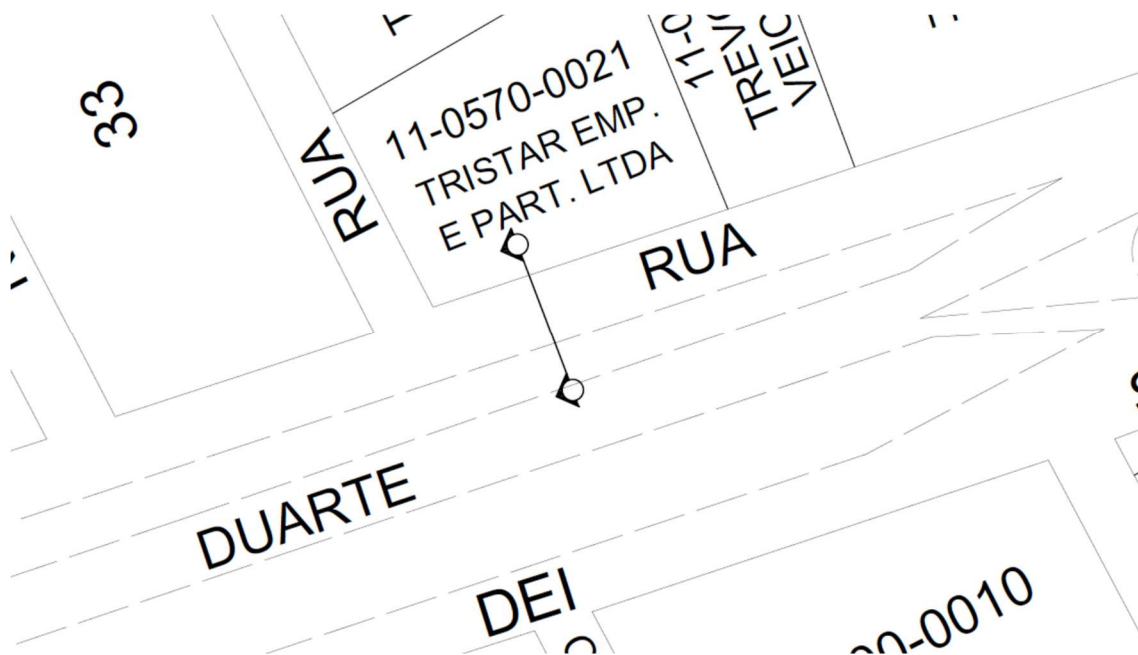


Figura 129 - Corte da Rua São Gabriel

Fonte: SEPLAN

3.3.1.25 A **Rua Orlando Dei Santi**, assim como a Rua São Gabriel, é uma das “Três Pistas”, tem cerca de 2.250 metros de extensão e perfil médio de 12 metros, sem contar com 5 metros de passeio público e ciclovia situados no canteiro lateral à via;



Figura 130 - Rua Orlando Dei Santi

Fonte: Google Street View

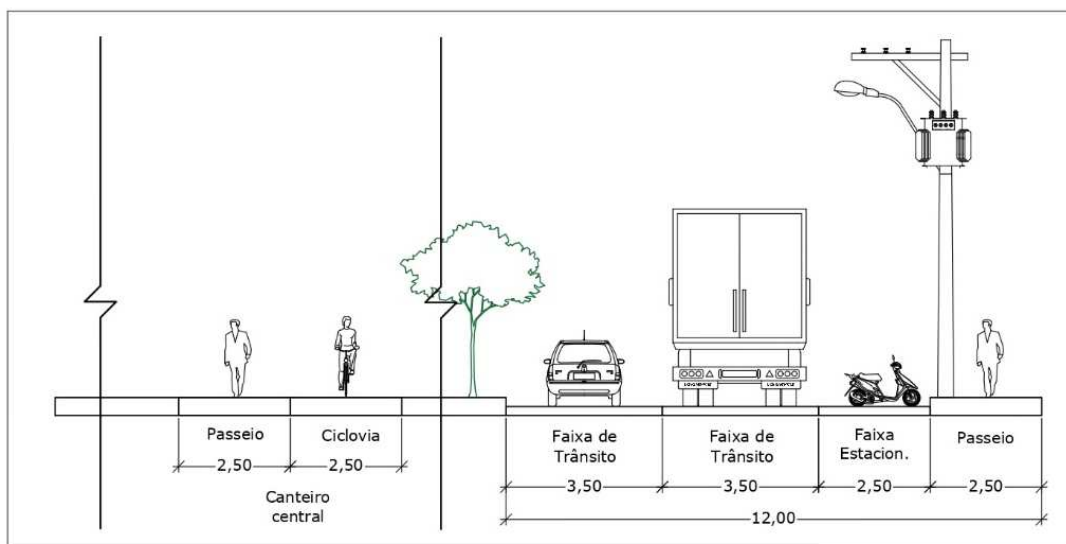


Figura 131 - Perfil transversal da Rua Orlando Dei Santi

Fonte: SEPLAN



Figura 132 - Corte da Rua Orlando Dei Santi

Fonte: SEPLAN

3.3.1.26 A Avenida Antônio Pinto Duarte é a via central das “Três Pistas” que dividem as APs 04 e 05, tem cerca de 2.700 metros de extensão e perfil médio de ***, as três pistas conectam, basicamente, a Avenida da Saudade ao Viaduto Waldemar Tebaldi (que possibilita a transposição da Rodovia Anhaguera), à Rodovia Anhanguera e também à Avenida Afonso Pansan;



Figura 133 - Avenida Antônio Pinto Duarte

Fonte: Google Street View

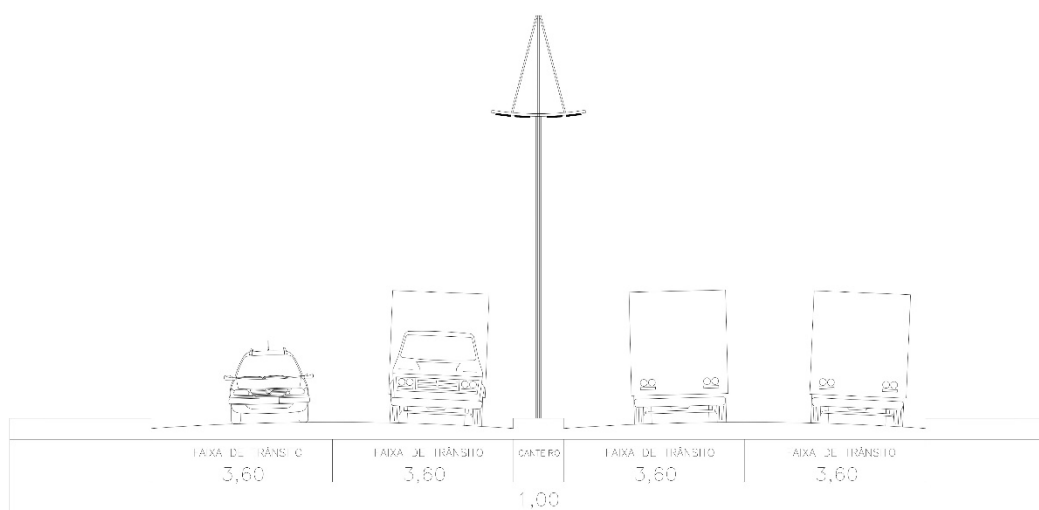


Figura 134 - Perfil Transversal da Avenida Antônio Pinto Duarte

Fonte: SEPLAN

Fonte: Google Street View

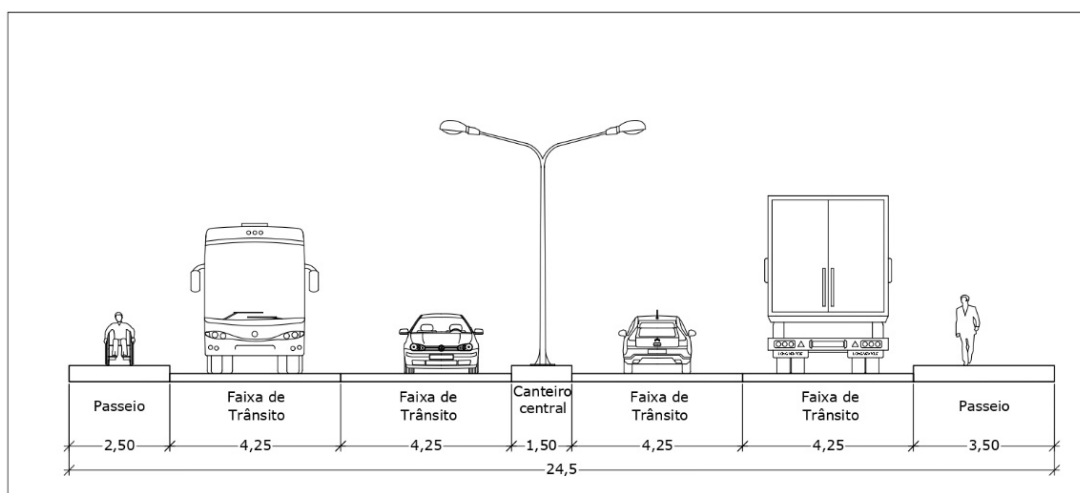


Figura 137 - Perfil transversal da Avenida Nossa Senhora de Fátima

Fonte: SEPLAN



Figura 138 - Corte da Avenida Nossa Senhora de Fátima

Fonte: SEPLAN

3.3.1.28 A **Avenida da Amizade** tem 2.450 dentro no município de Americana e inicia ao final da Rua Luiz de Camões seguindo paralelamente a **Rua Ema Itália Bufarah** a partir da Rua João Bazanelli até a Avenida João Luiz Mazer, tem perfil médio de 21 metros e está inserida dentro da AP06 na divisa com o município de Santa Bárbara d'Oeste;



Figura 139 - Avenida da Amizade
Fonte: Google Street View

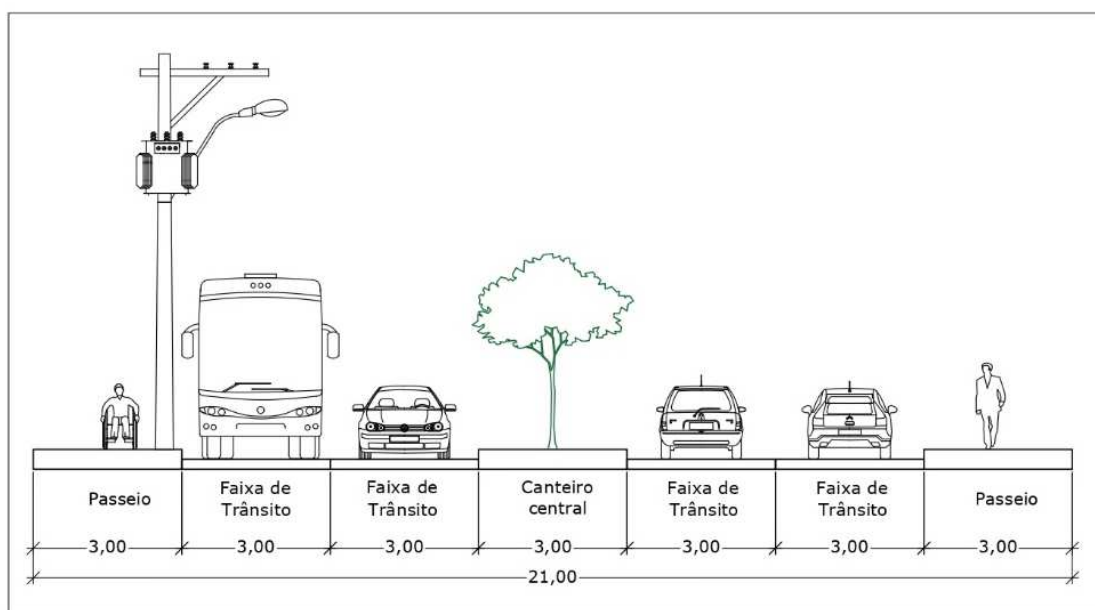


Figura 140 - Perfil transversal da Avenida da Amizade
Fonte: SEPLAN



Figura 141 - Corte da Avenida da Amizade

Fonte: SEPLAN

3.3.1.29 A **Avenida João Luiz Mazer** se inicia em continuidade à Avenida da Amizade e percorre por 1.270 metros até o início da Estrada da Balsa, na AP06 também na divisa com o município de Santa Bárbara d'Oeste. Possui largura médio de 28,50 metros;



Figura 142 - Avenida João Luiz Mazer

Fonte: Google Street View

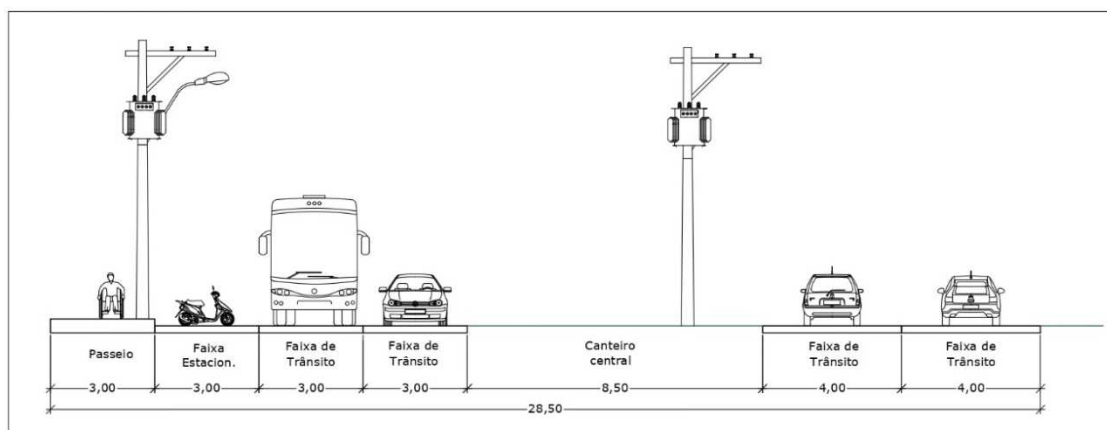


Figura 143 - Perfil Transversal da Avenida João Luiz Mazer

Fonte: SEPLAN

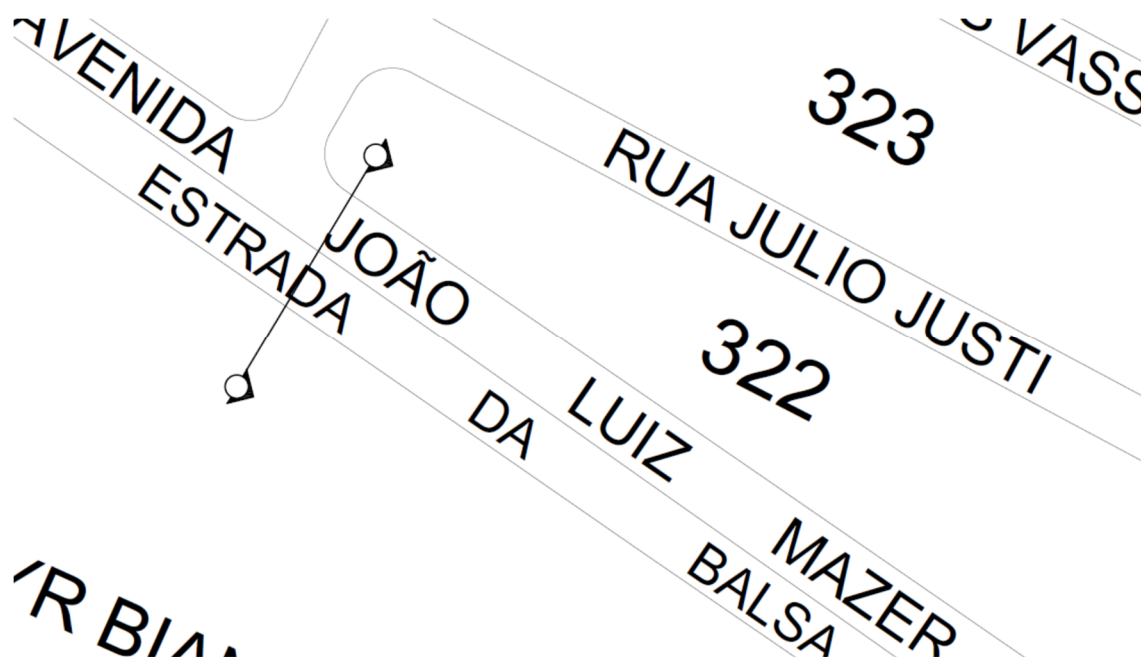


Figura 144 - Corte da Avenida João Luiz Mazer

Fonte: SEPLAN

3.3.1.30 A **Estrada da Balsa** também está localizado na AP06, na divisa com o Município de Santa Bárbara d'Oeste. Tem início ao final da Avenida João Luiz Mazer e percorre 1.705 metros até a divisa com o município de Limeira, delimitado pelo Rio Piracicaba, seu perfil médio é de 30 metros;



Figura 145 - Estrada da Balsa
Fonte: Google Street View

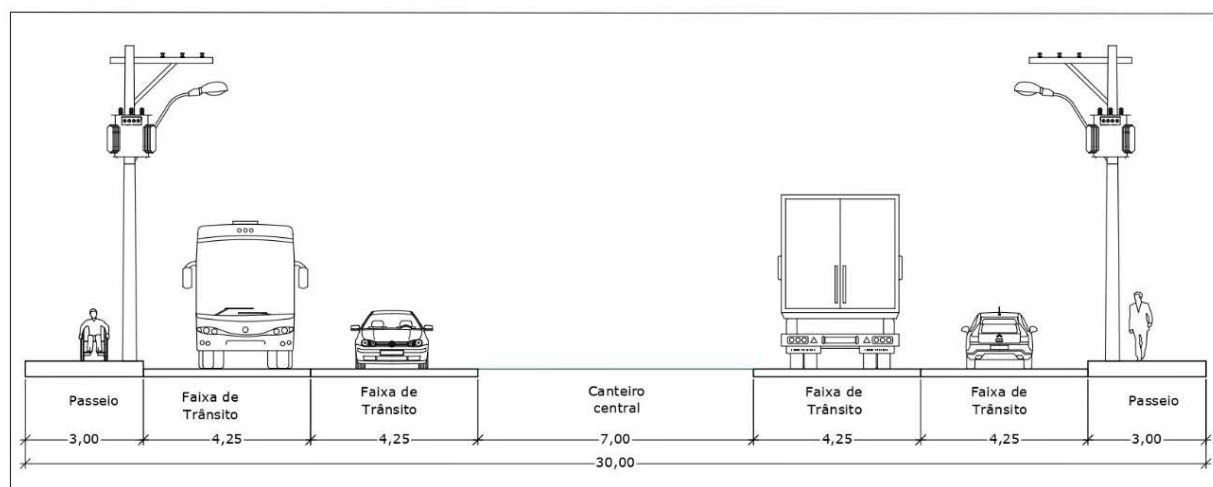


Figura 146 - Perfil Transversal da Estrada da Balsa
Fonte: SEPLAN

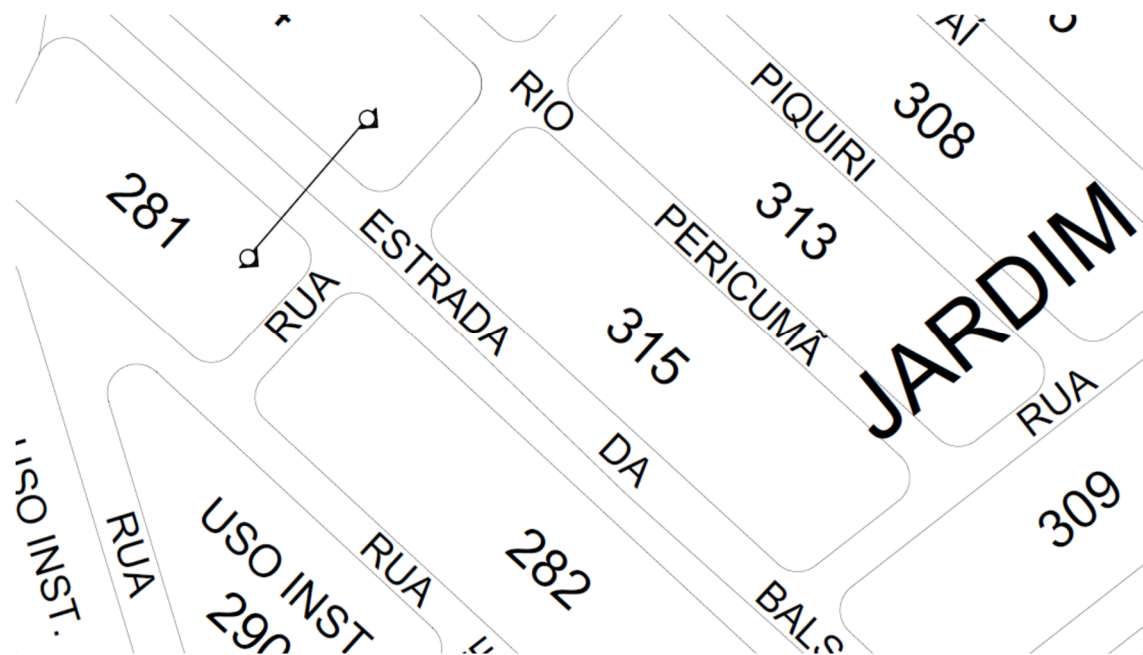


Figura 147 - Corte da Estrada da Balsa

Fonte: SEPLAN

3.3.1.31 A **Avenida Europa** está localizada à divisa das APs 06 e 07 e faz a ligação da Rua São Paulo (do município de Santa Bárbara d'Oeste) até a Avenida do Compositor, na AP04. Tem cerca de 3.300 metros de extensão e perfil médio de 70 metros, contando com canteiro central de 42 metros que abriga faixa de alta tensão, além disso esta via também abriga o Corredor Metropolitano da EMTU;



Figura 148 - Avenida Europa

Fonte: Google Street View

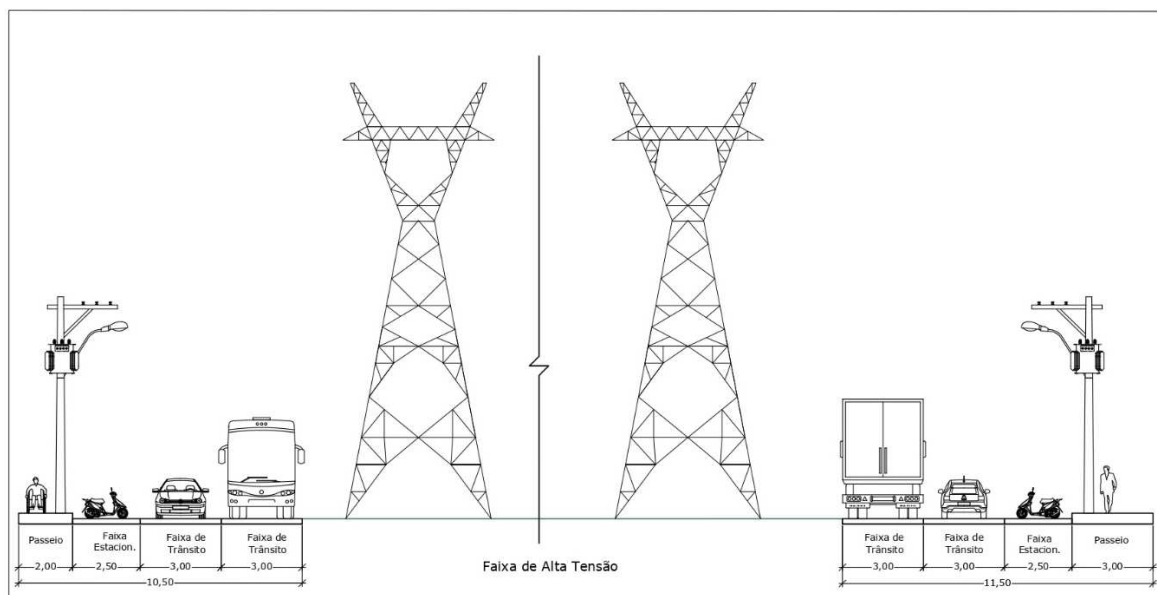


Figura 149 - Perfil Transversal da Avenida Europa

Fonte: SEPLAN



Figura 150 - Corte da Avenida Europa

Fonte: SEPLAN

3.3.1.32 A **Rua Florindo Cibin** é uma das mais extensas no município, atualmente com 7.290 metros, sendo que possui trechos ainda não executados, conecta as APs 09, 08, 07 e 06, desde a Avenida de Cillo até a Avenida São Jerônimo. Tem perfil médio de 26,50 metros;



Figura 151 - Rua Florindo Cibin

Fonte: Google Street View

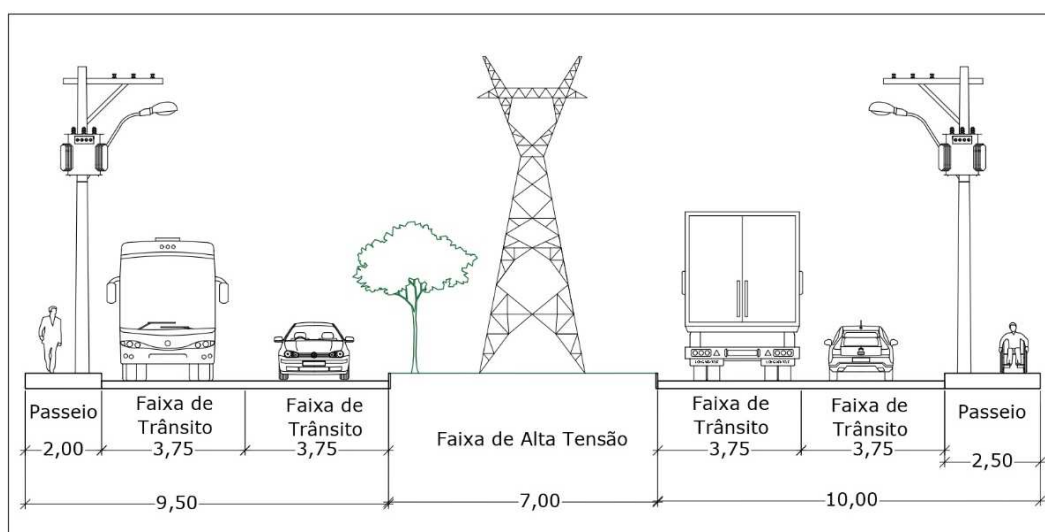


Figura 152 – Perfil Transversal da Rua Florindo Cibin

Fonte: SEPLAN

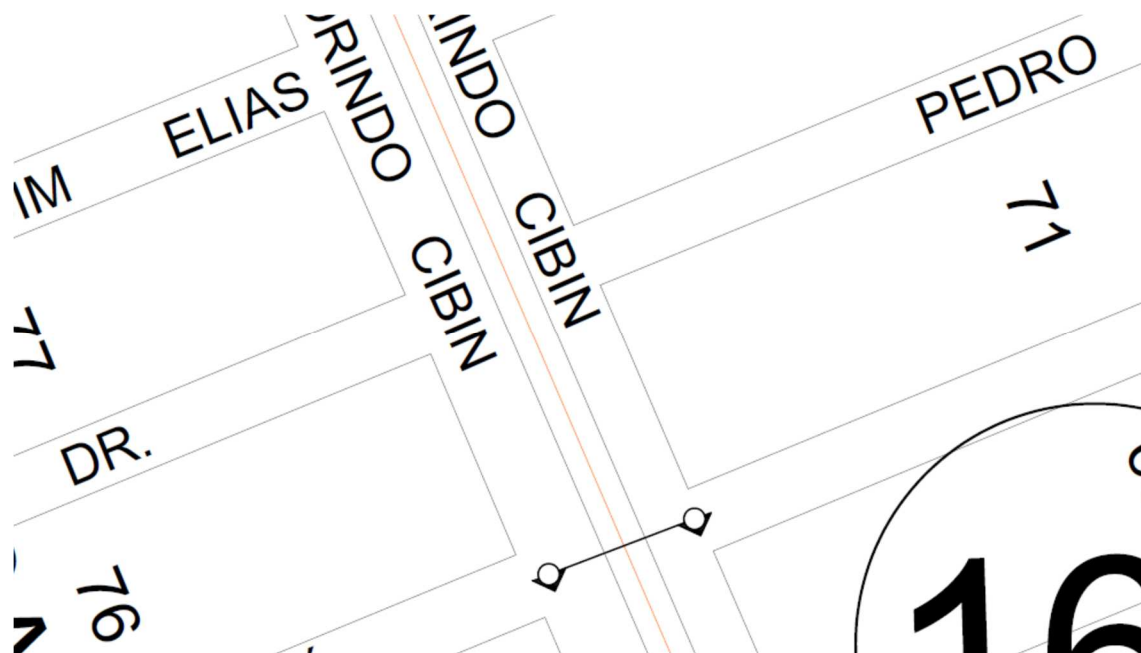


Figura 153 - Corte da Rua Florindo Cibir

Fonte: SEPLAN

3.3.2 Hierarquização viária

As vias que fazem parte do sistema viário estão vinculadas ao uso e ocupação do solo das áreas onde estão inseridas assim como o tipo de transporte que passam por elas. Para a melhor organização deste sistema é comum que os municípios adotem um sistema de hierarquização viária, isto é, organizar as vias levando em consideração a sua importância no sistema viário da região de inserção.

Diante da adequada hierarquia viária é possível estabelecer diretrizes de adequada ocupação e uso de solo, além de definir sinalizações e regulamentações de maneira a proporcionar mais fluidez, conforto e segurança aos usuários do sistema viário.

A hierarquia das vias no município de Americana foi estabelecida pelo PDDI aprovado pela Lei Municipal 4.597/2008 e tem sido atualizado desde então.



Figura 154 - Mapa de Hierarquização Viária de Americana

Fonte: SEPLAN

A classificação viária utilizada em Americana é a mais básica e reconhece três classes de vias: arteriais, coletoras e locais. As vias arteriais são aquelas que suportam os maiores deslocamentos, geralmente ligando duas ou mais áreas do município, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, as vias coletoras funcionam como ligação entre as áreas de tráfego local e as vias de tráfego de passagem, enquanto as vias locais acomodam o acesso às edificações e a maior parte do ambiente vivencial da cidade.

3.3.3 Sentido do trânsito

Em Americana, nos últimos anos, houve um grande aumento na implantação de sentido único nas vias. As vias de mão única geralmente são implantadas com o intuito de melhorar o fluxo de veículos, geralmente em forma de sistemas binários, isto é, vias paralelas e próximas de mão dupla que são transformadas e sentido único de circulação com fluxos opostos.

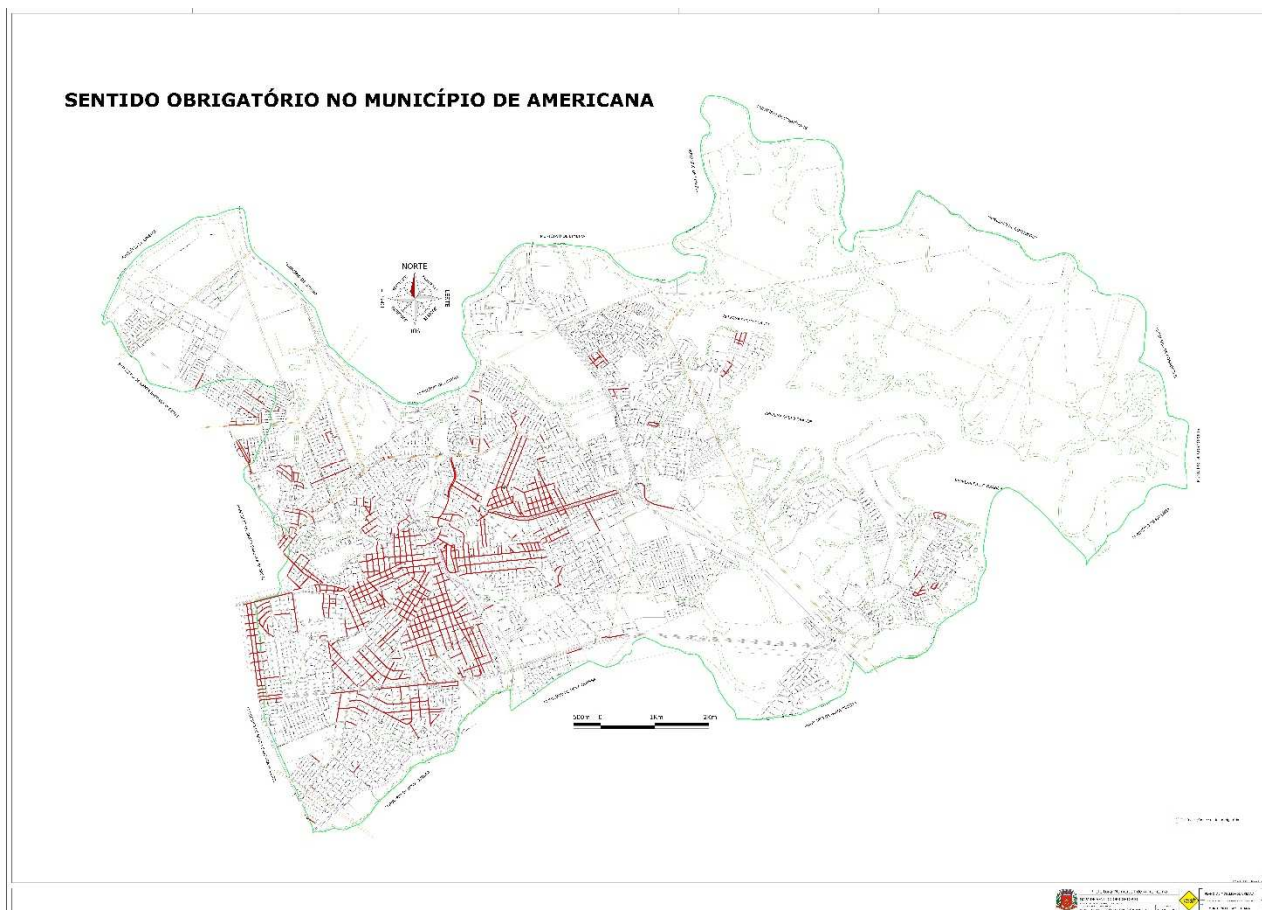


Figura 155 - Mapa de sentido único

Fonte: SEPLAN

Os benefícios alegados para este tipo de intervenção são: (a) aumento da capacidade das vias: a sincronização semafórica permite alcançar maior velocidade, levando à um aumento da capacidade da via; (b) aumento de previsibilidade: um maior número de faixas que diminui o número de impedâncias, o que acarretará uma maior facilidade para desviar de acidentes, e um maior espaço para desviar de veículos que estejam realizando manobra; (c) melhoria do transporte público: maior número de faixas é possível a aplicação de faixas exclusivas para transporte público; e (d) melhoria para pedestre: com a via estando com sentido único, ocorre uma diminuição de conflitos entre pedestres e os veículos durante a travessia, permitindo também uma maior acessibilidade.

Apesar de todos estes benefícios há estudos que sugerem que há a diminuição na segurança viária, justamente em decorrência ao aumento das velocidades praticadas. Esta observação é corroborada pelo volume de reclamações registradas pelo atendimento SAC de Americana, relacionada à velocidade, em vias de sentido único.

Os cidadãos americanenses também costumam apostar que em alguns locais as funções binárias não são respeitadas, já que há vias de sentido igual de maneira consecutiva.

3.3.4 Semáforos

Semáforos são dispositivos luminosos de controle de tráfego e têm o intuito de ordenar a travessia de cruzamentos onde há grande volume de veículos.

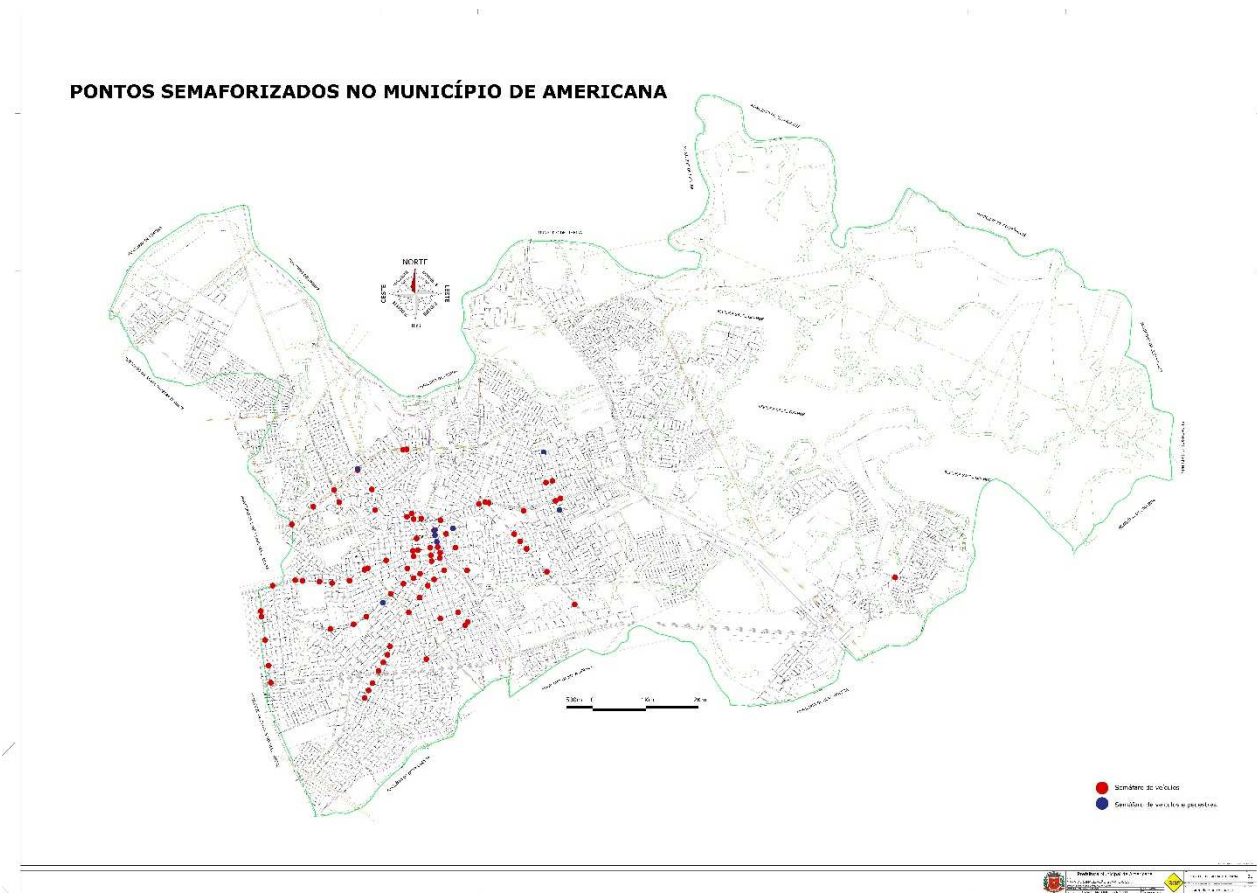


Figura 156 - Mapa da Semaforização

Fonte: UTRANSV

Na cidade de Americana existem cerca de 82 cruzamentos semaforizados sendo, dentre estes, apenas 7 com tempo para pedestres. A maioria está instalada nas vias arteriais mais importantes do município como Avenida de Cillo, Avenida Campos Salles e Avenida Europa.

3.3.5 Estacionamentos

Na maioria das vias em Americana há possibilidade de estacionamento junto ao meio-fio, salvo exceções onde a largura das dos logradouros não permite essa prática junto a devida acomodação do fluxo de veículos.

Há algumas situações onde a largura da via permite a implantação de estacionamento 45°, porém, por vezes essa prática não foi regulamentada pelas autoridades de trânsito, podendo prejudicar a fluidez do tráfego.



Figura 157 - Estacionamento 45° regulamentado - Rua São Gabriel

Fonte: SEPLAN



Figura 158 - Estacionamento 45° não regulamentado – Rua do Serralheiro

Fonte: SEPLAN

Quando regulamentado, as vagas são delimitadas com pintura de solo e sempre haverá placas indicativas.

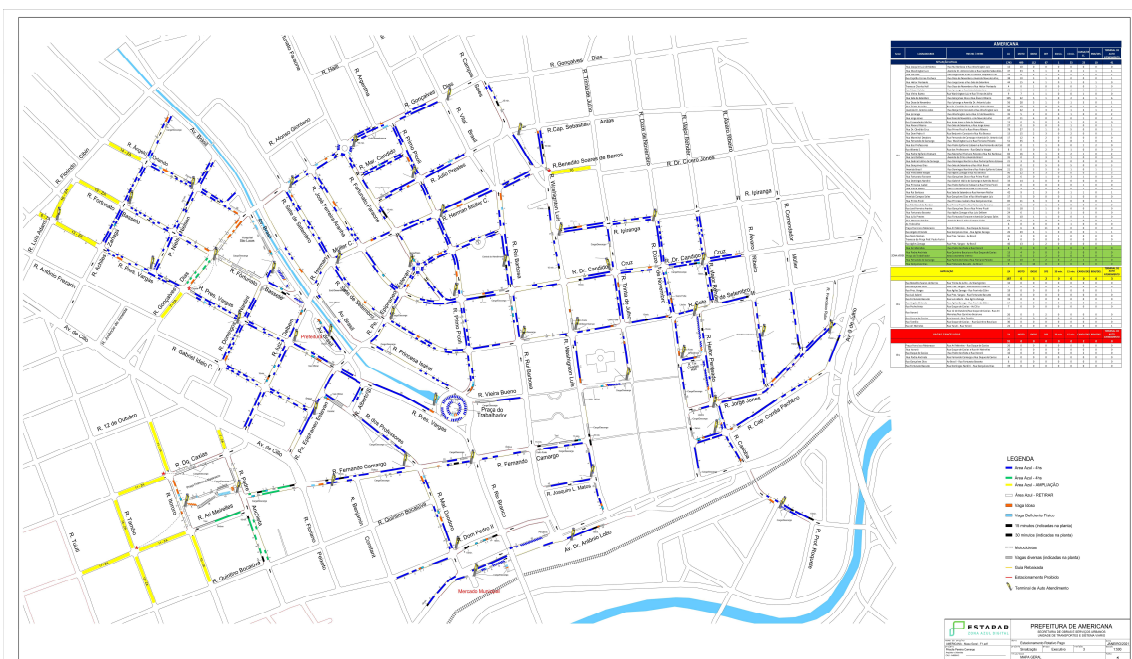


Figura 159 - Mapa do estacionamento rotativo

Fonte: ESTAPAR

Há ainda, implantado na área central de Americana, o esquema de estacionamento rotativo pago, e sua exploração é feita por meio de concessão à empresa ESTAPAR.

3.3.6 Pontos de ônibus

Atualmente os pontos de parada do transporte coletivo na cidade possuem cobertura apenas nos locais de embarque, porém mesmo assim há locais que carecem da estrutura, as coberturas existentes não possuem um padrão claro sendo construídas de materiais e modelos variados.

A maioria dos pontos necessitam de implantação ou atualização das placas indicativas e marcação de faixa de parada de ônibus.

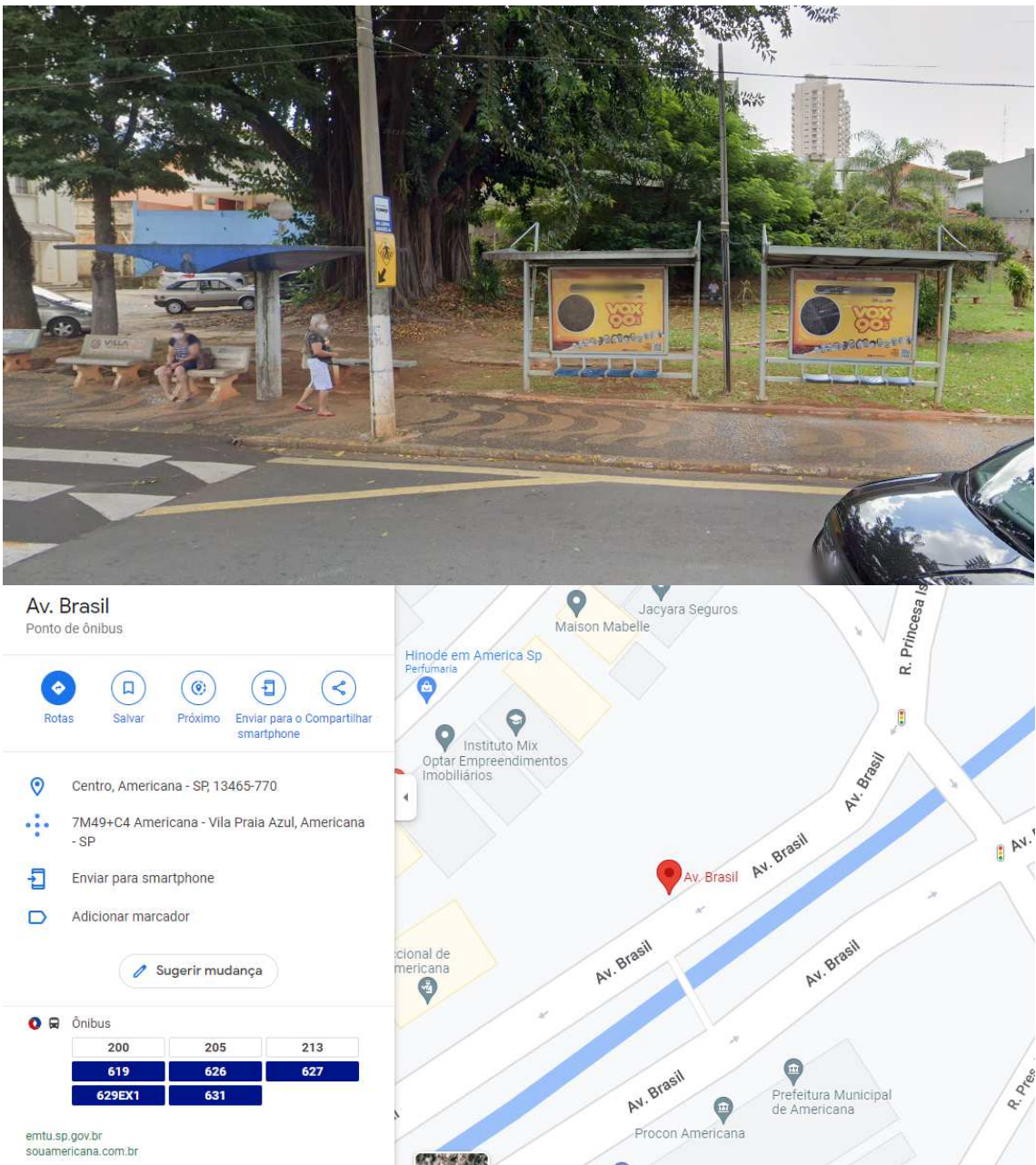


Figura 160 - Ponto de parada de ônibus – Avenida Brasil

Fonte: Google Maps/ Google Street View

O ponto localizado à Avenida Brasil, próximo à Delegacia Seccional de Polícia de Americana possui três coberturas de dois tipos diferentes: uma de concreto com banco de concreto e duas estruturas metálicas com bancos metálicos, possui placa indicativa e marcação de solo, além de possuir travessia elevada.

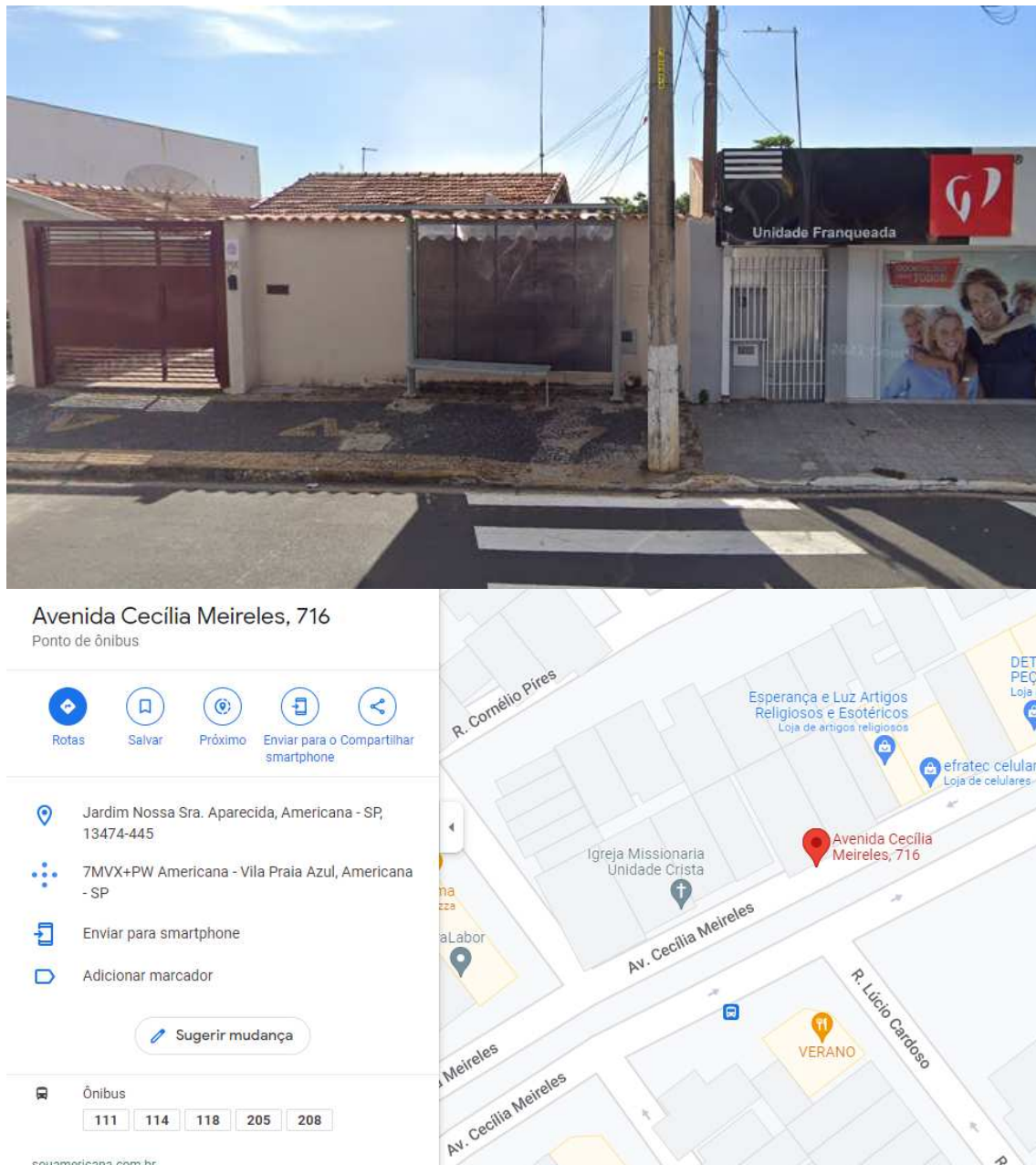


Figura 161 - Ponto de parada da Avenida Cecília Meireles

Fonte: Google Maps/ Google Street View

O ponto de ônibus localizado próximo ao número 716 da Avenida Cecília Meireles possui cobertura e banco de estrutura metálica e placa indicativa, porém não possui marcação e solo e a faixa de pedestres se encontra mal posicionada, impossibilitando o pedestre de atravessar caso o ônibus esteja parado realizando embarque/desembarque.

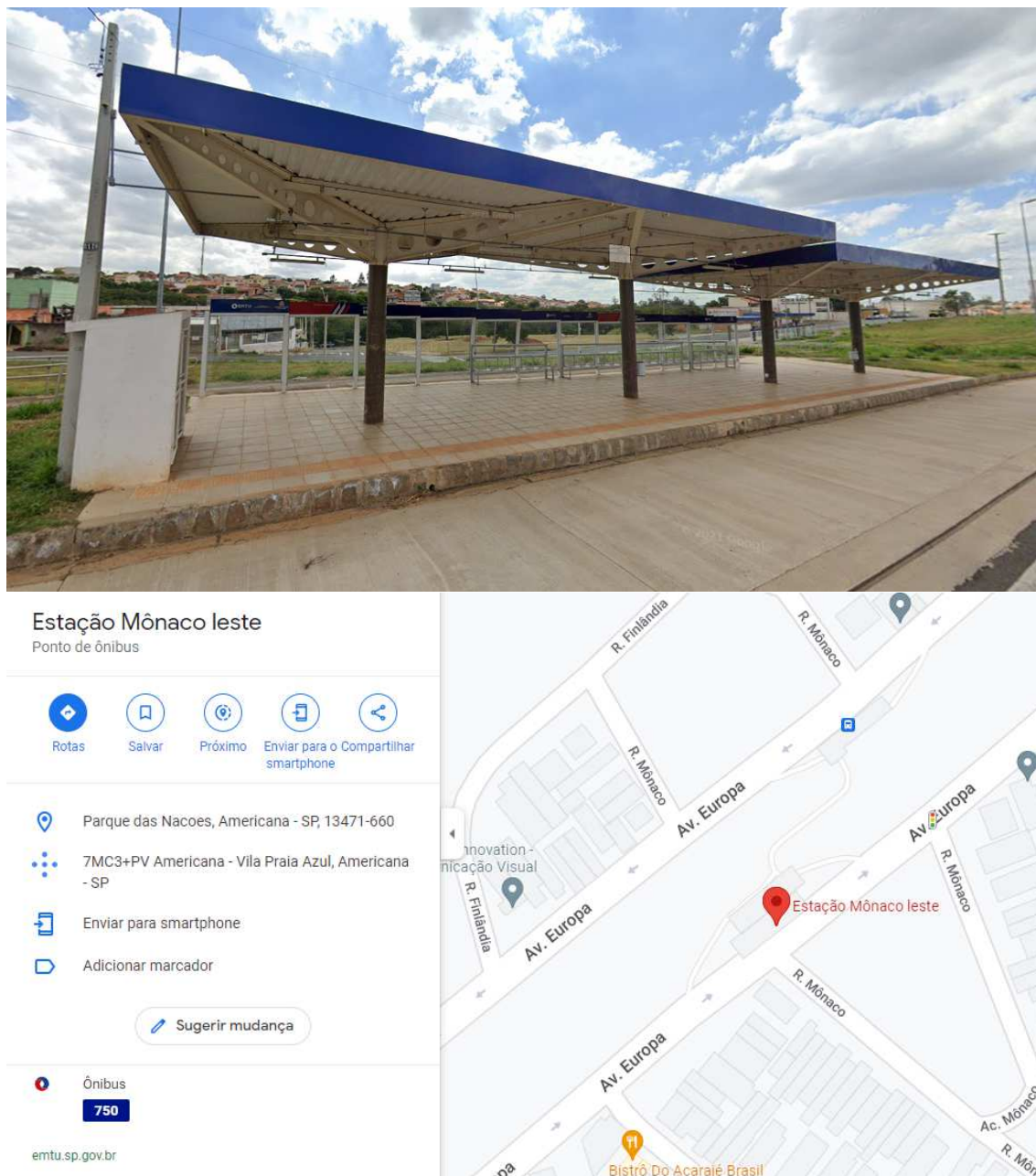


Figura 162 - Estação de transferência – Avenida Europa

Fonte: Google Maps/ Google Street View

As estações de transferência que deveriam compor o corredor metropolitano estão localizadas à Avenida Europa e são grandes estruturas metálicas com vários bancos e iluminação própria. As paradas são feitas em baias próprias no canteiro central.

Tais estruturas são utilizadas apenas pelas linhas intermunicipais gerenciadas pela EMTU e seu potencial de viagens ainda não é explorado conforme planejado pela empresa.

Os ônibus de transporte urbano podem usufruir das estruturas, porém, para tal, precisam de carros específicos que permitem o embarque/desembarque de passageiros dos dois lados do veículo e a empresa de transporte urbanos de Americana não possui tais carros em circulação no município.

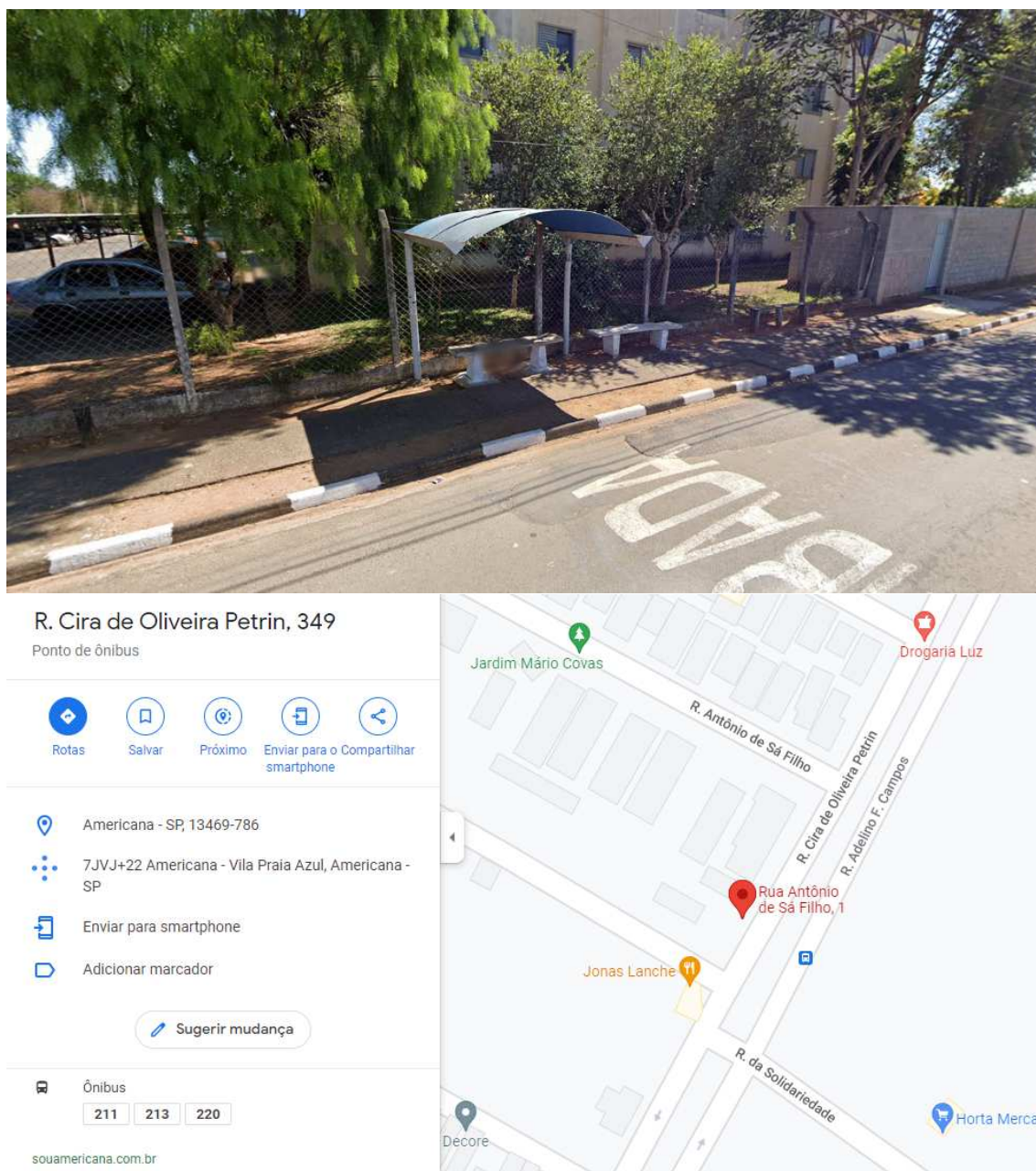


Figura 163 - Ponto de ônibus – Rua Cira de Oliveira Petrin

Fonte: Google Maps/ Google Street View

A cobertura do ponto da Rua Cira Petrin é de estrutura metálica e seus bancos de concreto, um ponto bem antigo e que provavelmente já precisa de atualização.

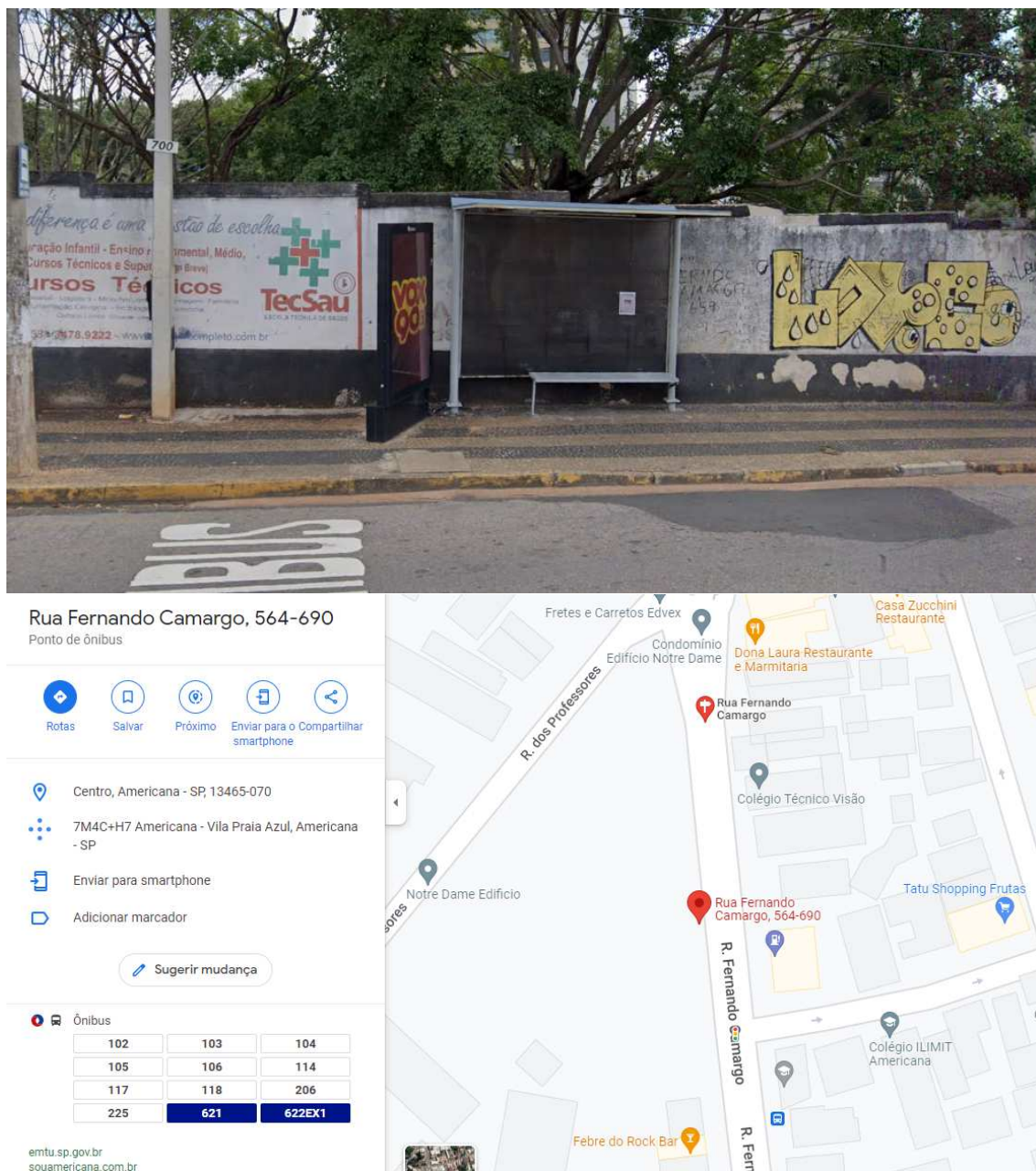


Figura 164 - Ponto de ônibus – Rua Fernando Camargo

Fonte: Google Maps/ Google Street View

O ponto localizado à Rua Fernando Camargo possui cobertura e banco de estrutura metálica e propaganda posicionada diagonalmente na via, este tipo de estrutura geralmente prejudica a livre circulação de pedestres, principalmente daqueles com limitações de

mobilidade, este ponto de parada possui alto fluxo de linhas e usuários, geralmente no embarque da tarde e é atendido tanto por linhas urbanas e interurbanas.

Estes são apenas alguns exemplos dos pontos de parada de transporte coletivo na cidade de Americana, não há padrão estabelecido e sua manutenção e implantação geralmente fica dividida entre o poder público, a empresa concessionária do transporte e parcerias com a iniciativa privada.

1.1.1 Pontos de táxi

Hoje o município de Americana possui 117 vagas de táxi distribuídas em 31 Pontos, conforme Decreto Municipal 11.901 de 10 de janeiro de 2018.



Figura 165 - Mapa da localização dos pontos de táxi

Fonte: Decreto Municipal 11.901/2018

Seguem imagens e descrição dos pontos de táxi de maior relevância no município:

3.3.6.1 Ponto Hospital São Francisco: Localiza-se na Praça Francisco Matarazzo ao lado do Hospital São Francisco, com 08 vagas, onde a faixa destinada aos táxis é extensa e está ociosa para a demanda atual, uma vez que houve um aumento do uso do transporte por aplicativo nos últimos anos. Parte deste espaço pode ser destinado às vagas de estacionamento uma vez que o entorno apresenta déficit devido ao alto fluxo de pessoas que acessam o hospital e utilizam automóvel particular como meio de transporte;



Figura 166 - Ponto de táxi do Hospital São Francisco

3.3.6.2 Ponto Praça Comendador Muller: Localiza-se na Praça Comendador Muller, na Rua Fernando Camargo, com 13 vagas. Apresenta movimento de passageiros neste ponto, mas observamos um grande número de vagas ociosas destinadas aos táxis comparado com a demanda atual;



Figura 167 - Ponto de táxi da Praça Comendador Muller

3.3.6.3 Ponto Matriz Nova – Basílica de Santo Antônio de Pádua: Localiza-se na Rua Dr. Vieira Bueno, esquina com Rua 30 de Julho, com 07 vagas. Possui cobertura metálica que proporciona proteção aos motoristas e clientes na espera. Um dos poucos lugares que observamos a utilização do espaço, visto que está na região central próxima ao calçadão, onde a demanda é maior;



Figura 168 - Ponto de táxi da Matriz Nova – Basílica de Santo Antônio de Pádua

3.3.6.4 Ponto Cemitério da Saudade: Localiza-se na Praça Dr. Fernando Costa, com 05 vagas. Possui uma construção de apoio aos taxistas com cobertura metálica, aparentemente sem uso. Como nos demais pontos observamos a diminuição da procura por este meio de transporte;



Figura 169 - Ponto de táxi do Cemitério da Saudade

3.3.6.5 Ponto Rodoviária: Localiza-se na Rodoviária Municipal Francisco Luiz Bendilatti, com 15 vagas, na Rua Ítalo Boschiero. Observamos uma longa faixa de vagas de táxis que estão ociosas e que poderiam ser utilizadas para estacionamento e embarque e desembarque;



Figura 170 - Ponto de táxi da Rodoviária

3.3.6.6 Ponto Rodoviária: Localiza-se no piso inferior da Rodoviária Municipal Francisco Luiz Bendilati, com 02 vagas;

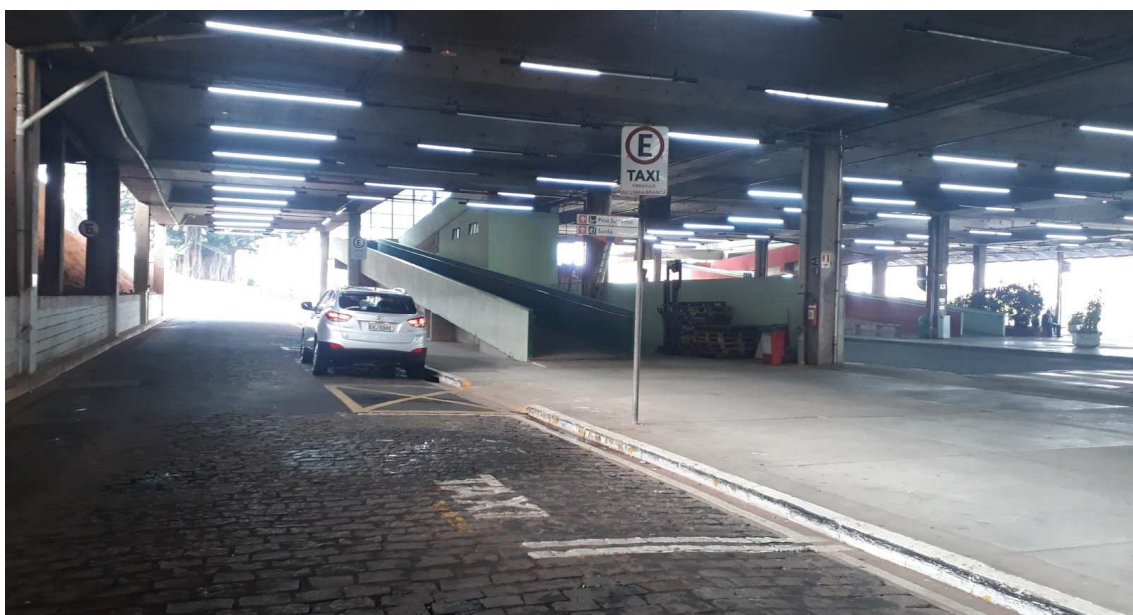


Figura 171 - Ponto de táxi da Rodoviária – Piso Inferior

3.3.6.7 Ponto Praça Divino Salvador: Localiza-se na Rua Gonçalves Dias, com 03 vagas. Também com aparente baixa demanda;



Figura 172 - Ponto de táxi da Praça Divino Salvador

3.3.6.8 Ponto Hospital Municipal: Localiza-se no Hospital Municipal na Rua Interna Dona Ana Almeida Pioli – Dona Anita, com 05 vagas. Este local apresenta uma demanda maior que outros pontos e consiste em demarcação no solo, cones delimitando o espaço e placa de sinalização vertical. Não possui uma estrutura de proteção adequada aos passageiros deste local;



Figura 173 - Ponto de táxi do Hospital Municipal

3.3.6.9 Ponto Avenida Paschoal Ardito: Localiza-se na Avenida Paschoal Ardito em frente à Regional do São Vito, com 03 vagas. O espaço está aparentemente ocioso;



Figura 174 - Ponto de táxi da Avenida Paschoal Ardito (em frente à Regional)

3.3.6.10 Ponto Terminal Urbano: Localiza-se na Avenida Dr. Antônio Lobo, na Praça Basílio Rangel, com 22 vagas. O local é inapropriado para o número de vagas, que poderia ser utilizado para o convívio de pedestres e comerciantes;



Figura 175 - Ponto de táxi do Terminal Urbano – Avenida Dr. Antônio Lobo, Praça Basílio Rangel

3.3.6.11 Ponto do Hospital São Lucas: Localiza-se no Hospital São Lucas, atual Notre Dame Intermédica Saúde, na Avenida Brasil, com 04 vagas;



Figura 176 - Ponto de táxi do Hospital São Lucas

3.3.6.12 Ponto Hospital UNIMED: Localiza-se no Hospital da UNIMED na Avenida Brasil, com 03 vagas;



Figura 177 - Ponto de táxi do Hospital UNIMED

3.3.6.13 Ponto Avenida Campos Sales: Localiza-se na Avenida Campos Sales esquina com Rua Florindo Cibin. Conforme Decreto Municipal 11.901/2018 constam 04 vagas, mas no local existem 02 vagas demarcadas;



Figura 178 - Ponto de táxi da Avenida Campos Salles

3.3.6.14 Ponto Poupatempo: Localiza-se no Poupatempo, na Avenida Rafael Vita esquina com Rua José de Alencar. De acordo com o Decreto constam 02 vagas, mas no local possui uma vaga, com demarcação de pintura no solo;

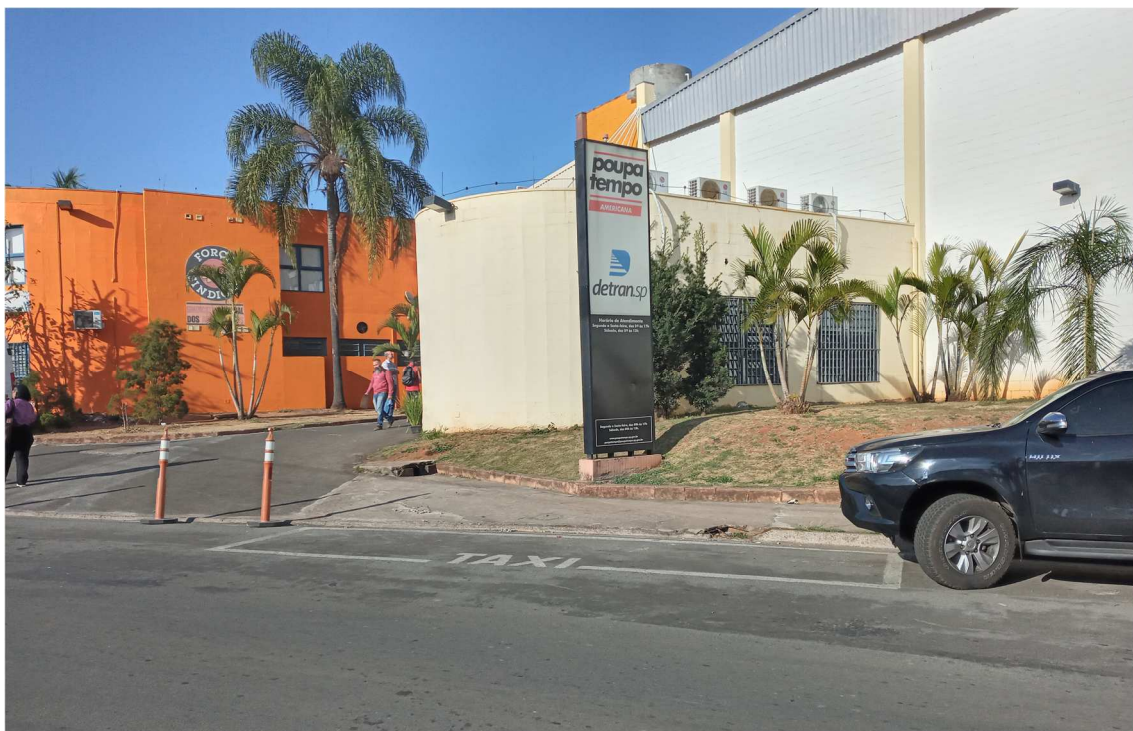


Figura 179 - Ponto de táxi do Poupatempo

Os seguintes pontos apresentados no Decreto 11.901/2018: **Guaicurus**, localizado na Avenida Bandeirantes altura do número 720; **Igreja São Domingos** na Avenida Nove de Julho altura do número 1148; e **Jardim Ipiranga** na Praça da Independência, não existem mais nos referidos locais.

Desta forma podemos concluir que nos últimos anos houve uma grande procura pelo serviço de transporte por aplicativo, que conseqüentemente reduziu a procura pelo serviço de táxi e os espaços definidos no ano de 2018 estão hoje subutilizados.

3.3.7 Moto de Táxi

O município de Americana não possui o serviço de transporte remunerado de passageiros com motocicleta, mototáxi, e não possui legislação própria que regule este serviço. Quando houver a necessidade, deverá fazê-lo conforme resolução CONTRAN 943 de 2022.

3.4 Principais conflitos do sistema viário atualmente

-

Entendemos que pontos de conflito são aqueles trechos de via, conexões entre as diferentes partes da cidade e as travessias e intersecções de vias onde há o estrangulamento do trânsito.

3.4.1 Transposição da linha férrea e Ribeirão Quilombo

- Viaduto Amadeu Elias;
- Travessia em nível da linha férrea na Rua Carioba;
- Viaduto João Batista Romano;
- Avenida Europa.

3.4.2 Transposição das rodovias

Rodovia Anhanguera:

- Avenida Nicolau João Abdalla;
- Viaduto Waldemar Tebaldi;
- Falta de travessias na região da Praia dos Namorados e Praia Azul.

3.4.3 Rodovia Luiz de Queiroz:

- Falta de acesso adequado para o Aeroporto Municipal e Bairro Terras do Imperador;
- Viaduto Paulo Roberto Meneguel (Avenida N.S. De Fátima);
- Conexão inadequada da Rodovia ao Jd. Alvorada/ Avenida Bandeirantes;
- Conexão da Rodovia Astrônomo Jean Nicolini com a Rua Dom Pedro II;
- Viaduto Avenida de Cillo;
- Ausência de conexão entre a Avenida Castelhanos e a Rua Izolina Geminiani Rosa;
- Viaduto Rua Iacanga;

3.4.4 Vias com problemas de fluidez

- Rua Rio Branco;

- Rua Fernando Camargo;
- Avenida Dr. Antônio Lobo;
- Rua Presidente Vargas (Continuação da Avenida Brasil);
- Avenida Henrique G. R. Brechmarcker/ Avenida Graciliano Ramos;
- Avenida Nicolau João Abdalla;
- Rua Maranhão/ Rua Heitor Siqueira;
- Avenida Antônio Pinto Duarte;
- Avenida Paschoal Ardito;
- Rua João Bernestein;
- Avenida Afonso Pansan;
- Avenida da Saúde
- Avenida N.S. de Fátima;
- Avenida Bandeirantes;
- Avenida Paulista;
- Avenida da Amizade;
- Avenida João Luiz Mazer/ Estrada da Balsa;
- Rua João Batista Bazanelli;
- Avenida Europa;
- Avenida Nove de Julho;
- Avenida São Jerônimo;
- Avenida Campos Salles;
- Rua Luiz de Camões/Rua Vicente de Carvalho;
- Avenida de Cillo;
- Rua Fortunato Faraone;
- Rua Dom Bosco;
- Rua das Paineiras;
- Rua Florindo Cibir;
- Avenida Giaconda Cibir;
- Rua Dom Pedro II;
- Rua Cabo Oswaldo de Moraes;
- Avenida Padre Oswaldo Vieira de Andrade.

3.4.5 Travessia de pedestres

- Rua Fernando Camargo;
- Avenida Bandeirantes;
- Avenida Paschoal Ardito;
- Avenida Compositor;
- Avenida Geraldo Gobbo;
- Avenida Europa;
- Avenida Campos Salles;
- Avenida de Cillo;
- Avenida Abdo Najar;
- Avenida N.S. de Fátima;
- Avenida Paulista;
- Avenida da Amizade;
- Avenida São Jerônimo
- Avenida Dr. Antônio Lobo;
- Avenida Giaconda Cibin;

3.4.6 Abuso de Velocidade

O abuso de velocidade é a principal reclamação dos munícipes de Americana, porém é um problema generalizado que não é possível tratar com intervenções locais, salvo raras exceções.

4 PESQUISA ORIGEM/DESTINO - NÚMERO DE VIAGENS

Conforme estabelecido por Ortúzar e Willumsen (2011), para elaborar uma matriz de desejo de viagens Origem e Destino (OD) em cidades com um zoneamento ordenado, seriam necessários dados de toda a população domiciliada no município, sendo uma grande dificuldade em um município com mais de 200 mil habitantes como a cidade de Americana.

Considerando então a impossibilidade de levantamento de pesquisa tão extensa, optou-se pelas informações referentes as viagens na cidade de Americana foram embasadas em estimativa estatística utilizando o modelo Fratar para estimar o número de viagem entre as Zonas de Tráfego definidas neste Plano. Com isso, fica estabelecido que a análise se daria através dos dados sobre as maiores tendências de deslocamento, ou seja, considerando a relação entre população e empregos ofertados na região, utilizando os dados de estimativa de população obtida pelo IBGE e a de empregos por região pelo RAIS (Relação Anual de Informações Sociais) do Ministério do Trabalho e Emprego.

Cabe destacar que os dados da Matriz obtidos são resultados de estimativas matemáticas, tendo regiões onde pode haver variações e algumas inconsistências, como trataremos abaixo.

Para analisarmos o número de viagens no município utilizamos a divisão em zonas de tráfego adotada para esse Plano de Mobilidade Urbana na construção do Diagnóstico do Município de Americana. Foram utilizadas as dez áreas de planejamento que compõe a Macrozona de Uso Predominante Urbano e a Macrozona de Uso Predominante Ambiental, implantadas pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado –PDDI, em territórios denominados zonas de tráfego; com o objetivo de construir um diagnóstico que trouxesse a realidade vivenciada pela população.

As zonas de tráfego são a subdivisão das áreas de planejamento do ponto de vista do planejamento da mobilidade. O município teve seu território da Macrozona de Uso Predominante Urbano dividido em 39 m zonas de tráfego mais a Macrozona de Uso Predominante Ambiental (Zona Rural), totalizando 40 zonas de tráfego conforme mapa abaixo.



Figura 180 - Divisão de Zonas de Tráfego no Município de Americana

Fonte: IBGE,2010 – Adaptado por SEPLAN, 2022

O contorno de cada setor foi definido de maneira que englobasse as áreas com variáveis socioeconômicas similares, ou seja, os setores censitários do CENSO 2010, baseado nos dados publicados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Os aspectos principais observados para a divisão das zonas de tráfego em Americana foram os de densidade demográfica, alfabetização, renda e uso do solo.

Os dados apresentados abaixo são resultado dessa relação e divididos pelas zonas de tráfego, visando maior compreensão das viagens.

Consideramos nessa análise as viagens e não os deslocamentos, então segue a importância de diferenciá-los. Na mobilidade urbana, os termos deslocamento e viagens são usados para diferenciar a circulação de pessoas, enquanto o deslocamento é utilizado como uma forma mais ampla e genérica, como caminhar até utilizar o transporte público ou privado de forma mais irregular ou esporádica. Já a viagem está mais relacionada a uma jornada específica e mais planejada, como o movimento casa/trabalho ou atividades lazer e recreação, considerando fatores como horários, tempo de deslocamento, custo e conveniência. Outro fator é que as viagens podem ser realizadas com um único modo de transporte ou com a combinação de diferentes modos, como usar um ônibus para ir até a

determinado ponto e depois uma caminhada até o destino, já os deslocamentos têm uma tendência maior de uso de apenas um modal.

Ou seja, as análises de dados e estimativas de linhas de desejo serão consideradas a partir dos dados de viagem, que são essas circulações mais consistentes, frequentes e planejadas.

No documento III quando trataremos das diretrizes para o Plano de Mobilidade Urbana de Americana contemplaremos todos os tipos de deslocamentos através de outros modais de transporte.

Com base nas informações coletadas e na Matriz OD estimada foi possível identificar as Zonas de Tráfego de maior destino e de maior origem, possibilitando uma análise quanto a rotas mais frequentes e populares sendo esses dados aqui utilizados para entender melhor como as pessoas se deslocam em uma determinada área e, assim, o planejamento de intervenções para melhorar a mobilidade urbana.

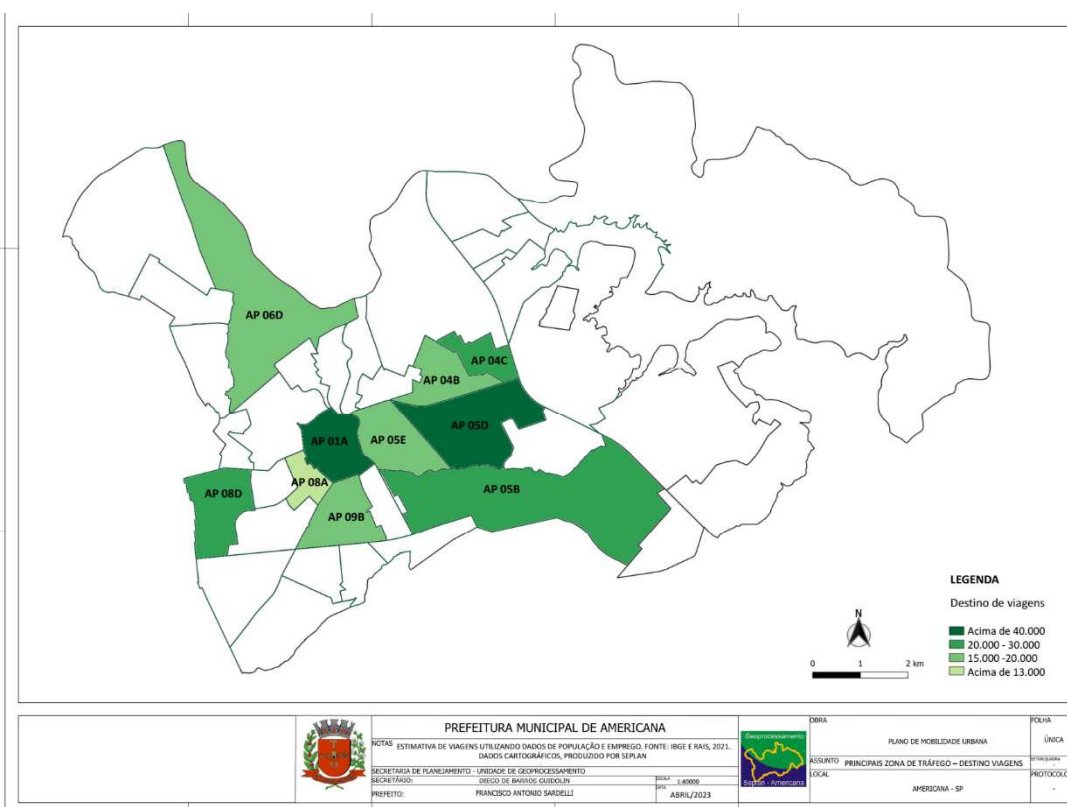


Figura 181 - Destino de viagens por Zona de Tráfego.

Fonte: IBGE e RAIS, 2021 – Adaptado SEPLAN

Ao analisarmos as dez principais zonas de tráfego de destinos em viagem podemos identificar que a área central ainda concentra o maior número de viagens, resultado de

-

grande oferta de emprego na região. Cabe destacar que essas zonas são responsáveis por 66% do destino de todo o município. A zona de tráfego AP01-A concentra pouco mais de 12% das viagens, seguida da zona AP05-D com pouco mais de 11% lembrando que nesta zona de tráfego temos o Pronto Socorro Municipal, o Hospital Municipal, a Faculdade Americana - FAM e uma zona industrial e ainda faz divisa com Distrito Industrial. Existem linhas do transporte coletivo de outras regiões passam pelo hospital municipal, enquanto a zona AP01-A tem sua atração pelos empregos no comércio e serviço, a zona AP05-D tem suas viagens em função da busca pelo recurso de saúde, educação e distritos industriais.

Na zona AP06D temos um fluxo de viagens de origem e com o destino de 4,36%, tendo em vista nesta região estar localizado um setor de atividade econômica e bairros populosos com desdobramento de lotes e um conjunto habitacional de interesse social.

Além disso, podemos notar a influência da área central na concentração de destino e consequentemente de empregos sendo irradiada para as zonas vizinhas, como a zona AP09-B, área com muitas atividades econômicas, Centro Cívico e SESI; com a zona área com indústrias, Hospital São Francisco e UBS Vila Galo e com a zona AP08A que apresenta concentração de condomínios edifícios de serviços, com uma rede de comércio na Avenida de Cillo, duas unidades hospitalares particulares e uma particular de pronto atendimento.

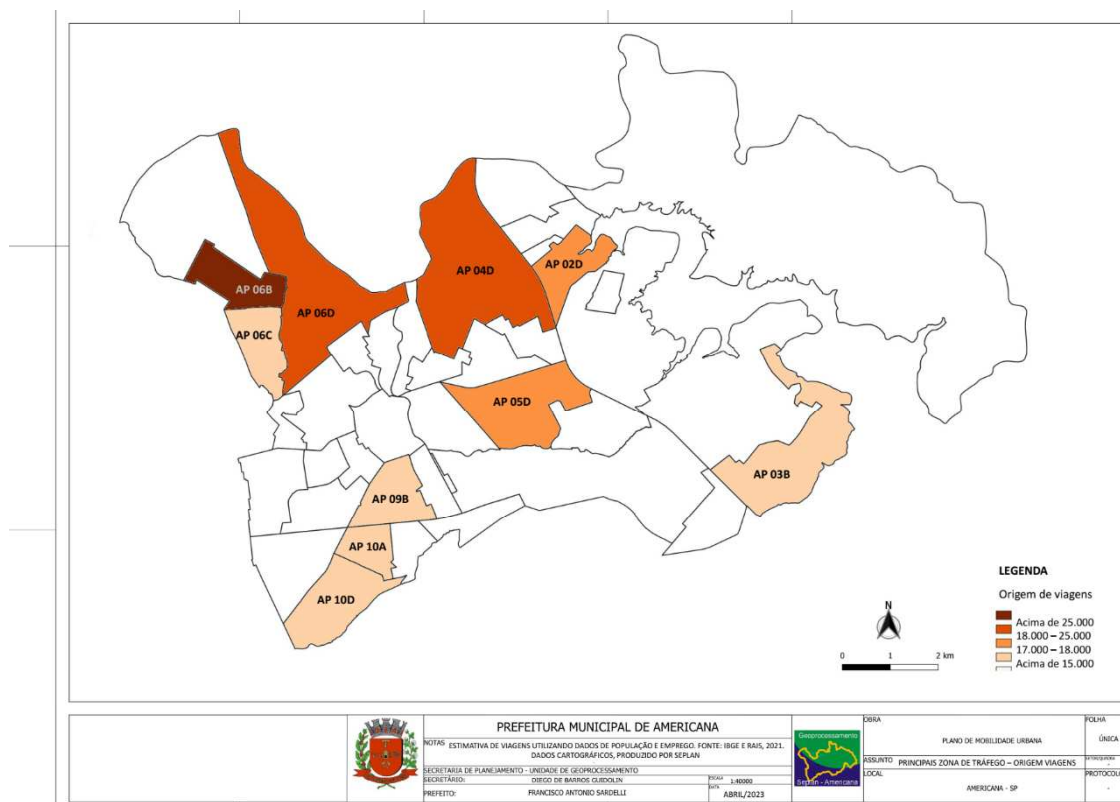


Figura 182 - Mapa de origem de viagens por Zona de Tráfego.

Fonte: IBGE e RAIS, 2021 – Adaptado SEPLAN

Ao realizarmos o mesmo processo de análise das dez principais zonas de tráfego de origem em viagem em contraposição com a de destino, temos o mapa 3, onde fica claro que os destinos estão concentrados na área central e as origens nas periferias do município, em função da densidade urbana causada pelo preço dos lotes urbanos. Essas zonas também concentram 50% das origens de viagens de todo o município. A área de planejamento 06 que compõe as zonas de tráfego AP06A, AP06B, AP06C e AP06D é uma das mais populosas do município e concentra um número expressivo de habitação de interesse social ou de loteamentos que foram projetados com lotes de 300m² que foram subdivididos em lotes de 150m² o que gerou uma população densa nesta região. A concentração maior da origem de destino das viagens é na zona de tráfego 22 com quase 8%, composta em sua maioria por bairros de habitação de interesse social (São Jeronimo, Jardim da Paz, Parque da Liberdade, Conjunto Habitacional Mário Covas); vindo logo a seguir a zona de tráfego 24 (Parque das Nações/ Morada do Sol e Novo Horizonte e loteamentos industriais). Ressalvamos aqui que a zona de tráfego 21 na realização do censo 2010 estava com o loteamento Jardim da Balsa em início de ocupação e que hoje

neste território além da ocupação quase que total do Jardim da Balsa I e II, do Jardim Pacaembu temos implantados dois conjuntos habitacionais verticais de interesse social.

Através desses dados e das análises acima foi possível traçar 5 linhas de desejos, observando o maior número de viagens e o atendimento de linhas de ônibus no local.

A primeira linha é a de contorno da área central, conectando as zonas com maior destino no entorno imediato da zona AP01A, um percurso que ainda não é atendido por nenhuma linha de transporte, apenas por combinação de linhas e percurso pedonal.

As outras quatro linhas desejos que aparecerem se referem a conexão da área central e as periferias, que hoje já são atendidas pelo transporte coletivo, porém não na quantidade que seria desejável a partir das análises de números de viagens e capacidade socioeconômica das áreas em questão.

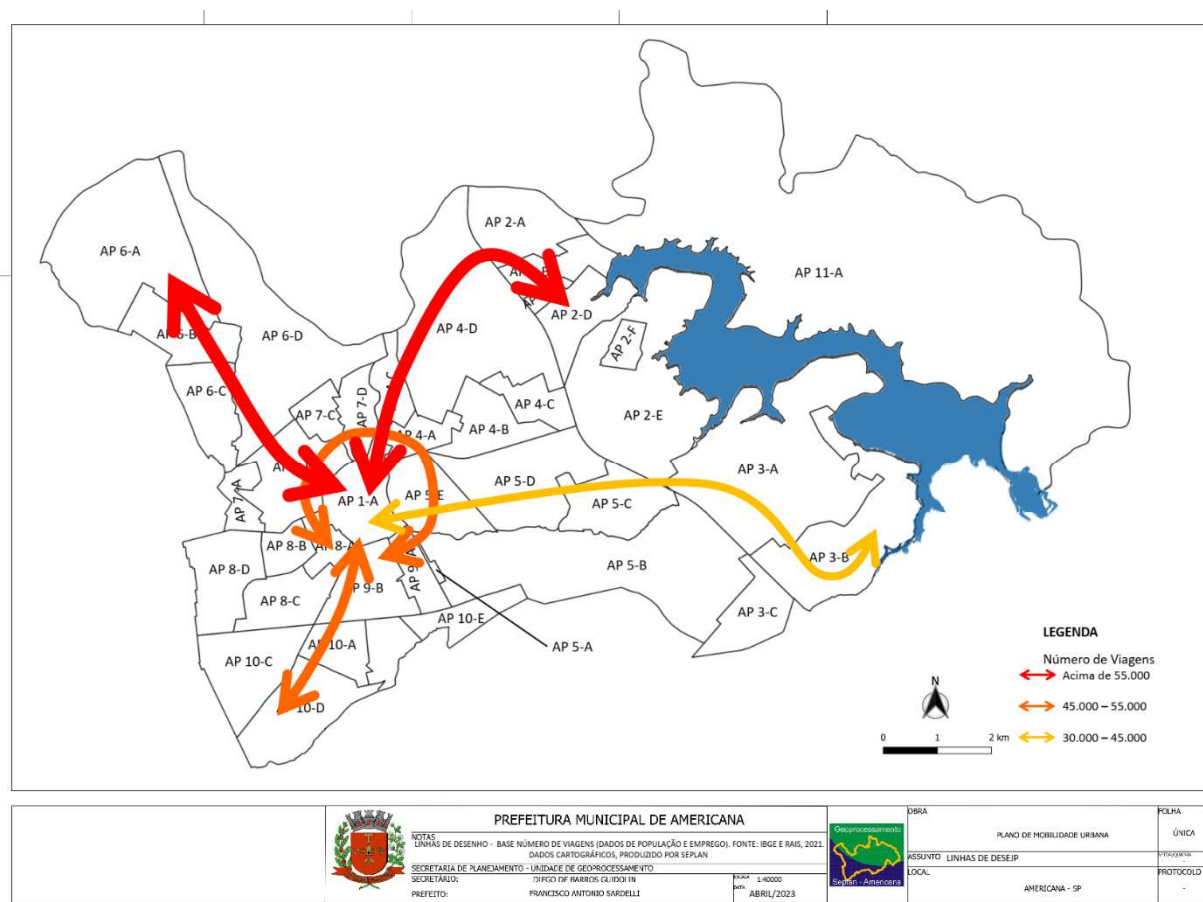


Figura 183 - Mapa das linhas de desejo do transporte coletivo.

Fonte: IBGE e RAIS, 2021 – Adaptado SEPLAN

DESTINO															
ORIGEM	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6	Zona 7	Zona 8	Zona 9	Zona 10	Zona 11	Zona 12	Zona 13	Zona 14	Zona 15
Zona 1	1096,37	268,92	17,76	33,06	79,57	59,45	3,43	23,64	50,13	90,26	382,04	48,07	297,27	705,5	0
Zona 2	168,28	41,28	2,73	5,07	12,21	9,13	0,53	3,63	7,69	13,85	58,64	7,38	45,63	108,29	0
Zona 3	1738,2	426,35	28,15	52,42	126,15	94,26	5,44	37,49	79,48	143,1	605,69	76,22	471,3	1119	0
Zona 4	697,43	171,07	11,3	21,03	50,61	37,82	2,18	15,04	31,89	57,42	243,02	30,58	189,1	449	0
Zona 5	2198,01	539,13	35,6	66,28	159,52	119,19	6,88	47,4	100,51	180,95	765,91	96,38	595,97	1414,4	0
Zona 6	741,34	181,83	12,01	22,36	53,8	40,2	2,32	15,99	33,9	61,03	258,32	32,51	201,01	477	0
Zona 7	163	39,98	2,64	4,92	11,83	8,84	0,51	3,52	7,45	13,42	56,8	7,15	44,2	104,89	0
Zona 8	455,66	111,76	7,38	13,74	33,07	24,71	1,43	9,83	20,84	37,51	158,78	19,98	123,55	293,21	0
Zona 9	2024,45	496,56	32,79	61,05	146,92	109,78	6,34	43,66	92,57	166,67	705,43	88,77	548,91	1302,71	0
Zona 10	1077,71	264,34	17,46	32,5	78,21	58,44	3,38	23,24	49,28	88,72	375,53	47,26	292,21	693,5	0
Zona 11	1676,58	411,23	27,16	50,56	121,67	90,92	5,25	36,16	76,67	138,03	584,22	73,51	454,59	1078,86	0
Zona 12	102,7	25,19	1,66	3,1	7,45	5,57	0,32	2,21	4,7	8,46	35,79	4,5	27,85	66	0
Zona 13	2902,79	711,99	47,02	87,54	210,66	157,41	9,09	62,6	132,74	238,98	1011,49	127	787	1868	0
Zona 14	1092,03	267,85	17,69	32,93	79,25	59,22	3,42	23,55	49,94	89,9	380,53	47,88	296,09	702,71	0
Zona 15	230,28	56,48	3,73	6,94	16,71	12,49	0,72	4,97	10,53	18,96	80,24	10,1	62,44	148,18	0
Zona 16	215,39	52,83	3,49	6,5	15,63	11,68	0,67	4,65	9,85	17,73	75,05	9,44	58,4	138,6	0
Zona 17	431,91	105,94	7	13,03	31,35	23,42	1,35	9,31	19,75	35,56	150,5	18,94	117,11	277,93	0
Zona 18	2217,04	543,79	35,91	66,86	160,9	120,23	6,94	47,81	101,38	182,52	772,54	97,21	601,13	1426,64	0
Zona 19	1288,58	316,06	20,87	38,86	93,52	69,88	4,04	27,79	58,92	106,08	449,01	56,5	349,39	829,19	0
Zona 20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zona 21	3635,46	891,7	58,88	109,63	263,83	197,14	11,39	78,4	166,24	299,29	1266,8	159,41	985,72	2339,38	0
Zona 22	1935,32	474,69	31,35	58,36	140,45	104,95	6,06	41,74	88,5	159,33	674,37	84,86	524,74	1245,36	0
Zona 23	2420,56	593,71	39,21	73	175,67	131,26	7,58	52,2	110,69	199,28	843,46	106,14	656,31	1557,61	0
Zona 24	762,44	187,01	12,35	22,99	55,33	41,35	2,39	16,44	34,86	62,77	265,68	33,43	206,73	490,62	0
Zona 25	1544,86	378,92	25,02	46,59	112,11	83,78	4,84	33,32	70,64	127,18	538,32	67,74	418,88	994,1	0
Zona 26	657,1	161,17	10,64	19,82	47,69	35,63	2,06	14,17	30,05	54,1	228,97	28,81	178,17	422,84	0
Zona 27	665,02	163,12	10,77	20,05	48,26	36,06	2,08	14,34	30,41	54,75	231,73	29,16	180,31	427,93	0
Zona 28	539,51	132,33	8,74	16,27	39,15	29,26	1,69	11,64	24,67	44,42	188	23,66	146,28	347,17	0
Zona 29	698,94	171,44	11,32	21,08	50,72	37,9	2,19	15,07	31,96	57,54	243,55	30,65	189,51	449,76	0
Zona 30	1481,17	363,3	23,99	44,67	107,49	80,32	4,64	31,94	67,73	121,94	516,12	64,95	401,61	953,12	0
Zona 31	1388,64	340,61	22,49	41,88	100,78	75,3	4,35	29,95	63,5	114,32	483,88	60,89	376,52	893,58	0
Zona 32	831,79	204,02	13,47	25,08	60,37	45,11	2,61	17,94	38,04	68,48	289,84	36,47	225,53	535,25	0
Zona 33	1991,28	488,42	32,25	60,05	144,51	107,98	6,24	42,94	91,06	163,94	693,88	87,31	539,92	1281,37	0
Zona 34	1976,21	484,72	32,01	59,6	143,42	107,17	6,19	42,62	90,37	162,69	688,62	86,65	535,83	1271,67	0
Zona 35	1634,75	400,97	26,48	49,3	118,64	88,65	5,12	35,25	74,75	134,58	569,64	71,68	443,25	1051,94	0
Zona 36	334,49	82,04	5,42	10,09	24,27	18,14	1,05	7,21	15,3	27,54	116,55	14,67	90,69	215,24	0
Zona 37	1941,16	476,13	31,44	58,54	140,88	105,27	6,08	41,86	88,76	159,81	676,41	85,12	526,33	1249,12	0
Zona 38	736,25	180,59	11,92	22,2	53,43	39,93	2,31	15,88	33,67	60,61	256,55	32,28	199,63	473,77	0
Zona 39	215,2	52,78	3,49	6,49	15,62	11,67	0,67	4,64	9,84	17,72	74,99	9,44	58,35	138,48	0
Zona 40	140,58	34,48	2,28	4,24	10,2	7,62	0,44	3,03	6,43	11,57	48,99	6,16	38,12	90,46	0
Total Geral	46048,48	11294,73	745,87	1388,68	3341,85	2497,13	144,22	993,07	2105,69	3791,01	16045,88	2018,86	12485,58	29632,38	0

Tabela 19 - Resultados da pesquisa origem/destino com base nas zonas de tráfego – Parte 1

Fonte: IBGE e RAIS, 2021 – Adaptado SEPLAN

DESTINO														
ORIGEM	Zona 16	Zona 17	Zona 18	Zona 19	Zona 20	Zona 21	Zona 22	Zona 23	Zona 24	Zona 25	Zona 26	Zona 27	Zona 28	Zona 29
Zona 1	518,6	89,08	957,84	359,76	0,78	66,91	145,79	371,83	27,27	184,15	104,78	20,21	312,38	276,27
Zona 2	79,6	13,67	147,02	55,22	0,12	10,27	22,38	57,07	4,19	28,27	16,08	3,1	47,95	42,41
Zona 3	822,21	141,23	1518,58	570,38	1,24	106,08	231,14	589,51	43,24	291,96	166,12	32,04	495,25	438,01
Zona 4	329,9	56,67	609,31	228,86	0,5	42,56	92,74	236,53	17,35	117,14	66,65	12,86	198,71	175,75
Zona 5	1039,7	178,59	1920,28	721,26	1,57	134,14	292,28	745,45	54,68	369,19	210,06	40,52	626,26	553,88
Zona 6	350,67	60,24	647,67	243,26	0,53	45,24	98,58	251,42	18,44	124,52	70,85	13,67	211,22	186,81
Zona 7	77,1	13,24	142,41	53,49	0,12	9,95	21,68	55,28	4,06	27,38	15,58	3	46,44	41,08
Zona 8	215,53	37,02	398,08	149,52	0,33	27,81	60,59	154,54	11,34	76,53	43,55	8,4	129,83	114,82
Zona 9	957,61	164,49	1768,65	664,31	1,45	123,55	269,2	686,59	50,36	340,04	193,48	37,32	576,81	510,14
Zona 10	509,78	87,57	941,54	353,64	0,77	65,77	143,31	365,5	26,81	181,02	103	19,87	307,06	271,57
Zona 11	793,06	136,23	1464,74	550,16	1,2	102,32	222,94	568,61	41,71	281,61	160,23	30,91	477,69	422,48
Zona 12	48,58	8,34	89,73	33,7	0,07	6,27	13,66	34,83	2,55	17,25	9,82	1,89	29,26	25,88
Zona 13	1373,08	235,86	2536,01	952,53	2,08	177,15	386	984,48	72,21	487,56	277,42	53,51	827,07	731,48
Zona 14	516,55	88,73	954,05	358,34	0,78	66,65	145,21	370,36	27,17	183,42	104,37	20,13	311,14	275,18
Zona 15	108,93	18,71	201,18	75,56	0,16	14,05	30,62	78,1	5,73	38,68	22,01	4,24	65,61	58,03
Zona 16	101,88	17,5	188,18	70,68	0,15	13,15	28,64	73,05	5,36	36,18	20,59	3,97	61,37	54,28
Zona 17	204,3	35,09	377,34	141,73	0,31	26,36	57,43	146,48	10,74	72,55	41,28	7,96	123,06	108,84
Zona 18	1048,7	180,14	1936,91	727,51	1,59	135,3	294,81	751,91	55,15	372,38	211,88	40,87	631,68	558,67
Zona 19	609,52	104,7	1125,76	422,84	0,92	78,64	171,35	437,02	32,06	216,43	123,15	23,75	367,14	324,71
Zona 20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zona 21	1719,64	295,39	3176,1	1192,95	2,6	221,87	483,43	1232,96	90,44	610,63	347,44	67,02	1035,82	916,1
Zona 22	915,44	157,25	1690,78	635,06	1,39	118,11	257,35	656,36	48,14	325,06	184,96	35,68	551,41	487,68
Zona 23	1144,97	196,68	2114,71	794,29	1,73	147,72	321,87	820,93	60,22	406,57	231,33	44,62	689,67	609,96
Zona 24	360,65	61,95	666,11	250,19	0,55	46,53	101,39	258,58	18,97	128,06	72,87	14,05	217,24	192,13
Zona 25	730,75	125,52	1349,66	506,94	1,11	94,28	205,43	523,94	38,43	259,48	147,64	28,48	440,16	389,29
Zona 26	310,82	53,39	574,08	215,62	0,47	40,1	87,38	222,86	16,35	110,37	62,8	12,11	187,22	165,58
Zona 27	314,57	54,03	580,99	218,22	0,48	40,59	88,43	225,54	16,54	111,7	63,56	12,26	189,48	167,58
Zona 28	255,2	43,84	471,34	177,04	0,39	32,93	71,74	182,98	13,42	90,62	51,56	9,95	153,72	135,95
Zona 29	330,61	56,79	610,62	229,35	0,5	42,66	92,94	237,04	17,39	117,4	66,8	12,88	199,14	176,13
Zona 30	700,62	120,35	1294,02	486,03	1,06	90,39	196,96	502,34	36,85	248,78	141,56	27,3	422,02	373,24
Zona 31	656,86	112,83	1213,18	455,67	0,99	84,75	184,66	470,96	34,55	233,24	132,71	25,6	395,65	349,93
Zona 32	393,45	67,59	726,69	272,95	0,6	50,76	110,61	282,1	20,69	139,71	79,49	15,33	237	209,6
Zona 33	941,92	161,8	1739,68	653,43	1,43	121,53	264,79	675,34	49,54	334,46	190,31	36,71	567,36	501,79
Zona 34	934,79	160,57	1726,51	648,48	1,41	120,61	262,79	670,23	49,16	331,93	188,87	36,43	563,06	497,99
Zona 35	773,27	132,83	1428,19	536,43	1,17	99,77	217,38	554,42	40,67	274,58	156,23	30,13	465,78	411,94
Zona 36	158,22	27,18	292,22	109,76	0,24	20,41	44,48	113,44	8,32	56,18	31,97	6,17	95,3	84,29
Zona 37	918,21	157,72	1695,89	636,98	1,39	118,47	258,13	658,34	48,29	326,05	185,52	35,78	553,08	489,15
Zona 38	348,26	59,82	643,22	241,6	0,53	44,93	97,9	249,7	18,32	123,66	70,36	13,57	209,77	185,53
Zona 39	101,8	17,49	188,01	70,62	0,15	13,13	28,62	72,99	5,35	36,15	20,57	3,97	61,32	54,23
Zona 40	66,5	11,42	122,82	46,13	0,1	8,58	18,69	47,68	3,5	23,61	13,44	2,59	40,05	35,42
Total Geral	21781,85	3741,54	40230,1	15110,49	32,96	2810,29	6123,32	15617,29	1145,56	7734,5	4400,89	848,85	13120,18	11603,8

Tabela 20 - Resultados da pesquisa origem/destino com base nas zonas de tráfego – Parte 2

Fonte: IBGE e RAIS, 2021 – Adaptado SEPLAN

DESTINO												
ORIGEM	Zona 30	Zona 31	Zona 32	Zona 33	Zona 34	Zona 35	Zona 36	Zona 37	Zona 38	Zona 39	Zona 40	TOTAL
Zona 1	261,17	494,57	220,55	452,18	104,19	13,74	83,39	123,22	83,78	0	96,83	8524,74
Zona 2	40,09	75,91	33,85	69,41	15,99	2,11	12,8	18,91	12,86	0	14,86	1308,48
Zona 3	414,06	784,1	349,66	716,9	165,19	21,78	132,21	195,36	132,83	0	153,52	13515,85
Zona 4	166,13	314,61	140,3	287,65	66,28	8,74	53,05	78,39	53,3	0	61,6	5423,07
Zona 5	523,59	991,51	442,16	906,54	208,88	27,54	167,19	247,04	167,97	0	194,13	17090,54
Zona 6	176,59	334,41	149,13	305,76	70,45	9,29	56,39	83,32	56,65	0	65,48	5764,21
Zona 7	38,83	73,53	32,79	67,23	15,49	2,04	12,4	18,32	12,46	0	14,4	1267,45
Zona 8	108,54	205,55	91,66	187,93	43,3	5,71	34,66	51,21	34,82	0	40,24	3542,96
Zona 9	482,24	913,22	407,25	834,96	192,39	25,36	153,99	227,54	154,71	0	178,8	15741,07
Zona 10	256,72	486,15	216,8	444,49	102,42	13,5	81,97	121,13	82,36	0	95,19	8379,72
Zona 11	399,38	756,3	337,27	691,49	159,33	21	127,53	188,44	128,13	0	148,08	13036,25
Zona 12	24,46	46,33	20,66	42,36	9,76	1,29	7,81	11,54	7,85	0	9,07	798,46
Zona 13	691,47	1309,44	583,93	1197,22	275,86	36,37	220,79	326,25	221,83	0	256,38	22570,29
Zona 14	260,13	492,61	219,68	450,4	103,78	13,68	83,06	122,74	83,45	0	96,45	8491,05
Zona 15	54,85	103,88	46,32	94,98	21,88	2,88	17,52	25,88	17,6	0	20,34	1790,51
Zona 16	51,31	97,16	43,33	88,84	20,47	2,7	16,38	24,21	16,46	0	19,02	1674,77
Zona 17	102,89	194,83	86,89	178,14	41,05	5,41	32,85	48,54	33,01	0	38,15	3358,33
Zona 18	528,12	1000,1	445,99	914,39	210,69	27,77	168,63	249,18	169,43	0	195,81	17238,51
Zona 19	306,95	581,27	259,21	531,46	122,46	16,14	98,01	144,83	98,47	0	113,81	10019,29
Zona 20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zona 21	866	1639,94	731,32	1499,4	345,49	45,54	276,52	408,6	277,82	0	321,09	28267,38
Zona 22	461,01	873,01	389,31	798,2	183,92	24,25	147,21	217,52	147,9	0	170,93	15048,01
Zona 23	576,6	1091,9	486,93	998,33	230,03	30,32	184,11	272,06	184,98	0	213,79	18821
Zona 24	181,62	343,94	153,38	314,46	72,46	9,55	57,99	85,69	58,27	0	67,34	5928,36
Zona 25	368	696,88	310,77	637,16	146,81	19,35	117,51	173,63	118,06	0	136,45	12012,03
Zona 26	156,53	296,42	132,19	271,01	62,45	8,23	49,98	73,85	50,22	0	58,04	5109,29
Zona 27	158,41	299,99	133,78	274,28	63,2	8,33	50,58	74,74	50,82	0	58,74	5170,83
Zona 28	128,52	243,37	108,53	222,52	51,27	6,76	41,04	60,64	41,23	0	47,65	4195
Zona 29	166,49	315,29	140,6	288,27	66,42	8,76	53,16	78,56	53,41	0	61,73	5434,57
Zona 30	352,83	668,15	297,96	610,89	140,76	18,56	112,66	166,47	113,19	0	130,82	11516,8
Zona 31	330,79	626,41	279,34	572,73	131,97	17,4	105,62	156,07	106,12	0	122,65	10797,37
Zona 32	198,14	375,22	167,33	343,06	79,05	10,42	63,27	93,49	63,57	0	73,47	6467,59
Zona 33	474,34	898,26	400,57	821,28	189,24	24,95	151,46	223,81	152,18	0	175,87	15483,2
Zona 34	470,75	891,46	397,54	815,06	187,81	24,76	150,32	222,11	151,02	0	174,54	15365,97
Zona 35	389,41	737,43	328,85	674,23	155,36	20,48	124,34	183,74	124,93	0	144,38	12710,94
Zona 36	79,68	150,89	67,29	137,96	31,79	4,19	25,44	37,59	25,56	0	29,54	2600,81
Zona 37	462,4	875,65	390,49	800,61	184,48	24,32	147,65	218,17	148,34	0	171,45	15093,47
Zona 38	175,38	332,12	148,11	303,66	69,97	9,22	56	82,75	56,26	0	65,03	5724,69
Zona 39	51,26	97,08	43,29	88,76	20,45	2,7	16,37	24,19	16,45	0	19,01	1673,34
Zona 40	33,49	63,41	28,28	57,98	13,36	1,76	10,69	15,8	10,74	0	12,42	1093,06
Total Geral	10969,17	20772,3	9263,29	18992,18	4376,15	576,9	3502,55	5175,53	3519,04	0	4067,1	358049,26

Tabela 21 - Resultados da pesquisa origem/destino com base nas zonas de tráfego – Parte 3

Fonte: IBGE e RAIS, 2021 – Adaptado SEPLAN