SÃO JOSÉ DO RIO PARDO

DIAGNÓSTICO URBANO 2020

DIAGNÓSTICO URBANO SÃO JOSÉ DO RIO PARDO 2020

DIREITOS DE PROPRIEDADE INTELECTUAL 2020
NÃO ESTÁ AUTORIZADA A REPRODUÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE RELATÓRIO
PARA VENDA OU OUTROS USOS COMERCIAIS

SÃO JOSÉ DO RIO PARDO | DIAGNÓSTICO URBANO 2020

ÍNDICE

7 APRESENTAÇÃO

9 INTRODUÇÃO
10 METODOLOGIA
12 LEVANTAMENTO E COMPATIBILIZAÇÃO DE DADOS
16 LOCALIZAÇÃO
20 INSERÇÃO REGIONAL

23 ANÁLISE HISTÓRICA
24 FORMAÇÃO E CONSTRUÇÃO DA CIDADE
26 EVOLUÇÃO DA ÁREA URBANIZADA

29 DADOS SOCIOECONÔMICOS
30 RADIOGRAFIA: ESTRUTURA SOCIAL
33 RADIOGRAFIA: ESTRUTURA ECONÔMICA
34 RADIOGRAFIA: EQUIPAMENTOS DE SAÚDE
35 RADIOGRAFIA: EQUIPAMENTOS DE ENSINO

37 DADOS AMBIENTAIS
38 RECURSOS HÍDRICOS
40 ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE
42 TOPOGRAFIA E DECLIVIDADE
44 COBERTURA VEGETAL

47 REDES DE INFRAESTRUTURA
48 SANEAMENTO BÁSICO: REDE DE ÁGUA
49 SANEAMENTO BÁSICO: REDE DE ESGOTO
50 SISTEMA VIÁRIO
52 TRÁFEGO
54 CONEXÕES, TRANSPOSIÇÕES E BARREIRAS
56 TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO
58 TRANSPORTES ATIVOS
60 RAIOS DE ALCANCE
64 DIRETRIZES E OBRAS VIÁRIAS PLANEJADAS

67 DADOS DE URBANIZAÇÃO
68 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO
76 TAXA DE OCUPAÇÃO
77 GABARITO DE ALTURA
78 PADRÃO DE OCUPAÇÃO
84 EQUIPAMENTOS URBANOS
86 RAIOS DE ALCANCE DE EQUIPAMENTOS URBANOS
88 CENTRALIDADES
90 VALOR VENAL
91 DIVERSIDADE DE USO DO SOLO E VALOR VENAL
92 HABITAÇÃO SOCIAL
93 NOVO LOTEAMENTOS
94 ANÁLISE DA ESTRUTURA URBANA EM TRANSFORMAÇÃO
95 CONSIDERAÇÕES SOBRE DENSIDADE E ESTRUTURA URBANA

97 LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA
98 PRINCIPAIS LEGISLAÇÕES URBANÍSTICAS
99 LEI ORGÂNICA E CÓDIGO DE POSTURAS
100 PARCELAMENTO DO SOLO
102 PERÍMETRO URBANO
104 PLANO DIRETOR
111 CÓDIGO DE OBRAS
112 CÓDIGO TRIBUTÁRIO
113 ZONEAMENTO IPTU
114 PATRIMÔNIO HISTÓRICO

119 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES
120 DIREÇÕES E ESCOLHAS ESTRATÉGICAS
122 OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL
124 DESAFIOS, OPORTUNIDADES E RECOMENDAÇÕES

127 LISTA DE FIGURAS
131 GLOSSÁRIO
133 EQUIPE

APRESENTAÇÃO

Quando o grupo gestor do Rio Pardo 2050 iniciou os encontros para pensar um planejamento estratégico de São José do Rio Pardo, um dos temas que surgiram dentre as prioridades foi o tratamento das questões urbanas. Um plano estratégico que foque desenvolvimento econômico e geração de emprego e renda usa a base da estrutura urbana para aproveitar os equipamentos existentes, fazer compensações necessárias e garantir que a cidade cresça de maneira sustentável. Um diagnostico urbano como este que se apresenta é um estudo científico e profissional desta história urbana local.

Além de dar sustentação à redação do Plano Rio Pardo 2050, ele será a base de dados para a futura revisão do Plano Diretor de São José do Rio Pardo, já vencido desde 2017. O Plano Diretor atual carece de uma revisão profunda, mesmo considerando que os ajustes necessários foram feitos ao longo do tempo - o que em geral proporciona um grande quebra cabeças de intervenções pontuais.

O Rio Pardo 2050 pretende qualificar o município de Rio Pardo para se inserir no mundo moderno, através de um prisma novo e criativo onde, além das estratégias de desenvolvimento da economia local, sejam incluídas as novas formas de trabalho, lazer e circulação, mobilidade urbana, melhores condições de moradia e, acima de tudo, a maior infraestrutura sanitária que o evento da pandemia vem exigindo.

O presente trabalho nos possibilitará conhecer a estrutura urbana do município, como foi desenvolvida, quais foram os acertos e quais decisões da expansão urbana precisam ter seus impactos negativos mitigados. Para planejar desenvolvimento econômico é necessário conhecer esta estrutura urbana que aí está, com todas as demandas que o Planejamento estratégico exige.

Amelia Queiroz

Diretora Executiva da Agência de Desenvolvimento
Regional Leste Paulista e Sul de Minas

INTRODUÇÃO

A elaboração de um Diagnóstico Urbano para a cidade de São José do Rio Pardo é uma iniciativa importante para todos os seus cidadãos. Um processo não apenas para entender o cenário atual da cidade, mas também garantir futuras boas escolhas em torno das prioridades de desenvolvimento do município.

O Diagnóstico trata de disponibilizar um material precioso para a cidade e seus habitantes, ferramenta essencial para o planejamento do seu futuro. Ele não é um projeto ou plano urbanístico: essencialmente, o trabalho debruça-se sobre dados que permitem a compreensão dos principais fatores que compõem a questão urbanística, como sua evolução histórica, suas infraestruturas, seu suporte físico, suas tipologias edilícias, seus usos e sua legislação urbana, entre outros.

O presente relatório tem como objetivo, portanto, apresentar um panorama atual do município por meio de uma compilação de dados primários e secundários, além de assumir também papel analítico: diversas constatações, análises de dados e diagramas interpretativos sobre as condições atuais de São José do Rio Pardo, bem como projeções e recomendações preliminares, fazem parte deste volume. Seu conteúdo também complementa o Relatório de Diagnóstico Socioeconômico 2020, elaborado pela Agência de Desenvolvimento Regional Leste Paulista Sul de Minas e pela Agência de Desenvolvimento Rio Pardo 2050. Juntos, eles oferecem uma visão ampla e multidisciplinar do município e da sua realidade territorial, social e econômica, e tratam de elencar, como resultado, um material precioso para a cidade e seus habitantes planejarem o seu futuro.

O trabalho a seguir está organizado em capítulos, conforme os temas elencados a seguir:

O Capítulo 1 – Análise Histórica apresenta o esboço histórico da ocupação urbana de São José do Rio Pardo, seu crescimento, a transformação da paisagem e a evolução da área urbanizada.

O Capítulo 2 – Dados Socioeconômicos apresenta dados e informações de população, número de domicílios, renda, pirâmide etária, oferta de empregos, entre outros.

O Capítulo 3 – Dados Ambientais apresenta o suporte físico e as características do sítio e área urbana, bem como as unidades de conservação, mananciais, hidrografia e cobertura vegetal.

O Capítulo 4 – Redes de Infraestrutura trata de redes de serviços urbanos, como rede de água, esgoto, energia e iluminação, e de redes de infraestrutura de mobilidade, tais como sistema viário, circulação e diferentes modais de transporte.

O Capítulo 5 – Dados de Urbanização trata das questões relativas ao uso e ocupação do solo, identificando assim as centralidades, as áreas residenciais, institucionais, equipamentos urbanos, padrão de ocupação e vazios urbanos.

O Capítulo 6 – Legislação Urbanística apresenta o conjunto de instrumentos normativos de relevância para o ordenamento territorial e urbano, tais como o plano diretor atual, as leis de uso e zoneamento, o patrimônio histórico, código de obras e demais instrumentos.

O Capítulo 7 – Conclusões e Recomendações traz breves análises gráficas conclusivas considerando o cenário atual e abre espaço para incorporar pontos críticos e sugestões para o debate junto ao poder público e sociedade civil.

Como resultado, este relatório configura um importante subsídio para a observação das potencialidades e possibilidades de desenvolvimento do território urbano e para a elaboração de diversos planos e projetos a serem discutidos por toda a população.

No entanto, embora o material aqui presente tenha inequívoca qualidade técnica, considerando-se as informações disponíveis para sua elaboração, observa-se que, por si só, o trabalho permite reconhecer apenas alguns aspectos da cidade e da região. Além disso, a validação dos dados depende de uma avaliação criteriosa da administração pública. Não representa, portanto, base suficiente para a elaboração de projetos e planos executivos públicos ou privados. Enfatizamos, assim, a necessidade de verificação e atualização constante dos dados, bem como a composição de um grupo multidisciplinar, composto de urbanistas, arquitetos, engenheiros, geógrafos, sociólogos, advogados, sanitaristas e tantos outros profissionais que poderão agregar informações e análises fundamentais para que este diagnóstico se mantenha atualizado e aumente, com o tempo, a quantidade e qualidade de seu conteúdo. Não obstante, estamos orgulhosos de poder fornecer ao município uma quantidade expressiva de informação e de bases digitais que colocam a cidade na vanguarda da informação.

METODOLOGIA

Considerando a natureza das informações levantadas e analisadas, e para permitir uma compreensão mais abrangente do município de São José do Rio Pardo em análise, os mapas produzidos especialmente para este trabalho foram elaborados à luz de 6 recortes espaciais[1]. Cada um deles ilustra um universo específico, tanto em relação ao seu contexto regional, onde o papel de São José do Rio Pardo desempenha maior ou menor influência e destaque, quanto, principalmente, em relação ao seu próprio território.

1 A utilização desses recortes é importante para a leitura das questões abordadas em distintas escalas, mas é secundária à organização do estudo por temas, conforme a ordem dos capítulos mencionada anteriormente.

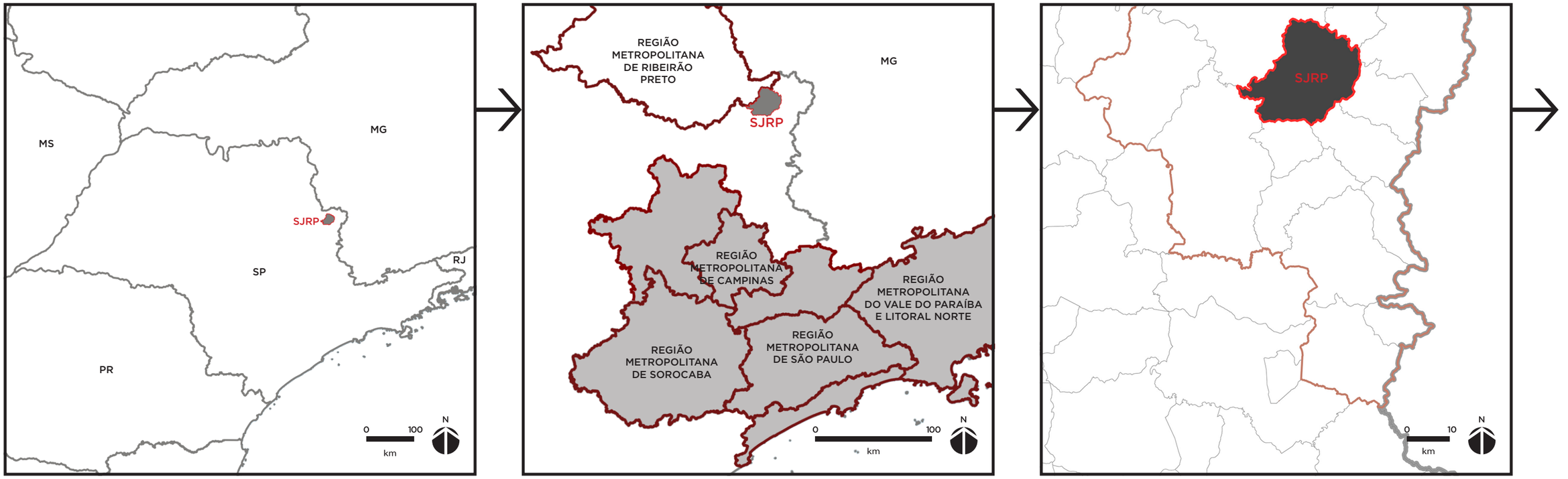
O Recorte 1 abarca todo o Estado de São Paulo, com destaque para a 'Dorsal Paulista'. As análises possibilitadas por esta escala incluem a identificação de São José do Rio Pardo dentro do cenário produtivo e demográfico do estado, assim como a leitura da disponibilidade de infraestruturas regionais que interferem na dinâmica econômica do município.

O Recorte 2 destaca a Macrometrópole Paulista, conglomerado econômico e humano formado por cinco regiões metropolitanas (São Paulo, Vale do Paraíba e Litoral Norte, Baixada Santista, Campinas e Sorocaba), duas Aglomerações Urbanas (Jundiaí e Piracicaba) e a Unidade Regional Bragantina, à qual se soma o vetor de desenvolvimento linear que passa pela região de São José do Rio Pardo e avança até a Região Metropolitana de Ribeirão Preto. A visão de como SJRP se insere nesse recorte permite uma leitura muito interessante a respeito da atual situação do município nesse universo, especialmente do ponto de vista produtivo. Nesta escala também conseguimos observar questões da infraestrutura local e da relação de polarização entre Campinas, Ribeirão Preto e a região de São José do Rio Pardo.

RECORTE 1
ESTADO DE SP

RECORTE 2
MACROMETRÓPOLE

RECORTE 3
MICRORREGIÃO DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA



O Recorte 3 apresenta a Microrregião de São João da Boa Vista, na qual a cidade de São José do Rio Pardo está inserida, e aborda o papel de polarização recíproca entre São José do Rio Pardo e os demais municípios da sua microrregião. Nesta escala observamos suas infraestruturas, suas relações funcionais e culturais, e de mobilidade e acessibilidade que permitem apontar indícios de novos vetores de crescimento urbano.

O Recorte 4 define-se pelos limites administrativos do município de São José do Rio Pardo. A relevância deste recorte recai na observação da ocupação do solo rural, a sua relação com a mancha urbana e a dinâmica produtiva do território.

O Recorte 5, por sua vez, aproxima-se da cidade de São José do Rio Pardo e encara as questões específicas na escala de seu perímetro urbano. Este recorte exibe grande parte da mancha urbana de São José do Rio Pardo e apresenta as interações entre as áreas urbanizadas mais consolidadas e as periurbanas.

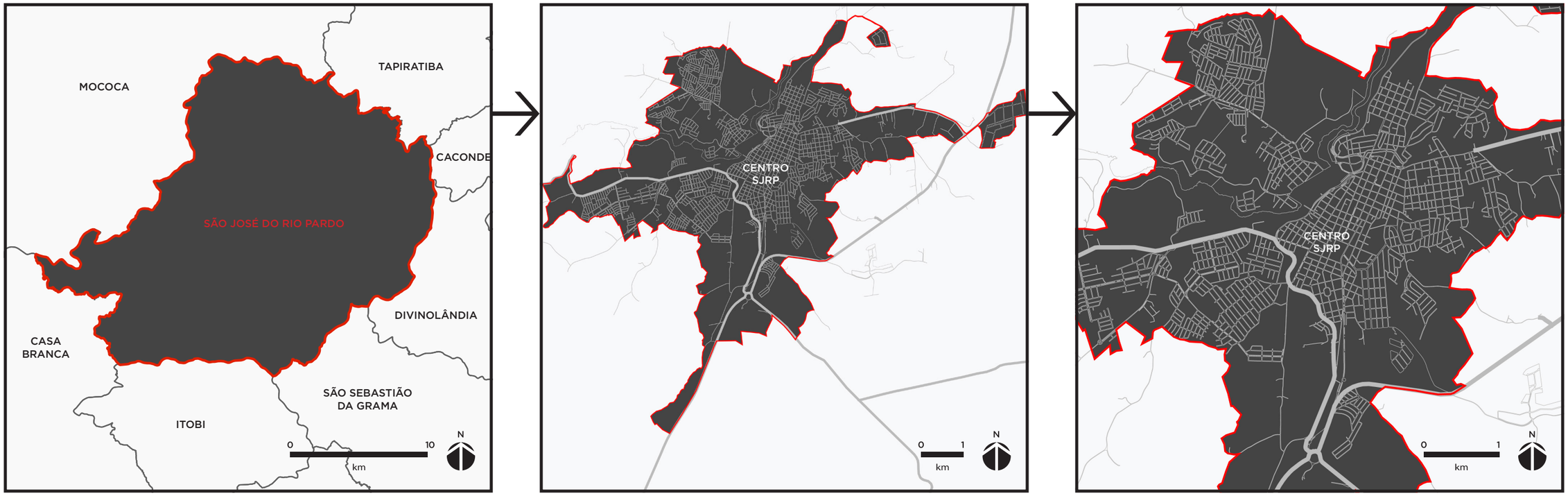
O Recorte 6, na última escala de análise, atrai a atenção para as regiões que concentram maior diversidade de uso e maiores densidades populacionais, e proporciona melhores leituras de suas centralidades.

Durante grande parte do trabalho os recortes 5 e 6 serão os mais usuais para a apresentação do diagnóstico.

RECORTE 4
MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PARDO

RECORTE 5
PERÍMETRO URBANO DE SÃO JOSÉ DO RIO PARDO

RECORTE 6
TECIDO URBANO CONSOLIDADO DE SJRP



LEVANTAMENTO E COMPATIBILIZAÇÃO DE DADOS

Para atender à demanda de grande quantidade e variedade de informações para a elaboração deste trabalho, diversas fontes de dados foram utilizadas. Foram obtidos dados oficiais junto à administração pública municipal bem como nas secretarias estaduais, ministérios federais e agentes do mercado privado, além de pesquisa bibliográfica que envolveu desde bases acadêmicas até imprensa.

A coleta de dados e produção de mapas para a elaboração deste trabalho apoiou-se, especialmente, na Secretaria de Planejamento, Obras e Serviços (com os arquitetos Cibele Luits Costa e Thales Marin), na Casa de Agricultura e no Cadastro IPTU.

Foi empreendido um grande esforço adicional de levantamento de campo, de forma a consolidar um compêndio que abarca as seguintes informações, conforme a tabela ao lado:

LEVANTAMENTO DE DADOS

	TEMA
1	CARACTERIZAÇÃO GERAL DO MUNICÍPIO
1.1	Fotos da cidade
1.2	Foto de satélite atual
2	ANÁLISE HISTÓRICA
2.1	Fotos históricas
2.2	Mapas históricos
2.3	Fotos de satélite antigas
3	DADOS AMBIENTAIS
3.1	Áreas verdes, parques, praças e unidades de conservação
3.2	Áreas contaminadas
3.3	Fontes de poluição
3.4	Sítio Físico
4	REDE DE INFRAESTRUTURA - SERVIÇOS URBANOS
3.1	Drenagem urbana
3.2	Energia Elétrica
3.3	Iluminação pública
3.4	Saneamento
3.5	Sistema de coleta de resíduos sólidos
3.6	Destinação de resíduos sólidos
4.7	Cemitérios e serviço funerário
4.8	Rede de gás domiciliar
4.9	Gasoduto e oleoduto
4.10	Rede de cabeamento

	TEMA
5	REDE DE INFRAESTRUTURA - MOBILIDADE URBANA
5.1	Sistema viário
5.2	Hierarquia viária
5.3	Transportes ativos
5.4	Sistema municipal de transporte coletivo
5.5	Gerenciamento de tráfego municipal
5.6	Transporte de carga
5.7	Transporte aéreo
5.8	Transporte coletivo regional
5.9	Rodovias no entorno
5.10	Planejamento da mobilidade urbana
6	DADOS DE URBANIZAÇÃO
6.1	Uso do solo
6.2	Ocupação do solo
6.3	Gabarito de altura/Verticalização
6.4	Valor venal
6.5	Vazios Urbanos (Lotes sem ocupação)
6.6	Equipamentos de ensino
6.7	Equipamentos de saúde
6.8	Equipamentos culturais
6.9	Referências urbanas
6.10	Habitação
6.11	Ocupação irregular
6.12	Áreas municipais, institucionais e públicas
6.13	Patrimônio histórico
6.14	Dinâmica imobiliária
6.15	Futuros empreendimentos de impacto
7	LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA
7.1	Principais leis municipais
7.2	Plano Diretor
7.3	Lei de uso do solo/ zoneamento
7.4	Código de Obras
7.5	Instrumentos urbanísticos

PRODUÇÃO DE MAPAS

O compêndio de informações levantadas foi organizado em um repositório de mapas digitais que, unificado, configurou um banco de dados geográficos fundamental para o planejamento urbano, ao permitir acesso concorrente aos dados, principalmente entre instituições do segmento público, e, facilitando a integração com bases corporativas. Ao se organizar as informações sobre o acervo espacial, além de aprimorar a troca de dados, melhora-se a organização, a eficiência no mapeamento e a continuidade de projetos.

Dados como uso do solo, parâmetros urbanísticos, dimensão de lote, localização de equipamentos, etc., podem assim ser facilmente consultados e sobrepostos, utilizando-se softwares de Sistemas de Informações Geográficas (SIG).

Quanto ao método de produção dos mapas e elaboração das bases cartográficas, é igualmente oportuno mencionar as dificuldades enfrentadas ao longo do trabalho para a compatibilização dos dados levantados, seja pela incompatibilidade gráfica dos arquivos fornecidos, seja pela ausência de referência geográfica que permitisse o uso de ferramentas SIG com facilidade e em tempo hábil. Desse modo, os mapas foram elaborados em uma composição híbrida de softwares gráficos e SIG, conforme o formato em que foram recebidos e a necessidade de cruzamento entre eles. Para as informações em que foi possível realizar o georreferencimento, foi elaborado um banco de dados PostGIS, uma plataforma online que permite o armazenamento de objetos SIG em parceria com a empresa URBIT.

URBIT

A URBIT apoiou a equipe da FGMF na coleta e organização das informações geográficas de São José do Rio Pardo e áreas de influências. Para tanto, foram realizadas as seguintes tarefas:

(1) Configuração e disponibilização de um repositório de mapas digitais (mapserver); (2) conversão de arquivos vetoriais em formato .dwg ou .dwx, disponibilizados pela Prefeitura, para formatos compatíveis com softwares GIS, tais como shapefiles ou geopackage; (3) tratamento de imagens raster para cálculo de curvas de nivel; (4) coleta de informações públicas oficiais junto aos órgãos governamentais e não-governamentais, tais como hidrografia, áreas de preservação permanente, comércios, hospitais, escolas, entre outras; (5) cálculo de isócronas a partir de pontos de referências, em diversos modais

Para as curvas de nível foram utilizadas imagens raster provenientes do satélites EROS-B, extraídas de https://ers.cr.usgs.gov/login/. A base viária do município foi obtida junto ao projeto OSM-Open StreetMap . Para cálculo das curvas isócronas, foi aplicado o algoritmo Dijkstra, utilizando as informaçoes de velocidades e restrições viárias também do projeto OSM, adaptadas manualmente, quando necessário. Por fim, todos os softwares e bancos de dados utilizados são de origem open-source, tais como o banco de dados Postgis, sistema operacional Linux (distribuição Ubuntu 18.04 LTS) e o projeto QGIS.

APRESENTAÇÃO

SÃO JOSÉ DO RIO PARDO

54.946
habitantes*
*estimativa população em 2019 (IBGE)

0,744
IDHM RENDA

6
instituições de ensino superior

31,52km²
de área urbana

0,868
IDHM LONGEVIDADE

26
escolas
Fonte: IBGE, 2018

0,717
IDHM EDUCAÇÃO

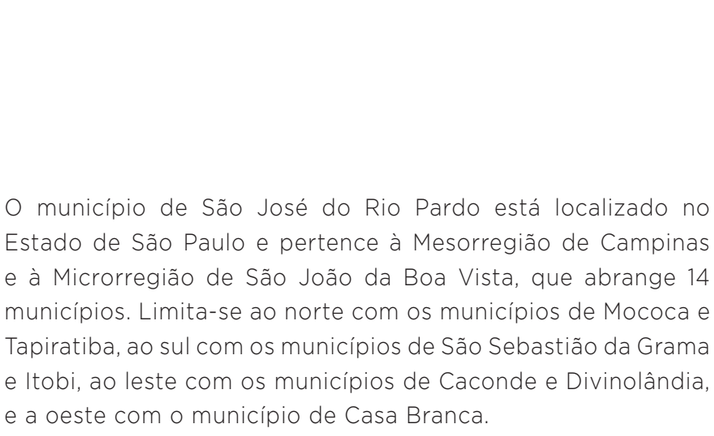
2.509
empresas atuantes

HOSPITAL SÃO VICENTE

LOCALIZAÇÃO

O município de São José do Rio Pardo está localizado no Estado de São Paulo e pertence à Mesorregião de Campinas e à Microrregião de São João da Boa Vista, que abrange 14 municípios. Limita-se ao norte com os municípios de Mococa e Tapiratiba, ao sul com os municípios de São Sebastião da Grama e Itobi, ao leste com os municípios de Caconde e Divinolândia, e a oeste com o município de Casa Branca.

O município é servido por duas rodovias principais: a SP-350 e a SP-207 e está próximo de importantes centros urbanos, entre os quais destacam-se: São Paulo (252km), Campinas (165km), São Carlos (135km), Ribeirão Preto (132km) e Poços de Caldas (64km).

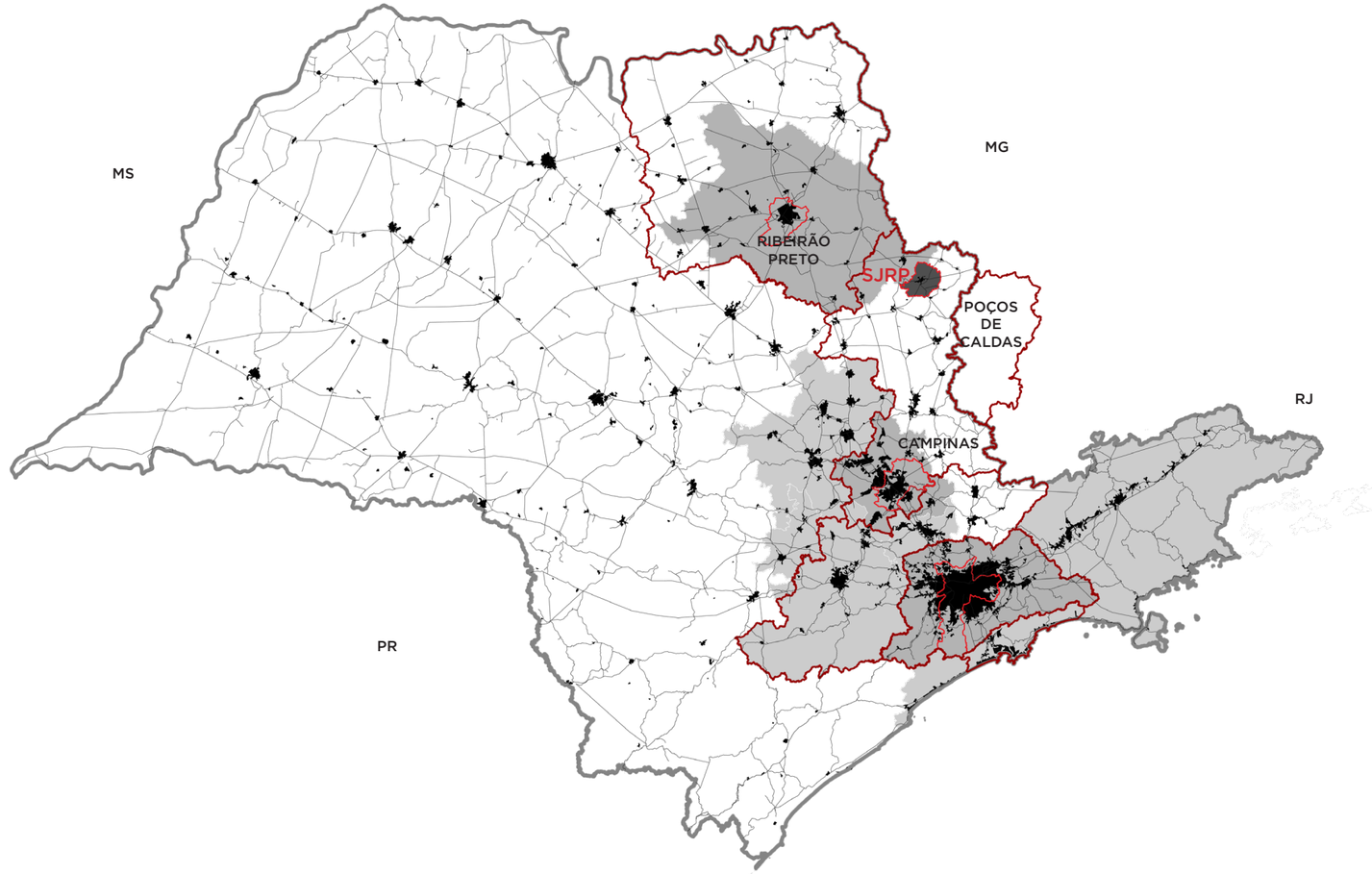


MICRORREGIÕES

REGIÕES METROPOLITANAS
MICRORREGIÕES
PRINCIPAIS METRÓPOLES

0 100 km N

Fonte: IBGE, 2010.



MESORREGIÕES E REGIÕES METROPOLITANAS

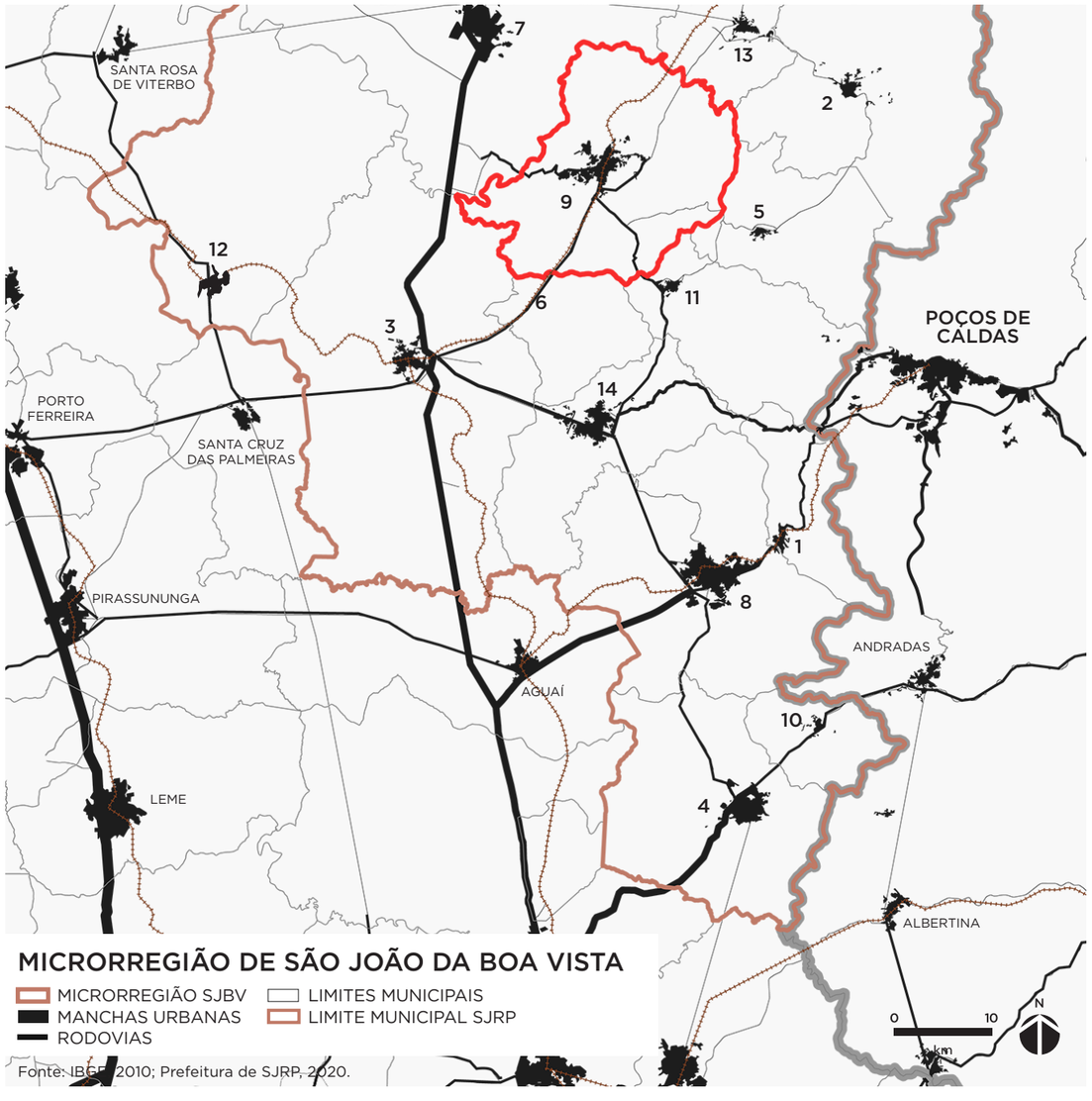
REGIÕES METROPOLITANAS
MESORREGIÕES
PRINCIPAIS METRÓPOLES
MANCHAS URBANAS
RODOVIAS

0 100 km N

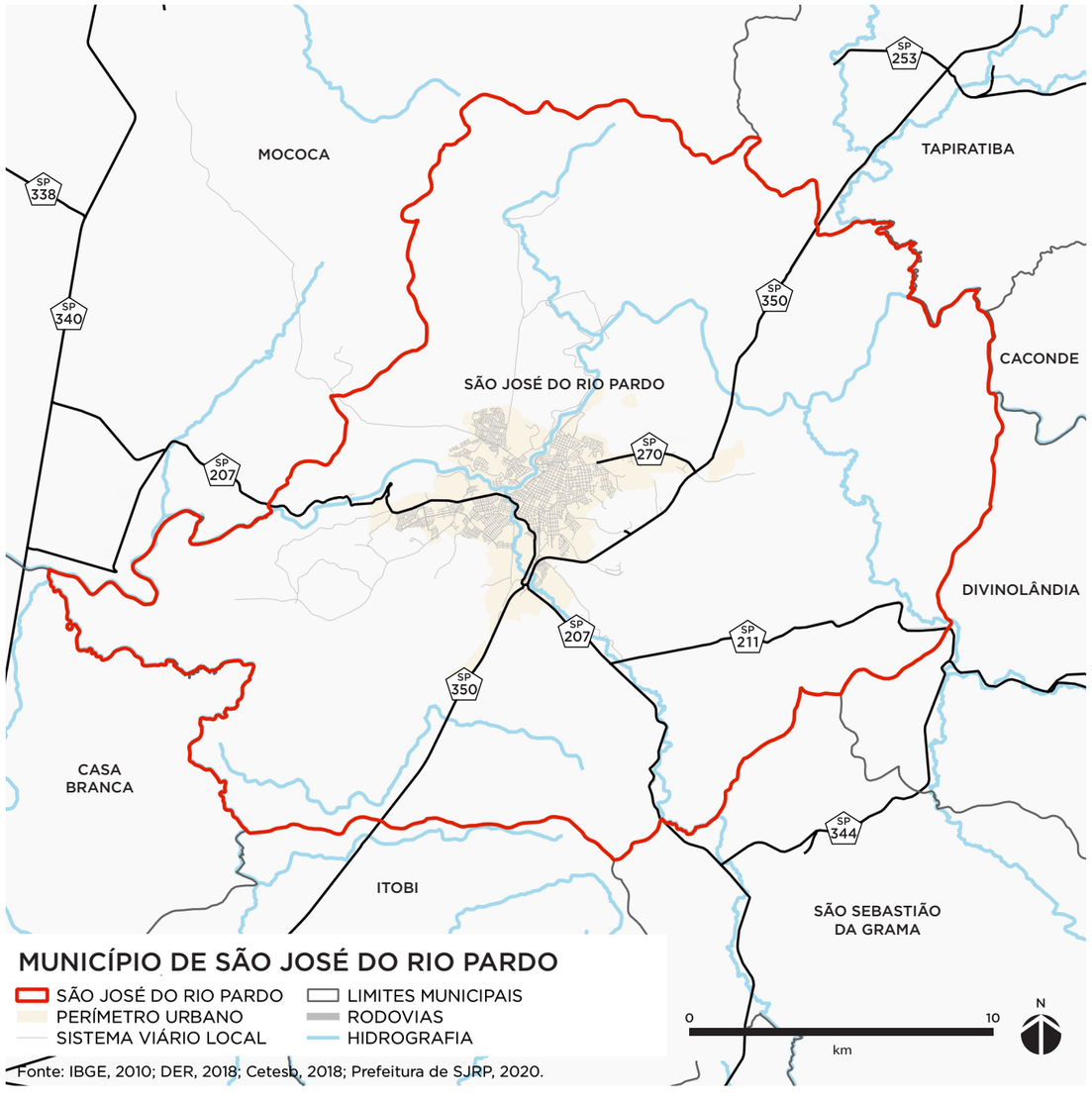
Fonte: IBGE, 2010.

COMPOSIÇÃO MICRORREGIÃO DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA:

1 ÁGUAS DA PRATA
2 CACONDE
3 CASA BRANCA
4 ESPÍRITO SANTO DO PINHAL
5 DIVINOLÂNDIA
6 ITOBI
7 MOCOCA
8 SÃO JOÃO DA BOA VISTA
9 SÃO JOSÉ DO RIO PARDO
10 SANTO ANTÔNIO DO JARDIM
11 SÃO SEBASTIÃO DA GRAMA
12 TAMBAÚ
13 TAPIRATIBA
14 VARGEM GRANDE DO SUL;



Fonte: IBGE, 2010; Prefeitura de SJRP, 2020.



Fonte: IBGE, 2010; DER, 2018; Cetesb, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020.

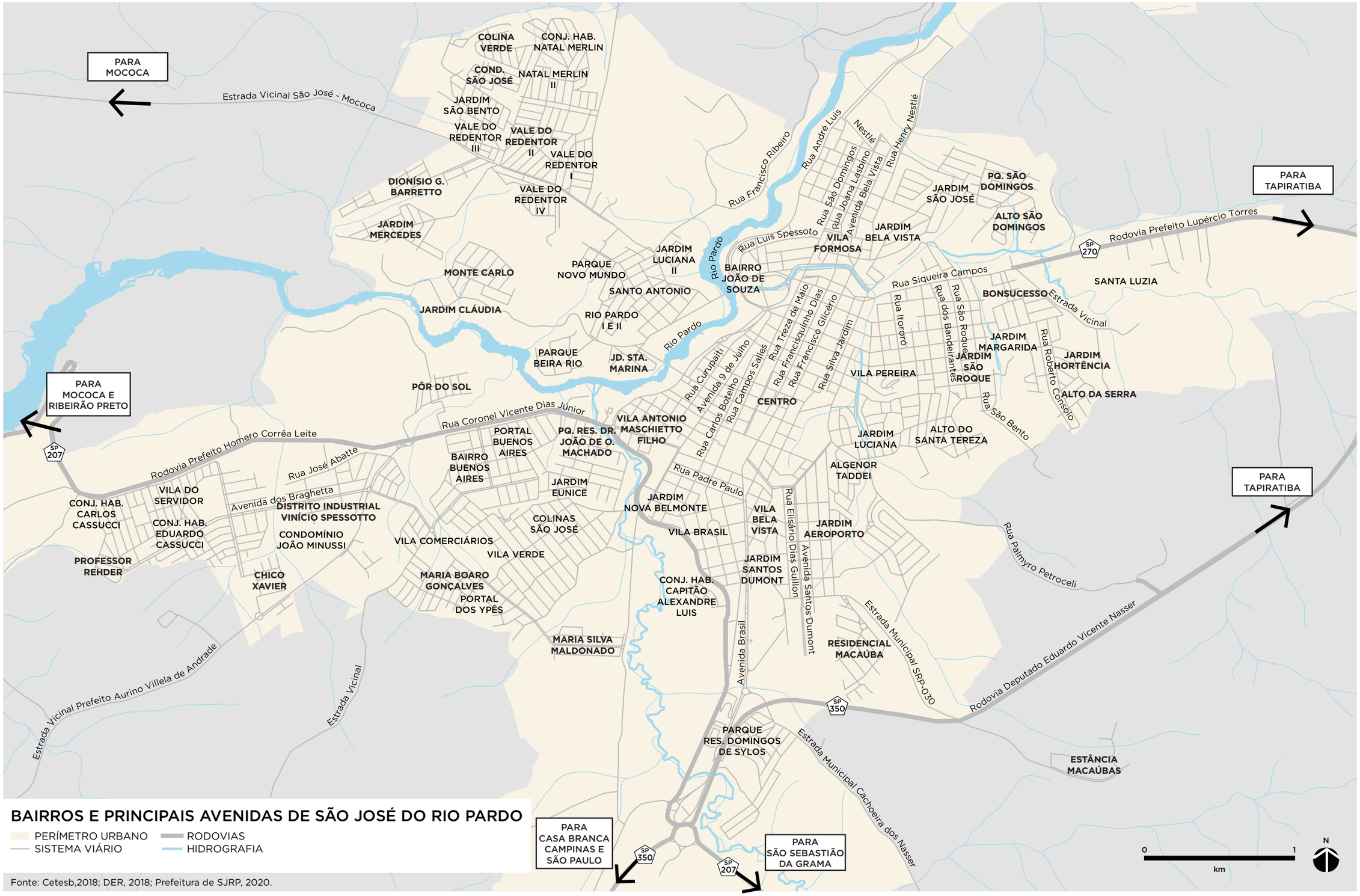
SÃO JOSÉ DO RIO PARDO

Com 54.946 habitantes, de acordo com a estimativa de 2019 do IBGE, São José do Rio Pardo possui atualmente área territorial de 419,684 Km² (IBGE 2018) sendo 31,52km² de área urbana (7,51%) e 388,164km² de área rural (92,49%). Com densidade demográfica de 130,92 habitantes/km², possui IDHM (Índice de Desenvolvimento Humano) de 0,774 (IBGE 2010), salário médio mensal de 2,3 salários mínimos (3º lugar em relação à sua microrregião) e taxa de escolarização de 97,6% (IBGE 2010).

O clima é tropical de altitude (Cwa). As condições climáticas, com temperatura média entre 25° C e 30° C, máxima de 36,4°C e mínima de 0,5°C (em julho de 1994) são amenizadas devido à sua localização geográfica no vale do Rio Pardo e entre montanhas do Planalto Atlântico, zona da Serra Mantiqueira. De relevo irregular, a altitude média é de 676 metros e o ponto mais alto do município é de 1.050 metros de altitude. As chuvas se concentram na primavera e no verão, sendo janeiro o mês mais chuvoso. O inverno é seco com ocorrências de geadas. A vegetação predominante é a Mata Atlântica de Interior, porém restam poucos fragmentos dessa mata, principalmente em áreas de proteção de nascentes, fundos de vales e topos de morros.

FOTO AÉREA DE SÃO JOSÉ DO RIO PARDO

Fonte: Google, 2020.



BAIRROS E PRINCIPAIS AVENIDAS DE SÃO JOSÉ DO RIO PARDO

PERÍMETRO URBANO
SISTEMA VIÁRIO
RODOVIAS
HIDROGRAFIA

Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020.

INSERÇÃO REGIONAL

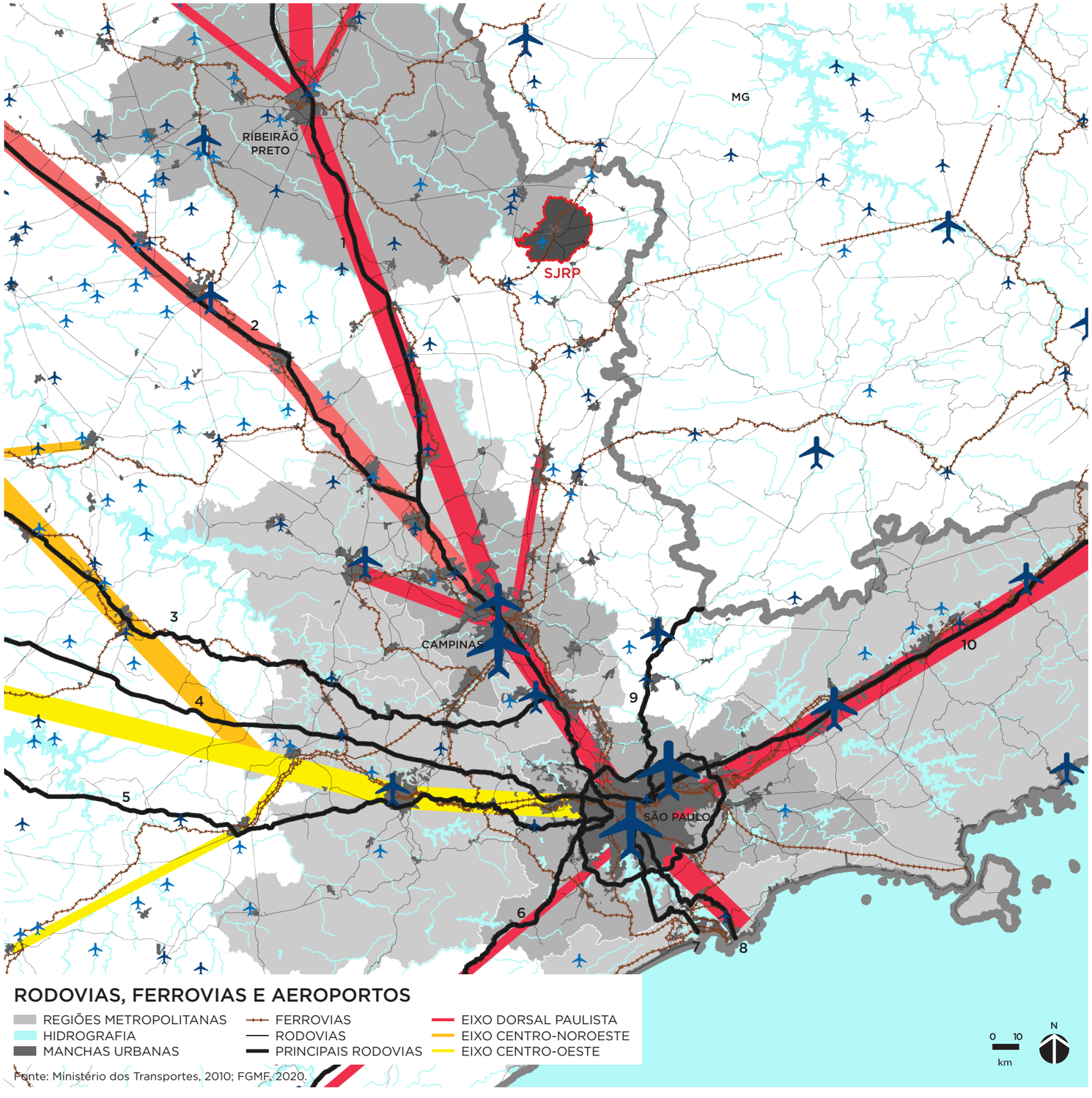
A rede urbana do Estado de São Paulo é uma estrutura complexa e hierarquizada. Apesar do protagonismo da capital, essa rede conta com diversos centros regionais importantes que configuram os subsistemas urbanos paulistas, dando ao estado uma estrutura policêntrica. Assim, a inserção regional de São José do Rio Pardo pode ser analisada à luz de sua localização entre dois desses proeminentes polos regionais – as regiões metropolitanas de Campinas e Ribeirão Preto – e dentro do principal eixo histórico, viário, econômico e de expansão demográfica do estado, descrito como Dorsal Paulista.

Nesse eixo regional, constitui-se uma rede de cidades, com distintas escalas de interação, na qual os núcleos urbanos articulam a circulação de fluxos materiais e imateriais ao norte de um dos maiores aglomerados urbanos do Hemisfério Sul, a Macrometrópole Paulista – território que concentra as principais atividades econômicas do estado e cerca de 26% do PIB do Brasil. Assim, São José do Rio Pardo, próximo à divisa do estado com Minas Gerais, inclui-se em um conjunto de municípios com predominância econômica do setor agrícola muito próximo a áreas de grande pujança industrial e alta complexidade funcional, com grande coesão territorial proporcionada por extenso sistema rodoviário e logístico.

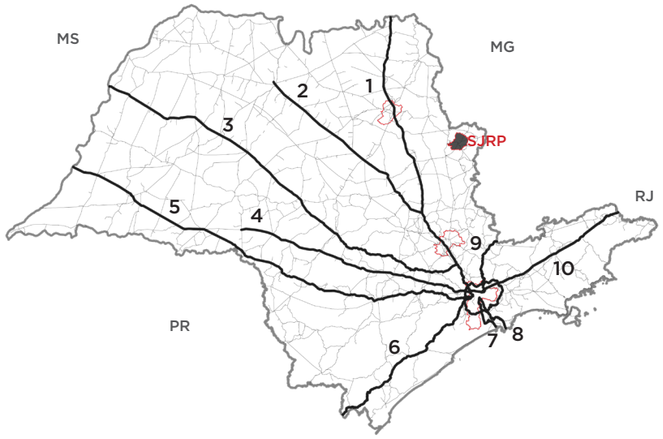
Estando na fronteira com a Região Metropolitana de Ribeirão Preto e claramente influenciada por Campinas (Capital Regional A), São José do Rio Pardo constitui-se como um Centro de Zona e polariza pequenos municípios ao redor. Apesar de fazer parte da microrregião de São João da Boa Vista, como considera o IBGE, São José do Rio Pardo não guarda relação produtiva direta com esta cidade ou com outros Centros Subregionais.

PRINCIPAIS RODOVIAS

1 SP330 - ROD. BANDEIRANTES/ANHANGUERA
2 SP310 - ROD. WASHINGTON LUIS
3 SP300 - ROD. MARECHAL RONDON
4 SP280/BR374 - ROD. CASTELO BRANCO
5 SP270 - ROD. RAPOSO TAVARES
6 BR116 - ROD. REGIS BITTENCOURT
7 SP160 - ROD. IMIGRANTES
8 SP150 - ROD. ANCHIETA
9 BR381 - ROD. FERNÃO DIAS
10 BR116 - ROD. PRESIDENTE DUTRA



Fonte: Ministério dos Transportes, 2010; FGMF, 2020.

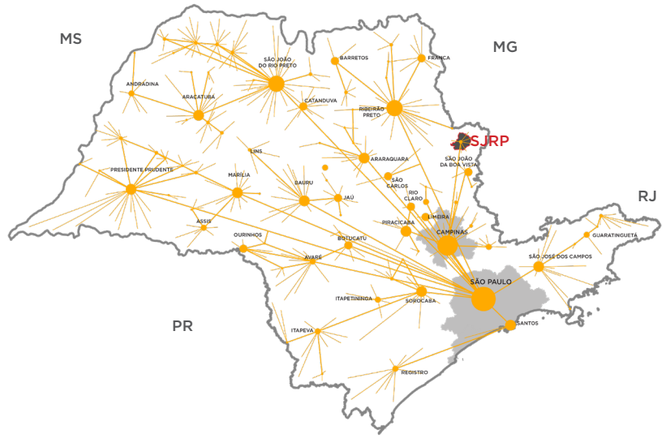


PRINCIPAIS RODOVIAS

1	SP330	4	SP280	7	SP160	10	BR116
2	SP310	5	SP270	8	SP150		
3	SP300	6	BR116	9	BR381		

0 100 km N

Fonte: Ministério dos Transportes, 2010; ARTESP, 2013, FGMF 2020.

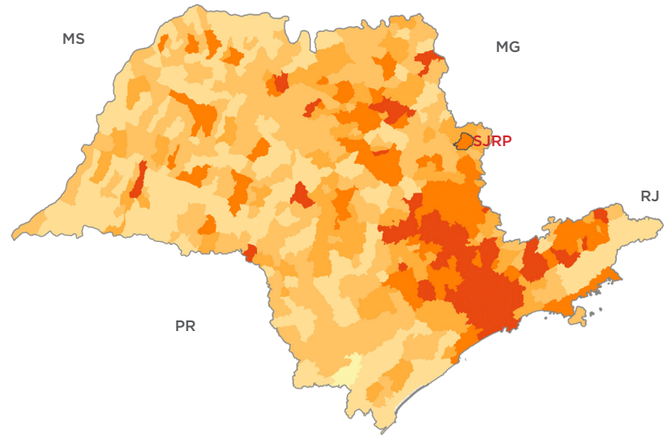


REDE URBANA

- METRÓPOLE NACIONAL
- CAPITAIS REGIONAIS
- CENTROS SUBREGIONAIS
- CENTROS DE ZONA

0 100 km N

Fonte: Pesquisa Região de Influência das Cidades, IBGE, 2007; FGMF 2020.

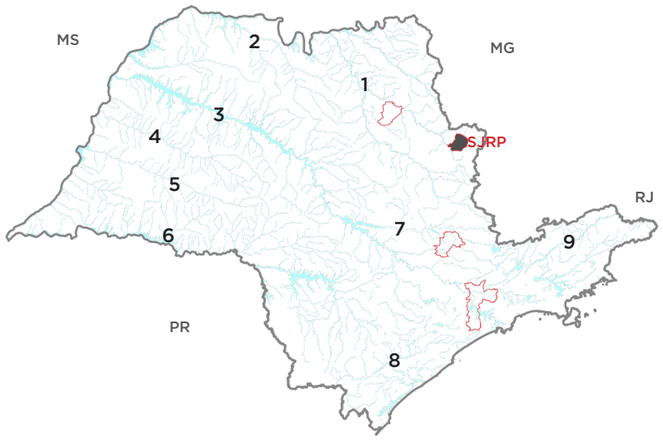


DENSIDADE DEMOGRÁFICA (hab/km²)

- MENOS DE 5
- 5,1 A 20
- 20,1 A 50
- 50,1 A 100
- 100,1 A 250
- ACIMA DE 250

0 100 km N

Fonte: Censo Demográfico, IBGE, 2010.

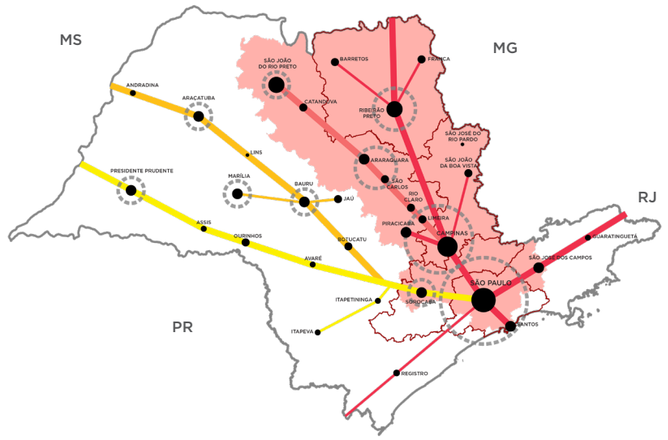


PRINCIPAIS RIOS

1	RIO PARDO	4	RIO AGUAPEÍ	7	RIO PIRACICABA
2	RIO TURVO	5	RIO DO PEIXE	8	RIO RIBEIRA DE IGUAPE
3	RIO TIETÊ	6	RIO PARAPANEMA	9	RIO PARAÍBA DO SUL

N

Fonte: IBGE, 2010; Agência Nacional de Águas, 2010.

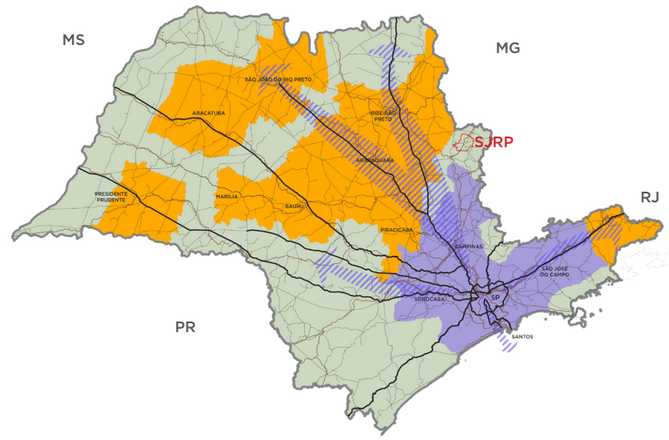


EIXOS E CENTRALIDADES

- DORSAL PAULISTA
- MESORREGIÕES
- CENTRALIDADES
- EIXO DORSAL PAULISTA
- EIXO CENTRO-NOROESTE
- EIXO CENTRO-OESTE

0 100 km N

Fonte: IBGE, 2010; Prefeitura de SJRP, 2020.



ÁREAS ECONÔMICAS E EIXOS DE INDUSTRIALIZAÇÃO

- PREDOMINANTEMENTE INDUSTRIAL
- RELATIVO EQUILÍBRIO SETORIAL
- PREDOMINANTEMENTE AGRÍCOLA

0 100 km N

Fonte: IBGE, 2010; Prefeitura de SJRP, 2020.

ANÁLISE HISTÓRICA

FORMAÇÃO E CONSTRUÇÃO DA CIDADE
PLANO DIRETOR 1968
EVOLUÇÃO DA ÁREA URBANIZADA

FORMAÇÃO E CONSTRUÇÃO DA CIDADE

A história do Município inicia-se com a criação, em 16 de abril de 1874, do Distrito de São José do Rio Pardo (então vinculado ao município de Casa Branca), onde o coronel Antônio Marçal Nogueira de Barros havia construído uma pousada e uma capela entre 1870 e 1872. Elevado à categoria de vila em 1885, São José do Rio Pardo obteve a condição de cidade em 29 de maio de 1891.

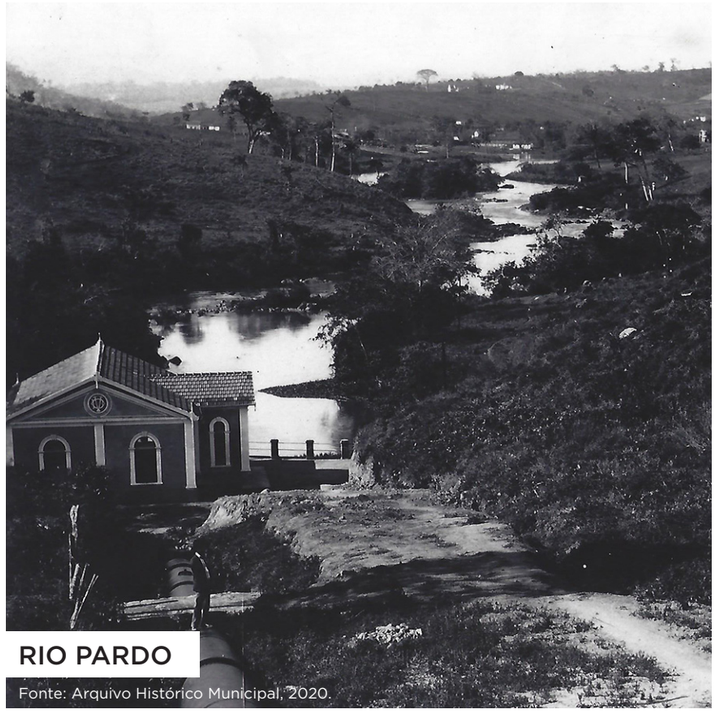
A cultura do café foi a principal atividade econômica do início de sua história, baseada originalmente no trabalho de escravizados e potencializada pela inauguração, em 1887, do Ramal Férreo do Rio Pardo, associado à Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, sediada em Campinas. Os trilhos da ferrovia fizeram parte da paisagem rio-pardense até 1989, quando foram retirados para a construção de uma avenida.

No início do Século XX, chegaram à região muitos imigrantes, principalmente italianos, que trabalharam tanto nos cafezais quanto no desenvolvimento do comércio, dos serviços e de manufaturas na cidade. Novas atividades agrícolas foram então inseridas no município, superando a monocultura cafeeira. No final do século, indústrias de transformação associadas à produção agrícola instalaram-se na cidade, trazendo novas dinâmicas ao território.

O município orgulha-se de ter sido o local em que Euclides da Cunha escreveu a obra prima Os Sertões, entre 1898 e 1901, preservando o espaço em que o escritor viveu e trabalhou – a Casa de Cultura Euclides da Cunha – e promovendo anualmente a Semana Euclidiana e a Maratona Euclidiana

VISTA GERAL DA CIDADE

Fonte: Arquivo Histórico Municipal, 2020.



RIO PARDO

Fonte: Arquivo Histórico Municipal, 2020.

IMIGRANTES ITALIANOS

Fonte: Arquivo Histórico Municipal, 2020.

IMIGRANTES JAPONESES

Fonte: Arquivo Histórico Municipal, 2020.

CENTRO

Fonte: Arquivo Histórico Municipal, 2020.

CENTRO CULTURAL ÍTALO-BRASILEIRO (ANTIGO)

Fonte: Arquivo Histórico Municipal, 2020.

RUA MAL. FLORIANO (ANTIGA)

Fonte: Arquivo Histórico Municipal, 2020.

CENTRO

Fonte: Arquivo Histórico Municipal, 2020.

CENTRO CULTURAL ÍTALO-BRASILEIRO (ATUAL)

Fonte: Google Street View, 2020.

RUA MAL. FLORIANO (ATUAL)

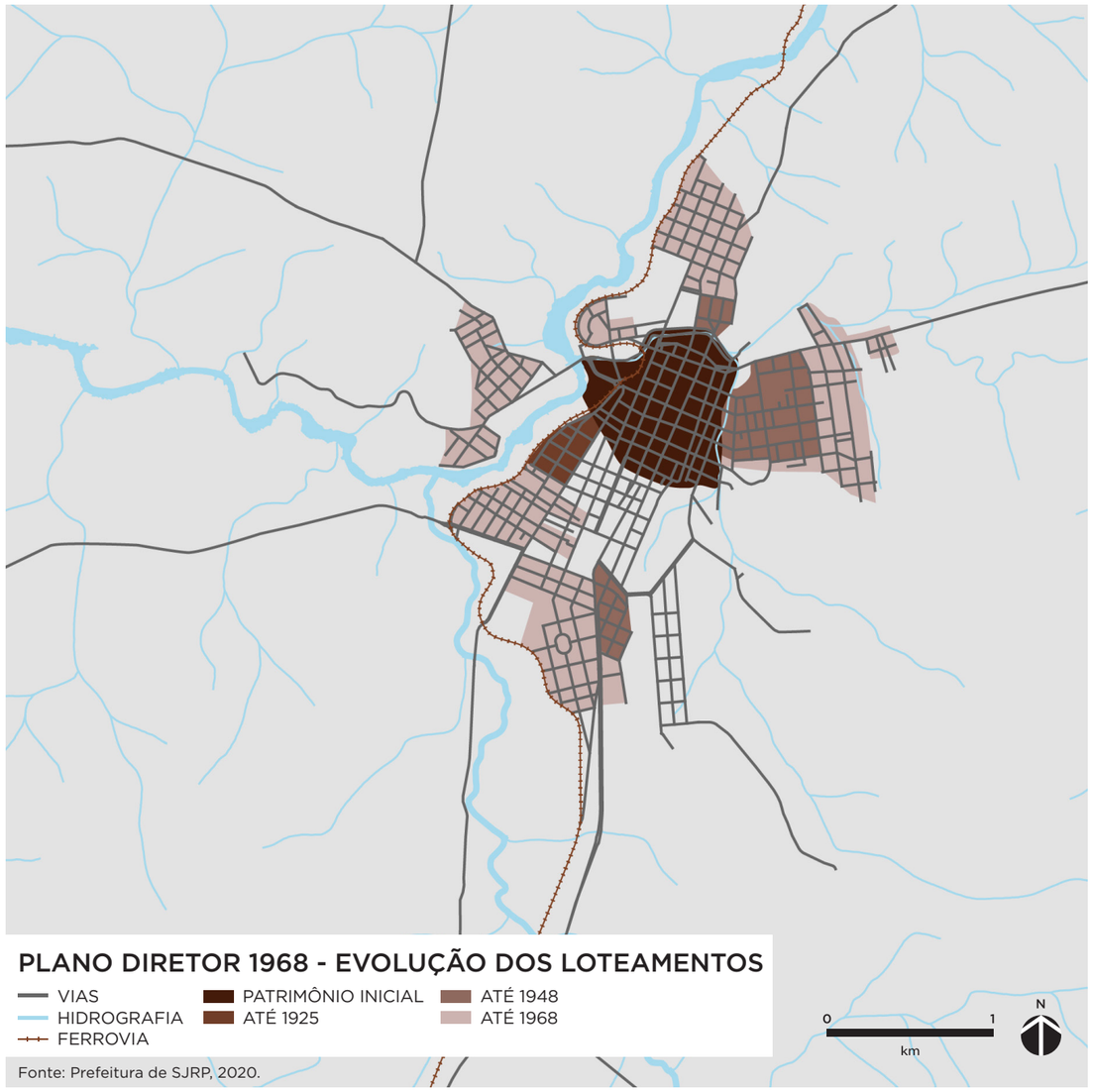
Fonte: Google Street View, 2020.

EVOLUÇÃO DA ÁREA URBANIZADA

PD 1968: EVOLUÇÃO POPULAÇÃO ATÉ 1960 X POPULAÇÃO ATUAL DE SJRP

MUNICÍPIO	1940	1950	1960	2010	ESTIMATIVA 2019
SÃO JOSÉ DO RIO PARDO	26.909	25.222	31.381	51.900	54.946

Fonte: Prefeitura de SJRP, 2020.

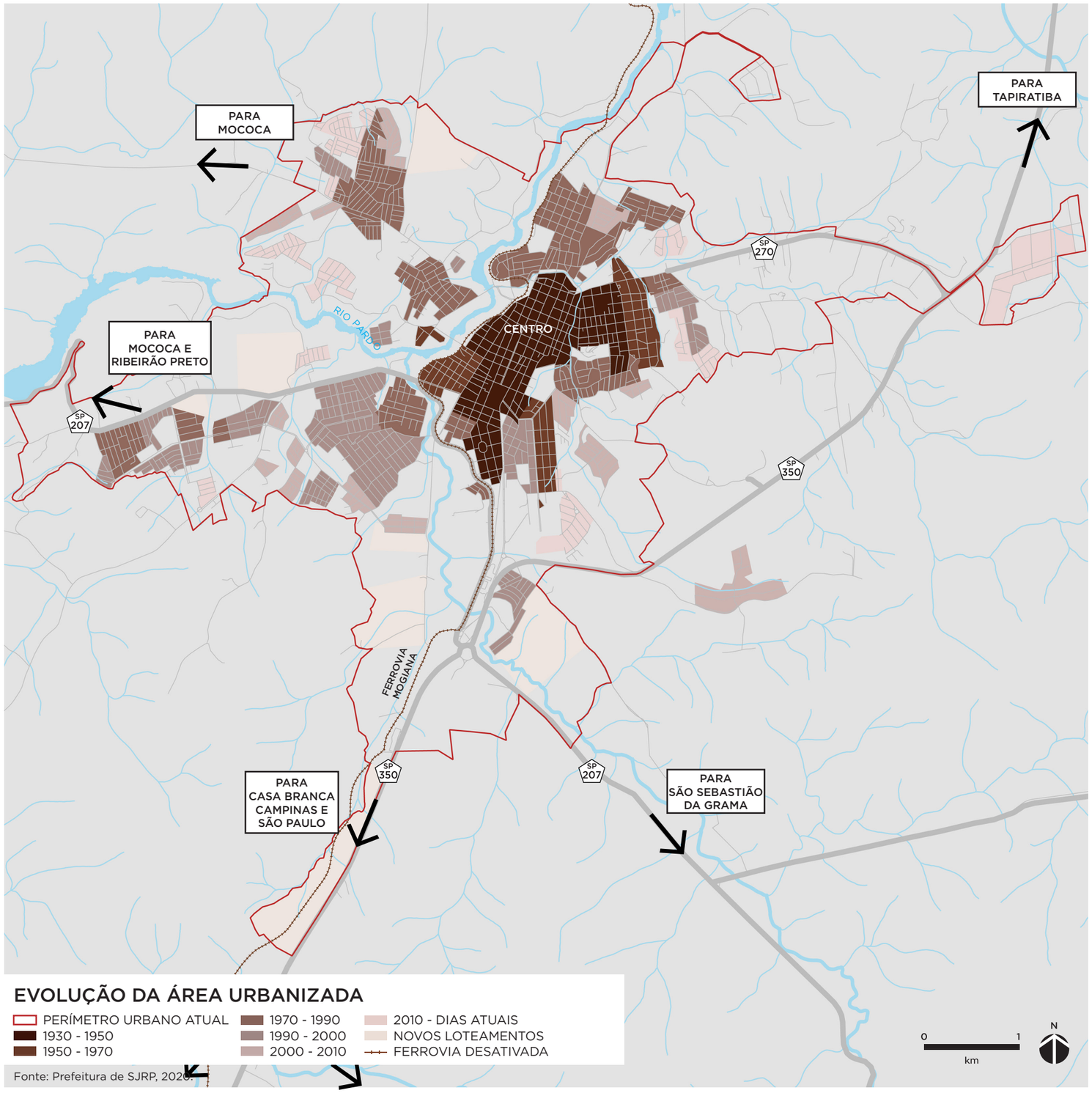


Fonte: Prefeitura de SJRP, 2020.

Até meados do século XX, a ocupação da cidade concentrava-se na área entre o Rio Pardo e o Córrego Macaúbas, a leste do ramal ferroviário que ligava a cidade à Ferrovia Mogiana. A ocupação era limitada pelos vales desses rios, de modo que as regiões a norte e a oeste do núcleo central tiveram um desenvolvimento mais tardio. Tanto o Rio Pardo quanto a ferrovia condicionariam a expansão futura da cidade, que viria a se concentrar nas regiões leste (junto ao eixo da Rodovia Prefeito Homero Corrêa Leite) e oeste (eixo da Rodovia Prefeito Lupércio Torres) e menos no sentido sul (Av. Brasil) e norte (na margem direita do Rio Pardo).

Somente a partir da década de 1970 a cidade expandiu a ocupação a partir de seu núcleo central, iniciando a urbanização dessas regiões mais afastadas. Nas décadas seguintes, até o final do século, a cidade continuou a se expandir e ocupar regiões mais periféricas em todas as direções, ainda que predominantemente contíguas à mancha urbana consolidada.

Depois da virada do século, a ocupação urbana de novas áreas contíguas à ocupação consolidada foi reduzida, e o loteamento de grandes glebas mais dispersas difundiu-se por toda a região. A ocupação destas regiões afastadas, apoiadas pelo sistema viário regional, alterou a mancha urbana da cidade, criando diversos vazios e comunidades isoladas dentro do perímetro urbano.



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2020.

DADOS SOCIOECONÔMICOS

RADIOGRAFIA: ESTRUTURA SOCIAL
RADIOGRAFIA: ESTRUTURA ECONÔMICA
RADIOGRAFIA: EQUIPAMENTOS DE SAÚDE
RADIOGRAFIA: EQUIPAMENTOS DE ENSINO

RADIOGRAFIA:

ESTRUTURA SOCIAL

DEMOGRAFIA

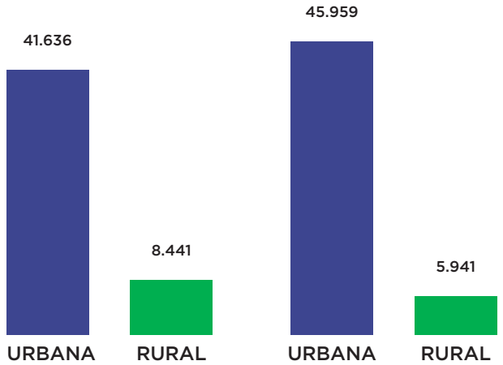
O IBGE estima que, em 2019, residiam em São José do Rio Pardo 54.946 habitantes – o que representaria uma taxa geométrica de crescimento de 0,64% ao ano desde o Censo de 2010, quanto foram contados 51.900 residentes. Desses, 11,45% viviam na zona rural do município – porcentagem muito menor que a verificada no Censo de 2000, quando a população rural representava 16,86% dos habitantes. A estimativa populacional do IBGE para o município até 2050 projeta uma taxa geométrica de crescimento ainda menor, de 0,45% ao ano, chegando a 62.890 habitantes na metade do século.

As pirâmides etárias do município, de acordo com os Censos de 2000 e 2010, indicam um processo de diminuição gradativa da população abaixo de 25 anos e aumento do número de residentes acima de 45 anos, com certa estabilidade nas faixas intermediárias em que se concentra a maior parte dos habitantes. Assim, o município desfruta a chamada "janela demográfica", momento da dinâmica populacional em que a redução da taxa de natalidade e a participação ainda reduzida da população idosa fazem com que a população economicamente ativa predomine no total dos residentes.

São José do Rio Pardo apresentou, em 2010, um Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) alto, de 0,774, com destaque no quesito Longevidade (0,868 – muito alto), com crescimentos significativos e constantes, para todos os temas, desde 1991 – quando tinha um IDH-M em patamar baixo.

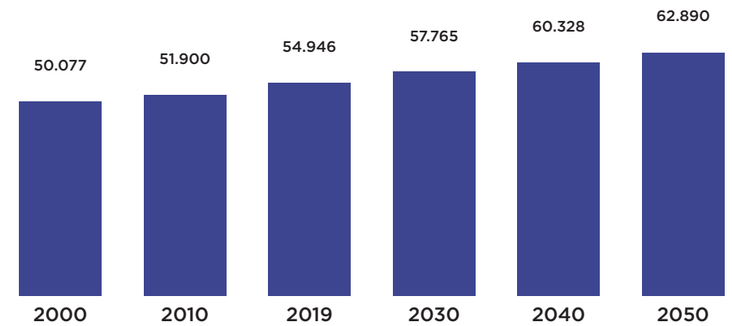
POPULAÇÃO URBANA E RURAL

Fonte: DIAGNÓSTICO SOCIOECONÔMICO, 2020; IBGE, 2019



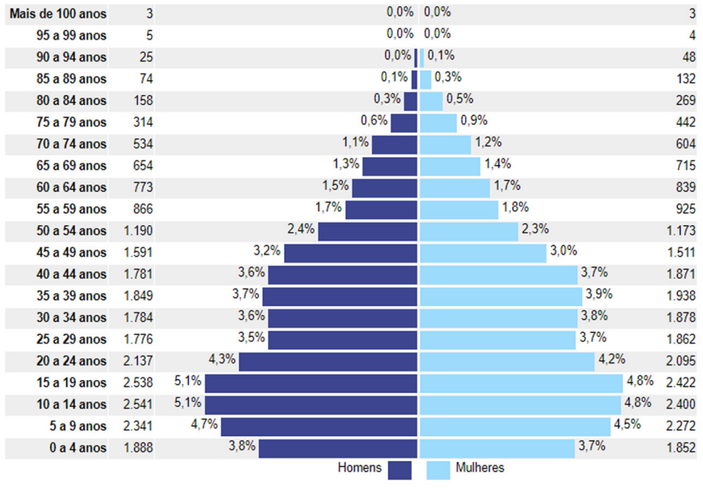
PROJEÇÃO DA POPULAÇÃO TOTAL ATÉ 2050

Fonte: DIAGNÓSTICO SOCIOECONÔMICO, 2020; IBGE/IDEALIZADORES, 2019



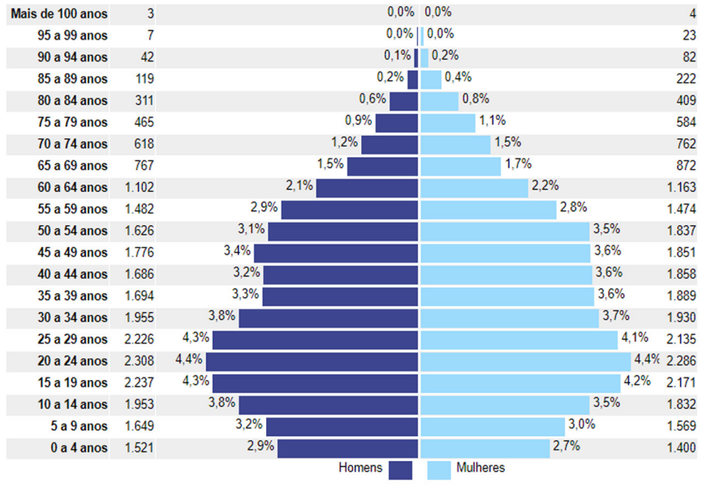
PIRÂMIDE ETÁRIA 2000 (POP. TOTAL: 50.077)

Fonte: IBGE, 2010



PIRÂMIDE ETÁRIA 2010 (POP. TOTAL: 51.900)

Fonte: IBGE, 2010



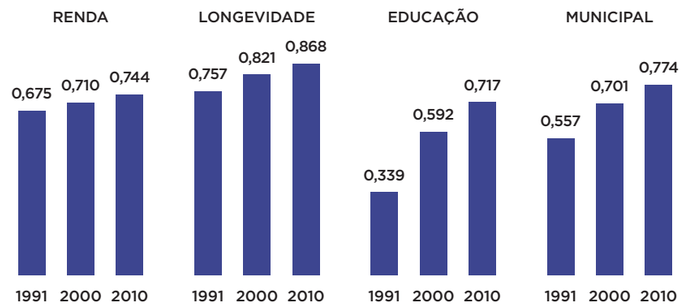
DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO NO TERRITÓRIO

O mapeamento da população residente na cidade por setor censitário indica que a mesma se concentra em suas porções sul, noroeste e oeste. Nessa última, destaca-se o contingente populacional do conjunto de bairros localizados entre o Distrito Industrial e o Rio da Fartura, a meio caminho entre as oportunidades da região central e a concentração de empregos do setor secundário.

Por outro lado, verificam-se menos residentes no centro e nos bairros a ele contíguos, áreas com maiores rendas médias familiares e maiores concentrações de equipamentos do município, como se verá adiante. Isso indica o distanciamento da maior parte da população, especialmente a mais pobre, às regiões com usos mais diversos do solo e, consequentemente, a oportunidades de emprego e acesso a serviços.

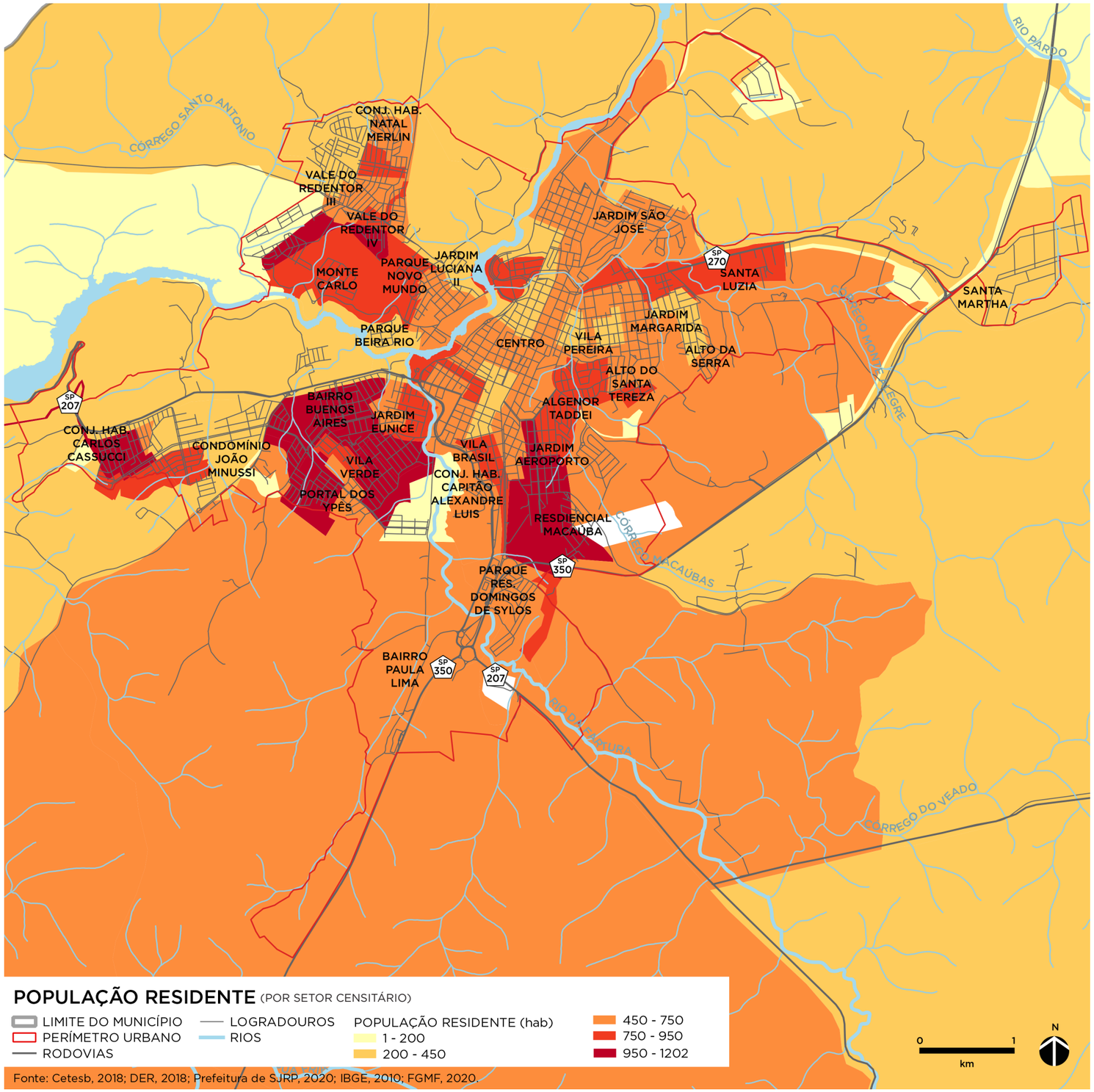
ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO (IDH)

Fonte: DIAGNÓSTICO SOCIOECONÔMICO, 2020; IPEA 1991, 2000 E 2010.



VALORES DE REFERÊNCIA:

MUITO BAIXO	BAIXO	MÉDIO	ALTO	MUITO ALTO
0,000 A 0,499	0,500 A 0,599	0,600 A 0,699	0,700 A 0,799	0,800 A 1,000



Fonte: Cetesb, 2018; DER, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020; IBGE, 2010; FGMF, 2020.

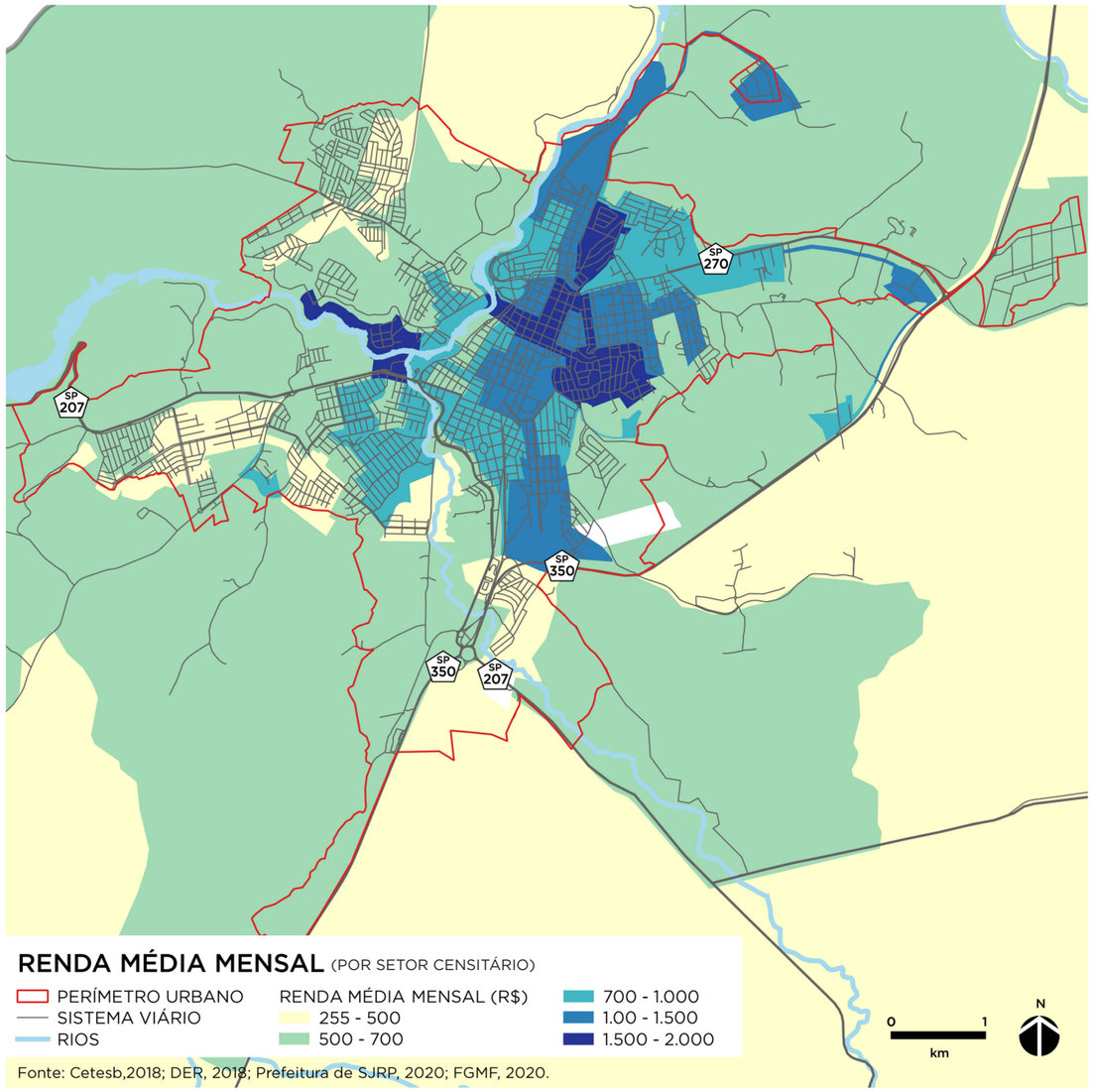
RADIOGRAFIA:

ESTRUTURA SOCIAL

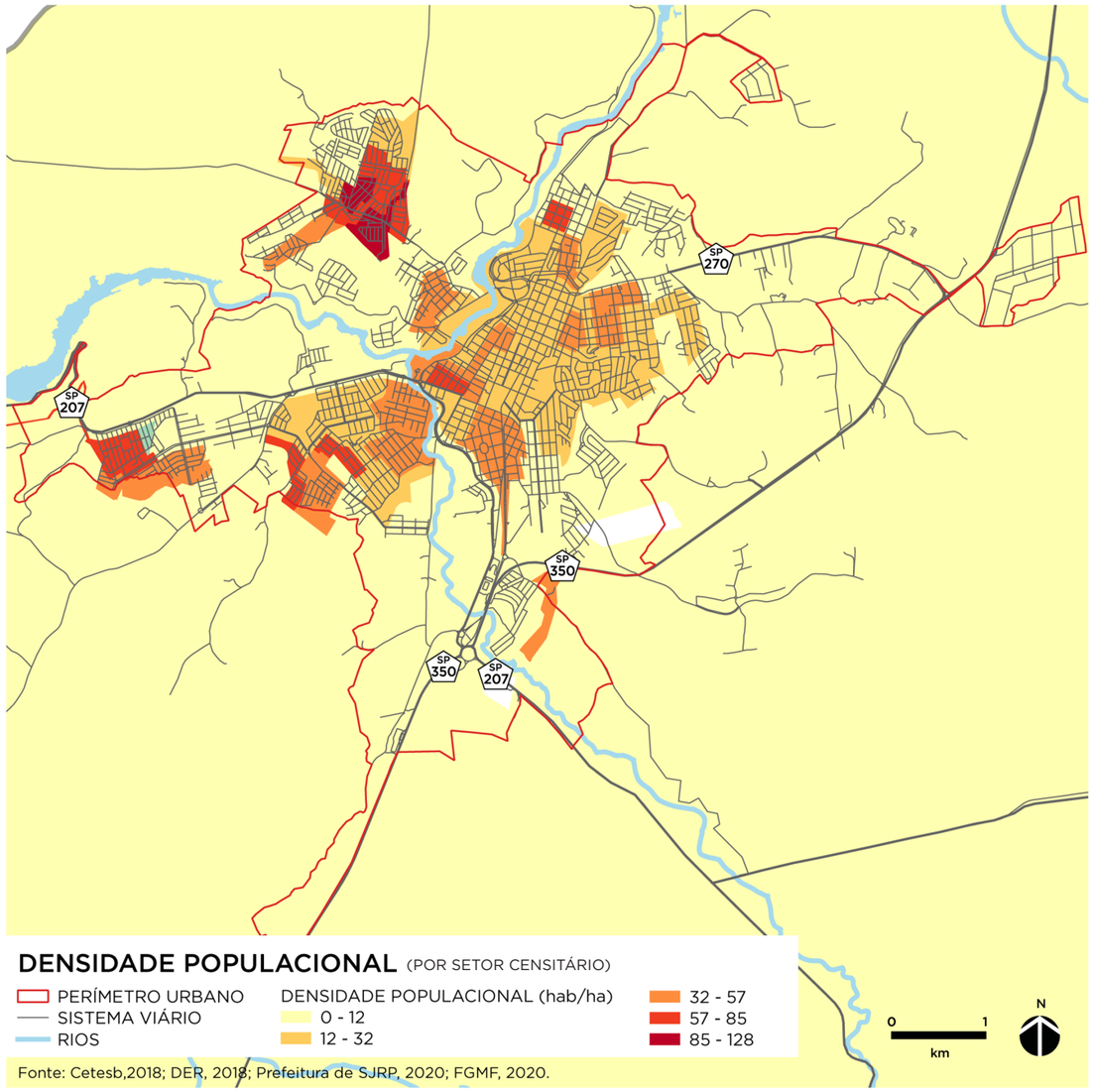
RENDA E DENSIDADE POPULACIONAL

As maiores rendas médias no município encontram-se nas famílias residentes no Centro e nos bairros contíguos a ele, como Vila Formosa e Jardim Bela Vista (ao norte), Vila Pereira, Jardim São Roque e Alto de Santa Tereza (a leste). Altas rendas são encontradas também mais a oeste, no Parque Beira Rio. As menores rendas familiares são encontradas nos extremos sul (Parque Res. Domingos de Syllos), oeste (Conj. Hab. Eduardo Cassucci e Maria Boaro Goncalves) e noroeste (Vale do Redentor e Natal Merlin).

As maiores densidades demográficas da cidade encontram-se nos conjuntos habitacionais de baixa renda localizados nas regioes noroeste (Vale do Redentor) e oeste (Carlos Cassucci), ainda que não passem de 130 habitantes por hectare. Vale destacar as baixas densidades das áreas de maior renda da cidade, especialmente no Centro e nos bairros contíguos a ele a norte e leste.



Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020; FGMF, 2020.



Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020; FGMF, 2020.

RADIOGRAFIA:

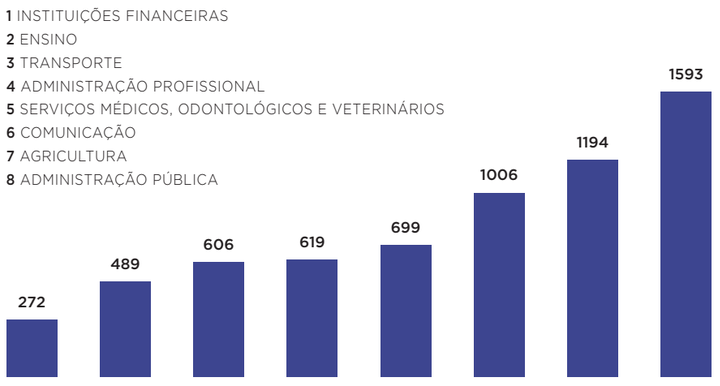
ESTRUTURA ECONÔMICA

O município apresenta uma concentração de empregos vinculados ao setor secundário, com mais de quinze mil postos de trabalho, especialmente na indústria de alimentos (cerca de 68,5% total de empregos industriais). Entre os empregos não industriais, destacam-se os relativos à administração pública e à agricultura, com relevantes números de profissionais ocupados em serviços de comunicação e de saúde.

Entre as 2.509 empresas atuantes (IBGE 2018) no município, destacam-se as associadas aos setores do agronegócio (agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura) e aquelas voltadas ao comércio em geral e à reparação de veículos automotores.

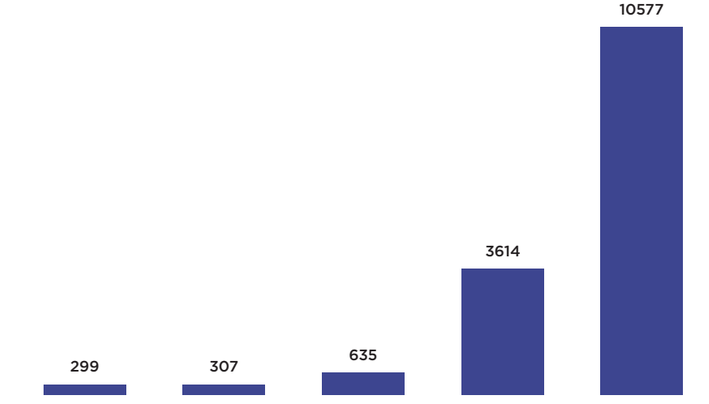
TOTAL DE EMPREGOS POR SETOR (EXCETO SETOR INDUSTRIAL)

Fonte: DIAGNÓSTICO SOCIOECONÔMICO, 2020; CAGED/REAIS, 2018



TOTAL DE EMPREGOS SETOR INDUSTRIAL (2014-2018)

Fonte: DIAGNÓSTICO SOCIOECONÔMICO, 2020; SEADE, 2018.



ÍNDICES TRABALHO E RENDIMENTO

Fonte: IBGE, 2010 e 2017.

Salário médio mensal dos trabalhadores formais (2017)	2,3 salários mínimos
Pessoal ocupado (2017)	16.623
Percentual população ocupada (2017)	30,4%
Percentual população com rendimento mensal per capita de até 1/2 salário mínimo (2010)	30,7%

RADIOGRAFIA:

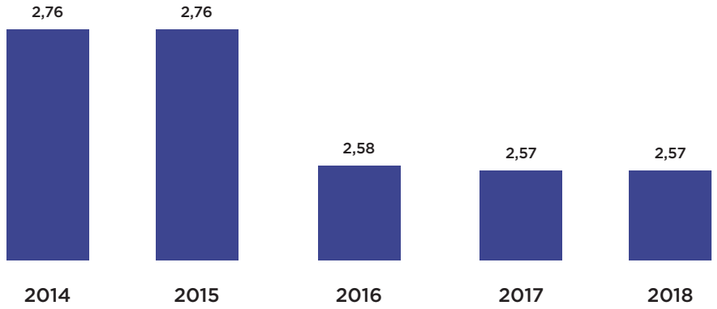
EQUIPAMENTOS DE SAÚDE

São José do Rio Pardo tem uma distribuição razoável de equipamentos de atenção básica à saúde em seus bairros, exceto pela região sul da área urbanizada – que conta apenas com um hospital particular. O outro complexo hospitalar da cidade, da Santa Casa de Misericórdia, localiza-se no Centro.

O município conta com 2,57 leitos hospitalares por mil habitantes, média abaixo dos 3 leitos por mil habitantes recomendados pelo Ministério da Saúde. Há na cidade 136 leitos para internação, sendo 81 deles do SUS.

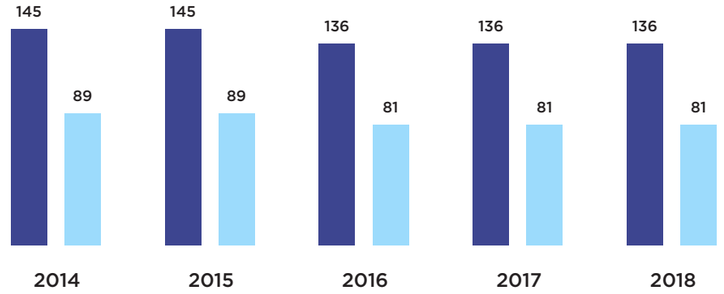
COEFICIENTE DE LEITOS POR 1.000 HABITANTES

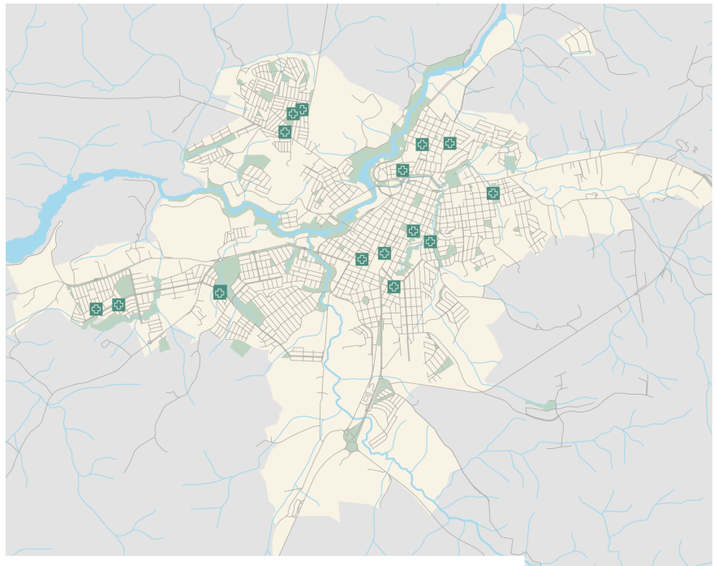
Fonte: DIAGNÓSTICO SOCIOECONÔMICO, 2020; SEADE/DATASUS 2014-2018.
IDEAL: MÍNIMO 3 LEITOS POR 1.000 hab (ODS/Ministério da Saúde)



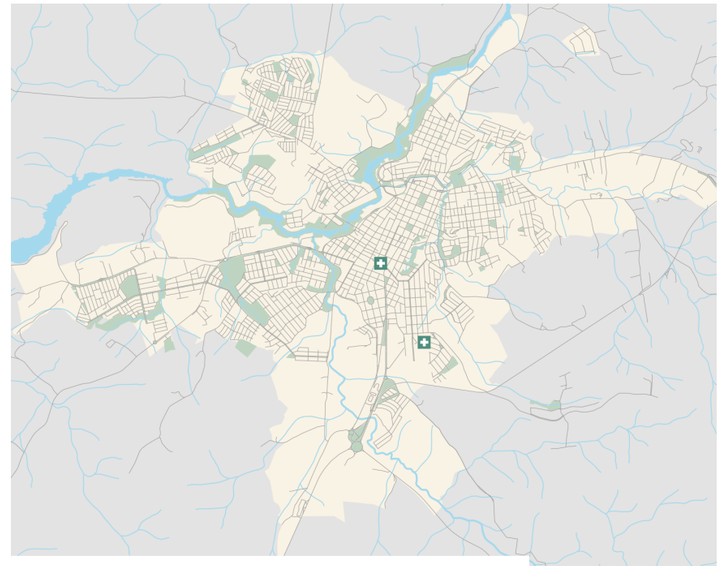
LEITOS DE INTERNAÇÃO

Fonte: DIAGNÓSTICO SOCIOECONÔMICO, 2020; FUNDAÇÃO SEADE 2014-2018.





Fonte: GEOSeade, 2018; DATASUS, 2020; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.



Fonte: GEOSeade, 2018; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

RADIOGRAFIA:

EQUIPAMENTOS DE ENSINO

O município tem seus equipamentos de ensino básico e fundamental bem distribuídos em sua área urbanizada (ver raios de alcance na página 84), com alta taxa de escolarização da população até 14 anos (9º ano do ensino fundamental). Entretanto, no ensino médio, o município enfrenta grande desafio na distribuição deficiente de escolas nos bairros, especialmente pela ausência de unidades educacionais na porção oeste e sul da área urbanizada.

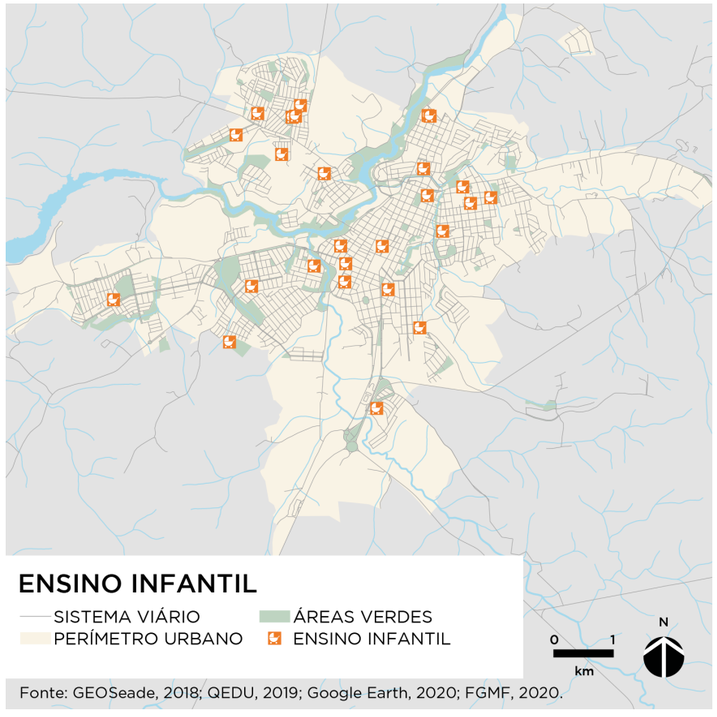
São José do Rio Pardo conta com seis instituições de ensino superior, ainda que somente metade delas conte com ensino presencial ou semi-presencial – com as demais funcionando apenas como polos de Ensino a Distância. Dessas instituições, cinco se localizam na área central e uma na região sul da cidade.

ÍNDICES EDUCAÇÃO

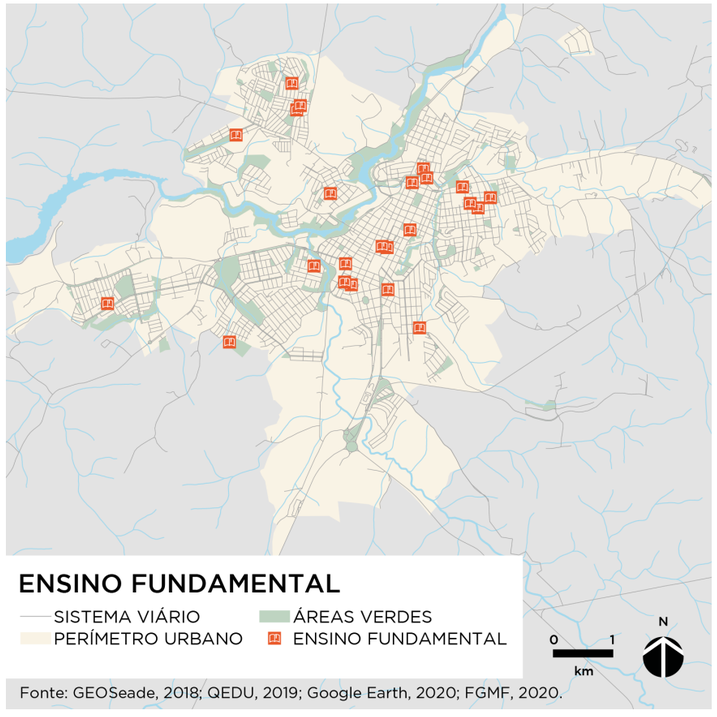
Fonte: IBGE, 2010, 2017 e 2018.

Taxa de escolarização de 6 a 14 anos (2010)	97,6%
IDEB - Anos iniciais ensino fundamental* (2017)	6,7
IDEB - Anos finais ensino fundamental* (2017)	5,0
Matrículas ensino fundamental (2018)	5.790
Matrículas ensino médio (2018)	1.933
Docentes ensino fundamental (2018)	343
Docentes ensino médio (2018)	179
Número de estabelecimentos ensino fundamental (2018)	26 escolas

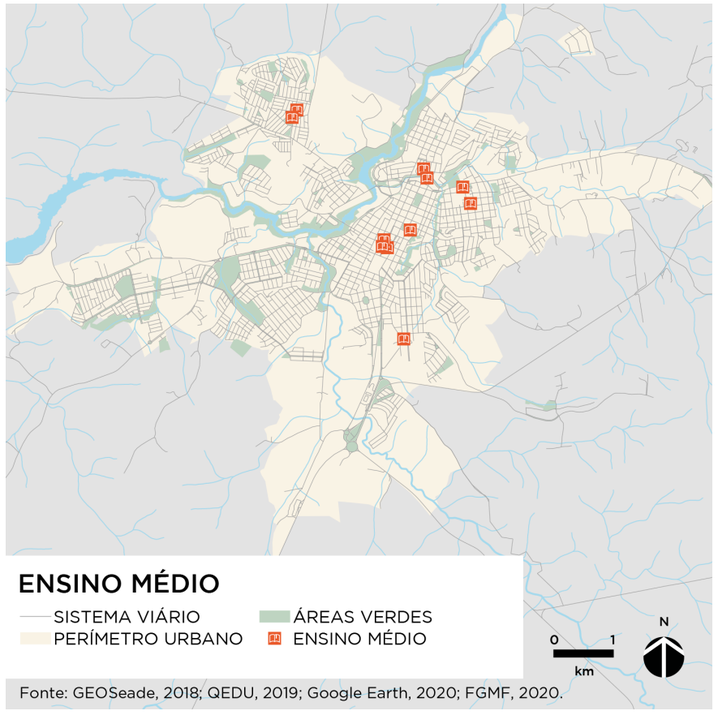
*Rede Pública



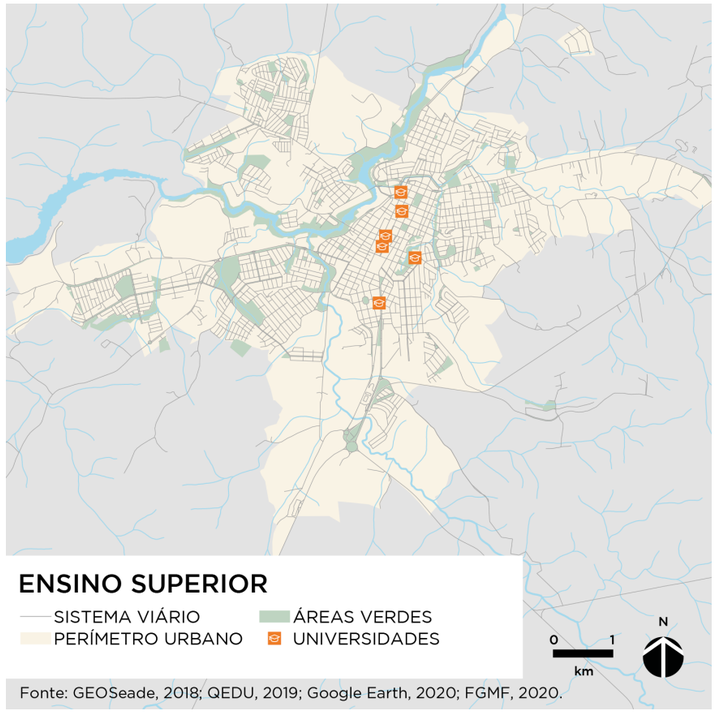
Fonte: GEOSeade, 2018; QEDU, 2019; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.



Fonte: GEOSeade, 2018; QEDU, 2019; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.



Fonte: GEOSeade, 2018; QEDU, 2019; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.



Fonte: GEOSeade, 2018; QEDU, 2019; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

DADOS AMBIENTAIS

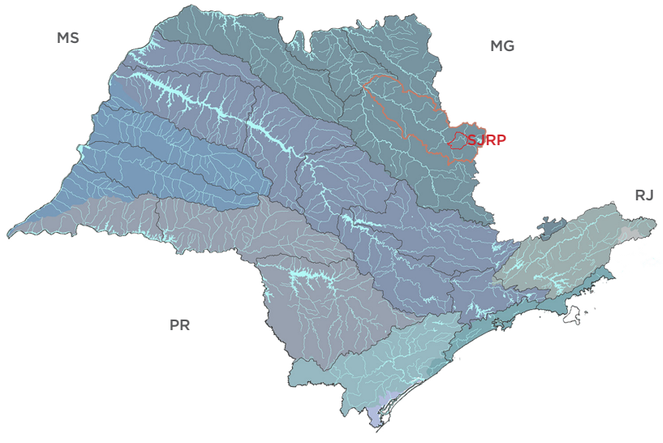
RECURSOS HÍDRICOS
ÁREAS DE PRESERVAÇÃO
TOPOGRAFIA E DECLIVIDADE
COBERTURA VEGETAL

RECURSOS HÍDRICOS

O município tem como principal curso d'água o Rio Pardo, que nasce no Estado de Minas Gerais e percorre em 550 km diversos municípios paulistas (como Caconde, Mococa, Ribeirão Preto, Sertãozinho e Barretos), até desembocar no Rio Grande, na divisa entre São Paulo e a região oeste de Minas Gerais. Como o Rio Pardo nasce em um estado e cursa para outro , é considerado um rio federal.

A bacia hidrográfica do Rio Pardo (pertencente à Bacia do Alto Paraná) possui uma área de 34.960 km², abrangendo diretamente 39 cidades, sendo 9 mineiras e 30 paulistas, representando importante região socioeconômica no estado, incluindo o polo industrial de Ribeirão Preto. O Rio Pardo nomeia a Unidade de Gerenciamento de Recursos Hídricos 4 (UGRHI 4), na qual o município está totalmente inserido, e que abrange pequena área do Planalto Sul do Estado de Minas Gerais e a toda a porção nordeste do Estado de São Paulo.

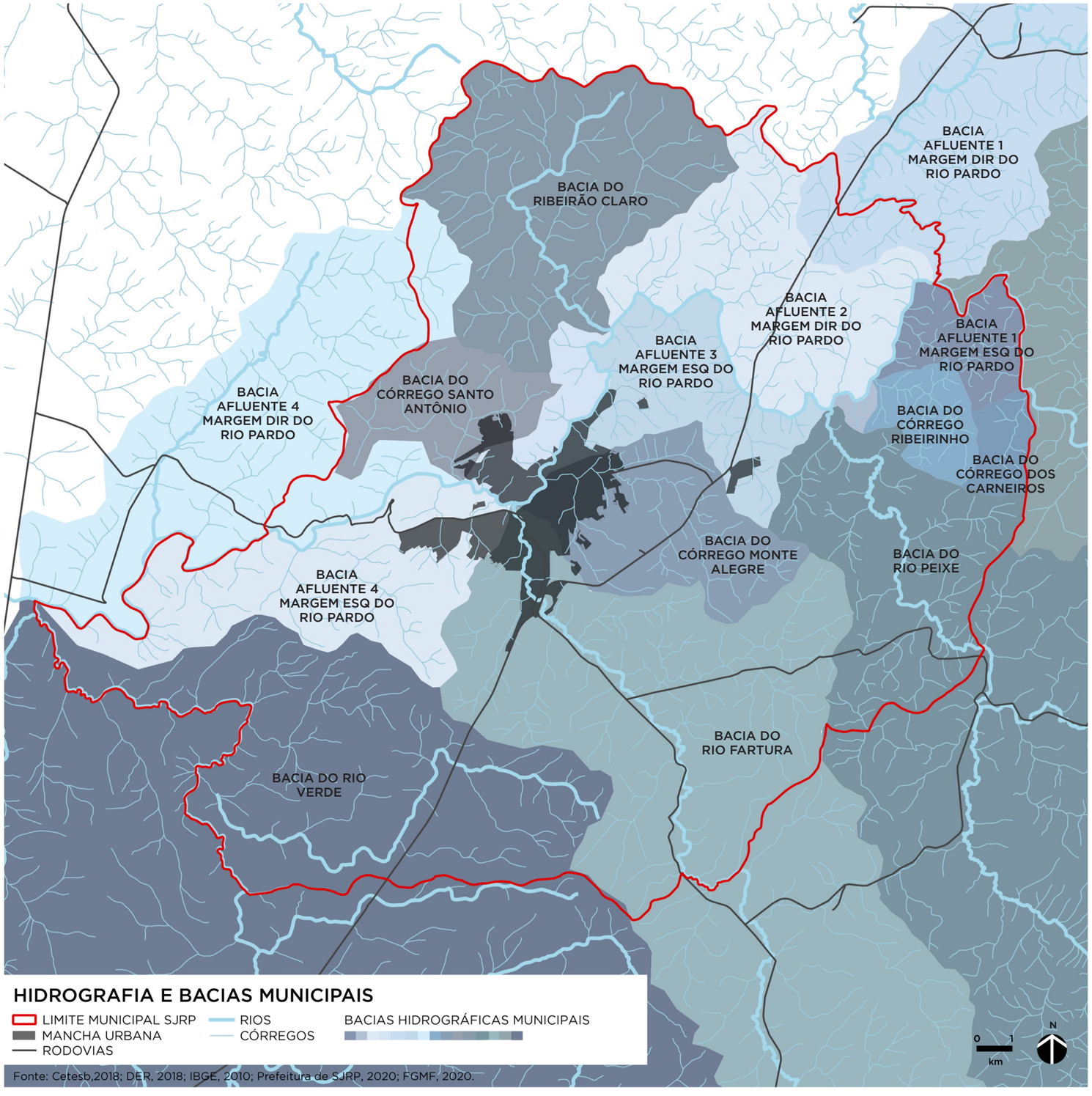
Além do Rio Pardo, que corre com várzeas preservadas junto à área mais urbanizada da cidade, destacam-se no município outros cursos d'água como o Rio da Fartura e o Rio do Peixe (ambos afluentes da margem esquerda do rio Pardo), além dos córregos São José, da Barra, Xisto e Macaúbas.



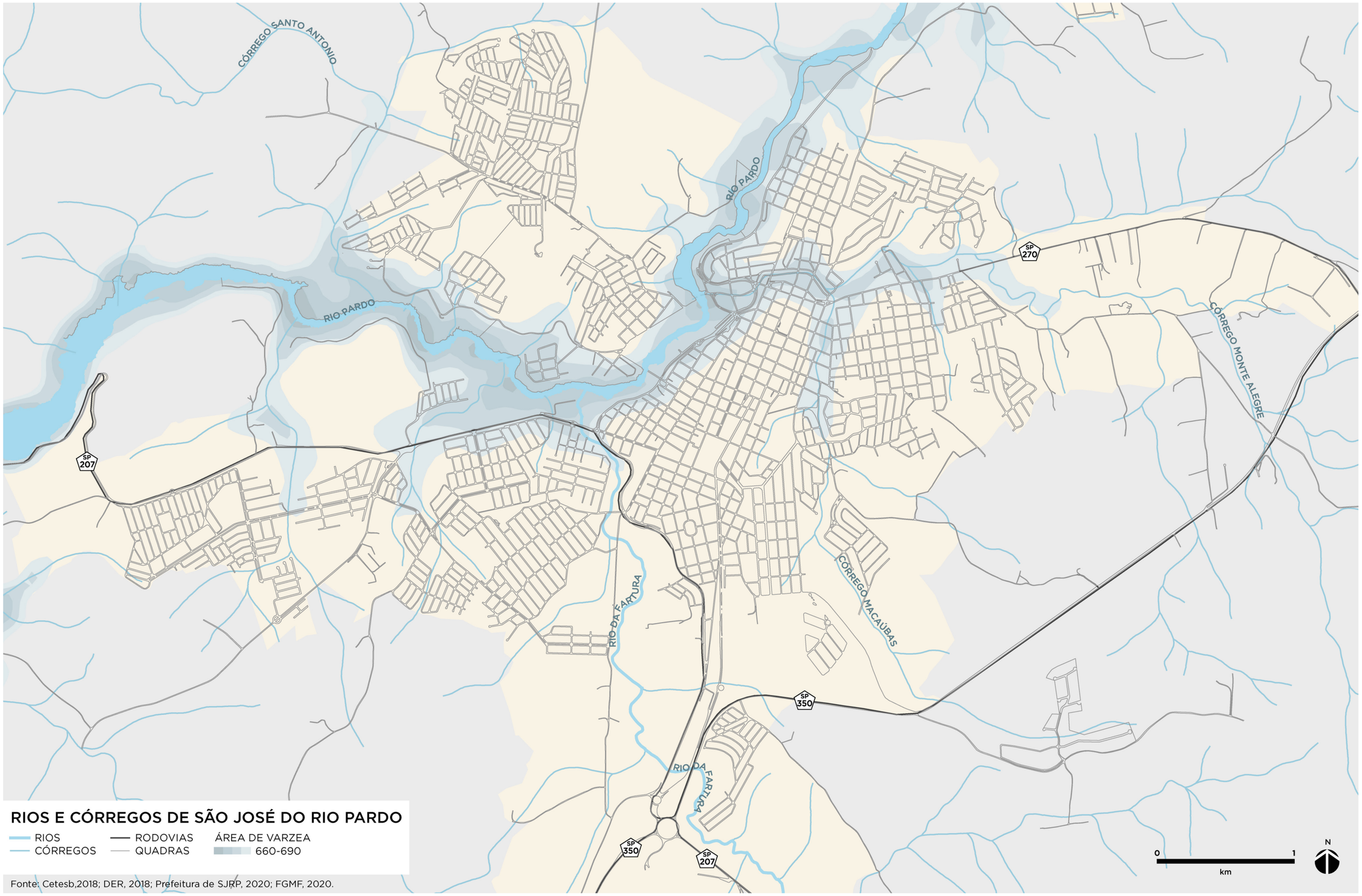
UGRHIs DO ESTADO DE SP

- HIDROGRAFIA
- UGRHIs
- UGRHI 4

Fonte: SigRH, 2010; FGMF, 2020.



Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; IBGE, 2010; Prefeitura de SJRP, 2020; FGMF, 2020.



Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020; FGMF, 2020.

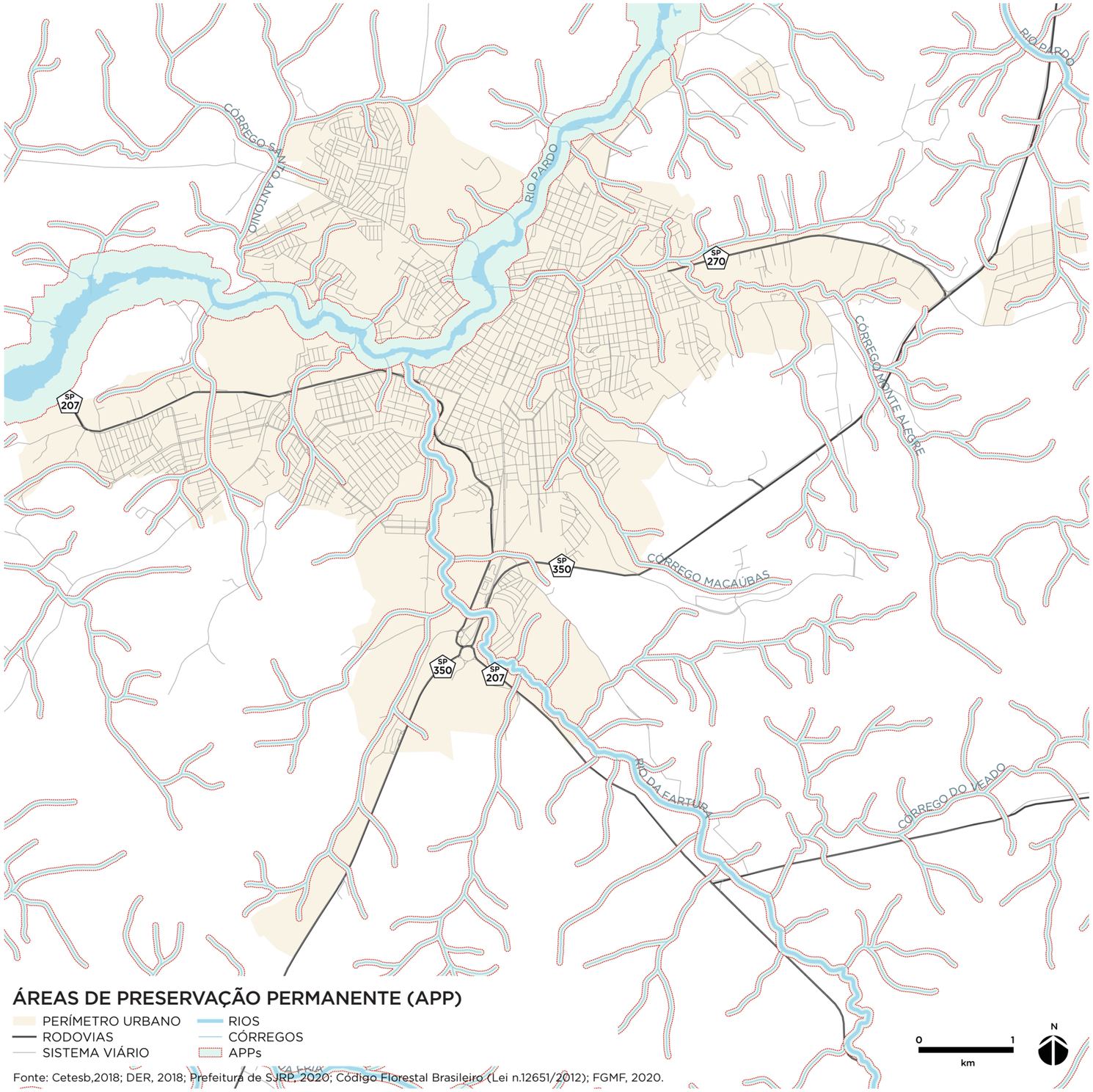
ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE (APP)

O Código Florestal brasileiro (Lei 12.651/2012) manteve no ordenamento jurídico nacional as Áreas de Preservação Permanente (APPs) como categoria de espaço territorial especialmente protegido, definindo-as, em seu art. 3º, II, como "área protegida, coberta ou não por vegetação nativa, com a função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica, a biodiversidade, o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas".

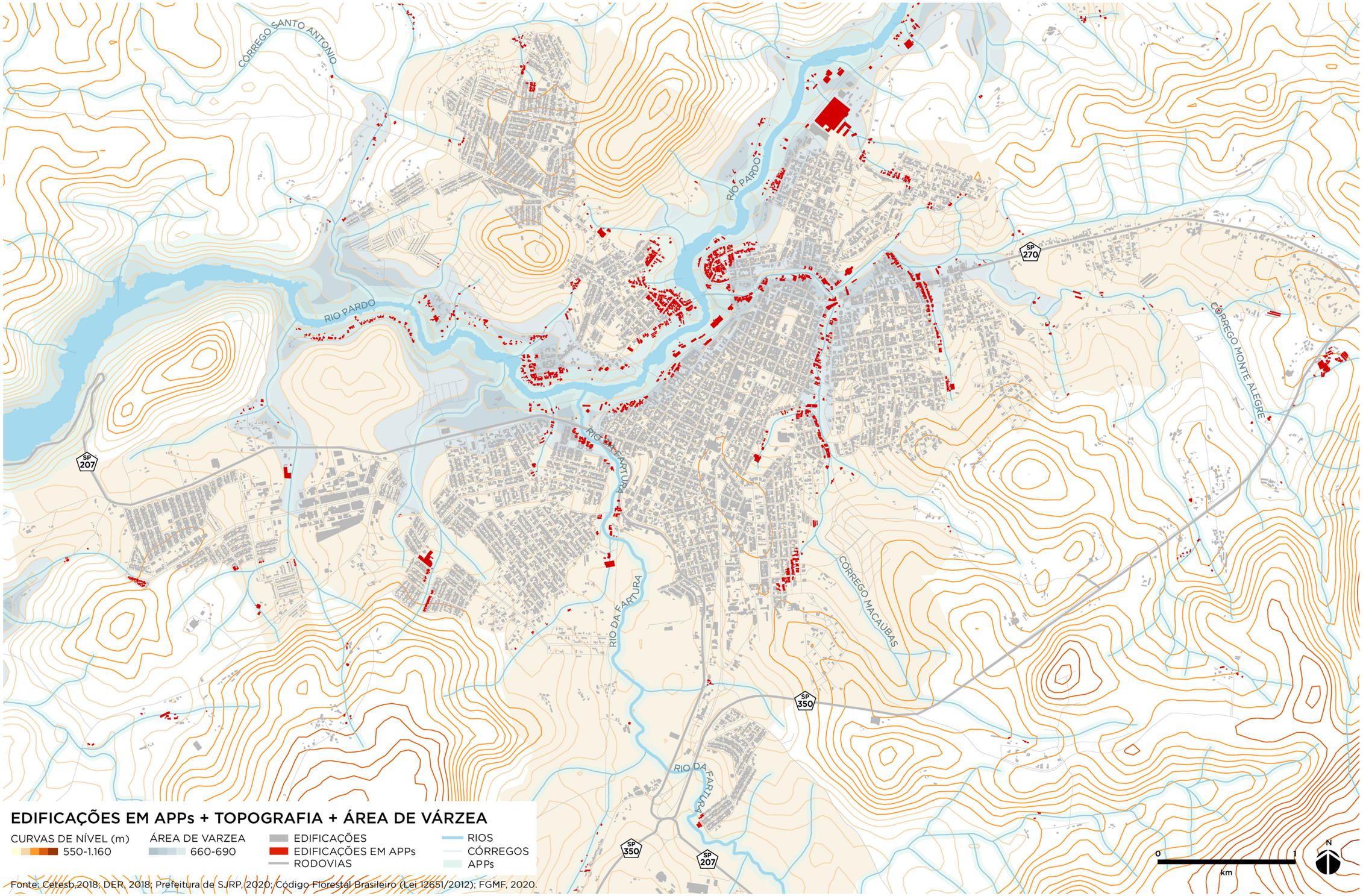
Em São José do Rio Pardo, município que se desenvolveu às margens de importante rio regional com diversos afluentes percorrendo toda sua área urbana, o tema da preservação de várzeas ganha especial interesse. Conforme previsto no atual Plano Diretor, tais áreas devem ser objeto de manutenção, conservação e recuperação de vegetação de interesse ambiental, sendo também espaços estratégicos para a implementação de um sistema integrado de parques. Da mesma forma, seu tratamento deve vir a permitir usos compatíveis com suas características físico-ambientais.

Para espacializar a presença de APPs de várzea em São José do Rio Pardo, o mapa a seguir foi elaborado delimitando as faixas de proteção oficial definidas pelos rios que cortam o município, de acordo com as larguras de cada corpo d'água, conforme o Código Florestal. Assim, o Rio Pardo foi seccionado em trechos, de acordo com as suas diferentes larguras (obtidas por análise visual em imagem de satélite), em cujas margens foram desenhadas as respectivas faixas de preservação permanente. Nas margens dos demais cursos d'água, todos com menos de 10 metros de largura, foram desenhadas faixas de preservação com 30 metros de largura. Dada a escala da imagem, o acréscimo de área de preservação junto às nascentes não foi desenhado – ainda que sejam legalmente protegidas.

Sobrepondo-se o mapa de delimitação de APPs à base georreferenciada de edificações da cidade verifica-se a existência de diversas ocupações em áreas consideradas ambientalmente frágeis devido à proximidade com os corpos d'água. Tal mapeamento indica oportunidades para estudos futuros verificarem ocupações que representam riscos para seus usuários e para o meio ambiente, definindo aquelas que deverão ser desocupadas e/ou delimitadas para projetos de intervenção para adequação ambiental.



Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020; Código Florestal Brasileiro (Lei n.12651/2012); FGMF, 2020.

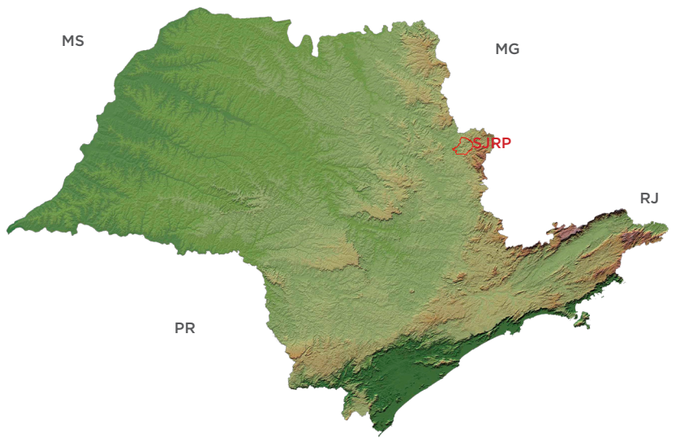


Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020; Código Florestal Brasileiro (Lei 12651/2012); FGMF, 2020.

TOPOGRAFIA E DECLIVIDADE

A topografia do município é bastante acidentada, com a área urbana apresentando cotas variáveis de 800 a 675 m, entremeada pelo Rio Fartura, Córrego Monte Alegre e Córrego Macaúbas, além de outros córregos de pequeno porte. A altitude média é de 676 metros, com o ponto mais alto do município no Morro da Antena, com 1.050 metros de altitude.

O município encontra-se inserido no Planalto Atlântico, uma das províncias geomorfológicas do Estado de São Paulo que corresponde a faixas orogênicas antigas com litologias de rochas cristalinas pré-cambrianas, cortadas por rochas intrusivas básicas e alcalinas mesozóico-terciárias. Seu relevo constitui-se por topos convexos, elevada densidade de canais de drenagem e vales profundos.

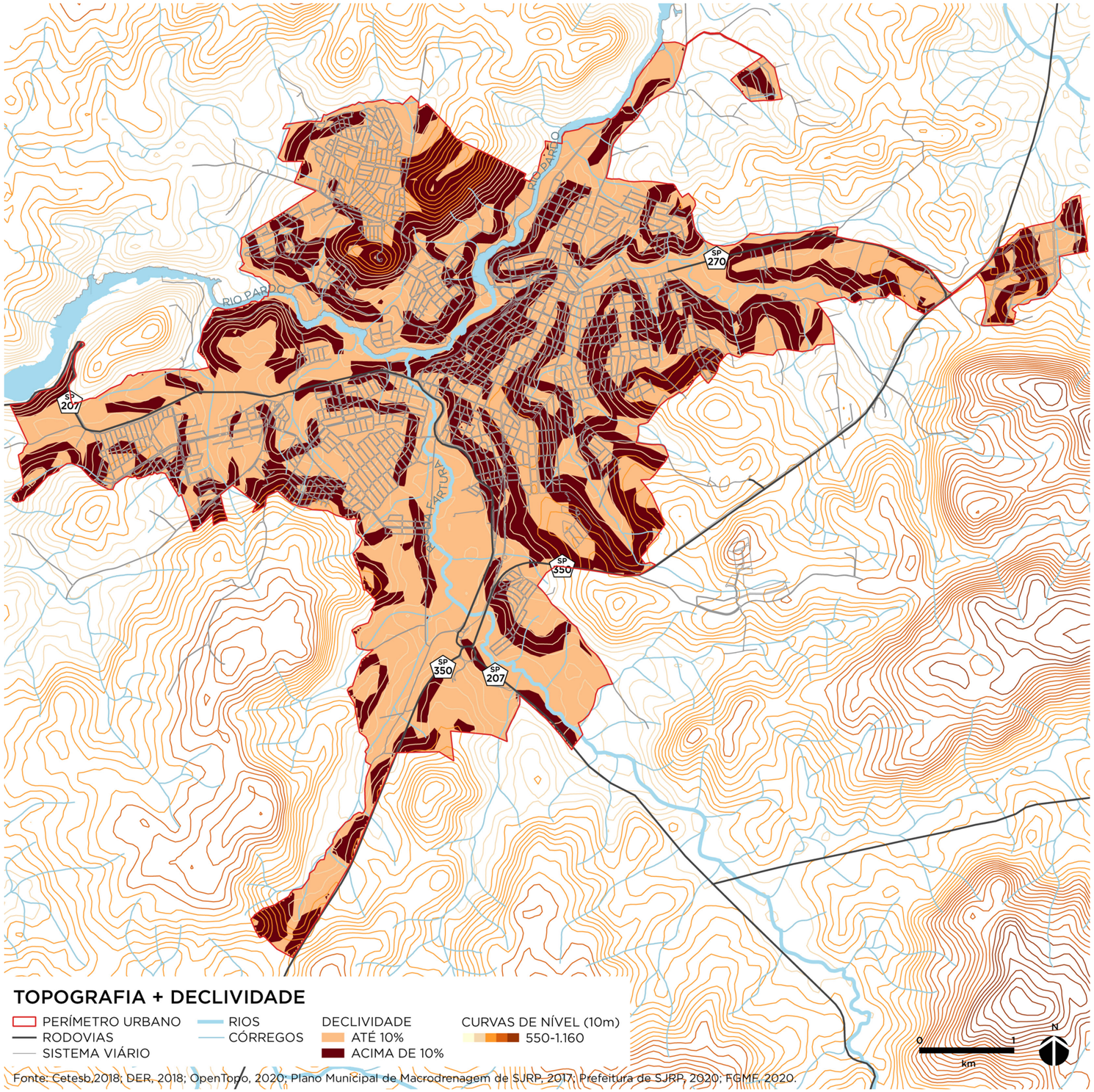


RELEVO DO ESTADO DE SP

LIMITE MUNICIPAL SJRP

ALTITUDE
0 - 2.621m

Fonte: Emprapa, 2010.



TOPOGRAFIA + DECLIVIDADE

PERÍMETRO URBANO
RODOVIAS
SISTEMA VIÁRIO
RIOS
CÓRREGOS
DECLIVIDADE
ATÉ 10%
ACIMA DE 10%
CURVAS DE NÍVEL (10m)
550-1.160

0 1 km N

Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; OpenTopo, 2020; Plano Municipal de Macrodrenagem de SJRP, 2017; Prefeitura de SJRP, 2020; FGMF, 2020.

TOPOGRAFIA + ÁREA DE VÁRZEA

SISTEMA VIÁRIO
RODOVIAS
RIOS

CURVAS DE NÍVEL (m)
550 - 652
652 - 753
753 - 855
855 - 957
957 - 1058
1058 - 1160

ÁREA DE VARZEA
660-690
EDIFICAÇÕES

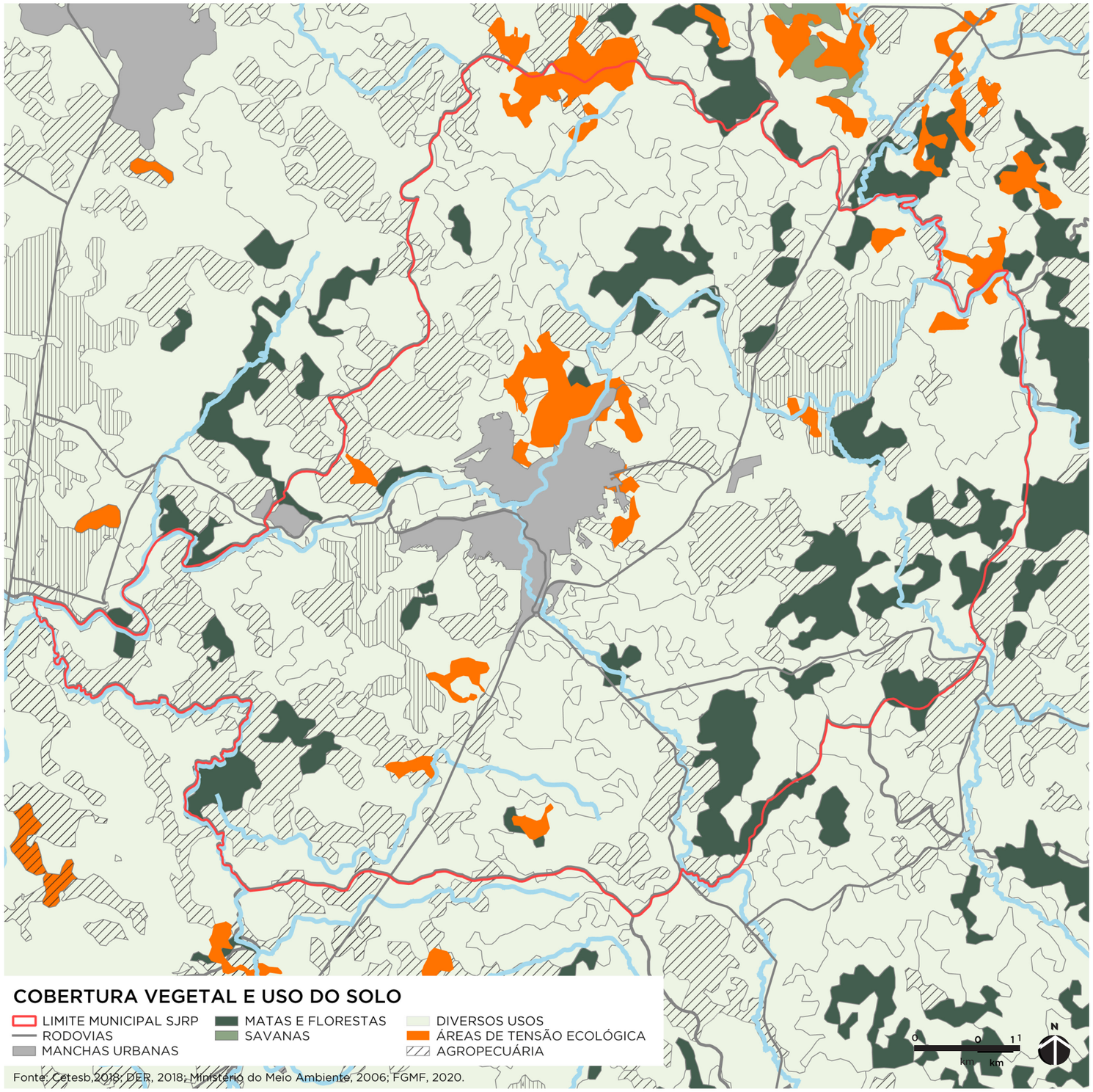
Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; OpenTopo, 2020; Prefeitura de SJRP, 2020; FGMF, 2020.

COBERTURA VEGETAL

O município não apresenta grandes áreas de vegetação densa, mas somente pequenos fragmentos de vegetação em topos de morros e fundo de vales, e não conta com unidades de conservação significativas estaduais ou municipais. A cidade tem dois parques institucionalizados: a Mata dos Carneirinhos e o Parque Municipal Antônio de Pádua Nunes, na Ilha São Pedro, com um minizoológico (atualmente em reforma).

O mapa da página 45 indica a distribuição espacial de áreas vegetadas no município, sem distinção de suas características, para ilustrar a presença do verde na cidade, tanto em sua área urbanizada quanto em seus arredores. A ausência de áreas verdes e de lazer e a baixa arborização dos logradouros – tanto nas áreas centrais quanto nas periféricas – representam desafios à qualificação ambiental de São José do Rio Pardo. Nesse sentido, as várzeas da cidade representam espaços projetuais estratégicos tanto para a preservação de áreas verdes quanto para a implantação de equipamentos de recreio destinados à fruição pública.

O Plano Diretor de Saneamento Integrado (PDSI) do município, de 2014, indica que nas porções leste e sudeste de São José do Rio Pardo predominam vegetações densas, junto a algumas áreas de agricultura. Já a sul e sudoeste, predominam áreas destinadas à agricultura, com eventual presença do solo exposto, e pequenas áreas com vegetação densa. A área urbana predomina nas regiões oeste e noroeste do município, onde há também áreas destinadas à agricultura. Nas porções norte e nordeste do município, o estado de conservação das matas é maior, mas a agricultura é o uso dominante, seguido pelas matas e solo exposto.



Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; Ministério do Meio Ambiente, 2006; FGMF, 2020.

Z
MINIZOOLOGICO
P
MATA DOS CARNEIRINHOS
SP 270
SP 207
SP 350
SP 207
SP 350
ÁREAS VERDES
PERÍMETRO URBANO
RODOVIAS
SISTEMA VIÁRIO
RIOS
CÓRREGOS
ÁREAS VERDES
Fonte: Cetesb 2018; DER, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020; FGMF, 2020.
0
1
km
N

REDES DE INFRAESTRUTURA

SANEAMENTO BÁSICO
RESÍDUOS SÓLIDOS
MOBILIDADE REGIONAL
SISTEMA VIÁRIO
TRÁFEGO
CONEXÕES E BARREIRAS

TRANSPORTE PÚBLICO
TRANSPORTES ATIVOS
RAIOS DE ALCANCE
DIRETRIZES E OBRAS VIÁRIAS PLANEJADAS

SERVIÇOS URBANOS:

SANEAMENTO BÁSICO

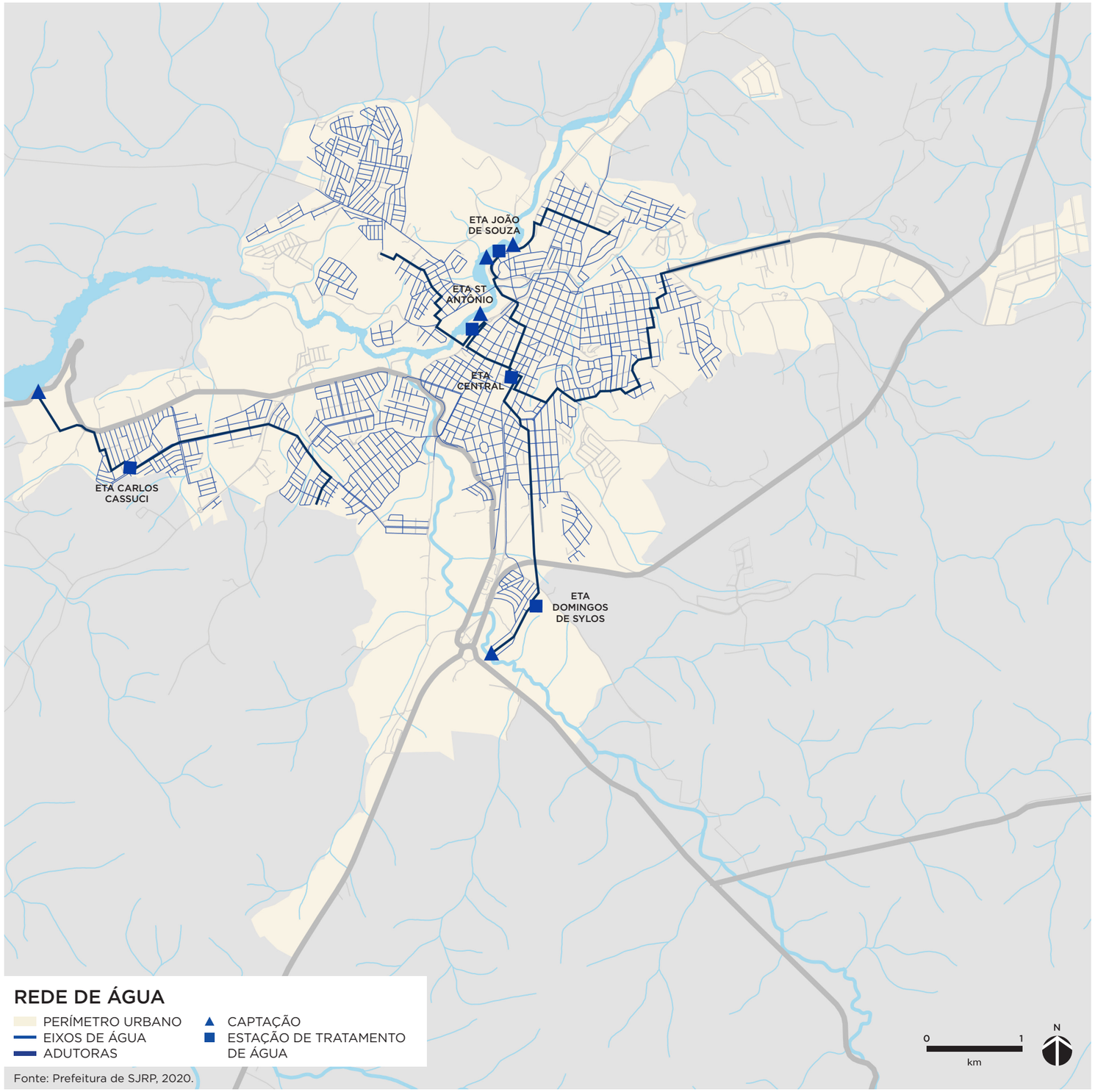
REDE DE ÁGUA

O abastecimento de água na cidade atende toda a população urbana, com 21.156 ligações sob responsabilidade da SAERP - Superintendência Autônoma de Água e Esgoto de São José do Rio Pardo, autarquia Municipal criada pela Lei no 3.666/2010.

Na área rural, entretanto, menos da metade da população é atendida pelo serviço, sendo o abastecimento de água feito, predominantemente, por mina ou poço caipira, e eventualmente por poço artesiano.

O sistema de água no município conta com cinco Estações de Tratamento de Água (ETAs Central, Cassucci, Santo Antônio e João de Souza, no Rio Pardo, e ETA Syllos, no Rio Fartura) que, diariamente, tratam 22.370 m^3 de água. Os volumes de captação, de acordo com a SAERP, são suficientes para atendimento da demanda atual e passíveis de incremento futuro. Na distribuição, o índice de perdas é elevado, estimado em 45%. Nesse sentido, há um Plano de Redução de Perdas em processo de atualização.

São José do Rio Pardo conta com um Plano Municipal de Saneamento, também em processo de atualização, que prevê projetos para viabilizar a mudança de captação de água do Rio Pardo, atualmente junto às ETAs João de Souza e Santo Antônio, para ponto a montante do Pontilhão da Fepasa. Há projetos também para ampliação dos reservatórios do Vale do Redentor e Vila Verde, além de substituição de rede de ferro fundido na distribuição de água na região central.



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2020.

REDE DE ESGOTO

O Sistema de Coleta de Esgotos Sanitários, também sob responsabilidade da SAERP, tem índice de atendimento próximo de 100% da área urbana – o que representa 3.000.000 m³ coletados ao ano, em 20.925 ligações. Entretanto, o Sistema de Afastamento e Tratamento apresenta sérias deficiências devido à não conclusão do chamado Sistema Global de Tratamento de Esgoto – que contaria com novos interceptores de esgoto junto a córregos, estações elevatórias e uma Estação Global de Tratamento.

Há três Estações de Tratamento de Esgoto implantadas, mas uma delas está desativada (ETE Carlos Cassucci), devido a problemas operacionais e de capacidade de tratamento. As duas estações operacionais (ETE Domingos de Sylos e ETE Nova São José) e as três estações compactas (ETEc Chico Xavier, ETEc Jd. Mercedes e ETEc Maria Maldonado) tratam, por ano, 420.000 m³ de efluentes, o que representa somente 14% do esgoto gerado na cidade. O restante das águas servidas é lançado sem tratamento em diversos pontos no rio Pardo e nos seus afluentes, resultando em grande poluição ambiental.

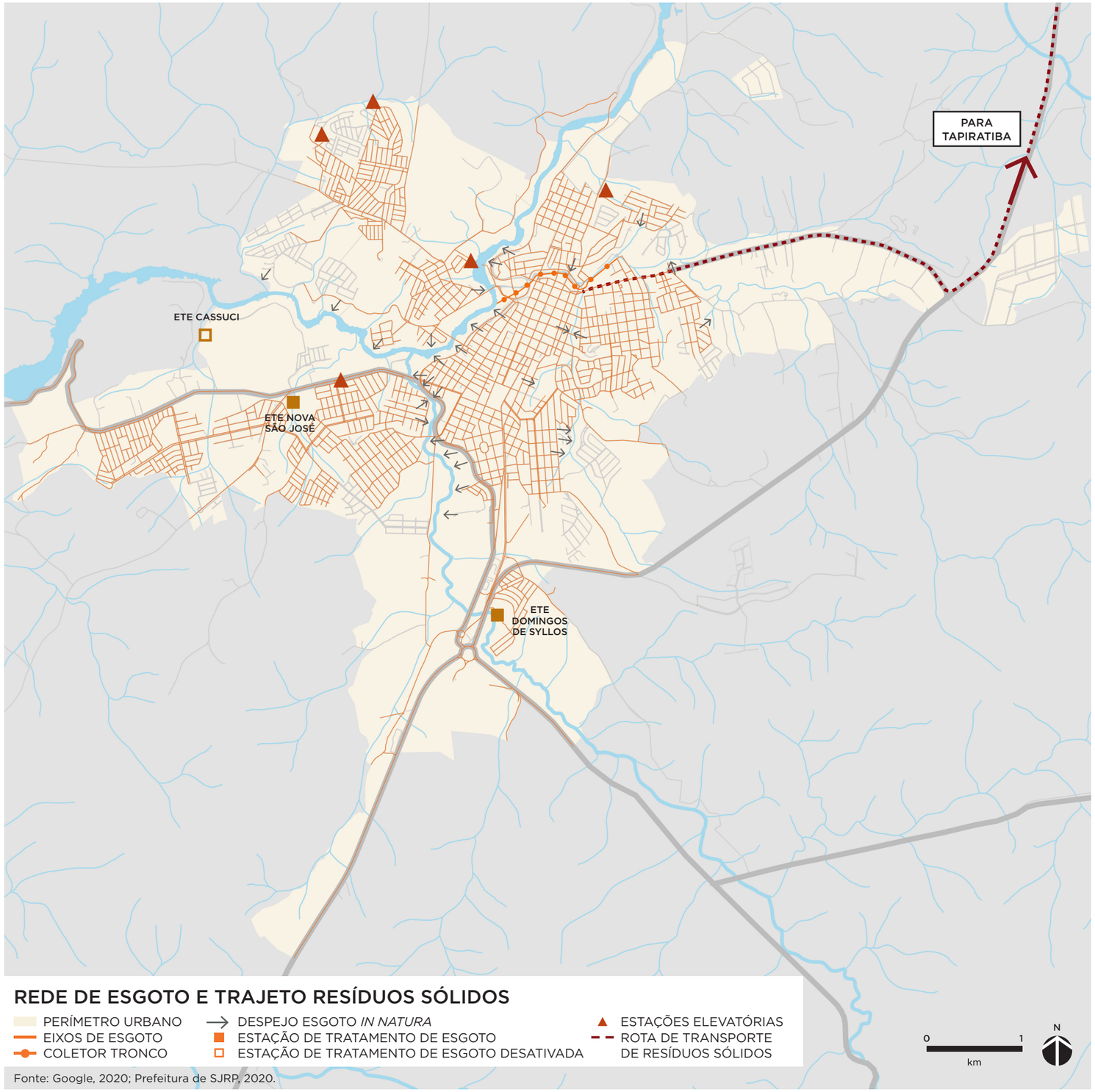
Na área rural do município, os domicílios utilizam predominantemente fossas negras – com riscos de contaminação do lençol freático.

RESÍDUOS SÓLIDOS

A coleta de resíduos sólidos, contratada junto à empresa Fossil Limpeza Urbana Ltda. até 2021, abrange toda a população urbana do município e cerca 83% da população rural, totalizando 13.200 ton./ano. No entanto, é verificado eventualmente o despejo de lixo em córregos urbanos.

São José do Rio Pardo envia seus resíduos a aterro sanitário particular, localizado no município de Tapiratiba, a cerca de 20 quilômetros do centro da cidade. Não há coleta seletiva no município, mas a triagem de resíduos nesse aterro permite a reciclagem de 24,6% do total de rejeitos – somando, por ano, 2.650 ton. de plástico, 480 ton. de papel e papelão, 96 ton. de vidro e 24 ton. de metais. Assim, a implantação de coleta seletiva na cidade poderia reduzir sensivelmente os custos com transporte de resíduos e uso do aterro, além de fomentar cooperativas de reciclagem.

Os resíduos hospitalares (78 ton./ano) são de responsabilidade da empresa Silcon Ambiental Ltda., em contrato vigente até setembro de 2020.



Fonte: Google, 2020; Prefeitura de SJRP, 2020.

MOBILIDADE:

SISTEMA VIÁRIO

Articulada às estradas e rodovias regionais, a cidade conta com um sistema viário hierarquizado que distingue as vias municipais em corredores, coletoras e locais, formando uma malha caracterizada por diversas descontinuidades que dificultam a conexão eficiente entre os extremos da cidade – ainda que viabilizem, de maneira satisfatória, as conexões entre regiões próximas. Nesse sentido, destacam-se corredores sem continuidade na malha viária que acabam não se conectando de forma hierárquica com o restante do sistema, ou seja, com as vias coletoras que distribuem os fluxos dentro dos bairros.

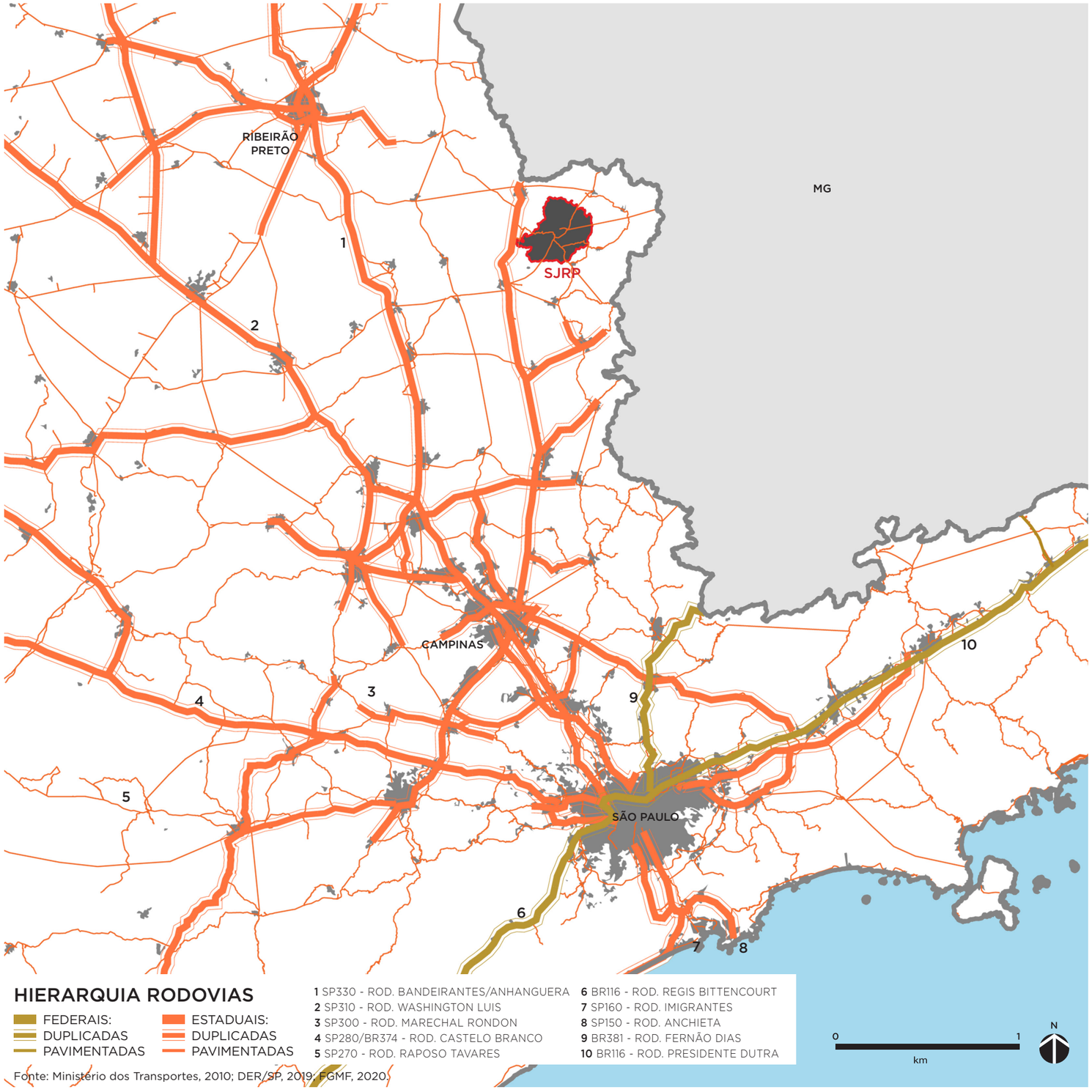
Verificam-se no sistema oportunidades de tratamento urbanístico das vias tendo em vista suas funções urbanas, como a configuração de eixos de adensamento urbano associados à alta acessibilidade das vias corredor, e redesenho de vias coletoras para qualificar os espaços destinados a diferentes formas de circulação urbana (automóveis, bicicletas e pedestres).

HIERARQUIA RODOVIAS

FEDERAIS:
DUPLICADAS
PAVIMENTADAS

ESTADUAIS:
DUPLICADAS
PAVIMENTADAS

Fonte: Ministério dos Transportes, 2010; DER/SP, 2019; FGMF, 2020.



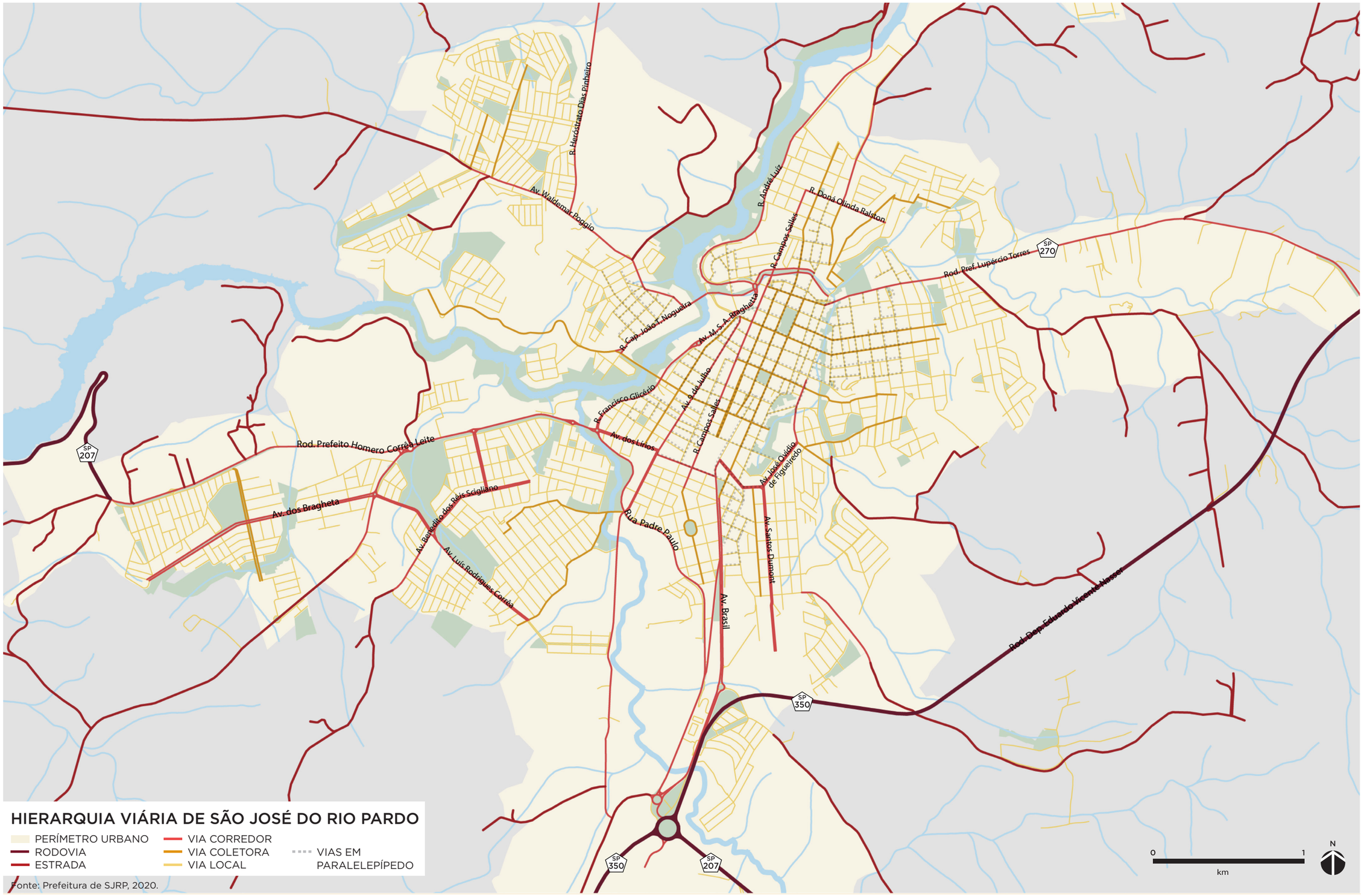
HIERARQUIA RODOVIAS

FEDERAIS:
DUPLICADAS
PAVIMENTADAS

ESTADUAIS:
DUPLICADAS
PAVIMENTADAS

1 SP330 - ROD. BANDEIRANTES/ANHANGUERA
2 SP310 - ROD. WASHINGTON LUIS
3 SP300 - ROD. MARECHAL RONDON
4 SP280/BR374 - ROD. CASTELO BRANCO
5 SP270 - ROD. RAPOSO TAVARES
6 BR116 - ROD. REGIS BITTENCOURT
7 SP160 - ROD. IMIGRANTES
8 SP150 - ROD. ANCHIETA
9 BR381 - ROD. FERNÃO DIAS
10 BR116 - ROD. PRESIDENTE DUTRA

Fonte: Ministério dos Transportes, 2010; DER/SP, 2019; FGMF, 2020.



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2020.

MOBILIDADE:

TRÁFEGO

GERADORES DE TRÁFEGO

Os principais geradores de tráfego no município, mapeados pela Prefeitura, configuram pontos de atração de veículos em que há mais conflitos de circulação na cidade. Destaca-se, no mapeamento, a área central do município, onde se concentram diversos tipos de uso que causam picos de utilização do sistema viário em determinados horários, com significativo impacto na mobilidade urbana.

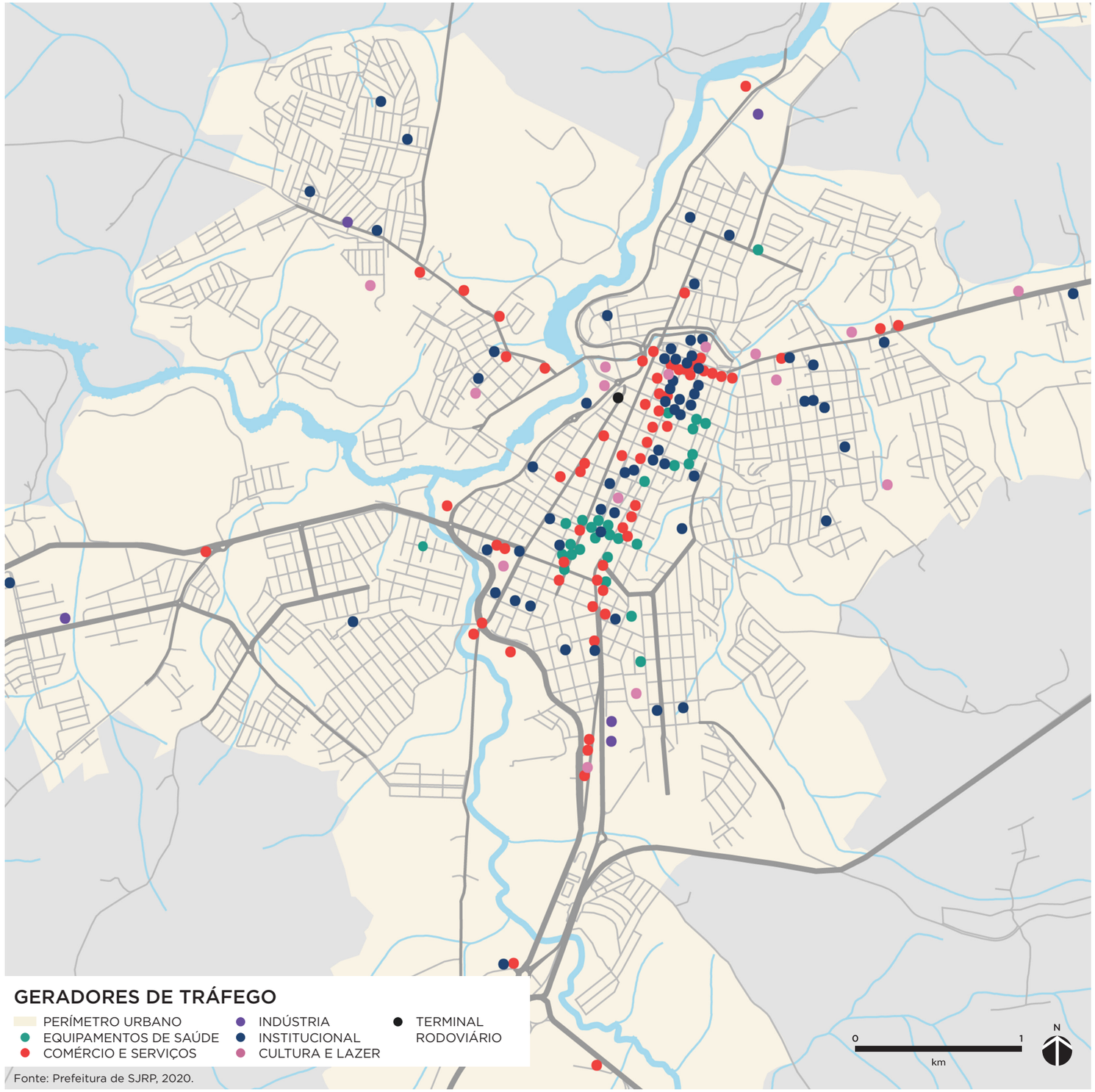
Os principais geradores de tráfego concentrados na área central são os equipamentos de saúde, os estabelecimentos de comércio e serviço (especialmente farmácias e lojas de varejo de grande porte), instituições de ensino e os bancos. Fora da região central, destacam-se polos geradores mais dispersos, associados a indústrias e instituições religiosas.

Em todos os casos, os polos geradores de tráfego merecem tratamento especial tanto na aprovação legal de suas atividades (licenças para construção de empreendimentos, alvarás de funcionamento) quanto na operação cotidiana – especialmente em seus horários típicos de maior movimentação. Estudos específicos poderão indicar medidas precisas para a qualificação da gestão do tema no município.

QUANTIDADE DE VEÍCULOS POR HABITANTE (2019): 0,7

QUANTIDADE DE VEÍCULOS - FROTA (2019): 7.381

Fonte: DIAGNÓSTICO SOCIOECONÔMICO, 2020; IBGE/DENATRAN



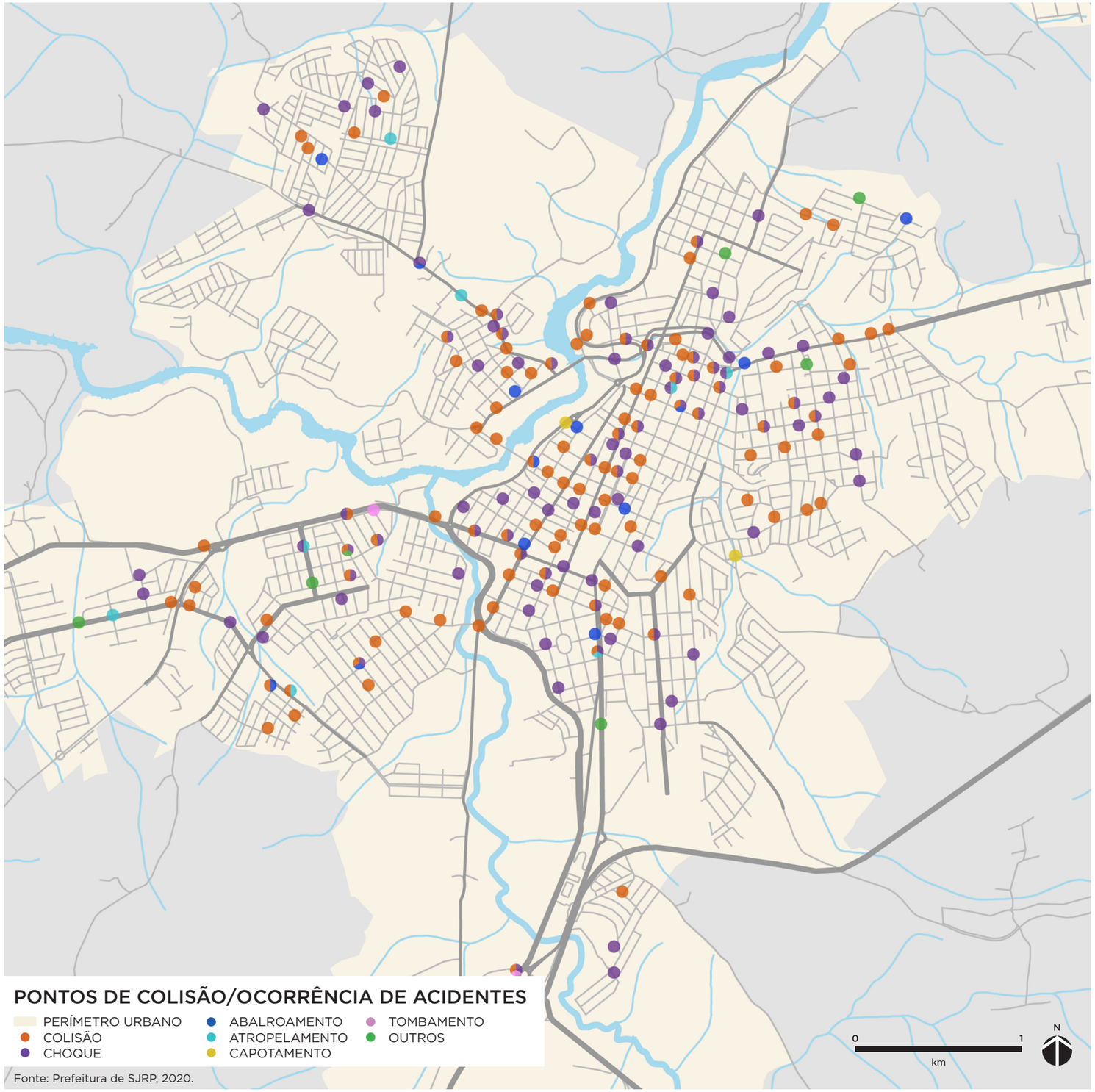
Fonte: Prefeitura de SJRP, 2020.

ACIDENTALIDADE NO SISTEMA VIÁRIO

O mapeamento da ocorrência de acidentes de trânsito, baseado em dados da Secretaria de Segurança e Trânsito de São José do Rio Pardo, indica variados tipos e quantidades de ocorrências como colisão, capotamento, atropelamento e outros, de modo a facilitar a identificação das principais áreas de risco e estabelecer propostas e instrumentos para a diminuição de acidentes.

A maior parte das ocorrências acontece na área central do município, especialmente as colisões entre veículos (tipo mais comum de acidente na cidade, seguidos por choques e abalroamentos), dada a concentração do tráfego na região associada a atividades não residenciais.

Atropelamentos e capotamentos ocorrem mais esporadicamente, e há poucos registros de acidentes nas estradas no perímetro urbano do município. É relevante também destacar a baixa incidência de atropelamentos na cidade, mesmo na região central, onde circula o maior número de pessoas. Isso pode indicar que a configuração do sistema viário permite um compartilhamento relativamente seguro do espaço de circulação devido ao padrão de pavimento e à sinalização de trânsito.



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2020.

MOBILIDADE:

CONEXÕES E BARREIRAS

As barreiras urbanas e conexões expressam as diferenças no histórico do desenvolvimento das distintas regiões da cidade, revelando elementos que viabilizam ou constrangem a expansão urbana. A região norte da cidade, por exemplo, tem acesso restringido pelo Rio Pardo, principal barreira da cidade com poucas transposições que condicionam e limitam o desenvolvimento desta porção do município.

Já os inúmeros pequenos corpos d'água, que se apresentam também como barreiras à ocupação do território, foram gradativa e facilmente superados com transposições em nível implantadas como continuidade das vias. O mesmo não ocorreu com outros rios de maior porte, que limitaram e retardaram o desenvolvimento da cidade no sentido oeste e norte, regiões que começaram a ser desenvolvidas no início dos anos 1970.

Por outro lado, as barreiras impostas por vias, apesar de não muito numerosas, também tiveram papel considerável na ocupação territorial e apresentam ainda hoje poucas transposições. A velocidade elevada dessas vias (com predominância de tréfego de passagem) tornam suas travessias em nível por pedestres uma opção perigosa e acabam por desincentivar os transportes ativos em seus entornos.

1 TRANSPOSIÇÃO RODOVIA

Fonte: Google Street View, 2020.

2 TRANSPOSIÇÃO PONTE RIO PARDO

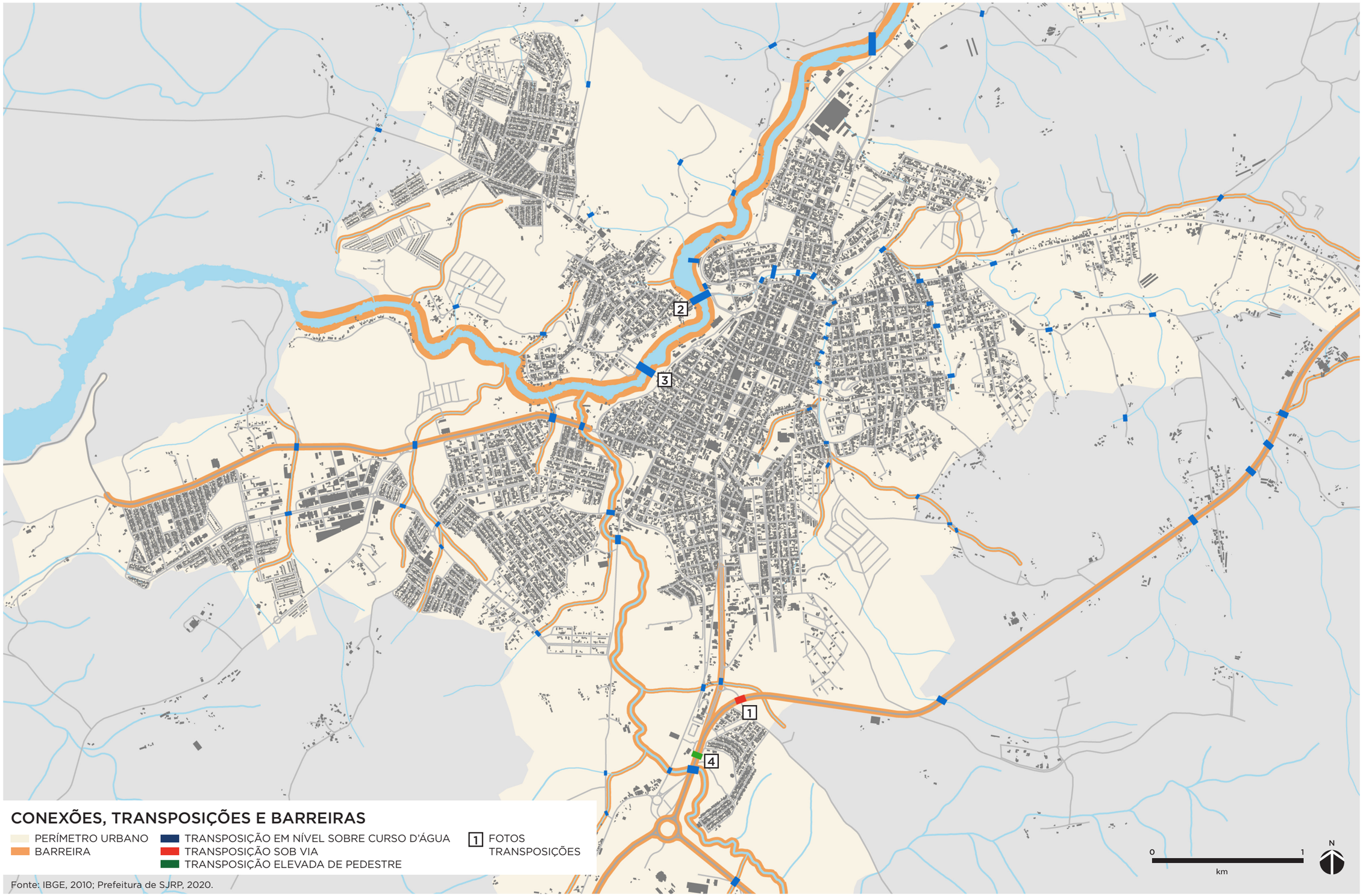
Fonte: Google Street View, 2020.

3 TRANSPOSIÇÃO PONTE ADEMAR DE BARROS

Fonte: Google Street View, 2020.

4 TRANSPOSIÇÃO PASSARELA DE PEDESTRES

Fonte: Google Street View, 2020.



Fonte: IBGE, 2010; Prefeitura de SJRP, 2020.

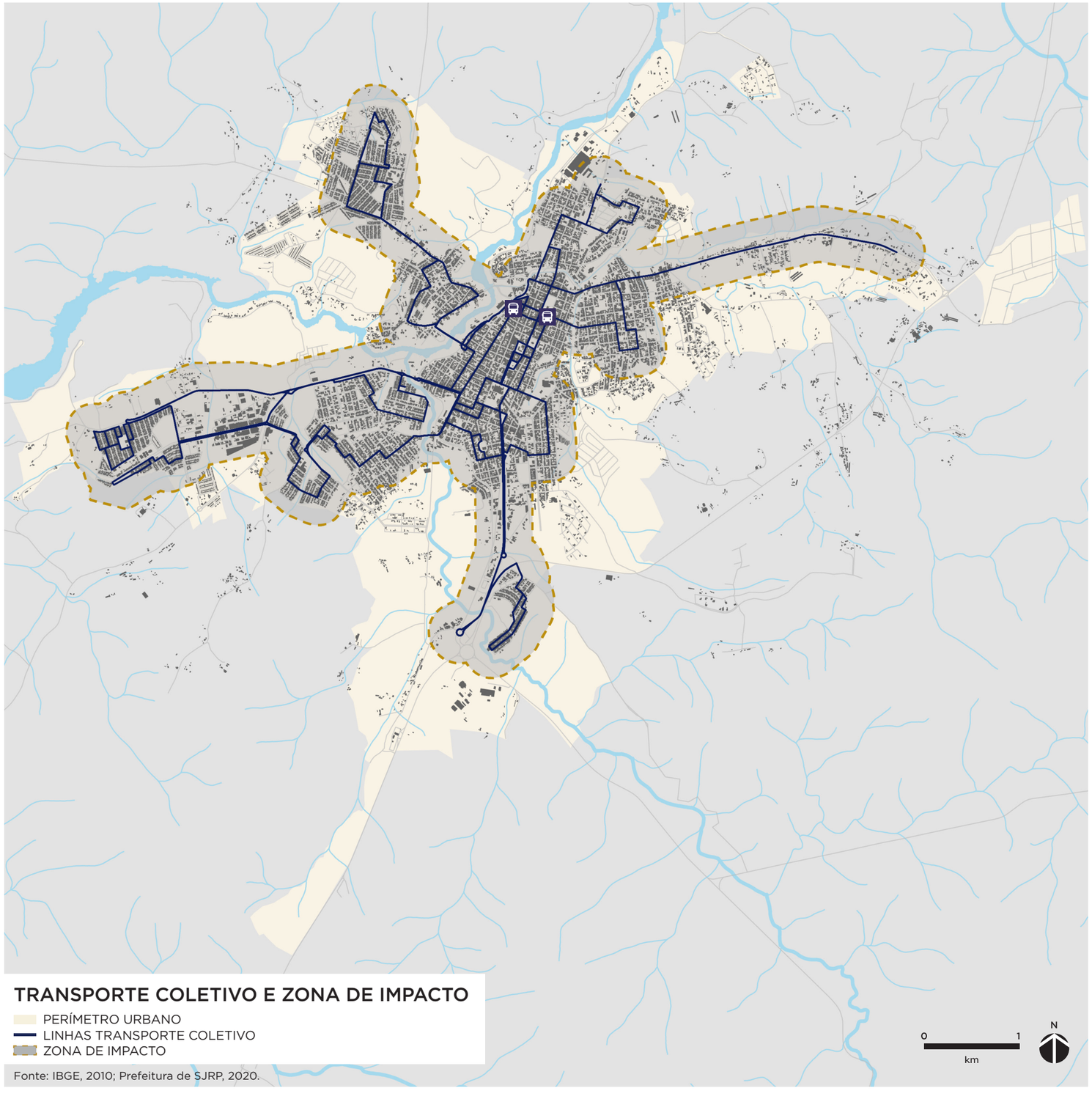
MOBILIDADE:

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

O mapa a seguir indica as áreas de influência dos serviços de transporte coletivo na cidade, definidas por faixas de 300 metros de cada lado dos eixos das linhas de ônibus municipais. A definição de tal área de atendimento das linhas de transporte relaciona-se à distância média considerada razoável para as caminhadas necessárias para o acesso ao sistema (em média 3 quadras).

As faixas de atendimento mapeadas indicam uma cobertura satisfatória da área urbanizada da cidade, sendo a região central a área mais bem atendida pelo sistema. Entretanto, áreas de urbanização mais recente (especialmente após 2015) ainda não são adequadamente abrangidas pelo sistema de transporte, o que evidencia necessidade de novas linhas ou de serviços especiais para incluir esses novos territórios na rede de ônibus da cidade.

É importante destacar a sobreposição de muitas linhas nas vias da cidade, principalmente na região central – reflexo da localização próxima (mas não integrada) dos terminais rodoviário e urbano, o que pode acarretar problemas operacionais e congestionamentos.

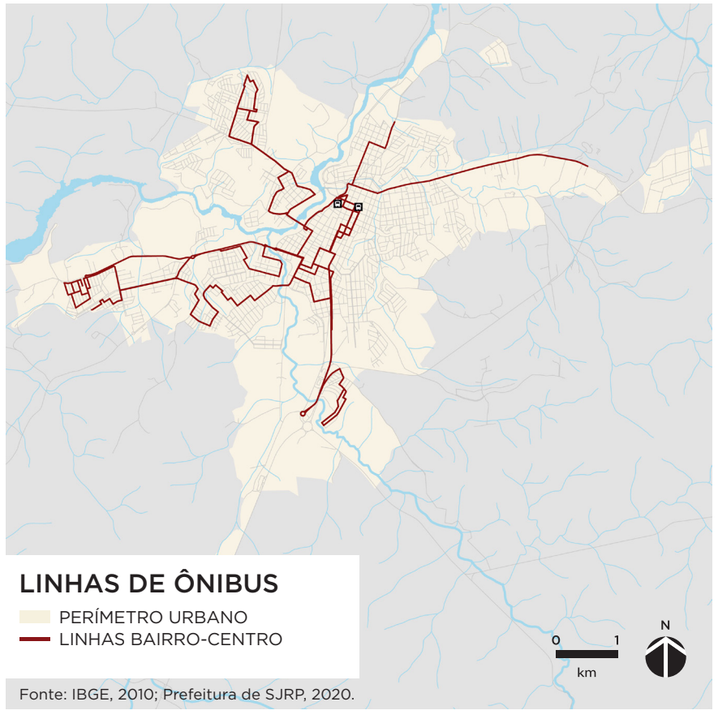


Fonte: IBGE, 2010; Prefeitura de SJRP, 2020.

LINHAS DE ÔNIBUS

O município tem seu sistema de transporte coletivo apoiado por dois terminais de ônibus, um rodoviário (Praça Tiradentes) e um urbano (Praça Quinze de Novembro), ambos na região central da cidade (distantes entre si cerca de 500 metros). Cinco das oito linhas municipais existentes conectam os dois terminais, e as demais atendem apenas ao terminal urbano.

As linhas urbanas têm seus trajetos definidos pela conexão dos extremos da cidade ao centro (linhas diametrais), tendo nele ponto final ou de passagem em direção a outras regiões. Não há linhas perimetrais, ou seja, conexão entre bairros sem passar pela área central. Não há também integração tarifária para utilização de mais de uma linha pelo pagamento de uma única passagem, sem possibilidade de conjugação gratuita de itinerários de diferentes linhas.

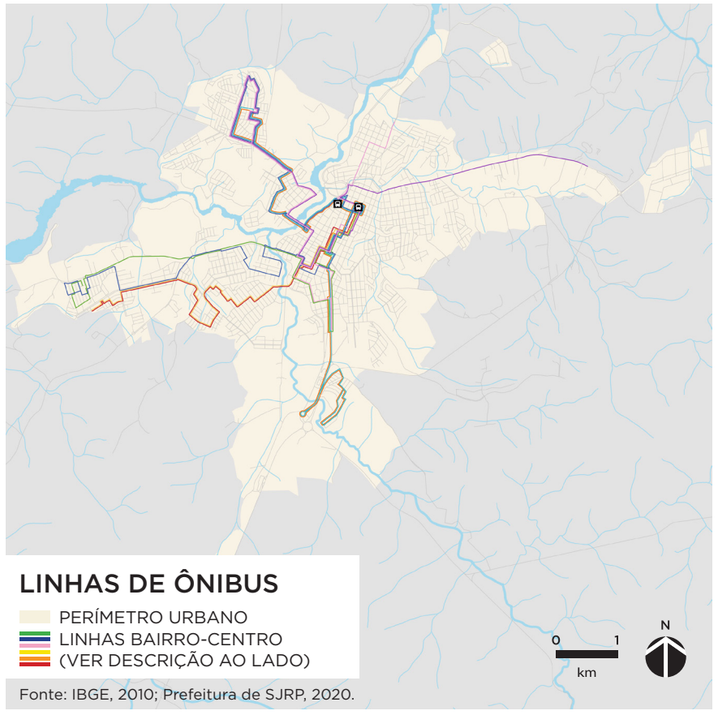


Fonte: IBGE, 2010; Prefeitura de SJRP, 2020.

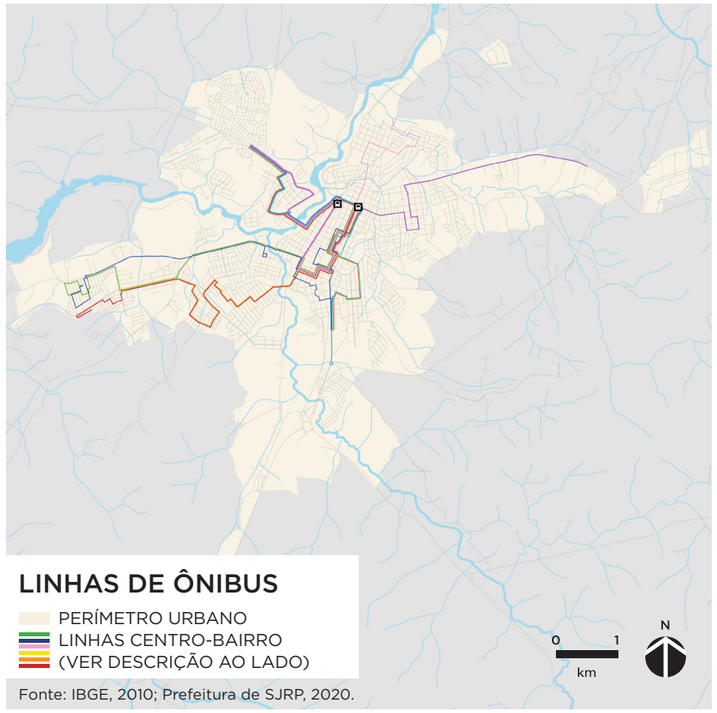
Fonte: IBGE, 2010; Prefeitura de SJRP, 2020.

LINHAS DE ÔNIBUS

- LINHA A - VALE REDENTOR
- LINHA B - VALE REDENTOR
- LINHA C - VALE REDENTOR
- LINHA D - NESTLÊ
- LINHA E - CARLOS CASSUCCI
- LINHA F - CARLOS CASSUCCI
- LINHA G - EDUARDO CASSUCCI
- LINHA H - EDUARDO CASSUCCI



Fonte: IBGE, 2010; Prefeitura de SJRP, 2020.



Fonte: IBGE, 2010; Prefeitura de SJRP, 2020.

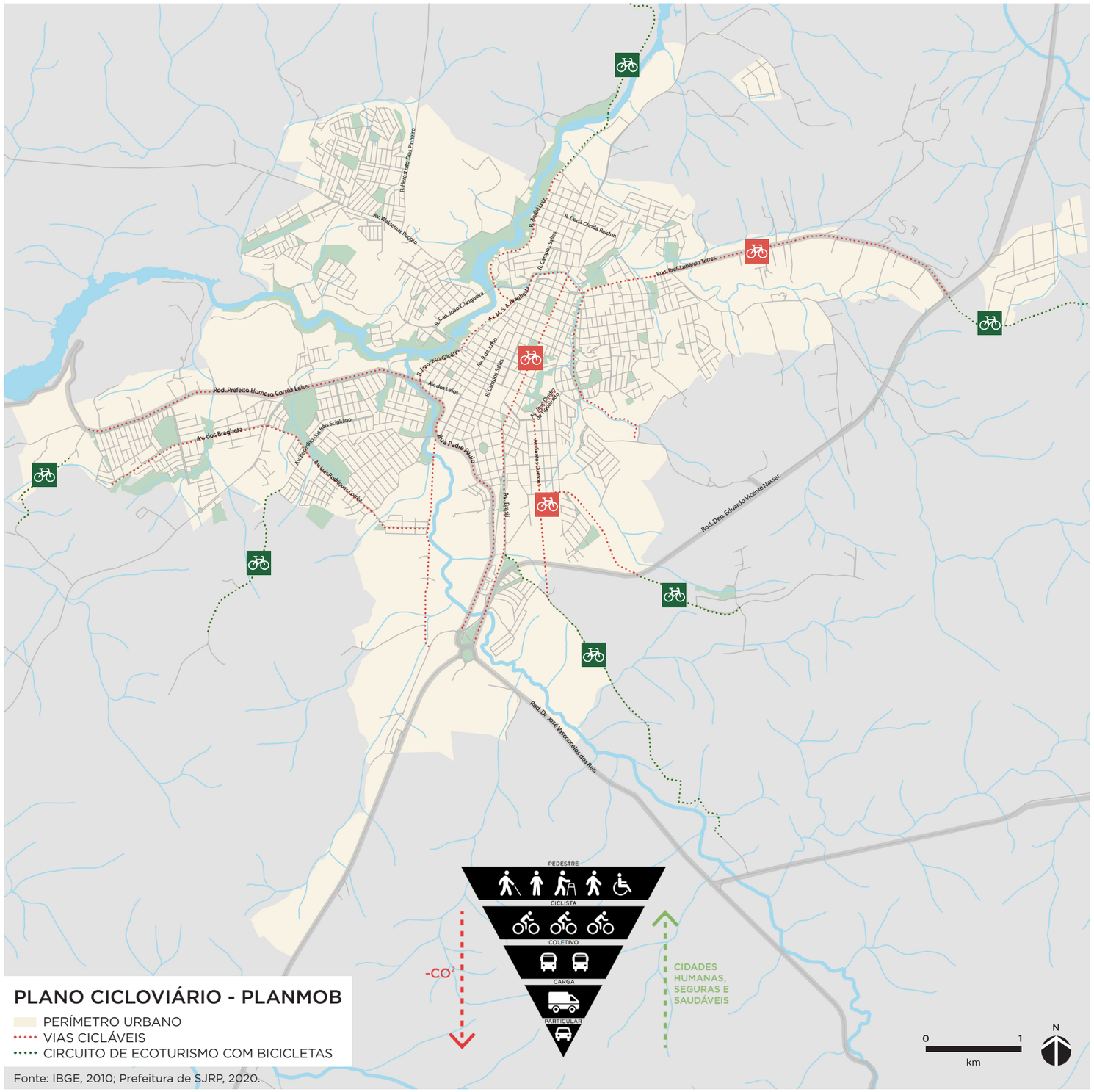
MOBILIDADE:

TRANSPORTES ATIVOS

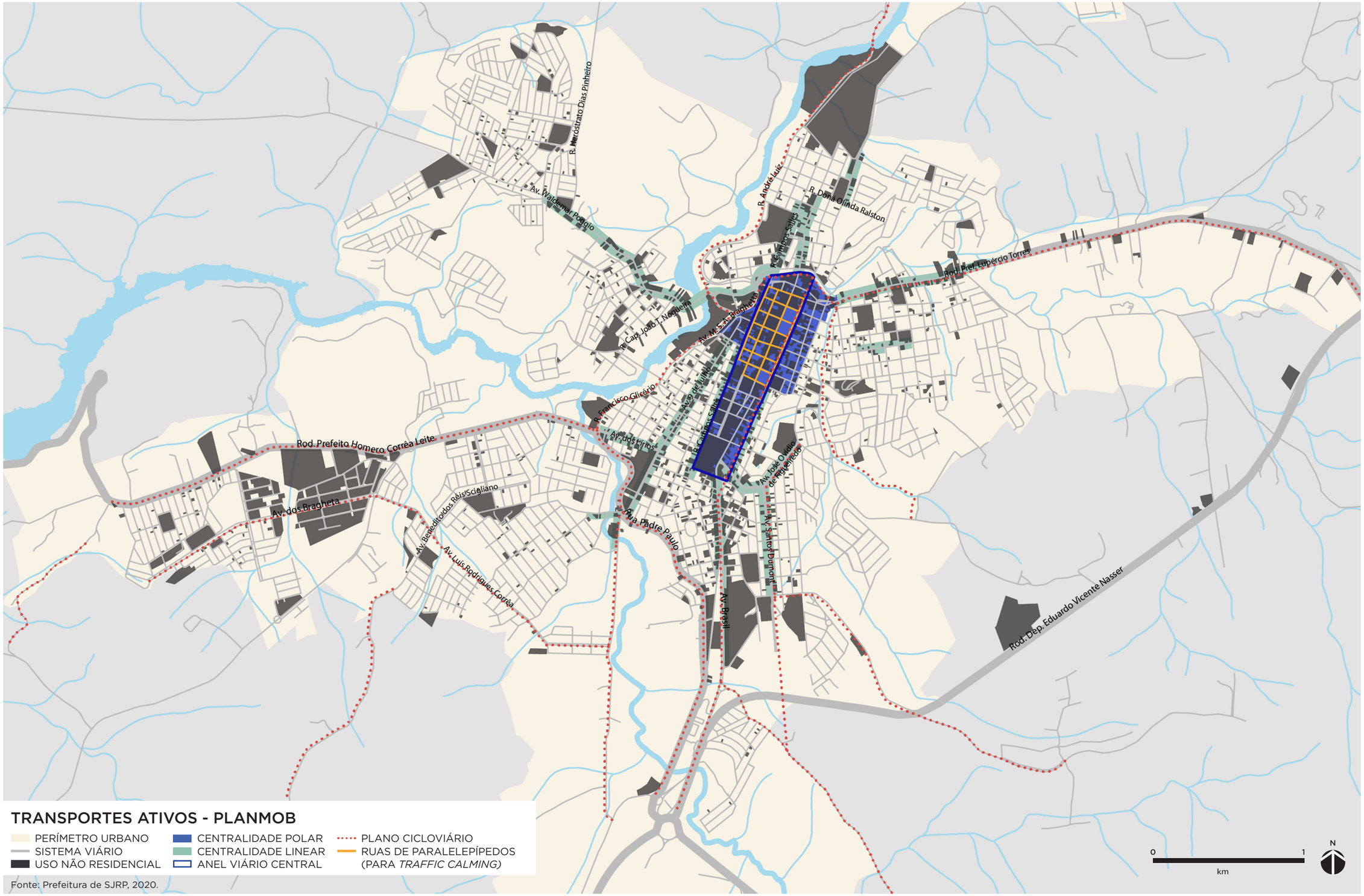
A cidade não conta com espaços destinados à circulação exclusiva de bicicletas, mas prevê um plano cicloviário em seu Plano de Mobilidade Urbana (não concluído). Suas propostas (aqui reproduzidas) ainda são incipientes, dado que as vias indicadas para implementação de ciclovias ou ciclofaixas formam uma rede com baixa conectividade, com muitas delas isoladas, e sem previsão de equipamentos de apoio aos ciclistas. O mesmo vale para o chamado 'circuito de ecoturismo', com vias sem conexão cicloviária à rede proposta. O Plano em elaboração também não evidencia a compreensão da bicicleta como transporte de fato relevante à mobilidade urbana, parecendo contempla-la apenas como atividade de lazer.

É importante destacar que as propostas atuais do Plano para vias cicláveis ocupam, usualmente, as vias corredor, o que implica, ao mesmo tempo, em questões de conflito de tráfego e abrangência. De um lado, a implantação das ciclovias exigirá desenho cuidadoso para garantir o compartilhamento do espaço de circulação de diferentes modos de transporte com segurança, conforto e qualidade urbanística. Por outro lado, os trajetos escolhidos pelos corredores não atendem às ruas coletoras dos bairros, deixando de garantir permeabilidade da rede para viabilizar adequadamente a maior parte dos percursos dos deslocamentos cotidianos.

As ciclovias e ciclofaixas devem ser planejadas de modo a conectar os principais pontos de interesse dentro da cidade, superando a lógica atual dos fluxos de veículos motorizados no desenho da rede. Nesse sentido, é relevante compreender unidades territoriais para projetos de incentivo à mobilidade por transporte ativo – como no caso do chamado Circuito Central, em que a concentração de usos comerciais e de serviços dentro do anel viário central configuram áreas passiveis de iniciativas de *traffic calming*, implantação de ciclovias, maior conforto para pedestres e áreas verdes.



Fonte: IBGE, 2010; Prefeitura de SJRP, 2020.



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2020.

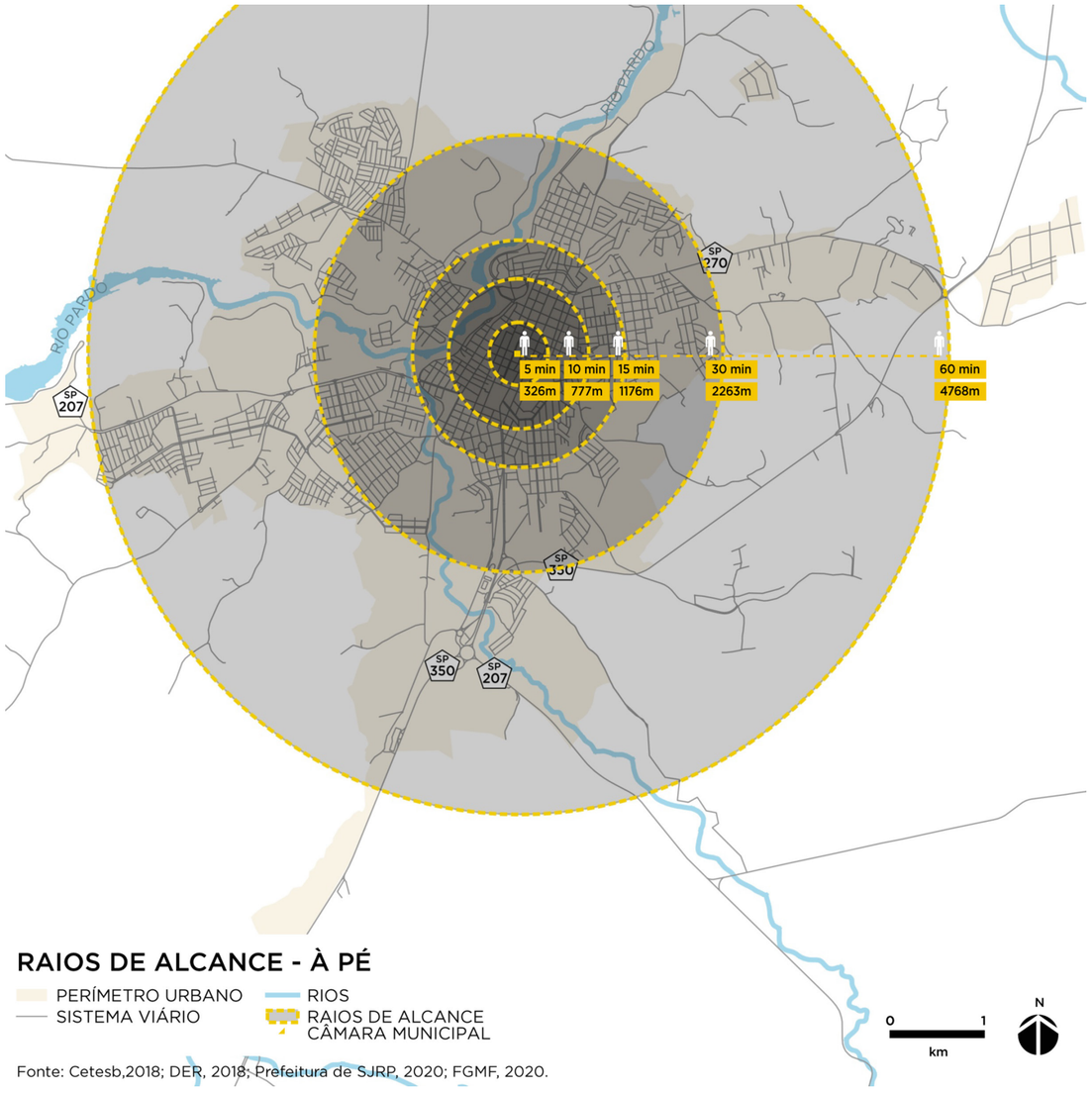
MOBILIDADE:

RAIOS DE ALCANCE

RAIOS DE ALCANCE - A PÉ

A Mobilidade Urbana é um atributo dos habitantes e usuários que circulam nas cidades, referindo-se à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, a qual é resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e as características do meio urbano em que ocorre. Nesse sentido, é fundamental compreender as possibilidades físicas e a facilidade de se atingir um destino desejado, ou seja, a acessibilidade dos pontos do território, definida pelas possibilidades de se chegar até eles por meio dos sistemas de transporte disponíveis (conexões viárias, calçadas, linhas de transporte coletivo, ciclovias etc.).

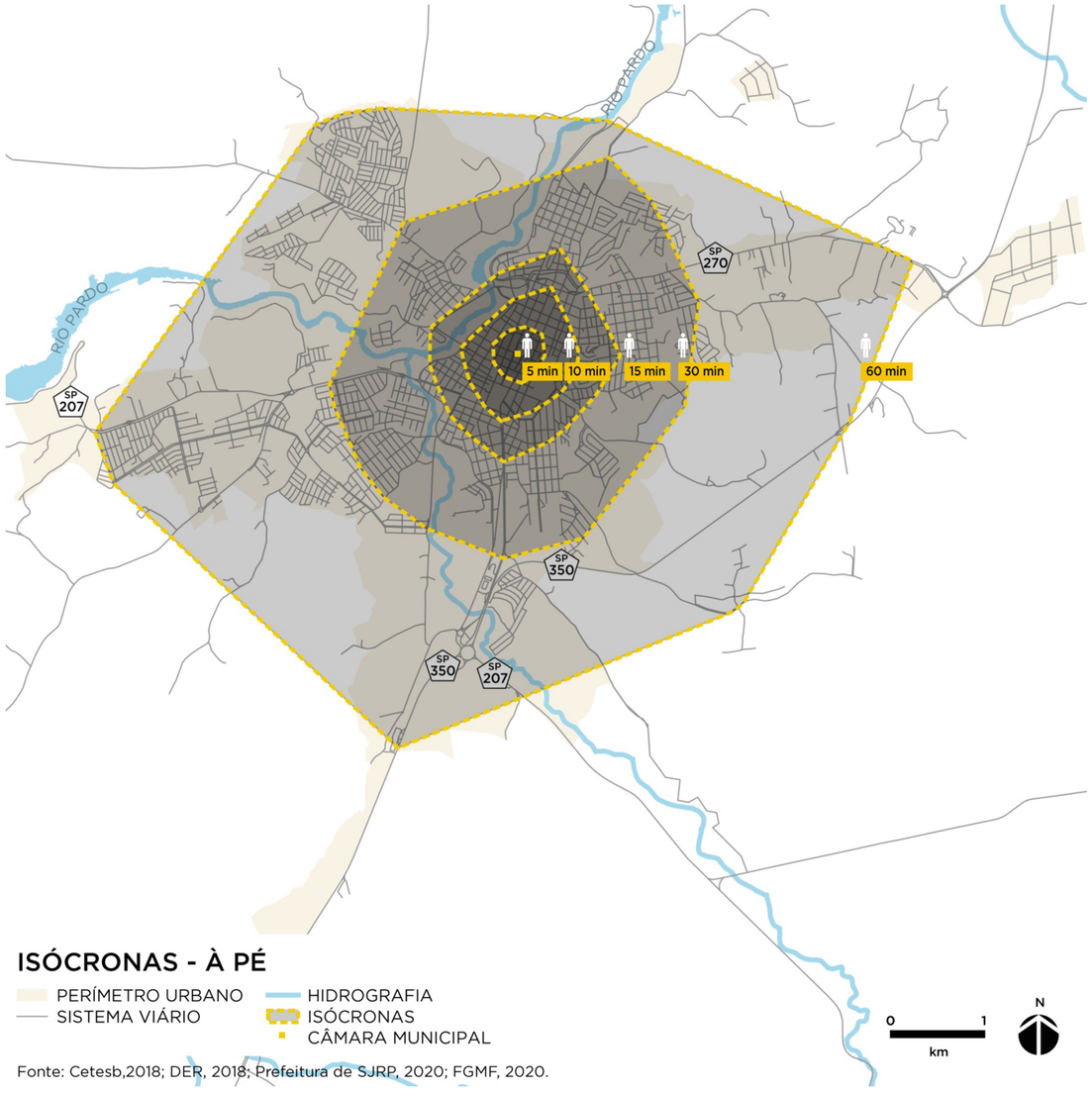
Assim, uma ferramenta de análise de mobilidade urbana passível de utilização em diagnósticos urbanos é a verificação da acessibilidade do centro da cidade por meio do cálculo de raios de alcance em determinados intervalos temporais, utilizando-se as peculiaridades de cada modo de transporte disponíveis (velocidades, trajetos de linhas, limitações físicas, vias existentes) para se atingir aquele ponto do território.



RAIOS DE ALCANCE - À PÉ

PERÍMETRO URBANO
SISTEMA VIÁRIO
RIOS
RAIOS DE ALCANCE
CÂMARA MUNICIPAL

Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020; FGMF, 2020.



ISÓCRONAS - À PÉ

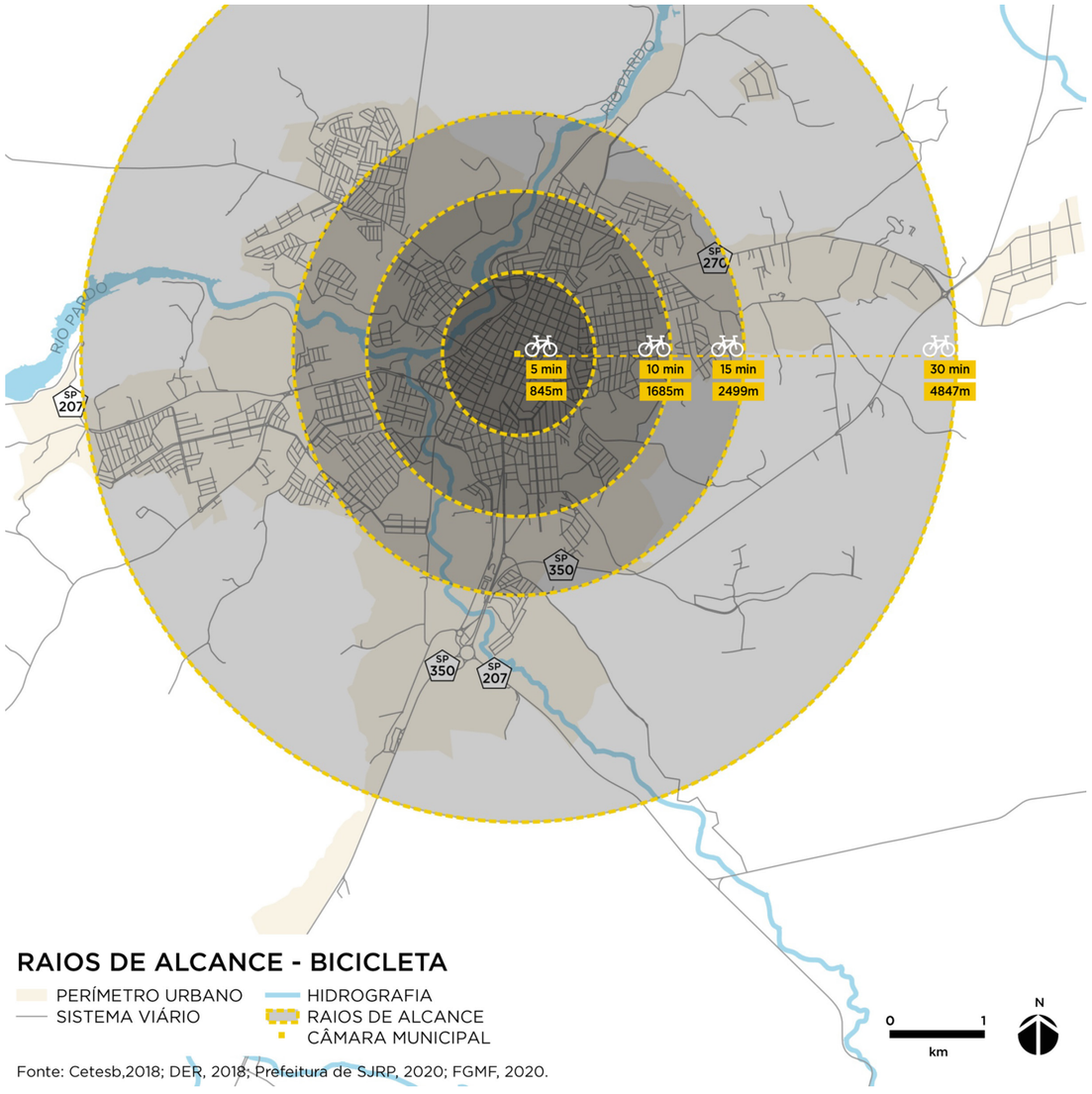
PERÍMETRO URBANO
SISTEMA VIÁRIO
HIDROGRAFIA
ISÓCRONAS
CÂMARA MUNICIPAL

Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020; FGMF, 2020.

RAIOS DE ALCANCE - BICICLETA

No caso de São José do Rio Pardo, a análise foi realizada para os modos de transporte a pé, bicicleta, transporte coletivo e automóvel particular, deslocando-se a partir da Câmara Municipal (como ponto central) em direção às periferias da cidade.

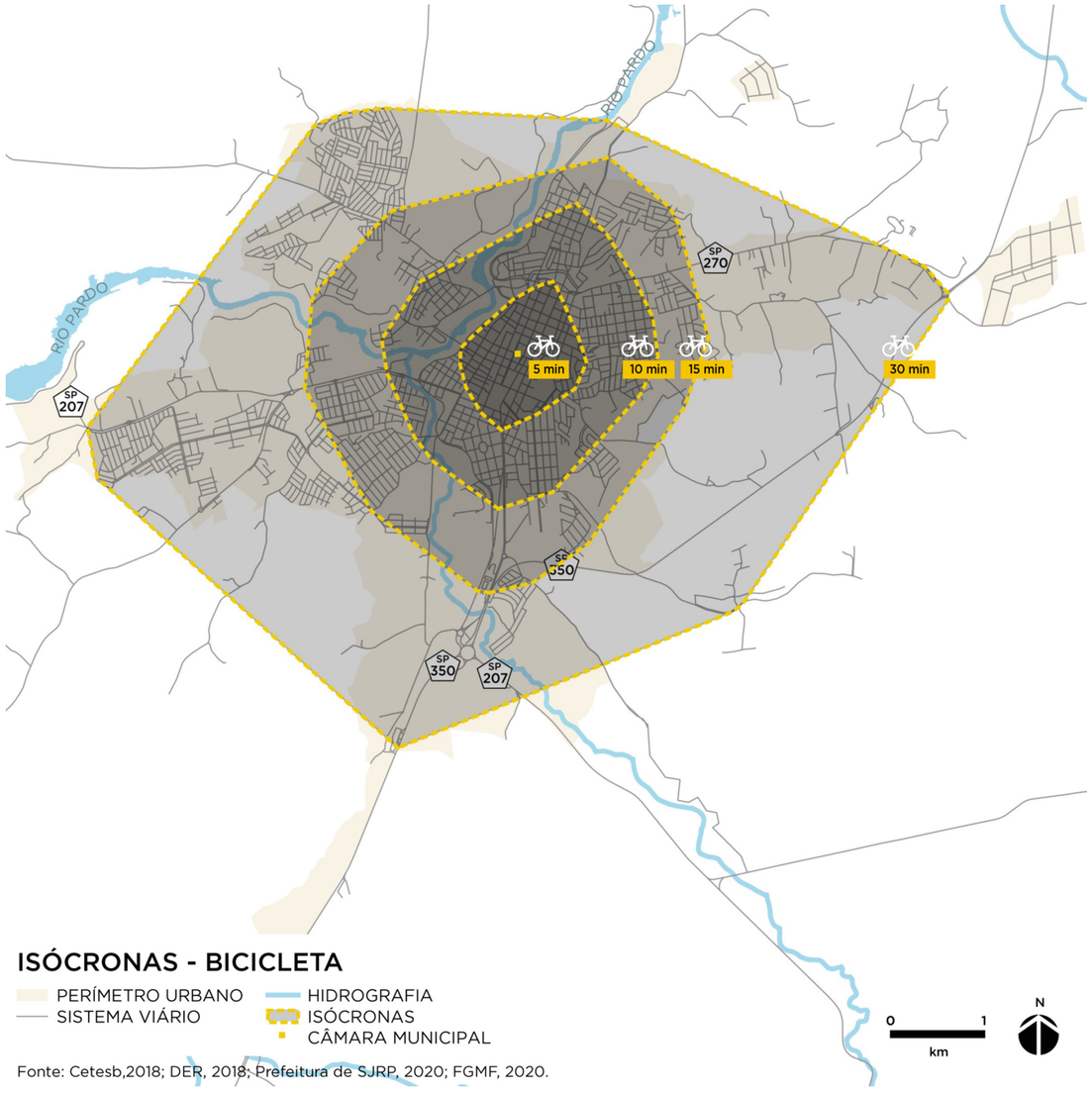
São apresentados dois tipos de mapas comparativos com raios de alcance ao centro da cidade. Nos primeiros, os raios de alcance para cada intervalo temporal são definidos somente por distâncias em metros, em linhas retas do centro às bordas do perímetro (curvas isótopas), que poderiam ser percorridas a partir do ponto central, por cada modo de transporte, desconsiderando o sistema de circulação existente. Já no segundo mapa, com as chamadas curvas isócronas, as distâncias possíveis variam, condicionadas pela existência de vias para tais deslocamentos.



RAIOS DE ALCANCE - BICICLETA

PERÍMETRO URBANO
SISTEMA VIÁRIO
HIDROGRAFIA
RAIOS DE ALCANCE
CÂMARA MUNICIPAL

Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020; FGMF, 2020.



ISÓCRONAS - BICICLETA

PERÍMETRO URBANO
SISTEMA VIÁRIO
HIDROGRAFIA
ISÓCRONAS
CÂMARA MUNICIPAL

Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020; FGMF, 2020.

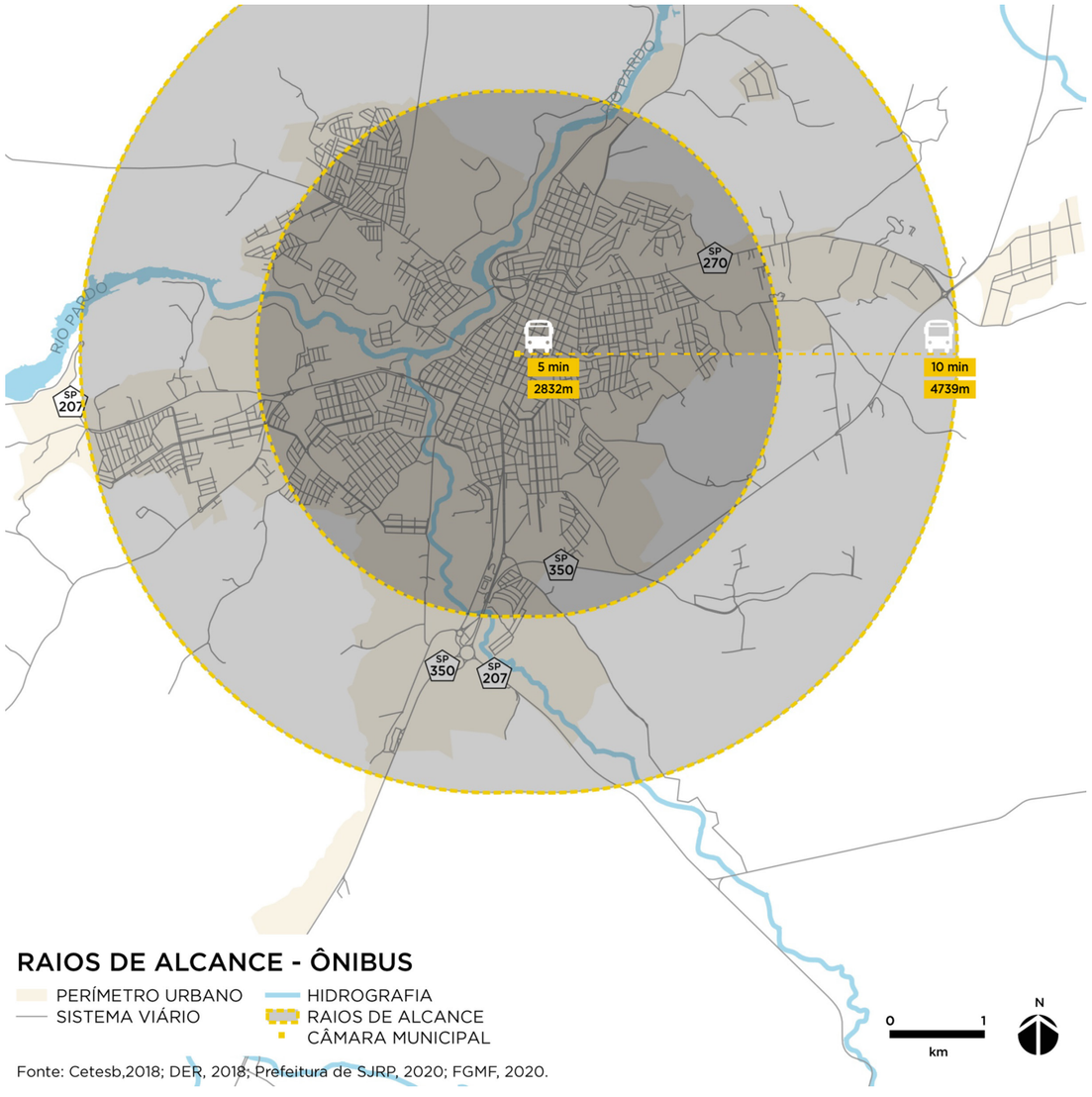
MOBILIDADE:

RAIOS DE ALCANCE

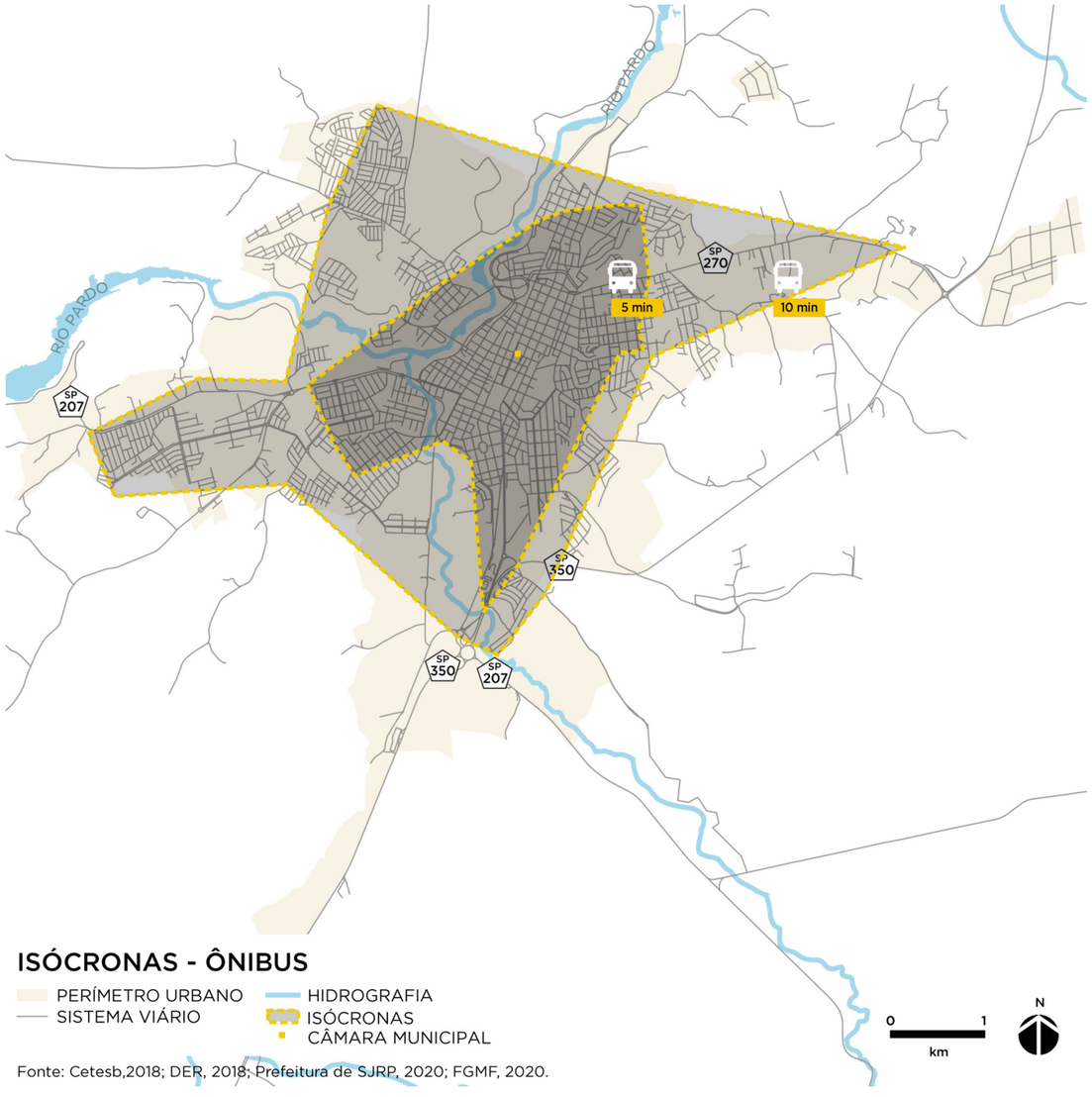
RAIOS DE ALCANCE - TRANSPORTE PÚBLICO

Ainda que a informação presente no primeiro mapa não corresponda a uma possibilidade real de deslocamento, sua apresentação atende à necessidade de comparação com o segundo mapa, dado que as curvas isócronas mostram o impacto da ausência ou presença de infraestruturas e serviços de transporte na acessibilidade do território.

No mapa de análise de isócronas utilizando-se as linhas do transporte público municipal, fica evidenciado como o tempo de acesso à área central da cidade é função da disponibilidade territorial e dos trajetos das linhas de ônibus, fazendo com que a forma das curvas acompanhe a distribuição dos serviços na cidade. Como contraposição, verifica-se como as formas das isócronas por transporte individual ou bicicleta, que podem utilizar qualquer via do sistema viário (ainda que com menos segurança para os ciclistas), têm sua definição associada aos feixes de vias que conectam o centro às periferias da cidade e a outros municípios.



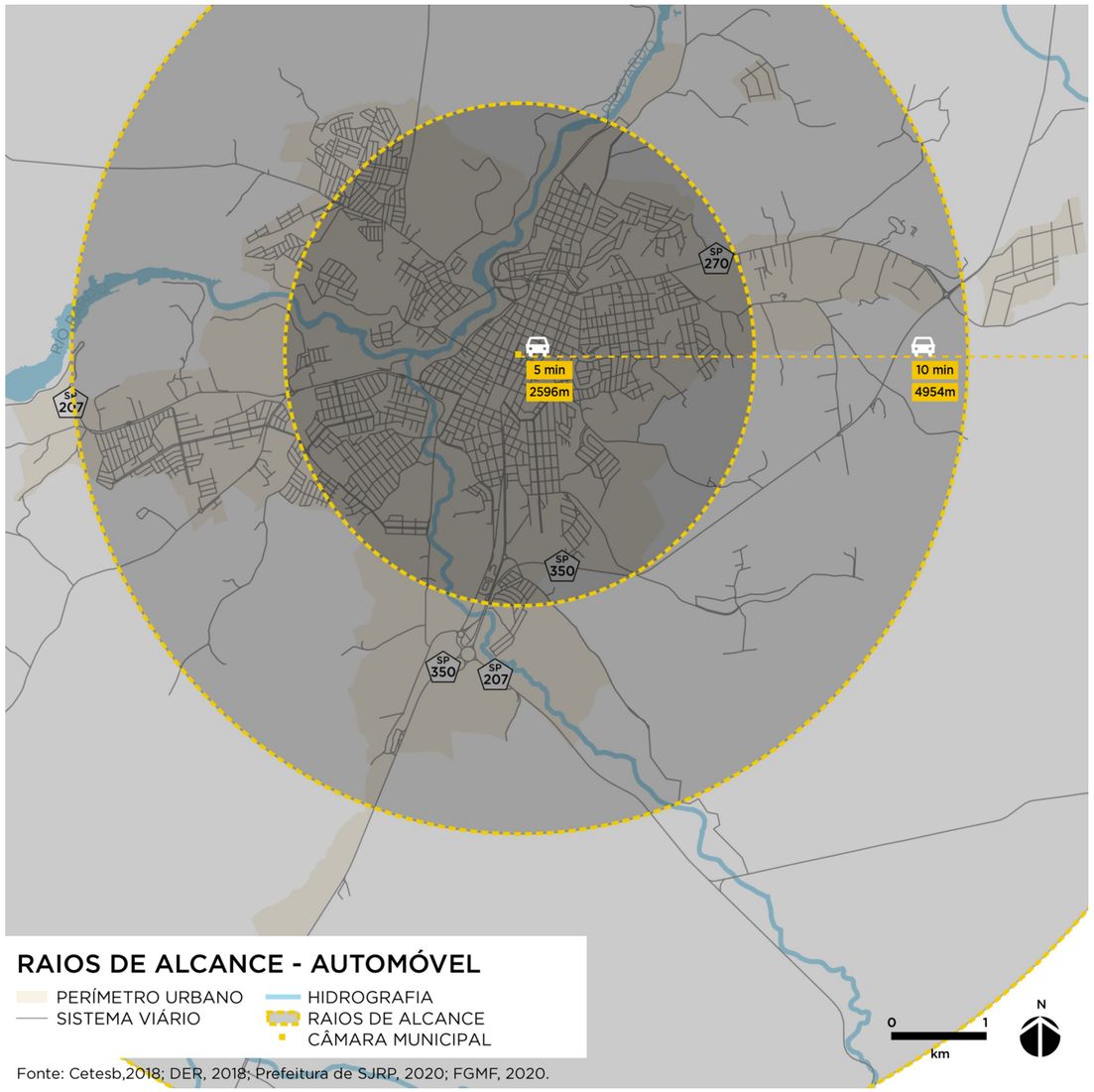
Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020; FGMF, 2020.



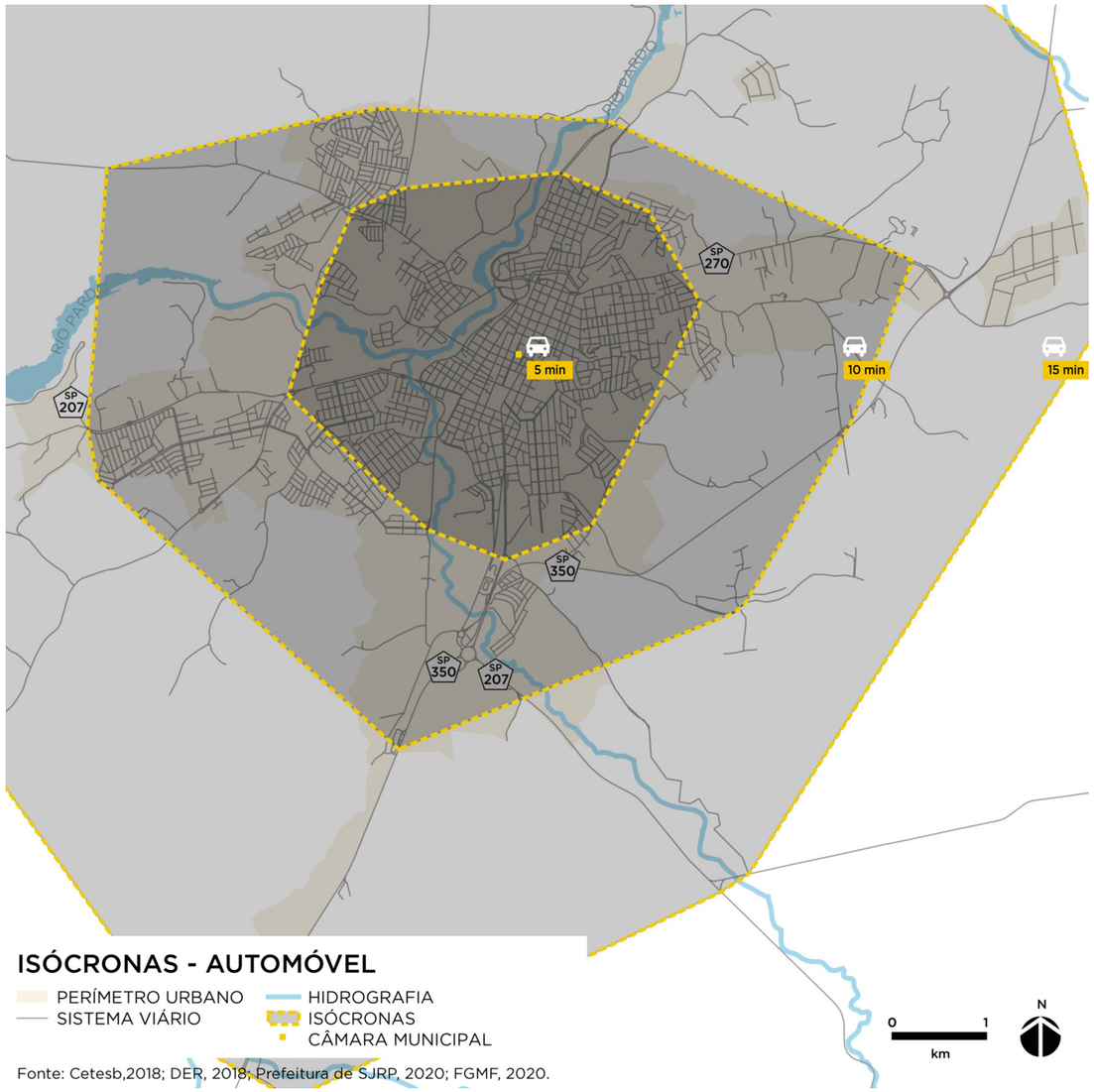
Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020; FGMF, 2020.

RAIOS DE ALCANCE - AUTOMÓVEL

A configuração da rede de circulação também se mostra fundamental na definição da micro e macroacessibilidades do território – compreendidas, respectivamente, como facilidade de realização de trajetos em escala local e regional. Para o transporte a pé, por exemplo, verifica-se como as curvas isótopas praticamente coincidem com as curvas isócronas de até 15 minutos na área central, dado que o sistema viário na região, em grelha formada por quadras pequenas, permite alta conectividade espacial local, com trajetos muito diretos. Por outro lado, verificam-se maiores diferenças nas formas das curvas isótopas e isócronas de até 10 minutos de viagem em automóvel em regiões mais distantes do centro, com sensível redução de área de abrangência na região norte da cidade, na qual há menor disponibilidade de opções de sistema viário.



Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020; FGMF, 2020.



Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020; FGMF, 2020.

MOBILIDADE:

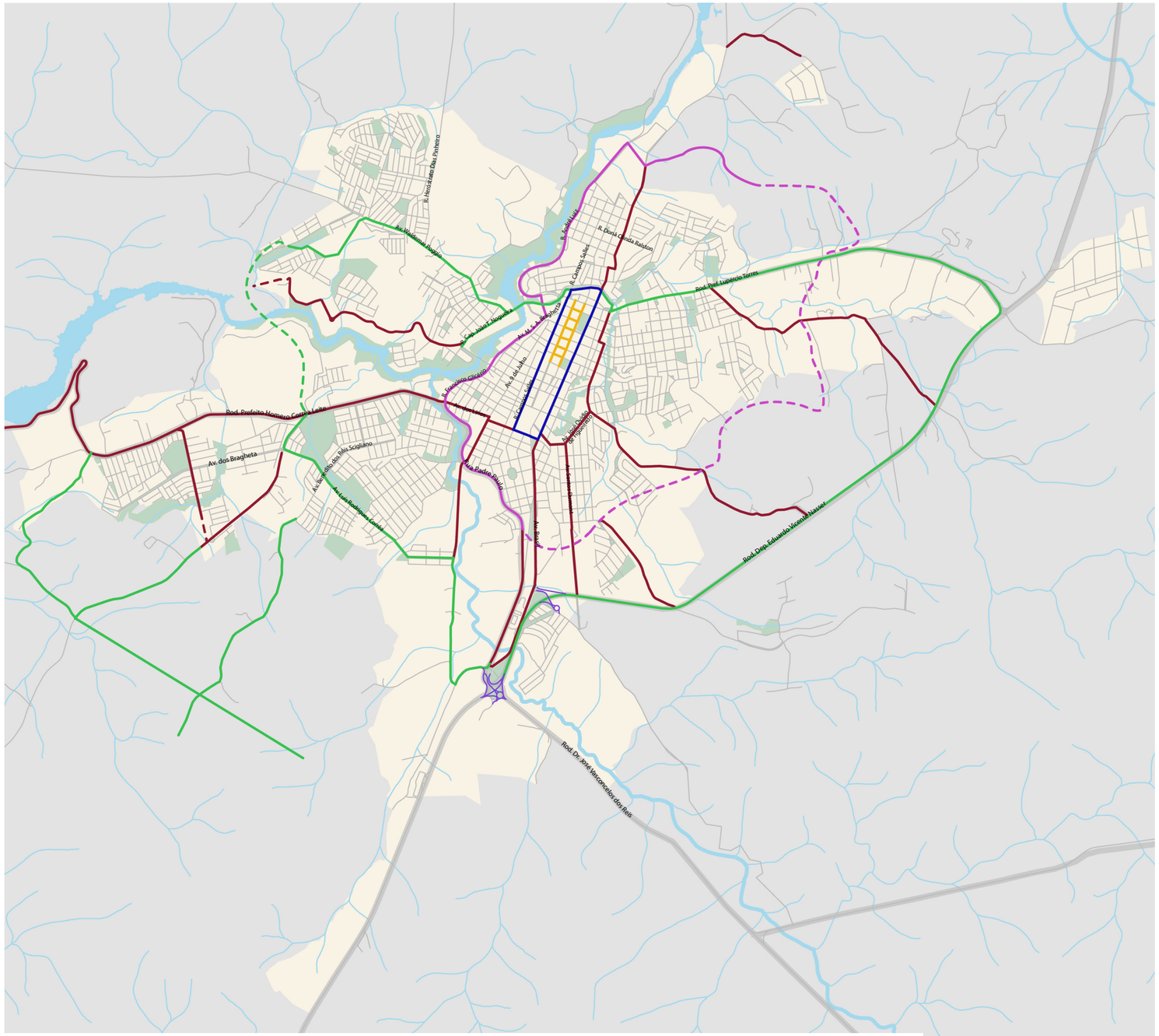
DIRETRIZES E OBRAS VIÁRIAS PLANEJADAS

O plano atual de obras viárias da Prefeitura busca implementar anéis viários para auxiliar a conexão perimetral da cidade sem que seja necessário interromper os fluxos locais. As vias radiais existentes seriam as responsáveis pela conexão entre esses anéis, criando um novo sistema de circulação com potencial de aumentar a eficiência da mobilidade motorizada no município.

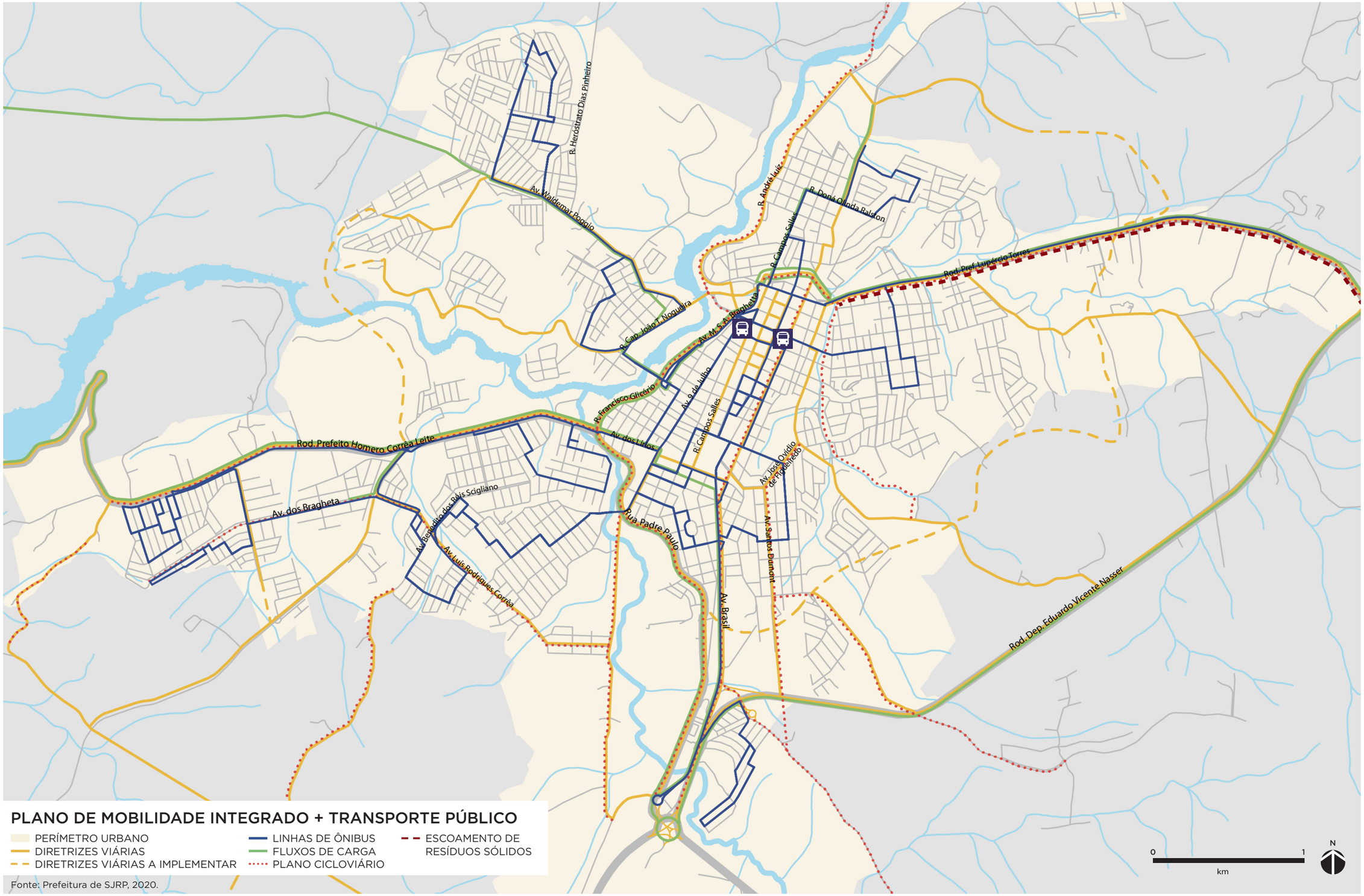
As diretrizes viárias propostas criariam novas e positivas alternativas de deslocamento dentro da cidade – ainda que exijam grandes esforços financeiros e administrativos para a construção integral das vias que conformam os anéis – dos quais depende o sucesso do plano.

Entretanto, são verificadas deficiências nas propostas do Plano quanto à conexão com a região norte da cidade, muito segregada devido à necessidade de transposição do Rio Pardo. O Plano não apresenta suficientes conexões dessa região com o restante da cidade e acaba por incentivar seu isolamento.

Outra fragilidade do plano relaciona-se aos efeitos potencialmente negativos da ampliação do sistema viário em áreas não urbanizadas da cidade, tendo em vista que poderão viabilizar a dispersão da ocupação urbana apoiada pelo incremento na acessibilidade a glebas distantes do centro. Nesse sentido, os projetos deverão ser acompanhados de iniciativas de disciplina e fiscalização do uso e ocupação do solo que evitem o espraiamento da urbanização e seus efeitos nocivos à sustentabilidade socioambiental na cidade.



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2020.



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2020.

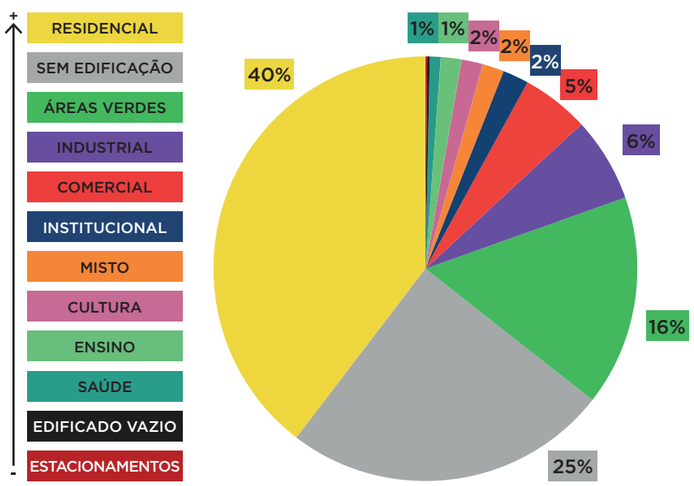
DADOS DE URBANIZAÇÃO

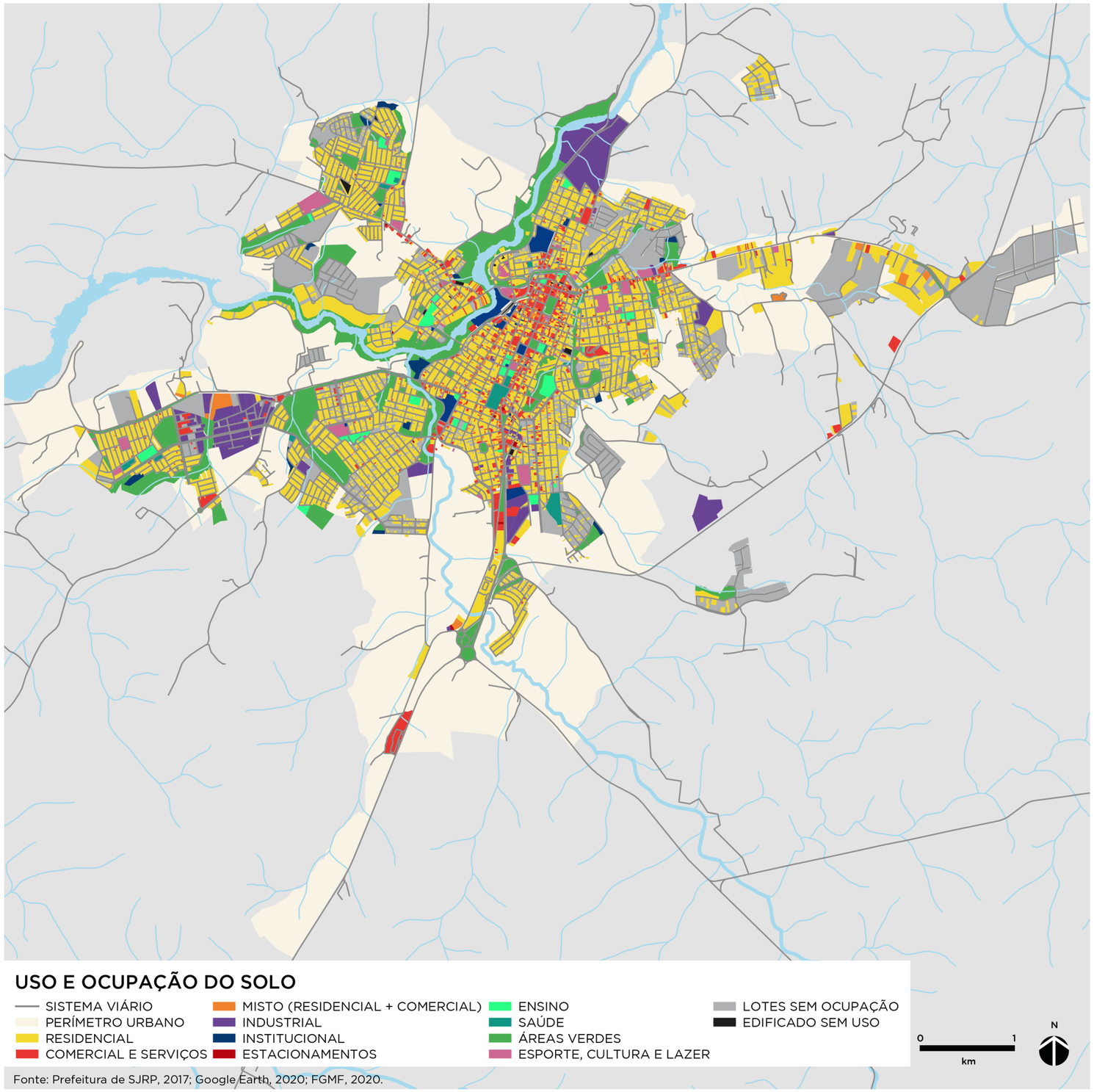
- USO E OCUPAÇÃO DO SOLO
- DENSIDADE CONSTRUTIVA
- GABARITO DE ALTURA
- PADRÃO DE OCUPAÇÃO
- TECIDO URBANO
- EQUIPAMENTOS URBANOS
- CENTRALIDADES
- VALOR VENAL
- HABITAÇÃO
- FUTUROS EMPREENDIMENTOS

USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

A caracterização dos padrões de distribuição de atividades e de ocupação do solo urbano são fundamentais para compreender a lógica de desenvolvimento e funcionamento de qualquer cidade. A compreensão de onde se encontram as áreas residenciais, as ruas comerciais e a prestação de serviços, assim como as áreas dedicadas à produção industrial ou a atividades institucionais permite identificar padrões de concentração ou dispersão, densidades e carências que podem subsidiar tomadas de decisão para solucionar problemas de funcionamento da cidade, desigualdade social e desenvolvimento econômico. Da mesma forma, pode-se identificar as parcelas de solo urbano sem uso (em lotes desocupados ou edificados sem atividade), assim como aquelas destinadas a áreas verdes ou com esvaziamento funcional.

Para tal caracterização, o diagnóstico realizado em São José do Rio Pardo envolveu o levantamento dos usos e do número de pavimentos edificados de todos os terrenos e lotes cadastrados na base oficial da Prefeitura, inseridos na área urbanizada do município. A identificação das atividades a que se destina cada porção da área urbanizada do município são expressas em percentuais no gráfico abaixo:





Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

- SISTEMA VIÁRIO
- PERÍMETRO URBANO
- RESIDENCIAL
- COMERCIAL E SERVIÇOS
- MISTO (RESIDENCIAL + COMERCIAL)
- INDUSTRIAL
- INSTITUCIONAL
- ESTACIONAMENTOS
- ENSINO
- SAÚDE
- ÁREAS VERDES
- ESPORTE, CULTURA E LAZER
- LOTES SEM OCUPAÇÃO
- EDIFICADO SEM USO

0 1 km

N

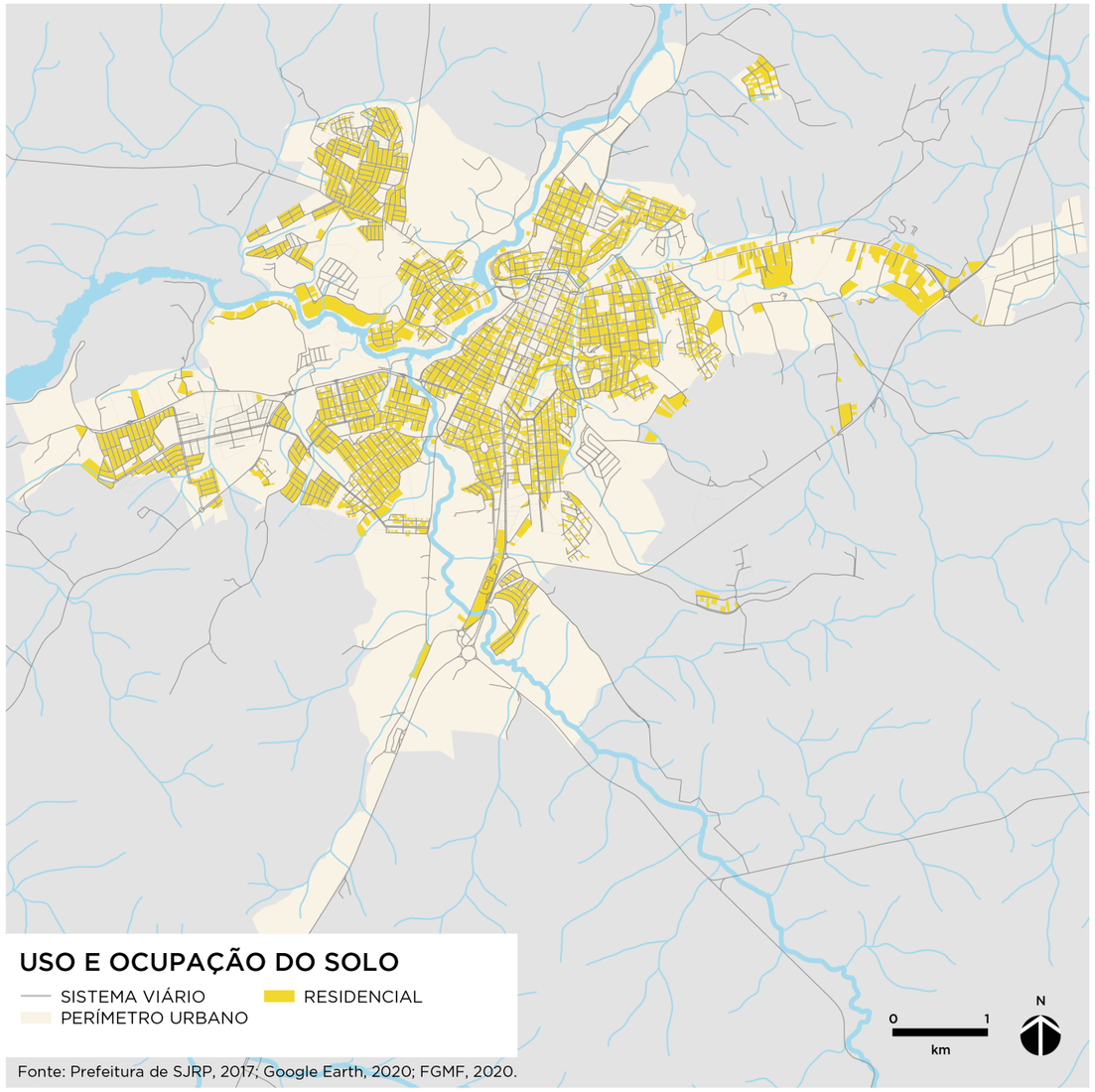
Fonte: Google Earth, 2014; Cadastro Municipal SURP, 2017; FGMF, 2020.

USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

A pesquisa indicou a predominância (40%) da destinação residencial do solo da cidade, uso presente por todo o território urbanizado - exceto no distrito industrial, na região oeste.

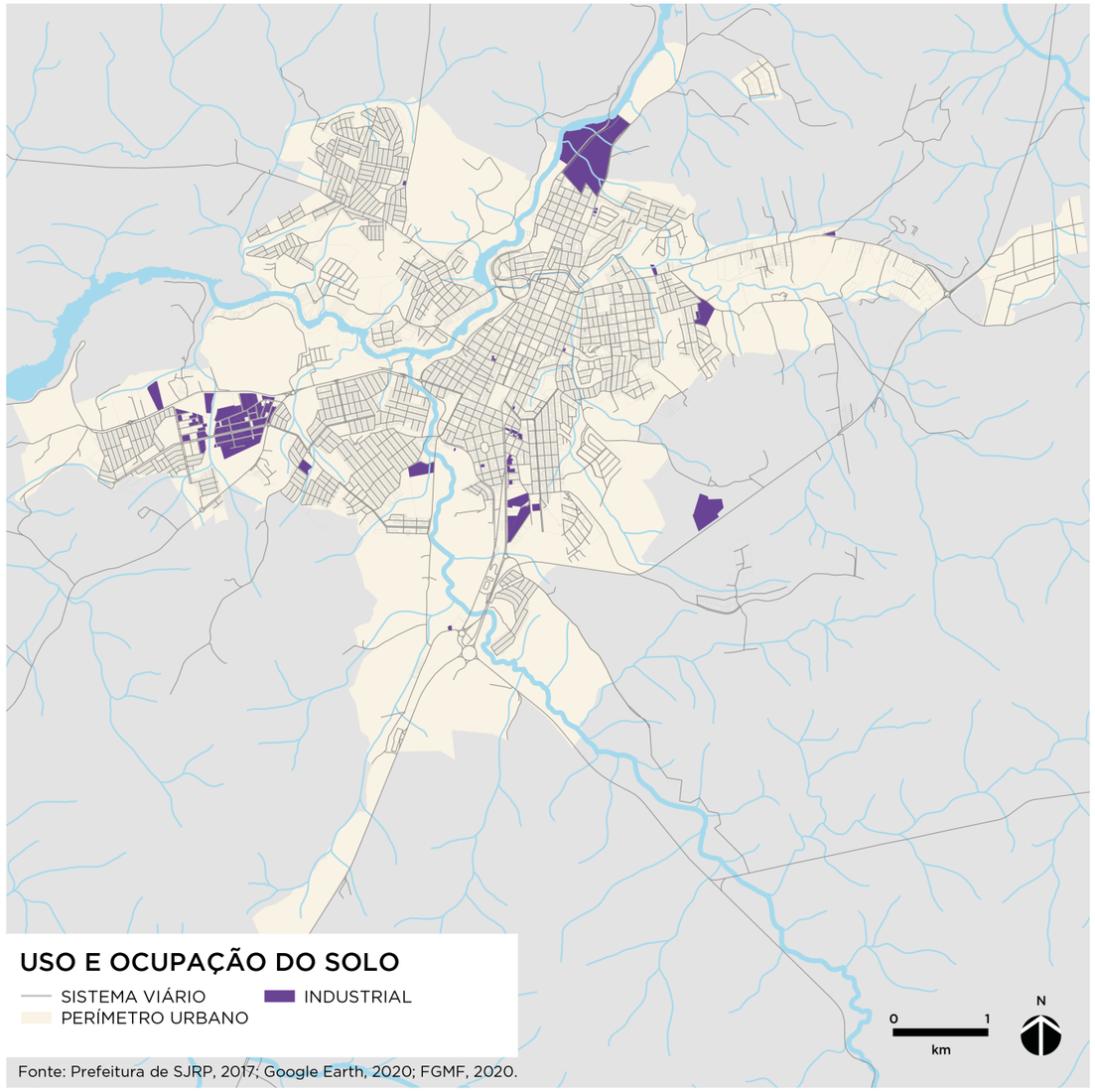
A atividade industrial, por sinal, representa 6% do solo urbanizado da cidade, com grandes instalações também presentes nas regiões norte (Nestlé), sudeste (Mateus Alimentos) e sul (eixo da Av. Brasil).

USO RESIDENCIAL



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

USO INDUSTRIAL

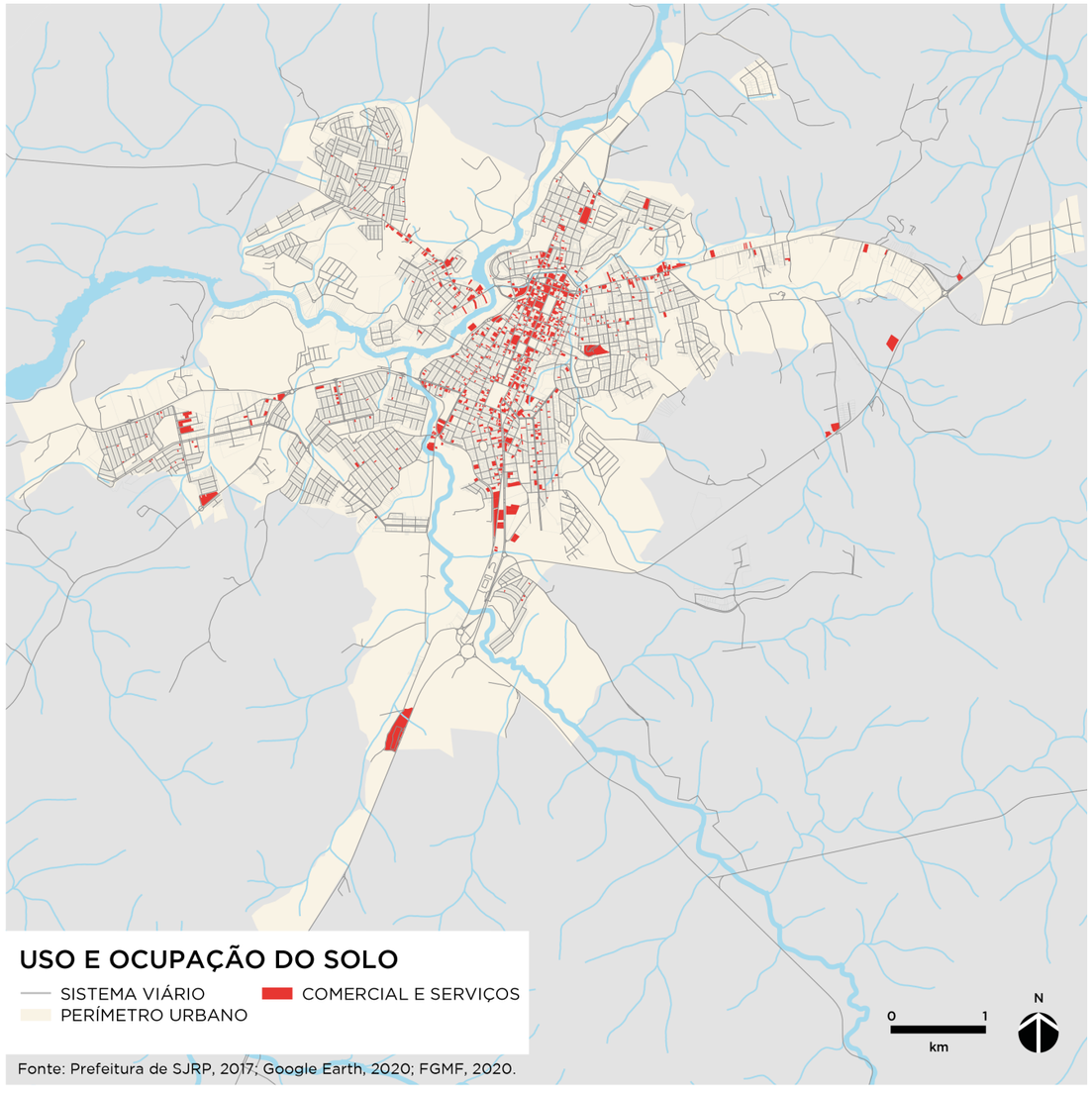


Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

Os usos comerciais e de serviços representam 5% do solo urbanizado, ocupando pequenas áreas isoladas nos bairros e rodovias, corredores viários e centros de bairro, mas predominando na área central da cidade – especialmente nos eixos da Rua Francisco Glicério e Av. Dep. Eduardo Vicente Nasser, com destaque para o entorno da Praça Quinze de Novembro.

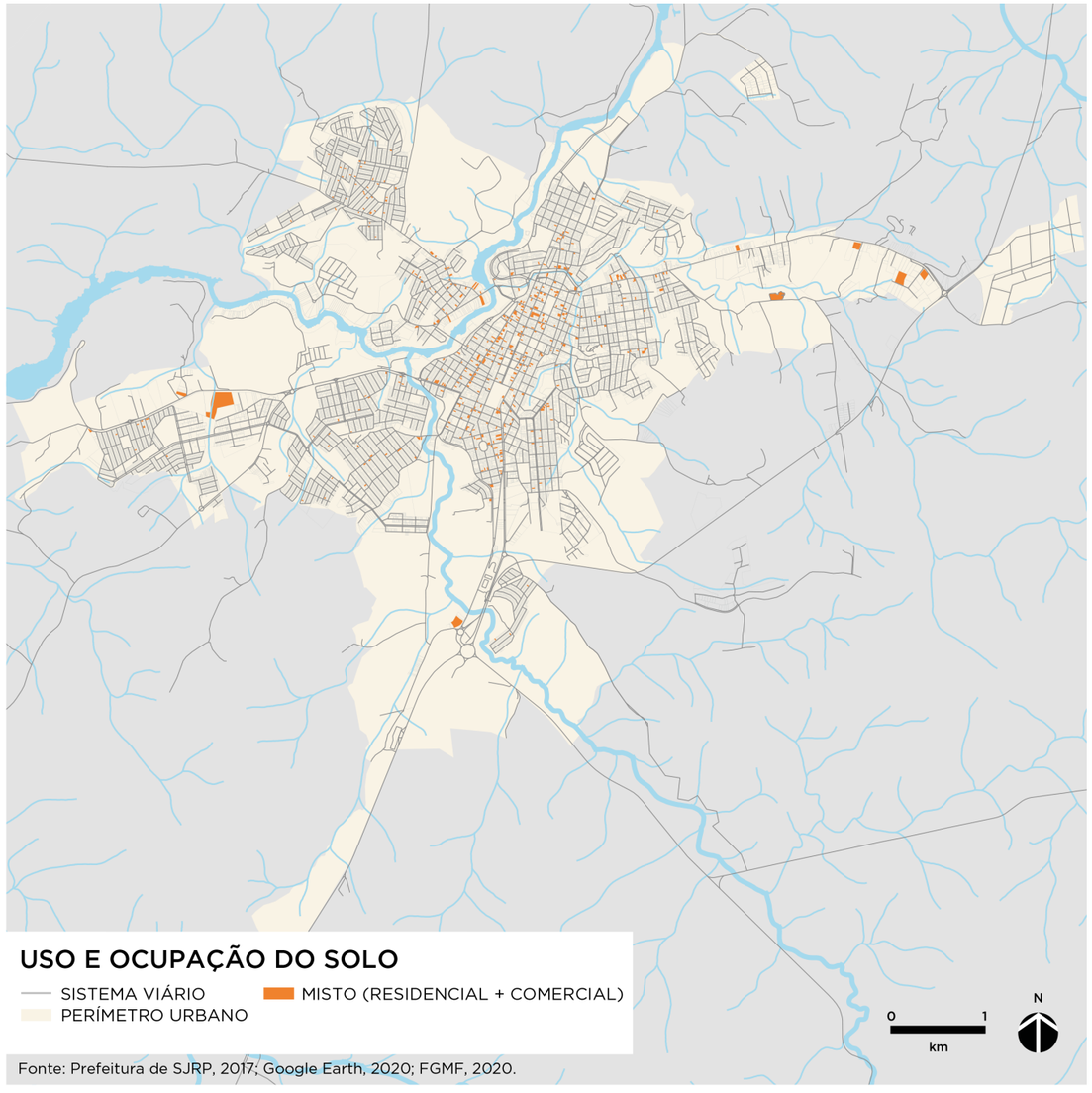
Nessas áreas concentram-se também os lotes com usos mistos da cidade (usos residenciais associados a comércio/serviços), que representam somente 2% do solo urbanizado.

USO COMERCIAL E SERVIÇOS



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

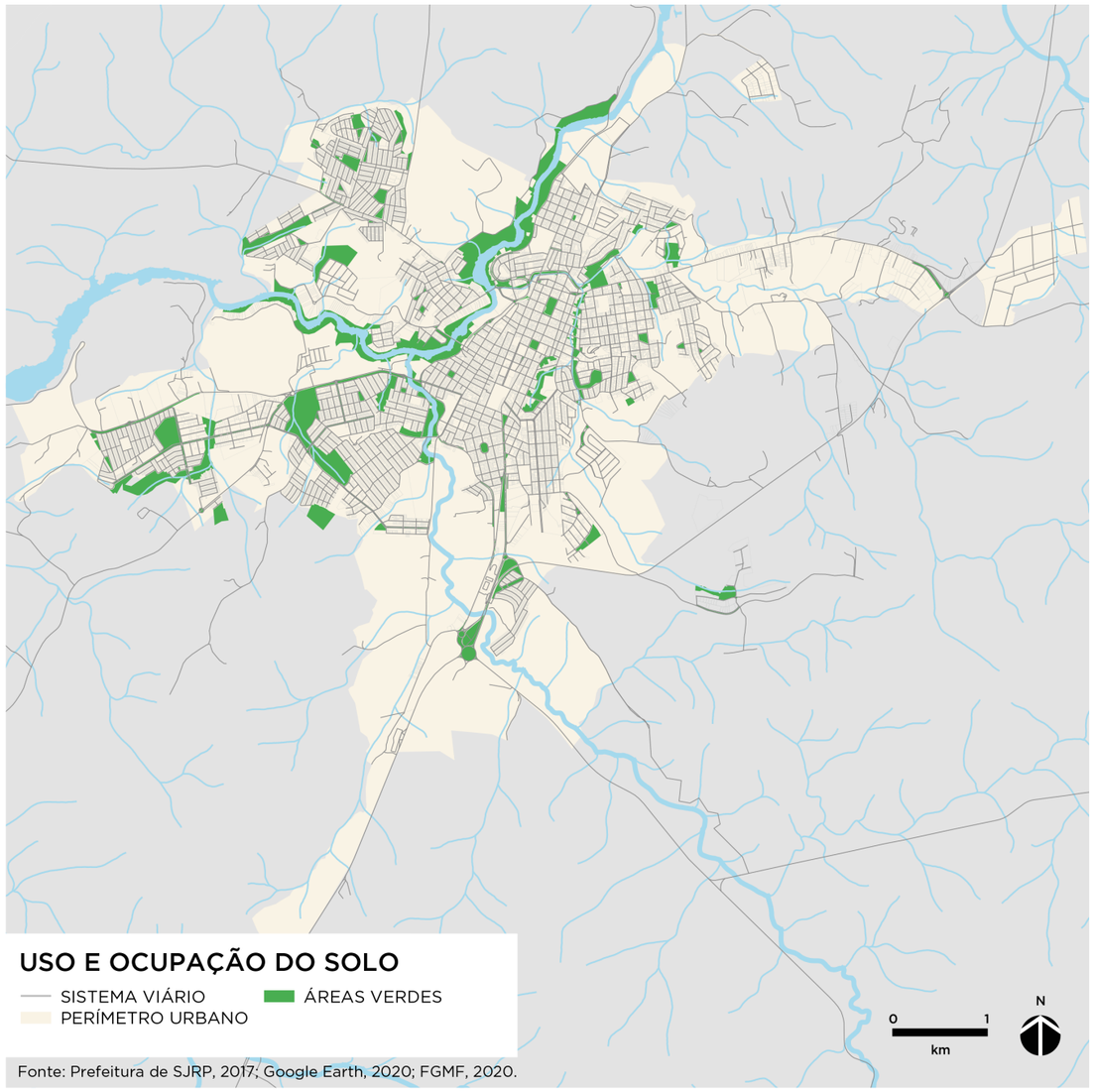
USO MISTO (COMERCIAL + RESIDENCIAL)



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

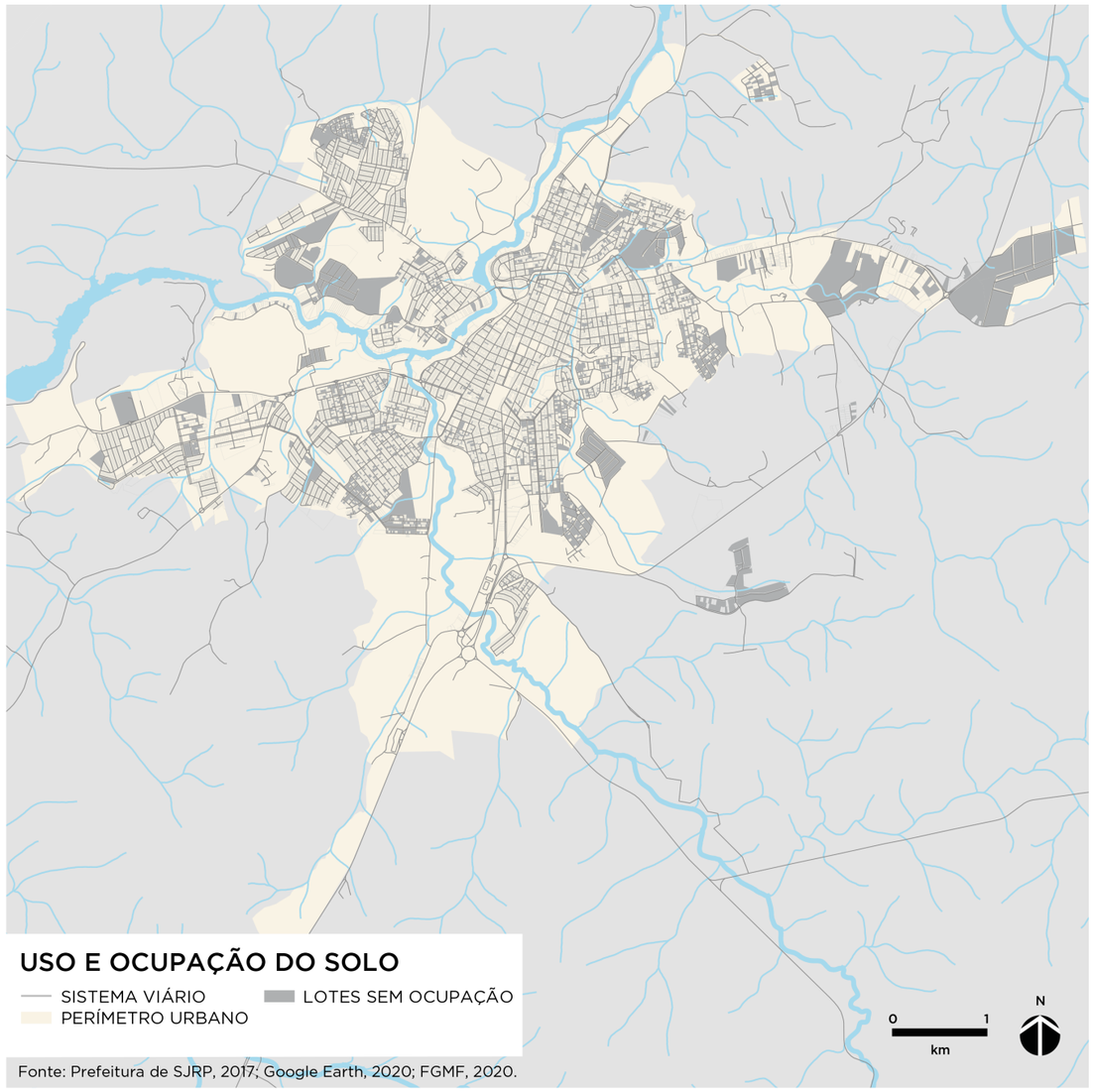
Grande parcela da área urbanizada é constituída por áreas verdes (16%), especialmente nas várzeas fluviais, mas o que se destaca na cidade é a alta participação dos lotes sem ocupação (25%) no total do solo urbano rio-pardense. A profusão de vazios urbanos ocorre em variados loteamentos, especialmente nos mais recentes, implantados a norte e oeste do centro da cidade. A desocupação atinge tanto bairros mais isolados (Estância Macaúba e Condomínio Residencial do Lago) quanto loteamentos próximos à área central (Vila Formosa e Alto do São Domingos), mas também em extensas áreas nas regiões de expansão da urbanização a leste, noroeste, oeste e sul.

ÁREAS VERDES



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

LOTES SEM OCUPAÇÃO

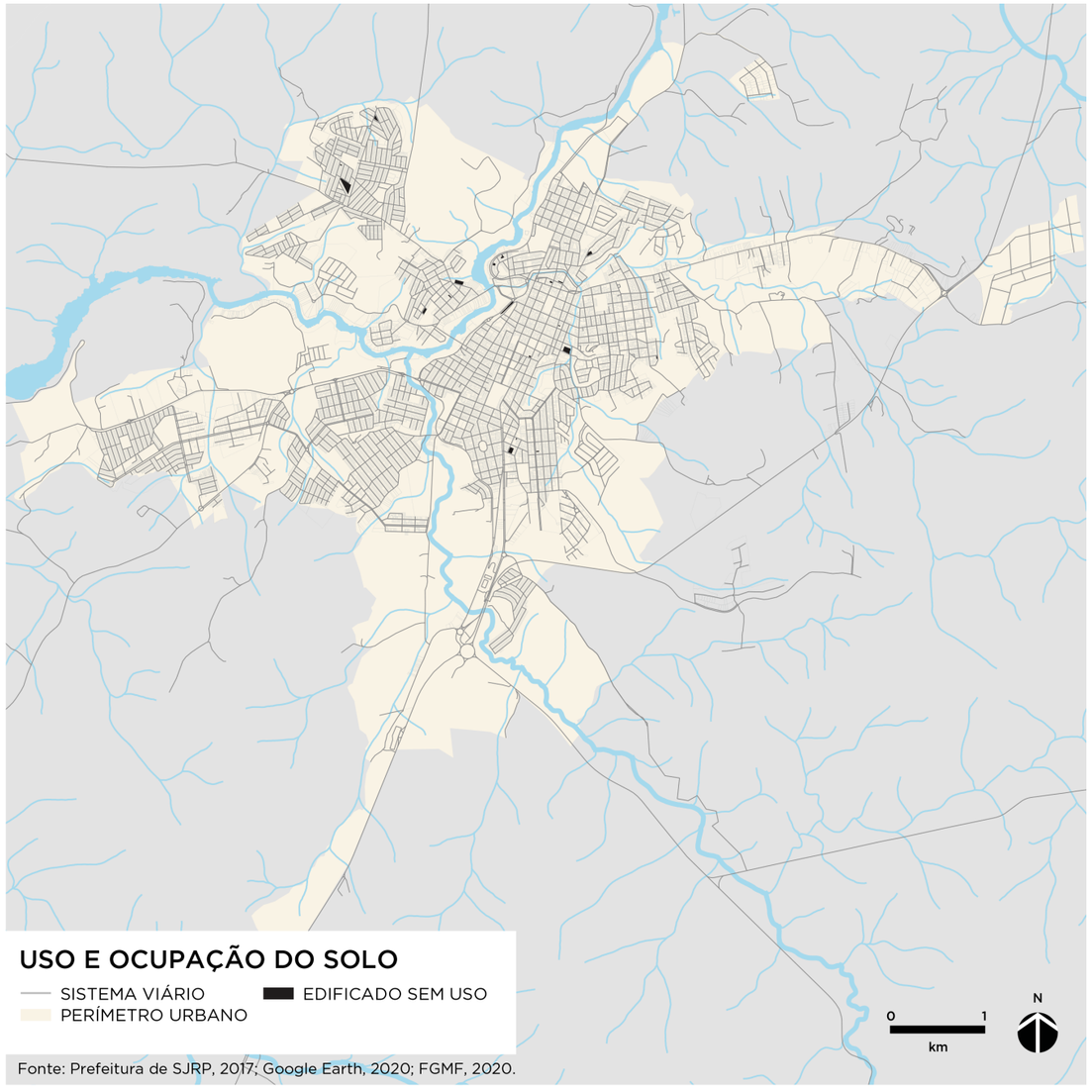


Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

Foram identificados também lotes com edificações sem uso mas sem padrões de concentração em bairros específicas. Assim, não há indícios de regiões passando por obsolescência funcional ou com ociosidade significativa de espaços construídos.

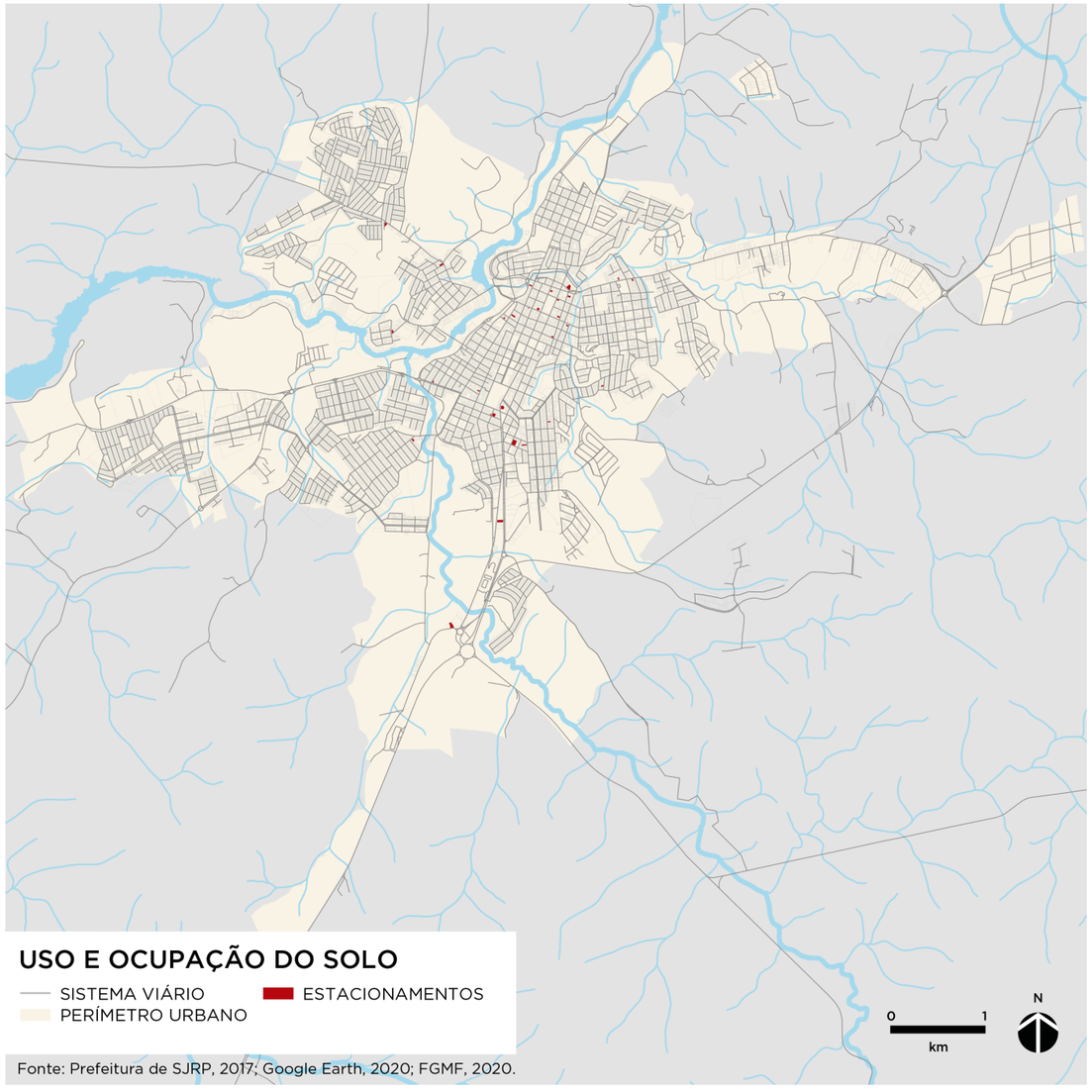
Vale destacar que o mapeamento levantou lotes destinados exclusivamente à atividade de guarda de veículos, com estacionamentos privados localizados especialmente na área central, mas também no interior de alguns bairros.

EDIFICADO SEM USO



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

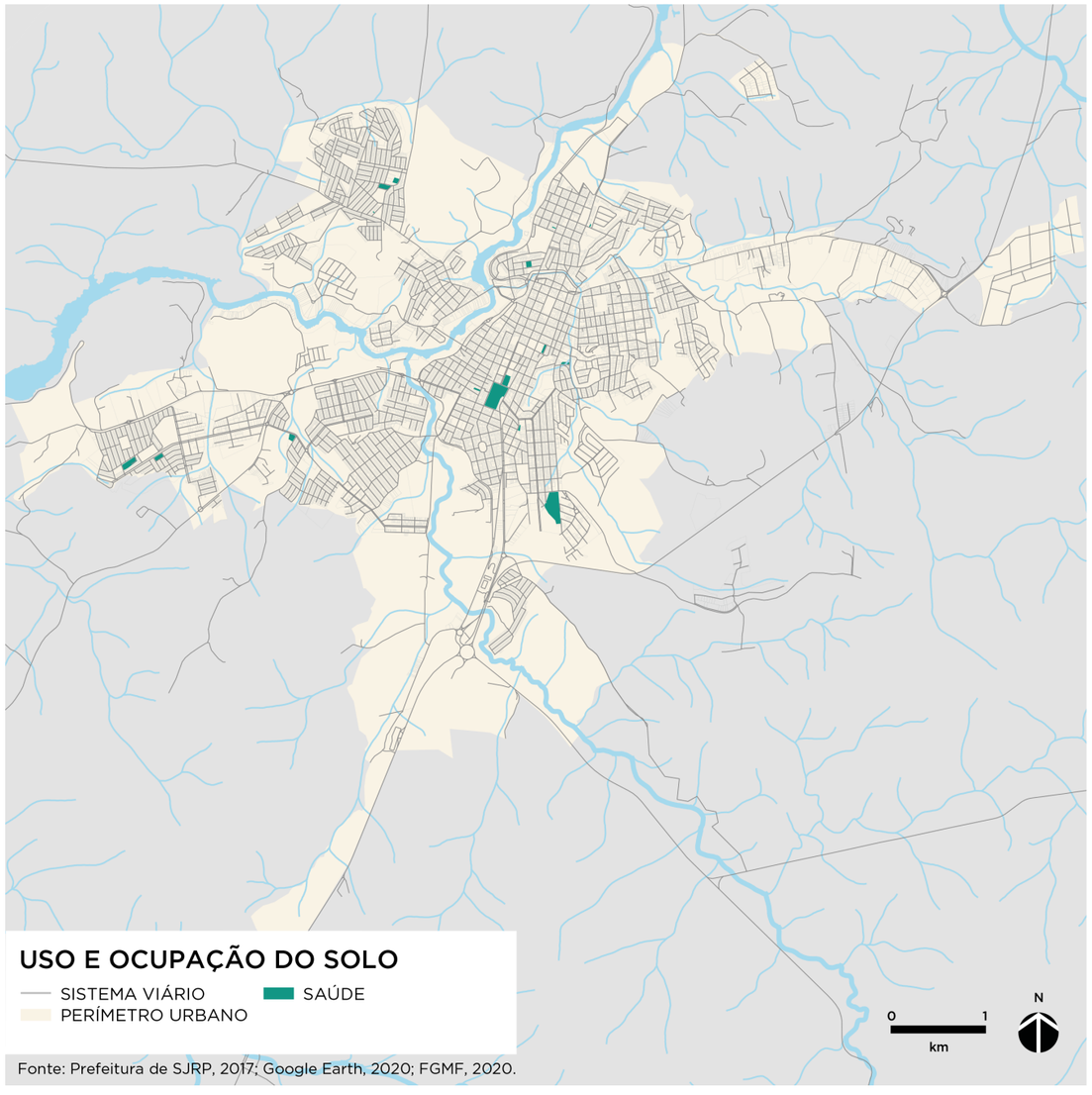
ESTACIONAMENTOS



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

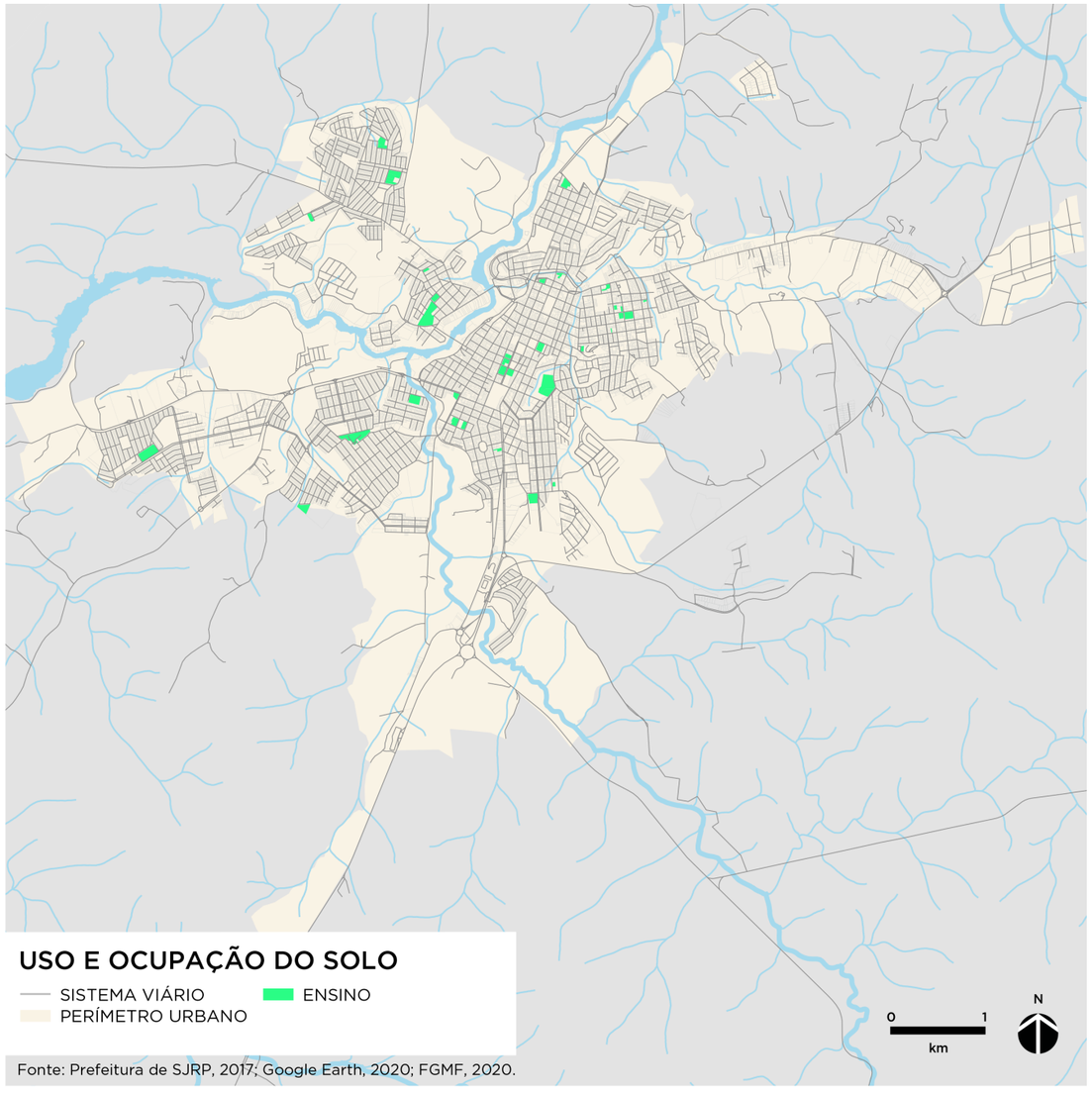
Equipamentos de ensino, saúde, cultura e institucionais representam usos que ocupam juntos cerca de 6% do solo urbanizado, e sua distribuição territorial será objeto de análises mais adiante.

EQUIPAMENTOS DE SAÚDE



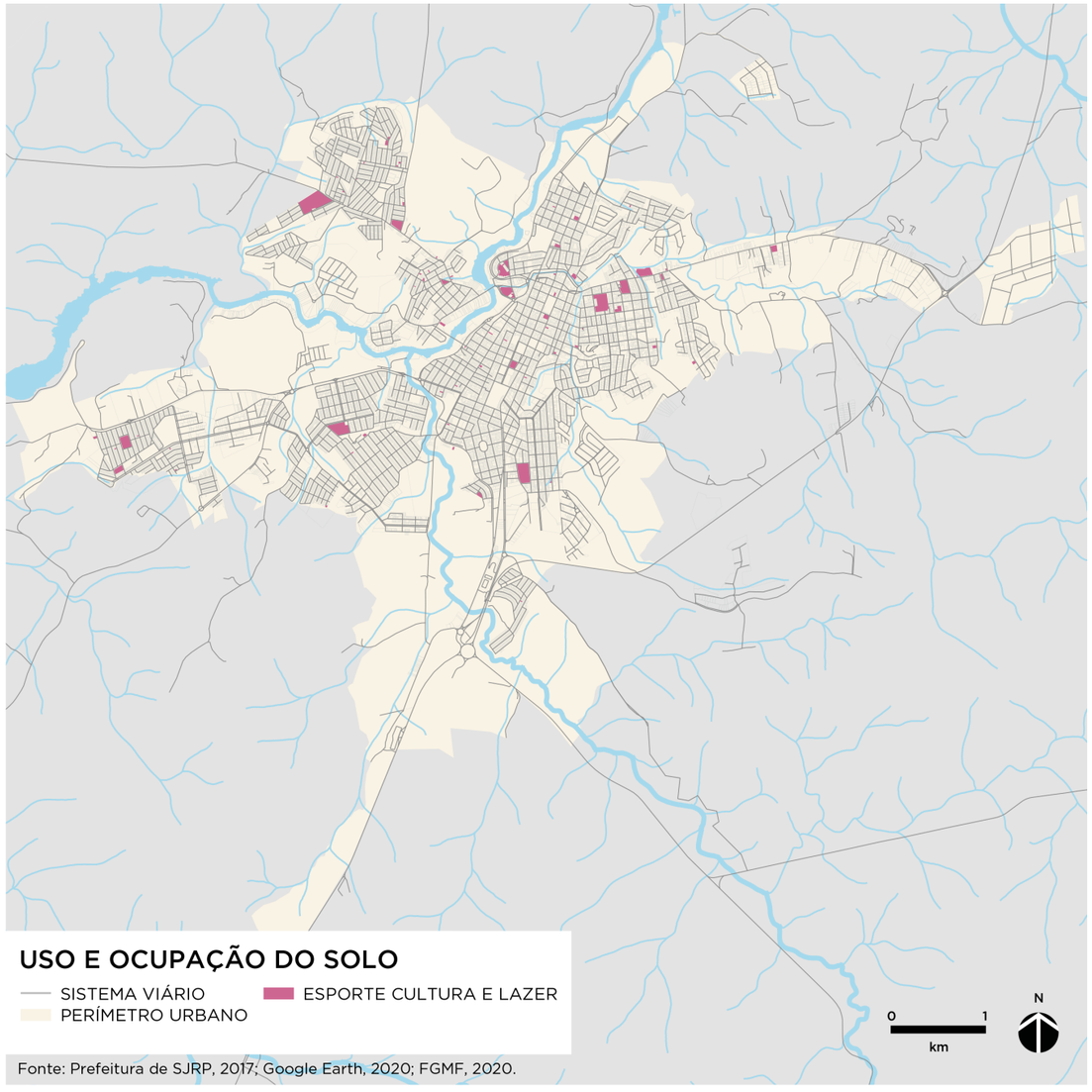
Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

EQUIPAMENTOS DE ENSINO



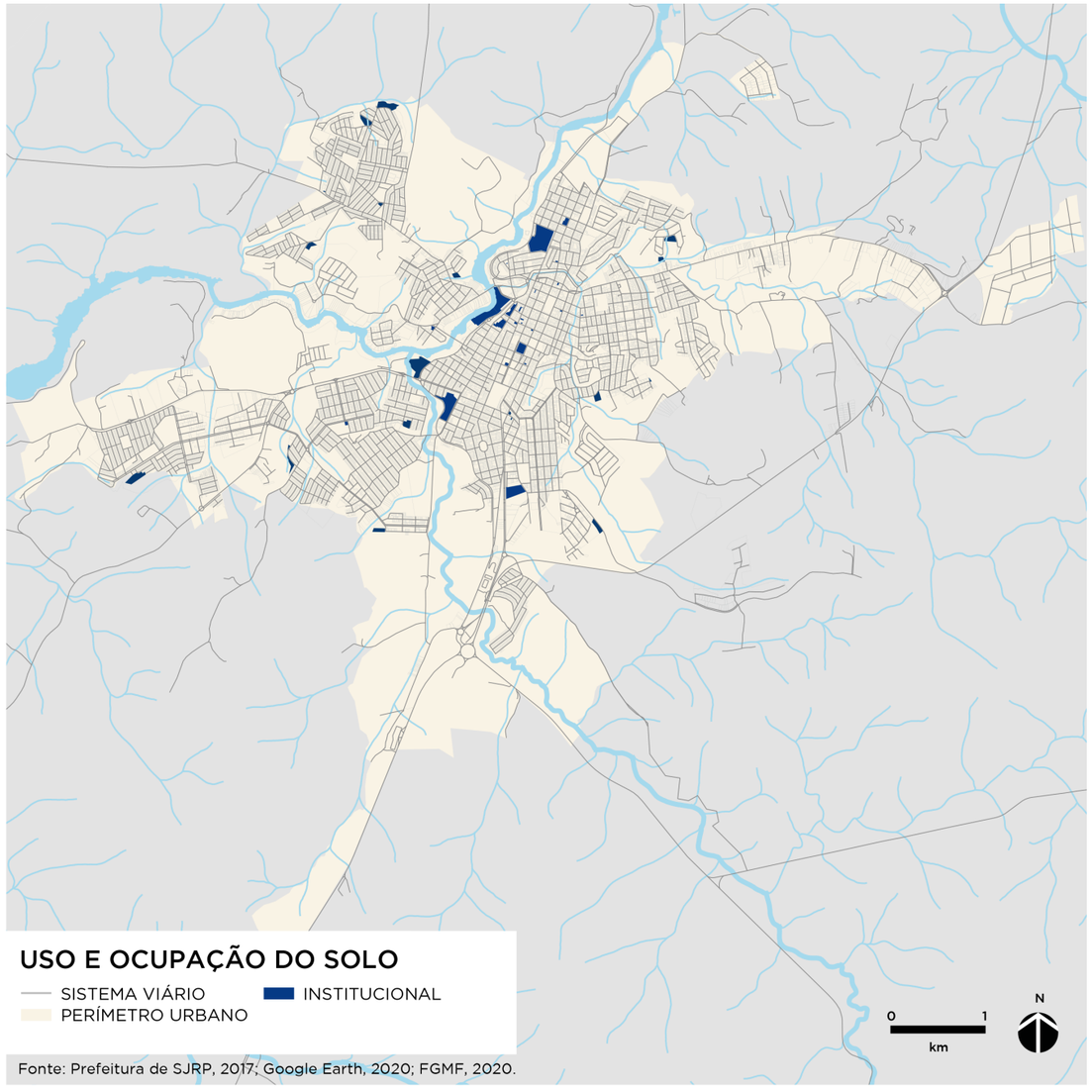
Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

EQUIPAMENTOS DE ESPORTE, CULTURA E LAZER



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

INSTITUCIONAL



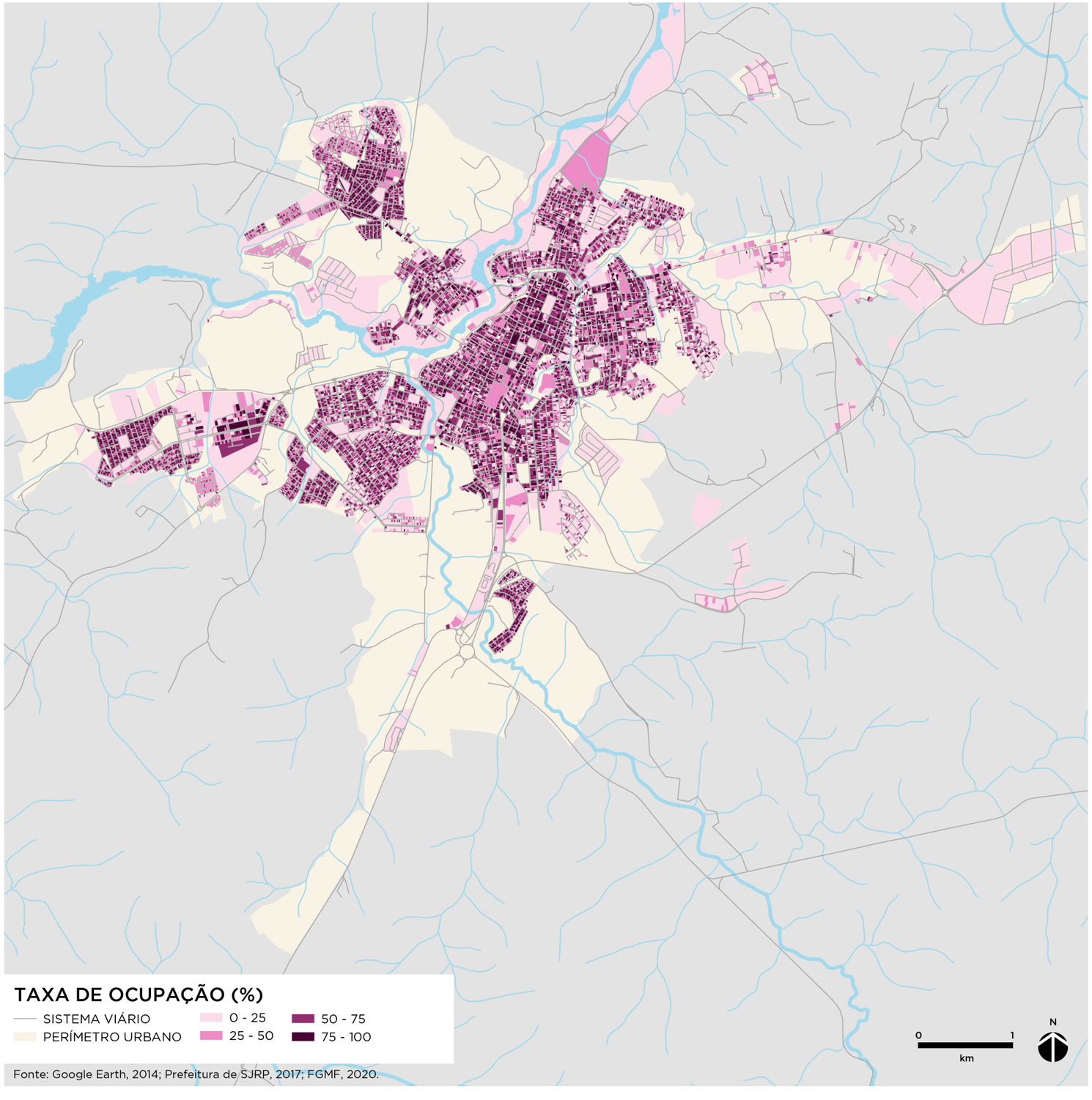
Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

TAXA DE OCUPAÇÃO (T.O.)

A análise da relação entre as áreas ocupadas e as livres nos lotes urbanos é ferramenta essencial para a identificação das características urbanísticas do território, tendo em vista a compreensão do espaço construído da cidade. A Taxa de Ocupação (T.O.) é um índice que nos permite analisar distintos padrões espaciais construtivos e exprime a relação entre as áreas das projeções horizontais das edificações e a área total dos lotes em que se inserem – sem fazer uso de outras informações, como gabarito de altura ou uso instalado.

É importante destacar que valores altos de taxas de ocupação não se traduzem diretamente em altos valores de densidade populacional ou construtiva – dado que não incorporam o número de residentes no lote ou a área total de pavimentos edificados. Da mesma maneira, taxas de ocupação baixa não significam necessariamente boas taxas de permeabilidade do solo, dado que as parcelas não edificadas dos terrenos podem ser pavimentadas ou contar com estacionamentos subterrâneos.

O mapeamento da T.O. em São José do Rio Pardo aponta que predominam na cidade taxas de ocupação acima de 60% dos terrenos, sendo que na área central há concentração de ocupações acima de 80% da área dos lotes. Tal predomínio relaciona-se aos parâmetros urbanísticos previstos na legislação municipal, que permitem taxas de ocupação máximas de 70 a 90% na maior parte da área urbanizada. Assim, Taxas de Ocupação abaixo de 40% concentram-se nas áreas previstas pela legislação para adensamento restrito, em lotes com maiores dimensões ou com fragilidades ambientais.



Fonte: Google Earth, 2014; Prefeitura de SJRP, 2017; FGMF, 2020.

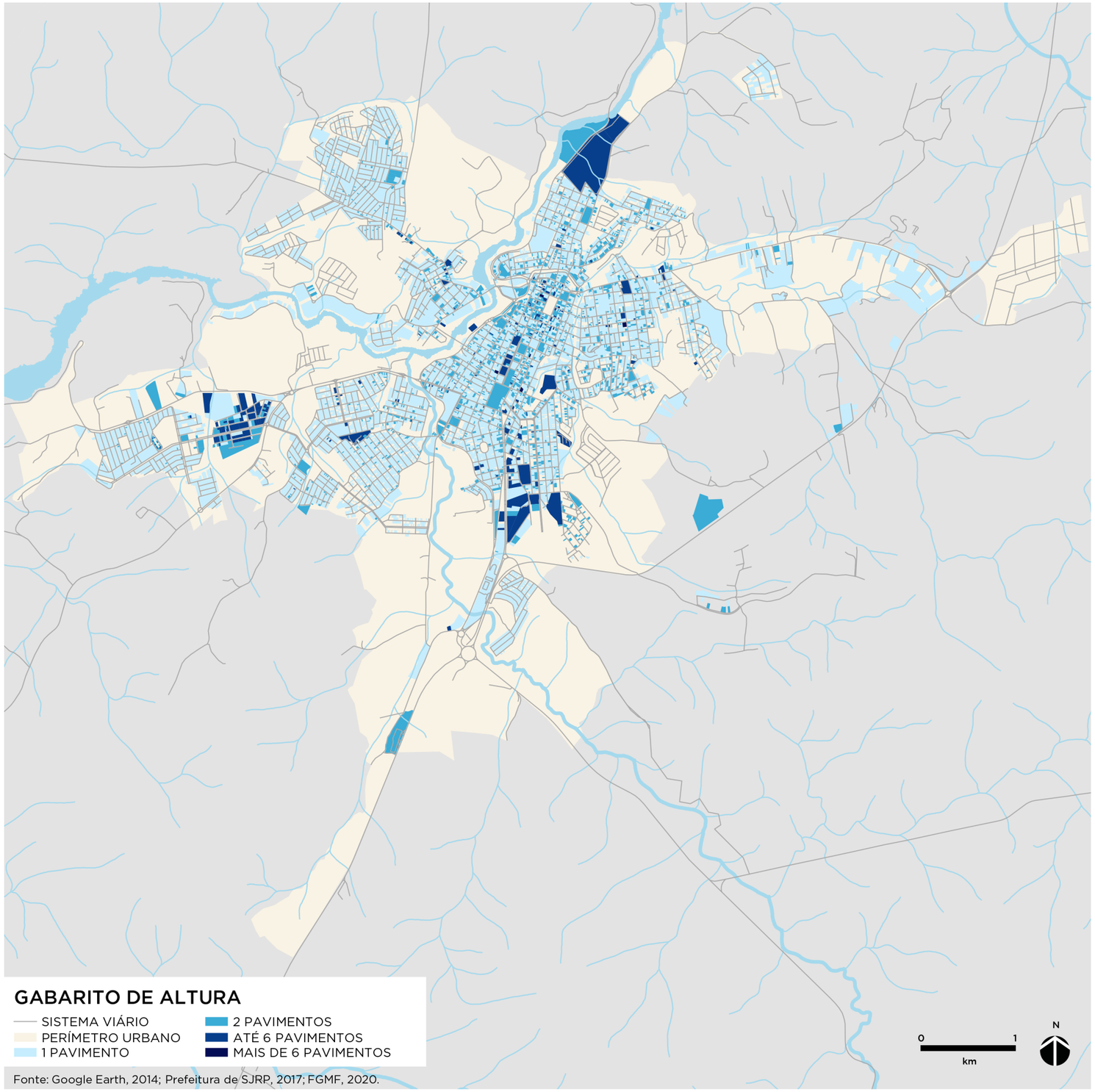
GABARITO DE ALTURA

A análise do gabarito de altura das edificações no meio urbano, de maneira isolada, relaciona-se à compreensão das tipologias construtivas existentes na cidade, tendo em vista a verificação dos padrões edilícios adotados para os usos residenciais (casas térreas, sobrados, prédios de apartamentos) e não residenciais (comércios, serviços, indústrias e escritórios em edifícios horizontais ou verticais) que atendem às demandas sociais e ao mercado local.

Nesse sentido, é fundamental compreender que a verticalização e o adensamento populacional e construtivo não são questões linearmente atreladas entre si, dado que dependem de outras variáveis, como a taxa de ocupação e características das unidades residenciais, por exemplo. Assim, a promoção do adensamento construtivo que viabiliza tecidos urbanos mais compactos – fundamentais para o aumento da sustentabilidade urbana por otimizar o aproveitamento das infraestruturas instaladas e promover economias de aglomeração positivas – exige processos de verticalização adequados que garantam diversificação de usos e parâmetros de desenho e projeto compatíveis.

Os resultados da pesquisa de gabaritos de altura em São José do Rio Pardo indicam a predominância de edificações de 1 pavimento em sua área urbanizada, especialmente em suas periferias, com poucos edifícios com mais de 2 andares dispersos no território – usualmente destinados a usos não residenciais. Nas áreas centrais há uma diversidade maior nos gabaritos, com alta incidência de construções com 2 pavimentos – ainda que muitas estruturas térreas também se façam presentes.

O predomínio das edificações de 1 a 2 pavimentos no município associa-se à baixa incidência de usos mistos nos lotes da cidade, dado que a maior parte dos lotes são ocupados por edificações residenciais unifamiliares. Tal preponderância relaciona-se também às baixas densidades populacionais e ao espraiamento da ocupação urbana – necessária para acomodar as demandas habitacionais no modelo construtivo dominante de uso extensivo do solo.



Fonte: Google Earth, 2014; Prefeitura de SJRP, 2017; FGMF, 2020.

PADRÃO DE OCUPAÇÃO

As informações sobre uso e ocupação do solo, associadas ao gabarito de altura e taxa de ocupação, podem ser associadas para análises de porções específicas do território e conjugadas com suas formas de parcelamento do solo. Esse conjunto de informações, denominados padrões de ocupação, subsidia a caracterização dos diferentes tecidos urbanos que compõem a cidade.

A morfologia e o uso do tecido urbano podem, assim, revelar não apenas problemas e oportunidades ambientais, por um lado, mas também questões culturais envolvidas em distintos espaços da cidade, fruto de condicionantes sociais, econômicos e, mesmo, históricos.

É possível observar uma variação importante de padrões de ocupação do território analisado. Para a finalidade de ilustrar essa diversidade, foram destacados nove padrões de ocupação relevantes:

1 CENTRO HISTÓRICO

2 PRINCIPAL ACESSO

3 OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 1 (Vila Pereira)

4 OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 2 (Vale do Redentor, Jardim São Bento, Natal Merlin)

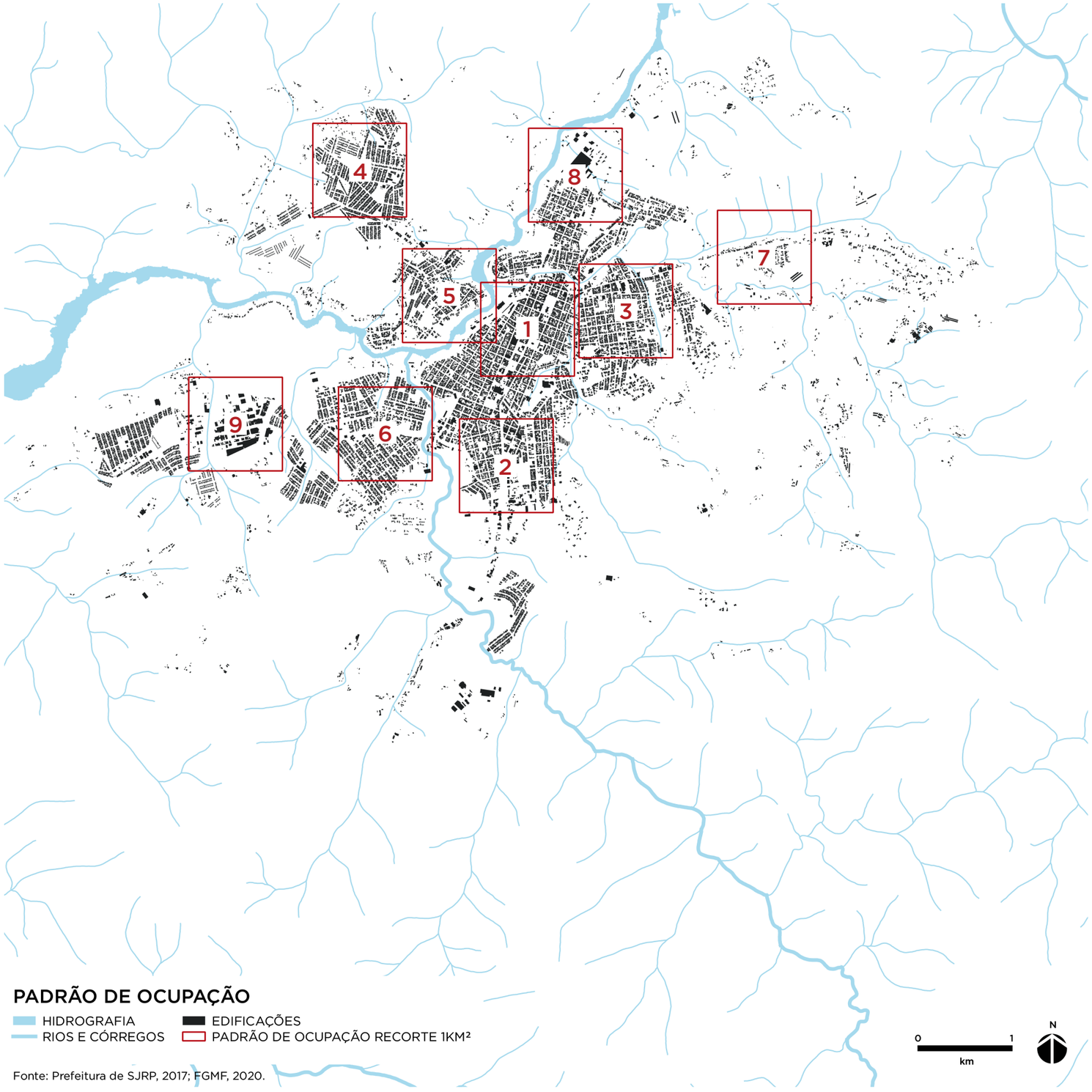
5 OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 3 (Santo Antônio)

6 OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 4 (Jardim Eunice, Vila São José, Buenos Aires, Dr João de Oliveira Machado)

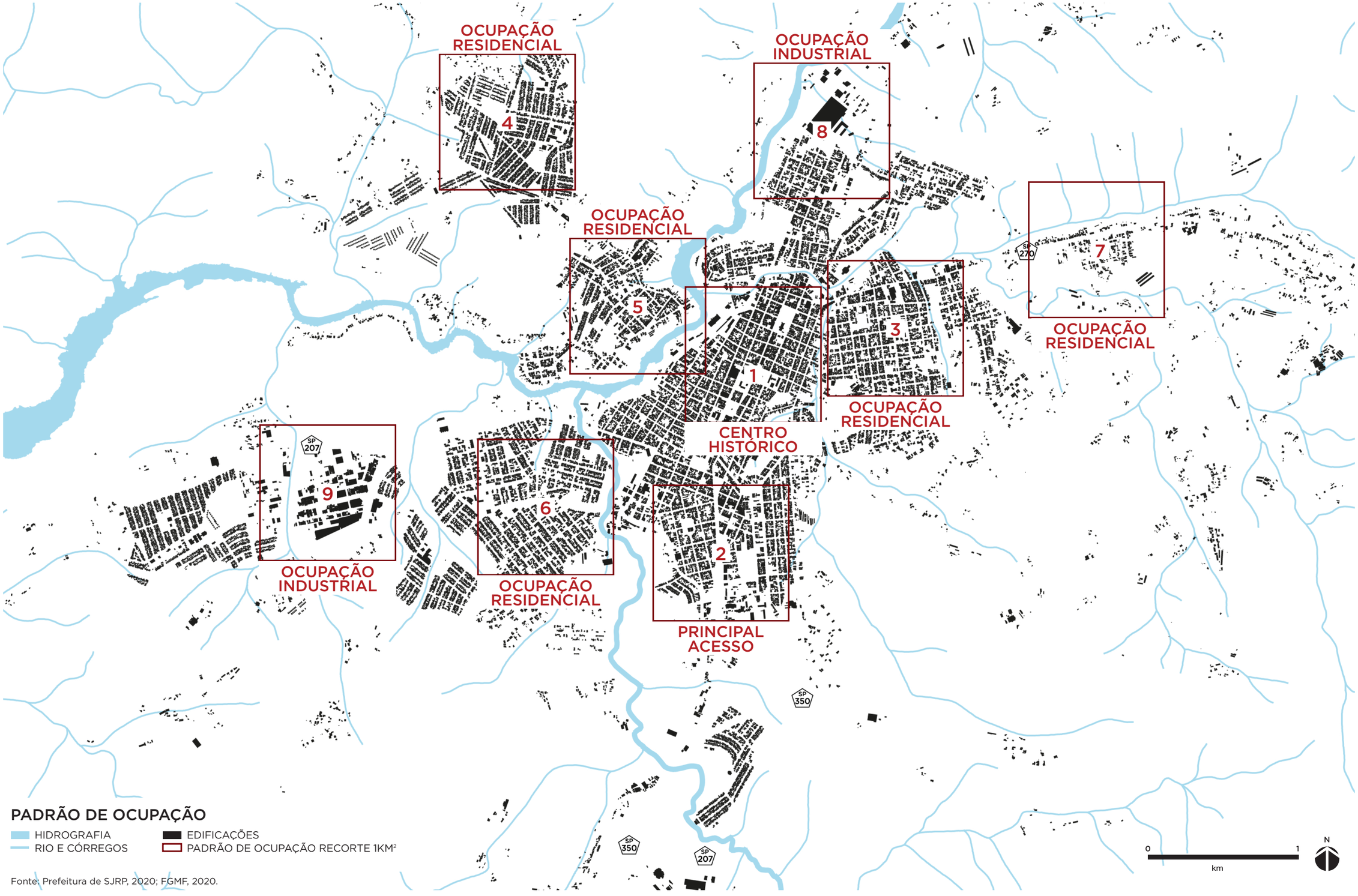
7 OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 5 (Santa Luzia)

8 OCUPAÇÃO INDUSTRIAL 6 (Nestlé)

9 OCUPAÇÃO INDUSTRIAL 7 (Distrito Industrial)



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; FGMF, 2020.



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2020; FGMF, 2020.

1 CENTRO HISTÓRICO

Predomínio de quadras densas, cujo perímetro é geralmente definido pelas edificações no alinhamento do lote. Delimitadas por uma retícula clara de vias ortogonais, as densas quadras contrastam com recortes bem definidos de áreas mais livres como a praças XV de Novembro, Barão do Rio Branco, Oliveiros Pinheiro e dos Três Poderes, que cumprem papel público relevante. Além delas, a súbita interrupção do padrão próximo ao rio revela uma relação de negação deste ativo paisagístico: as margens do rio de meandros provavelmente não oferecia uma condição muito favorável para uma ocupação inicial, e a implantação da antiga ferrovia entre o Centro e o rio sedimentou uma separação entre a ocupação humana e este elemento que determina o próprio nome da cidade. Essa área livre corresponde, portanto, menos a uma intenção funcional e paisagística, e mais a um resultado ocasional da negação da geografia. Há preponderância de usos não residenciais, com destaque para comércio e serviços de caráter central, sedes de instituições e patrimônio histórico municipal, além de diversidade de gabaritos de altura, com predomínio de edificações de dois pavimentos, com casos isolados de construções mais altas.

2 PRINCIPAL ACESSO

A Av. Brasil, que conecta a cidade às rodovias que dão acesso aos municípios de Santa Branca, São João da Boa Vista, Vargem Grande do Sul, Mogi-Guaçu, Campinas e à capital, configura o principal eixo de estruturação da porção sul da área urbanizada, concentrando galpões e usos industriais em grandes lotes, mas também representa fratura do tecido urbano da região; a oeste da avenida, o Jardim Brasil apresenta-se predominantemente residencial e térreo, com alta taxa de ocupação e sistema viário em grelha; a leste da avenida, o Jardim Aeroporto apresenta as mesmas características, com a distinção representada pelo Jardim Santos Dumont, mais próximo à entrada da cidade, em que o sistema viário de traçado irregular abriga maior diversidade de usos, muitos deles industriais.

3 OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 1
(Vila Pereira)

Loteamento antigo e consolidado, com arruamento ortogonal em grelha, quadras quadradas e ruas com menos de 12 metros de largura; predominantemente residencial e térreo, com pontos de comércio e serviços locais, com alta taxa de ocupação.

4 OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 2
(Vale do Redentor, Jardim São Bento, Natal Merlin)

Região de ocupação posterior a 1990, desenvolvida a partir de loteamentos populares e extensivos, frutos de projetos desarticulados e incrementais, formando arruamentos com baixa continuidade viária e repetição seriada de pequenos lotes; alta taxa de ocupação de lotes, com predomínio de construções residenciais unifamiliares e térreas, baixa diversidade de usos e profusão de glebas ainda sem uso.

5 OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 3
(Santo Antônio)

Bairro descontínuo à mancha urbana da cidade, junto à margem direita do Rio Pardo – sobre o qual passam as duas pontes que o ligam à área central e servem a toda a região norte; predomínio de construções residenciais unifamiliares e térreas, pontos de comércio e serviços locais, com alta taxa de ocupação de lotes em quadras de tamanhos e formas irregulares, mas com muitas áreas livres devido ao arrumamento não ortogonal;

6 OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 4
(Jd. Eunice, Vila São José, Buenos Aires, Dr. João de Oliveira Machado)

Área de urbanização posterior a 1970, entre o Rio da Fartura e o Distrito Industrial, em que predomina o uso residencial e térreo, com presença de pequeno comércio local; conjunto de loteamentos que, condicionados pela presença de grandes áreas de APP, tiveram implantação de sistemas viários pouco articulado entre si; alta taxa de ocupação construtiva nos lotes, mas com muitas áreas desocupadas.

7 OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 5
(Santa Luzia)

área de urbanização distante do centro e descontínua à cidade, de ocupação recente e pouco consolidada, com muito vazios, estruturada linearmente pela Rod. Pref. Lupércio Torres (acesso a Tapiratiba) com loteamentos em espinha de peixe; predomínio de usos residenciais térreos, com baixas taxas de ocupação dos lotes.

8 OCUPAÇÃO INDUSTRIAL 1
(Nestlé)

Grande gleba industrial monousuário próxima a bairro de ocupação predominantemente residencial e térrea (Vila Formosa), constituindo o limite da mancha urbana a cerca de 3 km ao norte do centro.

9 OCUPAÇÃO INDUSTRIAL 2
(Distrito Industrial)

Conjunto de lotes industriais de diversos setores, a 4 km a oeste do centro da cidade, estruturado por sistema viário hierarquizado e conectado ao entorno, junto a APP e a novos loteamentos populares no extremo oeste da mancha urbana.

1 CENTRO HISTÓRICO

2 PRINCIPAL ACESSO

3 OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 1

1 CENTRO HISTÓRICO

2 PRINCIPAL ACESSO

3 OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 1

4 OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 2

5 OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 3

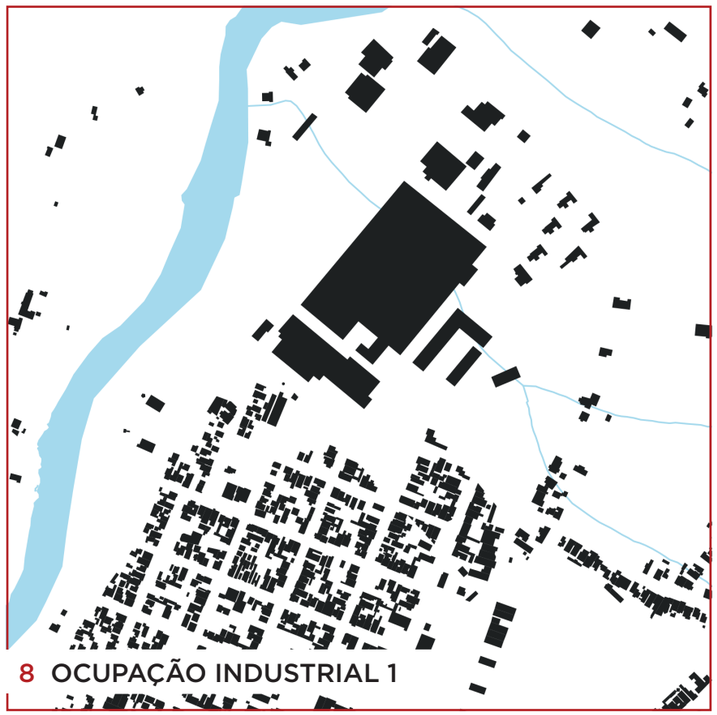
6 OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 4

4 OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 2

5 OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 3

6 OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 4

7 OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 5



8 OCUPAÇÃO INDUSTRIAL 1

9 OCUPAÇÃO INDUSTRIAL 2

7 OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 5

8 OCUPAÇÃO INDUSTRIAL 1

9 OCUPAÇÃO INDUSTRIAL 2

EQUIPAMENTOS URBANOS

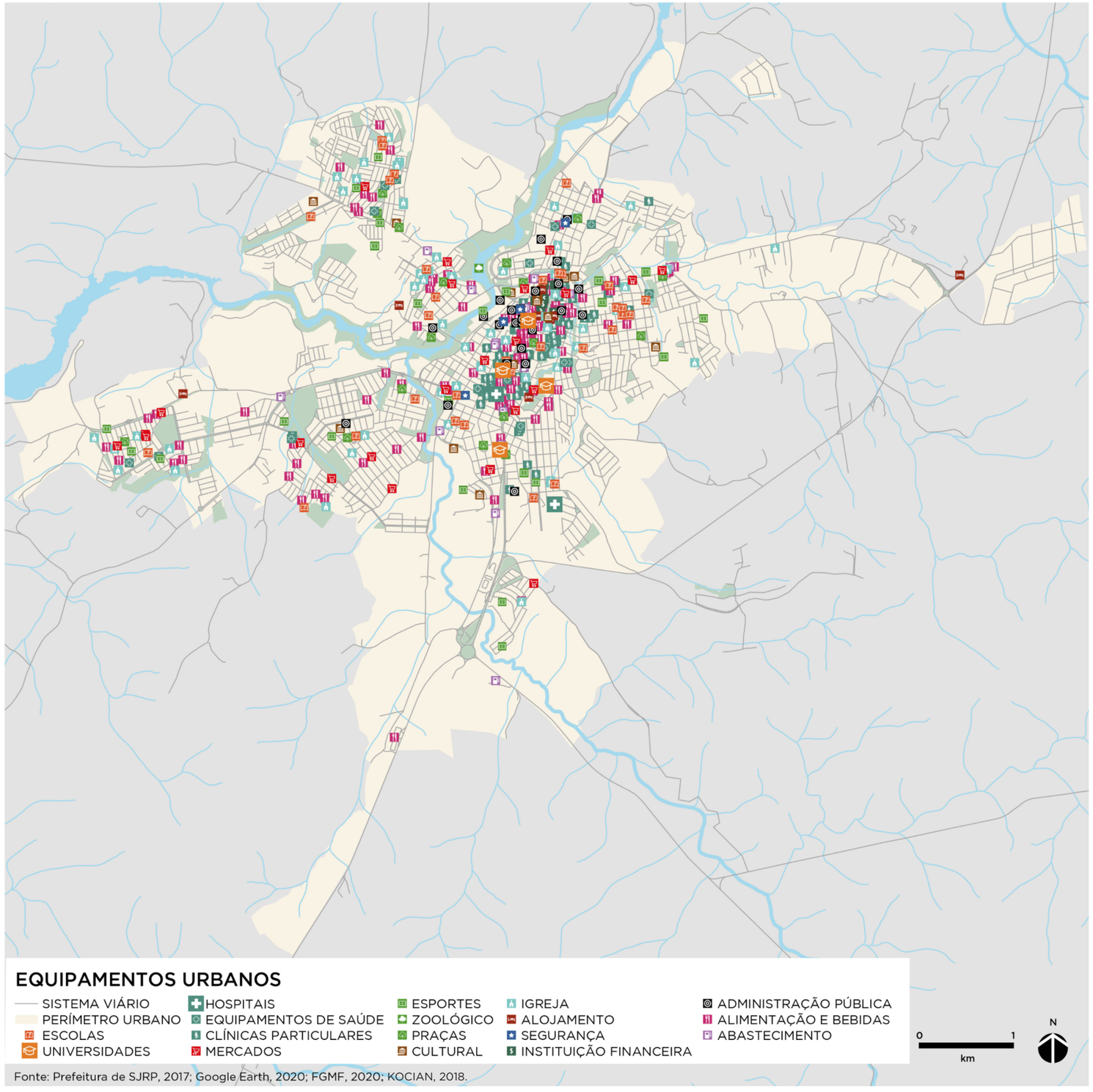
Foram mapeados, a partir de dados fornecidos pela Prefeitura e por pesquisas próprias, diferentes tipos de equipamentos urbanos, públicos e privados, de modo a compreender a distribuição espacial de serviços fundamentais aos moradores da cidade (saúde, educação[1], cultura, lazer[2], consumo, entre outros). O objetivo de tal esforço é verificar a proximidade dos cidadãos a tais serviços e identificar eventuais carências ou desequilíbrios em suas localizações na totalidade do meio urbano.

No mapeamento dos serviços de saúde, verifica-se que hospitais e clínicas particulares concentram-se na área central, com algumas unidades na porção sul da cidade, mas com poucos equipamentos encontrados fora dessas regiões. Tal padrão locacional repete-se para edifícios da administração pública, equipamentos esportivos e culturais. Mercados e escolas são distribuídos equilibradamente na área urbanizada, mas outros serviços têm localização quase que restrita à área central e seus bairros imediatos, como instituições financeiras, universidades e hotéis.

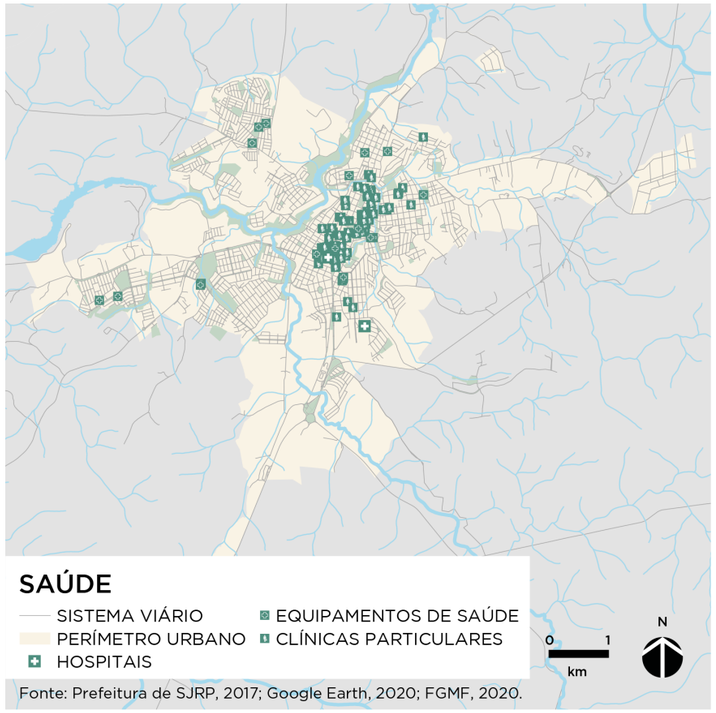
O Centro e seus bairros contíguos a leste, norte e sul concentram a maior oferta de equipamentos na cidade. Não por acaso, são as regiões de residência das maiores rendas familiares da cidade. Por outro lado, as regiões que se revelaram mais carentes de equipamentos foram também aquelas com menores rendas médias e com menor conectividade ao centro – tal como os bairros localizados na margem direita do Rio Pardo e na margem esquerda do Rio da Fortuna, ou seja, nas zonas noroeste e oeste da cidade, respectivamente, assim como o extremo leste.

[1] A Escola Estadual Sylvia Portugal Gouvea de Syllos, localizada no Sítio Novo, encontra-se fora do perímetro urbano e do recorte espacial utilizado, e por isso não aparece no mapeamento apresentado.

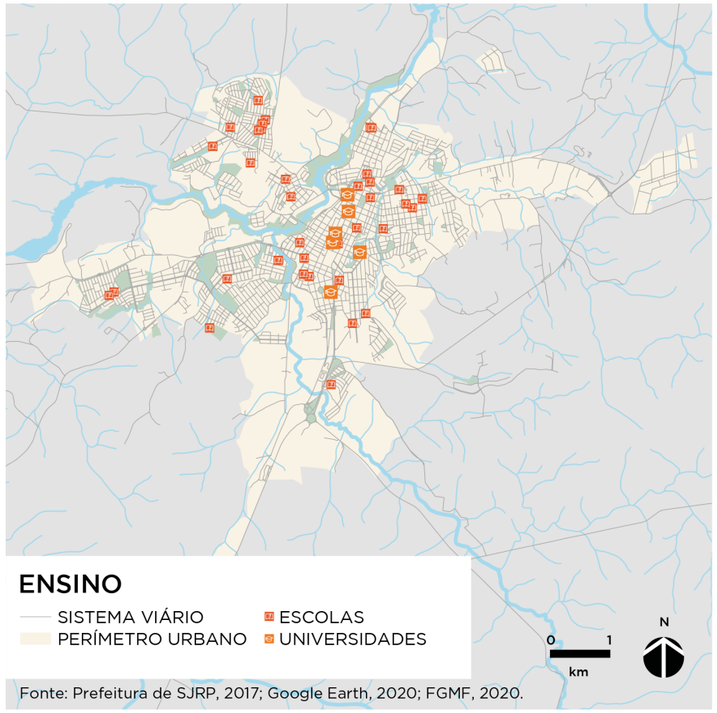
[2] Parte do mapeamento de equipamentos esportivos apoiou-se em: KOCIAN, Rafael Castro. **O uso de ambientes virtuais para formulação de políticas públicas para os equipamentos de lazer esportivo de São José do Rio Pardo/SP.** 2017. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Humano e Tecnologias) - Instituto de Biociências de Rio Claro, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2018.



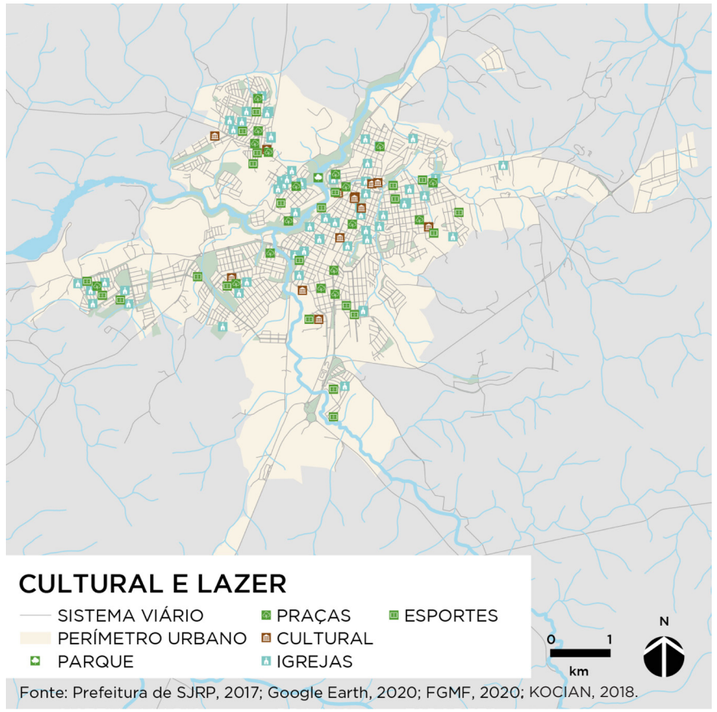
Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020; KOCIAN, 2018.



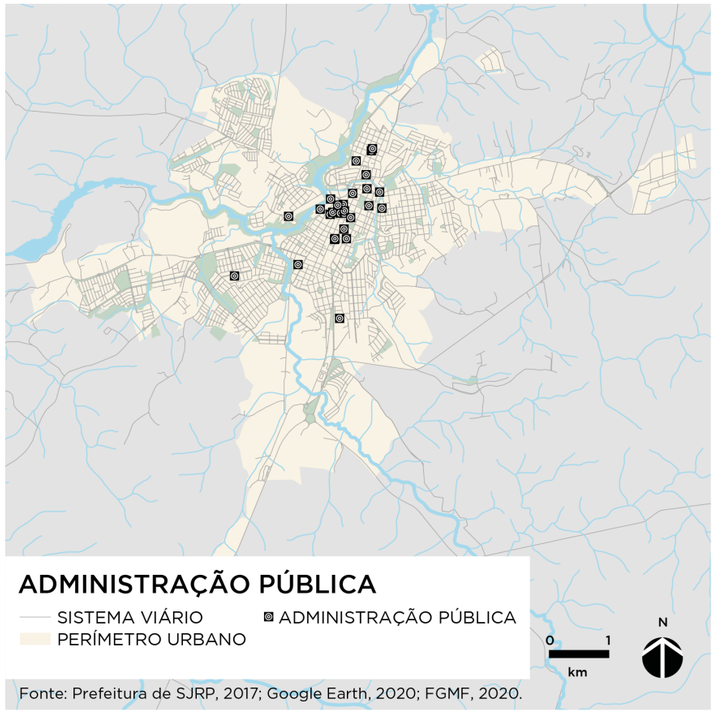
Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.



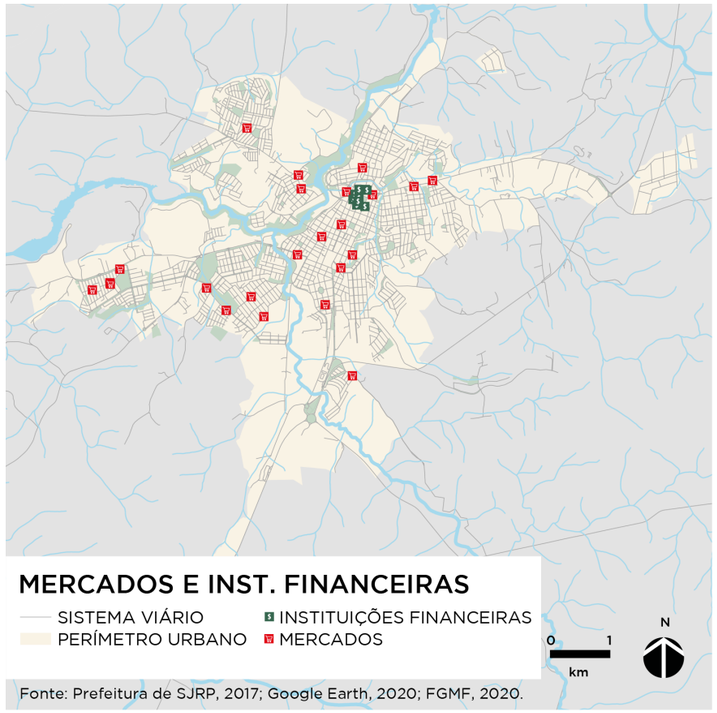
Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020; KOCIAN, 2018.



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.



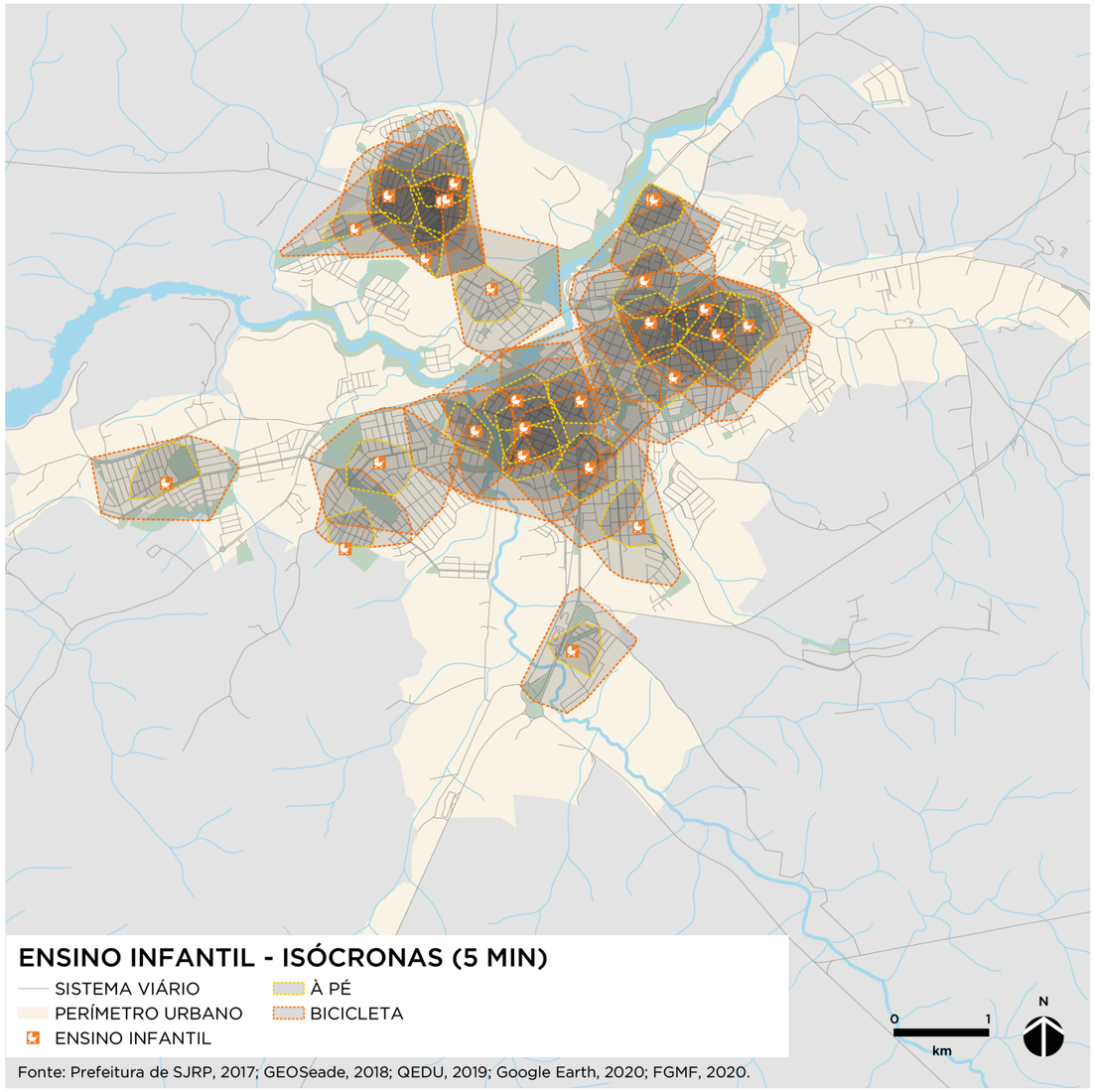
Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

RAIOS DE ALCANCE DE EQUIPAMENTOS URBANOS

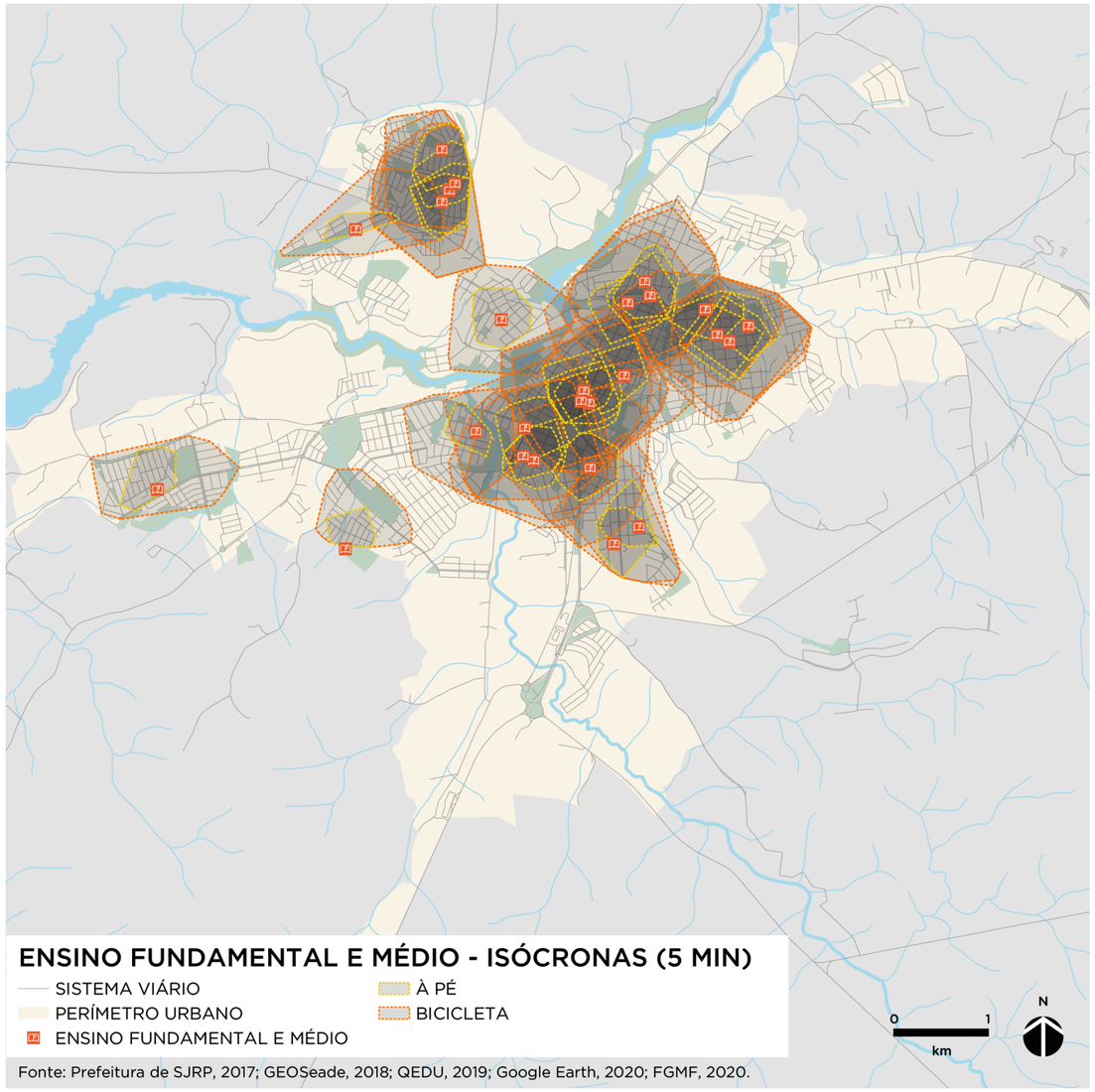
As desigualdades na facilidade de acesso aos serviços de educação e saúde podem ser mais bem visualizadas a partir dos resultados da aplicação da metodologia de raios de alcance (já tratada anteriormente para analisar a acessibilidade do centro da cidade) a partir desses equipamentos específicos – universidades, escolas (ensino infantil, fundamental e médio) e hospitais. Nesse sentido, destacam-se as regiões oeste, noroeste e sul como as que se mostram mais afastadas do acesso a esses serviços.

ESCOLAS



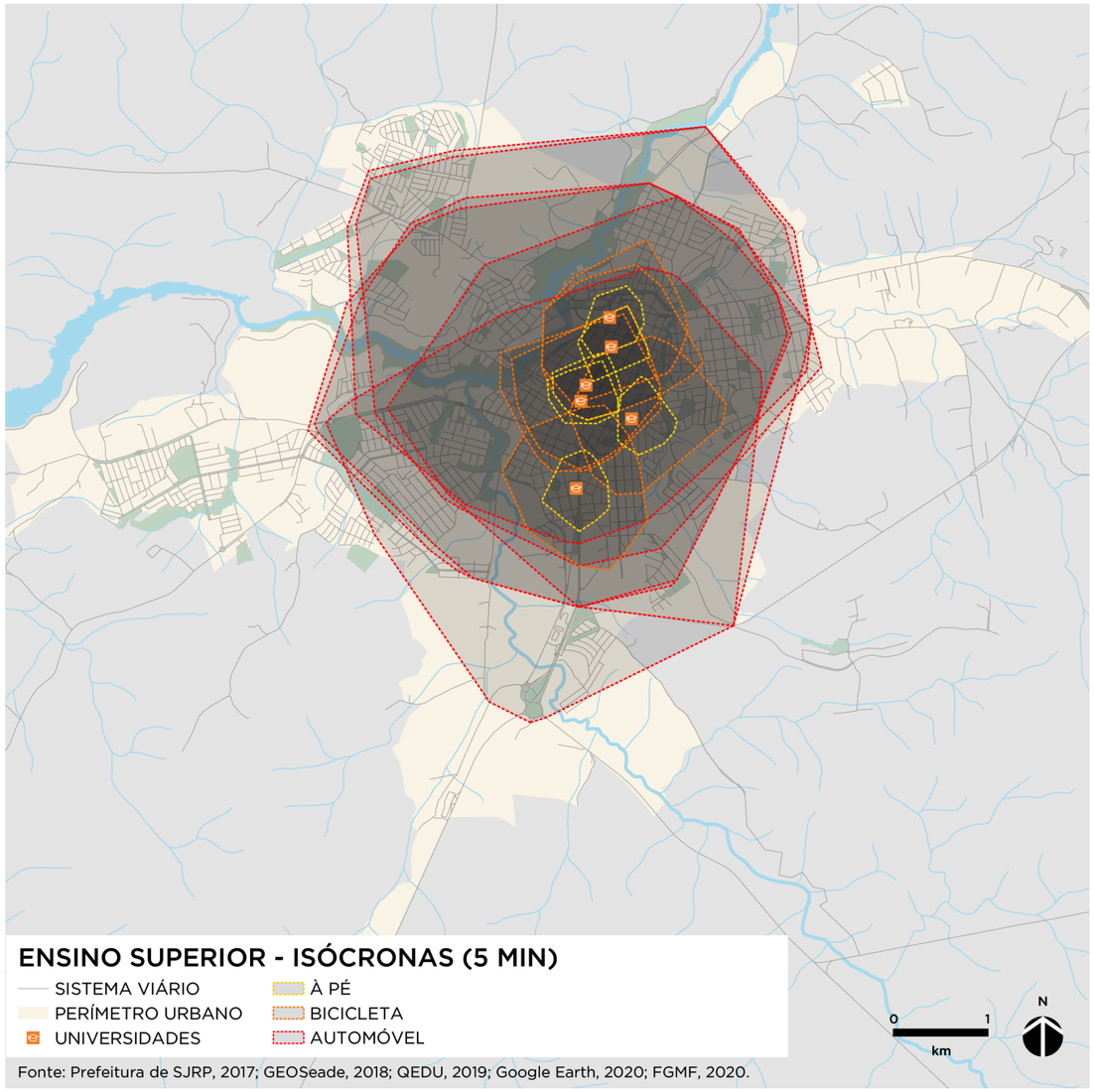
Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; GEOSeade, 2018; QEDU, 2019; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

ESCOLAS



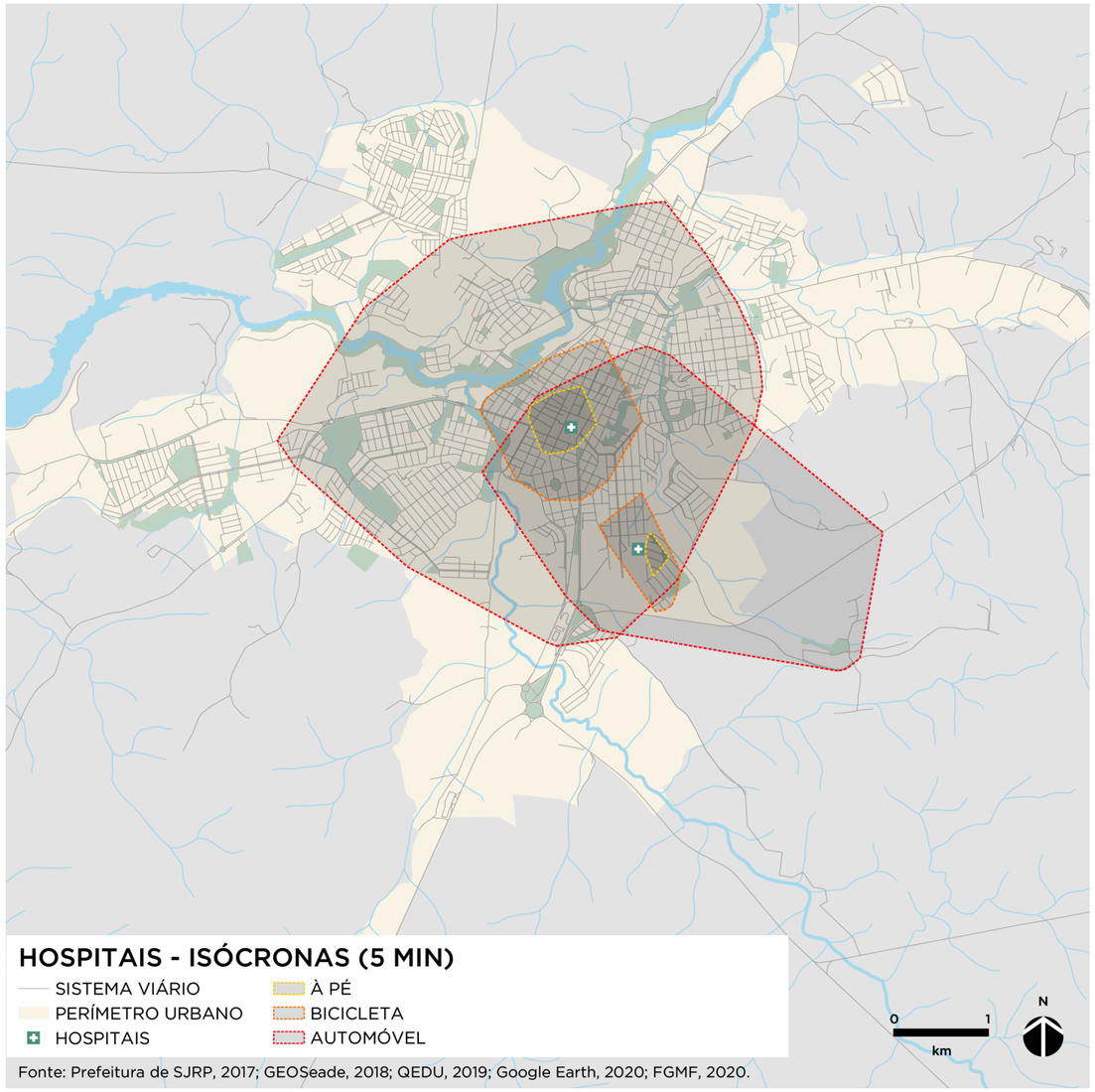
Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; GEOSeade, 2018; QEDU, 2019; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

UNIVERSIDADES



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; GEOSeade, 2018; QEDU, 2019; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

HOSPITAIS



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; GEOSeade, 2018; QEDU, 2019; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

CENTRALIDADES

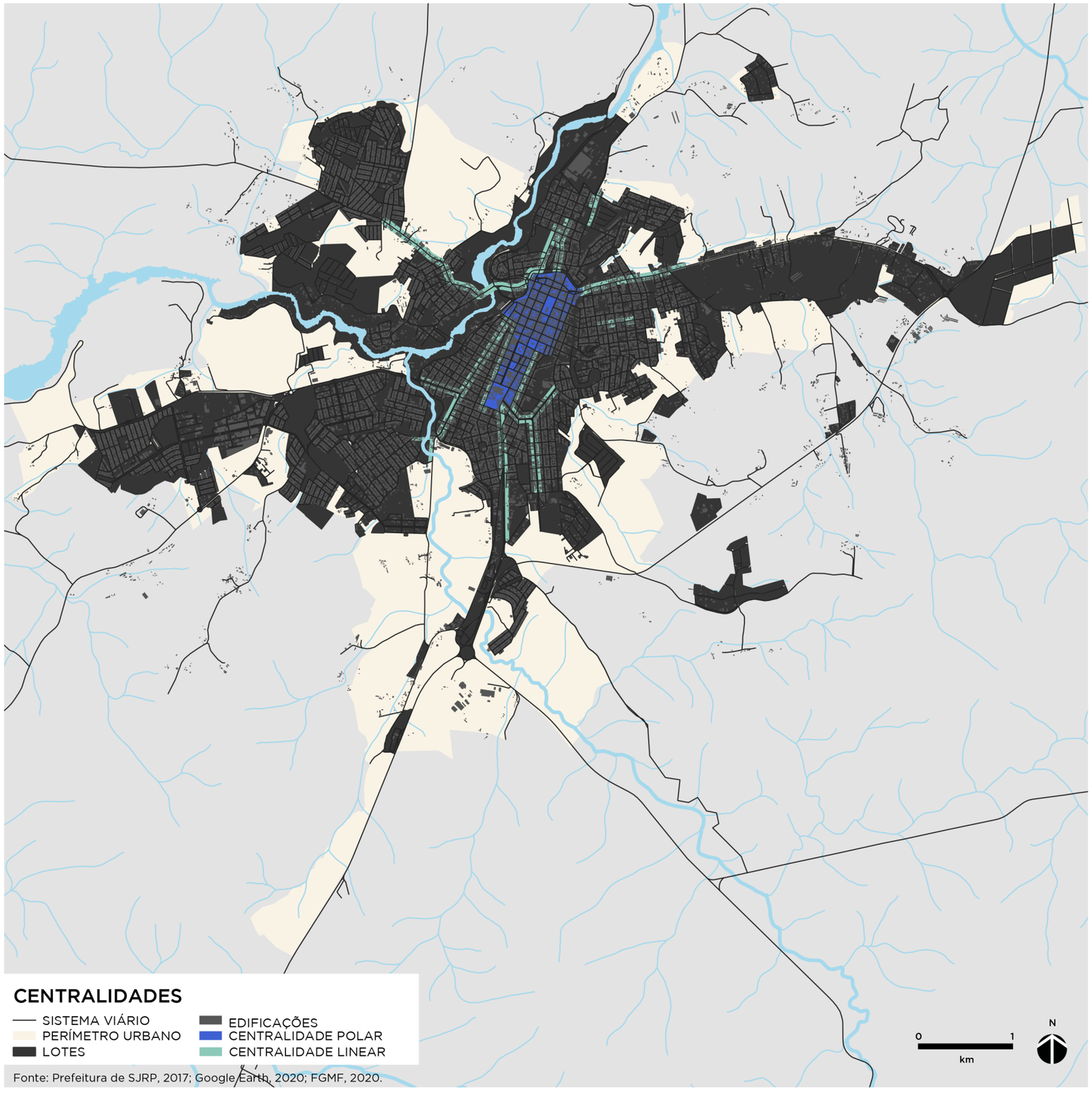
O conceito de Centralidade Urbana refere-se aos locais da cidade em que se localiza significativa concentração de atividades econômicas não residenciais que geram empregos e configuram produção intensa de bens e serviços. Em um município, podem existir mais de uma centralidade, organizadas em uma rede hierarquizada de polos com distintas funções e esferas territoriais de influência.

Dada a função terciária predominante usualmente desempenhada no espaço urbano, tais centralidades costumam estar relacionadas a polos comerciais, shopping centers, sedes de entidades da administração pública, grandes equipamentos educacionais, núcleos de negócios e aglomerados de escritórios. Entretanto, centralidades podem também estar associadas a conjuntos industriais, uma vez que têm potencial de atração regular de pessoas e dinamização de seus entornos.

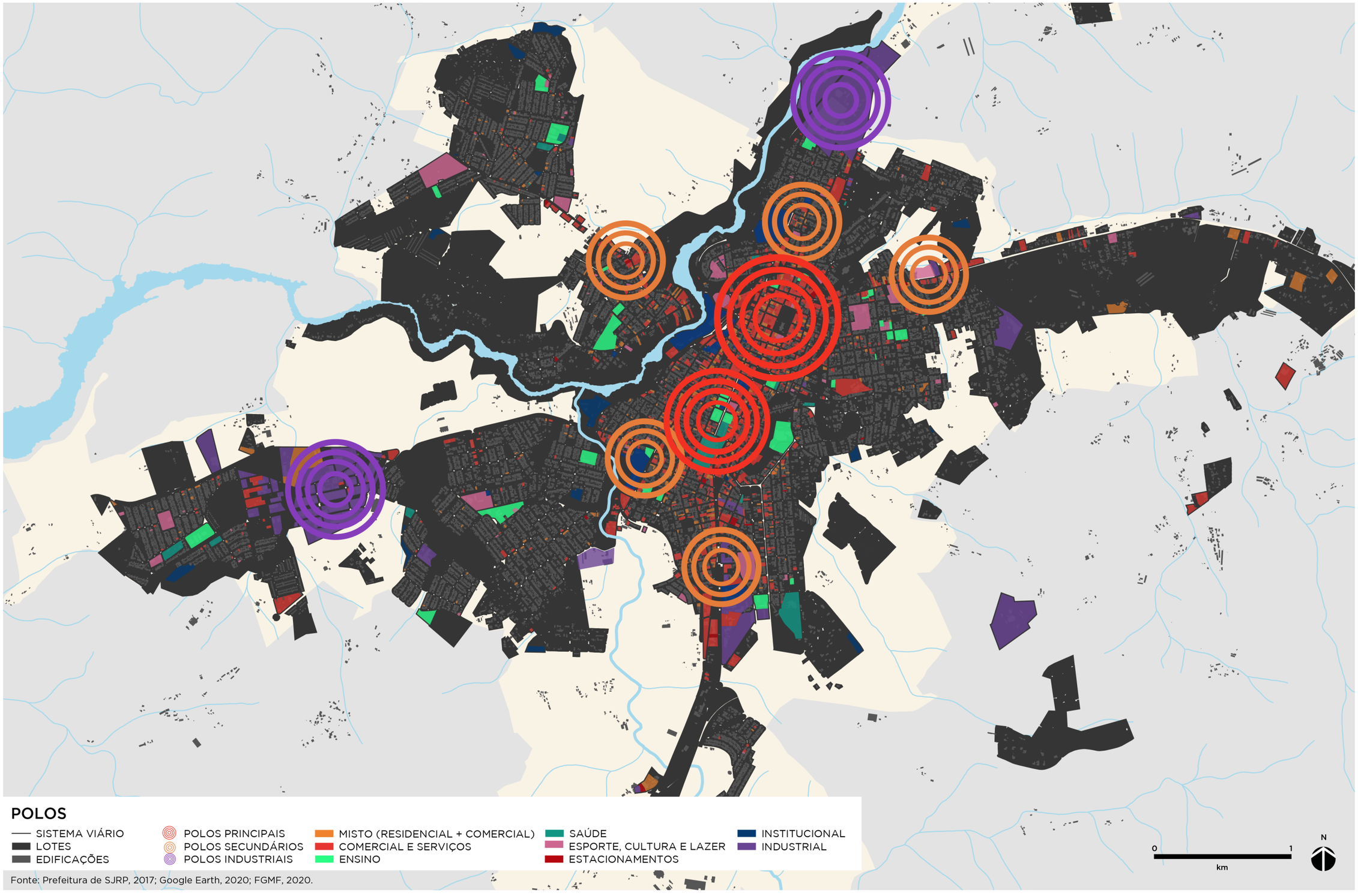
Devido à concentração de atividades não residenciais de São José do Rio Pardo encontrar-se em sua Área Central, essa se caracteriza como a principal centralidade do município – destacando-se como o maior polo terciário da cidade. O perímetro dessa centralidade pode ser definido pelo chamado Anel Central, em área de cerca de 65 hectares em que se localiza o principal hospital da cidade, as sedes municipais dos poderes executivo, legislativo e judiciário, universidades, comércios e serviços especializados.

Por outro lado, devem ser destacadas centralidades secundárias na cidade, que desempenham funções distintas do polo principal. O município conta com dois núcleos industriais relevantes – ao norte da área urbanizada, junto às instalações da Nestlé, e na zona oeste, o Distrito Industrial.

Há ainda centralidades lineares, ou seja, eixos viários que abrigam em suas extensões equipamentos de consumo e de serviços de âmbito local, em logradouros como Rod. Pref. Lupércio Torres (Leste); Av. Comendador Luís Gonçalves Júnior, Rua Campos Salles (Norte), Rua Pedro II / Rua dos Paulistas / Av. Waldemar Poggio (Noroeste); Av. Nove de Julho / Av. Belmonte, Av. dos Lírios (Sudeste); Av. Brasil, R. Elisário Dias Guillon e Av. João Batista Junqueira / Av. José Ovídio de Figueiredo (Sul).



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

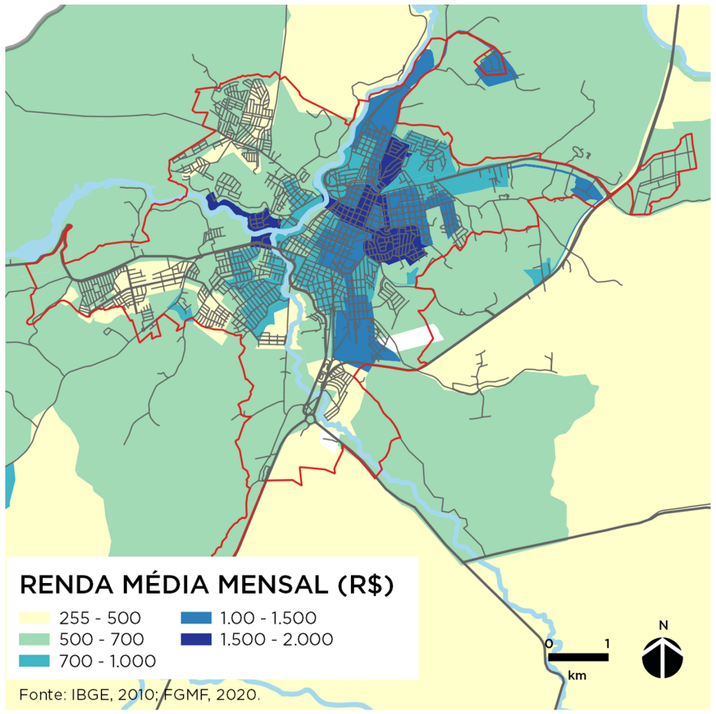


Fonte: Prefeitura de SJRP, 2017; Google Earth, 2020; FGMF, 2020.

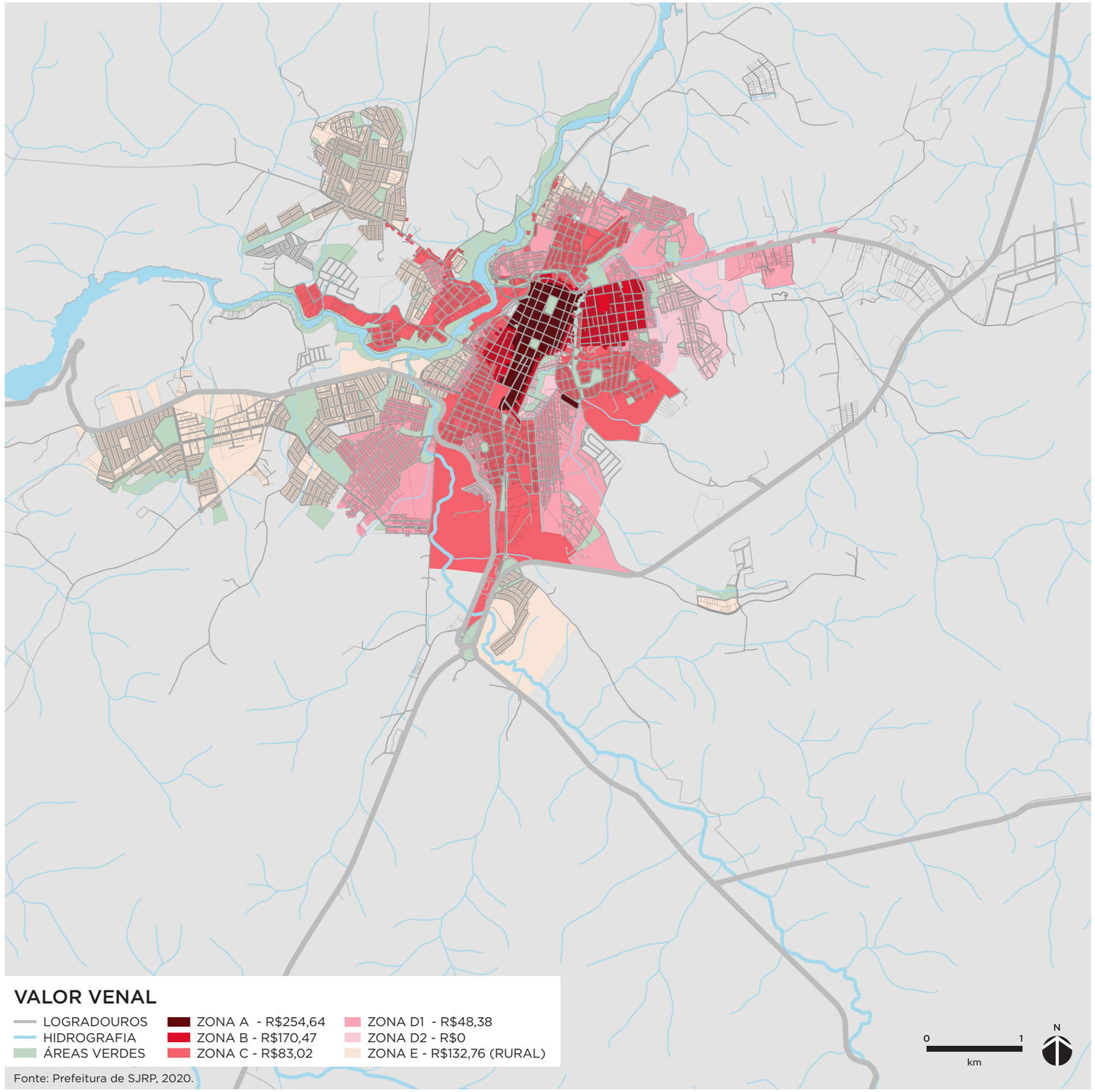
VALOR VENAL

O padrão de distribuição dos valores venais dos imóveis na área urbanizada, fornecidos pela Prefeitura segundo Zonas oficialmente classificadas quanto à arrecadação (Zonas A, B, C, D1, D2 e E), acompanham – não por acaso – o modelo espacial já verificado quanto à localização das rendas médias familiares dos residentes da cidade. De maneira análoga, as áreas mais bem equipadas e com maior diversidade de usos refletem uma valorização mais expressiva, como veremos adiante.

Assim, os maiores valores venais (Zonas A, B e C) encontram-se no Centro e nos bairros contíguos a ele ao norte, a oeste e, principamente, a leste. Já os menores valores encontrados (Zona E) localizam-se nos extremos sul, oeste e noroeste da cidade.



Fonte: IBGE, 2010; FGMF, 2020.



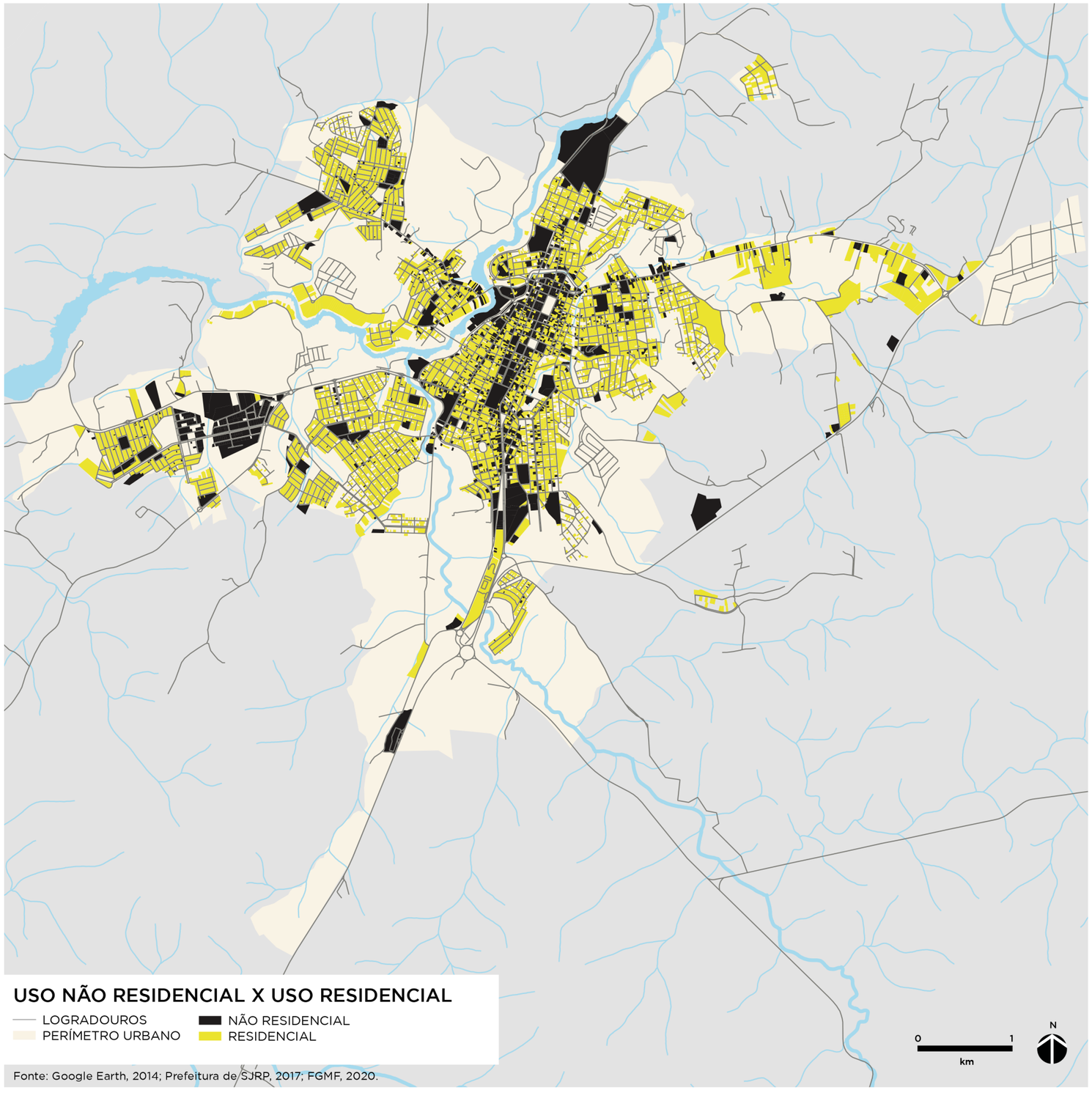
Fonte: Prefeitura de SJRP, 2020.

DIVERSIDADE DE USO DO SOLO E VALOR VENAL

O padrão de distribuição das classes de valor venal na cidade, além de se relacionar à renda média das famílias residentes na região, tem íntima correspondência com a diversidade de usos encontrados nas zonas fiscais. Assim, os maiores valores venais são os encontrados nos bairros com mais usos não residenciais, e os mais baixos nas ocupações mais afastadas do centro e das atividades econômicas.

Tal padrão influencia diretamente o espraiamento da urbanização, reforçando um processo de segregação socioespacial marcado pelo distanciamento da oferta de habitação financeiramente acessível e popular dos locais de emprego e dos equipamentos urbanos. Esse processo é nocivo à cidade pela insustentabilidade decorrente da expansão urbana de baixa densidade e sem mistura de usos – com avanço da urbanização sobre áreas rurais e aumento da necessidade de longos deslocamentos cotidianos e de gastos com implantação de infraestruturas e serviços públicos.

O uso extensivo do solo, verificado em São José do Rio Pardo, acaba por criar tecidos homogêneos do ponto de vista socioeconômico, com comunidades isoladas (especialmente nos extremos noroeste, oeste e leste) que comprometem a coesão espacial em uma cidade desintegrada e de difícil articulação por modos sustentáveis de deslocamento (por transporte ativo ou coletivo).



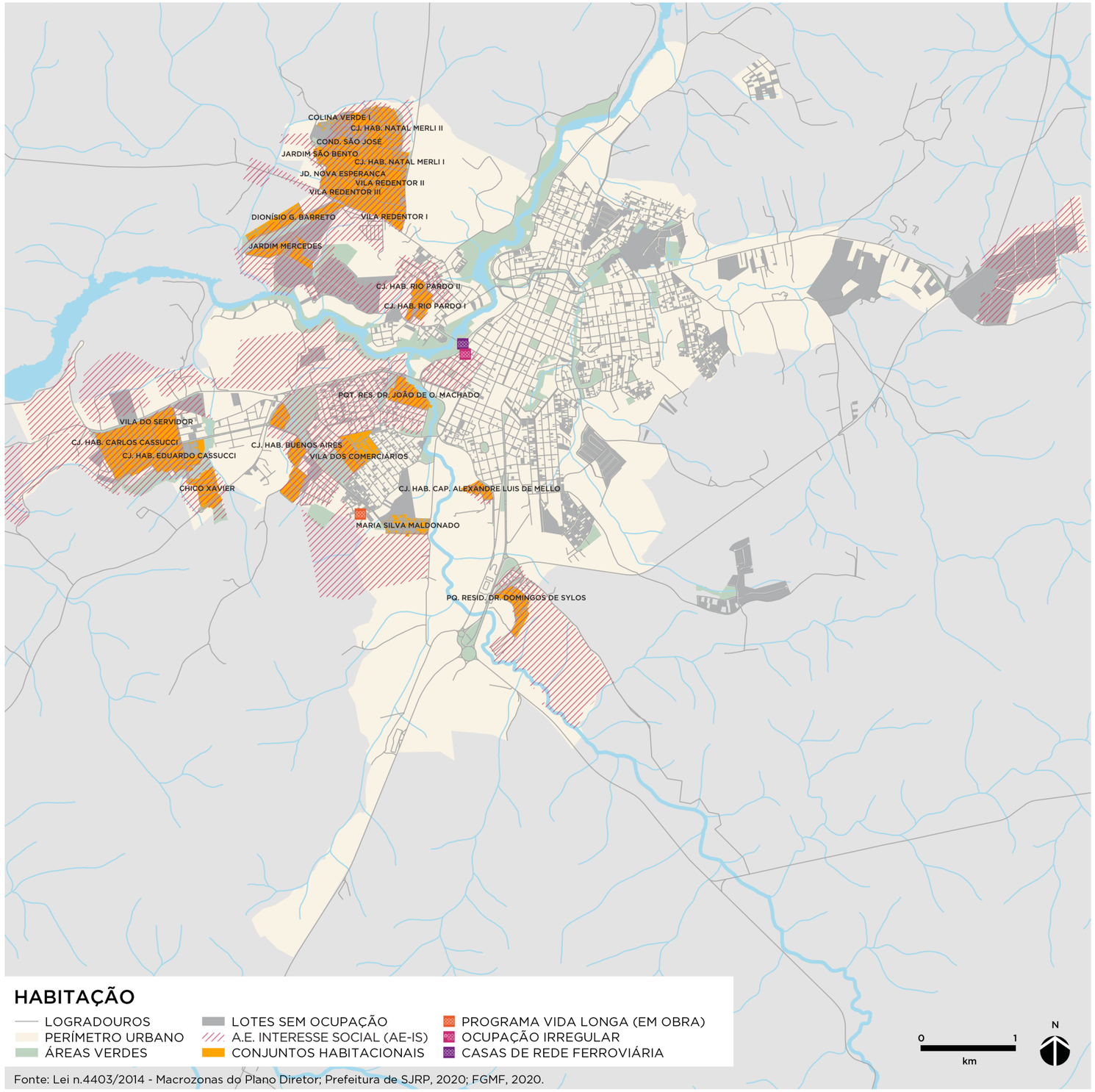
Fonte: Google Earth, 2014; Prefeitura de SJRP, 2017; FGMF, 2020.

HABITAÇÃO SOCIAL

O mapeamento dos conjuntos habitacionais de interesse social em São José do Rio Pardo indica como as regiões noroeste e oeste da cidade se desenvolveram a partir de grandes empreendimentos que criaram bairros residenciais populares de baixa densidade, com tipologias construtivas padronizadas e sem diversidade de usos. Tais conjuntos, implantados de maneira descontínua e incremental, configuraram tecidos urbanos desarticulados entre si e à cidade consolidada, estabelecendo grande desafio para projetos futuros que busquem aumentar a sustentabilidade ambiental e social das periferias do município.

Verifica-se, pelo padrão de localização dos conjuntos mapeados, como a política habitacional do município historicamente construiu a segregação socioespacial das famílias de baixa renda, institucionalizando seu distanciamento às áreas consolidadas da cidade por meio de ações concretas de implantação de enclaves residenciais carentes de infraestrutura e com baixa acessibilidade.

A definição de Áreas Especiais de Interesse Social (AE-IS) pelo Plano Diretor do município nesses loteamentos e seus entornos, importantes para fomentar programas de reurbanização, regularização fundiária e obras de infraestrutura para a qualificação desses bairros, reserva também áreas ainda não ocupadas para a implantação de novos Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social (EHIS). Isso indica como a política habitacional municipal segue contribuindo ativamente para o aumento da segregação socioespacial, distanciando as famílias de baixa renda das oportunidades de empregos e de exercício da cidadania presentes nas áreas consolidadas da cidade, ao mesmo tempo em que pereniza um padrão de baixa densidade habitacional que reduz a eficiência dos espaços, equipamentos e serviços públicos.

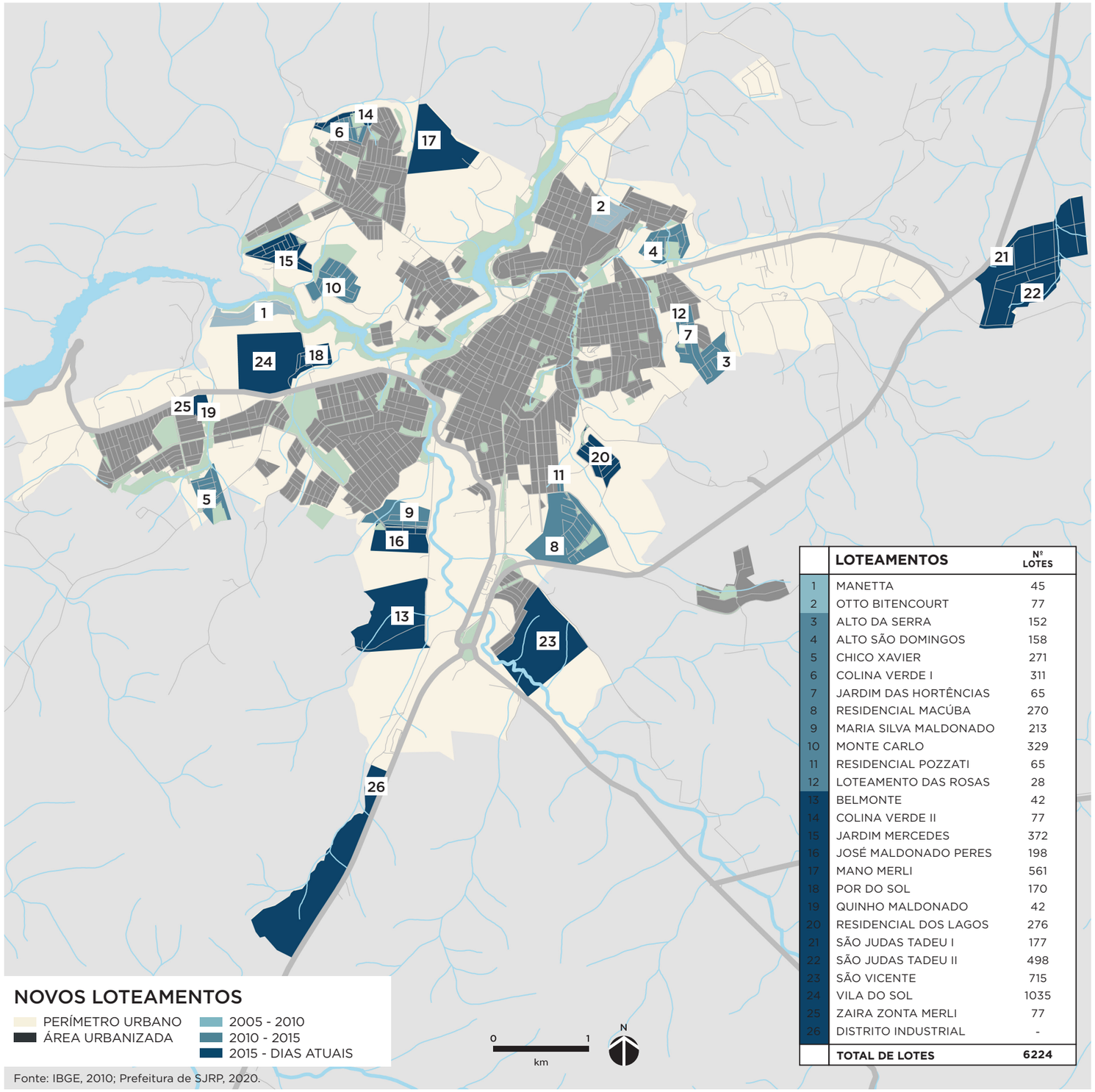


Fonte: Lei n.4403/2014 - Macrozonas do Plano Diretor; Prefeitura de SJRP, 2020; FGMF, 2020.

NOVOS LOTEAMENTOS

Para ilustrar como têm sido intensos os processos recentes de expansão urbana no município, foram mapeados os loteamentos novos submetidos à aprovação pela Prefeitura desde 2005, que representam o acréscimo de 6.224 novos lotes à cidade. Tais novos bairros, destinados predominantemente a usos residenciais de baixa densidade, consolidam um padrão de expansão urbana extensiva que, além de exigir incrementos significativos de infraestrutura pública, aumenta as distâncias diariamente percorridas pela população e inviabiliza a adoção de modos mais sustentáveis de transporte no acesso a empregos e ao atendimento de necessidades cotidianas.

É relevante destacar que, embora haja loteamentos recentes em áreas significativamente afastadas da área urbanizada, não parece haver um padrão de espraiamento sucessivo no tempo. A dispersão dos loteamentos em distintas áreas ao redor da área urbanizada, em diversos períodos de implantação, revela a fragilidade de claras diretrizes normativas e a disponibilidade de terras no entorno imediato da área urbanizada para esta finalidade. No entanto, destacam-se loteamentos em evidente desconexão com o tecido urbano consolidado, cuja motivação parece ser a oportunidade econômica para padrões mais baixos de renda, sobretudo a sul e leste da cidade.



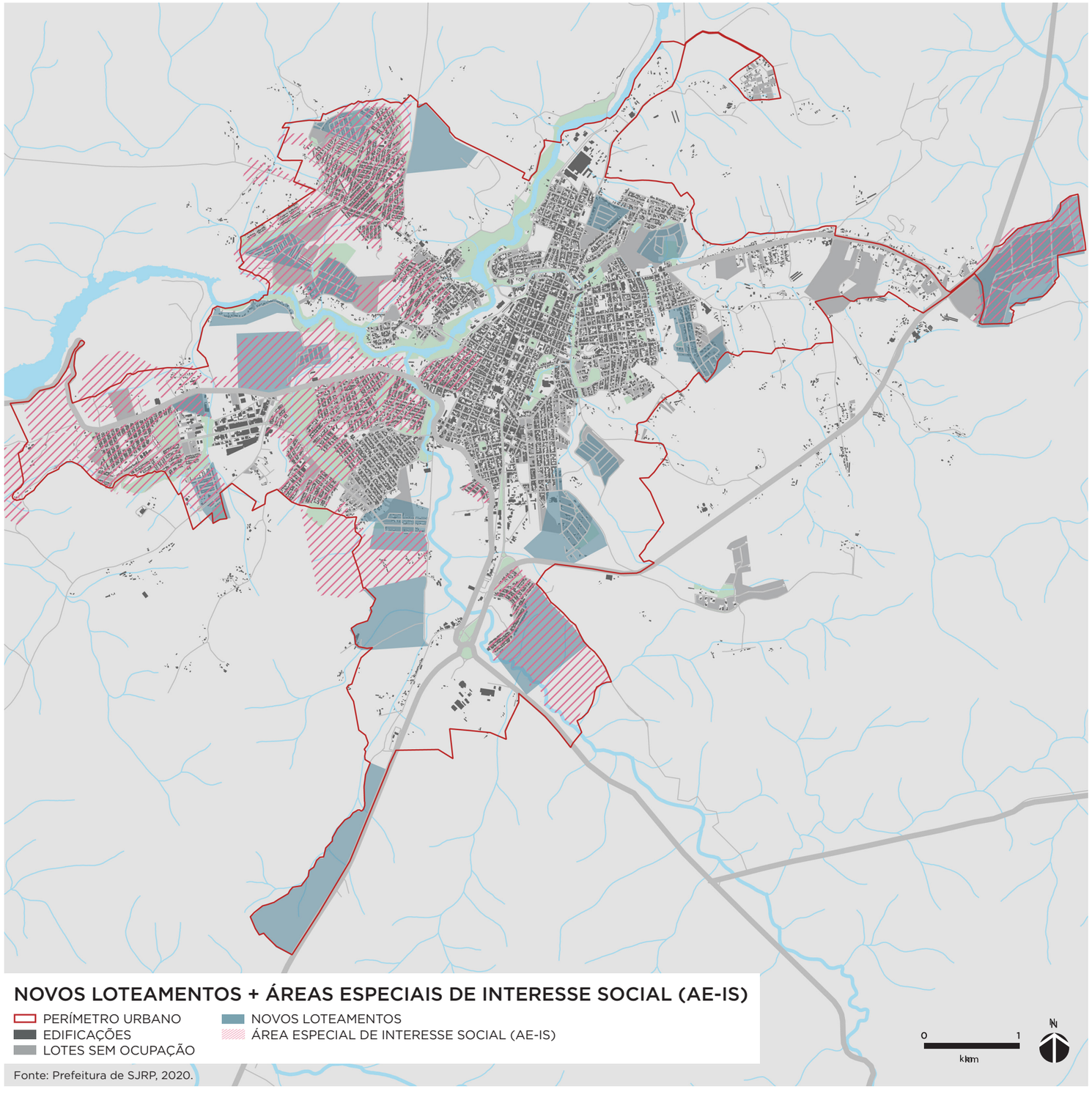
	LOTEAMENTOS	Nº LOTES
1	MANETTA	45
2	OTTO BITENCOURT	77
3	ALTO DA SERRA	152
4	ALTO SÃO DOMINGOS	158
5	CHICO XAVIER	271
6	COLINA VERDE I	311
7	JARDIM DAS HORTÊNCIAS	65
8	RESIDENCIAL MACÚBA	270
9	MARIA SILVA MALDONADO	213
10	MONTE CARLO	329
11	RESIDENCIAL POZZATI	65
12	LOTEAMENTO DAS ROSAS	28
13	BELMONTE	42
14	COLINA VERDE II	77
15	JARDIM MERCEDES	372
16	JOSÉ MALDONADO PERES	198
17	MANO MERLI	561
18	POR DO SOL	170
19	QUINHO MALDONADO	42
20	RESIDENCIAL DOS LAGOS	276
21	SÃO JUDAS TADEU I	177
22	SÃO JUDAS TADEU II	498
23	SÃO VICENTE	715
24	VILA DO SOL	1035
25	ZAIRA ZONTA MERLI	77
26	DISTRITO INDUSTRIAL	-
	TOTAL DE LOTES	**6224**

Fonte: IBGE, 2010; Prefeitura de SJRP, 2020.

ANÁLISE DA ESTRUTURA URBANA EM TRANSFORMAÇÃO

Ao conjugar o mapeamento dos novos loteamentos à espacialização de lotes sem ocupação na cidade, verifica-se como o processo de expansão do parcelamento do solo nas periferias urbanas ocorre concomitantemente à profusão de áreas ociosas já urbanizadas – e, portanto, mais bem conectadas às centralidades que reúnem os empregos e atividades não residenciais. Da mesma maneira, há muitos loteamentos que, mesmo já concluídos e aprovados, se mantêm desocupados, indicando equívocos na configuração da oferta frente à demanda e gerando um custo permanente de manutenção dos espaços e equipamentos públicos para o município.

É relevante novamente destacar, nas áreas dos novos loteamentos periféricos ou próximas aos mesmos, a presença de Áreas Especiais de Interesse Social (AE-IS) definidas pelo Plano Diretor do município. Se, de um lado, as AE-IS demarcadas são importantes para fomentar programas de reurbanização, regularização fundiária e obras de infraestrutura, por outro lado, tal instrumento revela que a destinação fundiária para novos EHIS na cidade é, predominantemente, restrita a lotes periféricos e com padrão de baixa densidade. Tal padrão segrega espacialmente as famílias de baixa renda da cidade consolidada e gera um importante passivo para o município, que se vê obrigado a prover policiamento, limpeza urbana, iluminação, coleta de lixo, manutenção de vias e praças, entre outros, nessas áreas.



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2020.

CONSIDERAÇÕES SOBRE DENSIDADE E ESTRUTURA URBANA

A dispersão urbana ou espraiamento é definido como a redução de áreas rurais devido ao aumento da área urbanizada de uma cidade e seus subúrbios, criando cenários de ocupação difusa. Este fenômeno ameaça o meio ambiente, a produtividade agrícola, o equilíbrio funcional da cidade e, sobretudo a qualidade de vida dos residentes da cidade e da periferia.

A cidade difusa gera uma estrutura urbana pouco coesa, problemática para o transporte e dispendiosa quanto à implantação e manutenção de infraestruturas. Em contrapartida, a cidade compacta, com maior densidade habitacional e diversidade de usos, é composta por um sistema urbano frequentemente policêntrico, de uso misto, com alta densidade habitacional e alta qualidade ambiental. Seu sistema de mobilidade é mais eficiente pois pode ser orientado pelos transportes ativos e públicos, e na integração dos espaços urbanos.

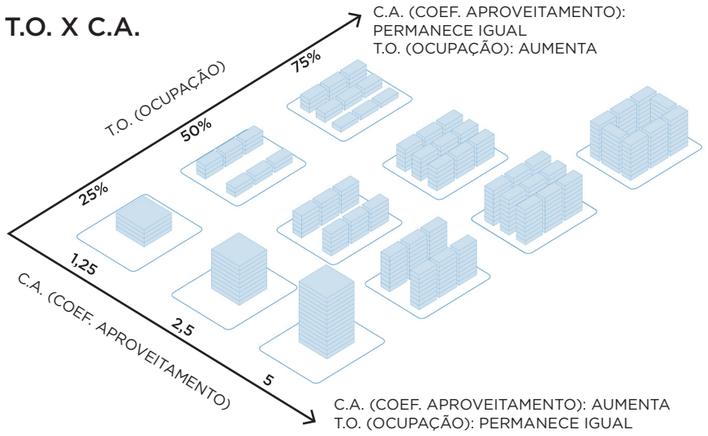
No entanto, é importante ressaltar que a densidade, por si só, não é um indicador de qualidade ambiental urbana, já que com uma mesma densidade é possível compor diferentes formas urbanas, com diferentes configurações de espaços, condições microclimáticas e distribuições de usos. Existem cidades muito densas e muito agradáveis que demonstram que densidade não é uma antítese de qualidade urbana, nem verticalização é sinônimo de densidade.

TIPOLOGIA URBANA X DENSIDADE

TIPOLOGIA URBANA	DENSIDADE BRUTA
FAVELAS (RJ)	1.000- 1.500 hab/ha
BAIRROS VERTICALIZADOS (SP)	300- 400 hab/ha
BAIRROS POPULARES HORIZONTAIS (SP)	100- 150 hab/ha
BAIRROS TIPO "JARDINS" (SP)	50- 60 hab/ha

Fonte: Del Rio, 1990; Gunn, 1994.

T.O. X C.A.



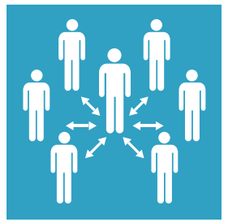
A densidade não tem "cara" pré-determinadada, nem significa necessariamente verticalização. Ela é resultado da combinação entre T.O. (Taxa de Ocupação: porcentagem de ocupação da superfície do terreno), C.A. (Coeficiente de aproveitamento: quantidade de m² construídos permitidos), gabarito (altura máxima) e Cota Parte (m² máximos por unidade habitacional).

Fonte: Densityatlas.org, 2015

BENEFÍCIOS DA ALTA DENSIDADE

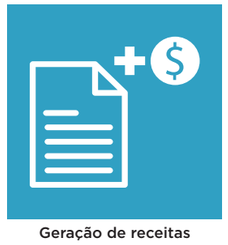
Vitalidade urbana

Uso eficiente de terra urbana



Maior interação e controle social

Eficiência na oferta de infraestrutura



Geração de receitas

Geração de economia de escala

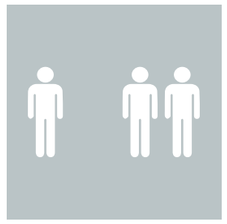
Maior acessibilidade de emprego

Possibilidade de saneamento de baixo custo

Facilidade de acesso aos consumidores

RISCOS DA BAIXA DENSIDADE

Maiores riscos de degradação ambiental



Pouca interação e controle social

Excesso de consumo de terra urbana

Excesso de consumo de infraestrutura

Precária acessibilidade aos serviços públicos

Altos custos e precariedade para oferta e manutenção do transporte público

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA

LEI ORGÂNICA E CÓDIGO DE POSTURAS
PARCELAMENTO DO SOLO
PERÍMETRO URBANO
PLANO DIRETOR
CÓDIGO DE OBRAS

CÓDIGO TRIBUTÁRIO
ZONEAMENTO IPTU
PATRIMÔNIO HISTÓRICO

PRINCIPAIS LEGISLAÇÕES URBANÍSTICAS

Para melhor compreensão do território e da dinâmica urbana de São José do Rio Pardo, foram analisadas as principais leis vigentes que regem o ordenamento e o desenvolvimento urbano. Essas leis estão categorizadas em:

1. GERAL

2. URBANÍSTICA

3. EDILÍCIA

4. TRIBUTÁRIA

5. PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

A tabela a seguir classifica, nomeia e organiza as referidas normativas.

PRINCIPAIS LEIS QUE IMPACTAM O TERRITÓRIO

NATUREZA	Nº DA LEI	DATA DE APROVAÇÃO	DISPOSIÇÃO	ALTERAÇÕES POSTERIORES	ÚLTIMA ALTERAÇÃO
GERAL		24/05/1990	Lei Orgânica do Município	-	09/2019
	LEI Nº 2121	19/12/1996	Código de Posturas	Leis nº 2163, 2416, 2637, 2650, 2789 e 3597	LEI Nº 4070/2013
URBANÍSTICA	LEI Nº 551	1967	Loteamentos (substituída pela Lei nº 3300)	Leis nº 1087, 1663, 1682 e 1777	LEI Nº 2192/1997
	LEI Nº 3300	06/03/2009	Parcelamento do Solo	-	LEI Nº 5024/2017
	LEI Nº 2889	10/11/2006	Perímetro Urbano (pré-Plano Diretor)	Leis nº 2971, 3556, 3664, 3923 e 4163	LEI Nº 4719/2015
	LEI Nº 2920	15/01/2007	Plano Diretor Participativo	Leis nº 2943, 2946, 2952, 3893 e 3272	LEI Nº 4403/2014
	LEI Nº 4620	11/03/2016	Parcelamento, edificação e utilização compulsória de imóveis urbanos IPTU progressivo no tempo Desapropriação com pagamento através de títulos da dívida pública	-	-
	LEI Nº 3892	2012	Outorga Onerosa	-	-
	LEI Nº 5005	15/12/2017	IPTU Verde	-	-
EDILÍCIA	LEI Nº 2122	1996	Código de Obras	Leis nº 2971, 3556, 3664, 3923 e 4163	LEI Nº 2789/2005
TRIBUTÁRIA	LEI Nº 1796	21/12/1993	Reforma do Código Tributário	Leis nº 1858, 1911, 2009, 2115, 2190, 2360, 2409, 2150, 2233, 2360, 2497, 2504, 2511, 2515, 2600, 2608, 2667, 2698, 2757, 2783, 2718, 3152, 3207, 3523 e 4196	LEI Nº 4841/2017
	LEI Nº 1908	20/12/1994	Zoneamento Urbano para fins de cobrança do IPTU	-	LEI Nº 3617/2010
PRESERVAÇÃO AMBIENTAL	LEI Nº 4870	23/06/2017	Plano Diretor de Turismo	-	-
	LEI Nº 1910	20/12/1994	Proteção do Patrimônio Histórico	-	-
	LEI Nº 3029	02/01/2008	Regulamentação do CONDEPHAC	-	-
	LEI Nº 3199	23/10/2008	Parceria para preservação do Meio Ambiente	-	-

1. LEIS GERAIS:

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO E CÓDIGO DE POSTURAS

1.1: LEI ORGÂNICA

A primeira delas é a Lei Orgânica do Município (LOM). Como prevista na Constituição Federal brasileira, a LOM regula a autonomia e a vida política da cidade, define as competências e atribuições das diferentes frentes da administração pública e estabelece a proteção aos direitos individuais e coletivos dos seus cidadãos.

A Lei Orgânica de SJRP foi elaborada em 1990, e sua última atualização é de setembro de 2019. Trata da organização do município, das responsabilidades dos poderes legislativo e executivo, das administrações municipal e financeira, das políticas sociais e das infrações político-administrativas do prefeito e infrações dos responsáveis pelas entidades autárquicas e de economia mista, constituindo uma importante ferramenta de monitoramento e prestação de contas.

Do ponto de vista do planejamento municipal, a LOM reforça a importância do Plano Diretor como instrumento definidor de objetivos exequíveis para o desenvolvimento econômico e social do município, orientando os processos de transformação do espaço urbano e rural para racionalização das decisões e atividades dos agentes públicos e privados, atendendo aos interesses da coletividade e à função social da propriedade.

No que compete à organização do município, a LOM de SJRP determina a divisão da cidade em distritos, por meio de lei complementar, e define que suas respectivas administrações fiquem a cargo de um Conselho Distrital, com funções deliberativas e de controle, um Comissário, com funções executivas, na forma da lei (art. 85) e de uma Assessoria Técnica. Os artigos 84 a 96 da referida lei tratam dessa organização. No entanto, não foi identificada nenhuma normativa que disponha sobre a delimitação de distritos em SJRP. A cidade tem seus bairros e "loteamentos" definidos, mas não conta com nenhuma divisão administrativa oficial.

Quanto à Política de Meio Ambiente de SJRP, a LOM define o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado para todo cidadão e o dever de defendê-lo e preservá-lo; determinando a necessidade de uma lei complementar que disponha sobre a proteção do Rio Pardo e sua fauna, nos limites do território do município.

Assim como o Rio Pardo e sua fauna, são bens municipais todas as coisas móveis e imóveis, direitos e ações, que, a qualquer título, sejam de propriedade do Município (art. 139), ou seja, define o meio ambiente como patrimônio municipal que deve der defendido e preservado primordialmente pelo poder público.

No entanto, não foram encontrados, além dos decretos de tombamento de bens considerados patrimônio histórico, registros de leis específicas que delimitem áreas de preservação ou conservação ambiental no município.

1.2: CÓDIGO DE POSTURAS

Ainda no rol das leis gerais que regem o município está o Código de Posturas – Lei nº 2121 de 1996 – que dispõe sobre as regras de conduta dos munícipes e as medidas administrativas que competem ao poder público local, bem como as relações entre ambos.

O código estabelece conceitos e normas de conduta e convivência e versa sobre: infrações e penas praticadas pelo município; medidas de higiene das vias públicas, das habitações, da alimentação e dos estabelecimentos; política de costumes, segurança e ordem pública; trânsito e passeios públicos; anúncios e cartazes; licenças de funcionamento de comércio e indústrias; comércio ambulante; matadouro municipal, queimadas e cortes de árvores e pastagens; exploração de pedreiras e olarias.

Após a sua aprovação em 1996, o Código de Posturas recebeu mais 6 leis modificativas. A última delas em 2013 (Lei nº 4070), que proíbe a distribuição, por qualquer forma, de quaisquer papéis de propaganda político-eleitorais, especialmente "santinhos" e panfletos, em conformidade com o Código Eleitoral Brasileiro.

2. LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA:

PARCELAMENTO DO SOLO

2.1: PARCELAMENTO DO SOLO

O parcelamento do solo, para fins da Lei Federal nº 6766/79, consiste na subdivisão de glebas situadas em zonas determinadas do território municipal urbano em lotes destinados à edificação. Existem dois tipos de parcelamento: o loteamento, que tem necessidade de abertura, modificação ou ampliação de logradouros públicos na área; e o desmembramento, que aproveita o sistema viário existente.

SJRP conta com a Lei Municipal nº 3300 de 2009, que para fins de parcelamento, considera o território divido em: áreas urbanas, áreas de expansão urbana[1] e áreas rurais.

Determina que o parcelamento é permitido apenas nas áreas urbanas e de expansão urbana, salvo exceções na zona rural, desde que não resultem em unidades de terreno inferior à do módulo rural da região.

Segundo a Lei de Parcelamento, são obrigações do loteador:

- transferir mediante escritura pública de doação, sem qualquer ônus para o Município a propriedade das áreas destinadas à circulação viária, às áreas de lazer e recreação e às áreas verdes e institucionais exigidas;

- executar, à própria custa, no prazo fixado pela Prefeitura, a abertura das vias de comunicação e praças, as redes de esgotos sanitários, de água potável, de escoamento de águas pluviais e de iluminação, a colocação de guias e sarjetas, a terraplenagem de nivelamento das calçadas e a pavimentação dos leitos carroçáveis, utilizando material aprovado pela Prefeitura;

- facilitar a fiscalização permanente da Prefeitura na execução das obras e serviços;

- mencionar, nas escrituras definitivas ou nos compromissos de compra e venda de lotes, a condição de que os mesmos só poderão receber construções depois de executadas as obras de infraestrutura previstas, salvo as que, a juízo da Prefeitura, forem julgadas indispensáveis à vigilância do terreno e à guarda de materiais.

Quanto às vias de circulação, a lei proíbe a sua abertura sem autorização prévia da Prefeitura e define larguras mínimas de calçada, leito carroçável, faixa de veículos e faixa de estacionamento. Há também a obrigatoriedade de reserva de faixas de servidão junto às estradas de ferro e linhas de transmissão de energia – a implantação das construções deverá obedecer à faixa non-aedificandi de 15m, contados a partir do eixo da via pública.

Quanto à delimitação das quadras, fica definido um dimensionamento máximo, com comprimento igual a 200m e largura igual a 80m. Quanto à delimitação dos lotes, fica instituída a área mínima de 200 m² no geral e 150 m² em caso de conjunto habitacional de interesse social. Os recuos mínimos obrigatórios são definidos no Plano Diretor, conforme as macrozonas e áreas especiais.

O parcelamento da gleba deve destinar um mínimo de 20% de sua área total para uso público; as áreas verdes de não poderão ser inferiores a 12m² por habitante e as áreas institucionais devem ser proporcionais em função da população residente, não sendo inferiores a 4,5 m² por habitante[2]. Se a área da gleba for inferior a 10.000 m², cabe a isenção das destinações obrigatórias mencionadas, sendo cada caso avaliado individualmente pelo COMDEURB – Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano.

A Lei de Parcelamento do Solo foi promulgada em 2009 e substitui a Lei de Loteamentos (Lei nº 551 de 1967). Em 2017 recebeu uma alteração de seu artigo 27, via Lei nº5024, que dispõe sobre loteamentos no Distrito Industrial, definindo para estes, recuo frontal mínimo obrigatório de 5m, ficando os terrenos localizados nas esquinas com a obrigatoriedade de manter o recuo em apenas uma das testadas (diferente do que é exigido às demais edificações em esquinas da cidade, que é respeitar o mínimo definido pelo Plano Diretor em todas as testadas).

O Artigo 29 da Lei de Parcelamento do Solo trata da implantação de loteamentos e desmembramentos fora do perímetro urbano, nas denominadas áreas de expansão (que foram incorporadas à área urbana em uma das revisões mais recentes da lei que define o Perímetro Urbano). Esse artigo autoriza, mediante aprovação das comissões competentes (sem especificar quais), loteamentos e desmembramentos não contíguos ao perímetro urbano, utilizáveis para a criação de empreendimentos imobiliários destinados à habitação, à recreação, à hotelaria rural e ao turismo, sob os seguintes critérios:

I - quando não houver prejuízo ao meio ambiente rural ou conflito com o entorno, em especial quanto ao uso da atividade rural;

II - quando obedecidos critérios de preservação de todos os remanescentes de vegetação nativa, mantendo as áreas de preservação permanente junto a cursos d'água, nascentes, várzeas, áreas de inundação, lagos e represas naturais e artificiais, objetivando a proteção da vegetação ciliar, onde não deverá ocorrer nenhum tipo de impermeabilização do solo

1 O Plano Diretor da cidade (Lei nº 2920) previa, em 2007, a delimitação das chamadas "Zonas de Expansão" que, no entanto, não foram sancionadas por nenhuma lei posterior.

2 Conflito com Plano Diretor

ou atividades que possam violar os preceitos legais, conforme disposto no Código Florestal e demais legislações ambientais;

III - as áreas loteadas ou desmembradas deverão ser aprovadas de acordo com as diretrizes urbanísticas, na forma de loteamento destinado à habitação familiar, à implantação de chácaras de recreio ou à implantação de empreendimentos para atividades turísticas, recreativas ou de lazer.

Não são passíveis de parcelamento ou desmembramento: terrenos que forem, a juízo da Prefeitura, julgados impróprios para a edificação ou inconvenientes para habitação; terrenos cujo parcelamento prejudique reservas florestais; terrenos baixos e alagadiços sujeitos a inundações, localizados em fundo de vale, nas planícies aluviares; terrenos que tenham sido aterrados ou contaminados com materiais nocivos à saúde pública, sem que sejam previamente saneados, atestado por laudo técnico fornecido por entidade competente; terrenos com declividade superior a 30%, salvo se atendidas as exigências técnicas específicas das autoridades competentes; áreas onde ocorram emissão de poluentes em níveis nocivos aos meios físico, biológico e antrópico; áreas de proteção e preservação ecológica e ambiental, definidas no Plano Diretor Municipal como Macrozonas de Proteção Ambiental – MZ-PA.

A lei de parcelamento do solo e o Plano Diretor são as principais normativas para a implantação de loteamentos na cidade.

PARCELAMENTO DO SOLO PARA INTERESSE TURÍSTICO

Em 1996 a Lei nº 2093 instituiu em SJRP as zonas de interesse turístico, para criação de loteamentos destinados à recreação. Com ela, o parcelamento de solo rural passa a ser uma ação possível, uma vez que em seu artigo 10, menciona:

Consideram-se zonas de interesse turístico as áreas do município situadas fora do perímetro urbano, ressalvadas aquelas cuja implantação acarretem danos ambientais e paisagísticos (art. 10).

Dessa forma, autoriza-se o parcelamento rural. Sob pretexto turístico, fixa-se o lote mínimo de 1.500m², reforçando que sua implantação deverá ser feita sem ferir ou mutilar a compleição paisagística (art. 2) e criando índices disciplinadores de ocupação e de aproveitamento do lote específicos:

I - a largura do lote será de 20 m;

II - o índice de ocupação do lote será de, no máximo, 2/3 (dois terços) da área;

III - o gabarito máximo para as construções unifamiliares será de até três pavimentos;

IV - a construção de hotéis podem exercer ao limite fixado no inciso III, desde que obedecido o recuo mínimo de H/4, em todos os lados.

Do mesmo modo, as áreas destinadas ao lazer nesses loteamentos não poderão ser inferiores a 10% da área da gleba a ser loteada.

A lei ainda define a coleta de resíduos sólidos domiciliares, aterro sanitário e/ou central de triagem desses loteamentos como de responsabilidade do município, podendo a Prefeitura, nesses casos, cobrar uma taxa de acordo com a distância percorrida pelo veículo de coleta de lixo, diferente da taxa cobrada no perímetro urbano, para cobrir os custos.

2. LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA:

PERÍMETRO URBANO

2.2: LEIS DE ALTERAÇÃO DO PERÍMETRO URBANO

A definição legal de perímetro urbano que se tem registro é a da Lei nº 105, de 1951. Desde então até a aprovação do Plano Diretor (Lei nº 2920 de 2007) foram promulgadas 40 leis de alteração do perímetro. Na tabela da página 96 constam as demais alterações que ocorreram após 2007 – seis ao todo – sendo a mais recente definida pela Lei nº 4719 de 2016:

Fica alterado o perímetro do Município de São José do Rio Pardo, determinado pela Lei nº 2.731, de 22 de junho de 2004 e modificações posteriores, que passa a ter a seguinte descrição: ÁREA: 3.092,34715 ha PERÍMETRO: 30.923.471,49 m² DATUM de referência: SIRGAS 2000 (art. 1).

O Plano Diretor de SJRP, sob a premissa do ordenamento territorial define uma política municipal de controle do perímetro e expansão urbana que tem como objetivos (art. 15):

I – impedir a formação de novos vazios urbanos;

II – controlar a expansão urbana;

III – definir áreas de transição entre o rural e o urbano

E diretrizes (art. 16):

I – rever o perímetro urbano, reduzindo-o para área efetivamente urbanizada, caracterizada pela existência de construções, arruamentos e intensa ocupação urbana;

II – orientar a expansão urbana visando à proteção dos cursos d'água;

III – criar Zona de Expansão Urbana, onde poderão, segundo critérios definidos por este Plano Diretor Participativo, ser implementados loteamentos parcelamentos para fins urbanos contíguos à malha urbana dotada de infraestrutura;

IV- definir índices urbanísticos característicos para cada macrozona e vetores de crescimento para a Zona de Expansão Urbana;

V- rever a legislação em vigor que trata do parcelamento do solo para a implementação de parcelamentos rurais não contíguos ao perímetro urbano, utilizando parâmetros urbanísticos que garantam ocupações com menor densidade construtiva e maior permeabilidade do solo;

VI- promover a regularização dos parcelamentos rurais existentes;

VII- rever a legislação existente de loteamento e de uso e ocupação do solo para a implementação das Macrozonas, das Áreas Especiais e dos respectivos parâmetros urbanísticos.

PONTOS RELEVANTES:

- As leis de alteração do perímetro urbano consistem em uma descrição de pontos, azimutes e referências; não contém mapa anexo ou qualquer ilustração que facilite a leitura no território.

- O Plano Diretor prevê diretrizes específicas para as chamadas zonas de expansão, que, no entanto, não foram sancionadas por nenhuma lei posterior até o momento. Não há indicação de localização dessas zonas, nem tão pouco houve revogação dos artigos específicos sobre elas nas alterações da lei.

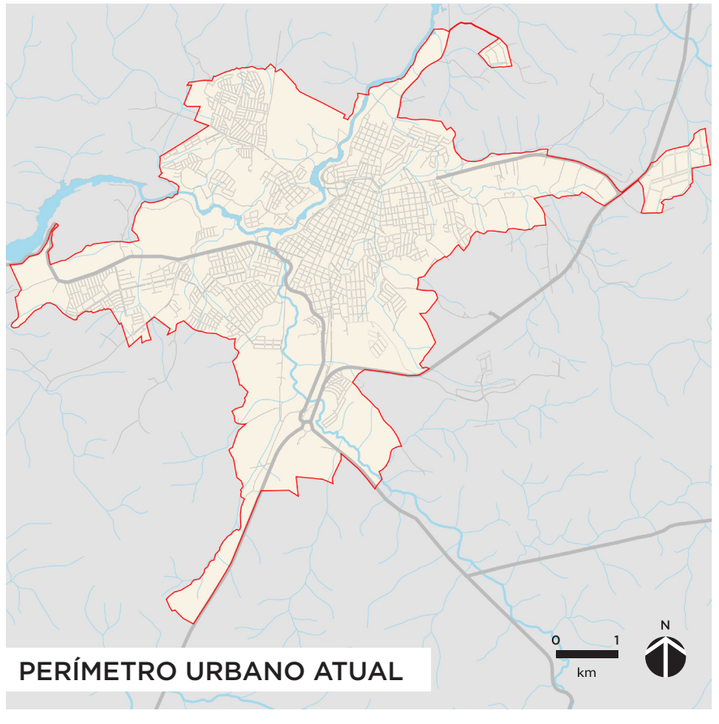
DADOS PERÍMETRO URBANO ATUAL:

Nº HABITANTES: 54.946 HAB
(SEGUNDO ESTIMATIVA DO IBGE, 2019)

ÁREA TOTAL: 31,51 KM²

ÁREA EFETIVAMENTE URBANIZADA: 17,58 KM²
(CORRESPONDE A 55,8% DO PERÍMETRO)

DENSIDADE DEMOGRÁFICA: 130,7 HAB/KM²
(MUNICIPAL, SEGUNDO ESTIMATIVA IBGE, 2019)



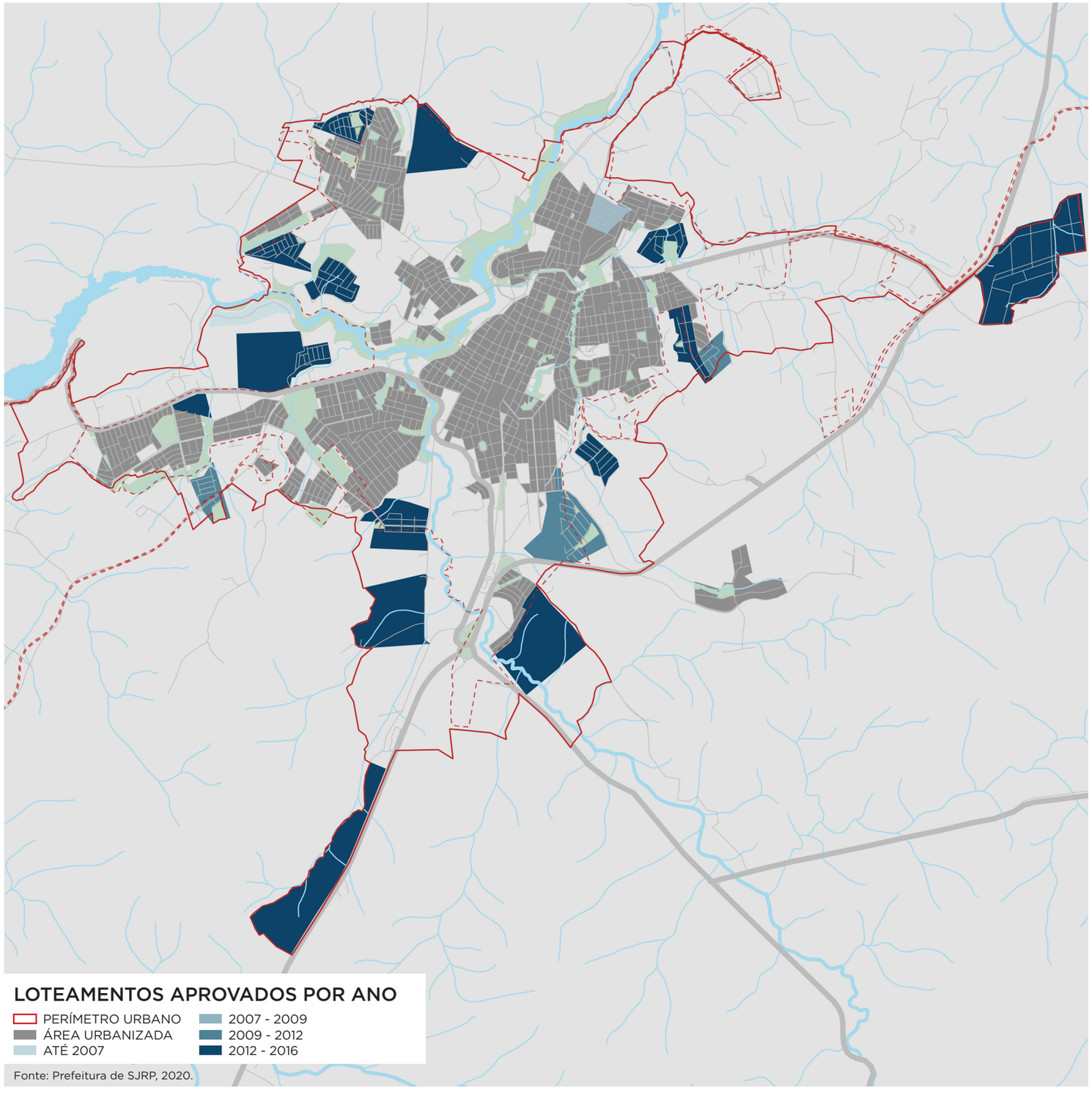
PERÍMETRO URBANO ATUAL

LOTEAMENTOS

Os novos loteamentos residenciais de SJRP são regidos, na esfera municipal, pela Lei de Parcelamento do solo (Lei nº 3300/2009) e pelo Plano Diretor (Lei nº 2920/2007). A Lei de Parcelamento do Solo foi promulgada em 2009, dois anos após a aprovação do Plano Diretor da cidade e substituiu a antiga Lei de Loteamentos (Lei nº 551 de 1967).

O mapa ao lado mostra a relação entre os loteamentos aprovados após o Plano Diretor, o perímetro urbano vigente em 2007 e o perímetro urbano atual (cuja última alteração se deu em 2016 pela Lei nº 4719). Nota-se uma considerável expansão do perímetro, contrariando o parágrafo primeiro do Art. 16 do Plano Diretor, que define como diretriz a revisão do perímetro urbano, reduzindo-o para área efetivamente urbanizada, a fim de se conter a expansão a formação de novos vazios urbanos.

A não delimitação das Zonas de Expansão previstas no Plano Diretor permite o crescimento urbano desordenado e descontínuo, fato que pode ser confirmado pela localização geográfica dos loteamentos mais recentes. Vale mencionar, inclusive, que alguns desses loteamentos privados estão em Área Espacial de Interesse Social - AE-IS, novamente contrariando as disposições do Plano Diretor da cidade.



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2020.

2.3: PLANO DIRETOR

O Plano Diretor é o principal instrumento do planejamento urbano municipal. Conforme institui a Constituição Federal de 1988 (artigo 182) e o Estatuto da Cidade de 2001, o Plano Diretor é obrigatório para cidades com mais de 20.000 habitantes e tem como premissa orientar o crescimento e desenvolvimento da cidade.

Em São José do Rio Pardo, a lei que define o Plano Diretor Participativo Municipal é a Lei nº 2920 de 2007, cujos princípios fundamentais são: a Função Social da Cidade; a Função Social da Propriedade; a Sustentabilidade Econômica, Social e Ambiental e a Gestão Democrática e Participativa.

Desde a sua promulgação, o Plano Diretor sofreu uma série de alterações – 6 leis modificativas até o momento. A alteração mais recente é regulamentada pela Lei nº 4403 de 2014, que altera o Macrozoneamento, os parâmetros urbanísticos e os padrões de incomodidade; institui a obrigatoriedade do Poder Executivo de elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Cicloviária e exclui o Anexo IV, que trata do perímetro urbano e áreas de expansão[3].

OBJETIVOS GERAIS DA POLÍTICA URBANA DE SJRP

São objetivos gerais da política urbana de SJRP:

I- promover o desenvolvimento econômico local, de forma social e ambientalmente sustentável, garantindo a melhoria da qualidade de vida;

II- garantir o direito universal à moradia digna, democratizando o acesso à propriedade territorial urbana, aos serviços públicos e aos equipamentos sociais de qualidade;

III- reverter o processo de segregação socioespacial na cidade por intermédio da oferta de áreas para produção habitacional dirigida aos segmentos sociais de menor renda;

IV- buscar a utilização adequada dos imóveis, promovendo seu aproveitamento através de regimes específicos, estímulos ou sanções;

V- prevenir distorções e abusos na utilização econômica da propriedade, coibindo o uso especulativo de imóveis urbanos como reserva de valor, que resulte na sua subutilização ou não utilização, de modo a assegurar o cumprimento da função social da propriedade;

VI- incentivar a convivência de múltiplos usos em todas as áreas da cidade, observando -se as características ambientais e de salubridade;

VII- realizar a distribuição equânime dos custos e benefícios das obras e serviços de infraestrutura urbana e a recuperação, para coletividade, da valorização imobiliária decorrente de investimentos públicos;

VIII- racionalizar e adequar o uso da infraestrutura urbana instalada, evitando-se sua sobrecarga ou ociosidade;

IX- estabelecer o critério de isonomia na fixação do potencial de aproveitamento dos imóveis;

X- preservar, conservar e recuperar os recursos naturais e intervir no ambiente construído, promovendo a melhoria da qualidade ambiental bem como proteger o patrimônio natural, paisagístico, histórico, artístico, cultural e arquitetônico, incentivando o desenvolvimento da atividade turística;

XI- assegurar o direito de locomoção dos habitantes mediante a priorização do transporte coletivo na utilização do sistema viário municipal;

XII- oferecer condições adequadas para circulação de pedestres, em especial aos portadores de necessidades especiais;

XIII- fortalecer a gestão urbana e ambiental local, visando ao efetivo monitoramento e ao controle ambiental;

XIV- criar mecanismos de planejamento e gestão participativa nos processos de tomada de decisão, assegurando à população acesso às informações, bem como sua participação na gestão da política de desenvolvimento territorial do município.

3 O perímetro urbano atual da cidade é de 2016, instituído pela Lei nº 4719.

PONTOS RELEVANTES POR TEMA:

Habitação de Interesse Social

- O Art. 1° da Lei n°3893 de 2012 (uma das leis que altera o Plano Diretor) revoga o objetivo IV da Política de Habitação de Interesse Social, passando a permitir a implantação de novos conjuntos habitacionais de interesse social contíguos aos já existentes, ao lado dos conjuntos habitacionais implantados no denominado Vale do Redentor e no Bairro Carlos Cassucci, por exemplo;

- As ações estratégicas não preveem um Plano Municipal de Habitação;

- PROFAST, Curtume, Unidades do SOS e propriedades da FEPASA invadidas são áreas de interesse social da cidade.

Mobilidade Urbana, Acessibilidade e Infraestrutura Viária

- A revisão de 2014, Lei nº 4403, além de substituir o mapa das macrozonas do município inclui o mapa de diretrizes para a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Cicloviária, que ainda não foi realizado;

- O Plano Diretor previa a implantação, em um prazo de 450 dias, da ciclovia e a pista para caminhada ao longo da Avenida Maria Aparecida Salgado Braghetta, da Ilha São Pedro até o corte de pedra, integrando-as, no futuro, ao Sistema Integrado de Parques (SIP), e a outras ciclovias e pistas de caminhada que poderiam vir a existir (não realizado).

Saneamento e Serviços Públicos

- As ações estratégicas relacionadas à saneamento previam, dentro de um prazo de 360 dias a elaboração de um Plano de Gerenciamento Integrado de Resíduos Sólidos e um programa para gerenciamento de resíduos dos serviços de saúde (dos quais não forma encontrados registros de consumação);

- Caso o município não consiga, no prazo de 5 (cinco) anos, implementar o Sistema de Abastecimento e Tratamento de Esgotos já projetado por equipe especializada, e no prazo de 12 (doze) anos encerrar os trabalhos, caberá à municipalidade, com anuência da equipe gestora do Plano Diretor, buscar outros projetos e soluções que possam ser executados em curto prazo.

Espaços Públicos, Paisagem e Ambiente Natural e Construído

- Quanto às ações referentes aos Espaços públicos, a principal prevista é instalar um Sistema Integrado de Parques (SIP) na cidade, o que não foi realizado até o momento;

- Uma ação estratégica de preservação prevista no Plano Diretor é o incentivo a criação de RPPN's (Reservas Privadas de Proteção Natural) nas áreas urbanas e rurais, instituídas pela Lei Federal n° 9.985, de 18/07/2000, que regulamenta o artigo n° 225, par. 1°, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal e institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza.

- Necessidade de um Zoneamento Ambiental, a ser elaborado por órgãos competentes e sob a coordenação do poder público municipal, com anuência do Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente (CODEMA).

Revisão do Plano Diretor

Os padrões de incomodidade e restrições de implantação de atividades incômodas estão definidos no Plano Diretor, não existindo uma lei de zoneamento na cidade que regulamente os usos permitidos e não permitidos.

A revisão do Plano Diretor se faz necessária, tanto para a uniformização e consolidação das alterações que foram feitas ao longo do tempo, quanto para a avaliação e validação da política urbana atual.

2. LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA:

PLANO DIRETOR

MACROZONAS

As macrozonas são a base para a aplicação dos instrumentos definidos no Estatuto da Cidade e das diretrizes de ordenamento territorial contempladas no Plano Diretor. Conforme já mencionado anteriormente, tanto o perímetro urbano quanto o macrozoneamento da cidade foram alterados algumas vezes (ver tabela da página 96), acarretando mudanças importantes nas definições do Plano Diretor original. Do mesmo modo, as alterações na tabela de parâmetros urbanísticos de 2007 (quando da aprovação da Lei do Plano Diretor) para 2014 (tabela vigente) também foram bastante significativas. Assim, conforme a Lei nº4403 de 2014, temos em SJRP as seguintes macrozonas:

Macrozona Urbana da Área Central (MU-C)

Corresponde à região central da cidade, cujo interesse é a preservação do centro histórico (definido pela Área Especial do Centro Histórico - AE-CH), incentivo ao uso misto e à aplicação da Outorga Onerosa do Direito de Construir.

Macrozona Urbana de Adensamento Diversificado (MU-AD)

Corresponde às áreas dentro do perímetro urbano com grande número de lotes vagos; abrigam as antigas áreas de expansão, onde o adensamento populacional é desejado, em função da infraestrutura existente.

Macrozona Urbana de Adensamento Controlado (MU-AC)

Corresponde às áreas dentro ou fora do perímetro urbano onde o adensamento populacional deve ser controlado em função da infraestrutura existente.

Macrozona Urbana de Adensamento Restrito (MU-AR)

Corresponde às áreas dentro ou fora do perímetro urbano onde o adensamento populacional deve ser contido em função das condições ambientais, configurando como zonas de recarga de aquífero e de recuperação ambiental.

Macrozona Urbana Não-adensável (MU-NA)

Corresponde às áreas onde é necessário conter e desestimular a expansão da área urbanizada e o adensamento populacional e adotar medidas de recuperação da qualidade ambiental.

Macrozona Urbana Industrial (MU-I)

Compreende as áreas destinadas à implantação de indústrias de médio e grande porte; com recuo obrigatório frontal mínimo igual a 7m e recuo lateral mínimo de 1,5m, onde deverá ser obrigatoriamente executado tratamento paisagístico, com o objetivo de minimizar o impacto visual das construções de grande porte junto das principais vias de acesso da cidade.

Macrozona de Proteção Ambiental (MZ-PA)

Compreende as áreas que se caracterizam por reunirem atributos naturais e paisagísticos de relevante interesse ambiental em espaços contínuos, onde não serão admitidos novos parcelamentos do solo para fins urbanos, com rigoroso controle das intervenções antrópicas, fixando a exigência de Estudo de Impacto Ambiental.

Macrozona Multifuncional Rural (MZ-MR)

Compreende todas as demais áreas do território municipal, nas quais deverão ser incentivadas e induzidas a instalação e desenvolvimento de atividades primárias, valorizando e incentivando a fixação do homem no campo.

PARÂMETROS URBANÍSTICOS DAS MACROZONAS URBANAS (LEI Nº 4403/2014)

SIGLAS		MU-C	MU-AD	MU-AC	MU-AR	MU-NA	MU-I	MU-PA	MU-MR
DESCRIÇÃO		Área Central	Adens. Divers.	Adens. Controlado	Adens. Restrito	Não Adens.	Área Industrial	Proteção Ambiental	Área Rural
C.A.	MÍNIMO	0,5	NA	NA	NA	NA	0	**(4)**	**(4)**
	BÁSICO	1,5	1,5	1,5	1,5	0,5	1,5	**(4)**	**(4)**
	MÁXIMO	5,0	4,0	NA	NA	NA	3,0	**(4)**	**(4)**
T.O.	% MÁX	90	70	70	50	40	90	**(4)**	**(4)**
T.P.	% MÍN	10	15	15	30	60	10	**(4)**	**(4)**
ÁREA DO LOTE OU FRAÇÃO	m MÍN	**(2)**	**(1)**	**(1)**	600	1500	600	**(4)**	**(4)**
TESTADA DO LOTE OU FRAÇÃO	m MÍN	**(2)**	**(1)**	**(1)**	15	15	15	**(4)**	**(4)**
RECUO FRONTAL	m MÍN	NE	**(1)**	**(1)**	5	15	10	**(4)**	**(4)**
RECUO LATERAL	m MÍN	NE	**(1)**	**(1)**	1,5	3	**(4)**	**(4)**	**(4)**
RECUO DE FUNDO	m MÍN	NE	**(1)**	**(1)**	3	15	**(4)**	**(4)**	**(4)**
GABARITO DE ALTURA	m MÁX	NA	NA	NA	12	8	NA	**(4)**	**(4)**
	pav MÁX	NA	NA	NA	3	2	NA	**(4)**	**(4)**

Observações:

(1) A área e a testada mínima serão definidas a partir das dimensões estabelecidas no projeto do parcelamento do solo para os lotes da mesma quadra. Parcelamento mínimo de 250 m^2, com testada mínima de 10m. Recuo frontal e de fundos mínimo de 3m para loteamentos implantados a partir de 1/1/78.

(2) Desmembramentos menores do que os padrões mínimos permitidos, sob critérios especiais.

(3) Os parâmetros urbanísticos dos Empreendimentos Especiais de Interesse Social localizados nas Áreas Especiais de Interesse Social serão definidos no Plano de Urbanização de Interesse Social (PUIS).

(4) Objeto de análise e critérios específicos para cada caso, através de parecer do Órgão Municipal de Planejamento, do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano, do Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente e do Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Cultural e Arquitetônico.

ÁREAS ESPECIAIS

I – Área Especial do Centro Histórico (AE-CH)

Compreende a região do Centro Histórico e tem como principais diretrizes: a preservação do patrimônio edificado de importância histórica; o incentivo à utilização dos imóveis em atividades geradoras de emprego e renda; o incentivo à divulgação e inclusão dos imóveis tombados e de interesse à preservação no roteiro turístico da cidade; a permissão da transferência do potencial construtivo, que poderá ser alienado total ou parcialmente; a limitação do gabarito a uma altura máxima de 12m, não ultrapassando o limite de 3 pavimentos; a aprovação do CONDEPHAC para construções inseridas em um raio de 100m de um bem tombado ou em processo de tombamento.

II – Área Especial do Vale do Rio Pardo (AE-VP)

Compreende as áreas marginais do Rio Pardo, desde a região a montante da Ilha São Pedro até a foz do Rio Fartura, na usina Hidrelétrica Santa Alice até a ponte da Av. Maria Apparecida Salgado Braghetta (Av. Perimetral), com grande potencial paisagístico e turístico. Suas principais diretrizes são: proteção e preservação; valorização da identidade local; redução do IPTU, definição de áreas prioritárias para implantação de parques municipais e estímulo a parcerias com o setor provado.

III – Área Especial de Proteção Ambiental (AE-PA)

Compreende as faixas marginais dos cursos d'água (córregos, ribeirões e rios) e dos reservatórios das usinas hidrelétricas, principalmente as localizadas dentro do perímetro urbano. Tem como principais diretrizes: a manutenção, conservação ou a recuperação de vegetação de interesse ambiental, assim como a implementação do sistema integrado de parques.

IV – Área Especial de Interesse Social (AE-IS)

Compreende as áreas destinadas à implantação de Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social (EHIS) e programas de reurbanização. Tem como principais diretrizes: acomodar empreendimentos habitacionais de interesse social (EHIS) novos, atendendo aos limites de renda mínima; aplicar programas de reurbanização, contemplando a regularização fundiária, a melhoria da qualidade ambiental, a alocação de todos os moradores inicialmente instalados e a compatibilização das propostas com as obras de infraestrutura previstas.

V – Área Especial do Transporte Aéreo (AE-TA)

Compreende as áreas do entorno do Aeroclube de SJRP. Tem como diretriz principal: assegurar a segurança viária, por meio do tratamento diferenciado quanto a sua ocupação e quanto à instalação de novos usos no entorno; e por meio da compatibilização da sua implantação com as normatizações estadual e federal específicas.

VI – Área Especial de Corredores Viários (AE-CV)

Compreende as áreas lindeiras aos eixos viários do sistema primário existentes e a implementar, bem como faixas laterais de abrangência (cujos critérios são definidos pela Lei nº 3893 de 2012). Tem como principal diretriz o desenvolvimento de atividades de comércio, serviços de médio e grande porte e indústrias de pequeno porte, condicionadas à qualidade e à salubridade ambiental.

PARÂMETROS URBANÍSTICOS DAS ÁREAS ESPECIAIS (LEI Nº 4403/2014)

SIGLAS		AE-CH	AE-VP	AE-PA	AE-IS	AE-TA	AE-CV
DESCRIÇÃO		Centro Histórico	Vale do Rio Pardo	Proteção Ambiental	Interesse Social	Transporte Aéreo	Corredores Viários
C.A.	MÍNIMO	0,5	(4)	(4)	NA	(4)	0,5
	BÁSICO	1,5	(4)	(4)	1,5	(4)	3,0
	MÁXIMO	4,0	(4)	(4)	NA	(4)	4,0
T.O.	% MÁX	80	(4)	(4)	90	(4)	90
T.P.	% MÍN	10	(4)	(4)	(3)	(4)	10
ÁREA DO LOTE OU FRAÇÃO	m MÍN	(2)	(4)	(4)	(3)	(4)	(1)(2)
TESTADA DO LOTE OU FRAÇÃO	m MÍN	(2)	(4)	(4)	(3)	(4)	(1)(2)
RECUO FRONTAL	m MÍN	NE	(4)	(4)	NE	(4)	(1)
RECUO LATERAL	m MÍN	NE	(4)	(4)	(3)	(4)	(1)
RECUO DE FUNDO	m MÍN	NE	(4)	(4)	(3)	(4)	(1)
GABARITO DE ALTURA	m MÁX	12	(4)	(4)	NA	(4)	NA
	pav MÁX	3	(4)	(4)	NA	(4)	NA

Observações:

(1) A área e a testada mínima serão definidas a partir das dimensões estabelecidas no projeto do parcelamento do solo para os lotes da mesma quadra. Parcelamento mínimo de 250 m^2, com testada mínima de 10m. Recuo frontal e de fundos mínimo de 3m para loteamentos implantados a partir de 1/1/78.

(2) Desmembramentos menores do que os padrões mínimos permitidos, sob critérios especiais.

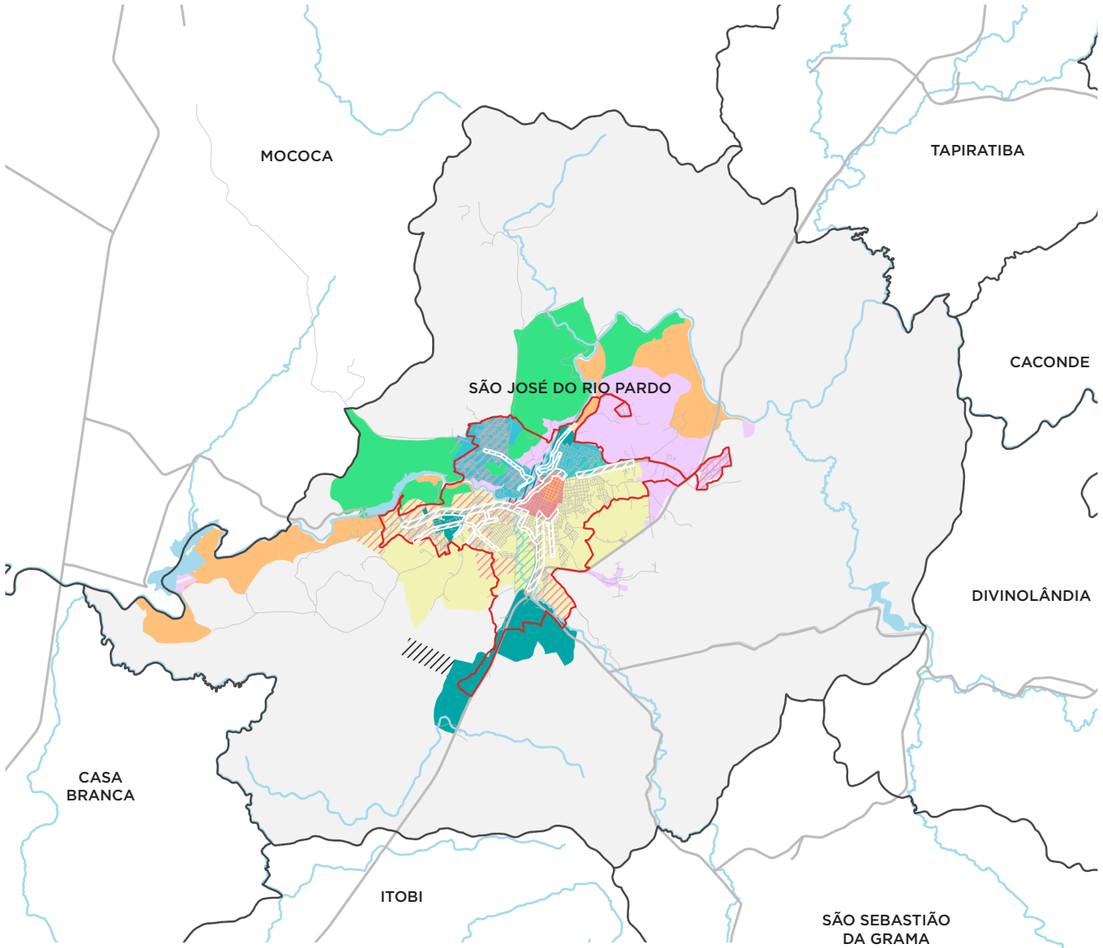
(3) Os parâmetros urbanísticos dos Empreendimentos Especiais de Interesse Social localizados nas Áreas Especiais de Interesse Social serão definidos no Plano de Urbanização de Interesse Social (PUIS).

(4) Objeto de análise e critérios específicos para cada caso, através de parecer do Órgão Municipal de Planejamento, do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano, do Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente e do Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Cultural e Arquitetônico.

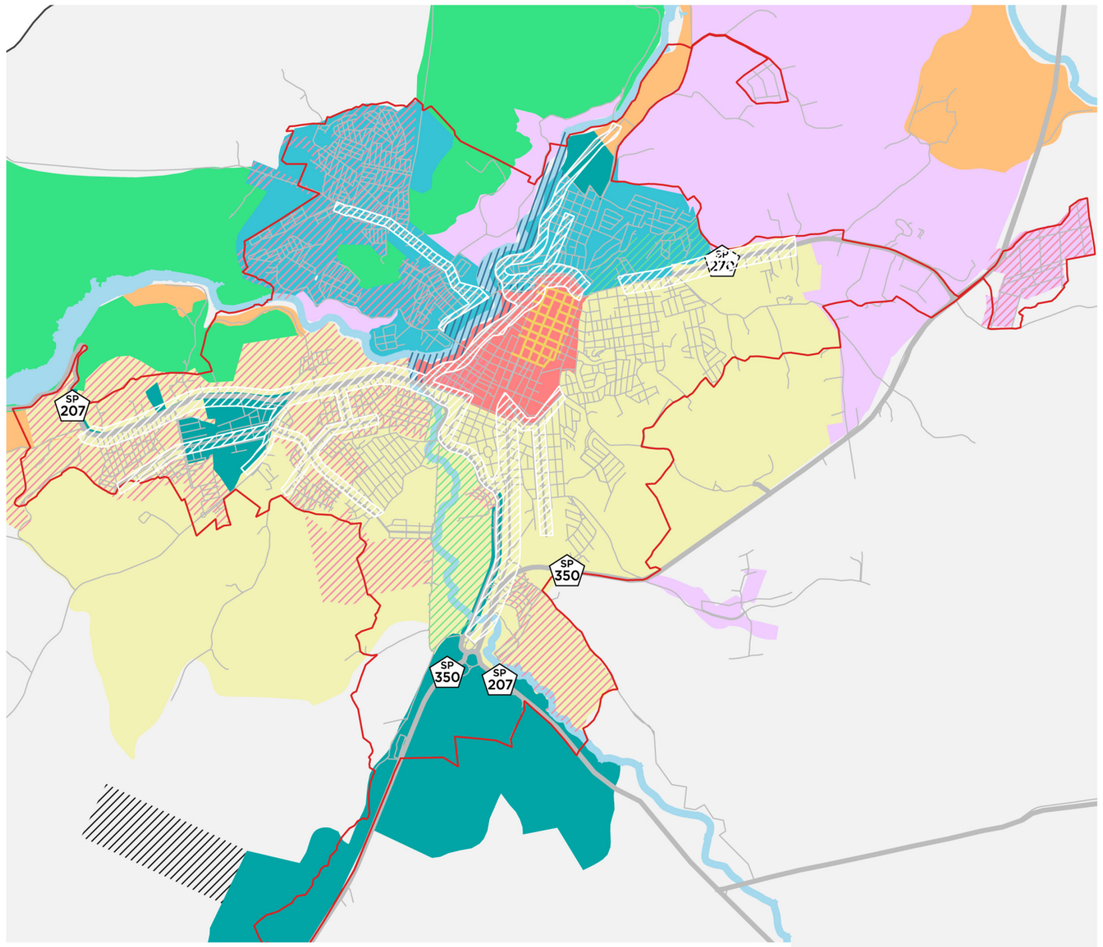
2. LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA:

PLANO DIRETOR

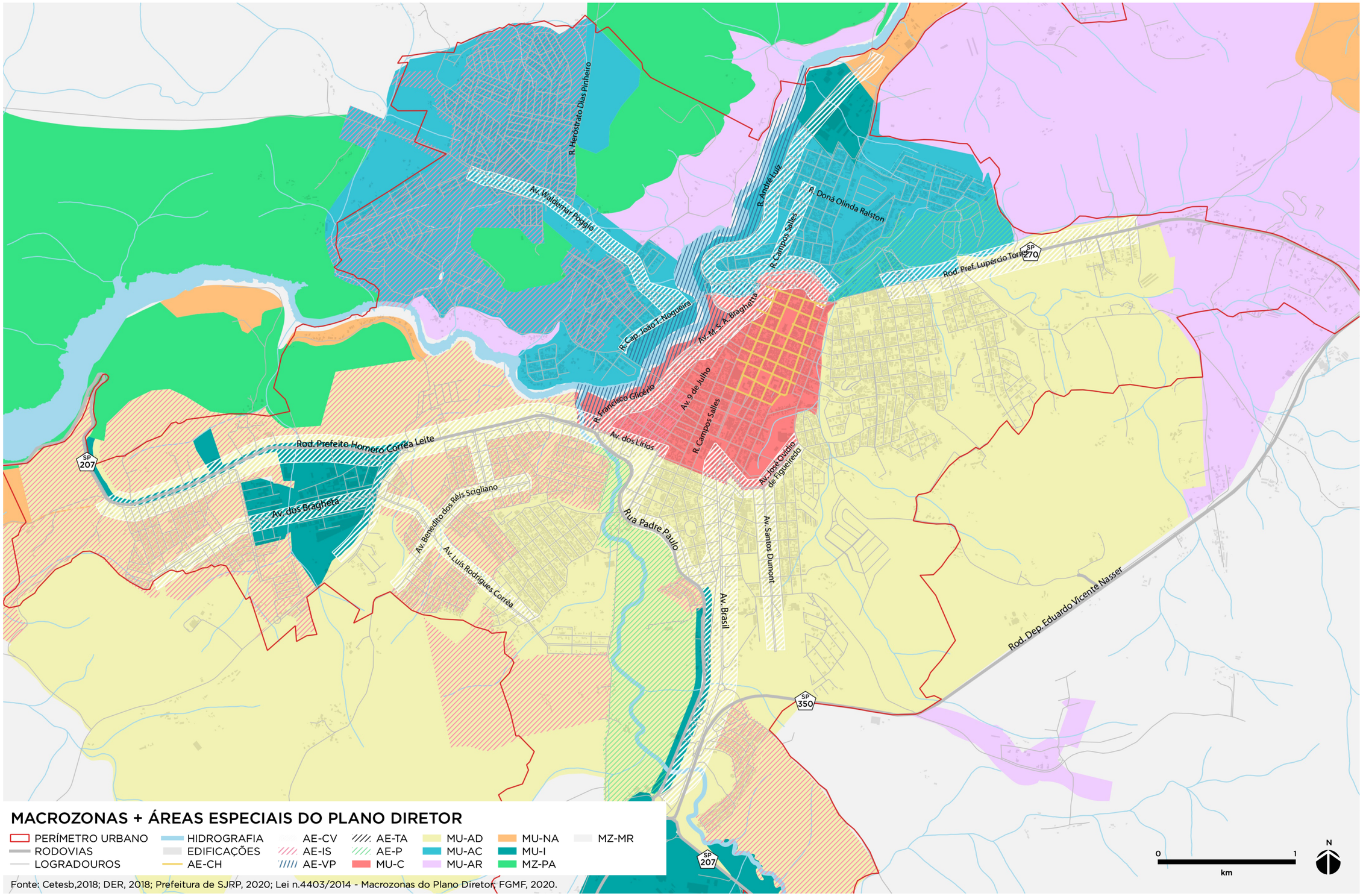
MACROZONAS URBANAS E ÁREAS ESPECIAIS



Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020; Lei n.4403/2014; FGMF, 2020.



Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020; Lei n.4403/2014; FGMF, 2020.



Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020; Lei n.4403/2014 - Macrozonas do Plano Diretor; FGMF, 2020.

2. LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA:

PLANO DIRETOR

INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS

Os instrumentos de política urbana previstos no Plano Diretor de SJRP estão em consonância com as definições do Estatuto da Cidade. A saber: Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsória; IPTU Progressivo no Tempo; Desapropriação com Pagamento de Títulos da Dívida Pública; Consórcio Imobiliário; Direito de Preempção; Transferência do Direito de Construir; Outorga Onerosa do Direito de Construir; Direito de Superfície; Estudo de Impacto de Vizinhança Operação Urbana Consorciada; Instrumentos de Regularização Fundiária.

No entanto, apenas 4 deles são regulamentados por lei específica:

- Outorga Onerosa (Lei nº 3892/2012)

- Transferência do Direito de Construir (Lei nº 3892/2012)

- Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsória (Lei nº 4602/2016)

- IPTU Progressivo no Tempo (Lei nº 4602/2016)

- Desapropriação com Pagamento de Títulos da Dívida Pública (Lei nº 4602/2016).

OUTORGA ONEROSA

Conforme o disposto em lei, o Poder Público Municipal outorgará, de forma onerosa, autorização para construir área superior àquela destinada pelo Coeficiente de Aproveitamento (C.A.) básico, até o Coeficiente de Aproveitamento (C.A.) máximo, nas seguintes regiões:

- Macrozona Urbana da Área Central (MU-C)

- Macrozona Urbana de Adensamento Diversificado (MU-AD)

- Áreas Especiais de Corredores Viários (AE-CV)

IPTU VERDE

Instrumento de 2017, instituído pela Lei nº 5005, que autoriza o Poder Executivo Municipal a conceder isenção parcial de no máximo 13% do valor do Imposto Sobre a Propriedade Predial e Territorial – IPTU para empresas, casas e comércios e de 2% para terrenos que vierem a realizar alguma das seguintes ações:

- Sistema de geração elétrica solar (fotovoltaico);

- Sistema de aquecimento de água solar;

- Sistema de captação da água da chuva e reuso;

- Biodigestor;

- Separação de lixo e recicláveis;

- Áreas permeáveis superiores a 50% (cinquenta por cento) do terreno;

- Métodos construtivos racionalizados;

- Adoção de animais de rua;

- Instalação do “espaço árvore” (mecanismos drenantes);

- Disponibilização de terreno não edificado para horta comunitária ou área de lazer.

PLANO DIRETOR DE TURISMO

Em 2017 foi promulgada a Lei nº 4870, que dispõe sobre a Política Municipal de Turismo de São José do Rio Pardo, que visa a implementação de um programa de desenvolvimento do turismo com as seguintes ações: melhoramentos nos pontos ou áreas de potencial turístico, implantação de sinalização turística no município, instalação de mobiliário urbano adequado (lixeiras, telefones públicos, bancos, abrigos de ônibus, lugares de convívio social), padronização das calçadas da área central, instalação de quiosques de informação turística, tratamento paisagístico dos principais acessos à cidade, sensibilização da população e estímulo à criação de novos pontos e/ou atividades turísticas.

Apesar de constituir uma lei específica, o Plano Diretor de Turismo da cidade parece, pela análise, não estar sendo efetivamente aplicado.

3. LEGISLAÇÃO EDILÍCIA:

CÓDIGO DE OBRAS

O Código de Obras (Lei nº 2122/1996) da cidade é bastante sucinto e boa parte de seu conteúdo aborda as questões burocráticas de aprovação, expedição, licenças, responsabilidades técnicas, forma de apresentação do projeto e fiscalização.

No que compete à execução das obras, o código dispõe sobre:

- A "composição arquitetônica" das edificações (pintura e execução de calçadas, somente);

- Obrigatoriedade de colocação e tapumes nas obras;

- Prescrições para demolição;

- Escavações, terraplenagem, arrimos, drenagens e fundações (executados sem que haja prejuízos ao leito da rua e aos edifícios vizinhos);

- Estrutura (conforme a ABNT);

- Garagens e estacionamentos (uma vaga de garagem para cada 100m² de construção de comércio, serviços ou indústrias com área edificada superior a 500m²; ou uma vaga para cada 150m² de área útil);

- Instalações de água e esgotos (as águas servidas deverão ser ligadas diretamente à rede de esgotos; a capacidade mínima de reserva exigida é de 500L de água);

- Fechos do terreno (lei específica com diretrizes e multas);

- Balanços, marquises e saliências (são permitidas sacadas descobertas, marquises ou saliências sobre o passeio público desde que obedecidas as regras);

- Espaços livres destinados a insolação, iluminação e ventilação (deverão seguir as normas do Código Sanitário);

- Edificações verticalizadas (define regras para construções cuja altura é superior a 10 m).

Há um conflito importante a ser pontuado aqui referente às edificações verticalizadas. O Código de Obras delimita uma área onde a verticalização é permitida (que coincide com a Macrozona Central - MU-C) e limita as demais áreas do município ao gabarito máximo de 10 m. De acordo com o Plano Diretor, a Macrozona de Adensamento Restrito – MU-AR e a Área Especial do Centro Histórico – AE-CH tem altura máxima permitida igual a 12m. Também em outras zonas cujo Coeficiente de Aproveitamento (C.A.) máximo é 4 (como a Macrozona de Adensamento Diversificado – MU-AD e a Área Especial dos Corredores Viários – AE-CV) é possível ultrapassar os 10m de gabarito máximo.

No mais, as alterações posteriores a aprovação da lei em 1996 não representam modificações muito significativas. A última alteração do Código de Obras data de 2005 e modifica a altura mínima dos muros e grades de terrenos não edificados dentro do perímetro urbano – de 1 metro passa a ser de 20 centímetros – e a execução do passeio público dos mesmos, que deve ser executado e conservado por seu proprietário (Art. 1°, Lei n° 2789, de 21/09/2005):

a) Com concreto em toda a extensão frontal do terreno;

b) Com alinhamento predial separado por uma canaleta de concreto para escoamento de águas pluviais.

4. LEGISLAÇÃO TRIBUTÁRIA:

CÓDIGO TRIBUTÁRIO

O Código Tributário Municipal é regulamentada pela Lei nº 1796 de 1993, que, desde então, recebeu uma série de alterações, sendo a mais recente de 2017 (Lei nº 4841), que dispõe sobre alteração da tabela de cobrança da Taxa de Licença para Ocupação do Solo nas vias e logradouros públicos por feirantes, bancas, balcões, tabuleiros, circos, parque de diversões e demais desta natureza.

O sistema tributário de SJRP é composto por impostos, taxas e contribuições de melhoria, decorrentes de obras públicas.

O imposto mais relevante para a cidade é o Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial – IPTU, calculado com base na Planta Genérica de Valores, que é atualizada anualmente. Há ainda o Imposto sobre a Transmissão Inter-vivos – ITBI, o Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza e o Imposto sobre Vendas a Varejo de Combustíveis Líquidos e Gasosos.

Quanto às taxas, temos:

- Taxa de licença para localização;

- Taxa de licença para funcionamento em horário normal e especial;

- Taxa de licença para o exercício da atividade de comércio ambulante;

- Taxa de licença para execução de obras particulares;

- Taxa de licença para ocupação do solo nas vias e logradouros públicos;

- Taxas de serviços públicos;

- Taxa de conservação de vias e logradouros públicos;

- Taxa de prevenção e combate a sinistros;

- Taxa de expediente.

Além disso, existe a Contribuição de melhoria, que é devida em decorrência da execução de obras públicas, geralmente de infraestrutura, no entorno do imóvel do contribuinte, como: pavimentação, alargamento, arborização e iluminação de vias; construção de parques; serviços de abastecimento de água e esgotos; instalação de rede elétrica; construção de diques, portos e canais; estradas de ferro ou melhoramento de estradas de rodagem; construção de aeródromos e aeroportos.

4. LEGISLAÇÃO TRIBUTÁRIA:

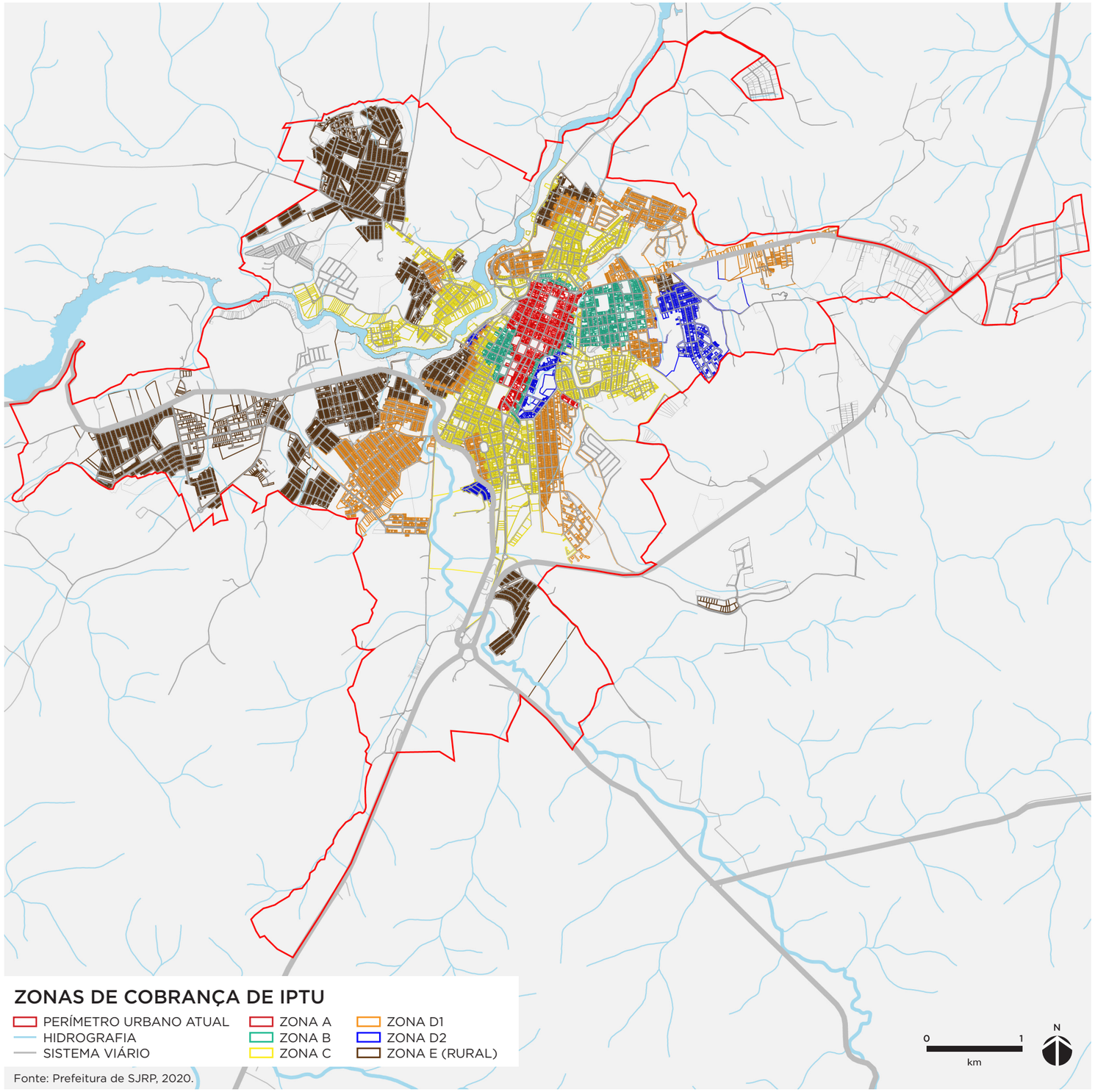
ZONAS DE COBRANÇA DE IPTU

O zoneamento fiscal vigente em SJRP é de 1994 (regulamentado pela Lei nº 1908 e alterado pela Lei nº 3617 de 2010), destinado exclusivamente para nortear a cobrança do Imposto Predial e Territorial Urbano – IPTU.

A lei apresenta a descrição dos perímetros de abrangência das 31 zonas de IPTU, classificadas em 6 tipos:

- Zona A (Região Central)
- Zona B (Áreas 1, 2, 3 e 4)
- Zona C (Áreas 1, 2, 3, 4, 5 e 6)
- Zona D-1 (Áreas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 8)
- Zona D-2 (Áreas 1 e 2)
- Zona E-1 (Áreas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10)

Em duas décadas e meia, a única alteração dessa lei de zoneamento fiscal é de 2010 (Lei nº 3617) que acrescenta o Bairro Paula Lima na classe de zoneamento urbano denominada "E-1 (Área 1)".



Fonte: Prefeitura de SJRP, 2020.

5. PRESERVAÇÃO AMBIENTAL:

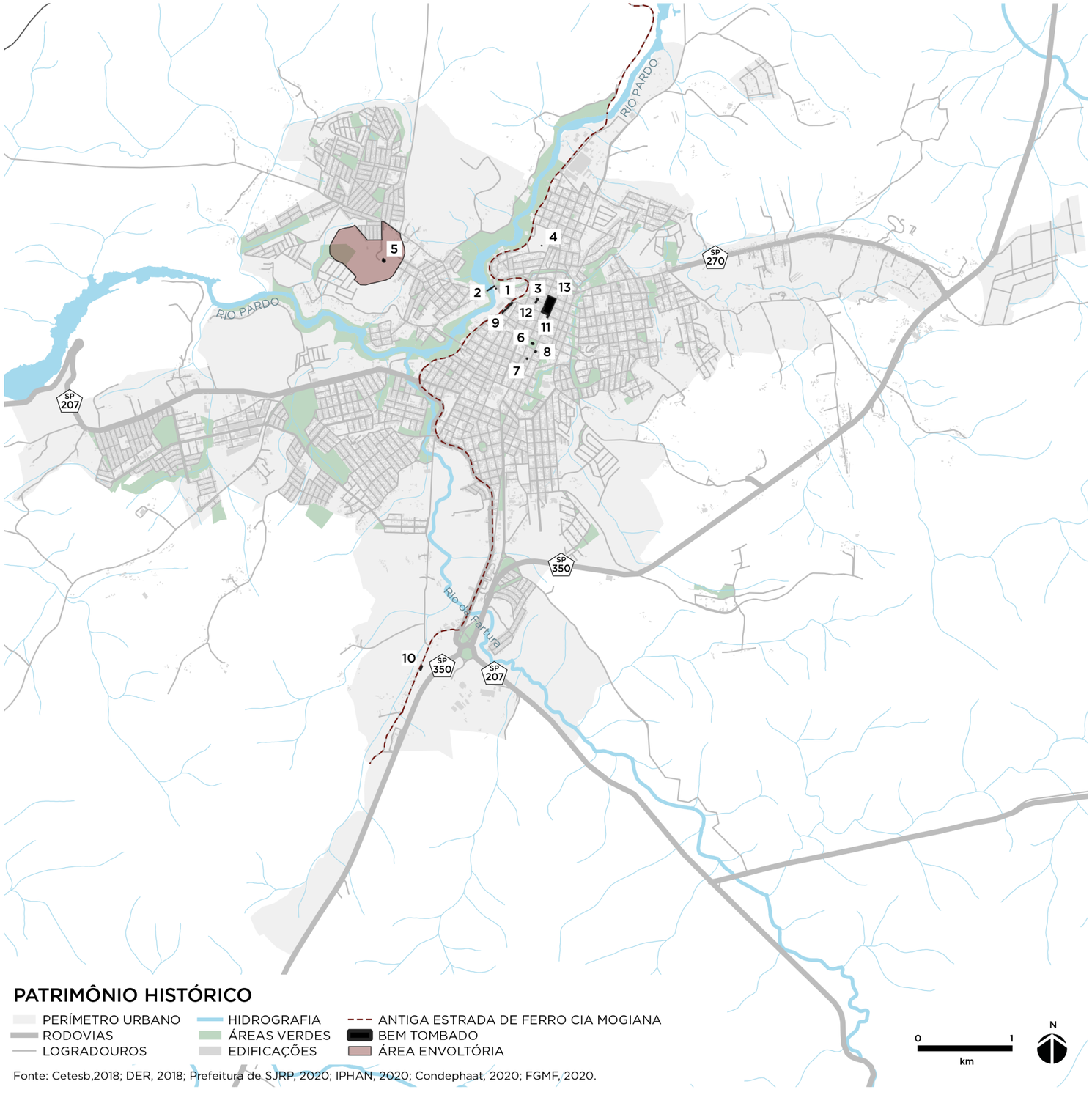
PATRIMÔNIO HISTÓRICO

A maioria dos bens de valor histórico, artístico e cultural de SJRP está protegida pelo Conselho de Defesa e Estudos do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural – CONDEPHAC, criado pela Lei n° 1904 de 16 de dezembro de 1994 (revogada pela Lei nº 3029 de 2008). Também IPHAN e CONDEPHAAT têm tombamentos na cidade.

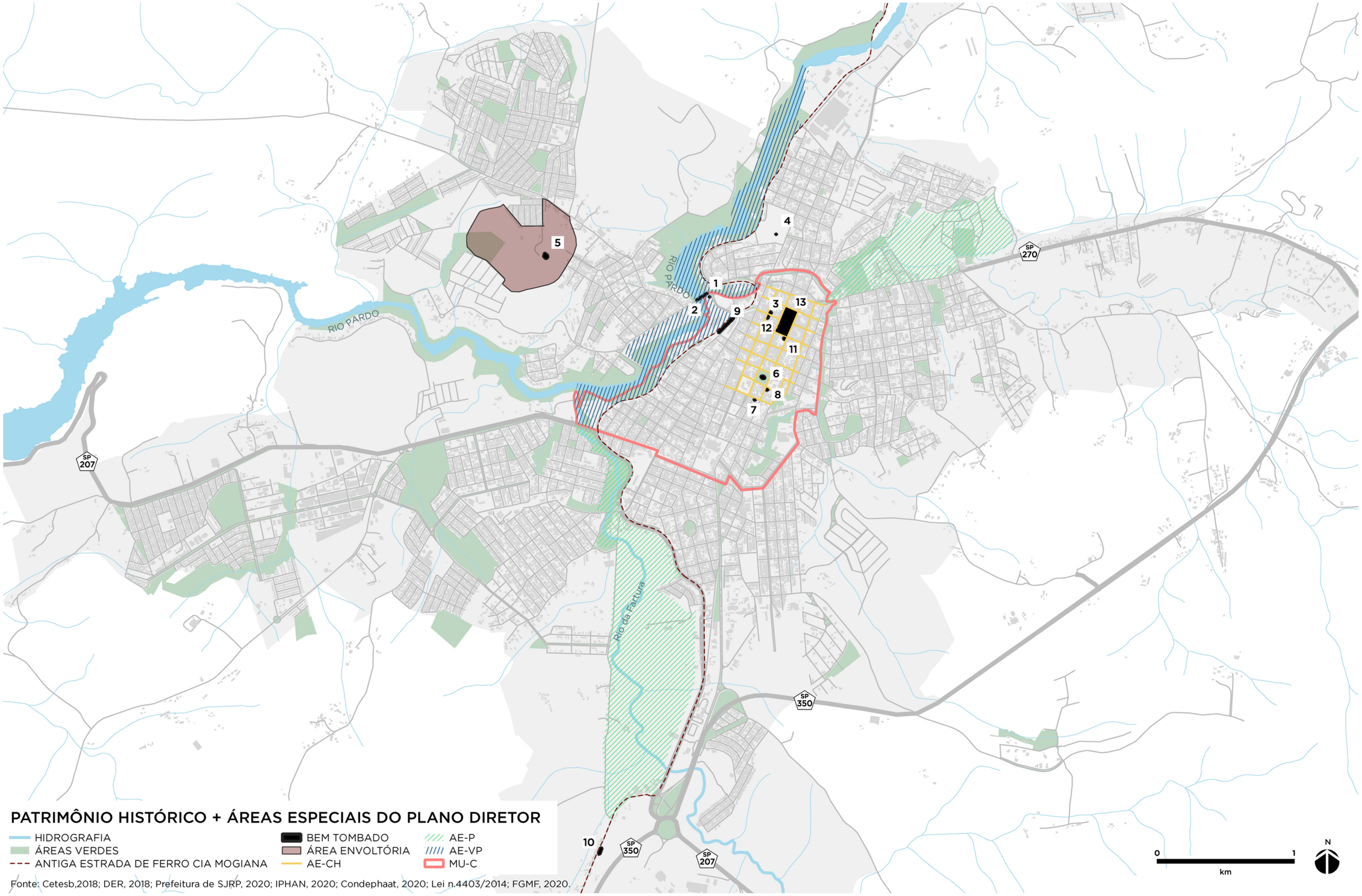
Apesar da criação do CONDEPHAC ter sido em 1994, os registros de tombamento por este órgão começaram somente em 2008, quando da reforma da legislação que institui o Conselho, um ano após a promulgação do Plano Diretor. A tabela a seguir identifica os 13 bens tombados materiais e 1 bem imaterial de SJRP, bem como seus respectivos órgãos de tombamento:

BENS TOMBADOS DE SÃO JOSÉ DO RIO PARDO

1	Cabana de Euclides da Cunha	IPHAN	Resolução de 30/08/1939
2	Ponte Metálica Euclides da Cunha	CONDEPHAAT	Resolução de 09/05/1986
3	Casa Euclidiana	CONDEPHAAT	Resolução de 04/12/1973
4	Capela São Miguel Arcanjo	CONDEPHAC	Decreto nº 3.668/2008
5	Morro do Cristo Redentor	CONDEPHAC	Decreto nº 5.198/2016
6	Mercado Municipal	CONDEPHAC	Decreto nº 3.896/2010
7	Residência Art Nouveau	CONDEPHAC	Decreto nº 3.830/2010
8	Imóvel R. Francisco Glicério, 831	CONDEPHAC	Decreto nº 5.196/2016
9	Antiga Estação Ferroviária Central	CONDEPHAC	Decreto nº 3.870/2010
10	Antiga Estação Ferroviária Paula Lima	CONDEPHAC	Decreto nº 3.869/2009
11	Antiga Casa de Câmara e Cadeia	CONDEPHAC	Decreto nº 3.873/2010
12	Centro Cultural Ítalo Brasileiro	CONDEPHAC	Decreto nº 4099/2012
13	Praça XV de Novembro	CONDEPHAC	Decreto nº 5197/2016
14	“Comemorações Euclidianas”, realizadas anualmente de 09 a 15 de agosto	CONDEPHAC	Decreto nº 4.160/2012



Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020; IPHAN, 2020; Condephaat, 2020; FGMF, 2020.


RIO PARDO
RIO PARDO
Rio da Fartura
SP 207
SP 270
SP 350
SP 207
SP 350
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
PATRIMÔNIO HISTÓRICO + ÁREAS ESPECIAIS DO PLANO DIRETOR
HIDROGRAFIA
ÁREAS VERDES
ANTIGA ESTRADA DE FERRO CIA MOGIANA
BEM TOMBADO
ÁREA ENVOLTÓRIA
AE-CH
AE-P
AE-VP
MU-C
Fonte: Cetesb,2018; DER, 2018; Prefeitura de SJRP, 2020; IPHAN, 2020; Condephaat, 2020; Lei n.4403/2014; FGMF, 2020.
0
1
km
N

5. PRESERVAÇÃO AMBIENTAL:

PATRIMÔNIO HISTÓRICO

As atribuições que competem ao CONDEPHAC permeiam: as definições da política de defesa do patrimônio histórico e cultural de SJRP; a elaboração de estudos para o aperfeiçoamento dos recursos institucionais; e a coordenação e execução de atividades públicas referentes à defesa do patrimônio histórico e cultural do Município.

A Lei nº 1910 de 1994, que dispõe sobre a proteção do patrimônio histórico, cultural e artístico do município define o conceito de patrimônio histórico como sendo: "o conjunto de bens móveis e imóveis existentes em seu território e que, por sua vinculação a fatos pretéritos memoráveis e a fatos atuais significativos ou por seu valor cultural, seja de interesse público conservá-los e protegê-los contra a ação do tempo e da ação destruidora decorrente da atividade humana".

No entanto, as normativas não estabelecem critérios metodológicos para a identificação e avaliação do que é, de fato, patrimônio histórico da cidade. Da mesma maneira, não versam sobre o conceito de patrimônio ambiental urbano, deixando uma lacuna a ser resolvida pelos membros do Conselho em seus respectivos mandatos.

De fato, as considerações sobre patrimônio ambiental urbano são escassas na cidade. Uma tentativa de preservação do patrimônio ambiental (mesmo sem critérios de seleção bem estabelecidos) pode ser vista na Lei nº 3199 de 2008, que autoriza parcerias com iniciativa privada para a execução de ações de recuperação e preservação do Meio Ambiente de SJRP. Mas na prática, infelizmente, ainda não foram observadas na cidade a delimitação de áreas de proteção ambiental, nem mesmo de parques municipais.

Euclides da Cunha é a figura ilustre da cidade. A cabana que o abrigava enquanto inspecionava a construção da Ponte Metálica (que também carrega o seu nome) e o sobrado onde viveu nos últimos anos do século passado (onde hoje funciona um pequeno museu) foram os primeiros imóveis considerados patrimônio histórico de SJRP e os munícipes se orgulham muito desse legado.

CABANA EUCLIDES DA CUNHA

Fonte: www.proteton.com.br/euclides, s/d.

CASA EUCLIDIANA

Fonte: Google Street View, 2020.

PONTE METÁLICA EUCLIDES DA CUNHA

Fonte: www.proteton.com.br/euclides, s/d.

CASA DE CÂMARA E CADEIA

Fonte: Google Street View, 2020.

CENTRO CULTURAL ÍTALO BRASILEIRO

Fonte: Google Street View, 2020.

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PAULA LIMA

Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br, s/d.

MORRO DO CRISTO REDENTOR

Fonte: Prefeitura de SJRP, [illegible]

PRAÇA XV DE NOVEMBRO

Fonte: Google, 2020.

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA CENTRAL

Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br, s/d.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

DIREÇÕES E ESCOLHAS ESTRATÉGICAS

OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

DESAFIOS, OPORTUNIDADES E RECOMENDAÇÕES

DIREÇÕES E ESCOLHAS ESTRATÉGICAS

Foram identificados desafios e oportunidades em São José do Rio Pardo que levaram, como conclusão da pesquisa, à organização de recomendações para ações futuras de qualificação urbana e do desempenho da cidade do ponto de vista social, ambiental e econômico. Tais indicações podem ser classificadas segundo seis grandes temas:

INCLUSÃO SOCIOESPACIAL

As desigualdades territoriais verificadas no município relacionam-se às diferenças estruturais entre as áreas centrais e os bairros periféricos, nos quais a segregação social evidencia-se pela baixa conectividade à cidade consolidada e pela dificuldade de acesso a equipamentos públicos. Assim, recomenda-se melhorar a conexão dessas áreas ao centro e entre bairros, assim como implantar novos equipamentos em localizações mais acessíveis à população de acordo com as carências específicas de cada região. A escolha histórica de implantação de empreendimentos de habitação social em bairros periféricos também reforça a segregação socioespacial, de modo que se propõe revisar a política habitacional municipal, especialmente a metodologia de definição de Áreas Especiais de Interesse Social (AE-IS).

DESENVOLVIMENTO URBANO

O padrão de crescimento urbano no município mostrou-se marcado pelo espraiamento da urbanização com baixas densidades e expansão periférica, com segregação de usos e bairros dormitórios. Tal modelo foi acompanhado tanto pela profusão de vazios urbanos (glebas e lotes sem ocupação em áreas com infraestrutura), quanto pelo baixo aproveitamento construtivo de eixos bem estruturados. Tal contexto evidencia oportunidades estratégicas de direcionamento do desenvolvimento futuro que otimizem a ocupação da cidade existente e evitem o aumento da dispersão da urbanização. Nesse sentido, um desenvolvimento urbano orientado à qualificação intraurbana inclui, necessariamente, melhorias na gestão e valorização do patrimônio histórico do município – que têm papel fundamental tanto na proteção da memória e identidade da cidade e seus habitantes, quanto na destinação adequada desses espaços para usos diversificados que os insiram no cotidiano da população e garantam a viabilidade econômica de sua preservação.

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA

A pesquisa indicou possibilidades de revisão do Plano Diretor, da Lei de Parcelamento do Solo, do Código de obras e demais normativas urbanas, tendo em vista viabilizar as ações propostas de desenvolvimento urbano. Para a qualificação intraurbana, instrumentos urbanísticos são fundamentais no fomento ao adensamento seletivo de eixos estruturados, ocupação de áreas ociosas e diversificação de usos (especialmente nos bairros-dormitório). A política habitacional, atualmente marcada pela definição de Áreas Especiais de Interesse Social periféricas, também exige mudanças que dependem de amparo normativo de um Plano Diretor que estabeleça novas premissas para a promoção de uma habitação popular mais inclusiva. A revisão da legislação intenciona ainda evitar a profusão de alterações no perímetro urbano para, consequentemente, restringir o crescente espraiamento da área urbanizada.

MOBILIDADE URBANA

A qualificação urbana e a intensificação da ocupação da área urbanizada enfrentam desafios relacionados à melhoria da coesão espacial da cidade, proporcionada por seus sistemas de circulação. O espraiamento da urbanização, viabilizado pelo sistema viário, levou ao alto índice de dependência atual de modos individuais motorizados de deslocamento na cidade. Assim, a reorganização do sistema de transporte publico municipal e a implantação de espaços mais seguros e confortáveis para circulação a pé e por bicicletas mostram-se relevantes por meio de planos e projetos para a qualificação da mobilidade urbana em São José do Rio Pardo.

MEIO AMBIENTE

Entre as questões ambientais, destacou-se na cidade a deficiência de espaços verdes acessíveis à fruição da população, tanto pela baixa arborização dos logradouros municipais quanto pela insuficiência de parques públicos para lazer. Nesse sentido, as áreas preservadas de várzeas apresentam grande potencial para implementação de parques lineares, configurando um sistema integrado de áreas verdes atravessando toda a área central e diversos bairros. Para a viabilização desse sistema, é fundamental enfrentar o baixo índice atual de tratamento de esgotos, evitando o despejo de efluentes que poluem os cursos d'água na cidade.

ECONOMIA

A presença importante de indústrias alimentícias no município - principais geradoras de empregos da cidade – mostra-se como setor econômico com grande potencial de desenvolvimento. A localização de São José do Rio Pardo, próxima e bem conectada a produtores agrícolas e centros de consumo, indica vocação produtiva que pode ser otimizada segundo metodologias de fomento a Arranjos Produtivos Locais – nos quais a atividade econômica é dinamizada conjugando coordenação estratégica e inovação técnica. Convênios de cooperação podem, assim, ser firmados com parcerias entre Fiesp, Sebrae, estabelecimentos de ensino superior existentes no município, Agência de Desenvolvimento Regional e Municipal.

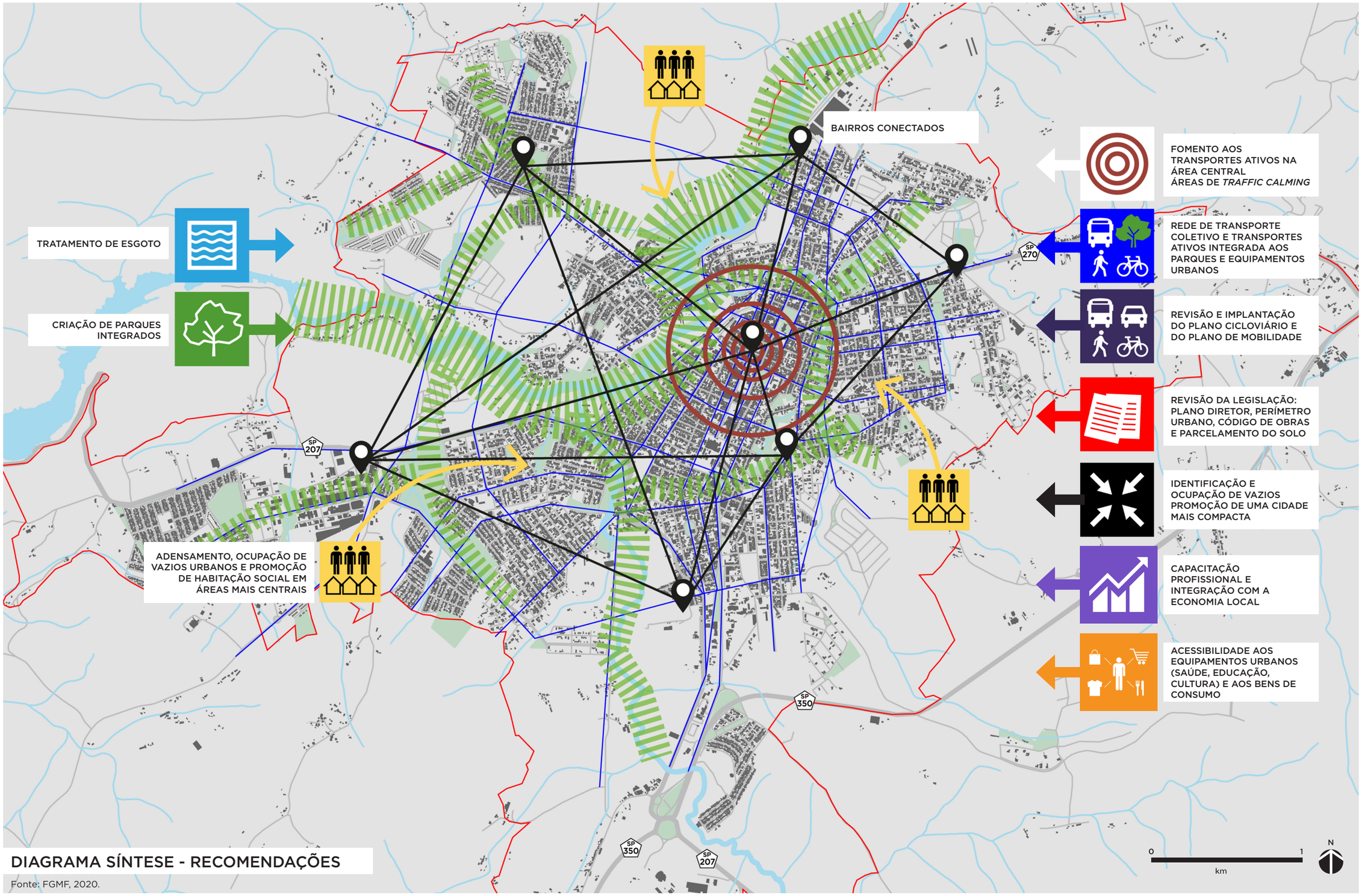


DIAGRAMA SÍNTESE - RECOMENDAÇÕES

Fonte: FGMF, 2020.

OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, plano de ação fomentado desde 2015 pela Organização das Nações Unidas, busca a erradicação da pobreza em todas as suas formas e dimensões, dado que o enfrentamento desse desafio global é requisito indispensável para o desenvolvimento sustentável e para a proteção do planeta. A Agenda é formada por um conjunto de 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), de caráter abrangente, de longo alcance e centrados nas pessoas, sendo guiada pelos propósitos e princípios da Carta das Nações Unidas e fundamentada na Declaração Universal dos Direitos Humanos, em tratados internacionais de direitos humanos, na Declaração do Milênio e nos resultados da Cúpula Mundial de 2005.

Os ODS e suas metas são de natureza global e universalmente aplicáveis, tendo em conta as diferentes realidades, capacidades e níveis de desenvolvimento nacionais e respeitando as políticas e prioridades nacionais. Cada governo decide como essas metas aspiracionais e globais devem ser incorporadas nos processos, políticas e estratégias nacionais de planejamento.

Por sintetizarem distintas dimensões do desenvolvimento sustentável que vêm servindo como referenciais para a ação de governos em todo o mundo, a pesquisa procurou verificar como as recomendações feitas para São José do Rio Pardo alinham-se aos ODS, indicando como são coerentes com os esforços e prioridades globalmente reconhecidos como relevantes para a construção do futuro da humanidade.

ACABAR COM A POBREZA EM TODAS AS SUAS FORMAS, EM TODOS OS LUGARES.

ACABAR COM A FOME, ALCANÇAR A SEGURANÇA ALIMENTAR E MELHORIA DA NUTRIÇÃO E PROMOVER A AGRICULTURA SUSTENTÁVEL.

ASSEGURAR UMA VIDA SAUDÁVEL E PROMOVER O BEM-ESTAR PARA TODOS, EM TODAS AS IDADES.

ASSEGURAR A EDUCAÇÃO INCLUSIVA, E EQUITATIVA E DE QUALIDADE, E PROMOVER OPORTUNIDADES DE APRENDIZAGEM AO LONGO DA VIDA PARA TODOS.

ALCANÇAR A IGUALDADE DE GÊNERO E EMPODERAR TODAS AS MULHERES E MENINAS.

ASSEGURAR A DISPONIBILIDADE E A GESTÃO SUSTENTÁVEL DA ÁGUA E SANEAMENTO PARA TODOS.

GARANTIR ACESSO À ENERGIA BARATA, CONFIÁVEL, SUSTENTÁVEL E RENOVÁVEL PARA TODOS.

PROMOVER O CRESCIMENTO ECONÔMICO SUSTENTADO, INCLUSIVO E SUSTENTÁVEL, EMPREGO PLENO E PRODUTIVO, E TRABALHO DECENTE PARA TODOS.

CONSTRUIR INFRAESTRUTURAS RESILIENTES, PROMOVER A INDUSTRIALIZAÇÃO INCLUSIVA E SUSTENTÁVEL E FOMENTAR A INOVAÇÃO.

REDUZIR AS DESIGUALDADES DENTRO DOS PAÍSES E ENTRE ELES.

TORNAR AS CIDADES E OS ASSENTAMENTOS HUMANOS INCLUSIVOS, SEGUROS, RESILIENTES E SUSTENTÁVEIS.

ASSEGURAR PADRÕES DE PRODUÇÃO E DE CONSUMO SUSTENTÁVEIS.

TOMAR MEDIDAS URGENTES PARA COMBATER A MUDANÇA CLIMÁTICA E SEUS IMPACTOS (*).

CONSERVAÇÃO E USO SUSTENTÁVEL DOS OCEANOS, DOS MARES, E DOS RECURSOS MARINHOS PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL.

PROTEGER, RECUPERAR E PROMOVER O USO SUSTENTÁVEL DOS ECOSSISTEMAS TERRESTRES, GERIR DE FORMA SUSTENTÁVEL AS FLORESTAS, COMBATER A DESERTIFICAÇÃO, DETER E REVERTER A DEGRADAÇÃO DA TERRA E DETER A PERDA DA BIODIVERSIDADE.

PROMOVER SOCIEDADES PACÍFICAS E INCLUSIVAS PAR AO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL, PROPORCIONAR O ACESSO À JUSTIÇA PARA TODOS E CONSTRUIR INSTITUIÇÕES EFICAZES, RESPONSÁVEIS E INCLUSIVAS EM TODOS OS NÍVEIS.

FORTALECER OS MEIOS DE IMPLEMENTAÇÃO E REVITALIZAR A PARCERIA GLOBAL PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL.

O Objetivo-síntese, para qualquer iniciativa de desenvolvimento urbano contemporâneo, é certamente o Objetivo 11 - Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis. Entretanto, foram identificados mais especificamente os seguintes ODS intimamente associados às principais recomendações aqui apresentadas:

OBJETIVO 3

ASSEGURAR UMA VIDA SAUDÁVEL E PROMOVER O BEM-ESTAR PARA TODOS, EM TODAS AS IDADES.

Implantação de equipamentos de saúde, esporte e lazer nos bairros, reduzindo as desigualdades em sua atual distribuição espacial na cidade, aproveitando inclusive a disponibilidade de lotes desocupados e possibilidades de adensamento em eixos com infraestrutura.

Ao implantar e/ou qualificar infraestruturas de transportes ativos (a pé e por bicicleta), incentiva-se a população a realizar deslocamentos praticando exercícios e diminuindo a emissão de poluentes por transportes motorizados. A concentração atividades resultante do adensamento em eixos com infraestrutura também induzem à adoção de transportes ativos no cotidiano da população.

A promoção de uma vida saudável para todos inclui ainda o aumento do índice de tratamento de esgoto, essencial para a qualificação ambiental dos cursos d'água no município, junto aos quais poderão ser criados parques propícios à prática de exercícios e contemplação da natureza.

OBJETIVO 4

ASSEGURAR A EDUCAÇÃO INCLUSIVA, E EQUITATIVA E DE QUALIDADE, E PROMOVER OPORTUNIDADES DE APRENDIZAGEM AO LONGO DA VIDA PARA TODOS.

As melhorias de acessibilidade dos bairros fazem com que a população possa circular com mais eficiência no município para atingir os equipamentos de educação – desde os de ensino básico (que devem estar mais próximos às residências) até os cursos profissionalizantes e universitários que, por serem mais especializados, tendem a ser encontrados em menos pontos do território.

A preservação do patrimônio histórico da cidade deve ter sua gestão voltada também a ações educativas, de modo que sua existência (material ou imaterial) possa encaminhar atividades de difusão cultural inseridas no cotidiano da população.

OBJETIVO 9

CONSTRUIR INFRAESTRUTURAS RESILIENTES, PROMOVER A INDUSTRIALIZAÇÃO INCLUSIVA E SUSTENTÁVEL E FOMENTAR A INOVAÇÃO.

Esse objetivo relaciona-se a todos os eixos temáticos de recomendações pois sintetiza como a cidade pode articular suas estratégias de desenvolvimento urbano à implantação de infraestruturas sustentáveis e resilientes (especialmente as voltadas à mobilidade urbana, aos parques em áreas de várzeas e ao tratamento e esgoto), incluindo o apoio ao desenvolvimento econômico e à industrialização inclusiva e sustentável.

O município apresenta grande potencial de promover desenvolvimento tecnológico, pesquisa e inovação investindo em sua vocação produtiva no setor industrial de alimentos.

OBJETIVO 10

REDUZIR AS DESIGUALDADES DENTRO DOS PAÍSES E ENTRE ELES.

Alterações nas premissas da política habitacional do município, na distribuição de equipamentos públicos e de usos não residenciais teriam grande impacto na redução das desigualdades socioespaciais da cidade.

O enfrentamento dos problemas de acessibilidade dos bairros, motivados pela baixa conectividade viária, problemas no sistema de transporte público ou deficiências na rede de transportes ativos, também contribuiriam na redução das desigualdades do município.

OBJETIVO 13

TOMAR MEDIDAS URGENTES PARA COMBATER A MUDANÇA CLIMÁTICA E SEUS IMPACTOS (*).

Nas cidades, o enfrentamento da mudança climática relaciona-se, de um lado, à redução das emissões de poluentes (especialmente carbono) associados aos transportes. Assim, tal tema é tratado nas recomendações sobre fomento aos transportes ativos e redução da dependência aos transportes motorizados no município. Nesse sentido, as ações para contenção do espraiamento da urbanização também se mostram relevantes, dado que evitam assentamentos cada vez mais distantes e que, por suas baixas densidades, exigem deslocamentos motorizados e ineficientes.

Por outro lado, o objetivo também se relaciona à necessidade de preservação e ampliação de áreas verdes, fundamentais para a retenção do carbono atmosférico e a manutenção do microclima urbano. Tal preservação inclui, além das áreas de vegetação nativa, a permanência da destinação rural do entorno da cidade, evitando o espraiamento da urbanização.

OBJETIVO 15

PROTEGER, RECUPERAR E PROMOVER O USO SUSTENTÁVEL DOS ECOSSISTEMAS TERRESTRES, GERIR DE FORMA SUSTENTÁVEL AS FLORESTAS, COMBATER A DESERTIFICAÇÃO, DETER E REVERTER A DEGRADAÇÃO DA TERRA E DETER A PERDA DA BIODIVERSIDADE.

A criação de parques públicos e o incremento da arborização urbana têm impacto positivo na proteção e recuperação de ecossistemas, especialmente se concebidos como um sistema de espaços verdes que conectem as várzeas (a serem qualificadas com aumento do tratamento de esgoto) a áreas com vegetação significativa, criando corredores para a fauna.

DESAFIOS, OPORTUNIDADES E RECOMENDAÇÕES

TEMA	DESAFIOS	REGIÕES AFETADAS	OPORTUNIDADES	RECOMENDAÇÕES	ODS RELACIONADOS
INCLUSÃO SOCIOESPACIAL	ACESSIBILIDADE DOS BAIRROS	ZONA NORTE ZONA SUL	PLANO DE DIRETRIZES DE OBRAS VIÁRIAS	INCLUIR NO PLANO DE MOBILIDADE E NA REVISÃO DO PLANO DIRETOR A MELHORIA DA CONEXÃO DESSAS ÁREAS AO CENTRO E ENTRE BAIRROS	
	BAIXA OFERTA DE EQUIPAMENTOS PÚBLICOS NOS BAIRROS	ZONA NORTE ZONA SUL	DISPONIBILIDADE DE TERRENOS OCIOSOS EM TODAS AS REGIÕES	REALIZAR ESTUDO PARA QUANTIFICAR AS CARÊNCAS DE CADA REGIÃO E INDICAR NOVOS EQUIPAMENTOS EM LOCALIZAÇÕES MAIS ACESSÍVEIS À POPULAÇÃO	
	PROFUSÃO DE HABITAÇÃO SOCIAL EM BAIRROS PERIFÉRICOS	ZONAS PERIFÉRICAS	DISPONIBILIDADE DE TERRENOS OCIOSOS EM BAIRROS JÁ ESTRUTURADOS	REVISAR ÁREAS ESPECIAIS DE INTERESSE SOCIAL (AE-IS)	
DESENVOLVIMENTO URBANO	PROFUSÃO DE VAZIOS URBANOS (LOTES SEM OCUPAÇÃO)	TODAS (EXCETO ÁREA CENTRAL)	ÁREAS QUE JÁ RECEBERAM INVESTIMENTOS PARA URBANIZAÇÃO MAS NÃO FORAM OCUPADAS INDICAM SATURAÇÃO DO MERCADO IMOBILIÁRIO NO MODELO ATUAL DE OCUPAÇÃO	REVISAR PERÍMETRO URBANO E ZONEAMENTO; AVALIAR ESTÍMULOS PARA A OCUPAÇÃO PRIORITÁRIA DE ÁREAS VAZIAS JÁ ESTRUTURADAS	
	SEGREGAÇÃO DE USOS E BAIRROS DORMITÓRIOS	TODAS (EXCETO ÁREA CENTRAL)	DIVERSIFICAÇÃO DE ATIVIDADES FORA DA ÁREA CENTRAL COMO DIRETRIZ DO PLANMOB E DA REVISÃO DO PLANO DIRETOR	ESTIMULAR, ATRAVÉS DE ZONEAMENTO E BENEFÍCIOS FISCAIS OU CONSTRUTIVOS, A IMPLANTAÇÃO DE USOS NÃO RESIDENCIAIS, SOBRETUDO COMÉRCIO E SERVIÇOS PRIMÁRIOS, PARA ATENDIMENTO DA POPULAÇÃO DOS BAIRROS	
	GESTÃO E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DO MUNICÍPIO	ÁREA CENTRAL	EXTENSO PATRIMÔNIO PRESERVADO	CRIAÇÃO DO CONSELHO MUNICIPAL DE CULTURA E DO FUNDO MUNICIPAL DE CULTURA	
	BAIXO APROVEITAMENTO DE EIXOS BEM ESTRUTURADOS CAUSANDO DISPERSÃO DA URBANIZAÇÃO	TODAS	O PLANO DIRETOR PREVÊ TRATAMENTO DIFERENCIADO AOS CORREDORES VIÁRIOS (AE-CV), O QUE PODE REPRESENTAR FOMENTO À IDEIA DE CIDADE COMPACTA	REAVALIAR AS ÁREAS ESPECIAIS DE CORREDORES VIÁRIOS (AE-CV) NO PLANMOB E NA REVISÃO DO PLANO DIRETOR, PROMOVENDO EIXOS DE QUALIFICAÇÃO E ADENSAMENTO POPULACIONAL	
ECONOMIA	BAIXO VALOR ADICIONADO AO SETOR AGRÍCOLA DA CIDADE	ZONA RURAL	VOCAÇÃO DO MUNICÍPIO NA INDÚSTRIA ALIMENTÍCIA: NESTLÉ (SOPAS, CREMES, CEREAIS E ALIMENTOS INFANTIS) E MATEUS ALIMENTOS (BENEFICIAMENTO DE ARROZ, FARINHA E AMIDO DE ARROZ), DADA A PROXIMIDADE COM PRODUTORES RURAIS E CENTROS DE CONSUMO; ESTABELECIMENTOS DE ENSINO SUPERIOR NO MUNICÍPIO	ESTRUTURAR ARRANJOS PRODUTIVOS LOCAIS, ARTICULADOS ÀS INSTITUIÇÕES DE ENSINO, PARA DESENVOLVIMENTO TÉCNICO E ESTRATÉGICO DO AGRONEGÓCIO E DA INDÚSTRIA ALIMENTÍCIA	

TEMA	DESAFIOS	REGIÕES AFETADAS	OPORTUNIDADES	RECOMENDAÇÕES	ODS RELACIONADOS
MEIO AMBIENTE	AUSÊNCIA DE PARQUES PÚBLICOS	TODAS	PROFUSÃO DE VÁRZEAS/APPs PRESERVADAS	CRIAR REDE DE ÁREAS VERDES UTILIZANDO AS ÁREAS PRESERVADAS DE VÁRZEAS IMPLEMENTAR O SISTEMA INTEGRADO DE PARQUES (SIP) PREVISTO NO PLANO DIRETOR; DESPOLUIR CURSOS D'ÁGUA PARA FAVORECER CONTATO ENTRE A CIDADE E SEUS ATIVOS PAISAGÍSTICOS	
	ARBORIZAÇÃO URBANA	TODAS	CALÇADAS LARGAS NA MAIORIA DAS RUAS	IMPLANTAR PROGRAMA DE ARBORIZAÇÃO URBANA NAS RUAS, PREVENDO AÇÕES DE ZELADORIA	
	BAIXO ÍNDICE DE TRATAMENTO DE ESGOTO	TODAS	EMPRESA DE SANEAMENTO É MUNICIPAL; QUASE A TOTALIDADE DO ESGOTO JÁ É COLETADO	PRIORIZAÇÃO DO TEMA NA AGENDA DE GOVERNO, COM SOLUÇÃO DOS ENTRAVES FINANCEIROS E TÉCNICOS À EXECUÇÃO DOS PROJETOS EXISTENTES DE AMPLIAÇÃO DO TRATAMENTO	
MOBILIDADE URBANA	ALTO ÍNDICE DE DEPENDÊNCIA DE MODOS MOTORIZADOS DE DESLOCAMENTO	TODAS	ÁREA CENTRAL CONSOLIDADA, CONCENTRADORA DE ATIVIDADES	INCLUIR NO PLANO DE MOBILIDADE O FOMENTO AOS TRANSPORTES ATIVOS NA ÁREA CENTRAL COM PROJETOS DE *RUAS COMPLETAS* (RUAS REDESENHADAS PARA GARANTIR ESPAÇOS DE CIRCULAÇÃO SEGUROS E CONFORTÁVEIS A TODOS OS MODOS DE TRANSPORTE).	
	AUSÊNCIA DE ESPAÇO SEGURO PARA CIRCULAÇÃO DE BICICLETAS	TODAS	TRAJETOS DE BICICLETA DAS PERIFERIAS AO CENTRO SÃO CURTOS (MENOS DE 15MIN PARA A MAIORIA DOS BAIRROS)	CONCLUIR E IMPLEMENTAR O PLANO CICLOVIÁRIO E O PLANO DE MOBILIDADE	
	TRANSPORTE PUBLICO	TODAS	IMPLANTAÇÃO DE UM SISTEMA INTEGRADO	REVISAR E IMPLEMENTAR PLANO DE MOBILIDADE	
LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA	COMPATIBILIZAR O PLANO DIRETOR, A LEI DE PARCELAMENTO DO SOLO, O CÓDIGO DE OBRAS E DEMAIS NORMATIVAS URBANAS	TODAS	MELHORAR MECANISMOS DE GESTÃO E MONITORAMENTO	REVISAR PLANO DIRETOR, PARCELAMENTO DO SOLO E CÓDIGO DE OBRAS, ESSENCIALMENTE.	
	PROFUSÃO DE ALTERAÇÕES NO PERÍMETRO URBANO DEVIDO AO CRESCENTE ESPRAIAMENTO	TODAS	CONTENÇÃO DO ESPRAIAMENTO DA URBANIZAÇÃO	REVISAR PERIMETRO URBANO PARA EVITAR MAIOR DISPERSÃO DO CRESCIMENTO	

LISTA DE FIGURAS

10 MAPA ESTADO DE SÃO PAULO
10 MAPA MACROMETRÓPOLES
10 MAPA MICRORREGIÃO DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA
11 MAPA MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PARDO
11 MAPA PERÍMETRO URBANO DE SÃO JOSÉ DO RIO PARDO
11 MAPA TECIDO URBANO CONSOLIDADO DE SJRP
12 TABELA LEVANTAMENTO DE DADOS
14 FOTO SATÉLITE DO MUNICIPIO DE SJRP
15 MOSAICO DE FOTOS DO MUNICIPIO DE SJRP
16 MAPA MICRORREGIÕES DO ESTADO DE SP
16 MAPA MESORREGIÕES E PRINCIPAIS REGIÕES METROPOLITANAS
17 MAPA MICRORREGIÃO DE SÃO JOÃO DA BOA VISTA
17 MAPA MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO RIO PARDO
18 FOTO AÉREA DE SÃO JOSÉ DO RIO PARDO
19 MAPA BAIRROS E PRINCIPAIS AVENIDAS DE SJRP
20 MAPA REGIONAL RODOVIAS, FERROVIAS E AEROPORTOS
21 MAPA PRINCIPAIS RODOVIAS
21 MAPA REDE URBANA
21 MAPA DENSIDADE DEMOGRÁFICA
21 MAPA PRINCIPAIS RIOS
21 MAPA EIXOS E CENTRALIDADES
21 MAPA ÁREAS ECONÔMICAS E EIXOS DE INDUSTRIALIZAÇÃO
24 FOTO HISTÓRICA VISTA GERAL DA CIDADE
24 FOTO HISTÓRICA RIO PARDO
24 FOTO HISTÓRICA IMIGRANTES ITALIANOS
25 FOTO HISTÓRICA IMIGRANTES JAPONESES
25 FOTO HISTÓRICA CENTRO
25 FOTO HISTÓRICA CENTRO CULTURAL ÍTALO-BRASILEIRO
25 FOTO HISTÓRICA RUA MAL. FLORIANO
25 FOTO HISTÓRICA CENTRO
25 FOTO CENTRO CULTURAL ÍTALO-BRASILEIRO
26 FOTO RUA MAL. FLORIANO
26 MAPA PD 1968 - DENSIDADE DEMOGRPAFICA
26 MAPA PD 1968 - EVOLUÇÃO DOS LOTEAMENTOS
26 TABELA PD 1968 - EVOLUÇÃO POPULAÇÃO
27 MAPA EVOLUÇÃO DA ÁREA URBANIZADA
30 GRÁFICO POPULAÇÃO URBANA E RURAL
30 GRÁFICO PROJEÇÃO DA POPULAÇÃO TOTAL ATÉ 2050
30 GRÁFICO PIRÂMIDE ETÁRIA 2000
30 GRÁFICO PIRÂMIDE ETÁRIA 2010
31 GRÁFICO ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO
31 MAPA POPULAÇÃO RESIDENTE
32 MAPA RENDA MÉDIA MENSAL
32 MAPA DENSIDADE POPULACIONAL
33 TABELA ÍNDICES TRABALHO E RENDIMENTO
33 GRÁFICO TOTAL DE EMPREGOS POR SETOR
33 GRÁFICO TOTAL DE EMPREGOS SETOR INDUSTRIAL
34 GRÁFICO COEFICIENTE DE LEITOS POR 1000 HAB.
34 GRÁFICO LEITOS DE INTERNAÇÃO
34 MAPA LOCALIZAÇÃO UBS
34 MAPA LOCALIZAÇÃO HOSPITAIS
35 TABELA ÍNDICES EDUCAÇÃO
35 MAPA LOCALIZAÇÃO ESCOLAS ENSINO INFANTIL
35 MAPA LOCALIZAÇÃO ESCOLAS ENSINO FUNDAMENTAL
35 MAPA LOCALIZAÇÃO ESCOLAS ENSINO MÉDIO
35 MAPA LOCALIZAÇÃO ESCOLAS ENSINO SUPERIOR
38 MAPA UGRHIs DO ESTADO DE SP
38 MAPA HIDROGRAFIA E BACIAS MUNICIPAIS
39 MAPA RIOS E CÓRREGOS DE SJRP
40 MAPA ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE (APP)
41 MAPA EDIFICAÇÕES EM APP E ÁREA DE VÁRZEA
42 MAPA RELEVO DO ESTADO DE SP
42 MAPA TOPOGRAFIA E DECLIVIDADE SJRP
43 MAPA TOPOGRAFIA E ÁREA DE VÁRZEA
44 MAPA COBERTURA VEGETAL E USO DO SOLO
45 MAPA ÁREAS VERDES
48 MAPA REDE DE ÁGUA
49 MAPA REDE DE ESGOTO E TRAJETO RESÍDUOS SÓLIDOS
50 MAPA HIERARQUIA RODOVIAS ESTADO DE SP
50 MAPA HIERARQUIA RODOVIAS
51 MAPA HIERARQUIA VIÁRIA DE SÃO JOSÉ DO RIO PARDO
52 MAPA GERADORES DE TRÁFEGO
53 MAPA PONTOS DE COLISAO/OCORRÊNCIA DE ACIDENTES
54 FOTO 1 TRANSPOSIÇÃO RODOVIA

54 FOTO 2 TRANSPOSIÇÃO PONTE RIO PARDO
54 FOTO 3 TRANSPOSIÇÃO PONTE ADEMAR DE BARROS
54 FOTO 4 TRANSPOSIÇÃO PASSARELA DE PEDESTRES
55 MAPA CONEXÕES, TRANSPOSIÇÕES E BARREIRAS
56 MAPA TRANSPORTE COLETIVO E ZONA DE IMPACTO
57 MAPA LINHAS DE ÔNIBUS BAIRRO-CENTRO
57 MAPA LINHAS DE ÔNIBUS CENTRO-BAIRRO
57 MAPA LINHAS DE ÔNIBUS BAIRRO-CENTRO CORES
57 MAPA LINHAS DE ÔNIBUS CENTRO-BAIRRO CORES
58 MAPA PLANO CICLOVIÁRIO
59 MAPA TRANSPORTES ATIVOS
60 MAPA RAIOS DE ALCANCE - A PÉ
60 MAPA ISÓCRONAS - A PÉ
61 MAPA RAIOS DE ALCANCE - BICICLETA
61 MAPA ISÓCRONAS - BICICLETA
62 MAPA RAIOS DE ALCANCE - ÔNIBUS
62 MAPA ISÓCRONAS - ÔNIBUS
63 MAPA RAIOS DE ALCANCE - AUTOMÓVEL
63 MAPA ISÓCRONAS - AUTOMÓVEL
64 MAPA DIRETRIZES E OBRAS VIÁRIAS
65 MAPA PLANO DE MOBILIDADE INTEGRADO + TRANSPORTE PÚBLICO
68 GRÁFICO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO
68 MAPA USO E OCUPAÇÃO DO SOLO
69 MAPA USO E OCUPAÇÃO DO SOLO
70 MAPA USO RESIDENCIAL
70 MAPA USO INDUSTRIAL
71 MAPA USO COMERCIAL E SERVIÇOS
71 MAPA USO MISTO (COMERCIAL + RESIDENCIAL)
72 MAPA USO ÁREAS VERDES
72 MAPA USO LOTES SEM OCUPAÇÃO
73 MAPA USO EDIFICADO SEM USO
73 MAPA ESTACIONAMENTOS
74 MAPA USO EQUIPAMENTOS DE SAÚDE
74 MAPA USO EQUIPAMENTOS DE ENSINO
75 MAPA USO EQUIPAMENTOS DE ESPORTE, CULTURA E LAZER
75 MAPA USO INSTITUCIONAL
76 MAPA TAXA DE OCUPAÇÃO
77 MAPA GABARITO DE ALTURA
78 MAPA PADRÃO DE OCUPAÇÃO
79 MAPA PADRÃO DE OCUPAÇÃO
81 MAPA PADRÃO DE OCUPAÇÃO CENTRO HISTÓRICO
81 MAPA PADRÃO DE OCUPAÇÃO PRINCIPAL ACESSO
81 MAPA PADRÃO DE OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 1
81 FOTO PADRÃO DE OCUPAÇÃO CENTRO HISTÓRICO
81 FOTO PADRÃO DE OCUPAÇÃO PRINCIPAL ACESSO
81 FOTO PADRÃO DE OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 1
82 MAPA PADRÃO DE OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 2
82 MAPA PADRÃO DE OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 3
82 MAPA PADRÃO DE OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 4
82 FOTO PADRÃO DE OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 2
82 FOTO PADRÃO DE OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 3
82 FOTO PADRÃO DE OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 4
83 MAPA PADRÃO DE OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 5
83 MAPA PADRÃO DE OCUPAÇÃO INDUSTRIAL 1
83 MAPA PADRÃO DE OCUPAÇÃO INDUSTRIAL 2
83 FOTO PADRÃO DE OCUPAÇÃO RESIDENCIAL 5
83 FOTO PADRÃO DE OCUPAÇÃO INDUSTRIAL 1
83 FOTO PADRÃO DE OCUPAÇÃO INDUSTRIAL 2
84 MAPA EQUIPAMENTOS URBANOS
85 MAPA EQUIPAMENTOS URBANOS: SAÚDE
85 MAPA EQUIPAMENTOS URBANOS: ENSINO
85 MAPA EQUIPAMENTOS URBANOS: CULTURA E LAZER
85 MAPA EQUIPAMENTOS URBANOS: ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
85 MAPA EQUIPAMENTOS URBANOS: MERCADOS E INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS
85 MAPA EQUIPAMENTOS URBANOS ALOJAMENTOS
86 MAPA EQUIPAMENTOS URBANOS: RAIOS DE ALCANCE (ISÓCRONAS) - ENSINO INFANTIL
86 MAPA EQUIPAMENTOS URBANOS: RAIOS DE ALCANCE (ISÓCRONAS) - ENSINO FUNDAMENTAL E MÉDIO
87 MAPA EQUIPAMENTOS URBANOS: RAIOS DE ALCANCE (ISÓCRONAS) - UNIVERSIDADES
87 MAPA EQUIPAMENTOS URBANOS: RAIOS DE ALCANCE (ISÓCRONAS) - HOSPITAIS
88 MAPA CENTRALIDADES

89 MAPA POLOS
90 MAPA RENDA MÉDIA MENSAL
90 MAPA VALOR VENAL
91 MAPA USO RESIDENCIAL X NÃO RESIDENCIAL
92 MAPA HABITAÇÃO
93 TABELA LOTEAMENTOS
93 MAPA NOVOS LOTEAMENTOS
94 MAPA NOVOS LOTEAMENTOS + ÁREAS ESPECIAIS DE INTERESSE SOCIAL
95 TABELA TIPOLOGIA URBANA X DENSIDADE
95 GRÁFICO T.O. X C.A.
95 GRÁFICO BENEFÍCIOS DA ALTA DENSIDADE X RISCOS DA BAIXA DENSIDADE
98 TABELA PRINCIPAIS LEIS QUE IMPACTAM O TERRITÓRIO
102 MAPA PERÍMETRO URBANO ATUAL
103 MAPA LOTEAMENTOS APROVADOS POR ANO
106 TABELA PARÂMETROS URBANÍSTICOS DAS MACROZONAS URBANAS
107 TABELA PARÂMETROS URBANÍSTICOS DAS ÁREAS ESPECIAIS
108 MAPA MACROZONAS + ÁREAS ESPECIAIS DO PLANO DIRETOR
108 MAPA MACROZONAS + ÁREAS ESPECIAIS DO PLANO DIRETOR
109 MAPA MACROZONAS + ÁREAS ESPECIAIS DO PLANO DIRETOR
113 MAPA ZONAS DE COBRANÇA DE IPTU
114 TABELA BENS TOMBADOS DE SJRP
114 MAPA PATRIMÔNIO HISTÓRICO
115 MAPA PATRIMÔNIO HISTÓRICO + ÁREAS ESPECIAIS
116 FOTO CABANA EUCLIDES DA CUNHA
116 FOTO CASA EUCLIDIANA
116 FOTO PONTE METÁLICA EUCLIDES DA CUNHA
117 FOTO CASA DE CÂMARA E CADEIA
117 FOTO CENTRO CULTURAL ÍTALO BRASILEIRO
117 FOTO ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PAULA LIMA
117 FOTO MORRO DO CRISTO REDENTOR
117 FOTO PRAÇA XV DE NOVEMBRO
117 FOTO HISTÓRICA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA CENTRAL
121 MAPA DIAGRAMA SÍNTESE - RECOMENDAÇÕES
122 TABELA OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL
124 TABELA DESAFIOS, OPORTUNIDADES E RECOMENDAÇÕES
125 TABELA DESAFIOS, OPORTUNIDADES E RECOMENDAÇÕES

GLOSSÁRIO

Área do município: Área relativa à região administrativa.

Área urbana ou urbanizada: Área de um município caracterizada pela edificação contínua e pela existência de equipamentos sociais destinados às funções urbanas básicas como habitação, trabalho, recreação e circulação.

Centralidade: Tecido funcionalmente relevante para a estruturação da dinâmica urbana. Concentra empregos e atividades não residenciais.

Densidade demográfica: razão entre o número de habitantes e o território, indicando concentração de pessoas. pode ser bruta, se considerada a área total do recorte, ou líquida, se relativa apenas aos terrenos constituintes do tecido urbano.

Equipamentos urbanos: Todos os bens públicos ou privados, de utilidade pública, destinado à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados.

Espraiamento: É o termo usado para a expansão horizontal das cidades, ou espalhamento, muito antes de atingir uma densidade demográfica ideal nas áreas já consolidadas.

Gabarito: Corresponde ao limite de altura imposto às edificações, expressa em metros ou número de pavimentos.

Índice ou Coeficiente de Aproveitamento (C.A.): Indica um valor numérico que, quando multiplicado pela área do terreno, resulta na área máxima edificável que se permite em algumas regulamentações urbanísticas. Serve para gerenciar o processo de densificação horizontal ao nível dos terrenos urbanos. (ACIOLY, C. DAVIDSON, F., 1998)

Perímetro urbano: Limite legal entre área urbana e área rural.

Taxa de ocupação (T.O.): Indica a porcentagem da área horizontal de terrenos urbanos passível de ser ocupada, segundo a legislação em vigor em uma cidade, e que determinará a área que deve permanecer livre de construção nesses mesmos terrenos. (ACIOLY, C. DAVIDSON, F., 1998)

Uso e ocupação do solo: Um dos mecanismos do planejamento urbano, permite o rebatimento da reprodução social no plano do espaço urbano e a ocupação do solo, determinando a maneira pela qual a edificação pode ocupar o terreno urbano, em função dos índices urbanísticos incidentes sobre o mesmo.

Vazios urbanos ou Lotes sem ocupação: Constituem-se em espaços não construídos, caracterizados como remanescentes urbanos, áreas ociosas. Existem devido à ausência de ocupação funcional, interesses sociais e transformações de usos urbanos.

EQUIPE

AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

COORDENADOR GERAL:

AMÉLIA MARIA DE QUEIROZ MELO

EQUIPE:

JACQUELINE VIANA

RICARDO IBANHEZ

NEFI FERREIRA

FGMF

FERNANDO FORTE

LOURENÇO GIMENES

RODRIGO MARCONDES FERRAZ

COORDENADOR GERAL:

LOURENÇO GIMENES

COORDENADOR EXECUTIVO:

ANA MEIRELES SPETT

EQUIPE:

JULIANA CIPOLLETTA

KARINA CARDOSO

NATALIE LAGNADO

CONSULTORIA:

MAURÍCIO FEIJÓ CRUZ

PARCERIA:

URBIT

FERNANDO FERREIRA DE ARAÚJO SOUZA

RAFAEL BUTT FERNANDES FARIAS

EQUIPE:

LUCAS HERNANDES DA COSTA PORTO

COLABORAÇÃO:

PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DO RIO PARDO

Agência de Desenvolvimento Regional
Leste Paulista e Sul de Minas

ADRP
AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO RIO PARDO 2050

RIO PARDO 2050
DE MÃOS DADAS PARA O FUTURO

PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DO RIO PARDO

FGMF

urbit