

PDUH 2040

PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E
HABITACIONAL DO ESTADO DE SÃO PAULO



SÍNTESE REGIONAL

SÃO JOSÉ DO RIO PRETO



APRESENTAÇÃO

O Plano de Desenvolvimento Urbano e Habitacional (PDUH) é um instrumento de Planejamento do Desenvolvimento Urbano e da Habitação no Estado de São Paulo que visa reconhecer as dinâmicas e necessidades dos municípios e regiões para orientar políticas e investimentos públicos, orientando a elaboração dos Planos Plurianuais.

Busca realçar potencialidades e mitigar vulnerabilidades territoriais, estabelecendo um ambiente de Planejamento e Gestão do território, e consolidando o papel articulador do Estado. Trata-se da oportunidade de revisão do Plano Estadual de Habitação (PEH 2011-2023) que estabelecia estratégias e metas para a eliminação progressiva do déficit habitacional, conciliando ações interfederativas públicas com a participação da iniciativa privada.

Propõe acrescentar novos conceitos à provisão habitacional, através de uma visão mais abrangente e contemporânea, informando e orientando os municípios e regiões pelo fortalecimento de três eixos de atuação: Urbanismo e Habitação Social, Infraestrutura e Mobilidade, e Meio Ambiente e Mudança do Clima, em diversas escalas, para o estabelecimento de cidades seguras, resilientes, inclusivas, prósperas e sustentáveis.

Para o seu pleno desenvolvimento prevê a configuração de banco de dados geoespaciais em plataforma colaborativa e monitoramento de metas, considerando os parâmetros internacionais de desenvolvimento urbano sustentável (Nova Agenda Urbana e ODS-ONU), adaptados à realidade regional. Propõe a elaboração de análises temáticas e integradas, além de índices para o subsídio de tomada de decisão no Planejamento.

Traz a mudança no paradigma do Planejamento Urbano, ratificando a escala humana, o processo incremental de Planejamento e a importância dos espaços livres públicos como elementos essenciais de qualificação das cidades.

Incorpora as recomendações de diferentes manuais e Planos recentemente elaborados, bem como reconhece a experiência da CDHU no atendimento habitacional às regiões atingidas por desastres climáticos extremos, defendendo o olhar para unidades territoriais, seja uma cidade, uma região ou um bairro, com seus sistemas de funcionamento e redes sociais.

O PDUH 2040 busca recuperar o planejamento territorial como escala estratégica de alcance estadual, organizando os temas comuns a uma região, bem como a relação inter-regional em favor da identificação de suas potencialidades e vulnerabilidades. Para sua elaboração, portanto, é colocado o desafio do processamento das variáveis disponíveis por diferentes fontes, em escala supra municipal com impacto intraurbano.

Para as regiões metropolitanas, o Estatuto da Metrópole¹ já se constitui como o documento que estabelece diretrizes gerais para o Planejamento, a Gestão e a execução das Funções Públicas de Interesse Comum (FPIC)². Nessa direção, a elaboração do PDUH propõe uma metodologia análoga, que aponta para o papel articulador das centralidades urbanas, e considera, também, os aspectos da transformação territorial abarcada pelas regiões rurais.

Com o intuito de gerir as FPIC, foi estabelecido, pelo Estatuto a necessidade de cada região metropolitana e aglomeração urbana desenvolver um Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI), como instrumento de Planejamento e de Gestão interfederativa.

Tais planos, elaborados entre 2015 e 2022, estabeleceram ainda o Macrozoneamento das unidades territoriais, sendo que cada município constituinte da região metropolitana ou aglomeração urbana deveria compatibilizar seu Plano Diretor a tal instrumento de planejamento³.

Em seu processo de construção, o PDUH elaborou, primeiramente, os **CADERNOS Temáticos**, consolidando um amplo quadro de referência e, ao mesmo tempo, delimitando as principais questões estratégicas de cada tema. Com

¹ Lei Federal nº 13.089/2015

² A FPIC é definida como a “política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes”

³ No Estado de São Paulo, estão instituídas nove regiões metropolitanas (São Paulo, Baixada Santista, Campinas, Vale do Paraíba e Litoral Norte, Sorocaba, Ribeirão Preto, Piracicaba, São José do Rio Preto, Jundiaí), além da aglomeração urbana de Franca.

o objetivo de formular o diagnóstico regional, essas questões estratégicas deverão ser analisadas de forma integrada e transversal, com destaque para a dimensão físico-territorial e dinâmica socioeconômica. Os **Cadernos Regionais** deverão apontar as questões regionais estratégicas, destacando as potencialidades e fragilidades resultantes da análise dos eixos temáticos do PDUH.

Para o desenvolvimento dos Cadernos Regionais resgata-se a metodologia utilizada no desenvolvimento dos PDUI, dividindo agora o estado em **Nove Regiões**, a partir da atuação da CDHU no Estado, pautada pelos objetivos e parâmetros postos nos Cadernos Temáticos, consolidando o conjunto de bases orientadoras do PDUH 2040, estabelecendo-se os subeixos de análises multitemáticas.

Nesse sentido, considerando as evidências apontadas nos cadernos temáticos, os eixos do PDUH foram reorganizados em subeixos:

1. Dinâmica Ambiental;
2. Desenvolvimento Socioterritorial;
3. Mobilidade e Infraestrutura Urbana e Social; e
4. Mudanças Climáticas e Vulnerabilidade Socioterritorial.

Estes condicionam o diagnóstico regional para que componham um quadro de referências de apoio às análises que priorizem as Mudanças Climáticas e a Vulnerabilidade Socioterritorial, que trata da questão central do PDUH: o **enfrentamento da precariedade habitacional e urbana** no Estado de São Paulo.

O PDUH, ao assumir o protagonismo da política de desenvolvimento urbano para além da simples provisão habitacional, incorpora também questões contemporâneas, como a necessidade urgente de adaptação do território às

mudanças climáticas e de enfrentamento das desigualdades socioterritoriais produzidas por iniquidades sociais históricas.

Este material tem por objetivo a consolidação de diagnóstico sintético da Regionalização atualmente utilizada pela CDHU, tanto sob o ponto de vista físico-territorial, como de dinâmicas mais significativas apontadas nos Cadernos Temáticos. A partir deste diagnóstico deverão ser apontadas as principais fragilidades e potencialidades regionais, além de elencar diretrizes para intervenções futuras.

O conteúdo deste documento foi dividido em dois grandes grupos, sendo o primeiro apresentando uma síntese acerca das características da região, com comentários mais objetivos (Ficha Resumo), e o segundo trazendo o detalhamento acerca do cruzamento das informações e variáveis analisadas, como forma de facilitar a análise e a abordagem das soluções para as questões regionais (Caderno Regional).

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	02
1. INSERÇÃO REGIONAL	05
2. QUADROS SÍNTESE DE SEUS PRINCIPAIS ATRIBUTOS	09
2.1. DINÂMICA ECONÔMICA	10
2.2. DINÂMICA AMBIENTAL	12
2.3. VULNERABILIDADE SOCIOTERRITORIAL	15
2.4. DINÂMICA URBANA E CENTRALIDADES	18
2.5. TRANSPORTE E MOBILIDADE	20
2.6. INFRAESTRUTURA SOCIAL E URBANA	22
2.7. NECESSIDADES HABITACIONAIS	25
3. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO REGIONAL	28

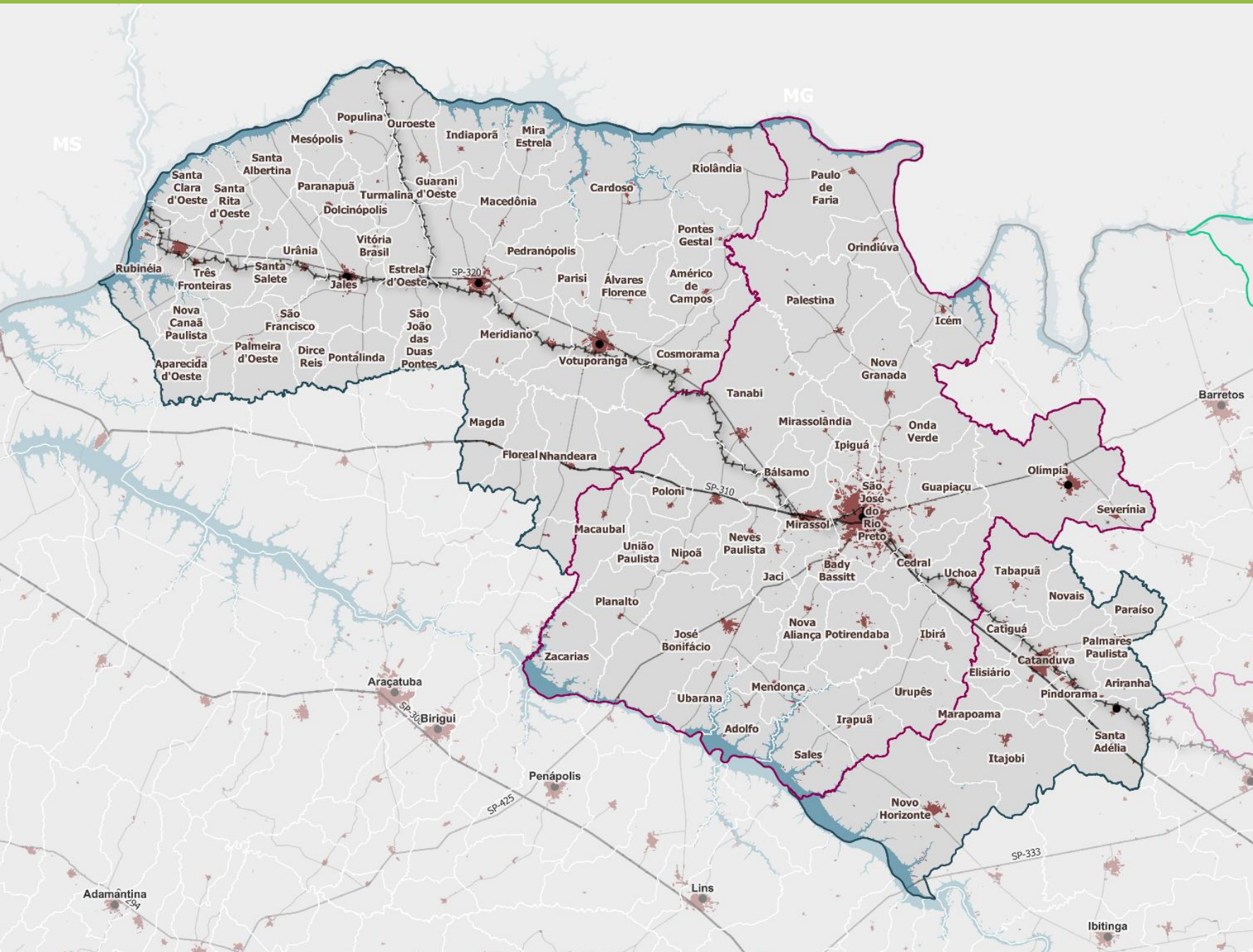
A stylized map of Brazil is shown in the background, rendered in two shades of green. The map is centered and occupies most of the frame. Overlaid on the lower part of the map is the text "1. INSERÇÃO REGIONAL" in white, bold, sans-serif capital letters.

1. INSERÇÃO REGIONAL

A Região de São José do Rio Preto abriga uma população **de 1.675.125 habitantes e é formada por 98 municípios**: Adolfo, Álvares Florence, Américo de Campos, Aparecida d'Oeste, Ariranha, Aspásia, Bady Bassitt, Bálsamo, Cardoso, Catanduva, Catiguá, Cedral, Cosmorama, Dirce Reis, Dolcinópolis, Eli-siário, Estrela d'Oeste, Fernandópolis, Floreal, Guapiaçu, Guarani d'Oeste, Ibirá, Icém, Indaporã, Ipiruá, Irapuã, Itajobi, Jaci, Jales, José Bonifácio, Macaubal, Macedônia, Magda, Marapoama, Marinópolis, Mendonça, Meridiano, Mesópolis, Mira Estrela, Mirassol, Mirassolândia, Monções, Monte Aprazível, Neves Paulista, Nhandeara, Nipoã, Nova Aliança, Nova Canaã Paulista, Nova Granada, Novais, Novo Horizonte, Olímpia, Onda Verde, Orindiúva, Ouroeste, Palestina, Palmares Paulista, Palmeira d'Oeste, Paraíso, Paranapuã, Parisi, Paulo de Faria, Pedranópolis, Pindorama, Planalto, Poloni, Pontalinda, Pontes Gestal, Populina, Potirendaba, Riolândia, Rubinéia, Sales, Santa Adélia, Santa Albertina, Santa Clara d'Oeste, Santa Rita d'Oeste, Santa Fé do Sul, Santa Salete, Santana da Ponte Pensa, São Francisco, São João das Duas Pontes, São José do Rio Preto, Sebastianópolis do Sul, Severínia, Tabapuã, Tanabi, Três Fronteiras, Turmalina, Ubarana, Uchôa, União Paulista, Urânia, Urupês, Valentim Gentil, Vitória Brasil, Votuporanga e Zacarias.

Localizada no noroeste do Estado de São Paulo, em seu território está inserida a totalidade da **Região Metropolitana de São José do Rio Preto (RMS-JRP)**, criada pela Lei Complementar nº 1.359, de 24 de agosto de 2021. A população de São José do Rio Preto, município polo da RMSJRP, é de 480.393 habitantes (IBGE, 2022), o que representa 28,67% da população total da Região SJRP.

A população dos sete maiores municípios (São José do Rio Preto, Catanduva, Votuporanga, Fernandópolis, Mirassol, Olímpia e Jales) soma 931.191 habitantes, o que representa 56% do total da Região de SJRP.

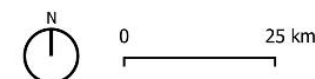
**INSERÇÃO REGIONAL**

Região de São José do Rio Preto

ESTADO DE SÃO PAULO

**LEGENDA:**

- Centralidades Regionais
- Rodovias (IBGE, 2023; FIPE, 2025)
 - Est. Terciária Estadual
 - Rod. Secundária
 - Rod. Principal
- Ferrovias em Operação (MT, 2024)
- Área Urbanizada (IBGE, 2019)
- Massas d'Água (IBGE, 2023)
- Limites Administrativos
 - Limites Municipais
 - Regiões Metropolitanas
 - Regionalização CDHU
 - Estado de São Paulo
 - Unidades da Federação

**Informações:**

Base Cartográfica: IBGE, 2022 (limites administrativos)
Projeção: Transversa de Mercator
Datum: SIRGAS 2000 - EPSG 4674
Elaboração: Fipec, 2025

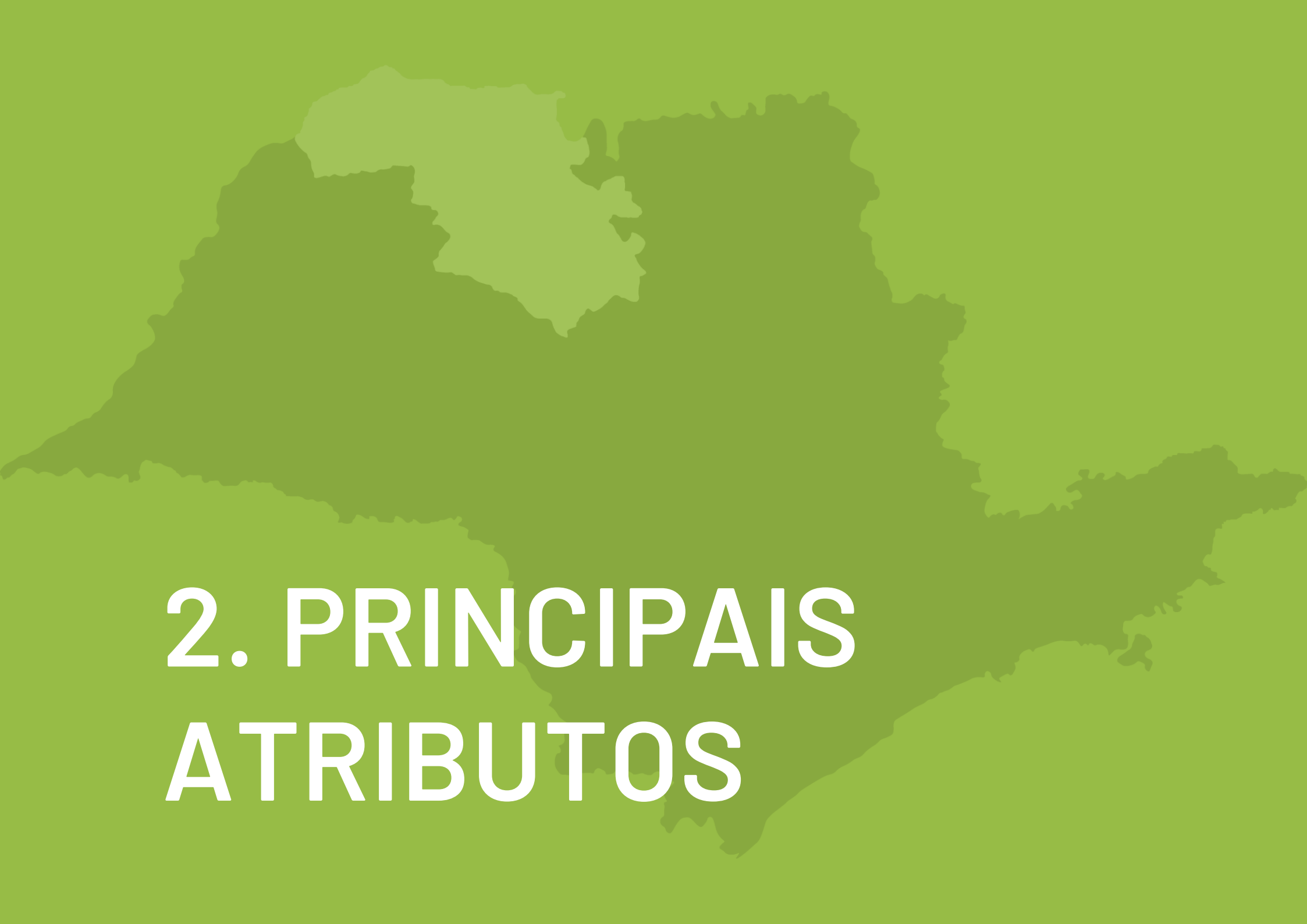


Quadro Socioeconômico

	Regionalização SJRP	% no ESP	ESP
Extensão Territorial (2022)	26.381,66 km ²	10,63%	248.219,49 km ²
População (2022)	1.675.125 hab.	3,77%	44.411.238 hab.
Densidade (2022)	63,50 hab./km ²	-	178,92 hab./km ²
Grau de urbanização	94,67 %	-	96,82 %
PIB 2021 (R\$ milhões)	67.633,47	2,49 %	2.719.751,23
PIB per capita 2021 (mil R\$)	40,38	-	61,24
Área urbanizada (2023)	481,73 km ²	6%	8.019,94 km ²
Cana de açúcar (2023)	9.715,12 km ²	17,43%	55.733,89 km ²
Cítricos (2023)	28,87 km ²	1,43%	2.012,78 km ²
Pastagem (2023)	5.651,92 km ²	13,32%	42.441,08 km ²
Vegetação nativa* (2023)	2.547,49 km ²	4,94%	51.561,73 km ²
Tx. crescimento geométrico anual População (2022-2010)	0,91%	-	0,61%
Tx. crescimento geométrico anual Área Urbanizada (2022-2010)	2,36%	-	1,24%
Rede de Centralidades	7 centros	9,21%	76 centros

* Somatório das classes formação florestal, formação savânica, formação campestre, campo alagado e área pantanosa

Elaboração: Fipe, 2025



2. PRINCIPAIS ATRIBUTOS

2.1 DINÂMICA ECONÔMICA

SÍNTESE DA DINÂMICA ECONÔMICA

Região de São José do Rio Preto
ESTADO DE SÃO PAULO



LEGENDA:

Polos de Desenvolvimento (SDE, 2019)

- Saúde e Farma
- Agritech, Aeroespacial e Serviços de TI
- Biocombustíveis
- Alimentos e Bebidas
- ⊗ Parque Tecnológico (InvesteSP, 2025)
- Ⓐ Estâncias Turísticas (SETURV, 2024)

PIB Municipal (Bilhões - IBGE, 2021)

- 0 - 0,3
- 0,3 - 1,1
- 1,1 - 5,2
- 5,2 - 21

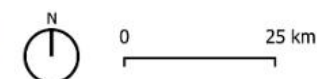
Travessias Rodoviárias (ANA, 2016)

Rodovias (IBGE, 2023; FIPE, 2025)

- Rodovias Secundárias
- Rodovias Principais
- Ferrovias em Operação (MT, 2024)
- Área Urbanizada (IBGE, 2019)
- Massas d'Água (IBGE, 2023)

Limites Municipais

- Regiões Metropolitanas
- Regionalização CDHU
- Estado de São Paulo
- Unidades da Federação



Informações:

Base Cartográfica: IBGE, 2022 (limites administrativos)
Projeção: Transversa de Mercator
Datum: SIRGAS 2000 - EPSG 4674
Elaboração: Fipec, 2025

A região de São José do Rio Preto, apesar de representar apenas **3,8% da população do estado**, teve relevante crescimento populacional entre os anos de 2010 e 2022. Neste período, apresentou taxa de crescimento geométrico (TGCA) de 0,9%, sendo a terceira região de maior aumento no estado. Destaca-se a importância da Região Metropolitana de São José do Rio Preto, com crescimento de 1,2% da população, e a expansão populacional do município-sede (1,4%), o terceiro maior dentre as cidades consideradas de porte médio no estado, representando, sozinho, 29% da população da região.

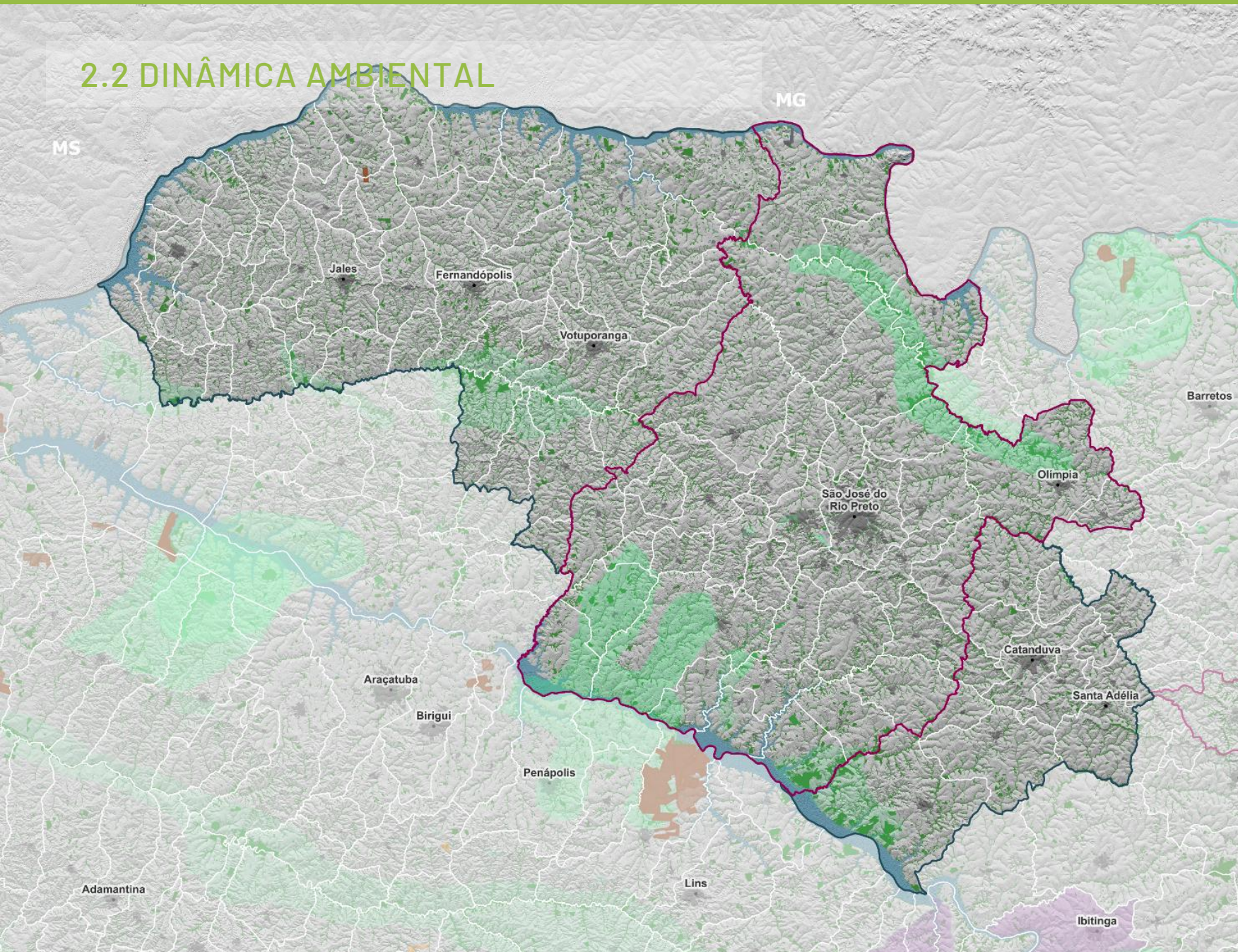
Do ponto de vista econômico, a região baseia-se na produção agropecuária e concentra poucos segmentos industriais, sendo estes de baixa intensidade tecnológica considerando-se a distribuição dos empregos formais.

Na agropecuária, os municípios de fora da região metropolitana representam a maior parcela do valor adicionado do setor. A região destaca-se como produtora de **cana-de-açúcar, cuja área colhida teve aumento de 255% entre os anos de 2003 e 2023**, que vem substituindo outra cultura de importância na região, a de laranja. A criação de bovinos também é destaque na região, mas as áreas de pastagem estão, igualmente, sendo substituídas pelo cultivo de cana-de-açúcar.

Considerando a importância do setor primário, os **segmentos industriais de destaque estão integrados à produção agrícola**. Sobressaem-se, de acordo com o Valor de Transformação Industrial, a **produção de alimentos e bebidas**, especialmente de açúcar, carne bovina e processados, e a indústria de biocombustíveis. Em consequência, os Polos de Desenvolvimento de maior potencialidade, mapeados pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, são o de Alimentos e Bebidas, espalhados por toda a região, e o de Biocombustíveis, mais concentrados na RMSJRP, mas presentes também no município de Catanduva, importante polo local.

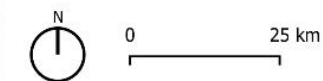
Igualmente de grande relevância na região, o município de Olímpia, além de ser uma notória estância turística do estado, destaca-se também nos demais segmentos econômicos.

2.2 DINÂMICA AMBIENTAL

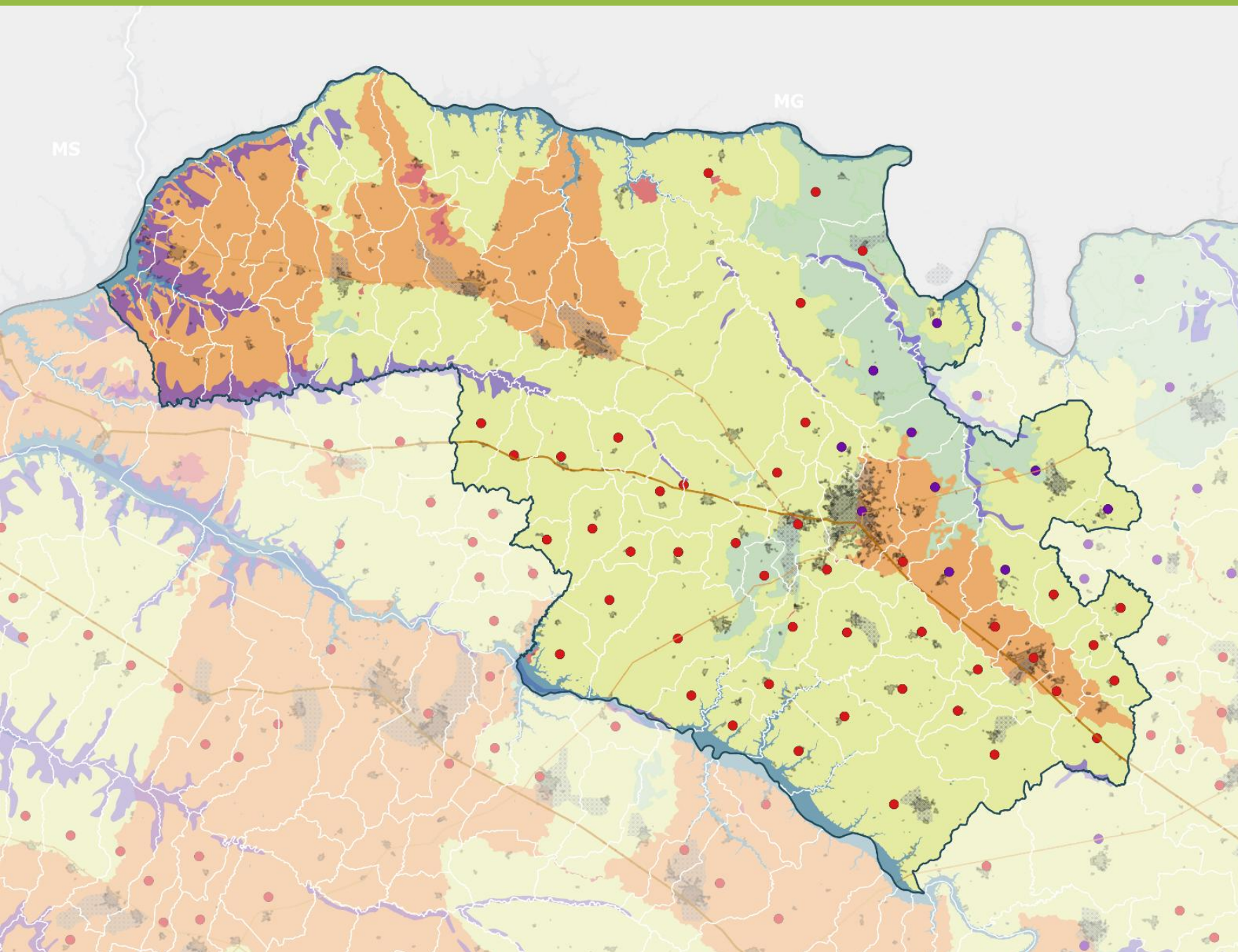
MEIO AMBIENTE
ATRIBUTOSRegião de São José do Rio Preto
ESTADO DE SÃO PAULO

LEGENDA:

- Inventário Florestal (SEMIL, 2020)
- Áreas com Maior Indicação para Incremento da Conectividade (BIOTA FAPESP, 2008)
- Unidades de Conservação de Proteção Integral (Fundação Florestal, 2022)
- Unidades de Conservação de Uso Sustentável (Fundação Florestal, 2022)
- Área Urbanizada (IBGE, 2019)
- Massas d'Água (IBGE, 2023)
- Rodovias (IBGE, 2023; FIPE, 2025)
 - Rodovias Secundárias
 - Rodovias Principais
- Ferrovia em Operação (MT, 2024)
- Limites Administrativos
 - Limites Municipais
 - Regiões Metropolitanas atlas
 - Regionalização CDHU
 - Estado de São Paulo
 - Unidades da Federação



Informações:
Base Cartográfica: IBGE, 2022 (limites administrativos)
Projeção: Transversa de Mercator
Datum: SIRGAS 2000 - EPSG 4674
Elaboração: Fipec, 2025



MEIO AMBIENTE VULNERABILIDADE

Região de São José do Rio Preto
ESTADO DE SÃO PAULO

LEGENDA:

Porcentagem de Vegetação Nativa em APPs Hídricas
ZEE (SEMIL, 2022)

- 0 - pior situação
- 0,25
- 0,5
- 0,75

Risco de incêndio florestal por município (Semil, 2022)

- Muito alto
- Alto

Balanco Hídrico Quali-Quantitativo (ANA, 2016)

- Criticidade quali-quantitativa
- Áreas de Vulnerabilidade de Aquíferos (DAEE, 1997)
- Área Urbanizada (IBGE, 2019)
- Limites Municipais (São Paulo)

Rodovias (IBGE, 2023 - FIPE, 2025)

- Rodovias Secundárias
- Rodovias Principais
- Limites Municipais (São Paulo)



0 25 km

Informações:

Base Cartográfica: IBGE, 2022 (limites administrativos)
Projeção: Transversa de Mercator
Datum: SIRGAS 2000 - EPSG 4674
Elaboração: Fipec, 2025

Como apontado no diagnóstico do PDUI-RMSJRP⁴, a Região de São José do Rio Preto apresenta características singulares que exigem uma atenção especial à dinâmica ambiental local. A predominância histórica da agricultura e da pecuária, aliada à ausência de áreas legalmente protegidas, resultou em um **território com baixa cobertura de vegetação nativa**. Esse cenário intensifica os impactos ambientais, especialmente no contexto das mudanças climáticas.

Dentre os principais riscos ambientais e climáticos enfrentados pela região estão a perda de biodiversidade e habitats, a pressão sobre os recursos hídricos, a degradação do solo e a vulnerabilidade a riscos geológicos, sobretudo relacionados aos recursos hídricos. Esses fatores comprometem a capacidade de resiliência da região frente às mudanças climáticas, **evidenciando a gestão dos recursos hídricos como um dos principais desafios locais**.

Devido à subdivisão hidrográfica do estado, cinco Unidades de Gerenciamento de Recursos Hídricos (UGRHs) incidem sobre a região, fragmentando a gestão dos recursos hídricos no território. Os mananciais, tanto superficiais quanto subterrâneos, vêm sendo submetidos a uma pressão crescente em razão das demandas do setor agropecuário e do abastecimento público.

Os recursos hídricos apresentam os piores indicadores de disponibilidade do Estado, com alertas em municípios como Catanduva, Olímpia e São José do Rio Preto. A Unidade de Gerenciamento de Recursos Hídricos (UGRHI) 15 – Turvo/Grande, onde se localizam esses municípios, tem sido classificada como crítica em relação à razão entre a vazão subterrânea outorgada e as reservas exploráveis. O forte aumento da demanda por água – para abastecimento público, atividades agroindustriais e irrigação – intensifica os conflitos por disponibilidade hídrica. A exploração do Aquífero Bauru tem sido intensa, gerando áreas de superexploração e impactos antrópicos significativos, com destaque para São José do Rio Preto.

A escassez de remanescentes de vegetação nativa de grande porte, aliada a uma configuração fundiária que dificulta a criação de áreas voltadas à preservação ambiental, compromete a proteção de zonas prestadoras de serviços ecossistêmicos essenciais. Em um território marcado pela fragmentação fundiária e pela multiplicidade de proprietários, o uso concentrado da terra – ainda que em conformidade com a legislação ambiental – tem se mostrado pouco eficaz na mitigação das vulnerabilidades ambientais da região.

Apesar da proteção legal conferida às Áreas de Proteção Permanente (APPs), especialmente nas margens dos rios, os esforços voltados à sua recuperação e restauração têm sido limitados e aquém das exigências ecológicas do território.

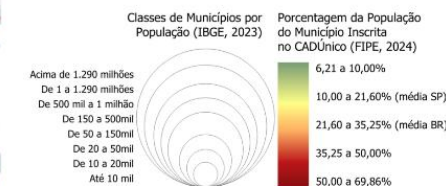
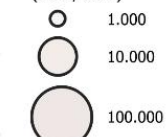
Conforme indicado pelo PDUI-RMSJRP, a estratégia do PDUH para aumentar a resiliência regional e promover a adaptação às mudanças climáticas na região de São José do Rio Preto deverá concentrar-se recomposição das Áreas de Preservação Permanente (APPs) hídricas. Essa abordagem visa fortalecer a conectividade ecológica e ampliar as áreas responsáveis pela provisão de serviços ecossistêmicos, com ênfase especial nos serviços hidrológicos.

⁴ https://rmsjrp.pdui.sp.gov.br/wp-content/uploads/P7_DIAGNOSTICO_RMS-JRP_18102022.pdf

2.3 VULNERABILIDADE SOCIOTERRITORIAL

SÍNTESE VULNERABILIDADE
SOCIOTERRITORIALRegião de São José do Rio Preto
ESTADO DE SÃO PAULO

LEGENDA:

Porcentagem da População do Município Inscrita
no CADÚnico e Classes de Municípios por PopulaçãoPopulação em favelas e comunidades urbanas
(IBGE, 2022)Áreas de Vulnerabilidade de Aquíferos
(DAEE, 1997)Porcentagem de Vegetação Nativa em APPs Hídricas
ZEE (SEMIL, 2022)

Suscetibilidade do Solo à Erosão (IPA, 2022)



Rodovias (IBGE, 2023; FIPE, 2025)

Ferrovia em Operação (MT, 2024)

Área Urbanizada (IBGE, 2019)

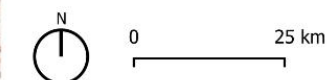
Massas d'água

Regionalização CDHU

Limites Municipais

Regiões Metropolitanas

Estado de São Paulo



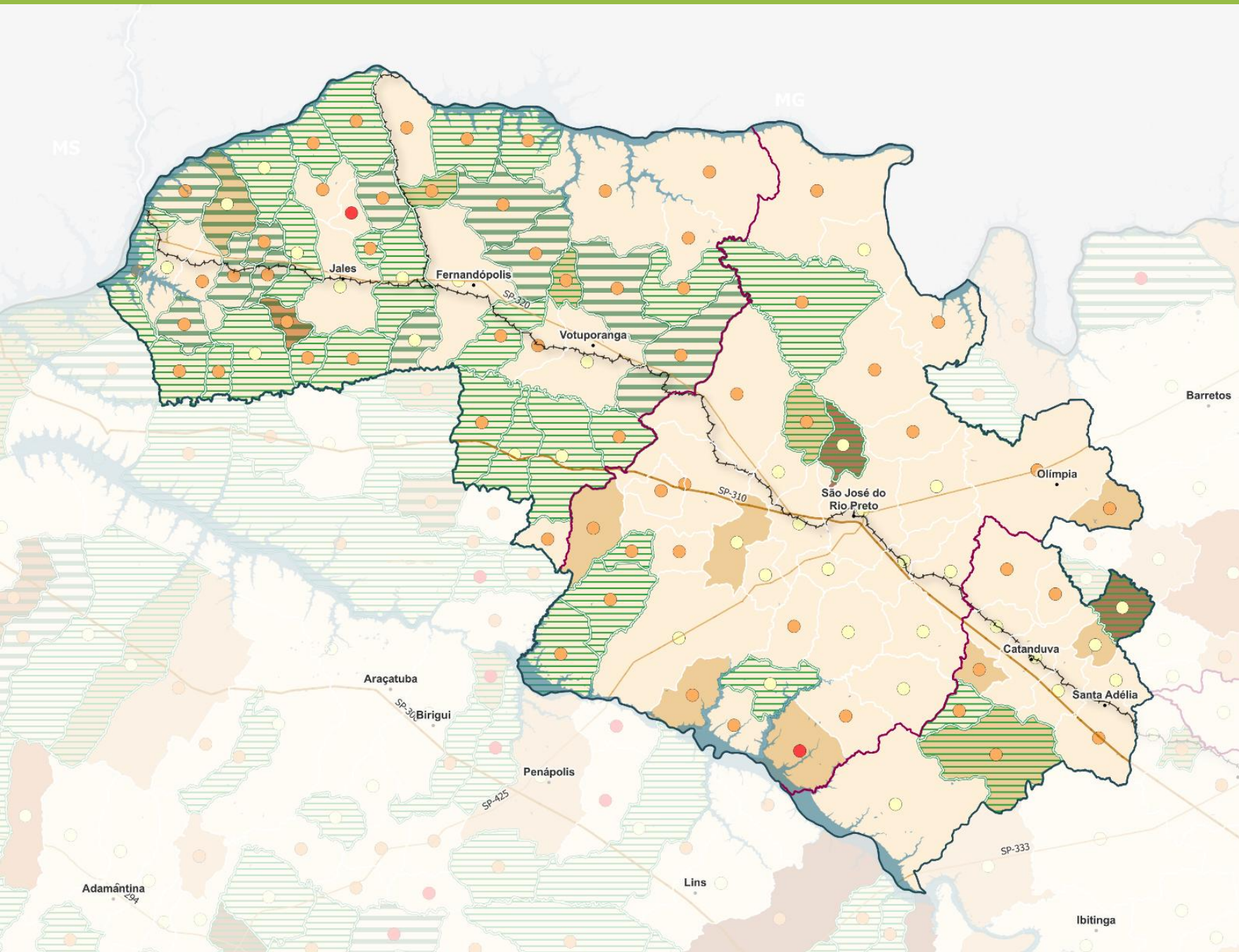
Informações:

Base Cartográfica: IBGE, 2022 (limites administrativos)

Projeção: Transversa de Mercator

Datum: SIRGAS 2000 - EPSG 4674

Elaboração: Fipec, 2025



INDICADOR DE COLETA E TRATABILIDADE DE ESGOTO DA POPULAÇÃO URBANA DO MUNICÍPIO-ICTEM

Região de São José do Rio Preto

ESTADO DE SÃO PAULO

LEGENDA:

Porcentagem da população por faixa do CadÚnico

- Maior que 10% até 21,60% (média ESP)
- Maior que 21,60% até 35,25% (média BR)
- Maior que 35,25% até 50%

Percentual de domicílios rurais (Censo, 2022)

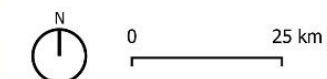
- 10 a 20%
- 20 a 73%

Indicador de Coleta e Tratabilidade de Esgoto da População Urbana de Município -ICTEM (CETESB, 2022)

- 0,0 - 2,5
- 2,6 - 5
- 5,1 - 7,5
- 7,6 - 10
- Massas d'Água (IBGE, 2023)

Rodovias (IBGE, 2023; FIPE, 2025)

- Rodovias Secundárias
- Rodovias Principais
- Ferrovias em Operação (MT, 2024)
- Limites Municipais
- Regiões Metropolitanas
- Regionalização CDHU



Informações:

Base Cartográfica: IBGE, 2022 (limites administrativos)
Projeção: Transversa de Mercator
Datum: SIRGAS 2000 - EPSG 4674
Elaboração: Fipec, 2025

Uma superposição de vulnerabilidades pode ser verificada na Região de São José do Rio Preto, demandando para sua análise e enfrentamento o entendimento de suas interações em diferentes locais, e graus de ocorrência. Reflexo de um território fortemente antropizado, em que são escassas as áreas naturais preservadas, destaca-se a perda de vegetação nativa nas APP hídricas e a expansão da mancha urbana sobre áreas de suscetibilidade ambiental, sobretudo a suscetibilidade à erosão.

Merecem especial atenção na região o grande número de pequenos municípios com reduzida capacidade de resposta a eventos climáticos extremos – como secas prolongadas e ondas de calor –, marcados por baixos níveis de renda e pela necessidade de políticas sociais efetivas também no enfrentamento das elevadas taxas de homicídio. De acordo com o IPVS de 2010, são justamente nas periferias de suas maiores cidades que estão concentradas as áreas de maior vulnerabilidade social. Soma-se a esse panorama o fato de que uma significativa parcela de sua população encontra-se em situação de pobreza, vivendo com até 1/2 salário-mínimo per capita ao mês.

Com relação à universalização dos serviços de água e esgoto na região, os maiores desafios concentram-se na expansão do atendimento para as áreas rurais e na melhoria da eficiência do atendimento – sobretudo quanto ao tratamento de esgoto – nas áreas já atendidas, como mostram os dados do Indicador de Coleta e Tratabilidade de Esgoto da População Urbana de Município (ICTEM).

Observa-se uma incidência relevante de óbitos por doenças relacionadas ao saneamento ambiental insuficiente na região, especialmente em municípios menores e empobrecidos, distantes dos grandes centros e próximos às fronteiras. Esse cenário decorre da combinação de precariedades pontuais dos serviços de saneamento – muitas vezes mascaradas pelas taxas municipais médias de atendimento –, vulnerabilidade socioeconômica e condições ambientais, agravadas pelo clima cada vez mais quente e pelos períodos de estiagem cada vez mais intensos.

2.4 DINÂMICA URBANA E CENTRALIDADES

SÍNTESE DINÂMICA URBANA
E CENTRALIDADESRegião de São José do Rio Preto
ESTADO DE SÃO PAULO

LEGENDA:

Relação entre TCGA População e Área Urbanizada
(IBGE, 2024; Mapiomas, 2024)

- Decrescimento pop./expansão urb. alta
- Decrescimento Pop./Expansão Urb. Baixa
- Crescimento Pop. Baixo/Expansão Urb. Alta
- Crescimento Pop. Alto e Expansão Urb. Alta
- Crescimento Pop. Baixo/Expansão Urb. Baixa

Clusterização de Áreas Urbanizadas (mín. 5un. em 10km)

- Aglomerado Orientado, com Metrôpole
- Centralidade Regional
- Aglomerado de Centralidades
- Aglomerados Esparsos
- Núcleos Isolados
- Centralidades Regionais (REGIC, 2018)

Rede Urbana da Região

Rodovias (IBGE, 2023 - FIPE, 2025)

- Estradas Vicinais
- Rodovias Secundárias
- Rodovias Principais
- Ferrovia em Operação (MT, 2024)
- Área Urbanizada (IBGE, 2019)
- Unidades de Conservação Proteção Integral (FF, 2022)
- Massas d'Água (IBGE, 2023)

- Limites Municipais
- Regiões Metropolitanas
- Regionalização CDHU
- Estado de São Paulo



0 25 km

Informações:

Base Cartográfica: IBGE, 2022 (limites administrativos)
Projeção: Transversa de Mercator
Datum: SIRGAS 2000 - EPSG 4674
Elaboração: Fipec, 2025

A caracterização da configuração espacial do território busca identificar as principais dinâmicas urbano-regionais e os processos de produção e transformação da paisagem.

Esta porção noroeste do estado paulista, têm características de ocupação, práticas socioespaciais e econômicas ligadas tanto ao espaço urbano quanto ao rural, conformando *continuum* entre as duas categorias que aproxima as relações produtivistas com os centros urbanos.

O padrão de ocupação espacial predominante na região é o aglomerado orientado, com metrópole, concentrado ao longo das rodovias SP-310, SP-320 e da ferrovia RMP (linha operada pela Rumo Malha Paulista), eixo conector entre as cidades mais populosas da região e indutor dos processos de conurbação com dispersão urbana, sobretudo entre Votuporanga, RMSJRP e Catanduva. Nos extremos Leste-Oeste observa-se a presença de aglomerados esparsos, em Olímpia e Santa Fé do Sul, mostrando um **aumento da dispersão entre as manchas urbanas até a conformação de núcleos isolados**, sobretudo nas cidades de pequeno porte.

As taxas de crescimento geométrico da população e área urbanizada da região apresentam valores superiores à média do estado, indicando uma ampliação da dinâmica demográfica nos centros urbanos. Ainda assim, observam-se fenômenos de **decréscimo populacional e baixo crescimento de domicílios em municípios com alta expansão urbana**, no arco entre Catanduva, Olímpia e porção norte da RMSJRP. Esse fenômeno pode indicar o aumento da oferta de lotes nas franjas de municípios, em modelo de urbanização ineficiente e desequilibrado, sem a correspondente conexão com a demanda por novas moradias.

Outro processo de transformação urbana relevante é a **verticalização** dos municípios que conformam a rede de centralidades regional, São José do Rio Preto, Catanduva, Votuporanga, Fernandópolis, Santa Fé do Sul e Olímpia, e a ampliação na participação dos domicílios em condomínio nas cidades da RMSJRP, Jales e no entorno deste centro e Catanduva.

Diante deste quadro, o desafio posto para o ordenamento territorial desta região é ampliado quando levantada a incidência de **Planos Diretores** nos municípios, já que 55,6% dos municípios com obrigatoriedade de elaboração da lei não a possuem, e 19% dos planos têm datas anteriores a 2008.

2.5 TRANSPORTE E MOBILIDADE

SÍNTESE DO POTENCIAL DE
CONECTIVIDADE E
ACESSIBILIDADERegião de São José do Rio Preto
ESTADO DE SÃO PAULO

LEGENDA:

Potencial de Conectividade e Acessibilidade (FIPE, 2024)

- Abaixo da Média Estadual
- Na Média Estadual
- Acima da Média Estadual
- Muito Acima da Média Estadual

Infraestrutura Aeroportuária (Min. Transportes, Min. Portos e Aeroportos, 2023, 2024)

- Demais Aeródromos
- Aeroportos Regionais
- Aeroporto Regional com Voos Regulares

Infraestrutura Ferroviária (Min. Transportes, 2023, Rumo, 2025, Mrs, 2025, FCA, 2025, ANTT, 2023)

- Pátio / Ponto de Abastecimento
- Terminais e Complexos

Rodovias (IBGE, 2023; FIPE, 2025)

- Estradas Terciárias
- Rodovias Secundárias
- Rodovias Principais
- Ferrovia em Operação (MT, 2024)
- Massas d'Água (IBGE, 2023)

Limites Administrativos

- Limites Municipais
- Regiões Metropolitanas
- Regionalização CDHU
- Estado de São Paulo



0 25 km

Informações:

Base Cartográfica: IBGE, 2022 (limites administrativos)
Projeção: Transversa de Mercator
Datum: SIRGAS 2000 - EPSG 4674
Elaboração: Fipec, 2025

Na Região de São José do Rio Preto, destaca-se o papel central do modal rodoviário, evidenciando a hegemonia do rodoviarismo em detrimento dos demais modos de transporte. Essa predominância define a estrutura de acessibilidade e conectividade regional, conforme descrito a seguir.

Para fins deste diagnóstico, entende-se “acessibilidade” como a capacidade de alcançar e acessar determinada localidade, enquanto “conectividade” refere-se à qualidade das ligações territoriais, considerando os elementos que facilitam ou dificultam os deslocamentos. Assim, a conectividade abrange não apenas a presença de vias, mas também os fatores que fragmentam o território e comprometem a fluidez e a integração espacial.

Em primeiro lugar, destaca-se a presença da Rodovia Washington Luís (SP-310), classificada como “rodovia principal” segundo a metodologia adotada. Essa via atravessa a região no sentido Sudeste-Noroeste, conectando centralidades e subcentralidades em escalas estadual e federal.

Há, ainda, rodovias de caráter regional, como a Assis Chateaubriand (SP-425) e o trecho paulista da Rodovia Presidente João Goulart ou Transbrasiliana (SP-387/BR-153), anteriormente conhecida como Belém-Brasília. Classificadas, segundo a metodologia adotada, como “rodovias secundárias”, essas vias estabelecem conexões com a Rodovia Washington Luís, principal eixo rodoviário da região.

Por fim, destaca-se a presença de uma rede de rodovias classificadas como “estradas terciárias”, que desempenham um papel estratégico, especialmente nos deslocamentos de mercadorias agropecuárias e de pessoas até os principais eixos rodoviários. Um aspecto que merece atenção nesse conjunto viário é a elevada taxa de acidentes, o que acende um alerta quanto à segurança viária nesses trechos.

Outro componente relevante para a mobilidade regional é a malha ferroviária consolidada na região, utilizada exclusivamente para o transporte de cargas. Essa rede tem papel fundamental no escoamento da produção agropecuária local e nacional, sobretudo por sua conexão com o Porto de Santos, principal terminal de movimentação de cargas do país.

A região também abriga um dos principais aeroportos do estado, atualmente em processo de expansão. Além disso, conta com outras estruturas aeroportuárias com previsão de melhorias e ampliação, com destaque para o futuro Aeroporto Internacional de Olímpia, cuja implantação está alinhada às potencialidades econômicas e turísticas da região.

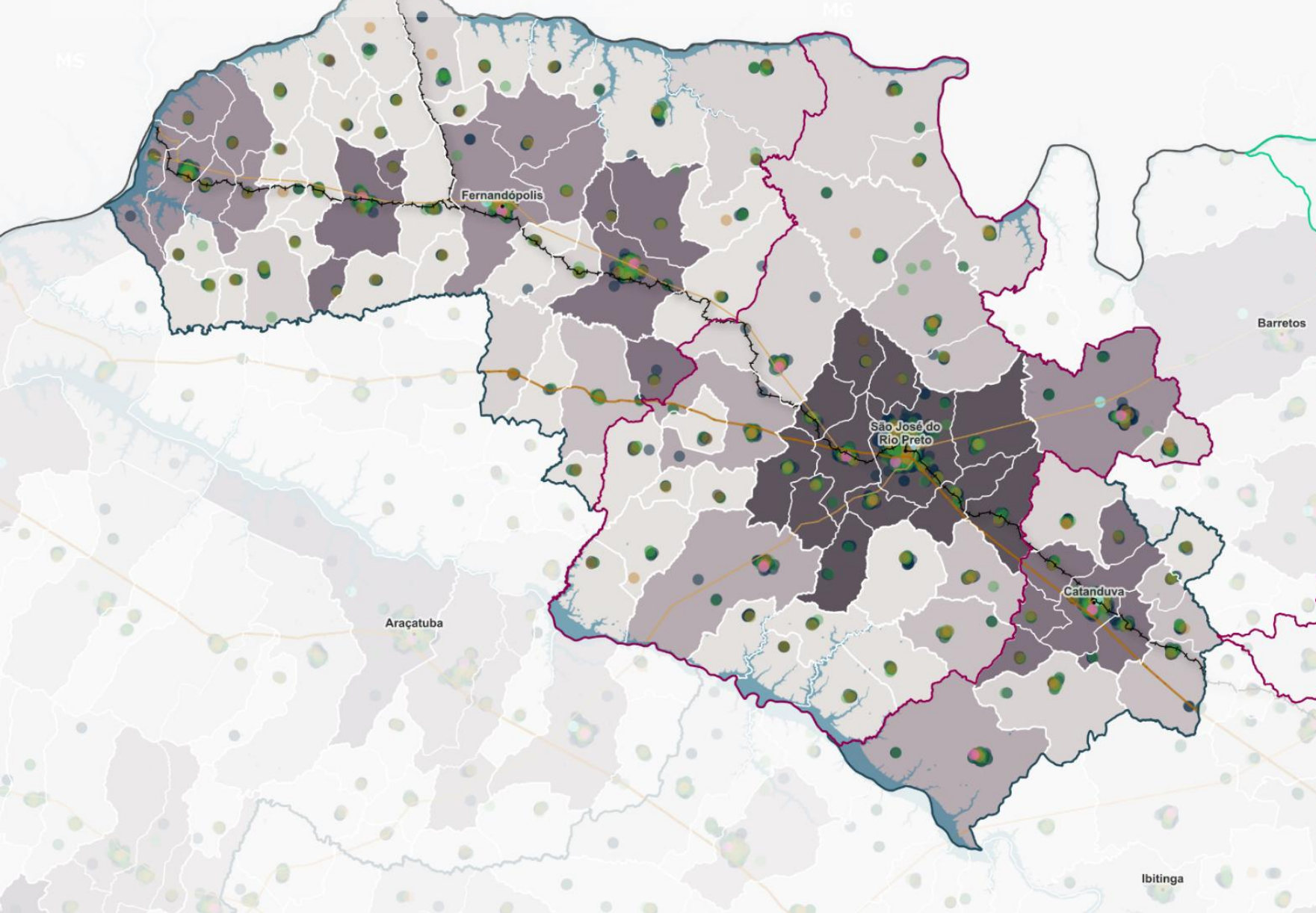
Com o objetivo de fomentar cidades mais inclusivas, resilientes, compactas, conectadas e dinâmicas, torna-se evidente a carência de instrumentos legais que viabilizem o desenvolvimento integrado da rede de mobilidade urbana.

Essa lacuna institucional reforça a urgência na elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana, fundamentais não apenas para orientar o planejamento territorial, mas também como requisito para a articulação e atração de investimentos federais voltados ao setor.

A redução da dependência do transporte individual como principal meio de deslocamento na região depende diretamente da ampliação da oferta de transporte público, em consonância com as diretrizes estabelecidas pelos Planos de Mobilidade Urbana.

Tais planos devem, portanto, promover a integração entre os diferentes modos de transporte, com prioridade para o transporte coletivo em relação ao individual. Essa diretriz deve refletir diretamente na alocação dos investimentos municipais, na sustentabilidade da operação do sistema coletivo e na orientação das decisões de longo prazo — inclusive aquelas relacionadas ao uso e à ocupação do solo.

2.6 INFRAESTRUTURA SOCIAL E URBANA



INFRAESTRUTURA SOCIAL E URBANA - SÍNTESE

Região de São José do Rio Preto

ESTADO DE SÃO PAULO



LEGENDA:

Equipamentos

- Saúde (SEADE, 2023)
- Educação (SEADE, 2023)
- Assistência Social (SEDS, 2024)
- Estádios de Futebol (CBF, 2016)
- Presença de um ou mais shopping centers no município (ABRASCE, 2024)
- Centralidades Regionais (REGIC, 2018)

Índice de Atração Geral, por AP (REGIC, 2018)

- 0 - 924
- 924 - 2.462
- 2.462 - 4.358
- 4.358 - 8.855
- 8.855 - 62.199
- 62.199 - 79.645
- 79.645 - 962.076

Rodovias (IBGE, 2023; FIPE, 2024)

- Rodovias Secundárias
- Rodovias Principais
- Ferrovia em Operação (MT, 2024)
- Massas d'Água (IBGE, 2023)

Limites administrativos

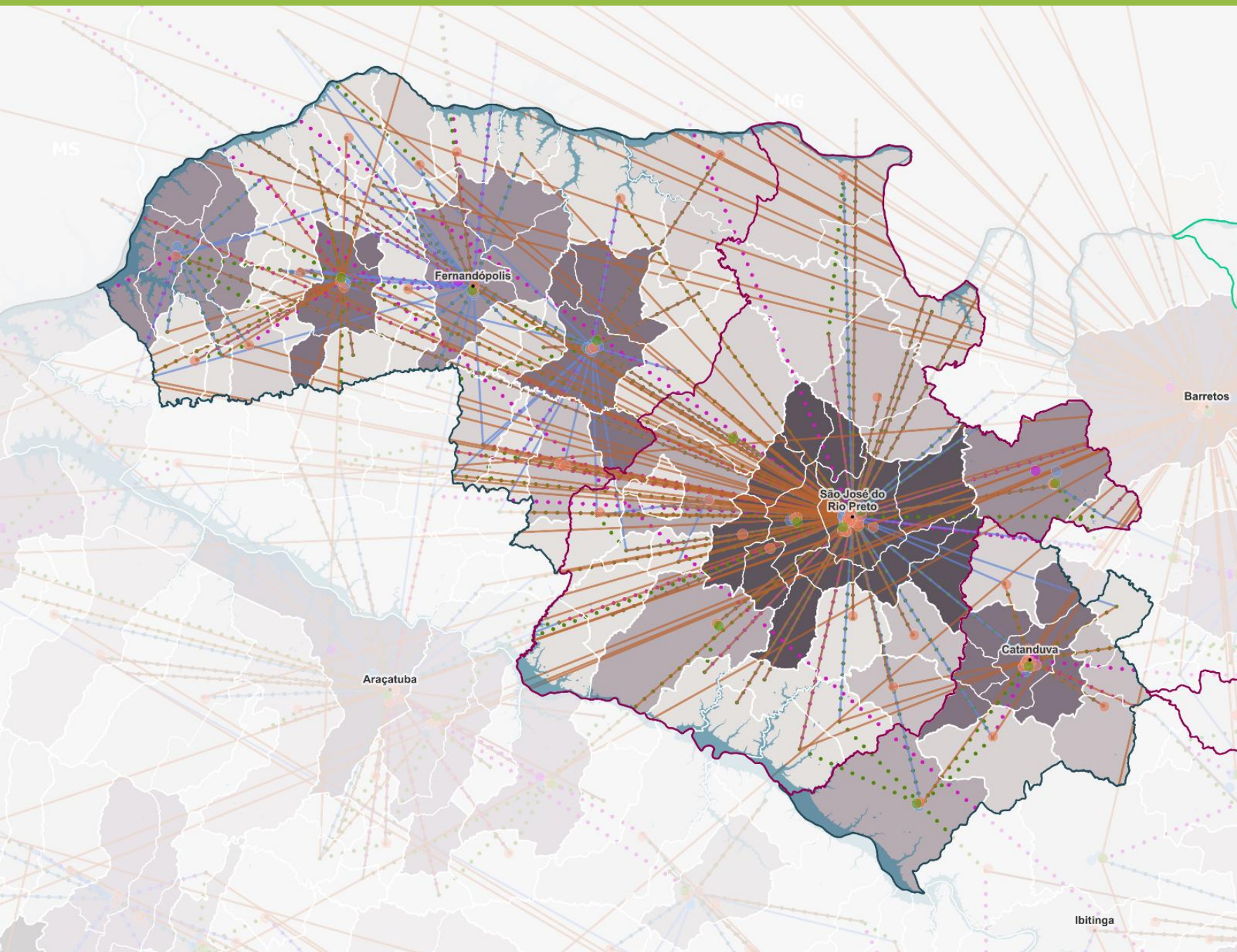
- Limites Municipais
- Regiões Metropolitanas
- Regionalização CDHU
- Estado de São Paulo
- Unidades da Federação



0 25 km

Informações:

Base Cartográfica: IBGE, 2022 (limites administrativos)
 Projeção: Transversa de Mercator
 Datum: SIRGAS 2000 - EPSG 4674
 Elaboração: Fipec, 2025



REDE DE CENTRALIDADES E EQUIPAMENTOS SOCIAIS

Região de São José do Rio Preto

ESTADO DE SÃO PAULO



LEGENDA:

Motivos dos deslocamentos de primeira ordem (REGIC, 2018)

- Atividades Culturais
- Atividades Esportivas
- Ensino Superior
- Saúde de Alta Complexidade

Índice de Atração Geral, por AP (REGIC, 2018)

- 0 - 924
- 924 - 2.462
- 2.462 - 4.358
- 4.358 - 8.855
- 8.855 - 62.199
- 62.199 - 79.645
- 79.645 - 962.076

- Instituição de Ensino Superior (SEADE, 2023)
- Hospital (SEADE, 2023)
- Estádio de Futebol (CBF, 2016)
- Presença de um ou mais shopping centers no município (ABRASCE, 2024)
- Centralidades Regionais (REGIC, 2018)

Massas d'Água (IBGE, 2023)

- Limites Municipais
- Agglomeração Urbana
- Regiões Metropolitanas
- Regionalização CDHU
- Estado de São Paulo
- Unidades da Federação



0 25 km

Informações:

Base Cartográfica: IBGE, 2022 (limites administrativos)
Projeção: Transversa de Mercator
Datum: SIRGAS 2000 - EPSG 4674
Elaboração: Fipec, 2025

O levantamento dos dados sobre a infraestrutura social busca verificar o atendimento através de equipamentos e serviços públicos relacionados com a garantia **dos direitos sociais e fundamentais**, que dão suporte à vida cotidiana da população: **educação, saúde, assistência social, esporte, cultura e lazer**.

Nos temas educação e saúde, todos os 98 municípios da região CDHU contam com ao menos uma Unidade Básica de Saúde (UBS) e escolas municipais e estaduais. Os arranjos populacionais de São José do Rio Preto e Jales são os mais relevantes e atratores nesses dois temas, e na sequência, outros se mostram relevantes, sendo área de ponderação (AP)⁵ Votuporanga, Catanduva e Fernandópolis. Com relação aos hospitais públicos, há três unidades presentes em Ouroeste e São José do Rio Preto. A educação superior particular e os hospitais privados se apresentam em maior número na região, e atendem a uma parcela da população.

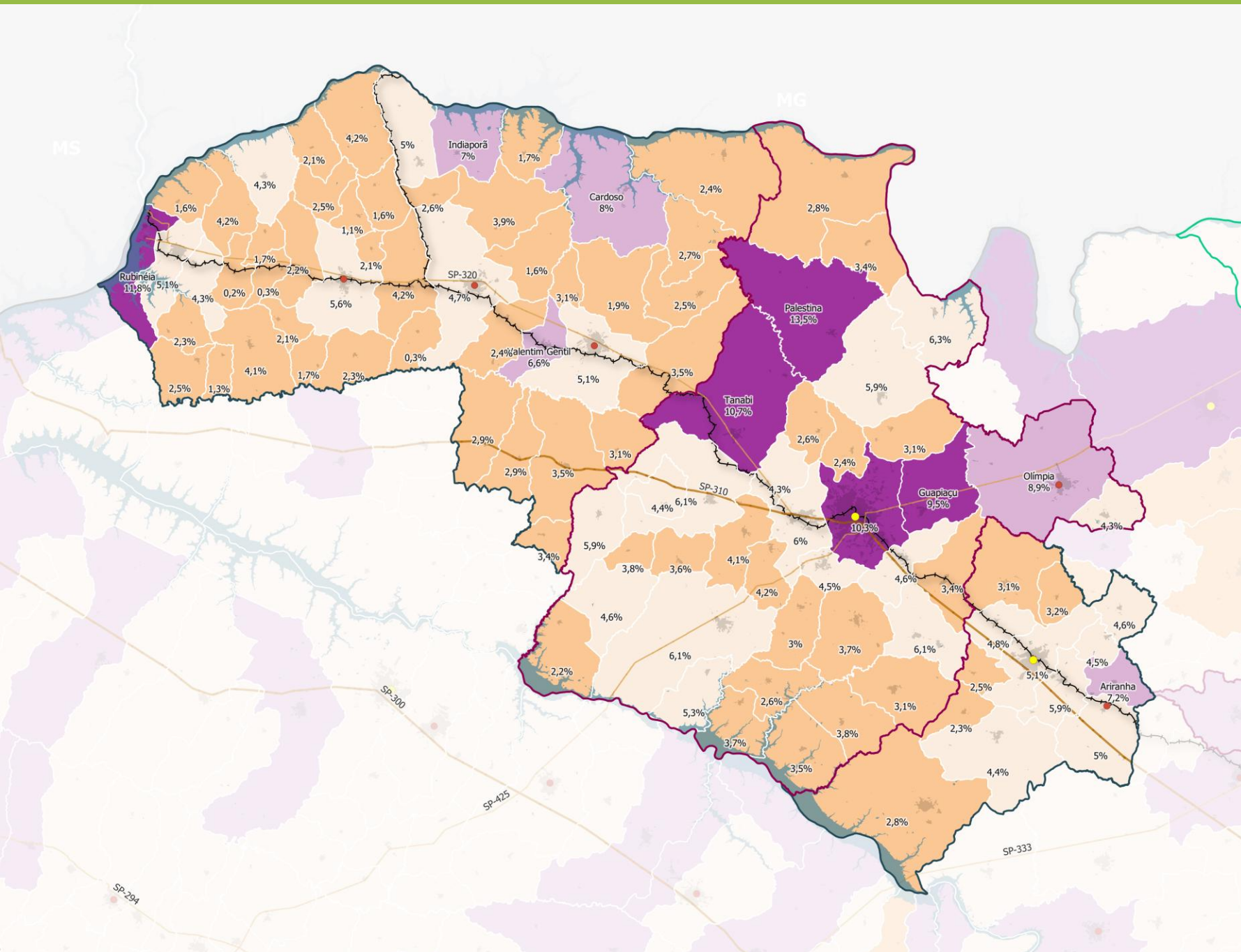
A região apresenta os principais tipos de equipamentos de assistência social. Somente os municípios de Floreal e Nova Aliança não contam com nenhum equipamento com esta finalidade. No mais, os outros 96 municípios possuem ao menos uma unidade de Centro de Referência de Assistência Social (CRAS). Vale ressaltar que os equipamentos de assistência são dimensionados conforme a necessidade e abrangência territorial e populacional.

Os arranjos populacionais que atraem o maior volume de deslocamentos para **atividades esportivas** são AP SJRP (39%), AP Jales (13%) e AP Fernandópolis (11%). Com relação a **equipamentos culturais**, apenas 33% dos municípios da região contam com centros culturais, embora a maioria apresente quadra (98%) ou campo (93%) em seus territórios. Há somente 7 shoppings centers nesta região, em apenas 4 municípios, sendo São José do Rio Preto (4 unidades), Olímpia, Catanduva e Fernandópolis.

De modo geral, os locais com maior concentração de equipamentos são os que atraem o maior número de deslocamentos para essas finalidades.

⁵ As áreas de ponderação do IBGE são unidades geográficas que agrupam setores censitários. Elas são utilizadas para calibrar as estimativas do Censo Demográfico com as informações conhecidas sobre a população.

Base Cartográfica: IBGE, 2022 (limites administrativos)
Projeção: Transversa de Mercator
Datum: SIRGAS 2000 - EPSG 4674
Elaboração: Fipec, 2025



INADEQUAÇÃO HABITACIONAL MUNICIPAL

Região de São José do Rio Preto

ESTADO DE SÃO PAULO



LEGENDA:

Municípios e Arranjos Populacionais (REGIC, 2018)

- Capital Regional B
- Capital Regional C
- Centro Sub-Regional A
- Centro Sub-Regional B

Percentual de Inadequação Habitacional em Relação ao Total de Domicílios (% - CDHU/UFABC, 2024)

- Muito Abaixo da Média Regional
- Abaixo da Média Regional
- Acima da Média Regional
- Muito Acima da Média Regional

Rodovias (IBGE, 2023; FIPE, 2025)

- Rodovias Secundárias
- Rodovias Principais
- Ferrovia em Operação (MT, 2024)
- Área Urbanizada (IBGE, 2019)
- Massas d'Água
- Limites Municipais

- Regiões Metropolitanas
- Regionalização CDHU
- Estado de São Paulo



0 25 km

Informações:

Base Cartográfica: IBGE, 2022 (limites administrativos)
Projeção: Transversa de Mercator
Datum: SIRGAS 2000 - EPSG 4674
Elaboração: Fipec, 2025

A estimativa das necessidades habitacionais da população do Estado de São Paulo sempre é uma atividade desafiadora, em grande parte, devido a diversidade e ao dinamismo da realidade socioeconômica de sua população e regiões.

A identificação e dimensionamento das necessidades habitacionais estão relacionadas ao tipo de ação efetivada pela política habitacional para intervenção no território. A partir desta premissa, a presente avaliação se baseia na abordagem domiciliar com estimativa quantitativa de projeções do censo 2010 para cálculo de Inadequação Ajustada e Déficit Ampliado⁶.

A região de São José do Rio Preto no PDUH corresponde a 2,5% da inadequação habitacional ajustada e 2,1% do déficit habitacional ampliado estaduais, percentuais baixos dentro do contexto macro de priorização das ações de intervenção do Estado. Entretanto, essa baixa participação não significa ausência de demandas, uma vez que as necessidades habitacionais se relacionam linearmente com o porte populacional dos municípios, fazendo com que nos centros regionais de maior expressão sejam acometidos por questões habitacionais.

São José do Rio Preto é o município que mais contribui para o percentual de **déficit habitacional** na região, representando 31,1% do total. Votuporanga (10,1%) e Catanduva (6,3%), duas relevantes centralidades regionais, também apresentam uma notável participação no total regional. Juntos, os três municípios respondem por praticamente metade do déficit de toda a região.

Com relação à **inadequação habitacional**, observa-se, ainda, maior concentração de domicílios com inadequações em São José do Rio Preto (44,2% do total regional), cidade mais populosa e economicamente dinâmica da região. Subsequentemente, Catanduva, Olímpia e Votuporanga são os municípios com maior contribuição para o volume de inadequações da região.

Quando analisado o percentual destas duas dimensões em relação ao total de domicílios dos municípios da região, observa-se uma prevalência de

municípios com percentuais de déficit abaixo ou muito abaixo à média regional (2,5%). Enquanto as maiores taxas de déficit habitacional se concentram em municípios de pequeno porte, localizados fora da Região Metropolitana de São José do Rio Preto. Em contrapartida, nota-se uma concentração de inadequações na RMSJPR e municípios que fazem fronteira com outros estados da federação, como Rubinéia, Indaiaporã e Cardoso.

⁶ Extraído da metodologia MAPPA, desenvolvida por CDHU/UFABC para subsidiar o monitoramento do PE 2011-2023.



3. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO REGIONAL

A Região de São José do Rio Preto, composta por 98 municípios – 70% com menos de 10 mil habitantes – e cerca de 1,7 milhão de habitantes, apresenta uma rede urbana estruturada pelo polo de São José do Rio Preto, apoiado por centralidades como Catanduva, Votuporanga, Fernandópolis, Jales e Santa Fé do Sul. Essa configuração articula fluxos intensos de mobilidade, serviços de saúde, educação superior e atividades econômicas, concentrando infraestrutura e oportunidades em poucos municípios. Cidades médias, como Votuporanga e Catanduva, já enfrentam problemáticas urbanas típicas de metrópoles, incluindo desafios habitacionais e demandas por serviços urbanos.

Do ponto de vista econômico, a região responde por 2,5% do PIB paulista, mantendo forte relevância da agropecuária que representa 10,2% do Valor Adicionado estadual, sobretudo na produção de cana-de-açúcar, e reunindo segmentos industriais ligados à produção de alimentos, biocombustíveis, móveis e veículos automotores. O turismo também se destaca em polos como Olímpia, Ibirá e Santa Fé do Sul.

O crescimento urbano da região ocorreu de modo disperso e acelerado na última década, fazendo desta a região do Estado com as maiores taxas de expansão da mancha urbana entre 2010 e 2022. Já o crescimento populacional, ainda que acima da média estadual foi mais expressivo na RMSJRP e em centros regionais como Santa Fé do Sul e Votuporanga. Essa dinâmica, aliada à forte presença do setor agropecuário pressionam a cobertura vegetal e os recursos hídricos. A região possui o menor índice de vegetação nativa do Estado e baixa presença de áreas protegidas.

Os recursos hídricos apresentam os piores indicadores de disponibilidade do Estado, com alertas em municípios como Catanduva, Olímpia e São José do Rio Preto. A Unidade de Gerenciamento de Recursos Hídricos (UGRHI) 15 – Turvo/Grande, onde se localizam esses municípios, tem sido classificada como crítica em relação à razão entre a vazão subterrânea outorgada e as reservas exploráveis. O forte aumento da demanda por água – para abastecimento público, atividades agroindustriais e irrigação – intensifica os conflitos por disponibilidade hídrica. A exploração do Aquífero Bauru tem sido intensa, gerando áreas de superexploração e impactos antrópicos significativos, com destaque para São José do Rio Preto.

As projeções climáticas indicam elevado aumento de temperatura e estiagens mais longas até 2050, ampliando riscos para a agricultura, a segurança hídrica e a saúde pública, que podem ser potencializados devido ao elevado índice de envelhecimento da região (um dos mais altos do estado), sendo esta população mais vulnerável aos efeitos das ondas de calor.

Observa-se uma incidência relevante de óbitos por doenças relacionadas ao saneamento ambiental insuficiente na região, especialmente em municípios menores e empobrecidos, distantes dos grandes centros e próximos às fronteiras. Esse cenário decorre da combinação de deficiências pontuais dos serviços de saneamento – muitas vezes mascaradas pelas taxas médias municipais de atendimento – e vulnerabilidade socioeconômica agravadas pelas condições ambientais e climáticas.

As desigualdades socioterritoriais são marcantes: enquanto a área central de São José do Rio Preto e dos principais centros urbanos concentram infraestrutura, serviços e equipamentos, municípios menores e bairros periféricos enfrentam precariedade habitacional, déficit de saneamento, envelhecimento populacional e carência de infraestrutura de saúde – 66% dos municípios não dispõem de leitos hospitalares – aumentando a vulnerabilidade social.

Na região, 18,25% da população está inscrita no CadÚnico – em situação de pobreza e baixa renda –, proporção inferior à média do estado. Por outro lado, 61 municípios da região apresentam índices acima da média paulista, e dois municípios – Dolcinópolis e Lourdes – superam a média nacional, evidenciando desigualdades intrarregionais relevantes.

A mobilidade regional é fortemente dependente do sistema rodoviário, especialmente das rodovias Washington Luís (SP-310), Euclides da Cunha (SP-320) e Presidente João Goulart (BR-153), que concentram os fluxos de pessoas e cargas. Apesar da presença de malha ferroviária e aeroportos, sua utilização é restrita. Soma-se a isso o elevado índice de acidentes de trânsito, superior à média estadual, especialmente em rodovias estratégicas.

Em síntese, trata-se de uma região de forte dinamismo econômico, mas com desafios estruturais significativos: desigualdades sociais e territoriais, vulnerabilidade climática crescente e pressão sobre os recursos hídricos e ambientais. Superar esses desafios exige políticas públicas integradas que fortaleçam os instrumentos de planejamento urbano e regional, promovam a cooperação interfederativa e intermunicipal e orientem estratégias voltadas à redução das desigualdades intrarregionais e ao fortalecimento da resiliência socioambiental.