

Estância Turística de Ibitinga



Produto 2: Levantamento de dados e Diagnóstico

Revisão 2



Polo Planejamento.

Sumário

1. Apresentação	8
2. Introdução.....	9
3. Município de Ibitinga: Panorama Geral	13
4. Histórico de Formação do Município.....	15
5. Evolução da Mancha Urbana do Município de Ibitinga.....	16
5.1. Evolução da mancha urbana nos últimos 30 anos.....	17
6. Plano Diretor 2006.....	28
6.1. Política de Desenvolvimento Econômico:.....	28
6.2. Proteção Ambiental.....	29
6.3. Política de Desenvolvimento Rural	29
6.4. Ordenamento do Solo	30
6.4.1. Mobilidade	30
6.4.2. Parcelamento, uso e ocupação do solo	33
6.4.3. Divisão territorial - Do Macrozoneamento.....	34
6.5. Função Social da Propriedade Urbana	38
6.5.1. Instrumentos da Política Urbana	38
6.5.2. Estudos prévios	38
6.5.3. Parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, IPTU Progressivo no Tempo e Desapropriação com Pagamento em Títulos.....	39
6.5.4. Consórcio Imobiliário	39

6.5.5.	Direito de Preempção	40
6.5.6.	Operações Urbanas Consorciadas	40
6.5.7.	Da Outorga Onerosa do Direito de Construir	40
6.6.	Habitação	40
6.6.1.	Instrumentos de Regularização Fundiária	41
6.7.	Ação Social.....	41
6.8.	Análise do Plano Diretor Vigente	42
7.	Zoneamento Atual	42
7.1.	Perímetro Urbano Atual.....	43
7.2.	Zoneamento Vigente.....	45
8.	Aspectos Físicos e Territoriais.....	48
8.1.	Topografia	48
8.2.	Hidrografia.....	50
8.3.	Vegetação.....	53
8.4.	Barreiras Físicas e Antropomórficas.....	55
9.	Demografia.....	57
10.	Infraestrutura Urbana	62
10.1.	Saneamento.....	62
10.1.1.	Água e Esgoto.....	62
10.1.2.	Coleta de Resíduos Sólidos.....	66
10.2.	Infraestrutura viária – Calçada e Asfalto	68
10.3.	Energia	72
11.	Serviços Públicos.....	75

11.1.	Saúde	77
11.2.	Educação e Cultura	79
11.3.	Segurança	85
12.	Uso do Solo Real	87
12.1.	Uso do Solo	88
12.1.1.	Imóveis com uso informado apenas no cadastro imobiliário (Análise 1).....	89
12.1.2.	Imóveis com uso informado no cadastro imobiliário e/ou no cadastro de empresas (Análise 2).....	89
12.2.	Vazios Urbanos	92
13.	Habitação e Situação Fundiária	95
13.1.	Total de imóveis urbanos e rurais (edificados ou vazios).	95
13.2.	Situação fundiária dos imóveis.....	96
13.3.	Loteamentos levantados	97
13.1.	Regiões Administrativas - Padrão Socioeconômico	99
13.1.1.	Parcelamentos irregulares e habitações subnormais	100
13.2.	Ocupações em áreas de preservação – Ranchos e Clubes Náuticos.....	102
13.3.	Ocupações em áreas de risco e de uso indevido.....	103
13.1.	Déficit e Programas Habitacionais.....	103
14.	Mobilidade Urbana	104
14.1.	Plano de Mobilidade Urbana de Ibitinga.....	104
14.2.	Conectividade Regional da Cidade	107
14.2.1.	Estradas de Acesso	107
14.2.1.	Terminal Rodoviário	107

14.2.2.	Terminais Aeroviários.....	107
14.3.	Transporte Coletivo	108
14.4.	Sistema Viário Urbano	114
14.5.	Frota de veículos.....	116
14.6.	Problemas e demandas da mobilidade na cidade.....	117
14.7.	Trânsito – Congestionamentos e nós viários.....	120
15.	Turismo	122
15.1.	Turismo Ambiental e de Aventura.....	124
15.1.1.	Rio Tietê.....	124
15.1.2.	Rio Jacaré-Guaçu e Rio Jacaré-Pepira	125
15.1.3.	Rio Ribeirão dos Porcos e Rio São Lourenço	126
15.2.	Turismo Rural.....	127
15.3.	Turismo Cultural e Histórico	127
15.3.1.	Matriz do Senhor Bom Jesus	128
15.3.2.	Biblioteca Municipal Iracema Casemiro Amorim.....	129
15.3.3.	E.E Prof. Ângelo Martino	129
15.3.4.	Museu Duílio Galli	130
15.3.5.	Praça Rui Barbosa.....	131
15.4.	Turismo Religioso	131
15.4.1.	A Via Sacra.....	132
15.4.2.	O Corpus Christi.....	132
15.4.3.	Caminho da Fé.....	133
15.5.	Turismo Comercial.....	135

15.5.1.	Tradicional Feirinha do Bordado	136
15.5.2.	Feira do Bordado	137
16.	Área Rural	138
16.1.	Plano Municipal de Desenvolvimento Rural Sustentável (2010 – 2013)	138
16.2.	“GPS Caipira” e CAR.....	139
17.	Meio Ambiente	141
17.1.	Áreas com vegetação original remanescente	141
17.2.	Áreas de preservação	143
17.2.1.	Zona de Proteção do "Pantaninho"	143
17.2.2.	Zona de Proteção do "Varjão"	145
17.2.1.	Zona de Proteção de Manancial.....	145
17.3.	Recursos e atrativos naturais existentes	146
17.4.	Áreas Degradadas.....	146
17.5.	Áreas de suscetibilidades	147
18.	Análise Socioeconômica.....	149
18.1.	Perspectivas econômicas.....	154
18.2.	Indústria de Confeção	155
18.2.1.	Bordado	156
18.3.	O Turismo na Economia.....	157
18.4.	A Agricultura na Economia	157
18.5.	Economia Criativa	160
18.5.1.	Quais são os Setores	160
18.5.2.	PIB Criativo	163



18.5.3.	Emprego	164
18.5.4.	Salários Médios	164
18.5.5.	O caso de Ibitinga	165
19.	Finanças Públicas Municipais.....	166
19.1.	Receitas.....	166
19.2.	Despesas	169
20.	Principais Projetos e Programas	170
20.1.	Estudo das Novas Perimetrais – Anel Viário.....	170
20.2.	Projetos de Drenagem Urbana	171
20.3.	Parque urbano	172
20.4.	Estacionamento da Praça Jorge Tibiriçá	173
20.5.	Complexo Pontal do Jacaré	174
20.6.	Proposta Parklet	175
20.7.	Projeto de controle das perdas	176
20.8.	Revitalização da antiga estação da estrada de ferro.....	176
21.	Principais Legislações Relacionadas ao Plano Diretor	178
	Referências.....	181
	Anexo 1 – Categorias de Usos permitidos por Zona.....	183
	Anexo 2 – Itinerário das Linhas de Ônibus da Cidade	184

1. Apresentação

O presente relatório consiste em estudos, pesquisas, consultas, levantamentos e bases de dados para análise do território, trata-se, assim, do **Diagnóstico**. Este, presente na 1ª Etapa do projeto, é concebido como o Produto 02 previsto no Contrato 121/2018, celebrado entre a Prefeitura Municipal da Estância Turística de Ibitinga e a empresa Polo Planejamento Ltda, cujo objeto é a contratação de serviço técnico especializado visando estudos conclusivos para revisão do arcabouço legal, e do planejamento estratégico atual dentro de um escopo de revisão do Plano Diretor Participativo no município de Ibitinga. Ele foi desenvolvido tendo como base o Termo de Referência constante do Edital da Tomada de Preços nº 010/2018. O escopo dos serviços técnicos agrupa-se em 3 (três) Fases e em 4 (quatro) etapas conforme segue:

Fase 1 - Leitura Diagnóstica da Realidade do Município

- 1ª Etapa - Plano de Trabalho, levantamento de dados, mobilização e participação popular

Fase 2 - Plano de Ação

- 2ª etapa - Prioridades e Propostas
- 3ª etapa - Instrumentos Urbanísticos

Fase 3 - Plano e Legislação

- 4ª etapa - Plano e Legislação

Conforme Termo de Referência, a revisão do Plano Diretor e demais leis e normas, deverão ser utilizados os instrumentos previstos no Estatuto da Cidade e os demais instrumentos que ampliem as condições para o desenvolvimento territorial sustentável do Município.

O objetivo é o estabelecimento de diretrizes e de mecanismos para que a propriedade urbana ou rural cumpra a sua função social, de forma a reduzir as desigualdades, a prevenir a degradação ambiental, a preservar os valores culturais, a melhorar a qualidade de vida, a prevenir e amenizar os impactos decorrentes do incremento das atividades econômicas, e a buscar o pleno desenvolvimento sustentável das potencialidades do Município.

Os estudos presentes neste trabalho estarão em consonância com os seguintes instrumentos normativos:

- Constituição Federal;
- Lei Orgânica do Município de Ibitinga;
- Lei de Responsabilidade na Gestão Fiscal;
- Agenda 21 para o Estado de São Paulo;
- Resoluções do Conselho das Cidades.

- 1.2.1.6 - Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI).
- Adequações da lei municipal à Lei Federal nº 13.465/2017.
- Lei nº 13.425, de 30 de março de 2017 estabelece diretrizes gerais sobre medidas de prevenção e combate a incêndio e a desastres em estabelecimentos, edificações e áreas de reunião de público.

A figura a seguir apresenta o Fluxograma Geral fases e etapas e previstas para a Revisão do Plano Diretor Participativo de Ibitinga e demais leis:

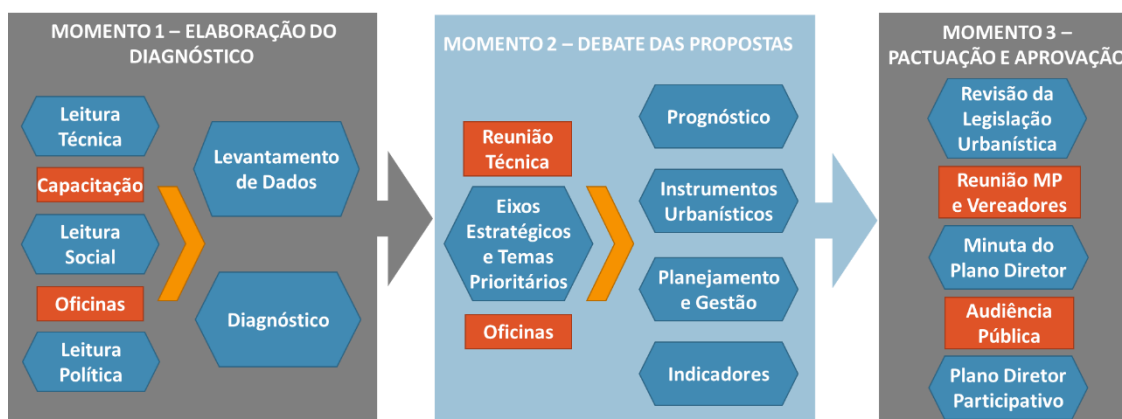


Figura 1 – Fluxograma de Atividades de Participação Popular e Capacitação

2. Introdução

Como já se sabe, o Estatuto da Cidade, instituído pela Lei Federal 10.257 de 10 de julho de 2001, oferece as diretrizes gerais para a fixação da política urbana, de forma a construir um ambiente saudável nos municípios para as presentes e futuras gerações. Para tanto, seu principal instrumento é o Plano Diretor.

Embora seja uma obrigação estabelecida em lei para a maior parte das cidades brasileiras, há inúmeros motivos para a elaboração e implementação de um Plano Diretor em um município, tais como a necessidade de ordenar o crescimento da cidade, corrigir distorções urbanas e definir objetivos para o desenvolvimento do território. Contudo, a principal razão e importância do Plano Diretor consiste no estabelecimento da função social da cidade e da propriedade.

As demandas da população podem ser interpretadas como necessidades físicas e sociais. No meio urbano, é a cidade, conduzida por indivíduos, que por meio de sua infraestrutura e serviços, suprem tais demandas e desta forma cumpre sua função – função social.

Também, segundo a Constituição e o Estatuto da Cidade, o Plano Diretor é o instrumento que traz as premissas para que a propriedade urbana cumpra sua função social. Trata-se adequar a produtividade da propriedade em um modelo que otimize o desenvolvimento coletivo, buscando a justiça social, mas sem suprimir a propriedade privada.

Somente através do Plano Diretor é que se define, assim, a função social da propriedade e da cidade, equilibrando interesses individuais e coletivos de forma a garantir um ambiente propício ao desenvolvimento econômico e o atendimento dos direitos dos cidadãos.

Dentro desse contexto, para que se possa atender as demandas dos moradores e usar as riquezas das propriedades em prol do bem coletivo, é preciso, primeiramente, conhecer tais demandas e riquezas. É neste cenário, de levantamento de informações, que se insere o diagnóstico de Ibitinga.

Aqui, o termo “diagnóstico” não se limita ao sentido dado pelos médicos de identificar problemas, na verdade, em se tratando de planejamento, ele se caracteriza mais pela tentativa de discernir o caráter da situação, de compreender todas as dimensões de realidade da cidade e assim aproveitar todo o seu potencial de transformação.



Figura 2 – Principais legislações e instrumentos complementares ao plano diretor municipal. Fonte: WRI Brasil, 2018.

Um diagnóstico levanta dados físico-territoriais, econômicos, financeiros, institucionais, políticos, socioambientais e de gestão do município, e é partir dele que se pode, posteriormente, apresentar um conjunto de propostas para o futuro desenvolvimento socioeconômico e futura organização espacial dos usos do solo urbano, das redes de infraestrutura e de elementos fundamentais da estrutura urbana, propostas estas definidas para curto, médio e longo prazos, e aprovadas por lei municipal.

Dentro desse contexto, este relatório está organizado em vinte e três capítulos, incluindo a apresentação e esta introdução. O capítulo 3 – Município de Ibitinga: Panorama Geral – traz características gerais sobre a localização e população residente. Em seguida, o capítulo 4 abarca a história de formação do aglomerado urbano e da cidade. Já o capítulo 8 se constitui pelos aspectos físicos e territoriais, considerando a topografia, hidrografia, vegetação, e barreiras físicas e antrópicas. No capítulo 9 são apresentadas particularidades da demografia da região, e no sétimo são levantados dados sobre a economia, incluindo a indústria de confecção, turismo e agricultura. O capítulo 10 abarca a infraestrutura urbana de Ibitinga, o 12 o uso do solo real, e o décimo capítulo a mobilidade urbana. Logo após, tem início o capítulo 13, Habitação e Situação, com destaque para a questão dos ranchos. Em seguida, a seção sobre finanças públicas municipais (capítulo 19), traz dados sobre as receitas e despesas da cidade. Discorre-se sobre serviços públicos no capítulo 11, englobando saúde, educação e cultura, e segurança. Em seguida, há uma parte referente ao meio ambiente no capítulo 17,

para trabalhar com as áreas de suscetibilidades. O capítulo 20 incorpora informações dos principais programas e projetos da cidade e, quanto ao capítulo 6, há toda uma seção dedicada a apresentação das principais legislações relacionadas ao Plano Diretor, a saber a Legislação Urbanística, a Lei Orgânica Municipal, o Plano Diretor de Turismo, o Plano Diretor Municipal (2006), o Código de Obras e o Cadastro de Imóveis.

Para as análises realizadas nesse relatório, também, foram utilizadas informações provenientes das audiências públicas que ocorreram entre os dias 15 e 25 de outubro em 7 (sete) regiões de Ibitinga a fim de que fosse explicitada as diferentes percepções sobre a cidade e a participação do cidadão no processo da revisão desse Plano Diretor. Dessa forma, buscou-se, primeiramente, aproximar a população do tema Plano Diretor, e depois, a opinião do maior número de moradores sobre os desejos e as expectativas com relação ao município.

Todos os dados, levantamentos, mapas, reivindicações e propostas coletadas nas audiências descritas acima foram sistematizados e apresentados no Produto 3 - Documento comunitário de conhecimento da realidade - Audiências e Reuniões.

3. Município de Ibitinga: Panorama Geral



Foto 1 - Vista aérea da cidade de Ibitinga

A Estância Turística de Ibitinga é um município localizado na região sudeste do Brasil, na parte centro-norte do estado de São Paulo e faz divisa com os municípios de Borborema, Itápolis, Tabatinga, Nova Europa, Boa Esperança, Itaju e Iacanga.

Ibitinga está aproximadamente a 347 quilômetros da capital do estado e as principais rodovias de acesso ao município são a SP 331 que a leste se conecta com a SP 310 (Rodovia Washington Luis) no município de Araraquara, distante 77 quilômetros de

Ibitinga, e continua em direção noroeste ao município vizinho de Borborema, seguindo nessa mesma direção a rodovia muda o seu código e chega até o município de José Bonifácio, como SP 304, aonde a rodovia faz entroncamento com a BR 153. A SP 317 faz ligação com o município de Itápolis, localizado a norte de Ibitinga, e faz entroncamento com a SP 333, já a SP 304 se conecta com o município de Itaju, localizado a sul do município, a rodovia segue em direção sudeste e muda de código no município de Jaú, passando a ser a SP 225. A SP 321 faz conexão com o município de Iacanga e seguindo em direção sul da rodovia chega-se ao município de Bauru, aproximadamente a uma distância de 90 quilômetros.

A cidade conta com um Terminal Rodoviário onde atuam 4 companhias de transporte. O aeroporto de grande porte mais próximo é o Aeroporto Leite Lopes em Ribeirão Preto-SP e o aeroporto regional mais próximo é o Aeroporto Bauru-Arealva. Ibitinga possui uma pista de pouso para aeronaves de pequeno porte.

Ao sul do município está localizado o Rio Tietê que contribui para gerar energia na Usina Hidrelétrica de Ibitinga, localizada próxima a rodovia SP 321. O trecho do rio próximo do município é um dos trechos navegáveis e fica próximo ao porto de Pederneiras, um dos principais pontos de transbordo de cargas, de onde saem das barcas para serem carregadas nos trens (RIBEIRO, 2016).

Ibitinga possui uma área de 689,391 km², a população contabilizada no censo de 2010 era de 53.158 habitantes o que resulta em uma densidade demográfica de 77,12 hab/km², contudo as áreas consideradas urbanas preenchem apenas 6% do total do território. A demografia do território será tratada com mais detalhe no Capítulo 9 - Demografia.

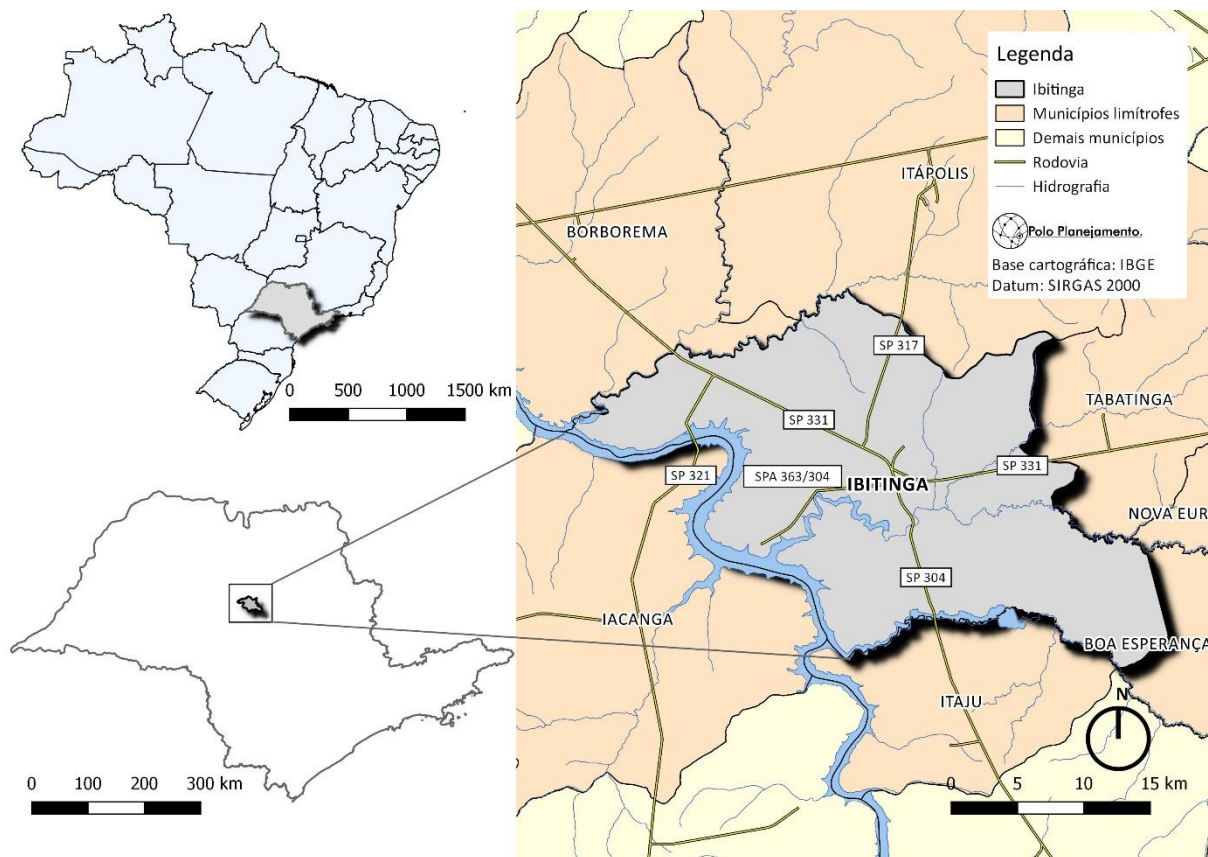


Figura 3 – Localização da Estância Turística de Ibitinga. Elaboração: Polo Planejamento

Atualmente o município concentra boa parte de sua economia no setor de serviços, mas cabe destacar a indústria têxtil e dos bordados, sendo o último o principal símbolo de Ibitinga, conhecida como a Capita Nacional dos Bordados. Podemos dizer que os principais desafios a serem enfrentados no município estão (i) na industrial têxtil e de bordados e (ii) no crescimento de sua área urbana de modo descontínuo e espreado.

No primeiro caso, as indústrias enfrentam um período de recessão da economia, com pouco crescimento e contratações de mão de obra e a falta de infraestrutura específicas para promover o turismo de compras. O tema sobre a indústria será aprofundado no Capítulo 18 – Análise Socioeconômica, que abordará o tema da economia do município.

No segundo, a criação de novos loteamentos, na maioria dos casos, desconexa a malha urbana gera vazios urbanos entre os novos loteamentos e os já existentes. A aprovação desses novos e a falta de instrumentos urbanísticos do plano diretor anterior fez surgir demandas que a prefeitura, em muitos casos, não consegue garantir a oferta de serviços públicos adequados para atender a população desses locais e acabam por onerar indevidamente o erário público. Vias pequenas, falta de iluminação pública e sinalização viária, locais sem

calçadas ou com calçadas irregulares são alguns dos principais enfrentamentos nessa questão dos novos loteamentos. Os dilemas do crescimento desordenado serão avaliados de maneira mais adequada no Capítulo 12 – Uso do Solo Real.

4. Histórico de Formação do Município

A história de Ibitinga se inicia em 1842, quando as famílias mineiras Landim e de Pedro Alves de Oliveira (Velho Amaro) chegaram à região de "Campos de Araraquara". A família Amaro partiu para o norte e fundou o município de Boa Vista das Pedras, hoje batiza como Itápolis.

Já a família Landim partiu para o sul e se estabeleceu próximo à cachoeira de Wamicanga, povoado que foi quase dizimado pela febre palustre e por ataques indígenas. Partiu, então, em direção ao nordeste até chegarem à confluência dos córregos Saltinho e São Joaquim, onde a terra foi dividida, para que fosse melhor cultivada.¹ A Miguel Landim coube a região entre os córregos São Joaquim e Água Quente, onde foi formado o povoado da Capela da Água Quente, sendo 1860 o ano provável da fundação.

Por escritura lavrada nas notas do 1º Ofício de Araraquara, em 03 de outubro de 1870, Miguel Pereira Landim e sua mulher fazem doação à Mitra Diocesana, do patrimônio em que estava situada a Vila de Ibitinga, regulando aproximadamente "um quarto de légua em quadro", onde se formou a Vila de Ibitinga. Mais tarde, como consta do Registro Imobiliário local; a Mitra Diocesana faz doação à Câmara Municipal de Ibitinga, exceção feita ao largo da Matriz, da casa paroquial e o seu quintal. Em 1885, por Lei provincial de número 105, do dia 20 de abril Ibitinga foi elevada à categoria de Distrito de Paz. Cinco anos mais tarde Ibitinga é desmembrada do município de Araraquara, transformando-se então em vila (Sede de Município) por força da Lei de número 66 de 04 de julho de 1890, assinado pelo então governador Prudente J. de Moraes Barros. Em 1992, de acordo com a Lei nº 8.199, de 24 de dezembro, Ibitinga deixa de ser um município comum, passando a ser "ESTÂNCIA TURÍSTICA DE IBITINGA"²

¹ Site da Assembleia Legislativa de São Paulo: <https://www.al.sp.gov.br/noticia/?id=286350>

² Site do Segundo Cartório de Notas e Protestos de Ibitinga: <http://www.segundocartorio.com.br/sobre-ibitinga/historia>

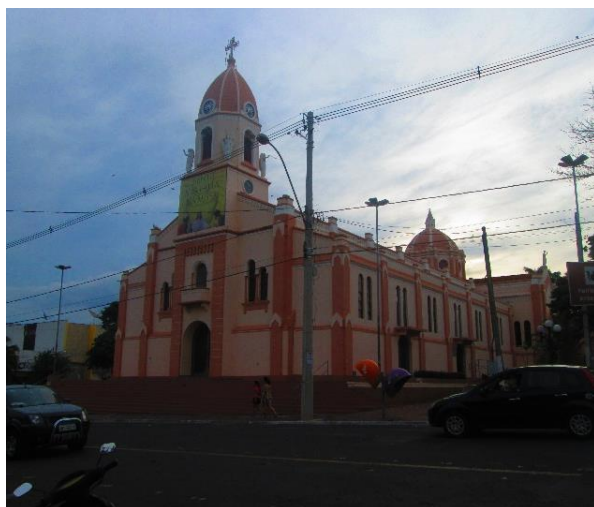


Foto 2 : Igreja da Matriz do Senhor Bom Jesus

Ibitinga também é conhecida com o a Capital Nacional do Bordado (e atualmente como a cidade do enxoval). Esta tradição da cidade se inicia com quatro senhoras que foram as primeiras bordadeiras da cidade e que ensinavam as moças jovens a bordar, Senhora Dioguina Sampaio e Marietta Macari, Maria Braga e Maria Gonçalves Grilo. Com o sucesso de seus produtos tiveram a ideia de abrir um salão de bordado que deram origem as pequenas e grandes fabricas que hoje movimentam a cidade.

5. Evolução da Mancha Urbana do Município de Ibitinga

A análise realizada para compreender a evolução da mancha urbana do município de Ibitinga, foi feita através da interpretação de imagens³ de satélite dos anos de 1984, 1989, 1994, 1999, 2004, 2009, 2014 e 2018. Sendo assim, possível, observar o crescimento da cidade nos últimos 30 anos.

O histórico de surgimento da região, conforme apresentado acima, se deu em meados de 1860 com a formação do povoado “Capela da água quente”, em 1870 a formação da Vila de Ibitinga e em 1890 a emancipação político administrativa, do então município de Ibitinga.

Já em 1910, foi inaugurada a estrada de ferro de Ibitinga, pela Companhia Douradense de Estrada de Ferro que posteriormente, entre os anos de 1935 – 1939, realizou o prolongamento da sua linha tronco em mais de 64 Km ligando Ibitinga a Novo Horizonte. Apesar da crise que ocorria na economia cafeeira, principalmente na década de 1930, a Douradense continuava com a expansão de seus trilhos em direção a novas regiões agrícolas.

Tartaglia (1977, p. 115) argumenta que no período de 1930-60 ocorreu uma diversificação da agricultura paulista onde os cafezais maduros e menos produtivos das zonas mais antigas foram destruídos, dando lugar a outro tipo de cultura, ou transformados em pastagens. Nas zonas novas, com terras de maior fertilidade e produtividade a atividade cafeeira continuou

³ Essas imagens foram obtidas através do Google Earth o qual utiliza imagens de satélite em diferentes resoluções. Essas imagens foram obtidas do Satélite LandSat (1-4, 5 e 8).

mantendo culturas intercaladas de feijão e milho o que aponta a continuidade de novos cafezais.

A estação ferroviária de Ibitinga foi desativada em 1969 com a supressão de seu ramal. A região em que foi construída, atualmente, se expandiu e abrange o bairro São João cujo uso do solo é residencial e com expressivo uso de comércio e serviços, com algumas glebas ociosas presentes.

Em 1897 foi estabelecida, através da Lei Estadual nº 5.536, a Área de Proteção Ambiental Ibitinga, cujo objetivo é a proteção das várzeas formadas pelos rios Jacaré-Pepira e Jacaré-Guaçu, abrangendo uma área de 64.900 ha. Essa APA, segundo a secretaria do meio ambiente do Estado de São Paulo, abriga áreas de Recursos Hídricos com os rios: Tietê, Jacaré-Pepira, Jacaré-Guaçu, Ribeirão dos Porcos e Ribeirão São Lourenço; Áreas Alagadas: Pantanal Paulista, Pantaninho e Varzão do Guaçu; Aquíferos: Guarani, Serra Geral e Bauru. Dada a riqueza da Fauna e Flora presentes nesses ecossistemas, bem como a abundância de recursos hídricos, estabelecer um controle para a exploração dessas áreas foi muito importante para o município e para o Estado e para o País, para a preservação e exploração sustentável dessa região.

Ibitinga em 1992 foi elevada a Estância Turística por meio da lei nº 8.199. Sendo reconhecida pela sua arte cultural e sua exuberante natureza presente nas áreas de proteção, sobretudo, o Pantaninho. Além de ter ganhado através da atividade do bordado notoriedade no âmbito nacional, sendo conhecida como a capital nacional do bordado.

5.1. Evolução da mancha urbana nos últimos 30 anos

O mapa a seguir apresenta a mancha urbana da cidade em 1984. É possível verificar que o município apresenta a área urbana adensada mais ao centro e espraiamento para o Noroeste e Sudoeste. Também é possível verificar a existência de áreas de vazios e Glebas ociosas nessas regiões e loteamentos a nordeste do município e sudeste, indicando a ocorrência de expansões para essas áreas nos anos seguintes.

Nesse mesmo ano foi instituída a lei municipal nº 1.473 a qual estabeleceu o sistema tributário da cidade, dentre outros, a cobrança de impostos sobre a propriedade territorial urbana e imposto sobre a propriedade predial urbana.



Figura 4 – Mancha urbana do Município de Ibitinga em 1984. Fonte: Google Earth.

Em 1989 a cidade apresentou crescimento expressivo a Nordeste, Noroeste e Sudeste com a malha viária desconectada das vias principais, com diversas áreas de vazios urbanos, glebas ociosas e fragmentação da mancha urbana. Indicando o crescimento do município de forma espalhada.



Figura 5 – Mancha urbana do Município de Ibitinga em 1989. Fonte: Google Earth.

Em 1994, observa-se que, essa mancha urbana não é significativamente ampliada, ocorrendo a ocupação, nesses últimos 5 anos, quando comparado ao ano anterior, das áreas já loteadas, e criação de mais loteamentos na porção sul da cidade. A cidade ainda apresentava um grau elevado de fragmentação e desconexão entre os bairros e o sistema viário, sobretudo desses loteamentos a nordeste e sudeste.



Figura 6 – Mancha urbana do Município de Ibitinga em 1994. Fonte: Google Earth.

Já em 1999, nota-se que a cidade está se espalhando cada vez mais, entretanto, é perceptível o crescimento na porção sul (sudoeste, sudeste) e Nordeste com mais parcelamentos do solo nessas áreas. A questão da descontinuidade da malha urbana, a cada período de crescimento avaliado vai se tornando cada vez mais expressiva, uma vez que a cidade possui barreiras físicas naturais que impactam na contiguidade da cidade e do seu sistema viário.



Figura 7 – Mancha urbana do Município de Ibitinga em 1999. Fonte: Google Earth.

Em 2004 observa-se que a cidade apresenta áreas mais adensadas, com menos vazios urbanos em áreas já loteadas, e ainda locais com novos parcelamentos mais noroeste e Sudeste, além de uma tendência de expansão para noroeste.

É notório que nesse período de 1984 a 2004 (20 anos de análise) a cidade cresceu de forma fragmentada, mas sempre com uma tendência de expansão mais evidente para as áreas a Nordeste e Sudeste. Observa-se também que houve a expansão mais a Noroeste, de forma mais lenta que nas demais áreas citadas, que se aproxima do córrego do Rio Quente, que também é uma barreira física a qual fragmenta esses novos loteamentos que surgiram nos últimos 20 anos analisados.



Figura 8 – Mancha urbana do Município de Ibitinga em 2004. Fonte: Google Earth.

Em 2006 o município aprovou o Plano Diretor Participativo, através da Lei nº 2.908, instituindo assim as diretrizes gerais de política de desenvolvimento urbano.

As diretrizes preconizadas no seu 6º artigo determinam para o desenvolvimento da cidade as seguintes normas:

I - favorecer o acesso à terra e à habitação para toda a população, estimulando os mercados acessíveis aos segmentos da população de baixa renda.

II - Incorporar a componente ambiental na definição dos critérios e parâmetros de uso e ocupação do solo, sobretudo para a proteção de mananciais e recursos hídricos, recuperação de áreas degradadas, tratamento de áreas públicas e expansão dos serviços de saneamento ambiental, na legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo e código de obras.

III - promover o desenvolvimento econômico tendo como referência a qualidade ambiental e a redução das desigualdades que atingem diferentes camadas da população e regiões do Município.

IV - estimular a participação da população nos processos de decisão, planejamento e gestão do desenvolvimento territorial através da criação do Conselho da Cidade.

V - distribuir igualmente os benefícios e ônus decorrentes de obras, serviços e infraestrutura urbana, reduzindo as desigualdades sócio especiais;

VI - buscar a universalização da mobilidade e acessibilidade;

VII - promover o aumento da eficiência econômica do Município, de forma a ampliar os benefícios sociais e reduzir os custos operacionais para os setores público e privado.

VIII - fortalecer o setor público, valorizando as funções de planejamento, articulação e controle, inclusive mediante o aperfeiçoamento administrativo. “

Outro ponto importante estabelecido foi relacionado ao estabelecimento da macrozona urbana da cidade, em seu artigo 61º, preconizando a divisão em:

- I - Zona Central Consolidada;
- II - Zona de Adensamento e Ocupação Prioritária;
- III - Zona de Interesse Social;
- IV - Zona de Ocupação Restrita;
- V - Zona Industrial;
- VI - Zona de Ocupação Especial (Aeroporto);
- VII - Zona de Expansão Urbana Prioritária;
- VIII - Zona de Expansão Restrita;
- IX - Zona de Expansão Futura;
- X - Distrito de Cambaratiba.

Quando se avalia a imagem correspondente a mancha urbana no ano de 2009, 3 anos após a instituição do Plano Diretor, observa-se que os lotes parcelados, foram parcialmente ocupados, ainda restando, áreas para adensamento. Ainda nessas mesmas áreas (noroeste, nordeste e sudeste) foram realizados mais parcelamentos indicando, ainda a expansão para essas áreas.



Figura 9 – Mancha urbana do Município de Ibitinga em 2009. Fonte: Google Earth.

Em 2014 a cidade apresenta-se de forma mais adensada, mas ainda com a presença de novos parcelamentos na faixa centro-leste. Embora esse espraiamento tenha reduzido, a cidade ainda apresenta vazios urbanos e loteamentos com acessos descontínuos a malha viária.



Figura 10 – Mancha urbana do Município de Ibitinga em 2014. Fonte: Google Earth.

Atualmente, a imagem da mancha urbana, ainda apresenta um município espreado que continua expandindo acompanhando a várzea do córrego capim fino (nordeste), córrego água quente (noroeste), córrego taquara do prego (sudeste e centro-leste) e em direção a rodovia SP – 331.

A cidade ainda apresenta uma quantidade considerável de vazios urbanos e loteamentos cada vez mais desconectados da malha urbana. As áreas com mais adensamento, segundo esse estudo, estão localizadas nos bairros Maria Luiza, Maria Luiza II e Ângelo Rosa, porção mais ao Sul.

Outros pontos importantes levantados nas audiências públicas que reflete esse padrão de ocupação estavam relacionados a dificuldade de mobilidade urbana e também a questões de suscetibilidade a riscos com processos erosivos e alagamentos, uma vez, que essas ocupações se deram e continuam a se expandir em áreas de várzeas de rios e também em locais com alto grau de ocorrência de erosão em função das características geomorfológicas da região atrelada as interferências antrópicas. A consequência é a degradação ambiental com assoreamentos desses rios, poluição desses corpos d'água e risco eminente a processos de desastres naturais, por alagamento e erosão, com perdas materiais das famílias que ocupam essas áreas.



Figura 11 – Mancha urbana do Município de Ibitinga em 2019. Fonte: Google Earth.

O mapa apresentado à seguir no mostra uma representação gráfica do crescimento da mancha urbana de Ibitinga.

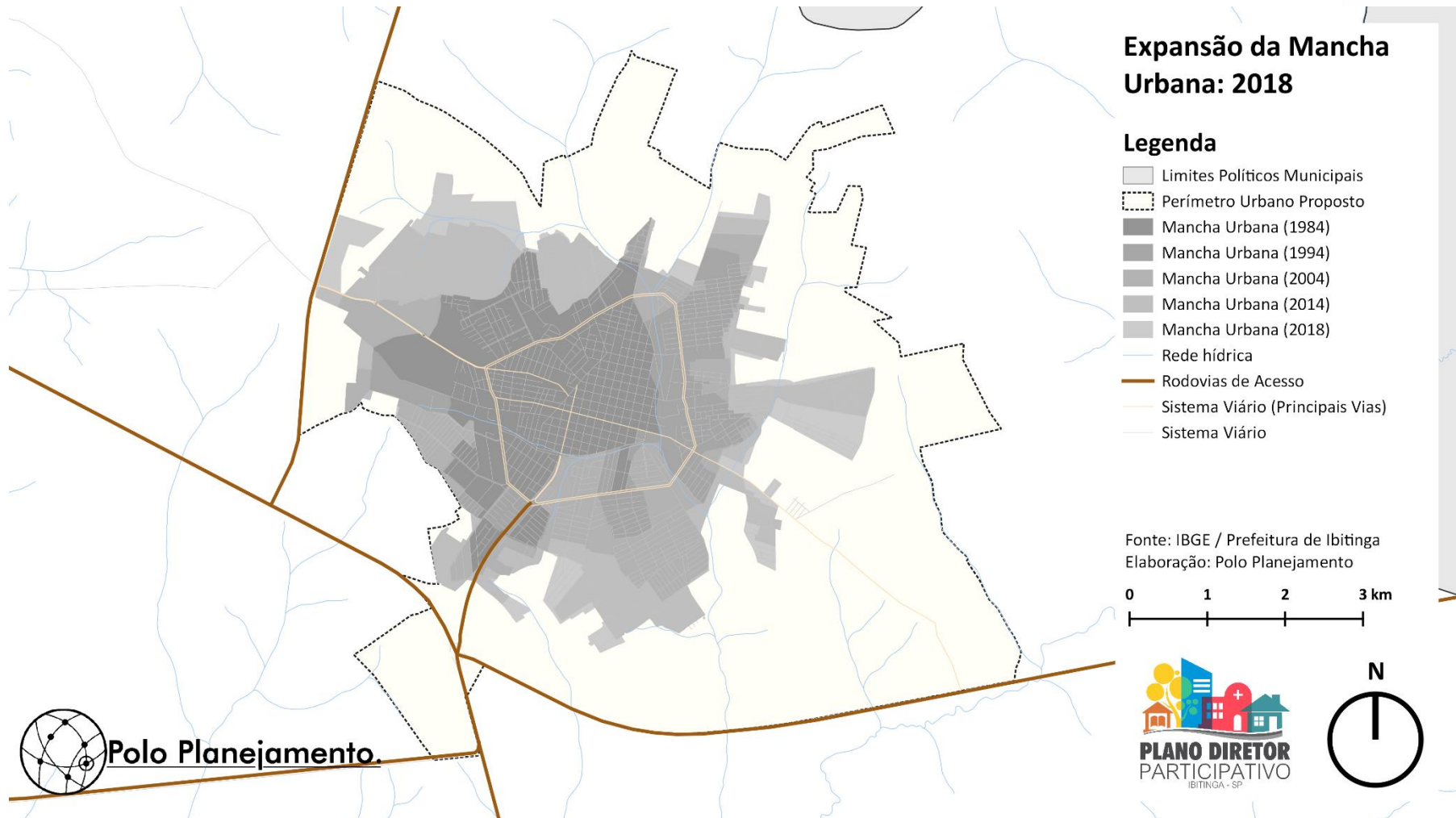


Figura 12 – Evolução de Mancha Urbana da Cidade nos anos de 1984 à 2018 Fonte: IBGE e Google Earth Elaboração: Polo Planejamento

6. Plano Diretor 2006

A Lei nº 2908, de outubro de 2006 instituiu o Plano Diretor Participativo do Município da Estância Turística de Ibitinga, e estabeleceu diretrizes gerais de política de desenvolvimento urbano e outras providências. Desde então a lei passou por algumas revisões e complementações, sendo a última realizada em 2016, com o Lei Complementar nº 125/2016.

Conforme a lei, o Plano Diretor é o principal instrumento da política de desenvolvimento urbano e ambiental da Estância Turística de Ibitinga, traça as regras da política urbanística, aprofundando as orientações quanto ao conceito de qualidade de vida, satisfação dos valores da dignidade da vida e da pessoa humana e é aplicável a todo o território municipal e referência obrigatória para os agentes públicos e privados que atuam no Município.

De acordo com o artigo 5º, Capítulo II, do Título I, o Plano é apoiado em 4 Eixos Estratégicos, sendo eles:

- I - proteção ao meio ambiente;
- II - prevalência do interesse coletivo sobre o individual;
- III - inclusão social, tanto nos aspectos de assistência social e habitação, quanto pelo aspecto cultural, esportivo e de lazer;
- IV - gestão integrada e compartilhada do desenvolvimento Municipal.

E o artigo 6º traz as diretrizes para o desenvolvimento.

O **Título II - Desenvolvimento do Município e Política Urbana**, do Plano Diretor, apresenta as diretrizes e programas para as áreas estruturantes da cidade como: Política de Desenvolvimento Econômico, Proteção Ambiental, Política de Desenvolvimento Rural, Ordenamento do Solo, Função Social da Propriedade Urbana, Habitação e Ação Social

6.1. Política de Desenvolvimento Econômico:

Para este setor, o PD tinha como objetivo, promovê-lo a partir da dinamização e diversificação das atividades econômicas que integram o sistema produtivo no Município observando os princípios da inclusão social e da sustentabilidade ambiental, com base nas peculiaridades locais. Através de uma política de gestão integrada, baseada no fomento às parcerias e atividades associativas, cujo principal objetivo é a integração de ações tanto no âmbito de programas sociais e de distribuição de renda, quanto no âmbito de crescimento econômico sólido e sustentável.

Integram o sistema produtivo do município: Micros, Pequenas e Médias Empresas de Produção Local; o Setor Industrial; o Setor Comercial; o Setor Agrícola; as atividades do Setor Informal; o Setor de Serviços; o Setor Educacional e as atividades de Turismo.

6.2. Proteção Ambiental

Em relação às questões ambientais, o PD entendia que a organização do território municipal deveria assegurar o equilíbrio ambiental, contribuindo para o desenvolvimento sustentável em consonância com os municípios vizinhos e considera o Sistema Ambiental, os seguintes segmentos: I - patrimônio natural do Município; II - patrimônio histórico, cultural e social, e; III - sistema municipal de saneamento e infraestrutura.

I - Patrimônio natural da Estância Turística de Ibitinga:

- o Pantaninho, área de várzea do Rio Jacaré-Pepira;
- o Varjão, área de várzea do Rio Jacaré-Guaçu;
- a rede hidrográfica e as reservas subterrâneas de água;
- o reservatório da Usina Hidrelétrica de Ibitinga, no Rio Tietê;
- os remanescentes de mata natural;
- as unidades de conservação da natureza instituídas ou a serem criadas.

II - Patrimônio histórico, cultural e social:

- São elementos referenciais para o patrimônio cultural da Estância Turística de Ibitinga os bens materiais ou imateriais, históricos e culturais do Município.

III - Sistema municipal de saneamento e infraestrutura

- abastecimento de água;
- esgotamento e tratamento de efluentes sanitários;
- drenagem das águas pluviais;
- gestão integrada de resíduos sólidos;
- controle da poluição ambiental;
- rede viária e sistema de transporte;
- equipamentos públicos.

6.3. Política de Desenvolvimento Rural

Para o desenvolvimento Rural, visava-se o estabelecimento de uma política agrícola de desenvolvimento rural sustentável, independente de continuidade administrativa municipal, cujos principais objetivos eram:

I - o plano de desenvolvimento rural sustentável do Município será coordenado pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Rural (CMDR) e Secretaria Municipal de Agricultura e Meio- Ambiente (SMAMA), com a colaboração do órgão local representativo e da Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Estado de São Paulo e Sindicato Rural;

II - zelar pelo uso racional do solo e dos recursos naturais, provendo meios para efetiva e vigorosa proteção do meio ambiente em atendimento a legislação vigente;

III - o desenvolvimento de assistência técnica e incentivo à pesquisa e tecnologia, visando aumentar a produtividade agropecuária e a organização do abastecimento alimentar e das comunidades rurais;

IV - oferecer melhores condições ao homem do campo, nos setores de transporte, saneamento, saúde, educação, lazer, habitação e informação.

Além dos objetivos, este capítulo determinava também:

- Responsáveis pela Extensão Rural: Secretaria da Agricultura e Abastecimento, através da Casa da Agricultura local, em trabalho integrado com a Prefeitura Municipal, CMDR e outras entidades locais ligadas ao setor.
- Apoio à implantação de novas culturas;
- Realização do Zoneamento edafo-climático e o plano de uso e ocupação do solo: a ser deverão ser realizados em parceria com a Casa da Agricultura.
- Reforçar a função do Conselho Municipal de Desenvolvimento Rural;
- Adequar do Pavilhão de Exposições já existente;
- Dotação Orçamentária para programas especiais ligados à área rural;
- Levar ao meio rural programas de prevenção de doenças;

6.4. Ordenamento do Solo

O Capítulo de Ordenamento Solo está dividido em 3 Seções: Mobilidade; Parcelamento, uso e ocupação do solo, e; Divisão territorial

6.4.1. Mobilidade

Segundo a Redação dada pela Lei nº 3005/2007, por arrastamento da Lei nº 3106/2008, a organização do território municipal deverá ser disciplinada de modo a assegurar a mobilidade em seu interior e a compatibilidade necessária com os municípios vizinhos, a regulamentação desta organização será efetivada através do Plano de Mobilidade Urbana.

Como diretrizes gerais para a ampliação dos meios de mobilidade, o PD trazia:

- I - integração das políticas de mobilidade às políticas de desenvolvimento territorial e ambiental;
- II - prioridade aos pedestres, ao transporte coletivo e de massa e ao transporte popular;
- III - integração das medidas e ações municipais voltadas para a mobilidade com os programas e projetos estaduais e federais;
- IV - concepção integrada de planejamento e gestão da mobilidade;
- V - estruturação do transporte coletivo de passageiros para potencializar as funções urbanas e atender aos desejos e às necessidades de deslocamentos da população;
- VI - desenvolvimento e diversificação dos meios de transporte municipal e intermunicipal para pessoas e cargas, com aproveitamento do potencial de infraestrutura ferroviária, hidroviária, rodoviária, aeroviária e cicloviária;
- VII - redução dos custos operacionais do sistema de transporte;
- VIII - hierarquização, adequação e ampliação do sistema viário urbano para permitir uma melhor eficiência das funções urbanas e maior articulação entre os bairros da Cidade;
- IX - aplicação de instrumentos da política urbana, para obter retorno do investimento público na abertura, melhoramento ou prolongamento de vias que valorizem áreas particulares;

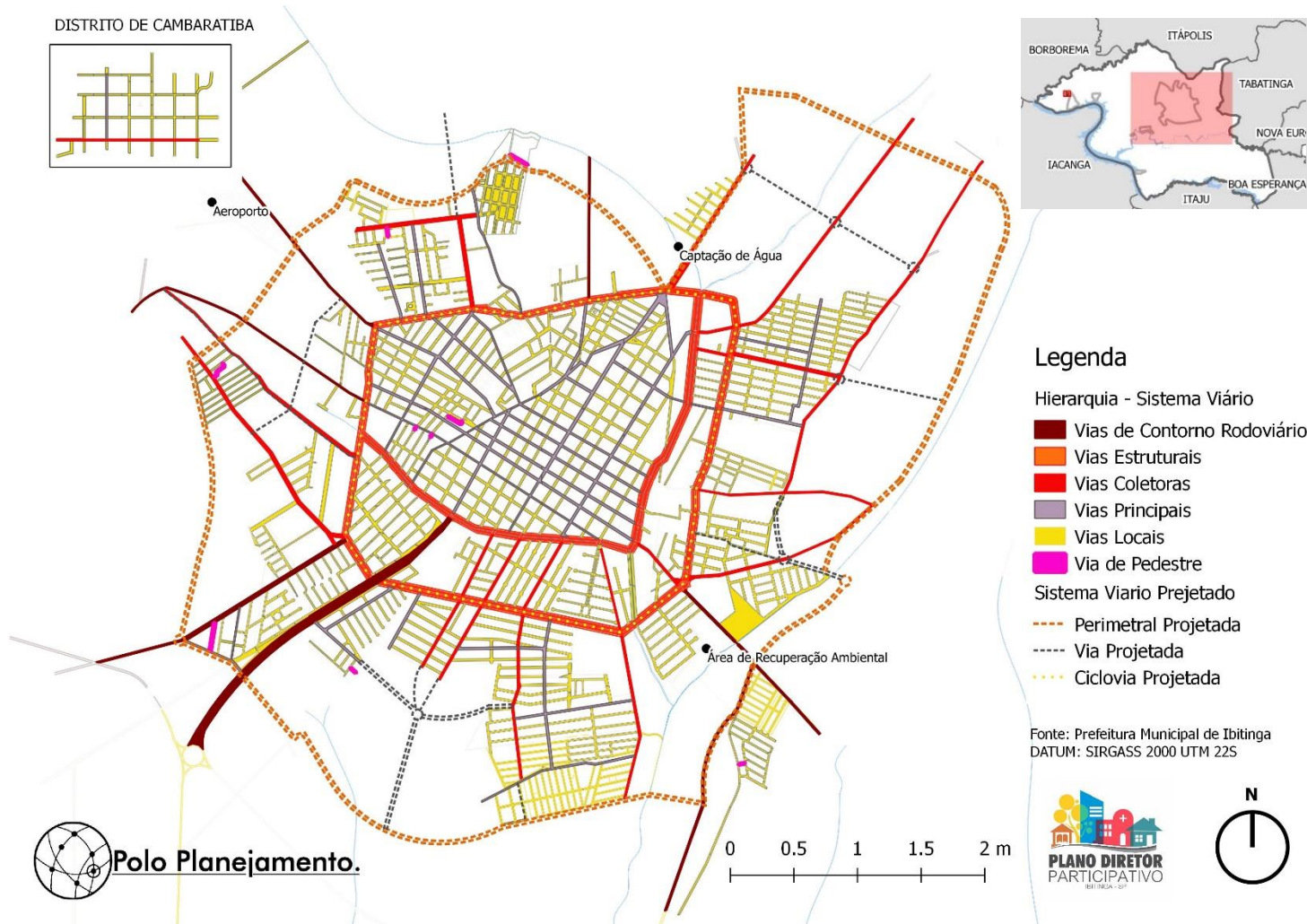


Figura 13 – Georreferenciamento do Mapa 03/04 – Sistema Viário do Plano Diretor de 2006
 Fonte: Prefeitura Municipal
 Elaboração: Polo Planejamento

A figura acima apresenta as informações constantes no mapa 03/04 de Sistema Viário que foi anexado ao Plano Diretor e nele podemos ver informações sobre sua hierarquização bem como as obras viárias previstas, que incluíam a construção de ciclovia e via de pedestre além de novas vias e de uma nova perimetral.

6.4.2. Parcelamento, uso e ocupação do solo

Segundo PD vigente, Todos os parcelamentos do solo deverão contar com aprovação do Conselho da Cidade em observância da legislação federal que dispõe sobre o parcelamento do solo, assim como da CETESB - Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental e GRAPROHAB - Grupo de Análise e Aprovação de Projetos Habitacionais, quando exigido.

E seus objetivos para a ordenação do uso e ocupação do solo no Município da Estância Turística de Ibitinga, são:

- I - promover a integração de toda a população aos benefícios decorrentes da urbanização;
- II - garantir o desenvolvimento sustentável no uso e ocupação do solo;
- III - distribuir as atividades no território, de modo a evitar incompatibilidades ou inconveniências para a vizinhança;
- IV - garantir a qualidade da paisagem urbana;
- V - minimizar os conflitos viários;
- VI - controlar o adensamento populacional e da instalação de atividades de acordo com:
 - a) potencial de infraestrutura urbana instalada e prevista;
 - b) condições de ocupação existente;
 - c) capacidade de suporte do meio físico natural.
- VII - redistribuir os investimentos públicos nas áreas de serviços e na implantação de equipamentos urbanos e coletivos, de modo a promover maior interação social;
- VIII - estudar a ampliação e disciplinamento do uso e qualificação dos espaços públicos do Município;
- IX - ordenar o uso do solo na área urbana e rural;
- X - coibir a ocupação e o uso irregulares.

A defina que as diretrizes previstas para o uso e a ocupação do solo fossem implementadas mediante:

- I - legislação relativa ao parcelamento do solo urbano, ao uso e ocupação do solo;
- II - Código Municipal de Obras;
- III - Revisão da Planta Genérica de Valores.

6.4.3. Divisão territorial - Do Macrozoneamento

As normas do Macrozoneamento são regras fundamentais de ordenação do território municipal, de modo a atender aos princípios constitucionais da política urbana quanto à função social da cidade e a da propriedade.

O Macrozoneamento atual divide a cidade em I - Macrozona rural e II - Macrozona urbana.

Obs.: O Macrozoneamento é apresentado em detalhes do P6B - Macrozoneamento

A Macrozona Rural subdivide-se em: I - Zona Rural; II - Zona de Proteção do "Pantaninho"; III - Zona de Proteção do "Varjão"; IV - Zona de Proteção de Manancial, e; V - Áreas de Especial Interesse – AEI, conforme mapa apresentado abaixo.

A figura do mapa abaixo apresenta as informações constantes no mapa 01/04 de Macrozoneamento que foi anexado ao Plano Diretor no qual podemos observar as áreas apresentadas acima.

Cabe ressaltar que no próximo capítulo será apresentado uma análise sobre o avanço do perímetro urbano sobre a - Zona de Proteção de Manancial, fato este que deverá ser analisado com muita cautela para revisão do Macrozoneamento.

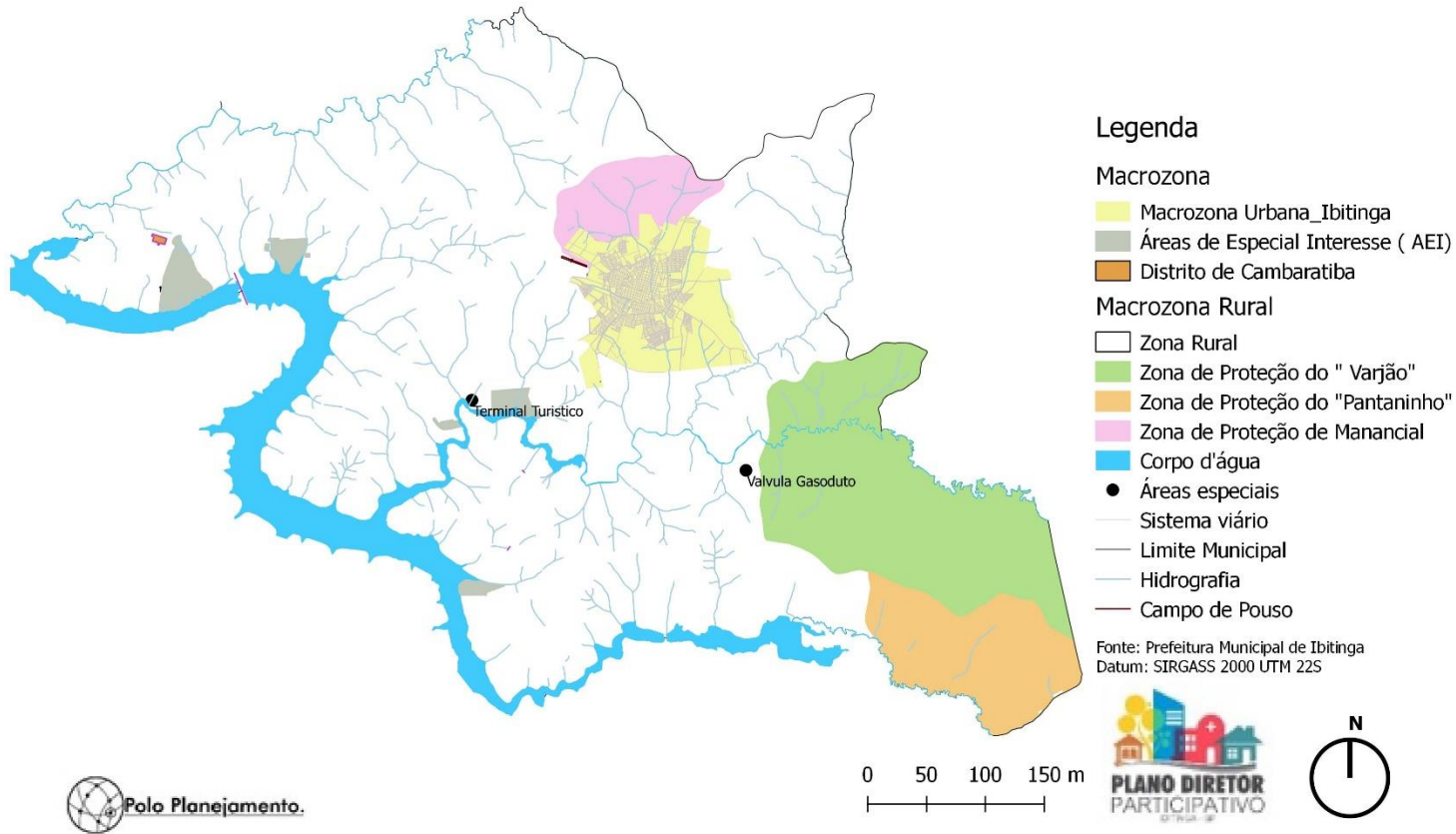


Figura 14 – Georreferenciamento do Mapa 01/04 – Macrozoneamento do Plano Diretor de 2006
Fonte: Prefeitura Municipal – Plano Diretor de 2006

A Macrozona Urbana abrange todas as áreas urbanas do Município e divide-se em: I - Zona Central Consolidada; II - Zona de Adensamento e Ocupação Prioritária; III - Zona de Interesse Social; IV - Zona de Ocupação Restrita; V - Zona Industrial; VI - Zona de Ocupação Especial (Aeroporto); VII - Zona de Expansão Urbana Prioritária; VIII - Zona de Expansão Restrita; IX - Zona de Expansão Futura; X - Distrito de Cambaratiba.

O Mapa 02/04 - Macrozona Urbana do Plano Diretor não foi localizado pela prefeitura, porem mapa apresentado na imagem abaixo, apresenta a versão mais próxima do mesmo, no qual já é possível avaliar algumas tendências de alteração em relação ao novo zoneamento, que será avaliada no próximo capítulo.

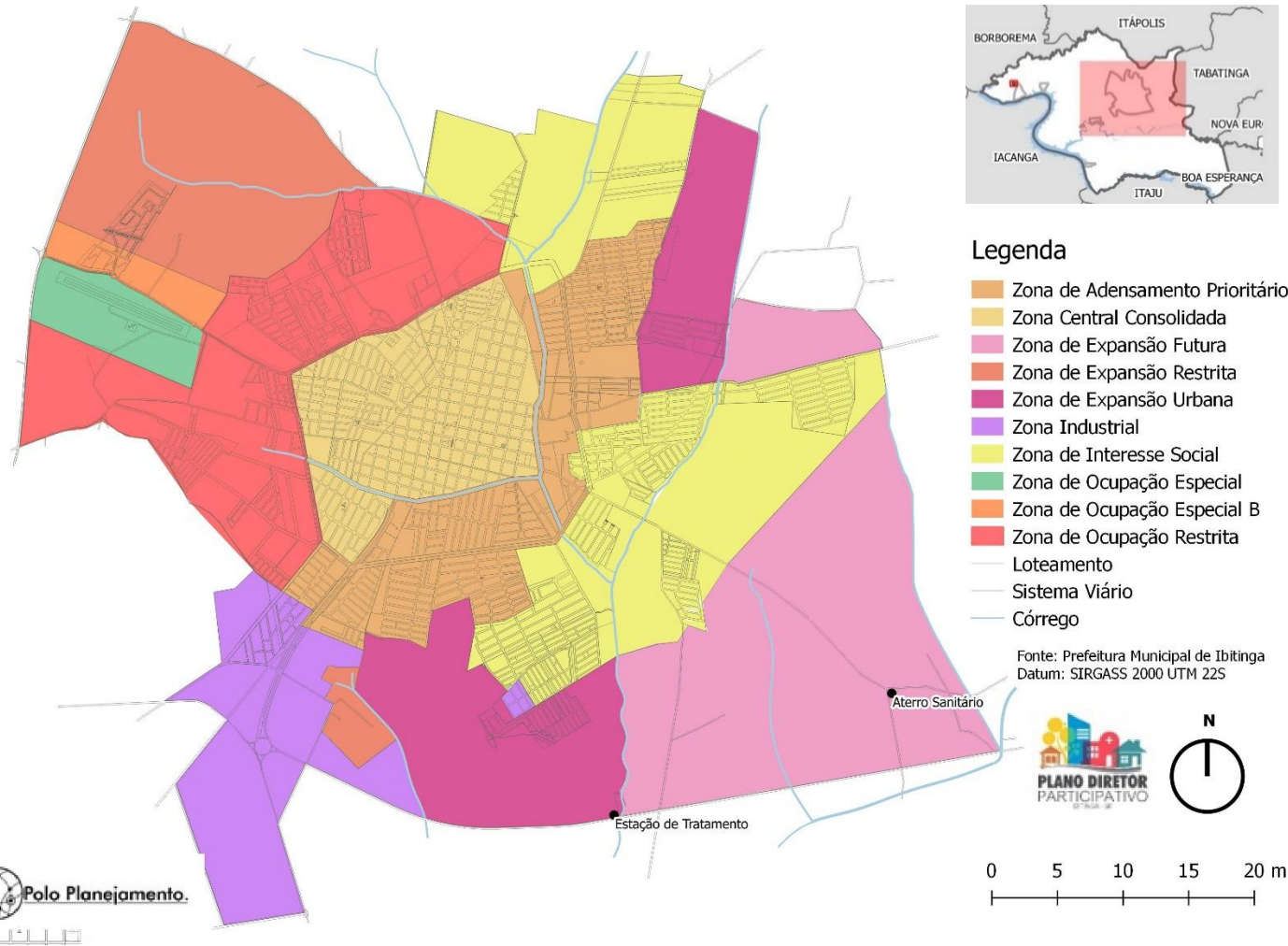


Figura 15 – Macrozona Urbana - 2012.

Fonte: Prefeitura Municipal de Ibitinga

Elaboração: Polo Planejamento

6.5. Função Social da Propriedade Urbana

Segundo o Plano Diretor, a propriedade urbana cumpre sua função social quando atende, simultaneamente, no mínimo aos seguintes requisitos:

I - o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, a justiça social, o acesso universal aos direitos fundamentais e sociais e ao desenvolvimento econômico e social;

II - a compatibilidade do uso da propriedade com a infraestrutura, equipamentos e serviços públicos disponíveis;

III - a compatibilidade do uso da propriedade com a preservação da qualidade do ambiente urbano e natural;

IV - a compatibilidade do uso da propriedade com a segurança, bem estar e a saúde de seus moradores, usuários e vizinhos.

E reforça o art. 182 da Constituição da República determinando que não cumprem a função social da propriedade urbana, por não atender às exigências de ordenação da cidade, os terrenos, glebas ou lotes, totalmente desocupados, sendo passíveis de aplicação dos instrumentos de intervenção urbanística, com base na Lei Federal 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade.

6.5.1. Instrumentos da Política Urbana

Esta subseção apresenta, entre outros, os instrumentos de promoção, planejamento, controle e gestão do desenvolvimento urbano com o objetivo de fazer cumprir a função social da propriedade urbana, sendo eles:

- Dos instrumentos em geral: I - planos municipais, II - planejamento municipal e III - Institutos Jurídicos e Políticos
- Do Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios

6.5.2. Estudos prévios

O Plano Diretor previa a inclusão dentro do Código de Obras, a definição os empreendimentos e as atividades privadas ou públicas na Área Urbana que dependerão da elaboração de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV e respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança - RIV além do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA, para obter licença ou autorização para parcelamento, construção, ampliação,

renovação ou funcionamento, bem como os parâmetros e os procedimentos a serem adotados para sua avaliação.

A Lei Complementar 010-2009, regulamentou o estudo de impacto de vizinhança - EIV nos termos do Plano Diretor.

6.5.3. Parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, IPTU Progressivo no Tempo e Desapropriação com Pagamento em Títulos

Nas áreas situadas na Macrozona Urbana, prevê a exigência do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado que promova o seu adequado aproveitamento mediante parcelamento, edificação ou utilização compulsórios. Especialmente na Zona Consolidada e Zona de Ocupação Prioritária, dentro dos critérios estabelecidos em legislação específica.

No caso de descumprimento das condições e dos prazos estabelecidos pela Lei, o Município aplicará alíquotas progressivas de IPTU, majoradas anualmente, pelo prazo de 5 (cinco) anos consecutivos até que o proprietário cumpra com a obrigação de parcelar, edificar ou utilizar o imóvel urbano.

Decorridos 5 (cinco) anos de cobrança do IPTU progressivo no tempo sem que o proprietário tenha cumprido a obrigação de parcelamento, edificação ou utilização do imóvel urbano, o Município poderá, de acordo com a conveniência e oportunidade, proceder à desapropriação do imóvel com pagamento em títulos da dívida pública, de acordo com o que dispõe a legislação federal aplicável.

A Lei Complementar 005-2009, regulamentou o Parcelamento, edificação ou utilização compulsórios nos termos do Plano Diretor, também fornece os parâmetros para aplicação do IPTU Progressivo no Tempo e da Desapropriação com Pagamento em Títulos.

Obs.: o Plano Diretor cita a existência do Mapa 04/04 - “Instrumentos Urbanísticos”, para a definição das áreas passíveis de aplicação do instrumento, porém o mapa não foi localizado pela municipalidade.

6.5.4. Consórcio Imobiliário

Entende-se consórcio imobiliário como a forma de viabilizar a urbanização ou edificação por meio da qual o proprietário transfere ao Município seu imóvel e, após a realização das obras, recebe, como pagamento, unidades imobiliárias devidamente urbanizadas ou edificadas.

Este instrumento não foi regulamentado por Lei Complementar específica que viabilizasse a aplicação.

6.5.5. Direito de Preempção

O direito de preempção confere ao Poder Público Municipal preferência para aquisição de imóvel urbano objeto de alienação onerosa entre particulares, que poderá ser exercido sempre que o Poder Público necessitar de áreas para cumprimento da função social da propriedade.

A Lei Complementar 006-2009, regulamentou o Direito de Preempção nos termos do Plano Diretor, porém não delimita quais terrenos ou quais áreas estarão sujeitas à sua aplicação.

Obs.: O Plano Diretor cita a existência do Mapa 04/04 - “Instrumentos Urbanísticos”, para a definição das áreas passíveis de aplicação do instrumento, porém o mapa não foi localizado pela municipalidade.

6.5.6. Operações Urbanas Consorciadas

É o conjunto de medidas coordenadas pelo Município com a participação de proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas, melhorias sociais e valorização ambiental em uma determinada área urbana, cuja lei específica deve ser criada detecção de necessidade de sua utilização.

Este instrumento não foi regulamentado por Lei Complementar específica para sua aplicação.

6.5.7. Da Outorga Onerosa do Direito de Construir

Autoriza a alteração de uso, mediante contrapartida financeira, a ser prestada pelo beneficiário, desde que os usos desejados sejam compatíveis para a zona de incidência.

Redação acrescida e regulamentada pela Lei Complementar nº 11/2009.

6.6. Habitação

O sexto capítulo do Plano trás as diretrizes e estratégias de ação para redução do déficit e das necessidades habitacionais e para não instalação de moradia irregular. E tem com objetivos:

- I - elevar a qualidade de vida da população, particularmente no que se refere as condições habitacionais, de forma a promover a inclusão social e ampliar a cidadania;
- II - minimizar os efeitos negativos causados na Cidade pela migração de população das áreas rurais;
- III - melhorar as condições de infraestrutura urbana e de equipamentos urbanos e comunitários;
- IV - otimizar os recursos para implantar programas e projetos de melhorias habitacionais;
- V - não permitir a expansão da ocupação em áreas de preservação ou de interesse ambiental;
- VI - evitar a situação de irregularidade urbanística e fundiária dos imóveis no Município;
- VII - ampliar o acesso à população a serviços, equipamentos e condições de trabalho e renda próximos a sua moradia.

6.6.1. Instrumentos de Regularização Fundiária

Para regularização fundiária de assentamentos precários e imóveis irregulares, o Poder executivo Municipal deveria elaborar projeto de lei específico, com a finalidade de regularizar a situação existente, baseado em estudos técnicos da realidade fundiária e ambiental do Município, com detalhamento da situação atual e impactos decorrentes desta situação e proposta de medidas de compensação.

Este instrumento não foi regulamentado por Lei Complementar específica para sua aplicação.

6.7. Ação Social

O Plano Diretor procurar também a ampliação e a melhoria do atendimento das áreas de **Saúde, Educação, Assistência Social, Cultura, Esporte e Lazer**, visando ao atendimento integral do cidadão, a ampliação da oferta de equipamentos de atendimento destas áreas e a condução de políticas que visem o atendimento integral do cidadão.

E por fim, o **Título III – Planejamento e Participação**, aponta as diretrizes para uma Gestão Participativa, estabelecendo os sistemas de Planejamento e Gestão Urbana e de Informação para a Gestão Territorial.

Em suas disposições finais e transitórias, é informado que integram o Plano, os seguintes mapas: I - Mapa do Macrozoneamento Urbano; II - Mapa do Macrozoneamento Rural; III - Mapa do Sistema Viário, e IV - Mapa dos Instrumentos Urbanos. No entanto, apenas os Mapas II e III foram localizados pela Prefeitura.

6.8. Análise do Plano Diretor Vigente

Em linhas gerais, o Plano Diretor Vigente se mostra bem completo no que se refere a quantidade de instrumentos urbanos apresentados, e à abrangência de temas estruturados, estando de acordo com modelos previstos no Estatuto da Cidade.

No entanto, após 12 anos de sua instituição, o Plano se mostrou pouco efetivo, sendo boa parte de seu conteúdo e instrumentos desconhecidos pela população e até mesmo corpo técnico da prefeitura.

A Lei e as regras de Parcelamento e Uso do Solo, deverão ser revistas para cumprir as diretrizes previstas no Plano Diretor e garantir de fato a sua função social e o aumento da qualidade de vida e urbana da cidade.

Sobre o Macrozoneamento, existe a necessidade de se repensar as zonas previstas, uma vez estas não condizem mais com a realidade e dinâmica do município. A expansão urbana da cidade, por exemplo, vem se dando de maneira gradativa sob a macrozona de proteção de Mananciais. Deve ser avaliado neste caso se há necessidade de revisão das regras da macrozona, flexibilização ou até mesmo a extinção da mesma.

A lei para o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV foi regulamentada, mas não está sendo aplicada, pois necessita ser atualizada para o atender à novas demandas e realidade da cidade.

Instrumentos como Parcelamento Compulsório, IPTU Progressivo no Tempo e Direito de Preempção, Outorga Onerosa do Direito de Construir tiveram suas respectivas leis regulamentadas, porém não chegaram a ser efetivamente aplicadas na cidade. O Mapa com a definição das áreas passíveis de aplicação dos instrumentos não foi localizado, nem impresso e nem digital, dificultando a análise de viabilidade destas.

Outros, como Consórcio Imobiliário, Operações Urbanas Consorciadas, Instrumentos de Regularização Fundiária não chegaram a ser regulamentados, e deve-se avaliar a necessidade de manutenção destes na revisão do Plano Diretor em andamento.

7. Zoneamento Atual

Ao longo dos últimos anos, tanto o perímetro urbano como o zoneamento da área urbana foram sendo modificados, como resultado do crescimento e expansão da cidade. Os mapas a seguir apresentam a configuração atual vigente de cada uma.

7.1. Perímetro Urbano Atual

A lei complementar nº 163 de 11 de julho de 2018, dispôs sobre a última versão do o Perímetro Urbano do município de Ibitinga, apresentando um mapa e memorial descritivo deste. O mapa da Figura 15 abaixo apresenta a configuração deste perímetro e acrescenta a nova área de expansão aprovada em reunião do GAE (Grupo de Análise de Empreendimentos da Prefeitura) em dezembro de 2018.

Cabe observar, no entanto, que após o cruzamento do mapa do Macrozoneamento com estes novos mapas de perímetro urbano e de expansão urbana, verificou-se que a cidade vem expandindo sua área urbana sobre o a Zona de Proteção de Manancial. Conforme apresentado na Figura 16.

Este fato deverá ser avaliado e analisado em conjunto com a equipe técnica da prefeitura com o objetivo de avaliar a manutenção ou não da Zona de Proteção de Manancial e se no caso de manutenção, a necessidade de criação de novos mecanismos para restrição da ocupação sobre esta área.

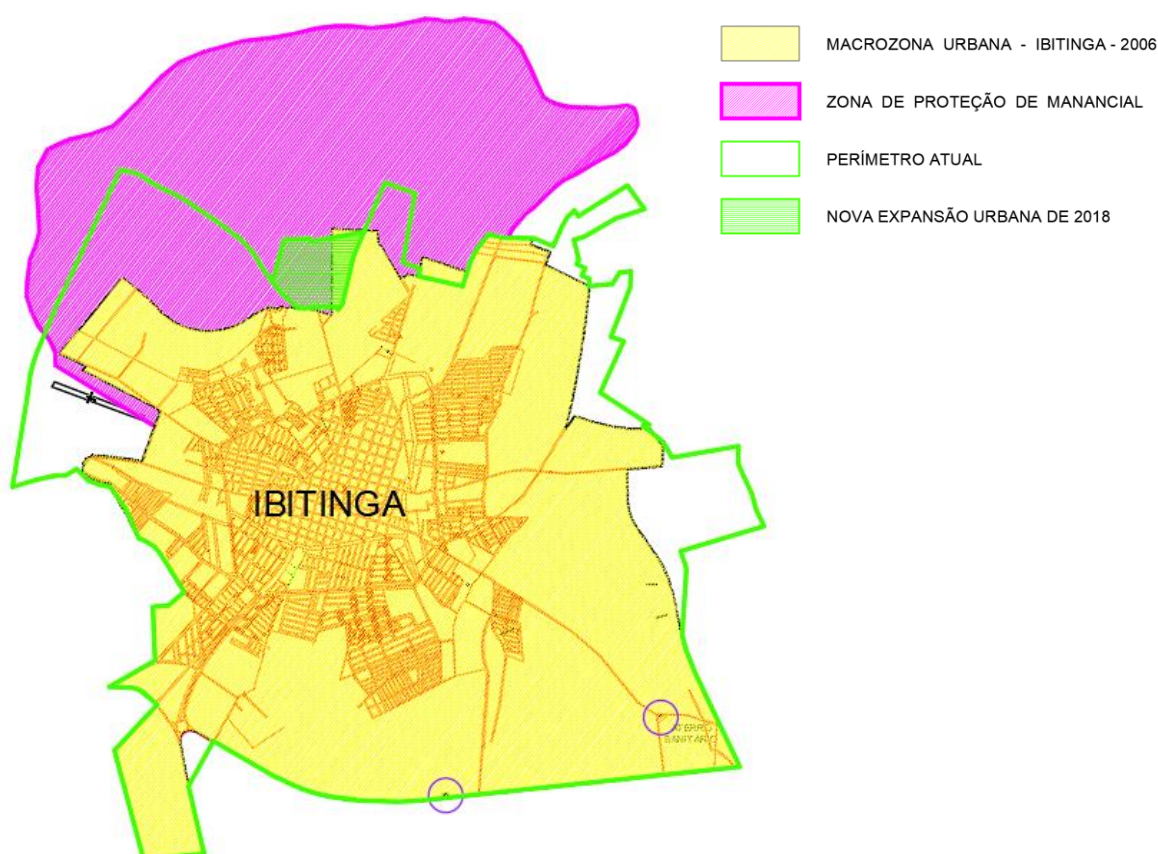
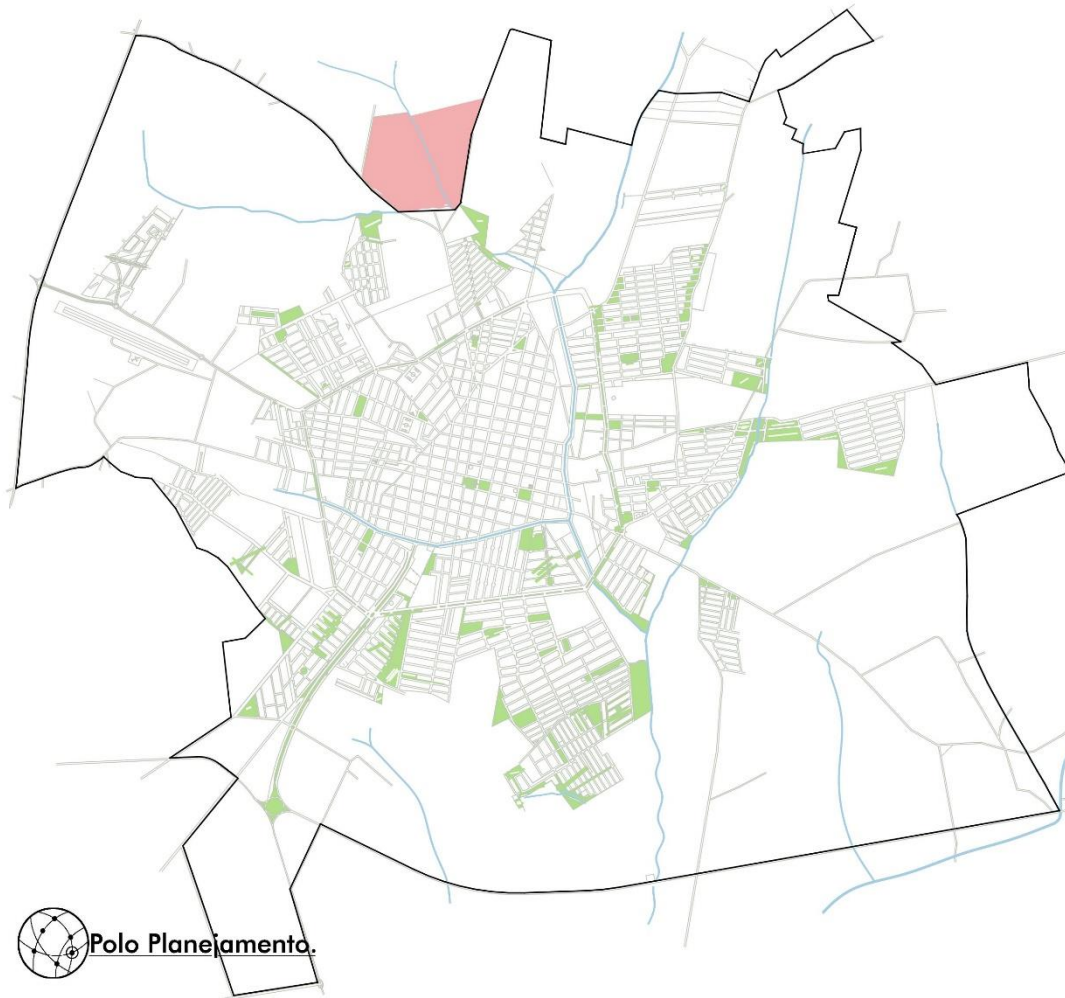


Figura 16 – Perímetro Urbano Atual e Nova Área de Expansão Urbana

Fonte: Prefeitura Municipal de Ibitinga

Elaboração: Polo Planejamento



Legenda

- Perímetro Urbano Atual
- Expansão Perímetro Urbano
- Área Verde
- Malha Viária
- Córrego

Fonte: Prefeitura Municipal de Ibitinga
Datum: SIRGASS 2000 UTM 22S

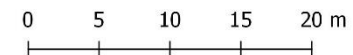


Figura 17 – Perímetro Urbano Atual e Nova Área de Expansão Urbana
Fonte: Prefeitura Municipal de Ibitinga
Elaboração: Polo Planejamento

7.2. Zoneamento Vigente

A Lei Complementar nº 172 de 20 setembro de 2018, altera a Lei Complementar nº 02, de 21 de agosto de 2009 que dispõe sobre o Zoneamento do Município de Ibitinga, substituindo e atualizando o mapa do Zoneamento da Cidade. O mapa da Figura 17 abaixo apresenta a nova configuração das zonas da Macrozona Urbana.

A Lei Complementar nº 97/2015, por sua vez traz a última versão do texto sobre os parâmetros e diretrizes de uso e ocupação do Solo da Cidade, na qual são definidos:

1 - A Divisão do Município em 11 Zonas e Áreas de Ocupação e Uso:

- ZCC - ZONA CENTRAL CONSOLIDADA;
- ZOE - ZONA DE OCUPAÇÃO ESPECIAL;
- ZAP - ZONA DE ADENSAMENTO PRIORITÁRIA;
- ZEU - ZONA DE EXPANSÃO URBANA;
- ZIS - ZONA DE INTERESSE SOCIAL;
- ZER - ZONA DE EXPANSÃO RESTRITA;
- ZOR - ZONA DE OCUPAÇÃO RESTRITA;
- ZEF - ZONA DE EXPANSÃO FUTURA;
- ZI - ZONA INDUSTRIAL;
- CO - CORREDORES;
- DC - DISTRITO DE CAMBARATIBA

2 – Os 9 tipos de usos – e sua descrição – que serão permitidos dentro de cada zona apresentada acima:

I - Residência Unifamiliar:

- a) Habitação unifamiliar "RI - 01"
- b) Habitação unifamiliar "RI - 02"
- c) Habitação unifamiliar "RI - 03"
- d) Habitação unifamiliar "RI - 04"

II - Residencial Multifamiliar Horizontal

- a) Residencial Multifamiliar Horizontal "R2 - 01"
- b) Residencial Multifamiliar de Interesse Social "R2 - 02"

III - Residencial Multifamiliar Vertical

- a) Residencial Multifamiliar Vertical "R3 - 01"
- b) Residencial Multifamiliar Vertical de Interesse Social "R3 - 02"

IV - Residencial Multifamiliar e/ou Comercial Vertical

- a) Edificação Residencial e Comercial Vertical "R4 - 01"

V - Comercial e Serviços

- a) Comercial Varejista de Pequeno Porte "C - 01"
- b) Comercial Varejista de Médio Porte "C - 02"
- c) Comercial Varejista de Grande Porte e Atacadista "C - 03"

VI - Serviços Especiais

- a) Serviços Especiais "SE - 01"
- b) Serviços Especiais "SE - 02"
- c) Serviços Especiais "SE - 03"

VII - Equipamentos Institucionais

- a) Institucional de Âmbito Local "E - 01"
- b) Institucional Diversificado "E - 02"
- c) Institucional Especial "E - 03"

VIII - Industrial

- a) Indústrias Não Incômodas "I - 01"
- b) Indústrias Incômodas "I - 02"
- c) Indústrias Especiais "I - 03"

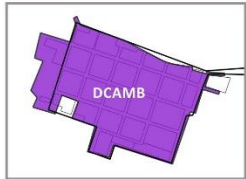
IX - Equipamentos Urbanos "EQ-01"

O “Anexo 1 – Categorias de Usos permitidos por Zona”, apresenta tabela com o tipo de uso permitido dentro de cada zona.

A partir da análise do mapa abaixo será possível avaliar na próxima etapa da Revisão do Plano Diretor de Ibitinga quais serão as alterações necessárias para que de fato consigamos alcançar as premissas de função social da terra, previstas no Estatuto da Cidade, de modo a garantir a qualidade urbana e de vida da população.



Distrito de Cambaratiba



0 100 200 m

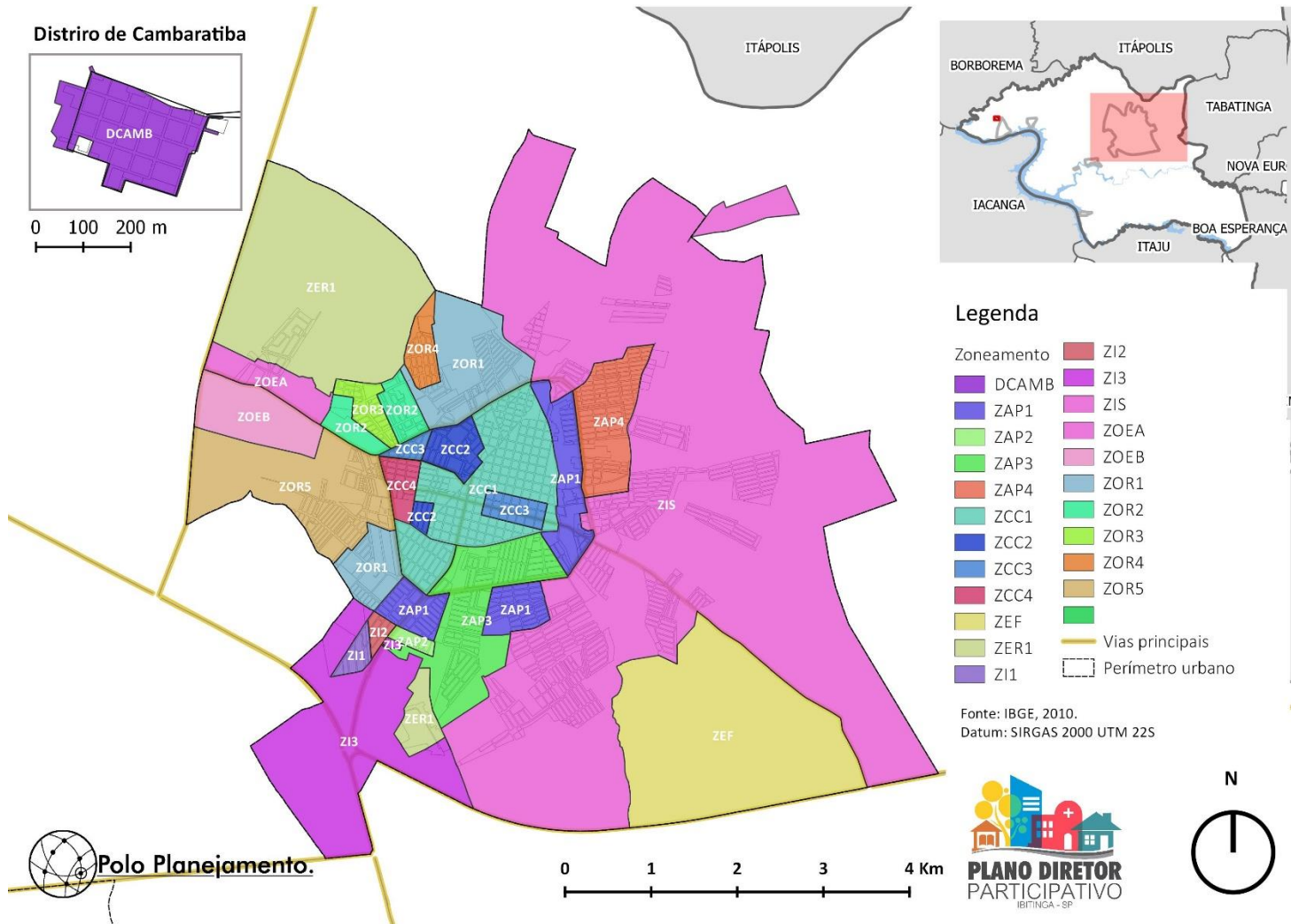


Figura 18 – Zoneamento vigente - Lei Complementar 172/2018.

Fonte: Prefeitura Municipal de Ibitinga

Elaboração: Polo Planejamento



0 1 2 3 4 Km



8. Aspectos Físicos e Territoriais

8.1. Topografia

A região de Ibitinga encontra-se no planalto ocidental paulista, seu relevo é suave, com leve caimento de Leste para Oeste, formando uma extensa plataforma suavizada, nivelada em cotas próximas a 500 m. Como nota-se na Figura 18, a maior parte do território é formada por terrenos planos ou pouco ondulados, com a declividade variando entre 3% e 20%.

As formações geológicas encontradas na região são a Formação Adamantina, Formação Botucatu e Formação Serra Geral. O domínio é da Formação Adamantina, com predomínio de arenitos finos, podendo apresentar cimentação carbonática, com forte tendência à erosão.

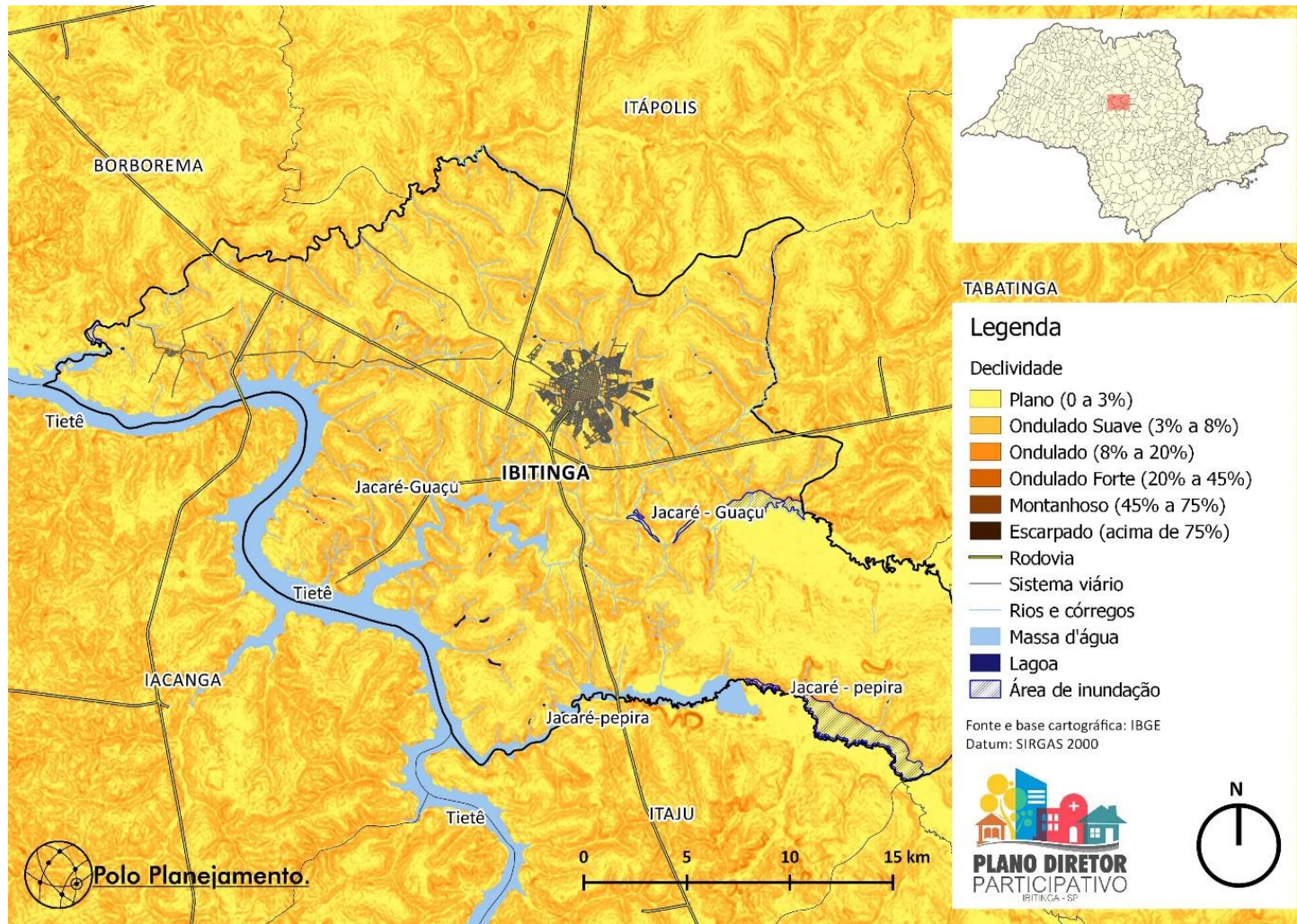


Figura 19 – Topografia do Cidade de Ibitinga.

Fonte: IBGE

Elaboração: Polo Planejamento

8.2. Hidrografia

O município de Ibitinga, o qual está localizado na Região Hidrográfica do Paraná, possui a maior parte do território municipal na área da bacia Tietê-Jacaré, restando uma pequena parcela, na porção norte e noroeste do município, na bacia hidrográfica Tietê-Batalha.

Conforme a Fundação Florestal de São Paulo (2012), no município existem ao todo, mais de 247 nascentes e 78 cursos de água, mostrando uma rica rede de águas. O principal rio do município é o Tietê, sendo os rios Jacaré-Guaçu, Jacaré-Pepira, São Lourenço e o Ribeirão dos Porcos seus principais tributários neste trecho, onde foi construída a Usina Hidrelétrica de Ibitinga (UHI) que representa uma importante unidade de geração de energia elétrica para o estado de São Paulo.

Cabe destacar aqui que o rio Jacaré-Pepira se destaca pelas suas condições ambientais. Segundo a Fundação Florestal (2013), ele é um dos rios que possui as águas mais limpas do estado de São Paulo e ainda possui mata ciliar amplamente preservada.

Como mencionado anteriormente, Ibitinga faz parte da Bacia Hidrográfica do Paraná, e a hidrovia Tietê-Paraná, que possui 800 km de vias navegáveis no estado de São Paulo, possui um trecho no município. Ela se destaca no transporte de açúcar, enxofre, material de construção, calcário, farelo de soja, gesso, soja, madeira, fertilizantes, dentre outros (ANTAQ, 2011).

Já na área urbana do município, existem cinco córregos principais: córrego Água Quente, o Capim Fino, o São Joaquim, o Saltinho e o Taquara do Reino. Diferentemente dos apontados acima, as condições ambientais desses rios estão comprometidas, principalmente devido à ausência da mata ciliar em suas margens e ao despejo sem tratamento do esgoto da cidade no rio São Joaquim. Este rio passa por aproximadamente cinco bairros residenciais da cidade e o mau cheiro presente no ar é um dos sérios problemas apontados normalmente pelos moradores da região.

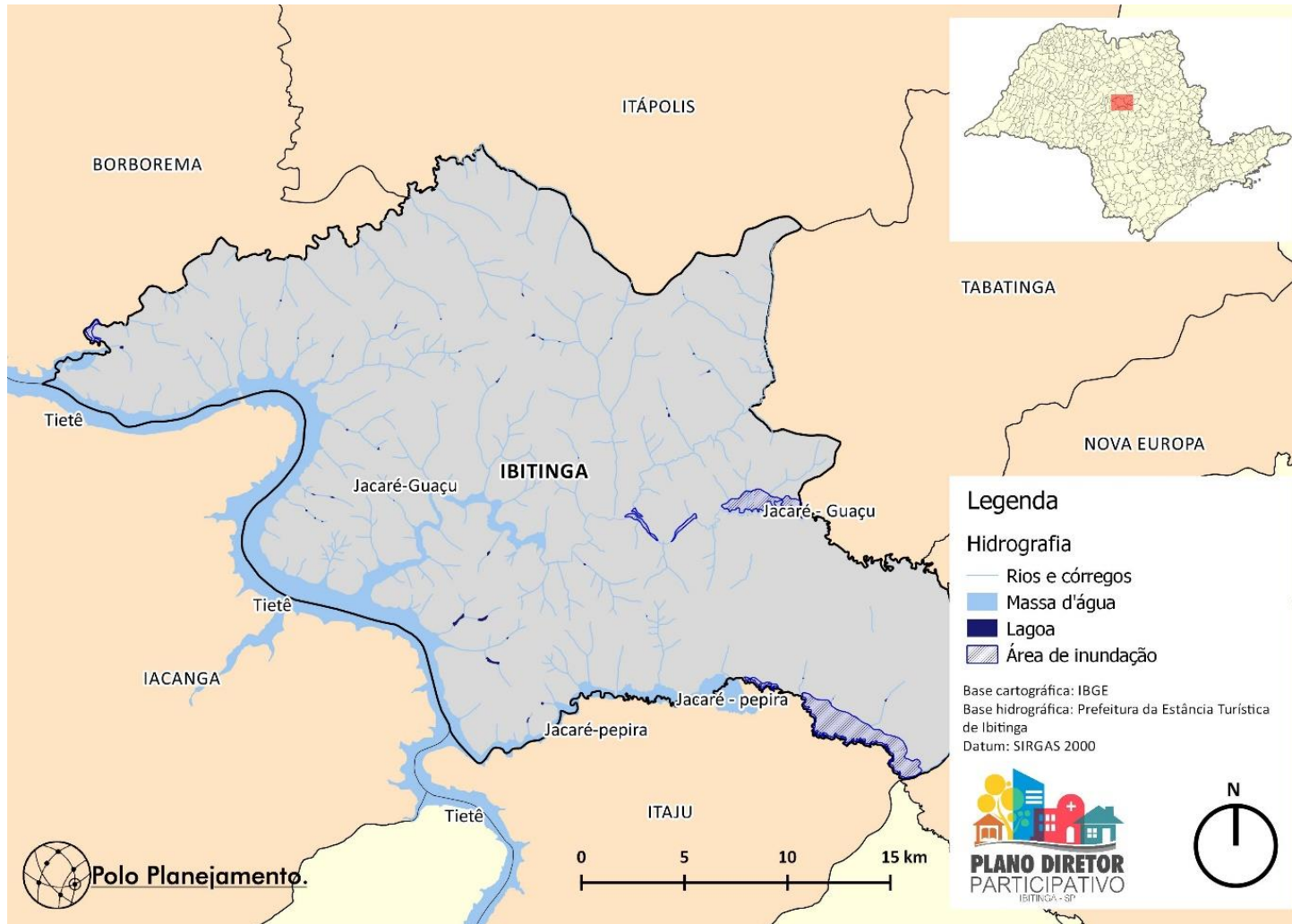


Figura 20 – Hidrografia do Cidade de Ibitinga.

Fonte: IBGE

Elaboração: Polo Planejamento

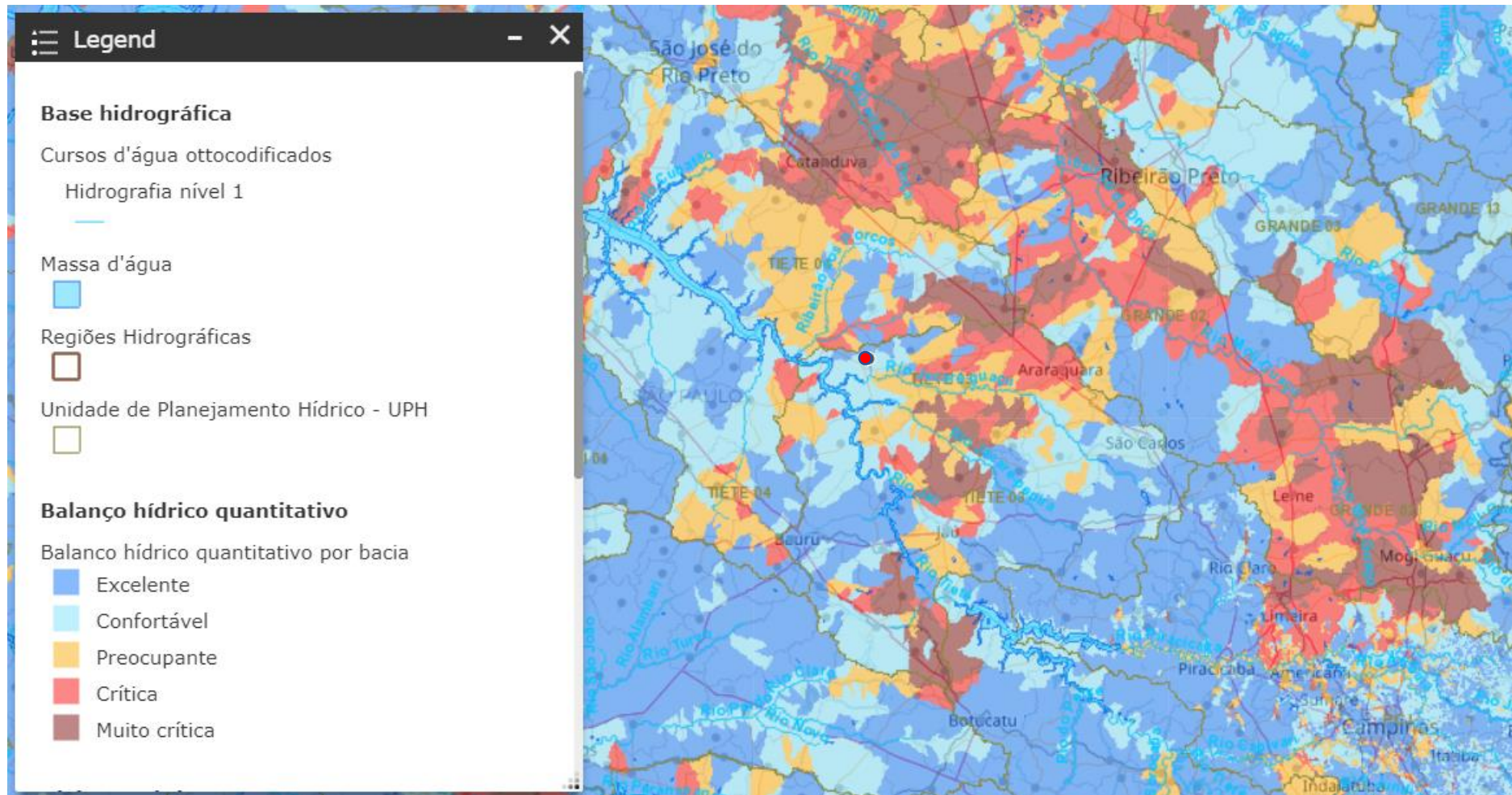


Figura 21 – Balanço hídrico. Fonte: SNIRH

De acordo com o Sistema Nacional de Informações sobre Recursos Hídricos – SNIRH, o município de Ibitinga apresenta um balanço hídrico ‘confortável’, ou seja, o consumo de água no município equivale a 5 a 10% da disponibilidade água em seu território⁴.

Ressalta-se, entretanto, que a mesorregião de Araraquara, onde está localizada Ibitinga, assim como as mesorregiões próximas de São José do Rio Preto, Rio Preto e Mogi Guaçu apresentam grandes áreas classificadas como ‘muito críticas’, devendo-se sempre ter muita cautela com a utilização de seus recursos hídricos.

8.3. Vegetação

Ibitinga possui originalmente, o bioma do Cerrado cobrindo grande parte do seu território, o outro bioma dentro dele é o da Mata Atlântica, este localizado próximo as regiões dos principais cursos d’água (Tietê, Jacaré-Pepira e Jacaré-Guaçu) como podemos ver através do mapa abaixo.

Segundo MENEGHESSO (2014, p. 55) a Área de Proteção Ambiental (APA) de Ibitinga, criada no dia 20 de janeiro de 1987, teve como principal objetivo a proteção das áreas de várzeas dos rios Jacaré-Pepira, popularmente conhecido como Pantaninho, e do Jacaré-Guaçu, conhecida como Varjão, as áreas de várzeas desses rios possuem semelhanças com as do Pantanal Mato-grossense. Meneghesso destaca as inundações durante os períodos de chuvas, áreas úmidas por causa das lagoas e áreas alagadas como características que remontam ao bioma do Pantanal Mato-grossense.

⁴ As faixas de classificação adotadas para o índice da SIRH são as mesmas utilizadas pela *European Environment Agency* e Nações Unidas, que utilizam o índice de retirada de água (*water exploitation index*). As classificações adotadas (adequadas para o caso brasileiro) são as seguintes: < 5% - excelente (pouca ou nenhuma atividade de gerenciamento é necessária); 5 a 10% - confortável (pode ocorrer necessidade de gerenciamento para solução de problemas locais de abastecimento); 10 a 20% - preocupante (a atividade de gerenciamento é indispensável, exigindo a realização de investimentos); 20 a 40% - crítica (exige-se intensa atividade de gerenciamento e grandes investimentos); > 40% - muito crítica.

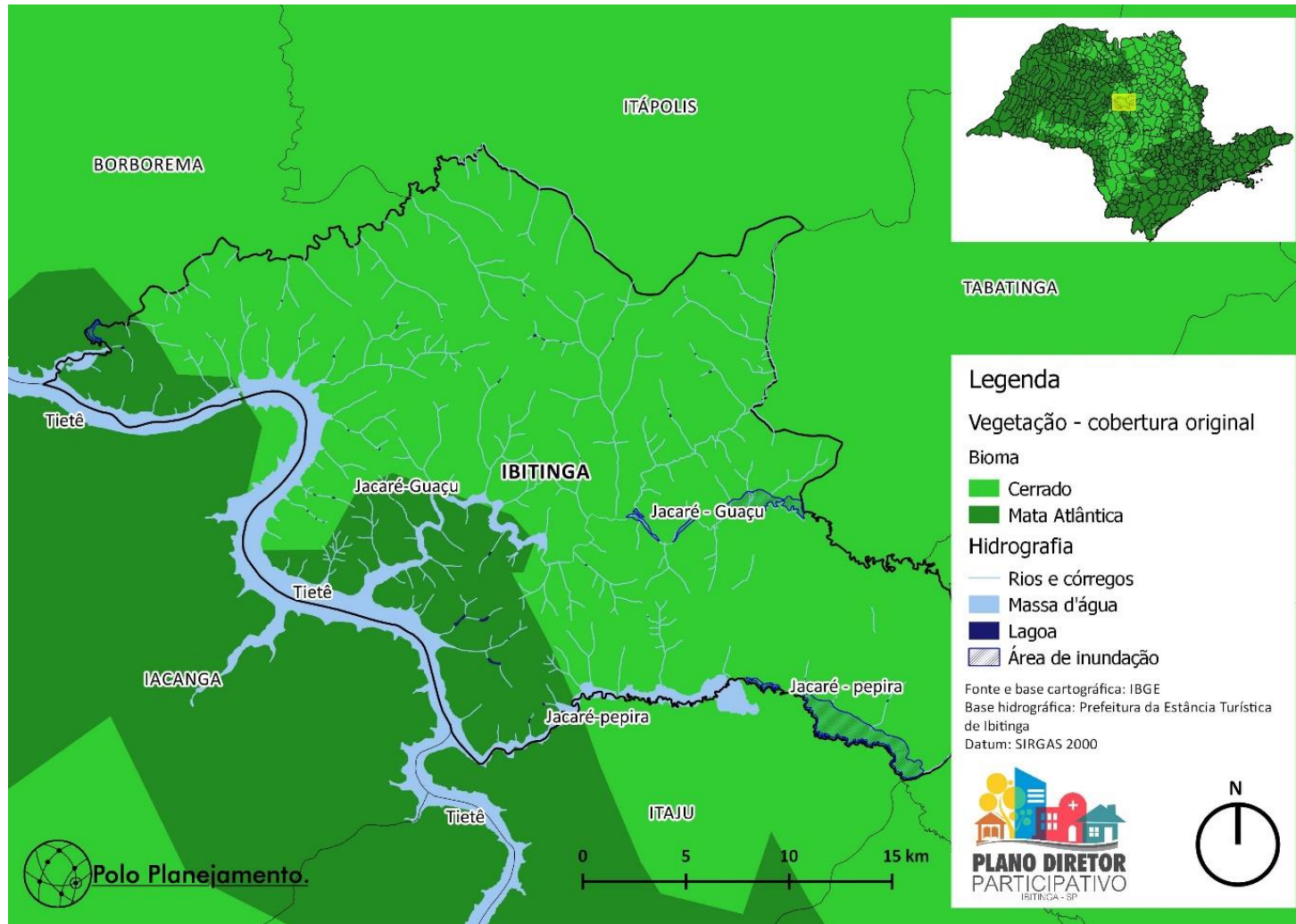


Figura 22 – Cobertura da vegetação original no município de Ibitinga.

Fonte: IBGE

Elaboração: Polo Planejamento

8.4. Barreiras Físicas e Antropomórficas

As barreiras físicas naturais e antrópicas referem-se a qualquer barreira ou impedimento ocasionado por algum elemento da paisagem decorrente de fenômenos naturais ou obras de engenharia. Para Rodrigues (1986 apud Sousa e Braga, 2011, p. 57), o efeito barreira faz parte das disfunções urbanas que, em princípio, são todos e quaisquer impedimentos ou dificuldades para o usuário do espaço urbano no exercício de qualquer atividade, circulação ou permanência por deficiência de espaço físico ou de grandes distâncias entre localidades.

O processo de estruturação de barreiras naturais e sociais, observado por meio da morfologia urbana, está aliado à expansão do tecido urbano e proporciona um distanciamento cada vez maior entre área central e periferias, gerando diferentes espacializações dos equipamentos urbanos para atender a população, o que agrava e fortalece ainda mais as desigualdades socioespaciais no interior das urbes. (Sousa e Braga, 2011, p. 57)

No município de Ibitinga as barreiras físicas que interferem na expansão do sistema viário e fragmentam a malha urbana, refletindo na descontinuidade da cidade, são classificadas como naturais e antrópicas.

As barreiras físicas naturais existentes estão associadas principalmente as características hidrológicas da região com a presença de rios, ribeirões e córregos no território. Na área urbana essas barreiras físicas naturais são representadas pela presença dos principais córregos: Água Quente, Capim Fino, Taquara do Reino, São Joaquim e Saltinho.

Nos córregos Capim Fino e Água Quente há pontos de passagem para pedestres e veículos motorizados, a fim de propiciar o acesso aos bairros vizinhos, entretanto, esses elementos podem ser considerados como barreiras físicas antrópicas dada as suas características considerando as condições futuras de tráfego.

Acerca das principais barreiras físicas antrópicas, destacam-se, os terrenos vazios, com porções de glebas ociosas, que impedem a contiguidade e conexão do tecido urbano e; as vias principais as quais seccionam os bairros em que penetram impedindo a contiguidade desses espaços.

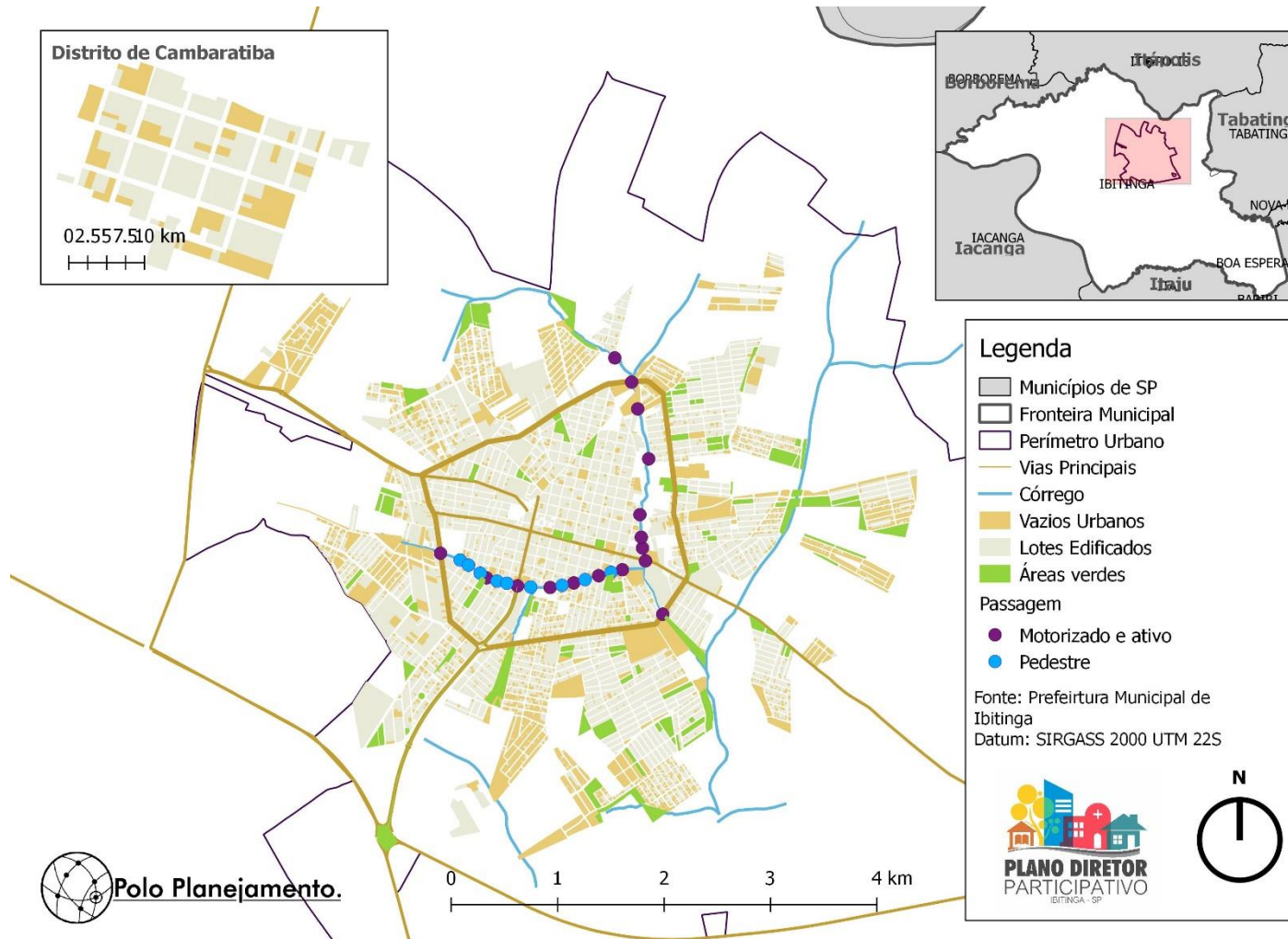
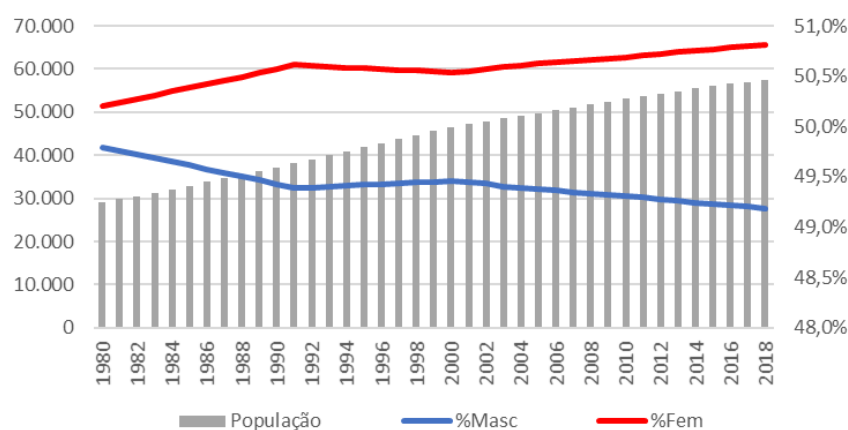


Figura 23 – Barreiras Físicas Naturais e Antrópicas
Fonte: IBGE
Elaboração: Polo Planejamento

9. Demografia

Segundo dados da Fundação SEADE, Ibitinga terminou o ano de 2018 com uma população de cerca de 57,5 mil habitantes, correspondendo a um crescimento médio anual de aproximadamente 1,0% a.a. entre 2010 e 2018. A taxa de crescimento populacional tem sido decrescente ao longo do tempo: ao longo da década de 1990, a taxa de crescimento foi de 2,5% a.a., diminuindo gradativamente nas décadas seguintes.



	1980	1990	2000	2010	2018
População	29.014	37.197	46.534	53.100	57.511
		80/90	90/00	00/10	10/20
Cresc.Médio (%a.a).		2,5%	2,3%	1,3%	1,0%

Gráfico 1 – Evolução da população.

Fonte: IBGE. Elaboração: Polo Planejamento

Os dados do SEADE tendem a divergir um pouco dos dados dos censos realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE) e suas estimativas populacionais, mas sem prejuízo, entretanto para as análises. Segundo o Censo/IBGE 2010, a população do município de Ibitinga era de 53.158 habitantes, enquanto sua projeção para 2018 é de 59.451 habitantes, o que representa crescimento anual médio de 1,4%a.a., como é possível constatar, pouco superior à estimativa populacional formulada pelo SEADE.

Com relação à participação por gênero, pode-se perceber que ela se distribui de forma bastante equitativa, porém, com uma leve tendência de aumento da participação de mulheres. Estas representavam 50,2% em 1980, chegando a 50,8% em 2018.

O Gráfico 2 apresenta a distribuição etária da população em dois momentos: em 1980 e em 2018. Como é possível observar através do gráfico, em 1980 a população se distribuía claramente como uma pirâmide, com sua base (de 0 a 19 anos) mais larga e a população mais

velha (maior que 65 anos) pouco representativa. Já em 2018, a parte central da “pirâmide” se alarga, com a População em Idade Ativa – PIA representando cerca de 72% da população total e os idosos, com 65 anos ou mais, passam a representar 10% da população, ou seja, o dobro da participação de 1980, quando era de apenas 5%.

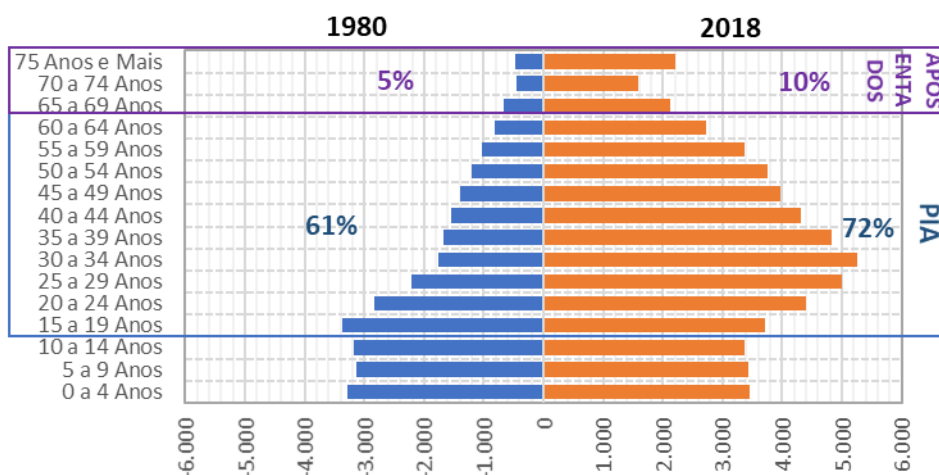


Gráfico 2 – Evolução da pirâmide etária.
Fonte: IBGE. Elaboração: Polo Planejamento

Nesse sentido, destaca-se a relevância desta mudança em curso da estrutura da pirâmide etária e as repercussões que a perda da “janela populacional” acarretará, não apenas para o sistema previdenciário, mas também para o nível de produção local, caso não ocorra um expressivo aumento da produtividade da mão de obra.

Ao vermos a população distribuída pelo seu território, em seu principal centro urbano o maior número de habitantes está localizado, fora do anel viário, conhecido como perimetral. Os bairros de Maria Luiza, Maria Luiza II e Ângelo de Rosa são os que apresentam mais habitantes, também temos os bairros de Izolina, Maria Helena, Centenário, São João e São José localizados na parte interna do anel viário, um pouco mais afastado do centro histórico do município, com um número elevado de habitantes. O Distrito de Cambaratiba, localizado a noroeste do município



Foto 3- Distrito de Cambaritiba



(área identificada pelo número 2 no mapa menor aonde é mostrado todo o município de Ibitinga – canto superior direito), tem um número baixo, 276 habitantes em sua área urbana.

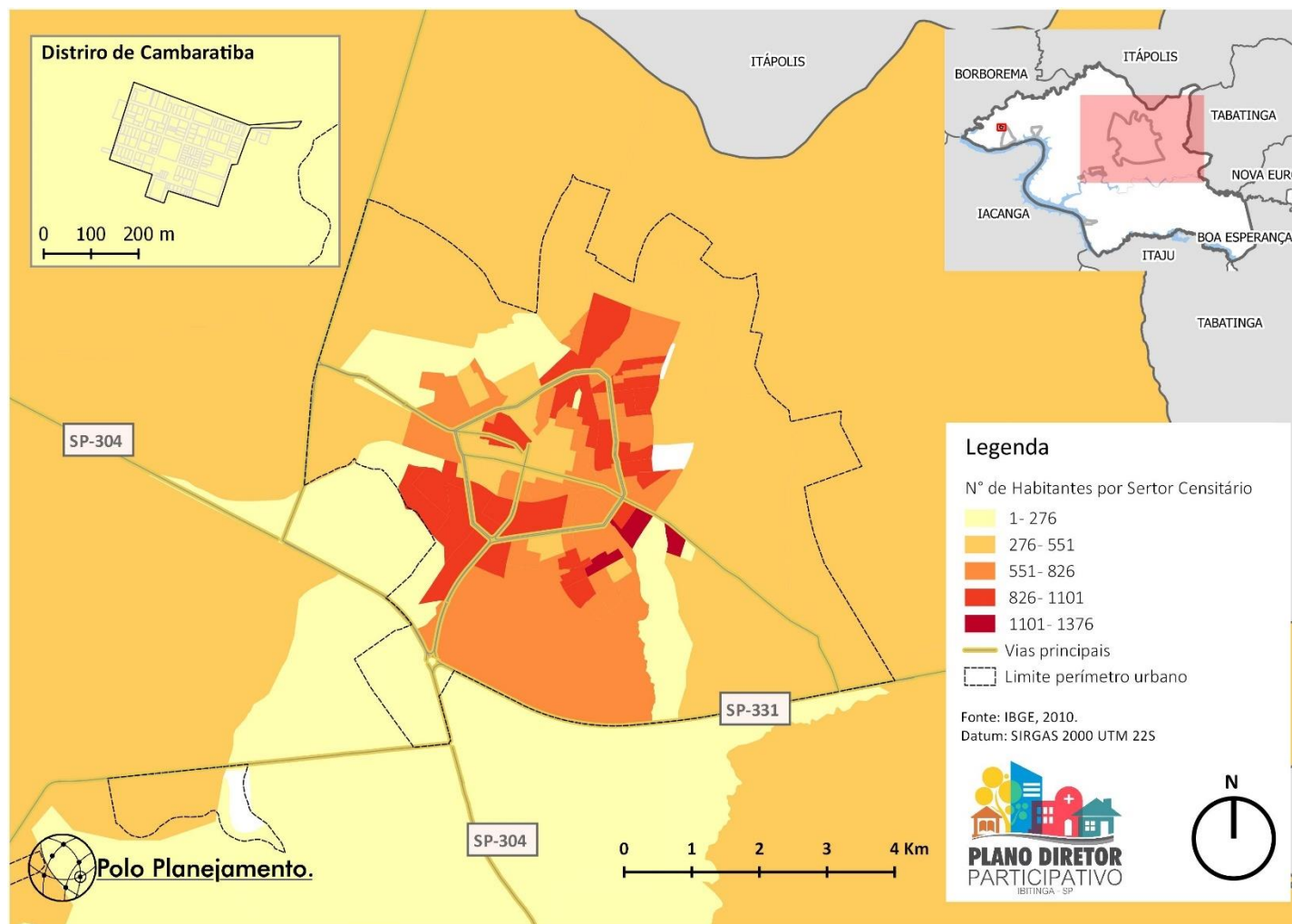


Figura 24 – Habitantes nos setores censitários de Ibitinga. Fonte: IBGE, 2010.

Elaboração: Polo Planejamento

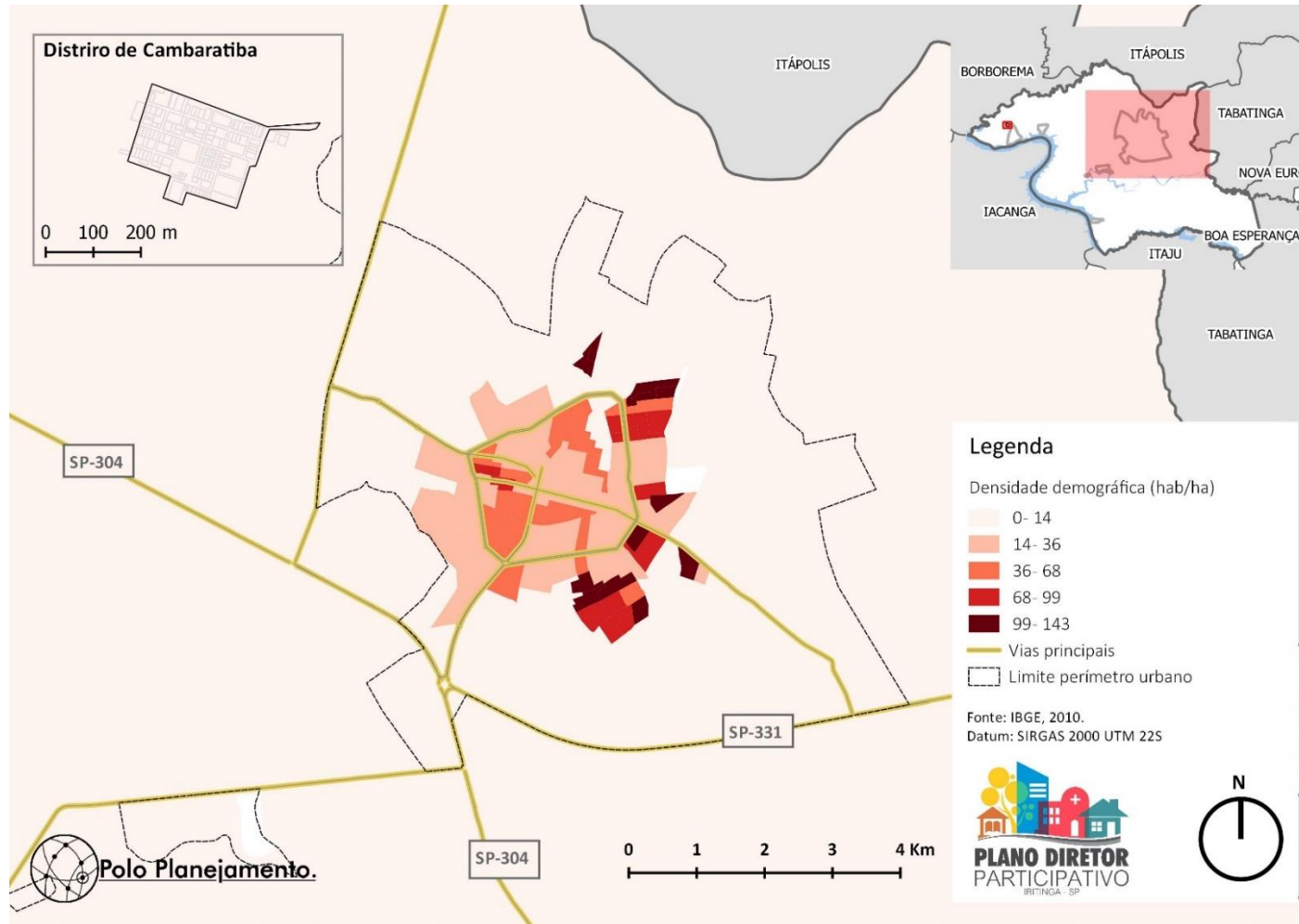


Figura 25 – Densidade demográfica nos setores censitários de Ibitinga.
Fonte: IBGE, 2010.
Elaboração: Polo Planejamento

A densidade demográfica do município reflete, basicamente, o mapa de população, com algumas diferenças. No norte e nordeste do município, destacam-se os bairros de Bancário e Vila Maria, ao sudeste os bairros de Paulo de Biazzi, São Paulo, Jardim Ibirapuera e Jardim Verona e ao leste o bairro de Ângelo e Rosa com uma alta densidade demográfica.

10. Infraestrutura Urbana

A análise da infraestrutura urbana consiste em avaliar os domicílios que possuem abastecimento de água, coleta de efluentes, coleta de resíduos sólidos, abastecimento de energia elétrica, se a via da residência possui asfalto, iluminação pública, arborização e rampas de acessibilidade. A avaliação é feita através dos dados do censo do ano de 2010 do IBGE dos setores censitários, cada setor censitário possui um determinado número de domicílios e a taxa das infraestruturas avaliadas são baseadas no número de domicílios que possuem a infraestrutura. Por exemplo, se um setor censitário possui 100 casas e 90 delas são abastecidas por água encanada, temos uma taxa de 90% de abastecimento de água nesse setor.

10.1. Saneamento

10.1.1. Água e Esgoto

O eixo de saneamento básico está dividido em duas partes: o abastecimento de água potável, desde a coleta, tratamento nas ETAs e distribuição para a população; e a coleta da água residual, seu tratamento nas ETEs e aproveitamento do lodo do esgoto e da água para fins não potáveis e o aproveitamento da água pluvial.

Em relação ao abastecimento de água, o índice de cobertura é de quase 100% de acordo com o censo do IBGE de 2010. A captação ocorre da água bruta do córrego Água Quente e de poços tubulares profundos. A perda e o desperdício de água tratada é um ponto de atenção.

O índice de coleta de esgoto doméstico é de 98,78% segundo o IBGE (2010). Do total coletado nada é tratado, o esgoto é despejado in natura no rio São Joaquim.

O despejo de esgoto nos rios e córregos somados aos efeitos da urbanização insustentável intensificam o assoreamento, contribuindo com a boçoroca e a erosão interna das ruas e calçadas (PSB, 2012).

Com relação a estes serviços, foram observados dados de abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto, disponíveis nos Censos do IBGE, no Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento – SNIS, do Ministério das Cidades e no SAAE – Serviço Autônomo de Água e Esgoto de Ibitinga.

Primeiramente, de acordo com o IBGE, os serviços de abastecimento de água, esgotamento sanitário e coleta de lixo se mostravam praticamente universalizados desde o Censo de 2000.

Períodos	Abastecimento de Água - Nível de Atendimento - Censo Demográfico (Em %)	Coleta de Lixo - Nível de Atendimento - Censo Demográfico (Em %)	Esgoto Sanitário - Nível de Atendimento - Censo Demográfico (Em %)
1991	99,38	96,49	95,45
2000	99,38	99,05	98,78
2010	99,46	99,6	98,78
2018*	100	100	100

**Dados fornecidos pelo SAAE – Serviço Autônomo de Água e Esgoto de Ibitinga em fevereiro de 2019 e pela Secretaria de Serviços Público de Ibitinga*

Tabela 1 – Nível de atendimento dos serviços de saneamento seguindo Censo/IBGE

Fonte: IBGE. Elaboração: Polo Planejamento

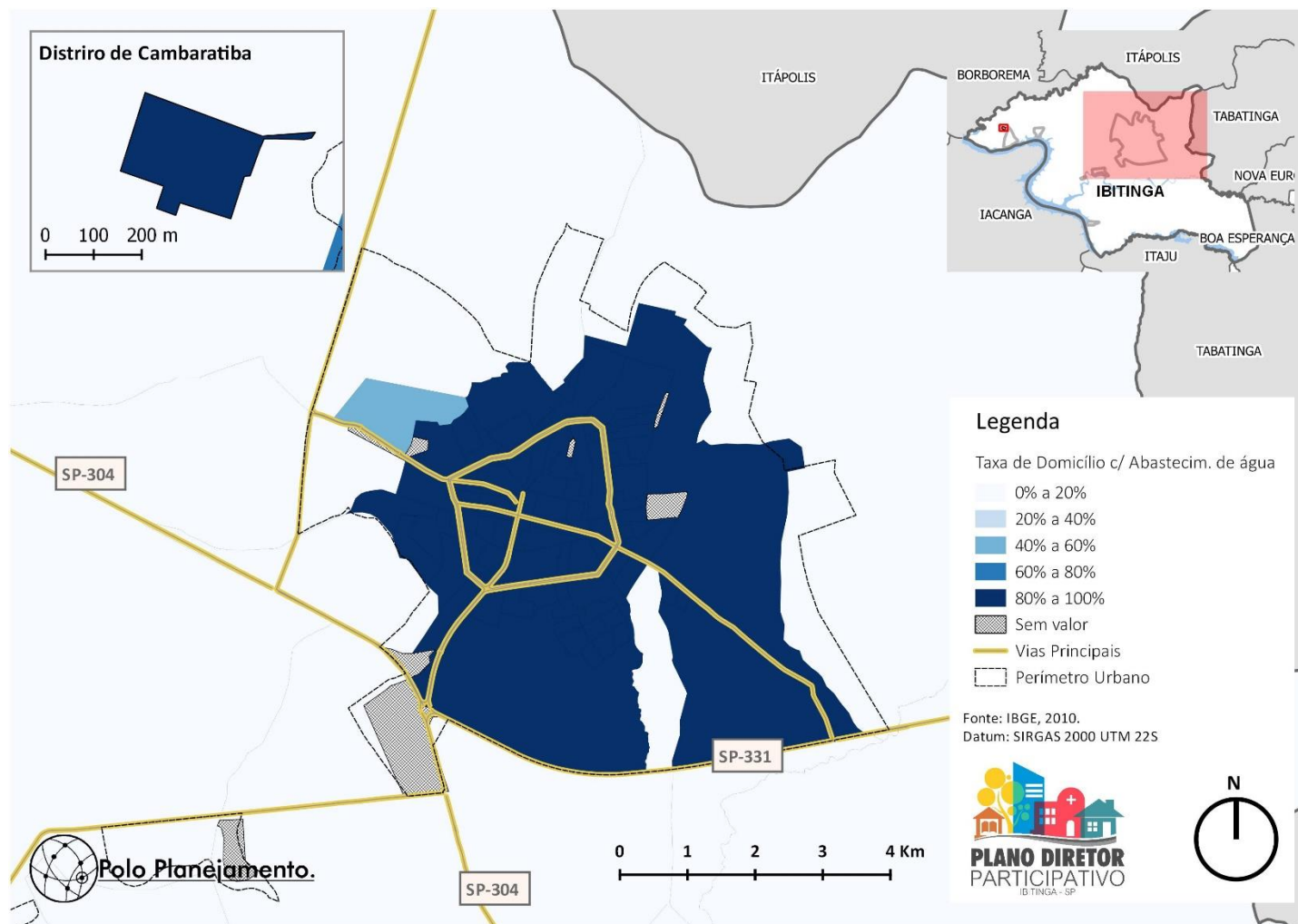


Figura 26 – Taxa de domicílios com abastecimento de água nos setores censitários. Fonte: IBGE, 2010. Elaboração: Polo Planejamento

Do lado da infraestrutura de oferta de água, segundo o SNIS, o Índice de atendimento urbano de água (IN023_AE) é de 100%, sendo que as perdas na distribuição (IN049_AE) giraram em torno dos 14% em 2016 (último ano disponibilizado). Destaca-se que entre os anos de 2008 e 2013, as perdas atingiam 50% do total produzido.

Segundo os dados fornecidos pelo SAAE - Serviço Autônomo de Água e Esgoto de Ibitinga, as perdas na distribuição de água em 2018 estão estimadas em 20%, sendo que se encontra em andamento (em fevereiro de 2019) o projeto para quantificação mais exata deste dado.

Nesta ponta dos consumidores, de acordo com o SAAE, existem hoje na cidade, 25.556 ligações de água, sendo que 23.271 estão ativas. E de acordo com o SNIS, o consumo médio per capita de água no município de Ibitinga foi de 240,8 litros/hab/dia, um patamar bastante superior (118%) ao recomendado pela ONU, de 110 litros/hab/dia. O patamar de consumo também se mostra elevado se comparado à média nacional de 166,29 litros/hab/dia e à média estadual de 187,97 litros/hab/dia.

Mesmo que apresentando balanço hídrico confortável, recomenda-se uma política ativa de conscientização local do consumo de água, até mesmo, uma política de incentivo à troca de equipamentos hidráulicos.

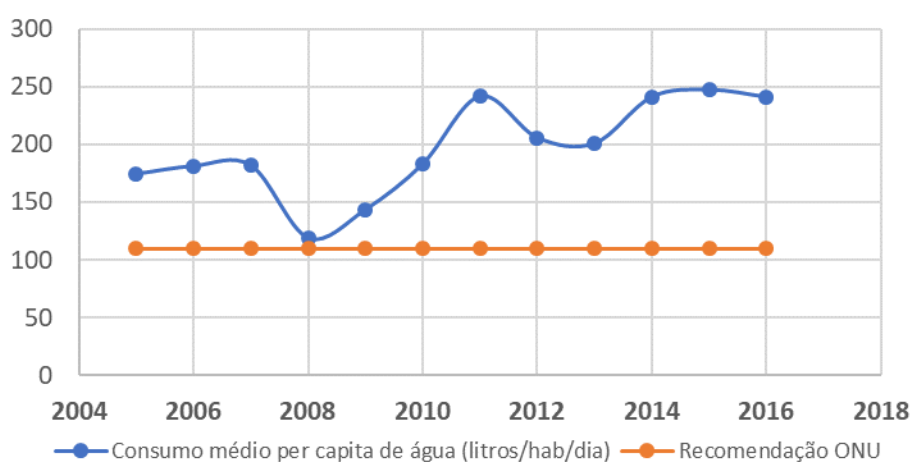


Gráfico 3 – Consumo médio de água per capita (litros/hab/dia)

Fonte: SNIS. Elaboração: Polo Planejamento

Com relação à coleta de esgoto e tratamento, no SNIS observa-se que o atendimento não é universalizado, estando estável em cerca de 80% das unidades do município desde 2012. Mas consoante com os dados fornecidos pelo SAAE, o índice de coleta de esgoto já está em 100% da cidade em 2018.

O destaque negativo fica para o fato de não haver qualquer tipo de tratamento do esgoto coletado: o Índice de tratamento de esgoto (IN016_AE) se manteve zero em todo o período.

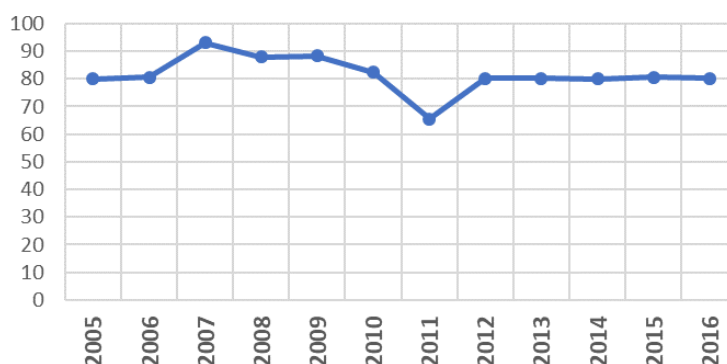


Gráfico 4 – Índice de coleta de esgoto
Fonte: SNIS. Elaboração: Polo Planejamento

10.1.2. Coleta de Resíduos Sólidos

Embora o município de Ibitinga possua um índice alto de coleta de resíduos sólidos urbanos, atingindo os 100% de atendimento em 2016, apenas 5% destes resíduos são valorizados através da reciclagem. Não há registro de compostagem (SNIS, 2016).

Ibitinga envia os resíduos sólidos domiciliares e públicos para o CGR Catanduva, aterro sanitário particular do grupo Estre que fica a cerca de 90km de distância. Segundo o inventário de resíduos sólidos da Cetesb de 2017, Ibitinga destina em média 45,12 toneladas por dia para o aterro sanitário (CETESB, 2018).

A massa per capita de resíduos domiciliares (RDO) e públicos (RPU) coletados em relação à população total atendida pelo serviço de coleta (Kg/habitante/dia) [IN028_RS] caiu significativamente entre 2012 e 2013, se mantendo em patamar de 0,95 Kg/hab/dia. A expressiva queda entre 2012 e 2013 é explicada por uma revisão na medição, resultando em valores mais confiáveis.

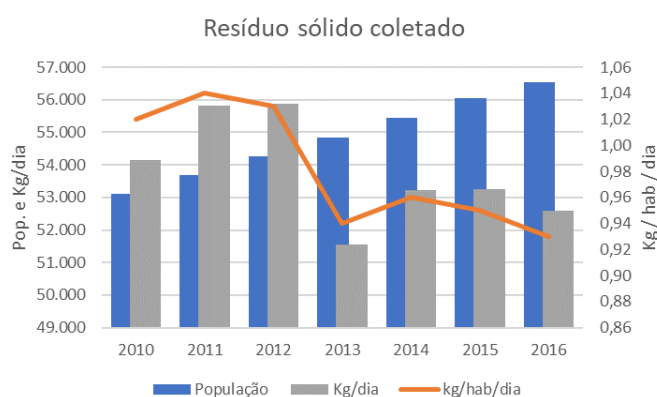


Gráfico 5 – Coleta de resíduos sólidos Fonte: SNIS. Elaboração: Polo Planejamento

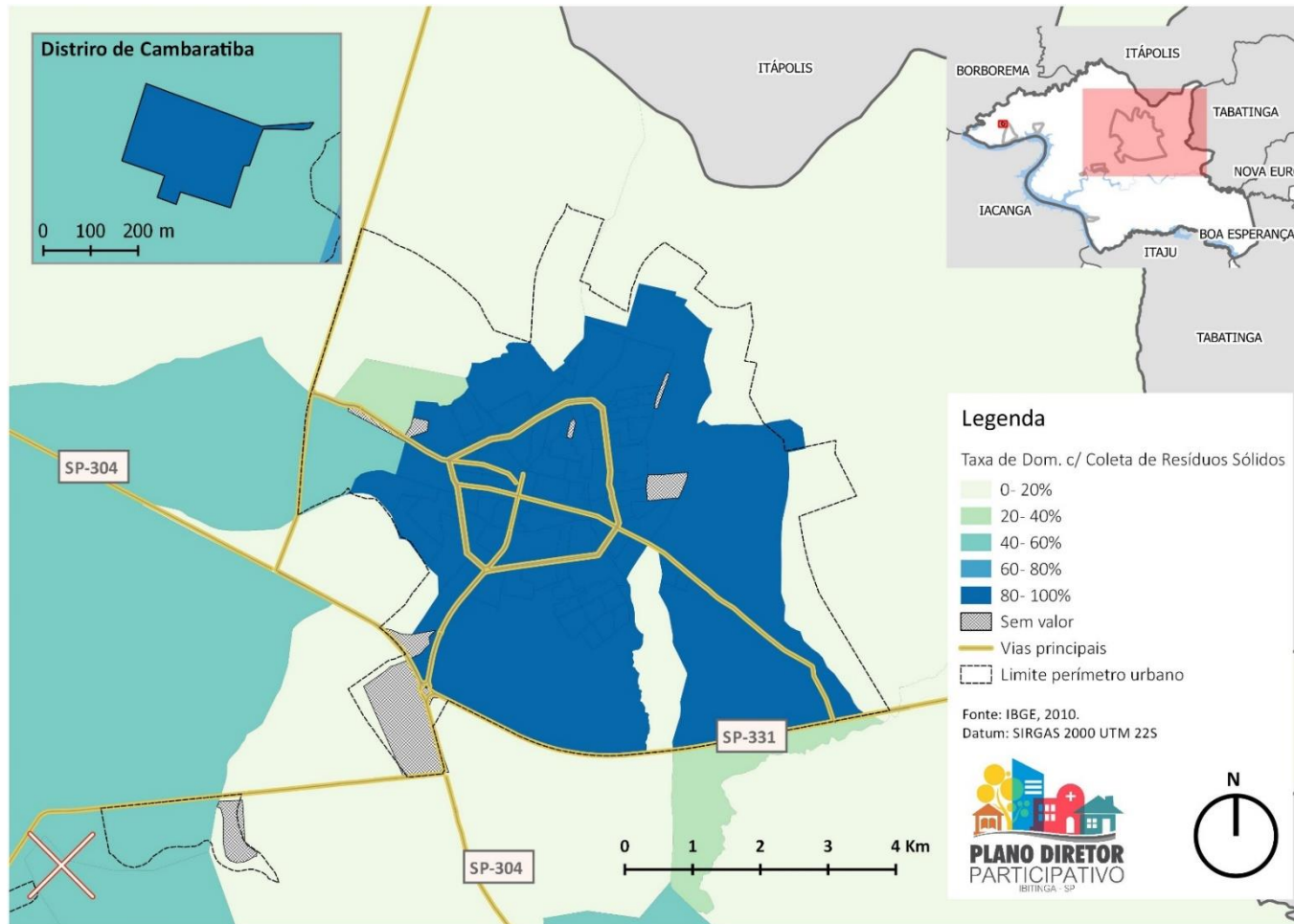


Figura 27 – Taxa de domicílios que recebem coleta de resíduos sólidos nos setores censitários. Fonte: IBGE, 2010. Elaboração: Polo Planejamento

Enquanto isso, a taxa de recuperação de materiais recicláveis (exceto matéria orgânica e rejeitos) em relação à quantidade total (RDO + RPU) coletada (%) se manteve em patamar extremamente baixo, de aproximadamente 5%, o que reforça a relevância do Plano Municipal de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos do Município. Este percentual corresponde a uma massa per capita de materiais recicláveis da ordem de 18 quilos/habitante/ano.

Ano	IN031_RS - Taxa de recuperação de materiais recicláveis (exceto matéria orgânica e rejeitos) em relação à quantidade total (rdo + rpu) coletada (%)	IN032_RS - Massa recuperada per capita de materiais recicláveis (exceto matéria orgânica e rejeitos) em relação à população urbana (Kg/hab/ano)
2010	4,5	17,1
2011	4,7	18,1
2012	4,8	18,3
2013	5,0	17,6
2014	5,0	17,9
2015	5,1	18,1

Tabela 2 – Taxa de reciclagem e massa reciclada
Fonte: IBGE. Elaboração: Polo Planejamento

10.2. Infraestrutura viária – Calçada e Asfalto

No que diz respeito às vias do município, temos em média 84% delas asfaltadas, de acordo com o IBGE. Ao olharmos o mapa com as taxas através dos setores censitários, a cobertura em grande parte das áreas urbanas de Ibitinga está com ótimos índices (de 80% a 100%), com pequenos setores aonde as taxas atingem números de 60% a 80% de vias asfaltadas, conforme figura abaixo.

Cabe destacar neste tema as ações da prefeitura, a qual, desde 2012, está elaborando e executando projetos de pavimentação e recapeamento asfáltico. Até 2018, cerca de 604,06 metros de vias foram pavimentados, e 34.619,53 metros recapeados. A tabela a seguir traz o total de metros contidos nos projetos de pavimentação e recapeamento, estando nas fases de aprovação, aguardando execução e já executado.

Fase	Recapeamento (m)	Pavimentação (m)
Aprovação	2.461,84	146,21
Aguardando execução	6.708,20	135,78
Executado	34.619,53	604,06

Tabela 3 – Metros de projetos de recapeamento e pavimentação.
Fonte: Secretaria Municipal de Obras. Elaboração: Polo Planejamento

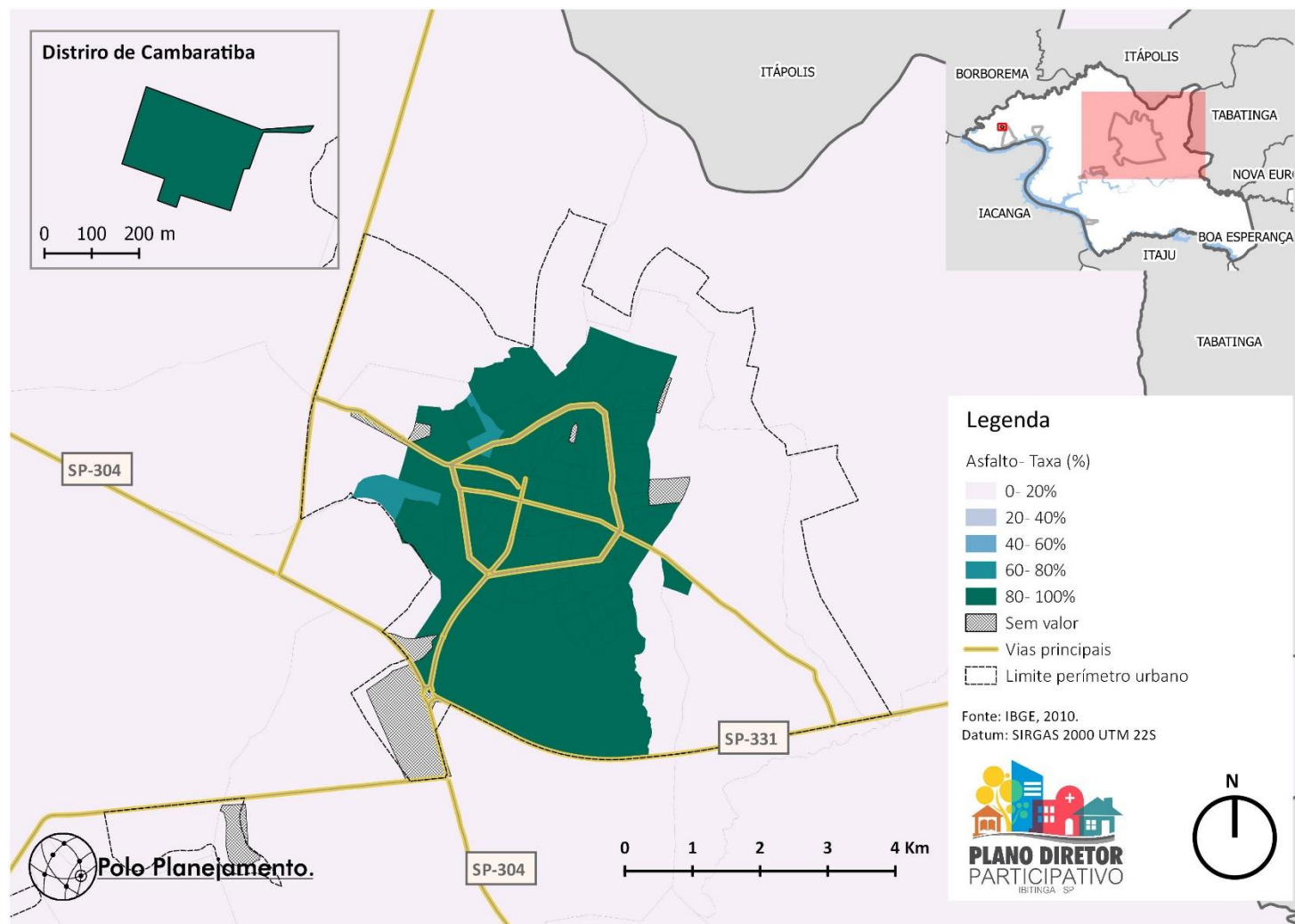


Figura 28 – Taxa de domicílios com vias pavimentadas nos setores censitários. Fonte: IBGE, 2010. Elaboração: Polo Planejamento

Com relação as calçadas, a taxa média de domicílios que as possuem é um pouco menor ao compararmos as vias asfaltadas do município, o valor fica em 79%. Espacialmente é possível perceber essa diferença entre o mapa acima, com setores apresentando taxas entre 40% a 60% e 60% a 80%, como visto abaixo.

Não existem dados oficiais mais atuais sobre o tema.

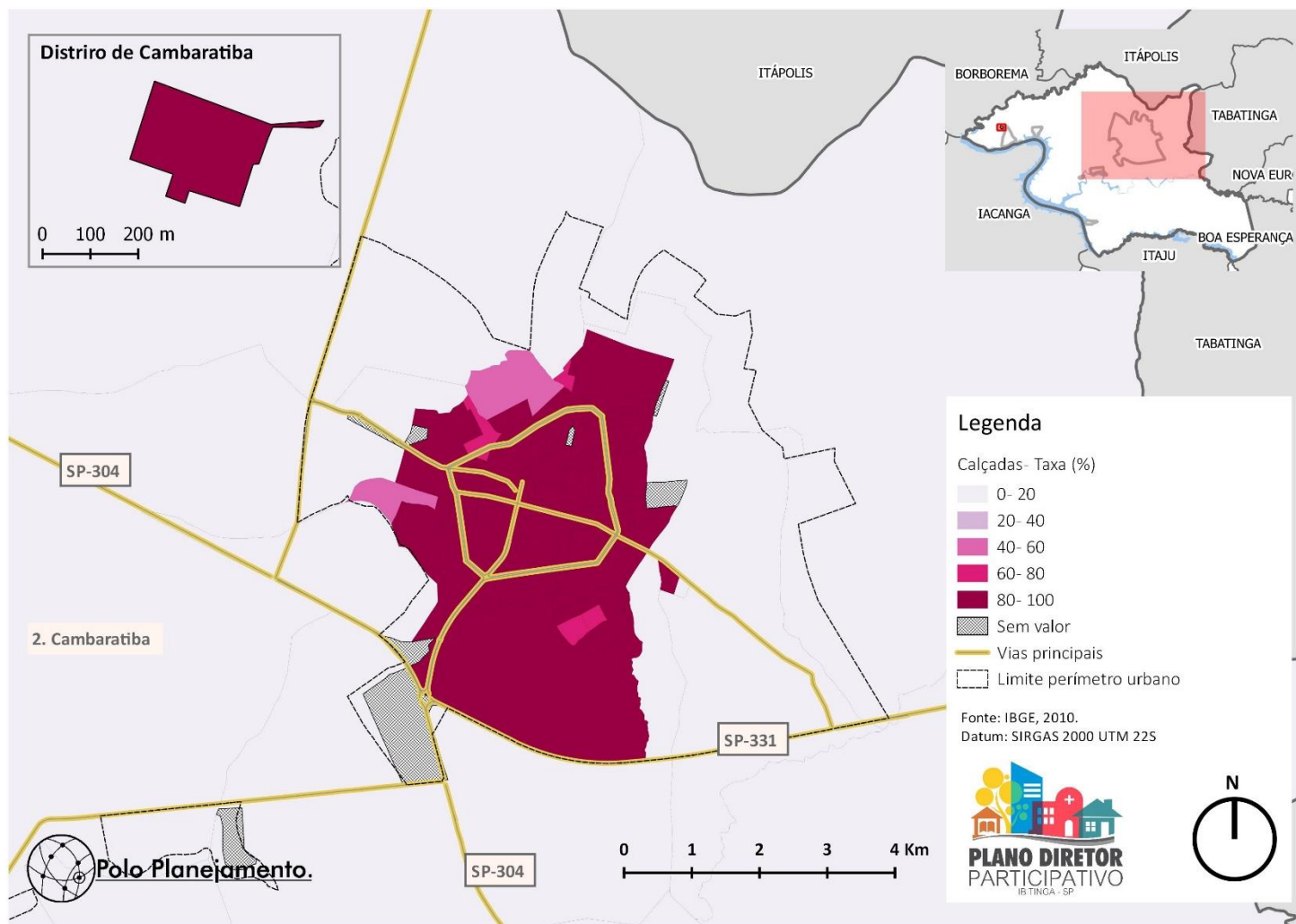


Figura 29 – Taxa de domicílios com calçadas nos setores censitários.
Fonte: IBGE, 2010. Elaboração: Polo Planejamento

10.3. Energia

O fornecimento e distribuição de energia é realizado pela Companhia Paulista de Força e Luz – CPFL, que atende quase 26 mil consumidores no município de Ibitinga. Destes, sua grande maioria são consumidores residenciais (89,5%) e que consumiram ao todo 52,7 MWh em 2017, correspondendo a 43% do consumo energético total. Os imóveis comerciais foram responsáveis por cerca de 16% do consumo, enquanto o segmento industrial, por 22%.

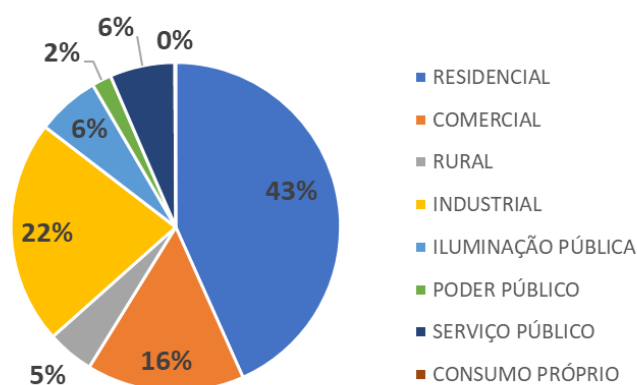


Gráfico 6 – Distribuição do consumo anual de energia

Fonte: SEM/GESP. Elaboração: Polo Planejamento

O consumo de energia per capita cresceu ao longo dos onze anos observados a uma taxa média ponderada de 2,6%a.a., partindo de 1,605 MWh/habitante em 2006, para 2,134 MWh/habitante em 2017. Destaca-se que o auge do consumo per capita ocorreu em 2014, juntamente com o momento de melhor desempenho da atividade econômica local.

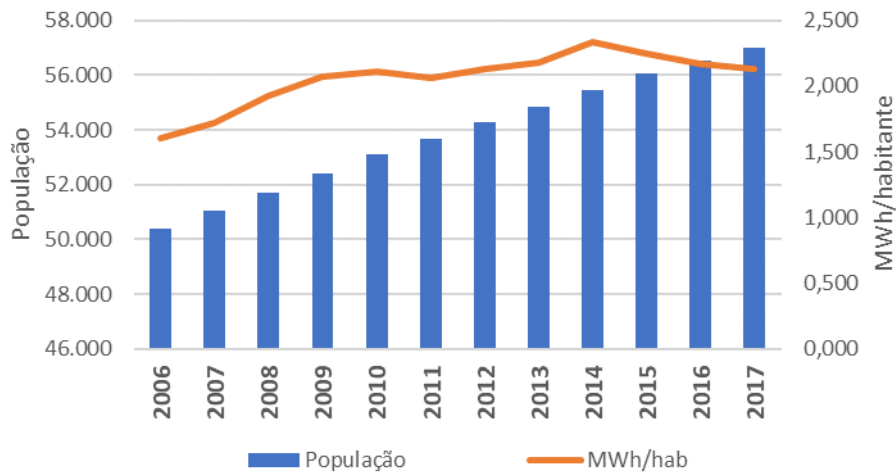


Gráfico 7 – Evolução do consumo anual de energia
Fonte: SEM/GESP. Elaboração: Polo Planejamento

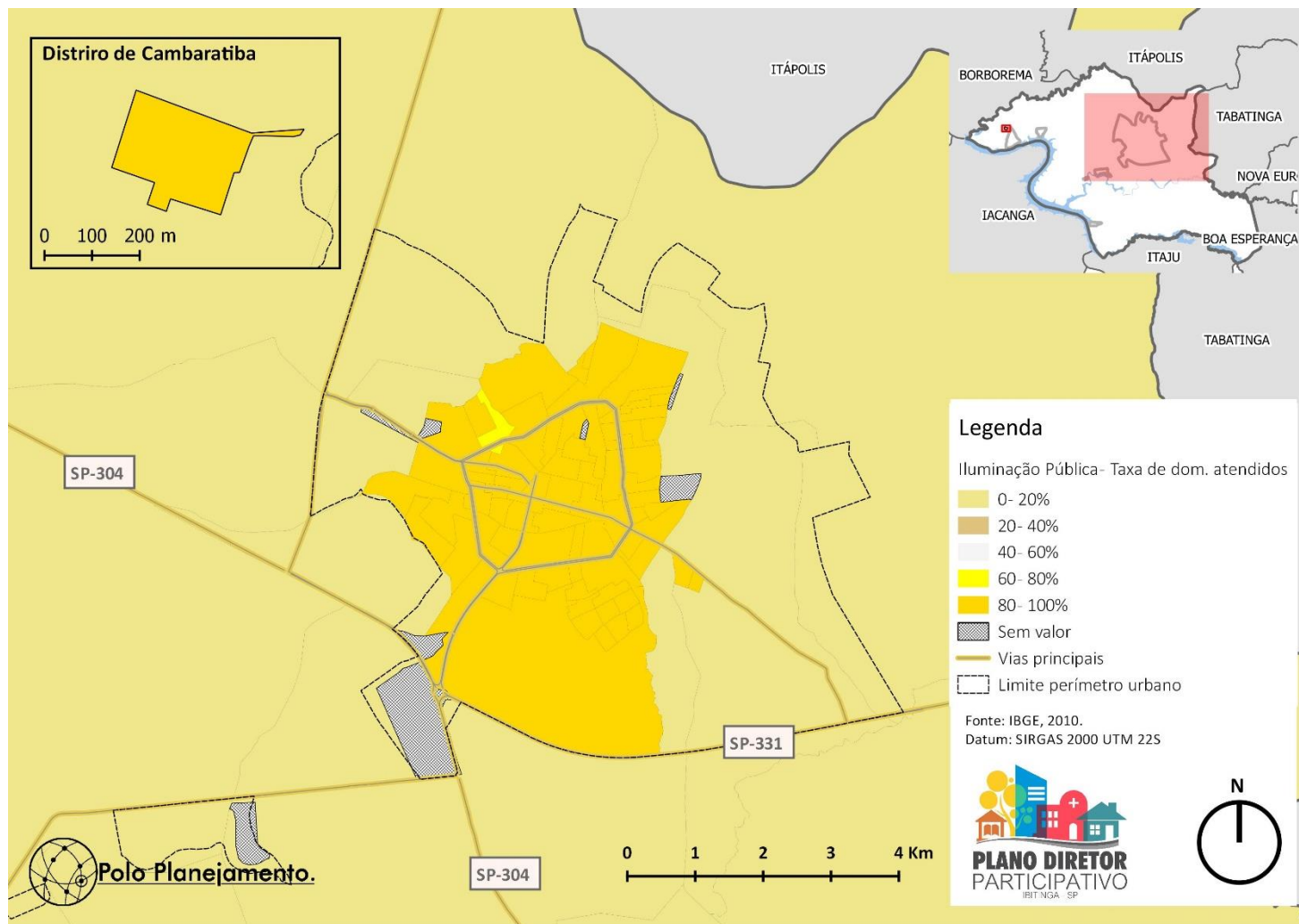


Figura 30 – Taxa de domicílios com iluminação pública no seu entorno nos setores censitários.

Fonte: IBGE, 2010.

Elaboração: Polo Planejamento

Nos setores censitários, o fornecimento de energia elétrica nos domicílios é universal em todo o município (tanto nas áreas urbanas quanto nas rurais), na parte de iluminação pública os valores são quase absolutos nos setores urbanos, apenas uma área possui uma variação de cobertura de iluminação pública de 60% a 80%, como foi visto na Figura 22 acima.

11. Serviços Públicos

O mapa a seguir apresenta o levantamento geral de todos os equipamentos e serviços públicos que serão detalhados nos subitens a seguir, sendo eles: Saúde, Educação e Cultura e Segurança.

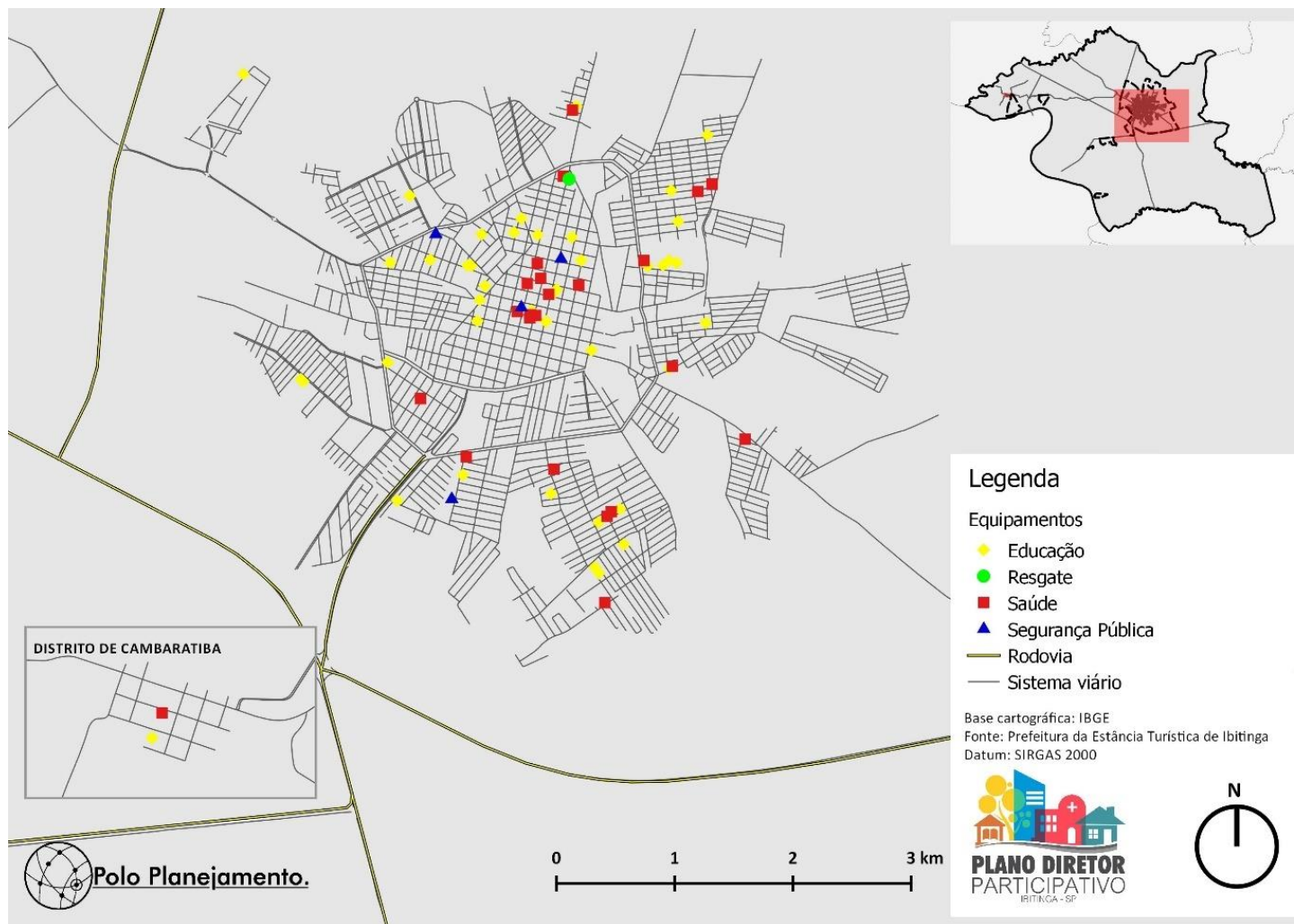


Figura 31 – Localização de Equipamentos de Educação e Cultura
Fonte: Prefeitura de Ibitinga
Elaboração: Polo Planejamento

11.1. Saúde

Ao se falar sobre Saúde, pode-se primeiro caracterizar os principais indicadores da área.

Primeiramente, a taxa de natalidade (por mil habitantes) de Ibitinga, a qual, segundo dados da Seade (2017), era de 13,35, em 2010, passou para 12,89, em 2017. No estado de São Paulo, esse mesmo índice era de 14,59, em 2010, e 14,00 em 2017.

A taxa de fecundidade total (por mil mulheres entre 15 e 49 anos), era 46,88, em 2010, e atingiu o número de 47,01 em 2017 no município. No nível estadual essa taxa no ano de 2010 foi 51,12, e no ano de 2017, foi 50,70.

A esperança de vida ao nascer, outro indicador de grande importância, o qual é utilizado para compor a dimensão Longevidade do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM). Segundo o Atlas do Desenvolvimento Humano Brasil, no município, a esperança de vida ao nascer cresceu 3,1 anos na última década, passando de 72,7 anos, em 2000, para 75,8 anos, em 2010. Em 1991, era de 70,0 anos. No Brasil, a esperança de vida ao nascer é de 73,9 anos, em 2010, de 68,6 anos, em 2000, e de 64,7 anos em 1991.

Já a mortalidade infantil (mortalidade de crianças com menos de um ano de idade) no município passou de 25,39 óbitos por mil nascidos vivos, em 2010, para 13,61 óbitos por mil nascidos vivos, em 2017. Na UF, a taxa era de 11,86, em 2010, e 10,74, em 2017.

No que tange aos equipamentos de saúde, de acordo com dados atuais (2018) da Prefeitura Municipal de Ibitinga, a cidade possui cinco (5) Unidades Básicas de Saúde, duas (2) Unidades de Pronto Atendimento, três (3) Unidades do Programa Saúde da Família, uma (1) Farmácia, dois (2) Hospitais, uma (1) Unidade do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência e cinco, um (1) Centro de Atenção Psicossocial e (5) outros Equipamentos de Saúde.

Sobre os equipamentos da assistência social, existem dois (2) Centros Regionais da Assistência Social. A figura 27 mostra a localização destes e dos equipamentos da saúde em Ibitinga.

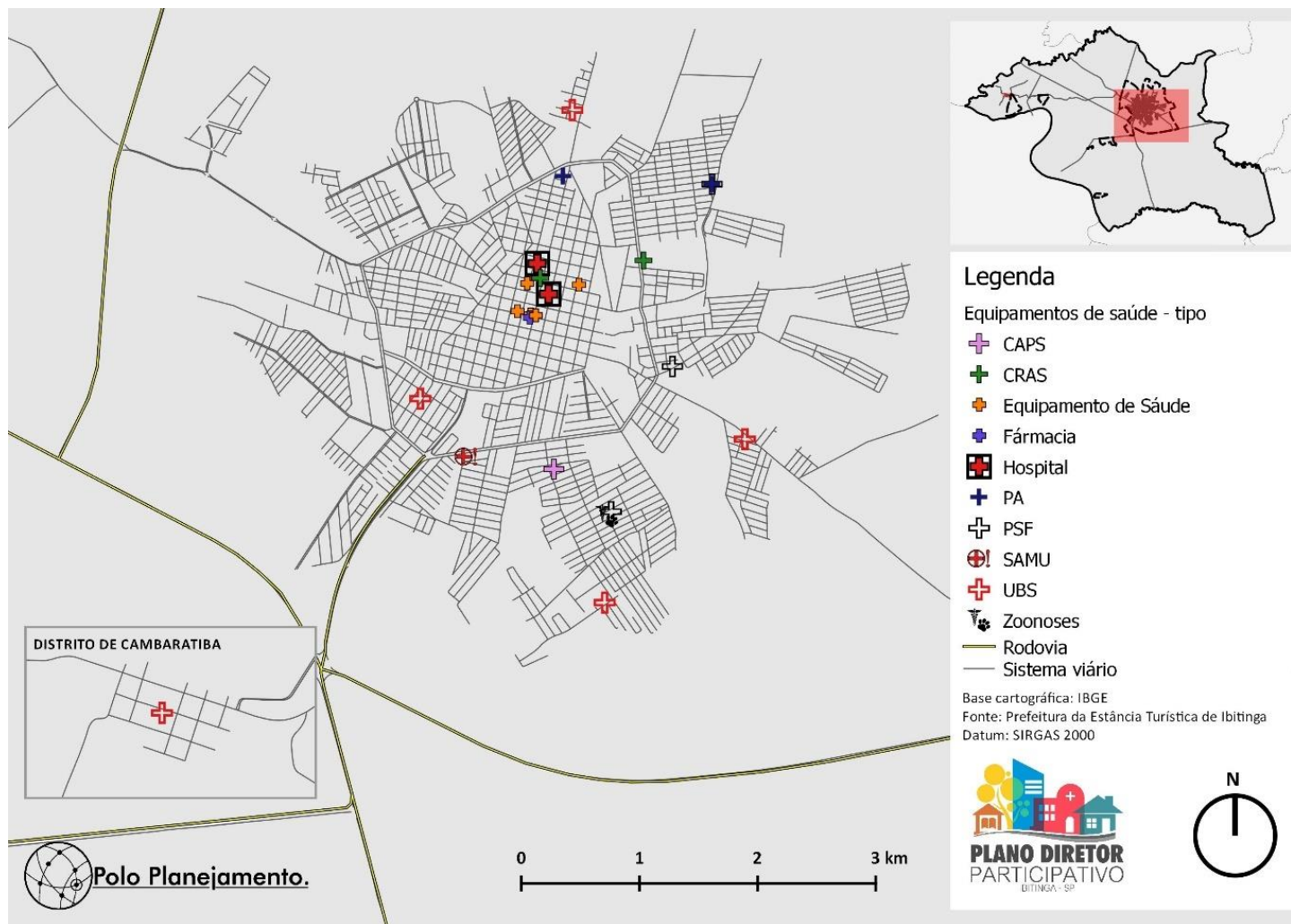


Figura 32 – Localização dos equipamentos de saúde e assistência social.

Fonte: Prefeitura Municipal de Ibitinga.

Elaboração: Polo Planejamento

Em relação aos recursos humanos de saúde, em 2010, conforme informações do CNES (Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde), foi elaborada a Tabela 4a seguir, a qual possui informações sobre os técnicos e profissionais que trabalham na área no município, tanto da rede privada quanto pública.

Categoria	Total	Atende ao SUS	Não atende ao SUS	Prof/1.000 hab	Prof SUS/1.000 hab
Médicos	200	157	43	3,8	3,0
.. Anestesiista	5	4	1	0,1	0,1
.. Cirurgião Geral	15	14	1	0,3	0,3
.. Clínico Geral	51	45	6	1,0	0,8
.. Gineco Obstetra	27	20	7	0,5	0,4
.. Médico de Família	2	2	-	0,0	0,0
.. Pediatra	18	15	3	0,3	0,3
.. Psiquiatra	2	1	1	0,0	0,0
.. Radiologista	3	3	-	0,1	0,1
Cirurgião dentista	63	23	40	1,2	0,4
Enfermeiro	17	17	-	0,3	0,3
Fisioterapeuta	10	2	8	0,2	0,0
Fonoaudiólogo	4	1	3	0,1	0,0
Nutricionista	2	1	1	0,0	0,0
Farmacêutico	8	4	4	0,2	0,1
Assistente social	1	1	-	0,0	0,0
Psicólogo	2	2	-	0,0	0,0

Tabela 4 – Recursos Humanos de Saúde segundo categorias de Ibitinga (2009)

Fonte: CNES. Elaboração: Polo Planejamento

11.2. Educação e Cultura

Segundo o censo da educação básica, realizada pelo INEP no ano de 2017, Ibitinga apresentou um total de 39 estabelecimentos de educação na área urbana e um na área rural, do total de estabelecimentos, 22 deles são municipais, 9 estaduais e 8 privadas. A Tabela 5 abaixo mostra o número de estabelecimentos por etapa de ensino.

Etapa de ensino	Etapa de ensino – Por tipo	Nº de estabelecimentos na educação básica
Educação infantil	Creche	16
	Pré-escola	15
Ensino fundamental	Anos iniciais	19
	Anos finais	10
Ensino médio	Médio propedêutico	8
	Médio Normal/Magistério	0
	Técnico Integrado	1
Educação profissional técnica de nível médio	Integrado ao Ensino Médio	1
	Curso Técnico Concomitante	1
	Curso Técnico Subsequente	2
Educação profissional – Formação Inicial Continuada (FIC)	Curso FIC Concomitante	0
	Curso FIC Integrado na Modalidade EJA	0
Educação de Jovens e Adultos	Ensino Fundamental	2
	Ensino Médio	2
Educação Especial	Classes Comuns	20
	Classes Exclusivas	1

Tabela 5 – Número de Estabelecimentos na Educação Básica - Ensino Regular, Especial e/ou Educação de Jovens e Adultos (EJA) – Por etapa de ensino. Fonte: INEP Censo da Educação Básica, 2017. Elaboração: Polo Planejamento

Segundo os dados disponibilizados pela Secretaria da Educação, a cidade possui 1013 alunos matriculados na creche, sendo que ainda há um déficit de 354 vagas de creche na cidade. Já na Educação Infantil, estão matriculados 1158 alunos e não há déficit neste setor.

Para o atendimento dos alunos da rede pública, são servidos em média 13.510 merendas por dia e 3.190 alunos cotam com transporte escolar diariamente. Cerca de 360 alunos residem na Zona Rural do município.

No ensino fundamental e médio, de acordo com os dados do IBGE, estavam matriculados 6.298 e 1.952, respectivamente, no ano de 2017.

Os alunos do 1º a 5º ano da rede pública do ensino fundamental ainda contam na cidade com o **Projeto Crescer**, que atualmente conta com 11 salas de Educação Complementar, sendo 05 salas no período da manhã e 06 salas no período da tarde, atendendo 280 alunos.

De acordo com o Artigo 2º da lei nº 3.587, de 16 de maio de 2012, que dispõe sobre a criação do **Projeto Crescer**, compete a ele:

“ I - atender alunos que cursem do 1º ao 5º ano do Ensino Fundamental da rede pública de ensino, em período contrário ao do horário escolar regular, promovendo o desenvolvimento da identidade individual e coletiva de cada criança, visando à aquisição

de autonomia, à valorização de suas vivências, do diálogo, das habilidades inatas e adquiridas, ao desenvolvimento da tolerância e do poder de convivência com as diversidades sociais e culturais, e à complementação das práticas educacionais;

II - oferecer às famílias que enfrentem situação de vulnerabilidade social, a solução adequada para prevenir problemas decorrentes do tempo ocioso de seus filhos, durante o intervalo das atividades escolares, por meio da ocupação dos alunos com atividades e oportunidades de aprendizagem ministradas por profissionais da área da educação, dos esportes, da cultura e do desenvolvimento social;

III - canalizar as ações de boas produções pedagógicas, com profissionais dotados da necessária qualificação, objetivando promover o trabalho coletivo, o respeito, a valorização da vida, a solidariedade, o auxílio à aprendizagem escolar e o exercício da cidadania.”

Em relação ao ensino superior, Ibitinga possui dois estabelecimentos:

- FAIBI – Faculdade de Ibitinga (Presencial), que conta com três cursos para graduação (administração, pedagogia e turismo) e possui 380 alunos matriculados;
- Universidade Virtual do Estado de São Paulo, que conta com 5 cursos para graduação (Tecnologia em Gestão Pública, Engenharia de Computação, Engenharia de Produção, Licenciatura em Matemática, Pedagogia) e possui 223 alunos matriculados.

Ainda sobre o Ensino Superior, em 2018, 55 alunos concluíram seus estudos na Instituição FAIBI e 64 alunos concluíram seus estudos em universidades da região (Araraquara, Bauru, Itápolis, Taquaritinga e Jaboticabal), segundo a Secretaria de Educação de Ibitinga.

Para os alunos da cidade de Ibitinga que fazem universidade nas cidades da região, a prefeitura de Ibitinga possui um sistema de transporte fretado intermunicipal que transporta 653 alunos diariamente.

O mapa abaixo identifica a localização dos estabelecimentos relacionados a educação e a cultura na área urbana e no Distrito de Cambaratiba. A concentração de equipamentos de educação está no centro do município e regiões próximas a ele, fora do principal anel viário do município temos uma boa distribuição de equipamentos a sul e nordeste. Quando vamos em regiões a sudeste, leste e sudoeste há poucos ou nenhum equipamento.

Dentre estes equipamentos de educação e cultura, destacam-se o museu municipal – Duílio Galli e a Escola Estadual Professor Ângelo Martino. O item 15.1.3. Turismo Cultural e Histórico, do Capítulo de Turismo, trará mais informações sobre estes e outros importantes edifícios históricos e culturais da cidade.

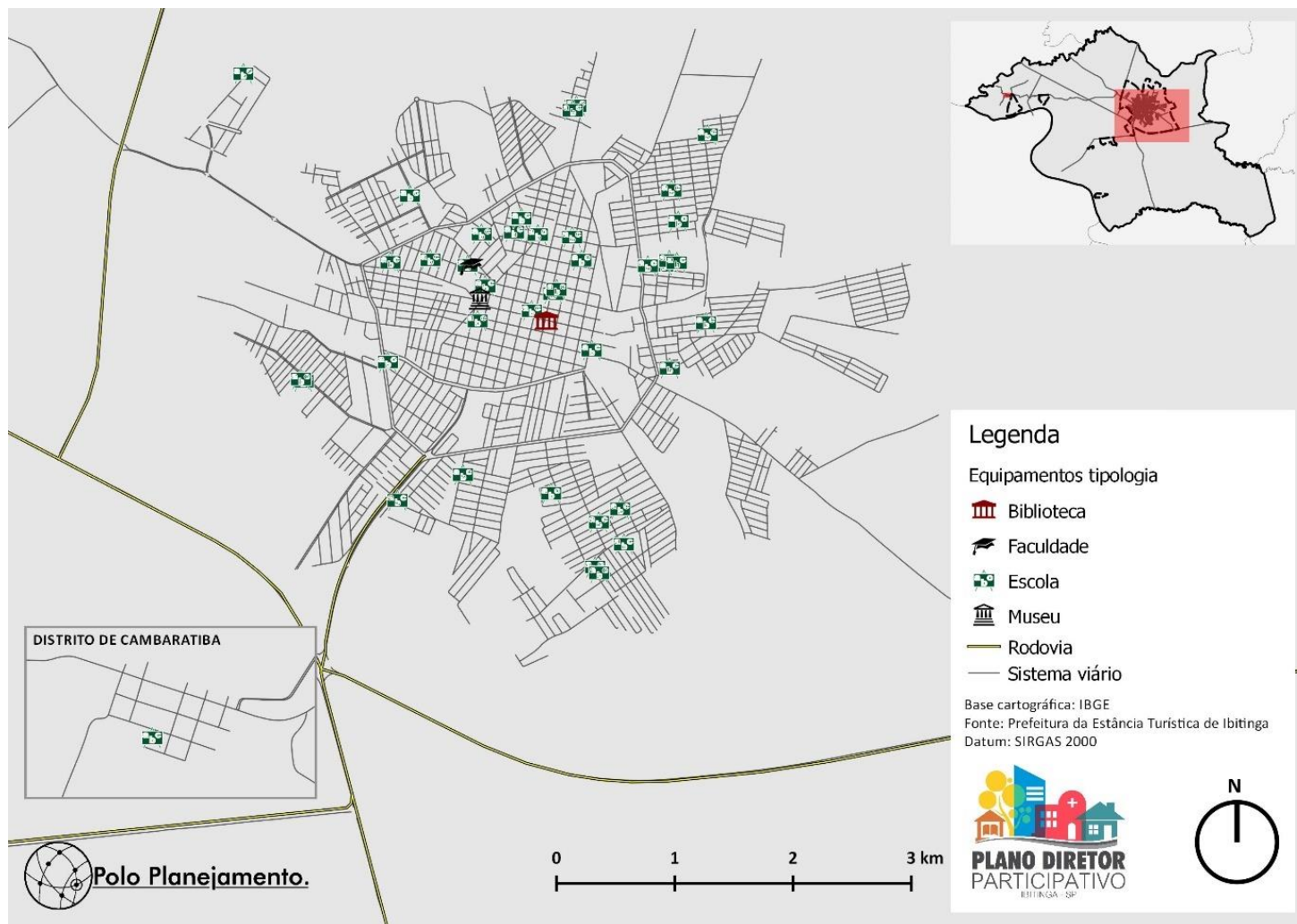


Figura 33 – Localização de equipamentos de educação e cultura em Ibitinga.
Fonte: Prefeitura da Estância Turística de Ibitinga.
Elaboração: Polo Planejamento

O primeiro plano diretor aborda de forma superficial sobre patrimônio cultural, abordando ser elementos culturais do município bens materiais e imateriais, históricos e culturais sem identificar quais são os bens existentes para aplicar a política de fortalecimento e valorização desses bens, diferente do que acontece com o patrimônio natural. Neste tema, o plano diretor cita como elementos referenciais o pantaninho (área de várzea do Rio Jacaré-Pepira), o Varjão (área de várzea do Rio Jacaré-Guaçu, a rede hidrográfica e as reservas subterrâneas de água, o reservatório da Usina Hidrelétrica de Ibitinga (localizada no Rio Tietê, no noroeste do município) e os remanescentes da mata natural. Estes elementos serão apresentados e detalhados no item 15.1 Turismo Ambiental e de Aventura do Capítulo de Turismo.

Ainda sobre a cultura na cidade, é importante destacar todos os projetos, parceiros e oficinas culturais em andamento nos anos de 2017 a 2019 com gestão da Secretaria de Cultura de Ibitinga:

PARCEIRO	RELISE
Projeto Guri	O Projeto Guri é um programa de educação, voltado para a formação musical de crianças, pré-adolescentes e adolescentes, entre os 6 e 18 anos, que em seu contra turno escolar têm, gratuitamente, acesso a atividades mantidas pelo Centro Cultural São Paulo. Com mais de 50 mil alunos distribuídos por todo o Estado de São Paulo, o projeto tem 416 polos, distribuídos em 320 municípios. O projeto disponibiliza cursos como canto coral, instrumentos de cordas dedilhadas, cordas friccionadas, sopro, teclados, percussão e iniciação musical.
Circuito Cultura Paulista	O Circuito Cultural Paulista é um programa do Governo do Estado de São Paulo que visa promover a difusão cultural descentralizada. Por meio da realização de espetáculos em diversas linguagens artísticas em cidades do interior e litoral, busca atuar na formação de público e no acesso da população à diversidade artística. Cada cidade recebe uma atração por mês. O programa é executado pela organização social de cultura Associação Paulista dos Amigos da Arte (APPA).
Circuito SESC de Artes	O Circuito SESC de Artes apresenta espetáculos de circo, dança, música e teatro, exibição de filmes, e oficinas de literatura, artes visuais e tecnologias e artes. As atividades são gratuitas e livres para todos os públicos. Nessa iniciativa, o Sesc SP tem a parceria das prefeituras e sindicatos de comércio locais. Confira, neste site, toda a programação, horários e locais. As atividades são livres para todos os públicos.

PARCEIRO	RELISE
<p>Polo Cultural e AES Tietê – Projeto Palco</p>	<p>O Projeto PALCO promove e amplia o conhecimento, o acesso e o interesse pela arte auxiliando no fortalecimento de competências e habilidades sócio emocionais de crianças, jovens, adultos, idosos que vivem em situação de vulnerabilidade social, de modo a atuarem como cidadãos, em seu contexto social. Hoje estamos em cinco escolas estaduais, duas organizações sociais, uma associação de moradores e uma Unidade Básica de Saúde na zona oeste e em duas organizações sociais na zona sul da cidade de São Paulo. Em 2016 atuamos em uma organização social na zona leste e, em 2015, em uma organização social na zona norte. O Projeto acredita que deve ir e estar com e nas comunidades, potencializando o ensino e o acesso à arte com os atores sociais já existentes no território. Não acredita em uma sede fixa, afastada, mas na ação conjunta, no fortalecimento e no foco das potências já existentes e escolhidas/frequentadas pelos moradores do bairro, como uma escola pública, uma organização social, uma unidade básica de saúde, uma associação de moradores.</p>
<p>SESC Araraquara</p>	<p>Uma atividade realizada pelo SESC em parceria com a Prefeitura, por meio da Coordenadoria Executiva de Políticas. A proposta traz diversas linguagens da cultura, explorando diferentes dimensões. Atividades importantíssimas para os munícipes da cidade, pois unem diversas linguagens artístico-culturais e esportivas e dispõem de espaço para suas realizações, por este motivo as parcerias entre o município e o SESC Araraquara.</p>
<p>Oficinas Culturais – Poiesis</p>	<p>Oficinas Culturais é um Programa da Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo, que atua desde 1986 na formação e na vivência da população paulista no campo da cultura. O Programa é administrado pela Poiesis – Instituto de Apoio à Cultura, à Língua e à Literatura.</p> <p>São realizadas oficinas, cursos e workshops, prioritariamente com duração entre oito e trinta e seis horas, nas diferentes áreas e linguagens artísticas, para público interessado a partir de 16 anos. É importante ressaltar que a participação pressupõe o comprometimento da Prefeitura Municipal com o cumprimento das contrapartidas do Programa</p>
<p>Proac – Programação de Ação Cultural</p>	<p>Programa de Ação Cultural (também conhecido como ProAc) é uma legislação de incentivo à cultura do Estado de São</p>

PARCEIRO	RELISE
	Paulo criada em 2006 através da Lei nº 12.268/2006.. O ProAc financia atividades artísticas como teatro, dança, circo, audiovisual, quadrinhos, entre outros, oferecendo, a partir de editais anuais, valores para a viabilização financeira de projetos de diversos tamanhos e tipos.
Assari – Associação de Artes de Ibitinga	Assari – Associação de Artes é uma instituição independente e não econômica, de fundo social, cultural e artístico em atendimento ao seu artigo 2º do seu Estatuto. Através da Escola de Ensino Artístico Prof. Nivaldo Ferreira de Oliveira, a Assari oferece cursos de dança, teatro, expressão corporal, aprendizado de Instrumentos Musicais e Canto Coral para crianças, jovens e adultos. Oferece oportunidades de aprendizado dos referidos cursos, trabalhando a cidadania, resgatando a autoestima, visando sempre o pleno desenvolvimento das potencialidades do aluno como agente e formador de sua própria cultura, de suas habilidades artísticas e individuais, atendendo crianças e jovens em situação de risco ou não e adultos.

Tabela 6 – Projetos culturais presentes em Ibitinga atualmente.

Fonte: Secretaria Municipal de Cultura. Elaboração: Polo Planejamento

11.3. Segurança

Existem quatro equipamentos de segurança pública no município, localizados nos seguintes locais, o Distrito de Cambaratiba não possui nenhum equipamento deste tipo como pode ser verificado abaixo.

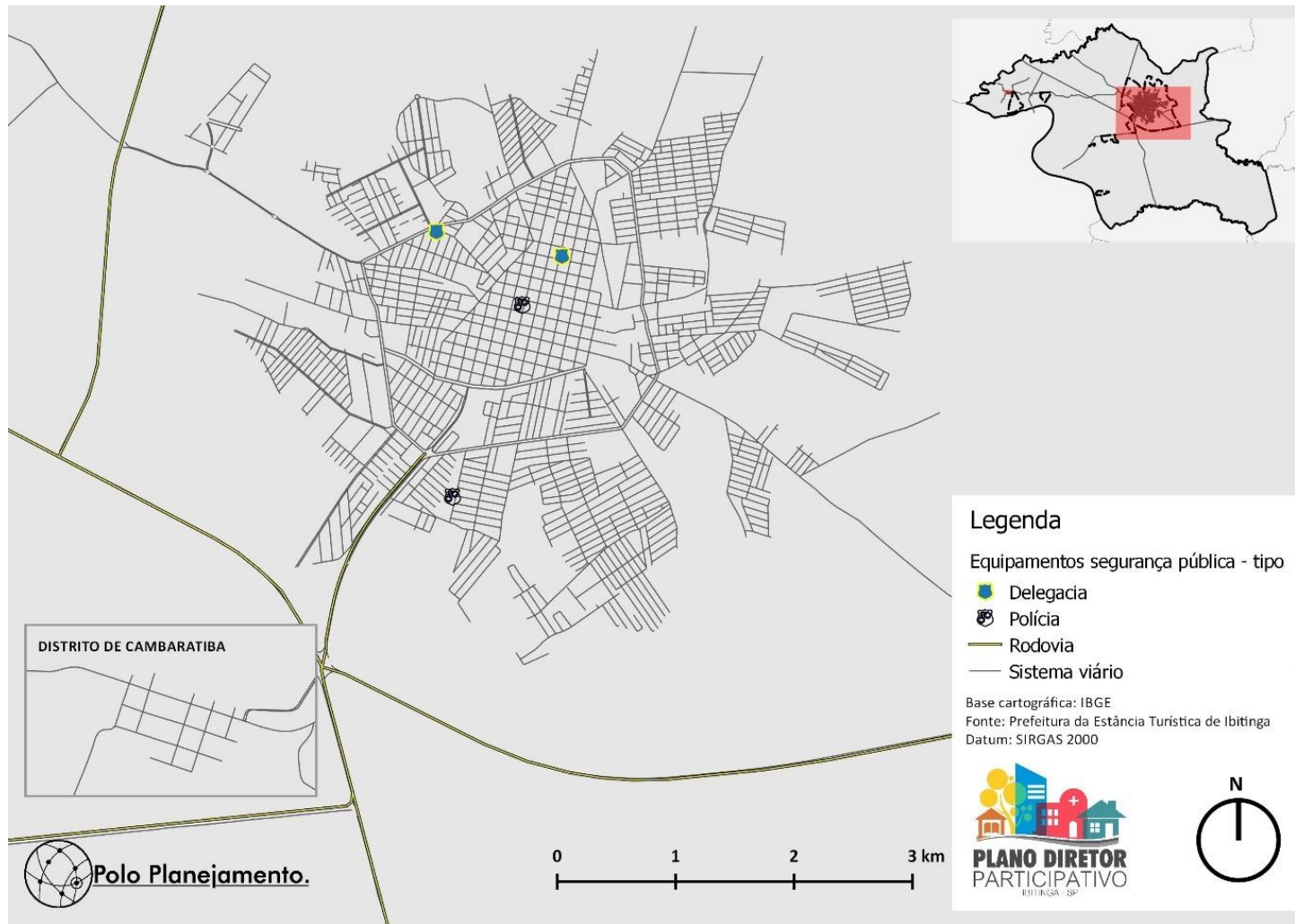


Figura 34 – Localização dos equipamentos de segurança pública em Ibitinga. Fonte: Prefeitura da Estância Turística de Ibitinga. Elaboração: Polo Planejamento

Alguns dados disponibilizados pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo mostram que o número de ocorrências registradas tem diminuído, com exceção a roubo de veículo que apresentou um aumento de 3 ocorrências no ano de 2017 em comparação ao de 2016. O maior número de ocorrências está relacionado ao de furtos, no ano de 2016 tivemos um total de 970 e em 2017 esse número caiu para 910. O gráfico abaixo mostra uma comparação de ocorrências registradas⁵ nos anos de 2016 e 2017.

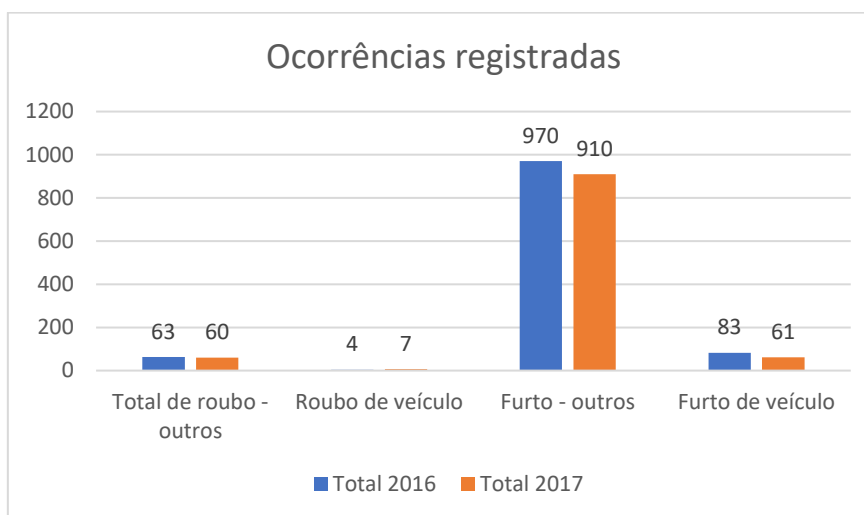


Gráfico 8 – Número de ocorrências registradas por natureza de delito.

Fonte: Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo, 2018. Elaboração: Polo Planejamento

12. Uso do Solo Real

Uso do solo é o conjunto das atividades – processos individuais de produção e reprodução – de uma sociedade por sobre uma aglomeração urbana assentados sobre localizações individualizadas, combinadas com seus padrões ou tipos de assentamento, do ponto de vista da regulação espacial. Pode se dizer que o uso do solo é o rebatimento da reprodução social no plano do espaço urbano.

O objetivo deste capítulo é o de entender como o espaço geográfico da cidade de Ibitinga está sendo ocupado e quais as atividades estão sendo realizadas nele.

Em 2018, a Prefeitura de Ibitinga, no intuito (entre outros) de obter o mapeamento a atualização de suas bases cartográficas georreferenciadas, contratou a empresa Mitra para realização de um Cadastro Multifinalitário, para este trabalho foi realizado o mapeamento, com base em levantamento aerofotogramétrico, dos lotes existentes na cidade, que resultou no georreferenciamento de 35.422 imóveis. Além do georreferenciamento, estas bases de

⁵ A categoria Total de roubo – outros é a soma de roubo a banco e roubo de carga

lotes receberam informações fornecidas pelo cartório de registros referentes ao seu uso, ocupação, situação fundiária entre outros.

Através destes dados e em conjunto com demais dados públicos disponíveis, foi possível realizar as análises necessária para os Capítulos 12 – Uso do Solo Real e 13 - Habitação e Situação Fundiária.

12.1. Uso do Solo

Para a realização de uma análise completa sobre o Uso do Solo, foi necessária a análise conjunta de 4 bases do banco de dados elaboradas pela empresa Mitra, contratada pela prefeitura para a elaboração do Cadastro Multifinalitário e georreferenciamento das bases cartográficas da prefeitura.

Segundo a Empresa Mitra, essas bases foram elaboradas a partir das informações extraídas de uso do imóvel a partir do banco de dados do cadastro imobiliário e do cadastro de empresas, que permitiram a análise sob quatro óticas distintas e complementares.

A partir da retificação do cadastro imobiliário e o georreferenciamento dos imóveis, foram extraídas as informações de uso e disponibilizadas na camada de lotes.

A informação de Uso é preenchida no sistema do cadastro imobiliário e, para os casos de exercício de atividade econômica, o uso pode sofrer alteração de acordo com o ramo da empresa estabelecida. Por isso, nesse estudo foram extraídos os campos informados nos dois bancos de dados, onde:

Análise 01: Imóveis com uso informado apenas no cadastro imobiliário

Análise 02: Imóveis com uso informado no cadastro imobiliário e/ou no cadastro de empresas

Análise 03: Imóveis sem uso informado por falta de georreferenciamento da edificação (terrenos ou subunidades)

Análise 04: Imóveis sem uso informado por falta de georreferenciamento do lote (não vinculados à inscrição imobiliária)

12.1.1. Imóveis com uso informado apenas no cadastro imobiliário (Análise 1)

A base imobiliária consta com 33.023 inscrições imobiliárias ativas. Dessas, 17.286 inscrições constam com a informação de uso apenas no cadastro imobiliário, conforme Gráfico 09.

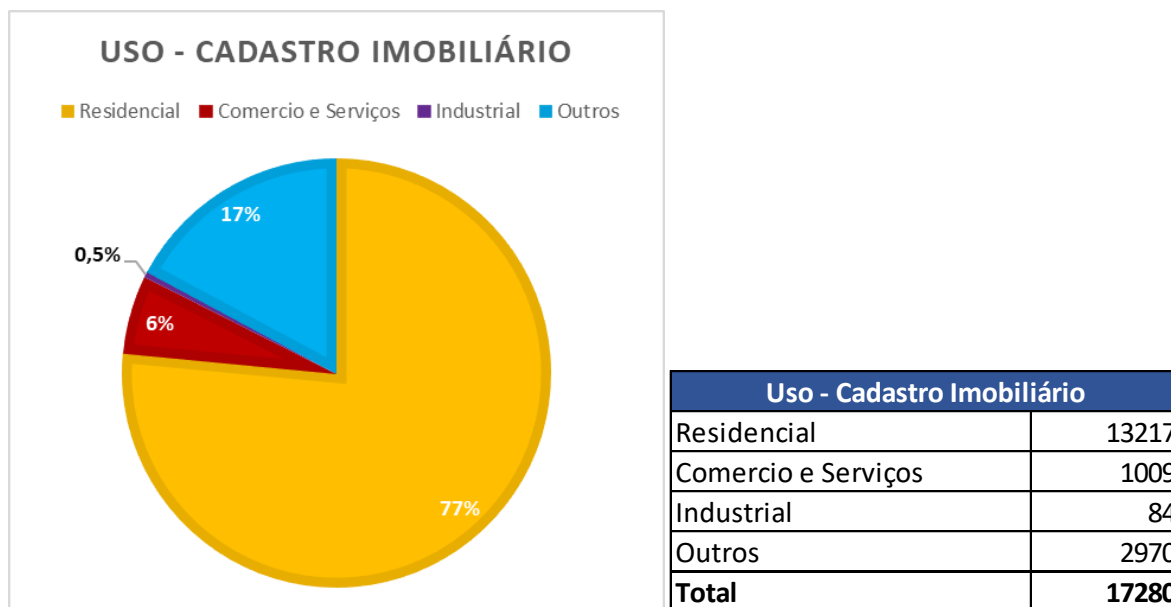


Gráfico 9 – Análise por tipo de Uso informado no cadastro imobiliário. Fonte: Cadastro Multifinalitário - Mitra. Elaboração: Polo Planejamento

12.1.2. Imóveis com uso informado no cadastro imobiliário e/ou no cadastro de empresas (Análise 2)

O município possui o sistema de cadastro de empresas com a informação de uso vinculado ao imóvel. Em cruzamento com a base do cadastro imobiliário e cadastro de empresas, 7.430 inscrições constam com a informação de uso pelo cadastro de empresas, conforme Gráfico 10.

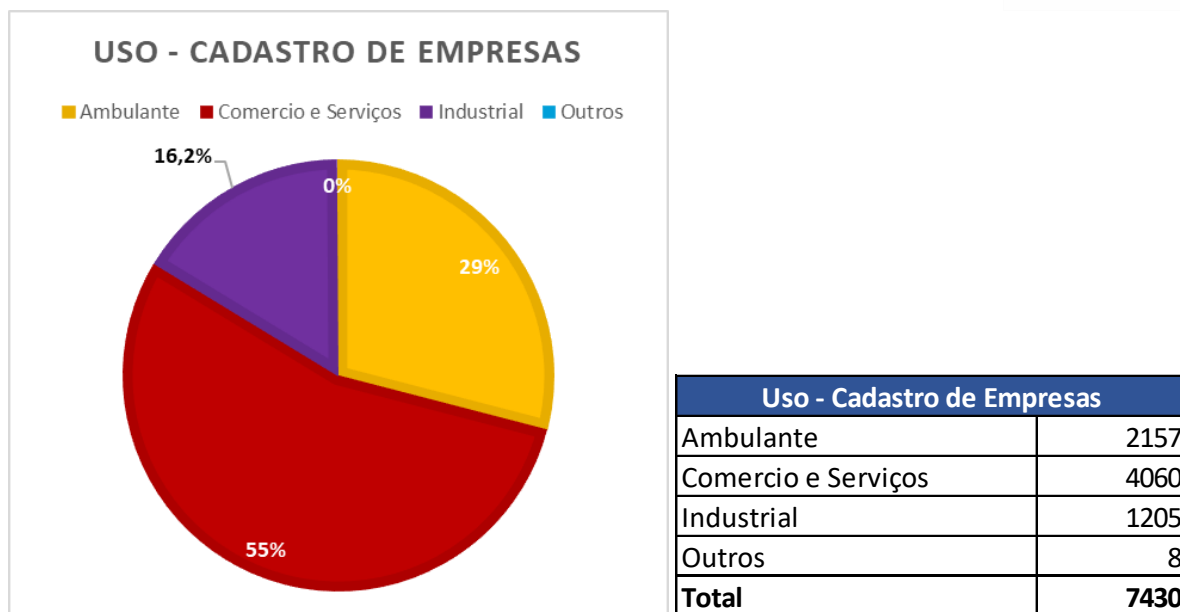


Gráfico 10 – Análise por tipo de Uso informado no cadastro de empresas. Fonte: Cadastro Multifinalitário - Mitra.
Elaboração: Polo Planejamento

12.1.3. Imóveis sem uso informado por falta de georreferenciamento da edificação (terrenos ou subunidades) (Análise 3)

Cerca de 21% (7.031) do total de inscrições ativas no cadastro imobiliário representam imóveis sem ocupação (terrenos) ou com edificação em situação de subunidades. Na retificação, esses imóveis são georreferenciados sem a informação da edificação, por isso não foi possível extrair o tipo de uso. Na figura 35 é possível observar a dispersão desses casos na mancha urbana.

12.1.4. Imóveis sem uso informado por falta de georreferenciamento do lote (não vinculados à inscrição imobiliária) (Análise 4)

Nesse totalizador consta a camada de lotes que foi vetorizada na retificação do cadastro imobiliário, porém não houve inscrição imobiliária vinculada. A maior parte dos casos referem-se a áreas fora do perímetro urbano ou loteamentos novos. Totalizam em 5.185 feições. Na figura 35 é possível observar a dispersão desses casos na mancha urbana.

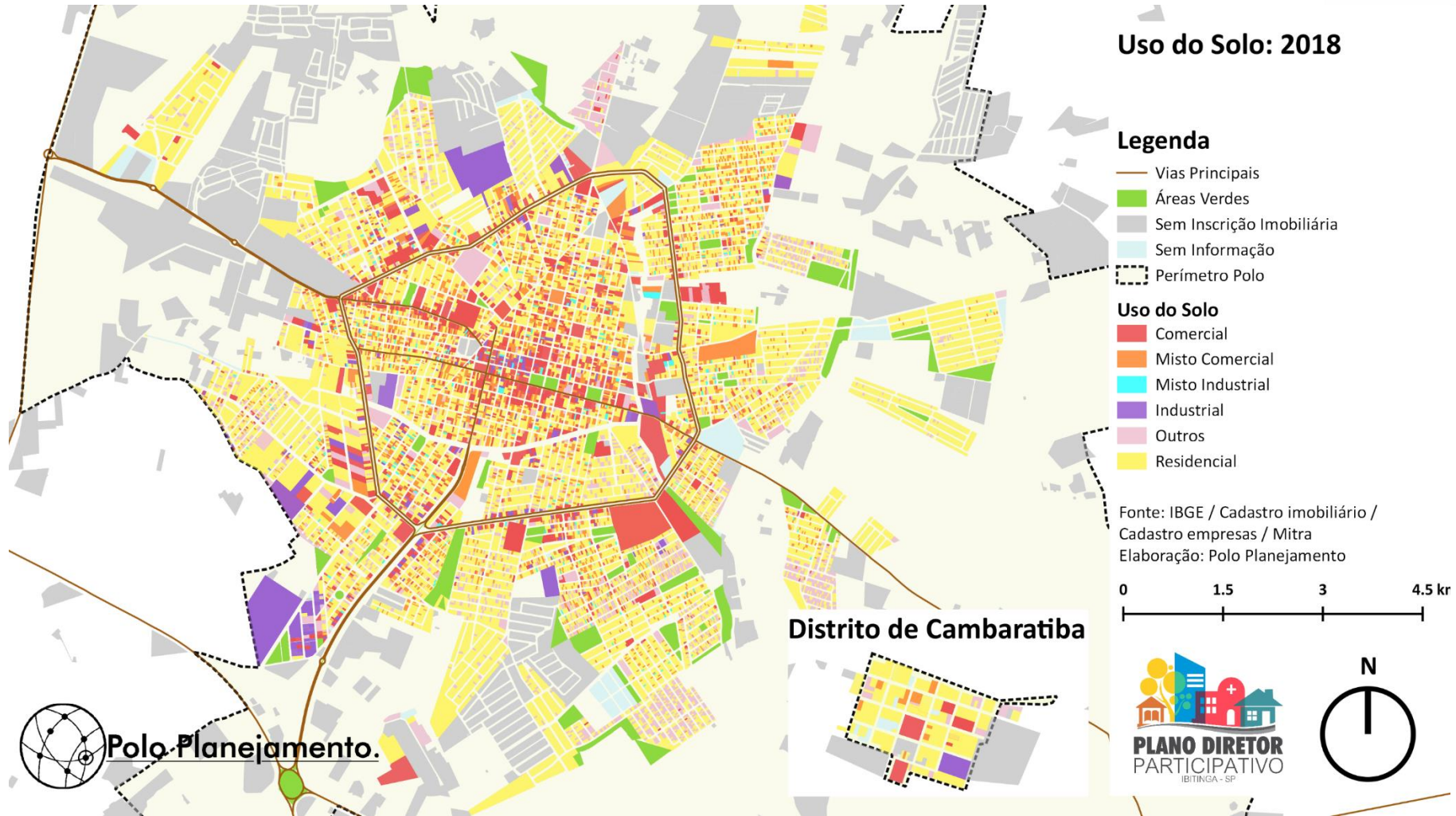


Figura 35 – Uso do Solo da Área Urbana. Fonte: Cadastro Multifinalitário - Mitra. Elaboração: Polo Planejamento

12.2. Vazios Urbanos

Vazios urbanos constituem-se normalmente de espaços não construídos e não qualificados como áreas livres no interior do perímetro urbano de uma cidade.

O conceito de vazio urbano pode ser aplicado aos terrenos ociosos que surgem devido a loteamentos criados em áreas distantes, em descontinuidade com o núcleo urbano. Tal forma de loteamento propicia uma espécie de especulação fundiária para os donos dos vazios criados – às vezes, os mesmos donos dos loteamentos distantes – uma vez que há ganho sem investimento.⁶⁷

Através da análise do gráfico e do mapa abaixo podemos observar que, considerando o total de 35.386 lotes cadastrados, pela empresa Mitra, quase 20% foram classificados como vazios. Cabe ressaltar que nesse valor não estão incluídos os lotes existentes dentro das novas diretrizes de loteamentos já aprovados pela prefeitura. Esses dados nos mostram um alto índice de imóveis que hoje não estão exercendo sua função social, e que estão sendo implantados com o objetivo de especulação imobiliária, indo contra os preceitos estabelecidos pelos Estatuto da Cidade.

⁶ DOZENA, A. São Carlos e seu 'desenvolvimento': contradições urbanas de um pólo tecnológico. Dissertação de mestrado. Universidade de São Paulo, 2001

⁷ SINGER, P. Uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, E. (Org.). A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial. 2a ed. São Paulo: Alfa-Omega, 1982. [1a ed., 1979, link.]

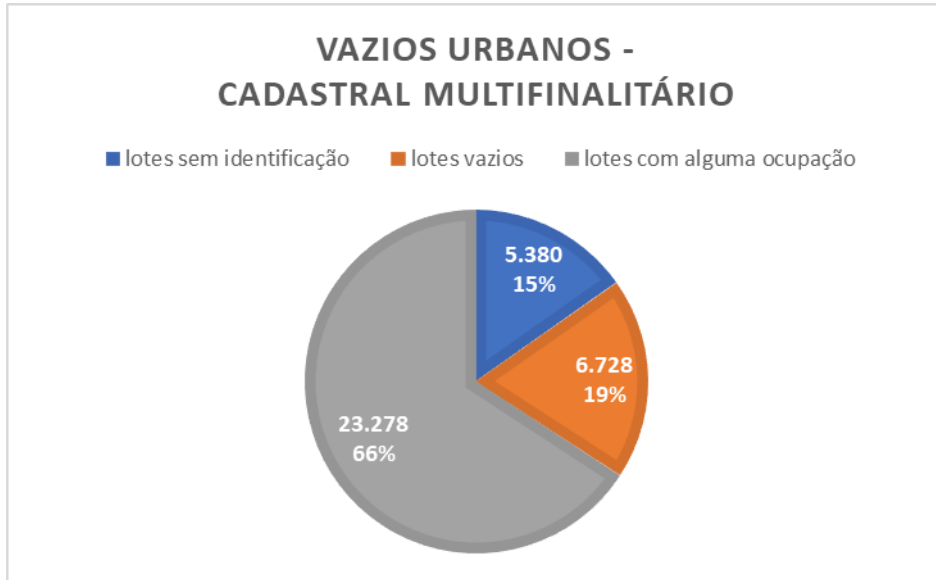


Gráfico 11 – Vazios Urbanos. Fonte: Cadastro Multifinalitário - Mitra. Elaboração: Polo Planejamento

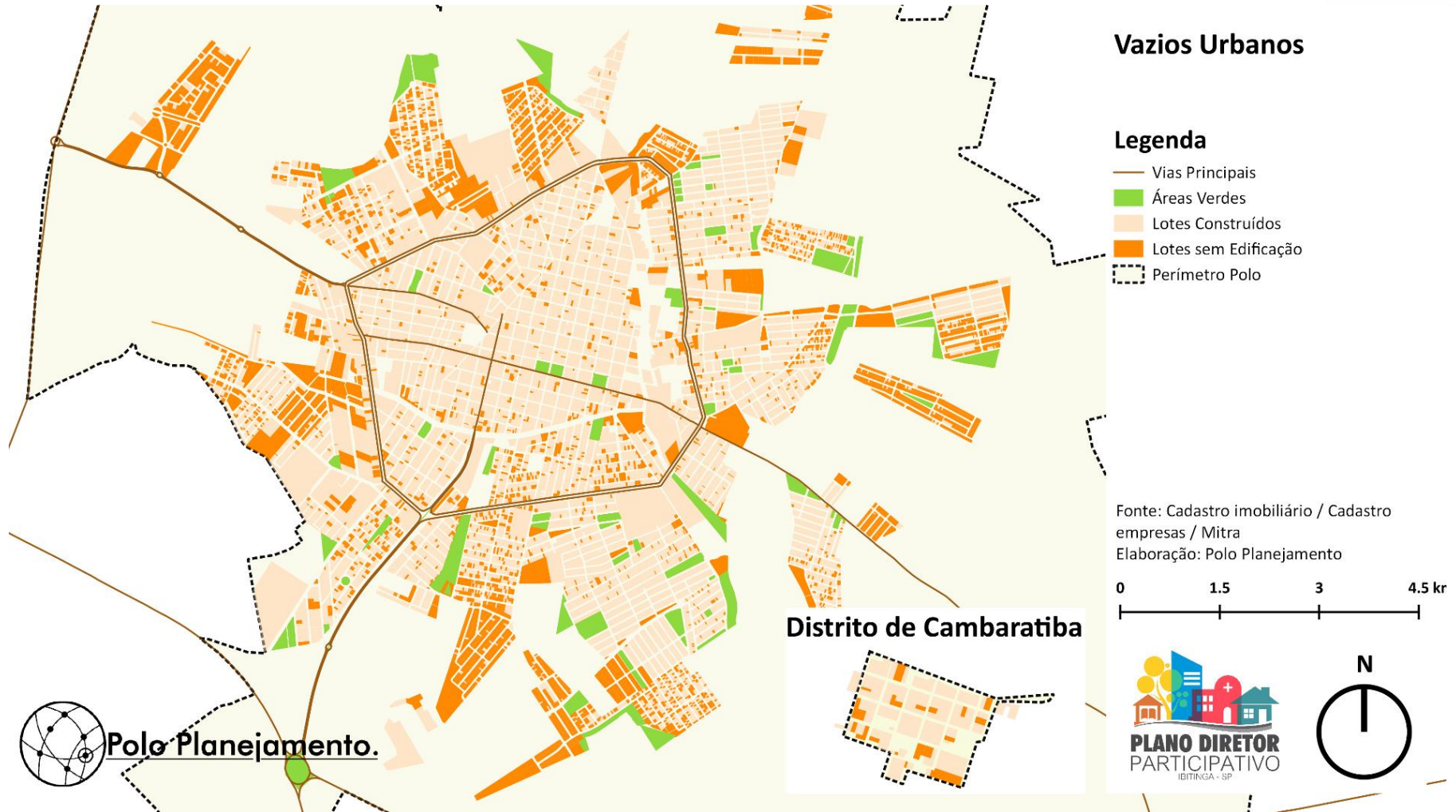


Figura 36 – Vazios Urbanos Fonte: Cadastro Multifinalitário - Mitra. Elaboração: Polo Planejamento

Já de acordo com os dados fornecidos pelo Setor de Cadastro da Prefeitura Municipal de Ibitinga, é possível avaliar com mais precisão a questão dos vazios urbanos cujo proporção de lotes sem edificação é de quase um terço em relação aos edificados.

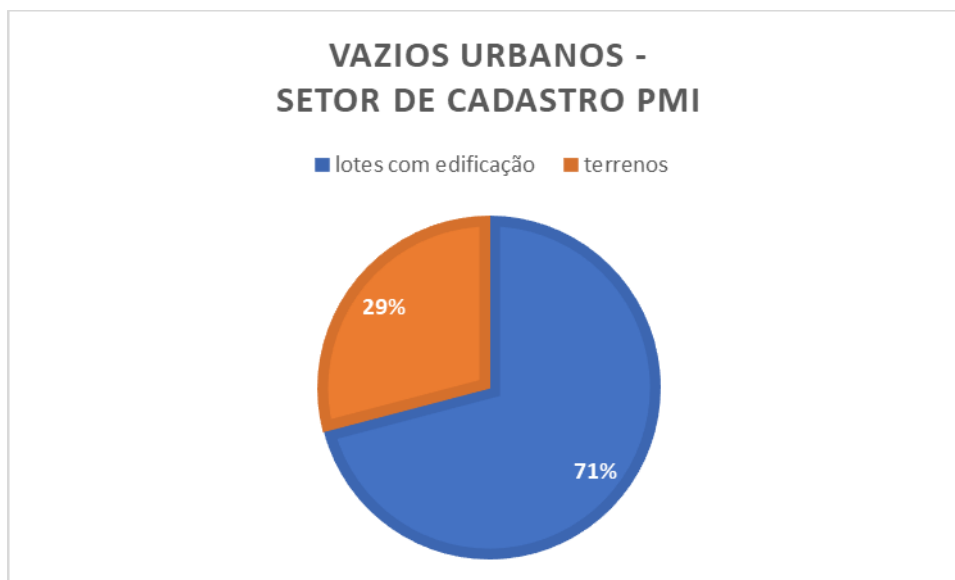


Gráfico 12 - Percentual de vazios urbanos. Fonte: Prefeitura Municipal de Ibitinga. Elaboração: Polo Planejamento

Caberá à revisão do Plano Diretor estimular a ocupação destes lotes vazios e ordenar a expansão horizontal da cidade visando minimizar os efeitos negativos que o espraiamento da cidade trás, como insegurança, acúmulo de lixo, falta de equipamentos públicos básicos (creche, UBS, lazer, etc.) e precariedade no fornecimento de serviços básicos e infraestrutura (coleta de lixo, iluminação pública, segurança, coleta de esgoto, etc.).

13. Habitação e Situação Fundiária

A seguir serão apresentados os dados referentes a situação fundiária e habitacional do município de Ibitinga.

13.1. Total de imóveis urbanos e rurais (edificados ou vazios).

Segundo os dados do Censo de 2010 do IBGE, dos 16.825 domicílio pesquisados, 16.112 estão localizados em área urbana e 713 em área rural, ou seja, 96% estão localizados em área urbana. E de acordo com o Cadastro Multifinalitário desenvolvido empresa Mitra em 2018, quando foram levantados 35.422 imóveis, verificou-se que 34.460 estão localizados dentro do perímetro urbano e 962 fora dele, na área rural. Estes valores mostram, assim como nos

dados do IBGE, que 97% dos terrenos da cidade, estão localizados dentro da área urbana. O gráfico abaixo demonstra estes dados:

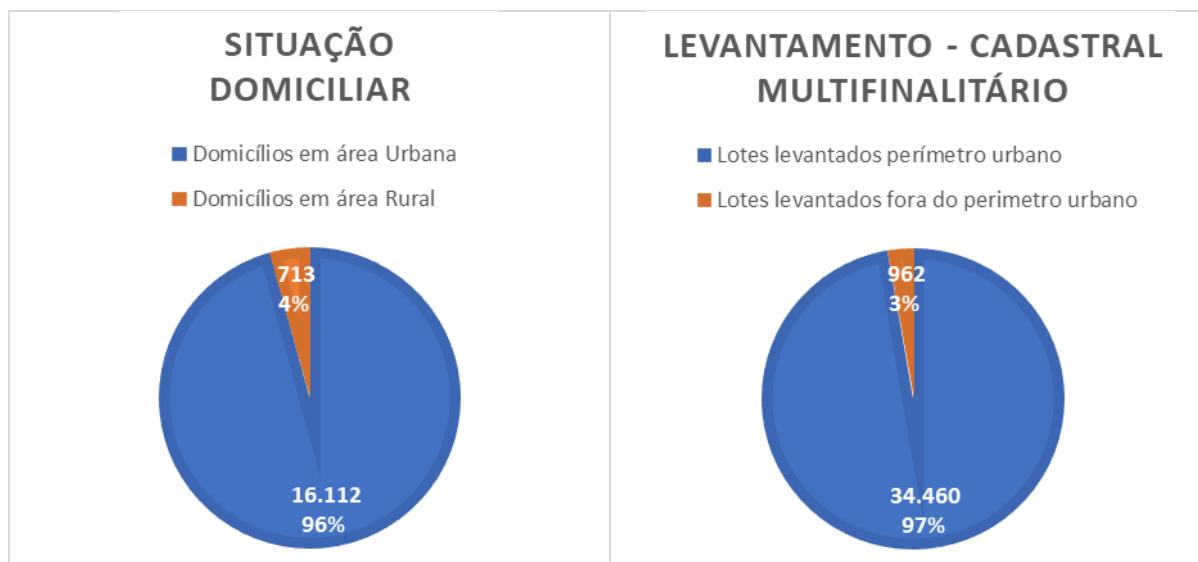


Gráfico 13 – Situação Familiar
Fonte: Censo IBGE – 2010.
Elaboração: Polo Planejamento

Gráfico 14 – Total de Lotes Levantados
Fonte: Cadastro Multifinalitário – Mitra – 2018.
Produção: Polo Planejamento

Ainda de acordo com o IBGE, do total de 16.825 domicílio pesquisados, 68% são ocupados pelos próprios proprietário, sendo os demais divididos em cedido, alugado ou outra condição, conforme apresentado nos gráficos abaixo:

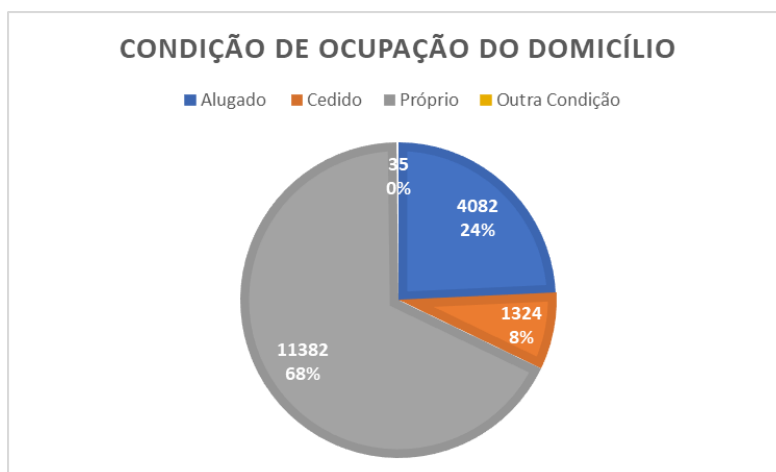


Gráfico 15 – Condição de Ocupação do Domicílio. Fonte: Censo IBGE – 2010. Elaboração: Polo Planejamento

13.2. Situação fundiária dos imóveis

Com base no mesmo levantamento Cadastral Multifinalitário de 2018 foi possível apurar também a relação dos imóveis com e sem inscrição municipal. Neste levantamento observa-

se que 88% dos lotes identificados estão regularizados no cartório de registros da cidade, conforme apresentado no gráfico abaixo:

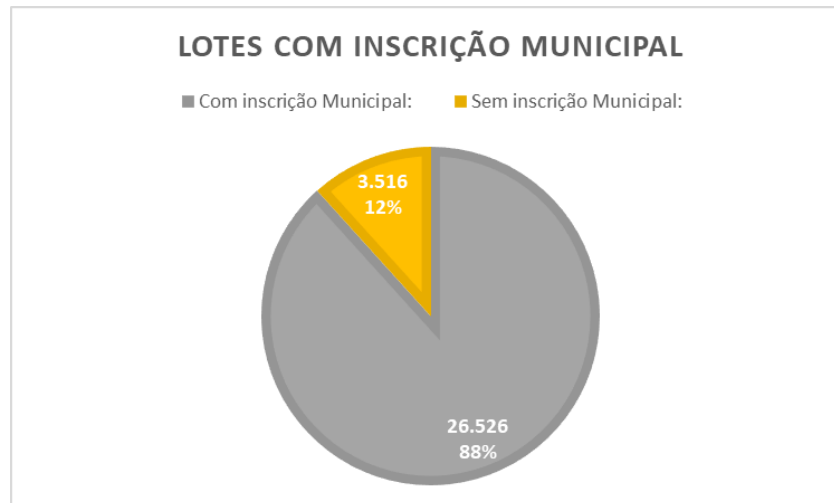


Gráfico 16 – Lotes com Inscrição Municipal

Fonte: Cadastro Multifinalitário – Mitra - 2018. Produção: Polo Planejamento

13.3. Loteamentos levantados

Conforme os dados fornecidos pela empresa Mitra, foram mapeados, em 2018, 116 loteamentos na cidade. Destes, 114 estão localizados dentro do perímetro urbano, 1 loteamento dentro de uma área de expansão urbana não contígua ao perímetro urbano e 1 loteamento em área rural. O mapa abaixo apresenta a localização destes empreendimentos:

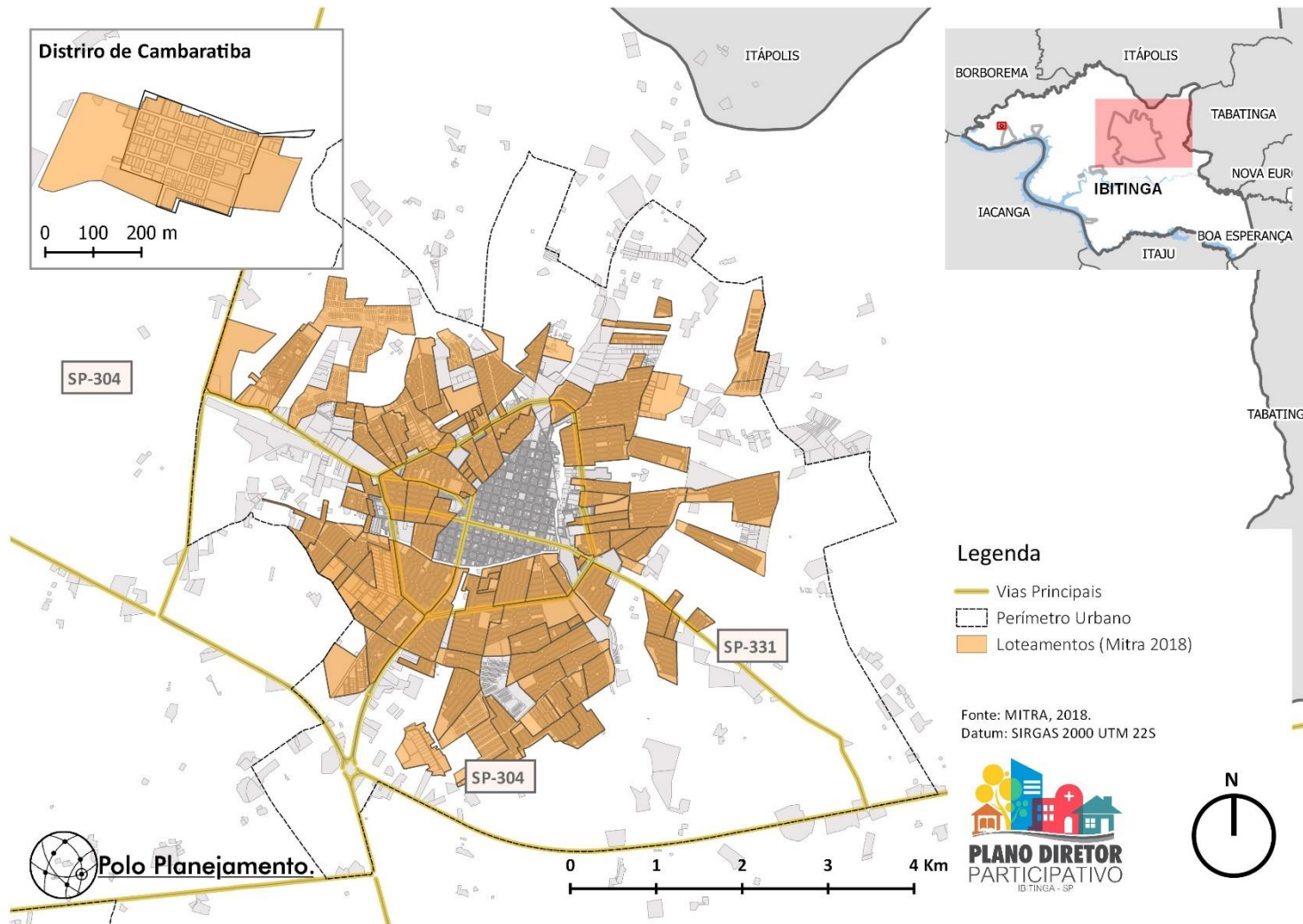


Figura 37 – Loteamento cadastrados – 2018
Fonte: Cadastro Multifinalitário – Mitra
Produção: Polo Planejamento

13.1. Regiões Administrativas - Padrão Socioeconômico

Juntamente com a equipe técnica da Secretaria de Planejamento, a Mitra elaborou, no âmbito dos trabalhos do Cadastro Multifinalitário, o mapeamento das regiões administrativas da cidade com o objetivo de classificar socioeconomicamente os bairros da cidade, detectando áreas de maior vulnerabilidade social e auxiliando a prefeitura na escolha das prioridades de seus projetos e programas. Este trabalho segmentou a cidade em diversos polígonos que foram classificados de A a E, conforme podemos observar no mapa da Figura 38.

A análise deste mapa nos permite observar que a cidade pode ser dividida em porções, a primeira de padrão socioeconômico mais elevado com predomínio de regiões do tipo A, B e C e Industrial, localizada na porção noroeste da cidade, uma segunda porção central com predomínio do uso misto e também residenciais do tipo A, B e C e uma terceira, localizada à sudeste, com predomínio de regiões do tipo C-, D e E.

Em uma comparação com o mapa de Zoneamento podemos observar que as áreas classificadas como ZIS, estão em grande parte classificadas com padrões socioeconômicos mais baixos em relação às outras zonas da cidade.

Podemos concluir com esta análise que as flexibilizações possíveis em áreas classificadas como ZIS estão permitindo a implantação de loteamentos com menor qualidade urbana, observados em suas ruas e calçadas estreitas e lotes menores e pouca área verde e de lazer, gerando não só uma descontinuidade do tecido urbano como também ampliando a possibilidade de surgimento de guetos de pobreza e violência.

Enquanto que na porção central e noroeste da cidade, ruas e calçadas mais largas, lotes maiores, vias arborizadas, com praças e áreas de lazer, garantem o aumento da qualidade de vida, mas devido ao alto custo em relação à porção sudeste acaba por segregar a cidade selecionando aquele que poderão ou não ter acesso à esta qualidade urbana.

Zonas de interesse social com flexibilização de padrões urbanos devem ser aplicadas em porções pontuais da cidade, com o objetivo de atender à alguma demanda específica, evitando que grandes áreas da cidade sejam construídas com padrões muitas vezes inferiores ao restante.

13.1.1. Parcelamentos irregulares e habitações subnormais

Neste mesmo trabalho de regiões administrativas da cidade é possível localizar a única Área de Invasão da cidade. No mapa da Figura 38, podemos justamente observar a localização da área denominada de Área de Invasão, ao qual o atual item se refere.

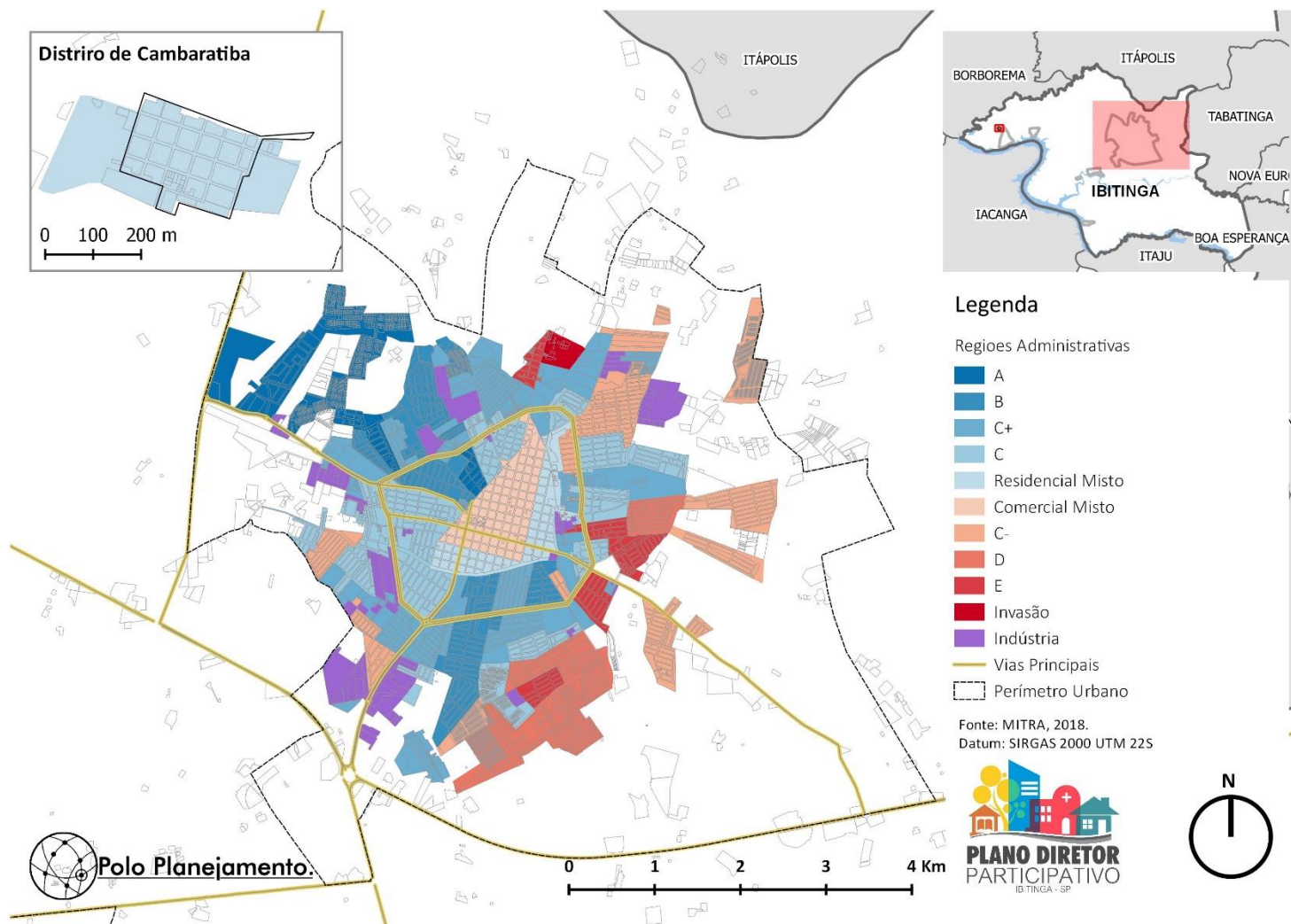


Figura 38 – Regiões Administrativas.
Fonte: Cadastro Multifinalitário - Mitra
Produção: Polo Planejamento

13.2. Ocupações em áreas de preservação – Ranchos e Clubes Náuticos

A cidade de Ibitinga apresenta uma especificidade no que diz respeito à ocupação de áreas de preservação. Há mais de 3 décadas, loteadores e empresários ocuparam as margens Jacaré-Pepira, Jacaré-Guaçu e Tietê para construção de ranchos recreativos e casas de veraneio de classe média e alta, agrupados nos chamados Clubes Náuticos. Desde então estes proprietários tentam, junto à Prefeitura, a regularização fundiária destes lotes, porém os mesmos estão localizados em Áreas de Proteção Permanente.



Figura 39 – Ocupações em áreas de preservação.
Fonte: Cadastro Multifinalitário – Mitra e AES Tietê. Produção: Polo Planejamento

Nos últimos anos, a AES Tietê determinou a demolição e a desapropriação de toda e qualquer obra que estivesse dentro existente de Áreas de Proteção Permanente. A demarcação da cota Maximorum dos rios e algumas demolições já foram iniciadas.

O apoio técnico a ser dado pela equipe de revisão do plano diretor à prefeitura, no que se refere à regularização destas propriedades, será um dos grandes desafios da Revisão deste Plano de Trabalho.

13.3. Ocupações em áreas de risco e de uso indevido

De acordo com a Secretaria de Habitação, as áreas de risco do município estão localizadas, principalmente, próximo a córregos, como acontece na Vila dos Bancários. Estas áreas deverão ser mapeadas, para inserção no Plano Diretor como áreas passíveis de realização de programas de regularização fundiária, requalificação urbana e até reassentamento quando necessário.

13.1. Déficit e Programas Habitacionais

Segundo os dados obtidos da Secretaria de Habitação, as inscrições em programas habitacionais na Prefeitura apresentavam, até o ano de 2013 os seguintes números:

Quantidade de cadastros para programas de habitação:

Quantidade de Pessoas Cadastradas em Programas Habitacionais	
Geral	9.309
Idoso	620
PNE	204
Total (Déficit - 2013)	10.133

Tabela 7 – Quantidade de pessoas cadastradas em programas habitacionais.
Fonte: Secretaria Municipal de Educação. Elaboração: Polo Planejamento

Famílias já atendidas pelo Programa Minha Casa Minha Vida:

Programa Minha Casa Minha Vida	
Famílias	634

Tabela 8 – Número de pessoas atendidas pelo Programa Minha Casa Minha Vida em Ibitinga.
Fonte: Secretaria Municipal de Habitação. Elaboração: Polo Planejamento

Entre 2013 e 2018 as casas particulares construídas e entregues com financiamento da Caixa Econômica Federal, totalizavam, segundo os dados da Secretaria de Habitação, 662 unidades. Segundo os dados do ITBI, outras 1537 casas novas foram construídas na cidade. E em relação à unidades entregues Poder Público, foram entregues à população cerca de 680 moradias. As tabelas abaixo apresentam estes dados em detalhes:

Casas Entregues (Financiamento Caixa)	
2013	52
2014	184
2015	271
2016	257
2017	364
2018	409
Total	1537

Casas Novas - ITBI	
2013 a 2019	1633
Total	1633

Unidades Habitacionais Entregues (Poder Público - 2018)	
Ibitinga 3 (Caixa Econômica)	216
Santo Expedito (Caixa Econômica)	418
Santo Antônio	44
Total	678

Tabela 9 – Unidades habitacionais entregues pelo Poder Público em 2018.
Fonte: Secretaria Municipal de Habitação. Elaboração: Polo Planejamento

A estimativa atual da Secretaria de Habitação de Ibitinga estima que o déficit habitacional da cidade até o ano de 2018 esteja em torno de 1.000 unidades.

14. Mobilidade Urbana

14.1. Plano de Mobilidade Urbana de Ibitinga

Com a criação do Ministério das Cidades em 2003, um sistema de mobilidade urbana mais completo e mais voltado ao desenvolvimento urbano sustentável começou a ser elaborado em nível federal. Neste contexto orientações para o deslocamento de pessoas e cargas com prioridade a modos transportes urbanos com menor impacto passaram a ser discutidos. Até este momento, segundo o Estatuto da Cidade, apenas cidades com mais de 500 mil habitantes deveriam elaborar um plano de transporte urbano integrado compatível com o Plano Diretor ou nele inserido.

Após anos de discussões, foi sancionada a Lei nº 12.587, em 3 de janeiro de 2012, que estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU. A Política Nacional de Mobilidade Urbana, no seu artigo 5º, tem como princípios:

- I. Acessibilidade universal;*
- II. Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;*
- III. Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;*
- IV. Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;*
- V. Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;*
- VI. Segurança nos deslocamentos das pessoas;*
- VII. Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;*
- VIII. Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e*
- IX. Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.*

Com a promulgação em 2012 da PNMU todos os municípios com mais de 20 mil habitantes⁸ passam a ter a obrigatoriedade de elaborarem planos de mobilidade urbana. As mobilizações sociais que ocorrem em 2013 em diversas cidades do país por conta do aumento dos preços das tarifas de transporte coletivo colocam de vez a mobilidade como um dos principais temas na agenda pública.

Estes novos marcos legais, a realidade de serviços de transporte coletivo degradados e o fato de as cidades serem predominantemente projetadas para automóveis forçam a discussão para um novo paradigma para as cidades. A orientação pública é que deve haver a priorização do transporte não motorizado em detrimento do motorizado e o público coletivo em detrimento do individual motorizado.

⁸ Lei nº 12.587/12 estabelece uma série de condicionantes para a obrigatoriedade de elaboração de planos de mobilidade, mas a regra geral é que cidades acima de 20 mil habitantes devem elaborar.

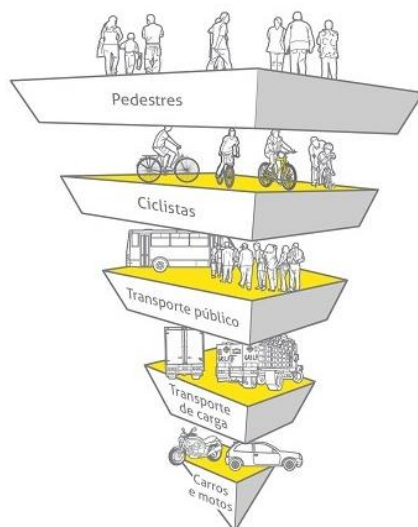


Figura 40 – Infográfico “Pirâmide inversa de prioridade no trânsito”
Fonte: ITDP Brasil (adaptado) em <http://itdpbrasil.org.br/publicacoes/infograficos/>

De acordo com o UN-HABITAT9 (2013), sob a perspectiva ambiental, a mobilidade urbana sustentável aponta para três macro estratégias complementares de ação:

- Redução da necessidade de viagens motorizadas;
- Migração de viagens para os modos de transporte público coletivo e para os não motorizados;
- Inovações tecnológicas dos veículos e utilização de combustíveis mais limpos (incorporação de tecnologias de controle de emissões e de melhoria da eficiência energética).

Todos estes elementos serão considerados para a revisão do Plano de Diretor de Ibitinga e deverão ser considerados em posterior revisão do Plano de Mobilidade, pois foi nesse contexto que se idealizou a imprescindibilidade de as cidades brasileiras formularem planos de mobilidade.

Nesse cenário, a prefeitura de Ibitinga sancionou a Lei Complementar nº 125, de 06 de abril de 2016 instituiu o Plano de Mobilidade Urbana da Estância Turística de Ibitinga e estabeleceu as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, conforme orientação do Plano Diretor de 2006. Todas suas diretrizes, propostas e orientações serão analisadas e consideradas na Revisão do Plano Diretor de Ibitinga.

⁹ Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (ONU-HABITAT).

14.2. Conectividade Regional da Cidade

14.2.1. Estradas de Acesso

Conforme apresentado no início do Relatório, Ibitinga está aproximadamente a 347 quilômetros da capital do estado e as principais rodovias de acesso ao município são: i. a SP 331 que a leste se conecta com a SP 310 (Rodovia Washington Luis) no município de Araraquara, distante 77 quilômetros de Ibitinga; ii. a SP 317 faz ligação com o município de Itápolis, localizado a norte de Ibitinga, e faz entroncamento com a SP 333; iii. já a SP 304 se conecta com o município de Itaju, localizado a sul do município, a rodovia segue em direção sudeste e muda de código no município de Jaú, passando a ser a SP 225, e; iv. a SP 321 faz conexão com o município de Iacanga e seguindo em direção sul da rodovia chega-se ao município de Bauru, aproximadamente a uma distância de 90 quilômetros.

14.2.1. Terminal Rodoviário

A cidade conta com um Terminal Rodoviário, localizado na Rua Capitão Felício Racy, 711, no centro da cidade, onde atuam 4 companhias de transporte que atendem os seguintes destinos:

Terminal Rodoviário	
Empresas	Destinos
Empresa Cruz	Araçatuba, Araraquara, Birigui, Borborema, Campinas, Ibaté, Gavião, Peixoto, Lins, Nova Europa, Penápolis, Promissão, Reginópolis, Rio Claro (trevo), São Carlos, São Paulo, Tabatinga
Viação Ril	Bauru, Barrinha, Iacanga, Itápolis, Jaboticabal, Ribeirão Preto
Viação Santa Cruz	Itaju, Bariri, Jaú
Viação Luwasa	Itápolis, Tapinas, Santa Adelia, Vila Botelho, Pindorama, Catanduva

Tabela 10 – Empresas de transporte rodoviários atuantes em Ibitinga.

Fonte: Secretaria Municipal de Turismo. Elaboração: Polo Planejamento

14.2.2. Terminais Aeroviários

Em relação ao acesso aeroviário à cidade de Ibitinga, destacam-se os seguintes aeroportos:

- Aeroporto de grande porte:
 - Aeroporto Leite Lopes em Ribeirão Preto-SP
- Aeroporto regional:
 - Aeroporto Bauru-Arealva
- Aeroporto de Ibitinga:

- Possui uma pista de pouso para aeronaves de pequeno porte.
- **Pista:** Comprimento = 1200 metros / largura = 18 metros
- **Elevação em relação ao nível do mar:** 1780 ft (pés) ou 540 metros
- **Coordenadas:** 21º 44' 50"S / 48º 51' 21"W
- **Tipos de aeronaves permitidas:** pequeno e médio porte, motores a pistão, turbo-hélice e turbo-jato
- **Empresas que operam:** Imaer Ibitinga Manutenção de Aeronaves
- **Serviços oferecidos:** manutenção em diversos tipos de aeronaves a pistão, Mono e Multi-motor, com ênfase em aeronaves agrícolas.

14.3. Transporte Coletivo

De acordo com o decreto número 3.591 de 28 de agosto de 2013, o transporte coletivo de passageiros deverá operar com as seguintes linhas:

Obs.: O Itinerário completo das vias será apresentado no Anexo 2 deste relatório.

LINHA 1 - Jd. Paineras I, Vila Maria, Centro, Santa Tereza, Santo André, Jd. Natália e Jd. Bordados

- **Extensão da Linha:** 16,6 Km
- **Serviços de Segunda-feira à sábado:**
 - Partidas diárias: 14
 - Quilometragem percorrida: 232,40km por dia
- **Serviços de Domingos e feriados:**
 - Partidas diárias: 7
 - Quilometragem percorrida: 116,20km por dia
- **Horários:** (início) 06h15min, 07h15min, 08h15min, 09h15min; 10h15min, 11h15min, 12h15min, 13h15min, 14h15min, 15h15min, 16h15min, 17h15min, 18h15min, 19h15min (término).

LINHA 2 - Jd. dos Bordados, V. Izolina, Santo André, Santa Tereza, Centro, Jd. Paineras I, V. Maria.

- **Extensão da Linha:** 16,6 Km
- **Serviços de Segunda-feira à sábado:**
 - Partidas diárias: 2
 - Quilometragem percorrida: 33,2km por dia
- **Serviços de Domingos e feriados:**
 - Não há
- **Horários:** (início) 06h00min e 7h00min

LINHA 3 – Av. Japão, Santa Tereza, Centro, Jd. Bosque, Jd. América, Paulo de Biazzi, Maria Luiza II, Santa Clara, Nova Ibitinga.

- **Extensão da Linha:** 10 Km
- **Serviços de Segunda-feira à sábado:**
 - Partidas diárias: 7
 - Quilometragem percorrida: 70,00km por dia
- **Serviços de Domingos e feriados:**
 - Não há
- **Horários:** (início) 06h00min, 08h00min, 10h00min, 12h00min, 14h00min, 16h00min e 18h00min (término)

LINHA 4 - Nova Ibitinga, Santa Clara, Jd. América, Paulo de Biazzi, Maria Luiza II, Jd. Bosque, Centro, Santa Tereza, Caixa D'água, Jd. Bela Vista Sul, Natália e Jd. Morumbi.

- **Extensão da Linha:** 14,5 Km
- **Serviços de Segunda-feira à sábado:**
 - Partidas diárias: 7
 - Quilometragem percorrida: 101,50 km por dia
- **Serviços de Domingos e feriados:**
 - Não há
- **Horários:** (início) 07h00min, 09h00min, 11h00min, 13h00min, 15h00min, 17h00min e 19h00min (término)

O mapa abaixo retrata o itinerário das quatro linhas descritas acima, para ficar mais ilustrativo cada uma delas possui cores, tamanhos e estilos de linhas diferentes, desta maneira é possível verificar aonde as linhas são concorrentes.

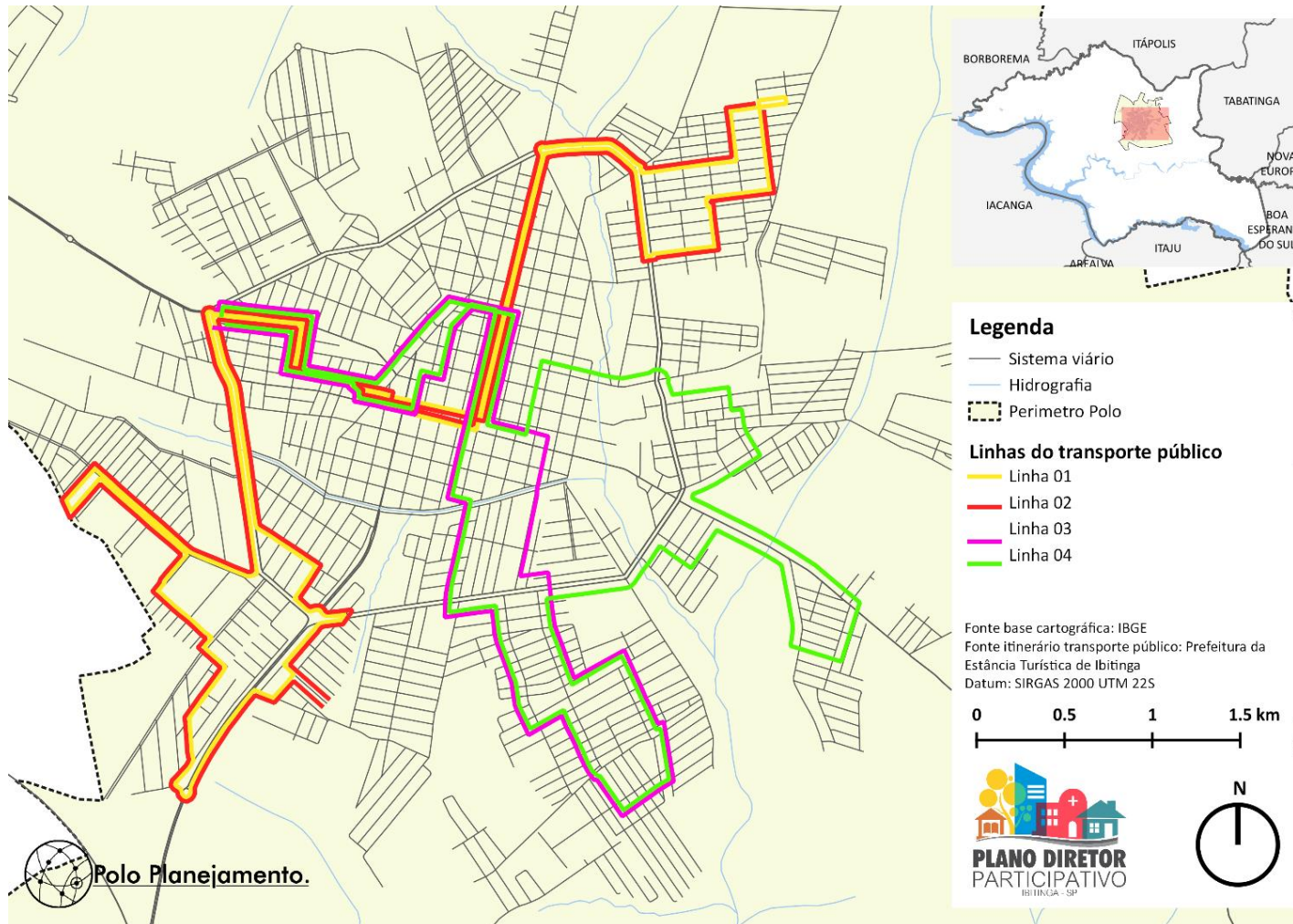


Figura 41 – Itinerário das linhas do transporte público coletivo no perímetro urbano. Fonte: Prefeitura da Estância Turística de Ibitinga.

Através do mapa acima vemos que as linhas possuem trajetos semelhantes na área central e bairros próximos a ela, algo natural por conta da concentração dos equipamentos públicos, principais serviços e empregos do município.

As linhas 01 e 02 atendem as regiões sudoeste e nordeste da área urbana e são linhas complementares, a diferença está no número de partidas por dia, a linha 01 tem 14 partidas diárias de segunda à sábado e 7 partidas aos domingos e feriados, enquanto a linha 02 tem apenas duas partidas de segunda a sexta e não opera nos sábados, domingos e feriados. A linha 01 começa sua operação no Jd. das Paineras e a linha 02 no Jd. dos Bordados, em teoria, quando a primeira passar pelo Jd. dos Bordados a segunda estará no Jd. das Paineras. A linha 02, como dito acima, tem duas partidas, sua última partida ocorre às 07h no Jd. dos Bordados, após esse horário os usuários que fazem esse itinerário passam a utilizar apenas a linha 01.

A partir das 8h, para os usuários do transporte coletivo que utilizam a linha 01 à espera da próxima partida é de aproximadamente uma hora, uma espera longa para quem precisa do serviço, quem tem algum compromisso com hora marcada precisa se planejar com horas de antecedência. Por exemplo, quem pega a linha do Jd. das Paineras e deseja ir até o centro, leva, em média, 25 minutos para fazer o trajeto de ônibus (tempo sem levar em consideração a espera pelo ônibus). Caso a pessoa perca a saída das 8h e 15min, deverá esperar por uma hora até a próxima partida e acrescentar mais 25 minutos, ou seja, se a pessoa possui um compromisso às 09h, perder esse horário de partida faz com que ela tenha que optar por outro modo para chegar no destino.

As linhas 03 e 04, assim como a 01 e a 02, são complementares, possuem o mesmo número de partidas de segunda a sábado, 7 no total, e não operam aos domingos e feriados. As duas iniciam sua operação no mesmo bairro, Jd. Santo André, sendo que a primeira partida da linha 03 ocorre às 06h e a primeira da linha 04 às 07h, e a partida de cada uma é de duas em duas horas, mas com a diferença de uma hora entre a partida de uma e outra linha a frequência para quem utiliza qualquer uma das duas linhas é de uma hora.

Além do centro, as linhas atendem as regiões a noroeste e sudeste, sendo que a linha 04 atende parte da região leste do perímetro urbano e para quem mora nesta região a espera entre uma partida e a próxima é de duas horas. Da mesma forma que foram analisadas as linhas 01 e 02, podemos aplicar para as linhas 03 e 04, porém, temos a diferença dos usuários da linha 04, principalmente dos bairros Maria Luiza, região do Flamboyant e bairros próximos a Vila Simões e São Benedito, os moradores dessas regiões esperam duas horas para utilizar o transporte público.

Aos domingos e feriados a única linha que opera no município é a 01, com sete partidas, com o agravante das regiões sul, sudeste e leste não terem nenhum atendimento do transporte nesses dias.

Outra avaliação é a cobertura das linhas pelo perímetro urbano, foi estipulado uma área com um raio de alcance de 250 metros a partir das vias que os ônibus percorrem. Essa é uma distância definida para o caso do município de Ibitinga, pelo fato de sua mancha urbana ser compacta e o modo avaliado ser o ônibus. O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (em inglês *Institute for Transportation and Development Policy – ITDP*), em um estudo realizado em 2016, definiu uma distância de um quilômetro, uma caminhada de cerca de 10 a 15 minutos, como ideal para que as pessoas estivessem próximas de serviços públicos de transporte em massa (metrô, trem, BRT e VLT), considerados eficientes e rápidos.

No caso dos ônibus convencionais essa distância de um quilômetro não é aplicada, de acordo com o ITDP (2016), esse modo não pode ser considerado efetivo quando o seu intervalo é de 30 minutos e ele não possui uma via exclusiva. Em Ibitinga, como foi mostrado, os intervalos ocorrem entre uma e duas horas, diante disso, percorrer uma distância de um quilômetro para acessar um transporte com um intervalo acima de 30 minutos já não pode ser considerado eficiente. Por essa razão, definir uma distância de 250 metros para acessar o

Ao norte, o bairro dos Bancários está totalmente fora da área de cobertura do serviço, assim como o bairro Roseira, porém, vale destacar, que a dependência pelo transporte público é maior no primeiro, já que no bairro Roseira a renda média salarial é maior e boa parte das pessoas que moram nele possuem veículo próprio para deslocamento, o mesmo vale para o bairro Jd. Tropical, que também está fora da área de cobertura, mas se trata de um bairro de uma renda maior que a média do município e utilizam veículos próprios para realizar as viagens diárias.

Para finalizar essa análise do transporte coletivo público, outra forma de avaliar a qualidade dele e verificar se as rotas passam próximas aos principais equipamentos, nesta análise foram considerados os equipamentos de saúde, educação, serviços e lazer, dando um total de 70 equipamentos.

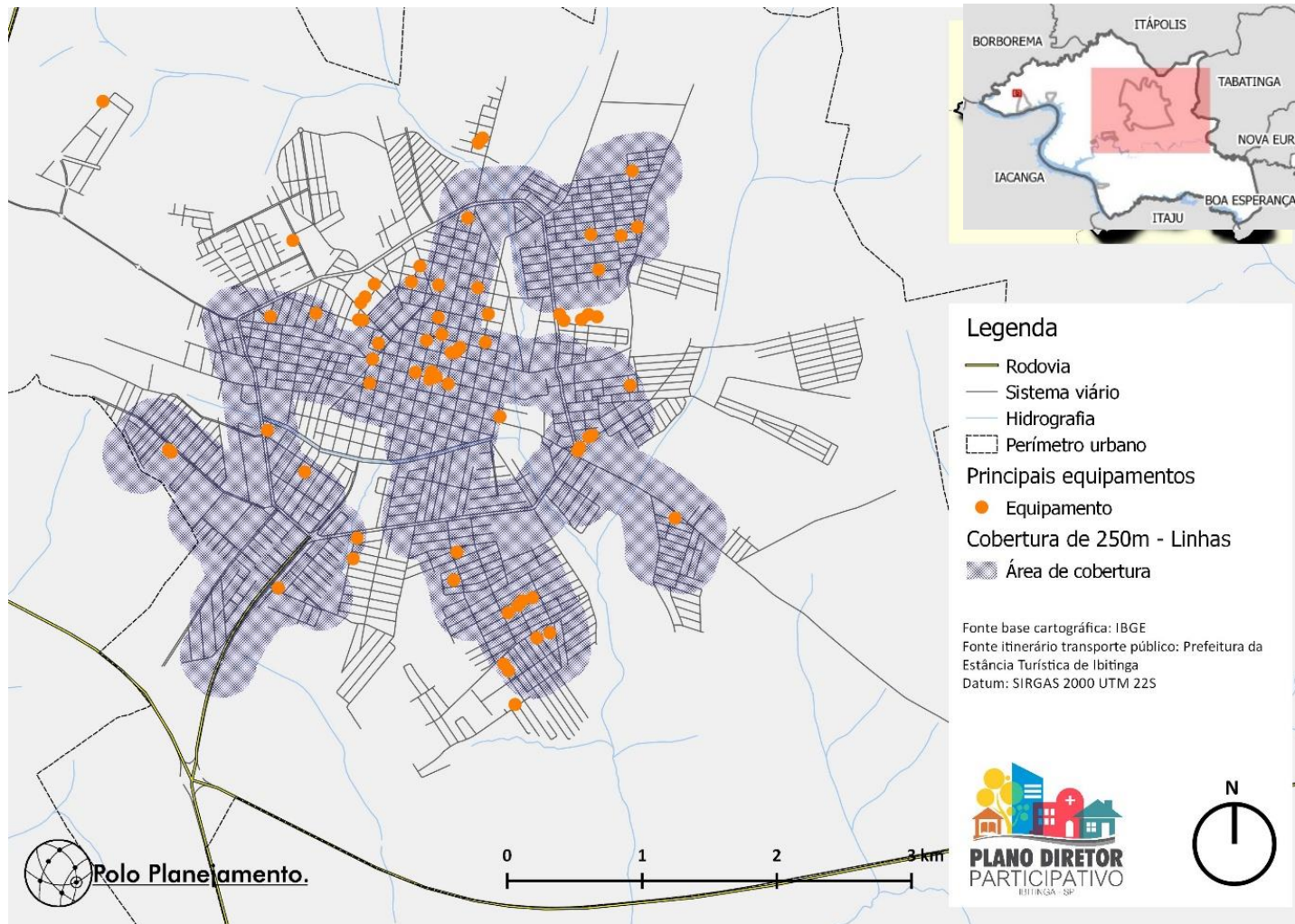


Figura 42 – área de cobertura das linhas do transporte público coletivo no perímetro urbano e equipamentos principais.

Nesta situação, as linhas conseguem cobrir grande parte dos equipamentos considerados, apenas 13 ficam fora dessa área de cobertura, claro que vemos na ótica de quantidade, qualitativamente o ideal seria a cobertura total desses equipamentos, pois para aquele que fica fora da área de cobertura não interessa se 57 equipamentos estão dentro dessa área e o dele não.

De forma resumida, o transporte coletivo não é efetivo quando se trata de número de partidas, com grandes intervalos entre uma partida e outra, aos domingos e feriados a situação é crítica, pois apenas uma linha circula por parte do perímetro urbano. As linhas conseguem cobrir boa parte da área urbana, ainda assim alguns bairros estão bem distantes dos seus serviços, como o Santo Expedito, essa avaliação também vale para os equipamentos próximos das rotas.

Quando um serviço público não consegue atender satisfatoriamente a população, é natural que essa migre para outro, no caso do transporte coletivo as alternativas são a aquisição de veículo particular (para quem consegue financiar e manter), utilizar o modo a pé ou bicicleta (podemos ver de maneira positiva a utilização de um desses meios, já que quem faz uso tem um benefício para a saúde e para o município menor impacto no sistema viário e redução de poluentes, além de outros fatos positivos) e, por fim, serviços paralelos como o moto táxi. Normalmente este último é, na maioria dos casos, consequência da defasagem do transporte coletivo, o moto táxi se torna muito atrativo por ser mais rápido e flexível em termos de rota, pegando o passageiro na origem e deixando no local exato do destino, o que torna o deslocamento mais confortável.

14.4. Sistema Viário Urbano

O mapa do Sistema Viário apresentado na figura 43 do Capítulo 6 – Plano Diretor 2006, apresenta a hierarquização proposta pelo Plano Diretor, bem como as obras viárias previstas para naquele momento. O mapa da hierarquização das vias, será revisado na próxima etapa da Revisão do Plano Diretor.

Já em relação à proposta de novas vias e obras viárias, o mapa apresentado abaixo apresenta a última versão elaborada pela Secretaria de Obras que será avaliada, revisada e incluída na Revisão do Plano. Nele podemos observar a proposta do segundo anel viário da cidade, bem como as vias que deverão ser abertas e aquelas que deverão ser alargadas ou sofrer algum tipo de intervenção.

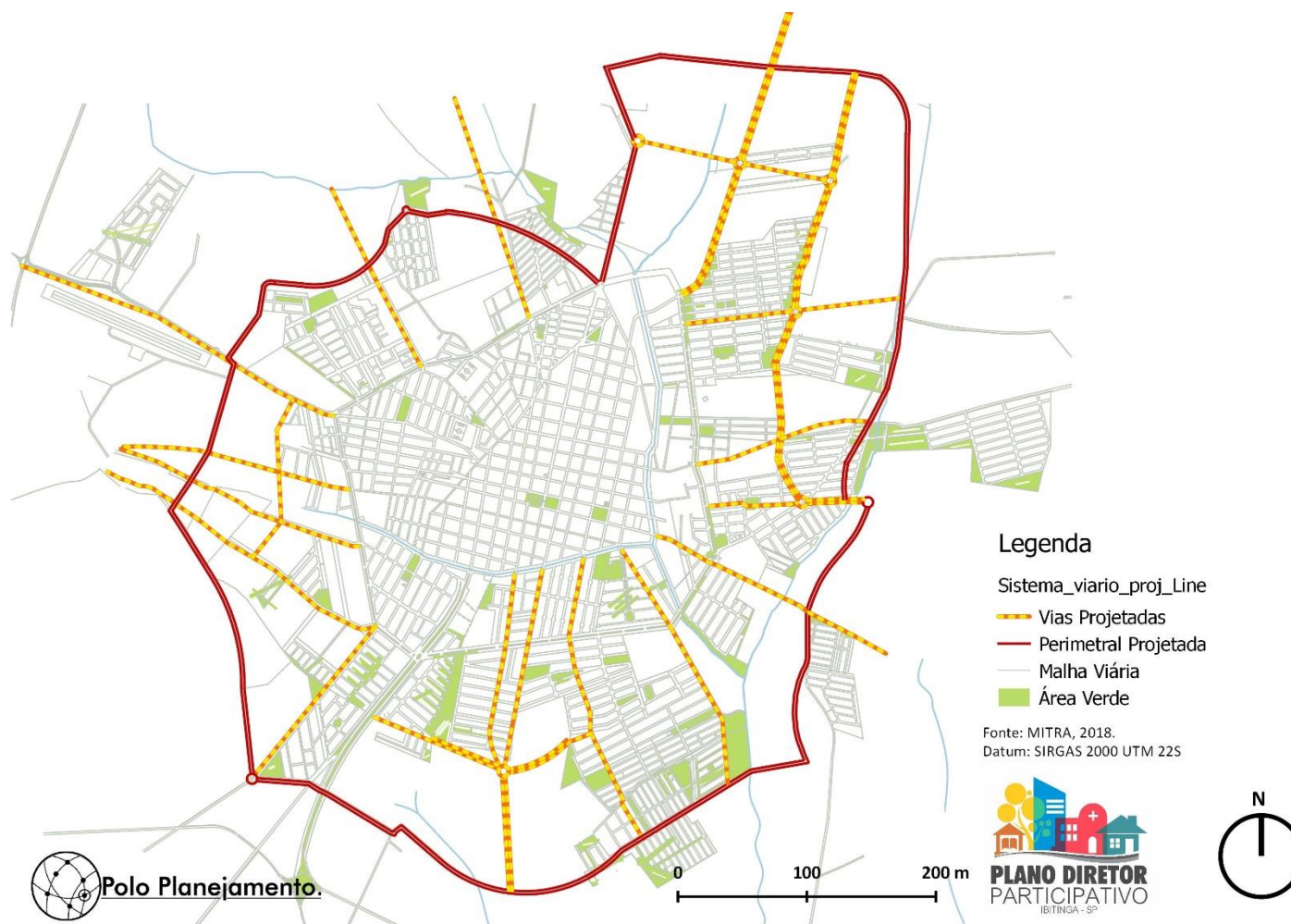


Figura 43 – Sistema Viário atual e projetado. Fonte: Prefeitura Municipal de Ibitinga (2018) Elaboração: Polo Planejamento

14.5. Frota de veículos

Com relação a frota de veículos, segundo dados do Denatran¹⁰, no município estavam registrados em julho de 2018 cerca de 40 mil veículos. Destes, 22 mil eram automóveis e utilitários, enquanto outros 11 mil eram motocicletas e similares. A frota total de veículos cresceu continuamente, ao longo dos dezoito anos observados, a uma taxa anual média de 6,3%a.a., enquanto isso, a taxa de crescimento especificamente de automóveis e utilitários ficou em 5,41%. Como consequência a taxa de motorização do município também aumentou. Em 2002 eram 0,19 automóveis por habitante, chegando a taxa de 0,39 automóveis por habitante em 2017. A título de comparação, a taxa de motorização da Região Metropolitana de São Paulo neste mesmo ano era de 0,43.

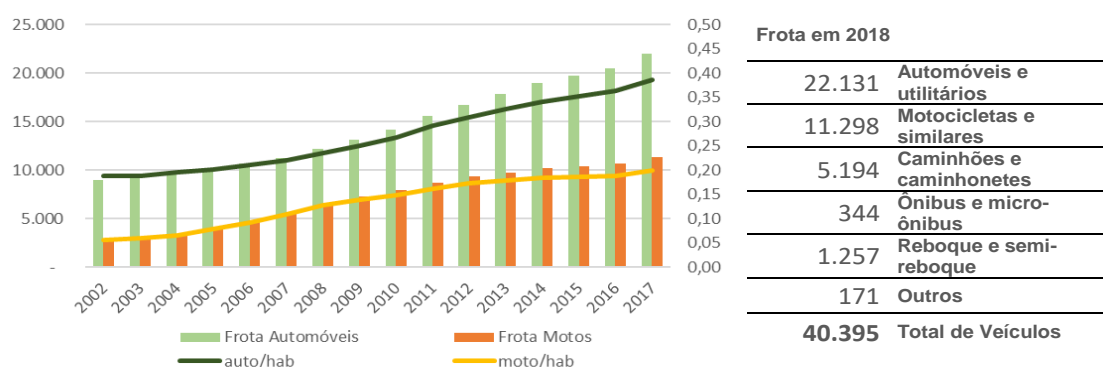


Gráfico 17 – Evolução da frota.

Fonte: Denatran. Elaboração: Polo Planejamento

A relação entre a quantidade de motocicletas e a população, por sua vez, mostrou um crescimento ainda mais acentuado. Em 2002 haviam 0,06 motocicletas por habitante, quanto em 2017 a relação foi de 0,20. A taxa de crescimento da frota de motocicletas foi de 9,15% a.a.

Tal dinâmica é reflexo do crescimento da renda per capita e da distribuição do uso do solo do município e região. Tais tendências serão levadas em consideração na etapa de projeção dos cenários futuros. Bem como a baixa e deficitária oferta do serviço público como poderemos observar no item 10.2 deste relatório e no Produto 3 – Documento comunitário de conhecimento da Realidade: Audiências e Reuniões, que sintetiza as reivindicações feitas pela população durante as audiências territorializadas.

¹⁰ <https://www.denatran.gov.br/estatistica/237-frota-veiculos> (último acesso em 06/03/2019)

14.6. Problemas e demandas da mobilidade na cidade

Se analisando o sistema viário e sua infraestrutura de apoio, assim como os destaques do desenvolvimento da área de transportes, pode-se mencionar as grandes questões que envolvem estes temas na cidade.

O mapa a seguir traz e ajuda a localizar as principais demandas e problemas no que se refere as vias públicas de Ibitinga. Nele, estão expostos os pontos onde existem problemas com transporte público, circulação, sinalização, geometria e estacionamentos, além de demandas por implantação de ciclovias, criação e expansão de vias, e desenvolvimento de um circular turístico no centro do município. Ao todo, foram 43 (quarenta e três) pontos destacados.

Tais reivindicações foram apontadas pela própria população e pelos técnicos da prefeitura, nas sete audiências realizadas para a construção deste diagnóstico, entre os dias 15 e 25 de outubro de 2018.

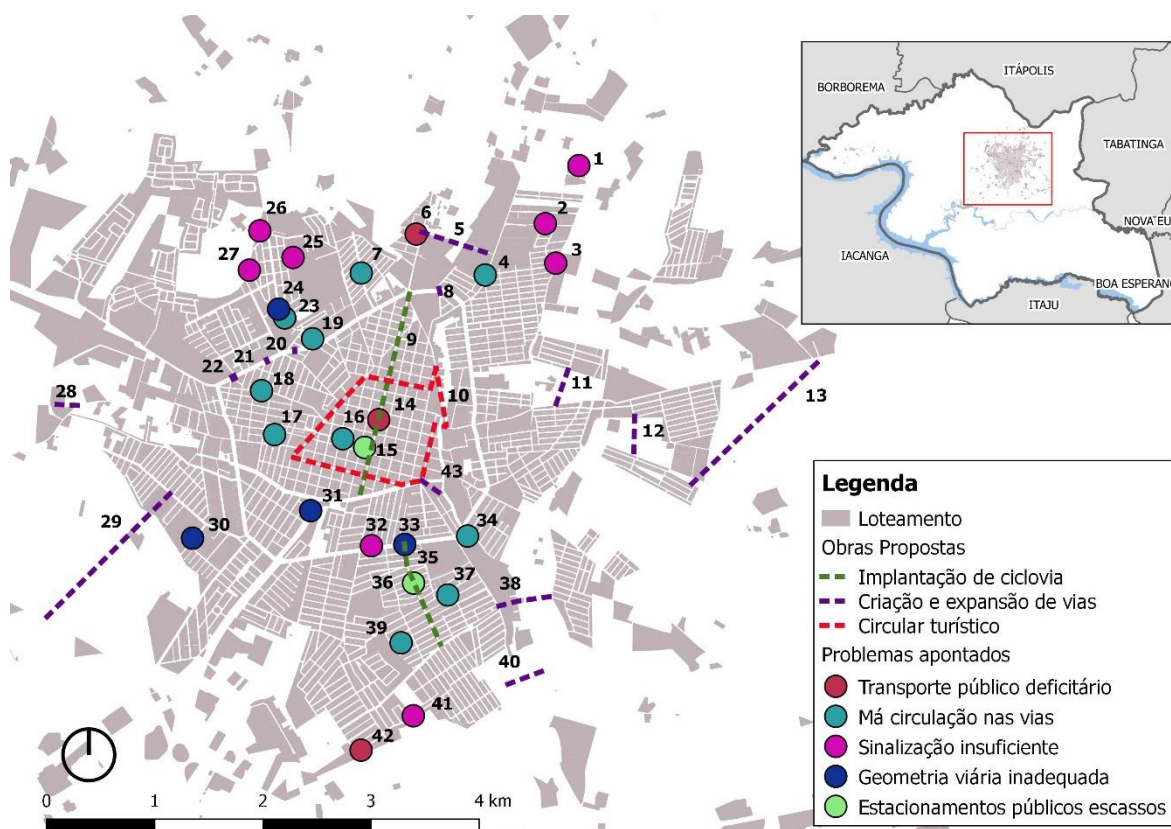


Figura 44 – Localização das reivindicações referentes à transporte e sistema viário em Ibitinga. Fonte e Elaboração: Polo Planejamento

Pode-se notar uma concentração de pontos na região central da cidade, onde, além de demandas por uma ciclovia na Avenida Dom Pedro II (ponto 9 no mapa) e pela implantação de um circular turístico entre a Rua Capitão Felício Racy e a Avenida Maria Alves Ponchio (ponto 10 no mapa), também são reivindicadas soluções para alguns problemas da área, tais como: linhas insuficientes de ônibus coletivos (ponto 14 no mapa); estacionamentos públicos escassos (ponto 15 no mapa); vias com geometria inadequada (ponto 31 no mapa); e, principalmente, dificuldade de circulação (pontos 16, 17, 18, e 19 no mapa).

O centro de Ibitinga se configura como um forte atrativo turístico para cidade, por conta da localização dos comércios de confecção e bordados. Com isso, em dias úteis, de segunda a sexta, há uma movimentação relativamente grande de pedestres e veículos na região, sendo ainda maior aos finais de semana e feriados. Tal situação provoca um tráfego intenso em nas ruas de comércio e impõem obstáculos para locomoção a pé pelas calçadas, nas quais os lojistas estendem suas vitrines e deixam pouco espaço para passagem.

Tanto os cidadãos quanto os técnicos da prefeitura apontaram como urgente a implantação de sistema de Zona Azul na cidade para ordenar os problemas de falta de vagas no centro da cidade, uma vez que lojistas e trabalhadores têm o hábito de deixar seus carros estacionados próximo as lojas durante todo o período de trabalho, dificultando a parada de consumidores ou usuários de serviços disponíveis na região.

Já sobre as outras áreas da cidade, a tabela abaixo apresenta a descrição de cada uma das 43 (quarenta e três) reivindicações indicadas no mapa, detalhando a sua localização e principais aspectos.

Localização	Grupo	Descrição
1	Sinalização insuficiente	Instalação de sinalização na Estrada Municipal Ibitinga 142, no bairro Jardim Primavera
2	Sinalização insuficiente	Instalação de nomes das vias ao leste da Estrada Municipal Ibitinga 142, no bairro Vila Maria
3	Sinalização insuficiente	Instalação de sinalização na Estrada Municipal Ibitinga 142, no bairro Vila Maria
4	Má circulação nas vias	Tráfego intenso na Avenida Wilson Pinheiro
5	Criação e expansão de vias	Nova via que ligue a Rua Dom Pedro II a Avenida Wilson Pinheiro, por meio dos bairros Vila Maria e Bancários
6	Transporte público deficitário	Ausência de ônibus na Vila dos Bancários
7	Má circulação nas vias	Velocidade inadequada na Estrada Municipal da Roseira
8	Criação e expansão de vias	Novo cruzamento na Avenida Engenheiro Ivanil Francischini
9	Implantação de ciclovia	Implantação de ciclovia na Avenida D. Pedro II
10	Circular turístico	Criação de um Circular turístico, da Rua Capitão Felício Racy até Avenida Maria Alves Ponchio

Localização	Grupo	Descrição
11	Criação e expansão de vias	Nova via que ligue os bairros Paineiras e Pacola
12	Criação e expansão de vias	Nova via que ligue o bairro São Benedito ao leste do bairro Paineiras
13	Criação e expansão de vias	Nova via que ligue a Rua Alagoa a Avenida João Silvestre Custódio
14	Transporte público deficitário	Linhas de ônibus insuficientes no centro
15	Estacionamento público escasso	Estacionamento público escasso na região central
16	Má circulação nas vias	Dificuldade de locomoção a pé pelas calçadas do centro
17	Má circulação nas vias	Sentido inadequado na Avenida Treze de Maio
18	Má circulação nas vias	Sentido inadequado na Avenida Japão
19	Tráfego intenso	Tráfego intenso no cruzamento da Avenida Engenheiro Ivanil Francischini e Avenida Anália Maria de Lima Ramos
20	Criação e expansão de vias	Criação de mais retornos na Avenida Engenheiro Ivanil Francischini
21	Criação e expansão de vias	Criação de mais retornos na Avenida Engenheiro Ivanil Francischini
22	Criação e expansão de vias	Criação de mais retornos na Avenida Engenheiro Ivanil Francischini
23	Má circulação nas vias	Velocidade inadequada na Avenida Anália Maria de Lima Ramos
24	Geometria viária inadequada	Conflito no cruzamento entre a Avenida Anália Maria de Lima Ramos e Rua Luís Espósito
25	Implantação de ciclovia	Implantação de ciclovia na Rua José Augusto Massola
26	Sinalização insuficiente	Instalação de sinalização na Rotatória Marilda Alves Lopes
27	Sinalização insuficiente	Instalação de sinalização no término da Rua Pedro Cicotti e início da Avenida Anália Maria de Lima Ramos
28	Criação e expansão de vias	Prolongamento da Avenida Treze de Maio
29	Criação e expansão de vias	Prolongamento da Rua João Farah
30	Geometria viária inadequada	Posicionamento ineficiente do lote no bairro Alto dos Pinheiros
32	Sinalização insuficiente	Instalação de semáforo na Avenida Engenheiro Ivanil Francischini
33	Geometria viária inadequada	Retorno inadequado na Avenida Engenheiro Ivanil Francischini
34	Má circulação nas vias	Tráfego intenso no cruzamento da Avenida Engenheiro Ivanil Francischini e Avenida Anchieta
36	Estacionamento público escasso	Estacionamento insuficiente na Rua José Augusto Massola
37	Má circulação nas vias	Sentido inadequado na Rua Estéfano Biava

Localização	Grupo	Descrição
38	Criação e expansão de vias	Nova via que ligue os bairros Jardim Santa Clara e Flamboyant
39	Má circulação nas vias	Sentido inadequado na Avenida Cecília Casemiro
40	Criação e expansão de vias	Construção de ponte para conexão com a nova perimetral
41	Sinalização insuficiente	Instalação de placas na Rua Valentina Minzone Palanque
42	Transporte público deficitário	Transporte público ineficiente no bairro dos Ipês
43	Criação e expansão de vias	Nova via que ligue a Avenida Carolina Gereto Dal'acqua a Avenida Anchieta

Tabela 11 – Reivindicações da população local nas audiências. Fonte e Elaboração: Polo Planejamento

14.7. Trânsito – Congestionamentos e nós viários

O mapa a tabela abaixo apresenta os principais pontos de congestionamento ou lentidão levantados durante as visitas técnicas, reuniões com técnicos e audiências com moradores e a descrição de cada ponto apontando a origem do problema para que nas próximas etapas da Revisão do Plano Diretor possamos avaliar as melhores soluções para estes casos.

Poderemos observar na descrição dos pontos de congestionamento, que a grande maioria deste se localiza nos entroncamentos com a Av. Engº Ivanil Francischini devido à sua característica perimetral que interliga todas as regiões da cidade e que possui um grande fluxo de veículos, principalmente nas horas pico.



Figura 45 – Localização dos principais pontos de congestionamento e nós viários. Fonte e Elaboração: Polo Planejamento

Pontos Demarcados de Maior Fluxo ou Congestionamento	
PONTO 1	Excesso de fluxo na rotatória existente entre as Avenidas Japão e Av. Eng° Ivanil Francischini devido ao movimento gerado pelas empresas somado ao tráfego já carregado da Perimetral nos horários de pico. Segundo o Departamento de trânsito, nesse ponto deverá ser implantado um semáforo.
PONTO 2	O cruzamento da Rua Maria Geraldina da Mota com Av. Eng° Ivanil Francischini também é considerado um ponto de grande movimento em virtude da localização de um importante fábrica de bordado, uma vez que a maioria dos funcionários tem que cruzar a já movimentada Avenida Perimetral.
PONTO 3	Na rotária implantada no entroncamento das avenidas Wilson Pinheiro com a Av. Eng° Ivanil Francischini, o excesso de sentidos que se entrelaçam acabam por provocar filas e dificuldade de deslocamento na região.

PONTO 4	Responsável pela captação de fluxo de diversos bairros, a Avenida Anchieta acaba por sobrecarregar a rotária no seu cruzamento com a Av. Eng° Ivanil Francischini. Situação essa agravada pela existência do cemitério que além de funcionar como uma barreira física, ainda acaba sendo um gerador/atratador de tráfego.
PONTO 5	Cruzamento da Av. Eng° Ivanil Francischini com a Rua Setimio Montanari costuma ser um ponto de bastante conflito devido a captação de fluxo de bairros bastante populosos e ligação direta com o Centro da Cidade.
PONTO 6	Na Rua Cecília Casemiro de Amorim (ao Sul da Av. Eng° Ivanil Francischini) localiza-se um grande e movimentada área de comércio conhecida como segundo centro, além de fazer a captação de grandes bairros residenciais e permitir acesso direto ao centro da cidade. Este grande ponto de atração acaba por sobrecarregar o cruzamento com a Av. Eng° Ivanil Francischini, causando lentidão e congestionamento na hora pico. Nas audiências públicas, os moradores se queixaram da retirada do semáforo que havia no cruzamento.
PONTO 7	A rotatória do Cristo também é o entroncamento do acesso das rodovias com a Av. Eng° Ivanil Francischini, duas vias de grande movimento, que apresentam problemas de fluxo intenso e lentidão na hora de pico devido a grande quantidade de veículos que circulam nas duas avenidas.
PONTO 8	Este ponto estratégico para comércio do centro deverá receber, segundo o Departamento de Trânsito, um semáforo para ordenar o fluxo no local.
PONTO 9	A Rua 13 de Maio é uma das principais ruas de comércio do centro da cidade que possui um tráfego intenso durante todo o dia e não apenas no horário de pico, devido à grande movimentação de consumidores circulando e veículos em manobra de estacionamento.
PONTO 10	O ponto localizado em frente a rodoviária, na confluência da Rua Japão com a Rua Felício Salomão, conta com diversos problemas de fluxo e mobilidade causado pelos movimentos dos comércios, lotérica, e também da própria rodoviária.
PONTO 11	A principal rua do Bairro Paulo de Biazzi, a Rua Cecília Casemiro de Amorim, apresenta problemas de fluxo intenso de veículos atraídos pelo comércio na rua e pela escola do bairro.

Tabela 12 – Pontos de maior fluxo de veículos ou congestionamento. Fonte e Elaboração: Polo Planejamento

15. Turismo

Segundo a Lei Complementar Estadual N° 1.261, de 29 de abril de 2015, o Governo do Estado de São Paulo pode conceder a determinados municípios o título de Estância Turística. Nem todas as cidades conseguem tal nomenclatura, para tanto é preciso passar por uma avaliação e apresentar certos requisitos, como: condições de lazer, recreação, recursos naturais e culturais específicos. Além disso, critérios como infraestrutura e serviços dimensionados à atividade turística precisam ser evidentes na cidade.

O Estado de São Paulo possui 67 cidades as quais são consideradas estâncias por cumprirem essas determinações, e Ibitinga é uma delas. Sendo considerada uma Estância Turística antes mesmo da criação da nova lei do governo do estado, pela Lei Estadual nº 8.199/92, Ibitinga

possui atrativos ambientais, rurais, culturais, históricos, religiosos, e comerciais, contando também com uma oferta de hotéis, restaurantes, serviços bancários, serviços mecânicos, serviços de saúde e de segurança.

Porém como poremos observar mais adiante no Gráficos 17 – Empregos por Setor e no Gráfico 24 – Evolução do PIB Criativo no Brasil, do Capítulo 18 - Análise Socioeconômica, as atividades diretamente voltadas ao turismo, como hotéis, pousadas e agências de turismo, se mostram bastante incipientes, na medida em que declaram um baixo nível de emprego. Provavelmente, estes setores são marcados por uma alta informalidade na relação empregatícia, o que fortalece a ideia de um setor ainda bastante fraco, não obstante o fato de o município ser uma Estância Turística e ter um forte apelo turístico, tanto pelos seus atributos ambientais, quanto culturais e patrimoniais.

Nesse contexto, neste item do diagnóstico, serão apresentados os principais atrativos turísticos da cidade levantados pelo Plano Diretor de Turismo (2016-2020) de Ibitinga, assim como os principais problemas do setor.

A tabela abaixo apresenta um resumo da infraestrutura disponível para os turistas na cidade, de acordo com o Inventário Turístico Municipal produzido pela Secretaria de Turismo da cidade.

INFRAESTRUTURA DISPONÍVES PARA O TURISMO	
Hotéis	7
Leitos	619
Restaurantes	22
Farmácias	9
Hospitais	4
Rodoviárias	1
Empresa de ônibus	4
Lojas de bordados	92
Bancas de bordados artesanais (feirinha)	596
Agencia de viagem	5

Tabela 13 – Infraestrutura Disponível para o Turismo
Fonte: Inventário Turístico Municipal

15.1. Turismo Ambiental e de Aventura

Ao se tratar deste tipo de turismo na cidade, primeiramente, é preciso mencionar os rios que compõe sua singular bacia hidrográfica, relacionando os atrativos naturais da cidade. Tais rios são: Tietê, Jacaré-Pepira, Jacaré-Guaçu, Ribeirão dos Porcos, e Rio São Lourenço, sendo propícios a esportes náuticos como botes, lanchas e esqui, e à pesca de peixes pequenos.

15.1.1. Rio Tietê



Foto 4 - Usina Hidrelétrica de Ibitinga

O Rio Tietê nasce na cidade Salesópolis, SP (a 96 km da capital paulista), na serra do Mar, a 1.120 metros de altitude. Possui uma extensão de 1.100 km e banha 62 municípios, até desaguar no Rio Paraná, no município de Itapura, na divisa com o estado do Mato Grosso do Sul.

Em Ibitinga, este rio comporta a Usina Hidrelétrica da cidade que, situada à jusante da barragem de Bariri e à montante da barragem de Promissão, entre os municípios de Ibitinga e

Iacanga, tem capacidade de produzir 131,4 Kw de energia, num reservatório de 114 km² de extensão e uma barragem com 1.519, 75 metros de comprimento.

Tendo iniciado sua operação em de 24 de abril de 1969, a hidrelétrica integra a importante Hidrovia Tietê-Paraná através de sua eclusa, contribuindo para o transporte de toneladas de cana de açúcar, madeira, calcário, soja e outros produtos, permitindo também o tráfego de embarcações de turismo e esporte-recreio, como já mencionado.

15.1.2. Rio Jacaré-Guaçu e Rio Jacaré-Pepira



Foto 5 - Rio Jacaré-Guaçu

O Rio Jacaré-Guaçu nasce na confluência do Ribeirão Feijão com o rio do Lobo logo abaixo da barragem da Represa do Broa na divisa dos municípios de Itirapina com São Carlos, atravessando os municípios de Itirapina, São Carlos, Ribeirão Bonito, Araraquara, Gavião Peixoto e Nova Europa para desaguar na margem direita do rio Tietê, dentro do município de Ibitinga.

Já o Rio Jacaré-Pepira nasce na divisa entre as cidades de Brotas e São Pedro, na Serra de Itaqueri a uma altitude de 960 metros, com um percurso de 174 km, desembocando no Rio Tietê, também em Ibitinga, com uma altitude aproximada de 400 metros.

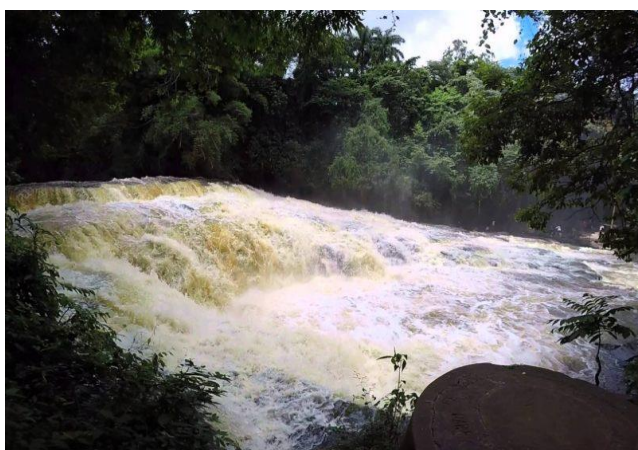


Foto 6 - Rio Jacaré- Pepira

As várzeas destes dois rios integram a Área de Proteção Ambiental – APA de Ibitinga, criada pela Lei Estadual nº 5.536, de 20 de janeiro de 1987, com o objetivo de proteger as áreas alagadas denominadas popularmente como “Pantaninho” (várzea do rio Jacaré-Pepira) e “Varjão” (várzea do rio Jacaré-Guaçu). Nestas duas regiões, as quais integram o chamado “Pantanal Paulista”, ocorrem importantes remanescentes de vegetação em estágio avançado de regeneração e a fauna a ela associada, como: tamanduá mirim, veado campeiro, lobo guará,

onça parda, além de diversas espécies de aves e peixes, algumas delas ameaçadas de extinção.

Tratam-se de dois ambientes com uma vasta biodiversidade, que têm potencial para serem explorados de forma sustentável, por meio do ecoturismo.

Atualmente, tanto o “Pantaninho” quanto o “Varjão” são ocupados por muitos ranchos e clubes náuticos, os quais se encontram, em grande parte, irregulares conforme as normas estabelecidas para a APA. Muitos proprietários destes ranchos são oriundos de outros municípios e, diante desta realidade consolidada é que existe o objetivo da criação de uma “zona de interesse turístico” capaz de regulamentar o uso e ocupação do solo, estimulando a locação e atividades turísticas.

15.1.3. Rio Ribeirão dos Porcos e Rio São Lourenço



Foto 7 - Rio Ribeirão dos Porcos

O Ribeirão dos Porcos é formado por vários ribeirões, mas tem como principal afluente o Rio São Lourenço. Ele está localizado no extremo oeste da APA Ibitinga fazendo divisas com os municípios e Borborema e Tabatinga. Tem sua foz no Rio Tietê abaixo da Usina Hidrelétrica de Ibitinga.

O Ribeirão dos Porcos possui uma mata ciliar bastante preservada, abrigo para muitos animais como a anta, quatis, macacos pregos e uma infinidade de pássaros. Além disso, nele também se encontram corredeiras onde pode-se praticar o boia-cross (segmento do turismo de aventura).

15.2. Turismo Rural



Foto 8 - Fazenda Voltinha

Há menos de um quilômetro do Distrito de Cambaratiba, está localizada a Fazenda Voltinha, que vem se consolidando como um destino de Turismo Rural e de aventura.

Adquirida por volta de 1900, a fazenda começou sua produção de café em 1940, desde o plantio até seu beneficiamento, contando com o trabalho de imigrantes italianos. Cabe mencionar também que, antes de serem inseridas no mercado deste grão, estas terras se destinavam ao

plantio de milho, algodão e a criação de animais.

Atualmente, as principais atividades desenvolvidas na fazenda estão relacionadas à plantação de cana de açúcar, à pecuária, e ao turismo. Dentre os principais atrativos turísticos estão: a Trilha do Macaco (ecoturismo); o passeio de boia-cross no Rio São Lourenço, contando com três percursos diferentes (turismo de aventura e ecoturismo); o passeio pelo terreiro do café e contato com os animais (turismo rural); e a visita à casa sede que conta com um mini museu, onde estão expostos objetos do início do século XX.

15.3. Turismo Cultural e Histórico

Dentre os atrativos histórico e culturais de Ibitinga, podem ser citados a Matriz do Senhor Bom Jesus, a Biblioteca Municipal, a Escola Professor Ângelo Martino, o Museu Duílio Galli, e a Praça Rui Barbosa, os quais estão detalhados a seguir.

15.3.1. Matriz do Senhor Bom Jesus



Foto 9 - Matriz do Senhor Bom Jesus



Foto 10 - Foto da Cripta do menino Nelsinho Santana.

Um dos pontos turísticos da área urbana da cidade é a Matriz do Senhor Bom Jesus, igreja onde se encontra a cripta do menino Nelsinho Santana, construída em 20/12/11, quando foram trazidos seus restos mortais.

Nelsinho Santana, um jovem Ibitinguense nascido em 31 de julho de 1955, era o terceiro filho do casal João Joaquim Santana e Ocrécia Santana, que aos 9 anos, na véspera de natal, faleceu na Santa Casa de Misericórdia de Araraquara, após ter amputado o braço esquerdo. O menino foi enterrado como indigente na cidade de Araraquara pois seus pais não tinham condições financeiras para fazer um funeral. No ano de 2011 seu corpo foi exumado, e seus restos mortais foram colocados em duas caixas e trasladados para a Paroquia Senhor Bom Jesus em Ibitinga, onde o corpo foi preparado para ser colado na cripta que

foi construída dentro da Igreja Matriz do Senhor Bom Jesus.

No ano de 2009 ele foi declarado como “Servo de Deus” e seu processo de Beatificação e Canonização está em processo no Vaticano.

15.3.2. Biblioteca Municipal Iracema Casemiro Amorim



Foto 11 - Biblioteca Municipal

Segundo o estilo da arte renascentista, o prédio da Biblioteca Municipal, também localizada na área central da cidade, foi criado pelo arquiteto Rosalbino Tucci, com a inauguração em 9 de fevereiro de 1930. A princípio, a construção não abrigava uma biblioteca, mas sim a primeira agência bancária da cidade, o Banco Melhoramentos de Ibitinga.

Em 11 de Junho de 1941, o Banco Melhoramento de Ibitinga foi vendido ao Banco Mercantil de São Paulo, que manteve suas operações até a data de 16 de maio de 2003, quando foi adquirido pelo Banco Bradesco S/A. O Prédio ficou vazio até 2006, ano de sua reinauguração como a Biblioteca Municipal Professora Iracema Casemiro Amorim, sendo tombada como Patrimônio Histórico pelo CONDEPHAT.

15.3.3. E.E Prof. Ângelo Martino



Foto 12 - Escola Estadual Professor Ângelo Martino

Tendo iniciado suas atividades como Grupo Escolar de Ibitinga, a Escola Estadual Professor Ângelo Martino foi instalada em 16/04/1914, recebendo como título oficial o nome de seu primeiro diretor, Professor Ângelo Martino. Na época da inauguração existiam cinco classes e um contingente de 300 alunos matriculados, sendo um marco na tradição educacional da cidade e do estado.

Esta é uma das integrantes de um conjunto de 126 escolas públicas construídas pelo Governo do Estado de São Paulo entre 1890 e 1930 que compartilham significados cultural, histórico e arquitetônico. Essas edificações marcam o início das políticas públicas educacionais estaduais que, durante a Primeira República, reconheceram como inerente ao papel do Estado a

promoção do ensino básico, dito primário, e a formação de professores bem preparados para tal função.

Quanto ao prédio, trata-se de uma técnica construtiva simples, consolidando o uso de alvenaria de tijolos e por uma linguagem estilística que simplificou os atributos da tradição clássica acadêmica. Em 1998, ele recebeu uma ampla reforma, tendo retornado a sua planta original, e em 2002, o órgão Condephaat deliberou e aprovou o tombamento do prédio, sob a categoria Educação e Pesquisa.

15.3.4. Museu Duílio Galli



Foto 13 - Museu Duílio Galli

Existente desde 29 de junho de 1984, o museu conta com um acervo de 130 obras, composto por pinturas a óleo, gravuras, desenhos, serigrafias, esculturas acadêmicas, impressionistas, primitivas etc. Obras de artistas de renome integram o acervo: Tarsila do Amaral, Alfredo Volpe, Vinícius Pradella e Aldemir Martins, entre outros.

15.3.5. Praça Rui Barbosa



Foto 14 - Praça Rui Barbosa

As praças de Ibitinga também fazem parte das atrações turísticas da cidade uma vez que são patrimônios históricos. A Praça Rui Barbosa está localizada no centro da cidade em frente à Igreja Matriz.

15.4. Turismo Religioso

Ibitinga também aparece no mapa de eventos e tradições religiosas no Brasil, tendo como principais acontecimentos a Via Sacra, o Corpus Christi e, mais recentemente, o Caminho da Fé.

15.4.1. A Via Sacra



Foto 15 - Via Sacra em Ibitinga

A Via Sacra é um evento cultural encenado pelo “Grupo de Teatro Bom Jesus”, formado por uma equipe com mais de 200 atores. Dividida em 15 atos, a encenação relata os últimos momentos de Jesus Cristo na Terra, do julgamento à morte, e por fim, à ressurreição. O evento tem como público principal os moradores da cidade, além de atrair visitantes das cidades vizinhas.

15.4.2. O Corpus Christi



Foto 16 - Corpus Christi em Ibitinga

Corpus Christi é um evento religioso organizado pela Paróquia do Senhor Bom Jesus, com apoio da Prefeitura Municipal, que consiste em enfeitar com bordado algumas ruas do centro da cidade, formando um corredor por onde o padre caminha segurando o ostensório e uma procissão de fiéis vai atrás rezando.

São 10 quarteirões enfeitados, com bordados produzidos em Ibitinga, e, após a procissão, os bordados são vendidos, sendo a renda gerada revertida para a Associação do Senhor Bom Jesus.

15.4.3. Caminho da Fé

O *Caminho da Fé* é uma rota turística religiosa inspirada no milenar Caminho de Santiago de Compostela (Espanha), criado para dar apoio aos peregrinos que seguem rumo ao Santuário Nacional de Aparecida, oferecendo-lhes a infraestrutura necessária nos mais de 1.000 Km de rota.

O Caminho da Fé foi inaugurado em 11 de fevereiro de 2003, na cidade de Águas da Prata/SP. Desde então, mais cidades foram sendo incorporadas ao trajeto, o qual conta hoje com 40 cidades as quais recebem todos os anos peregrinos oriundos de todas as regiões do Brasil e de diferentes partes do mundo, propiciando integração cultural e contribuindo para desenvolvimento econômico e social da região.

A partir de dezembro de 2018, Ibitinga passou ser umas destas cidades.

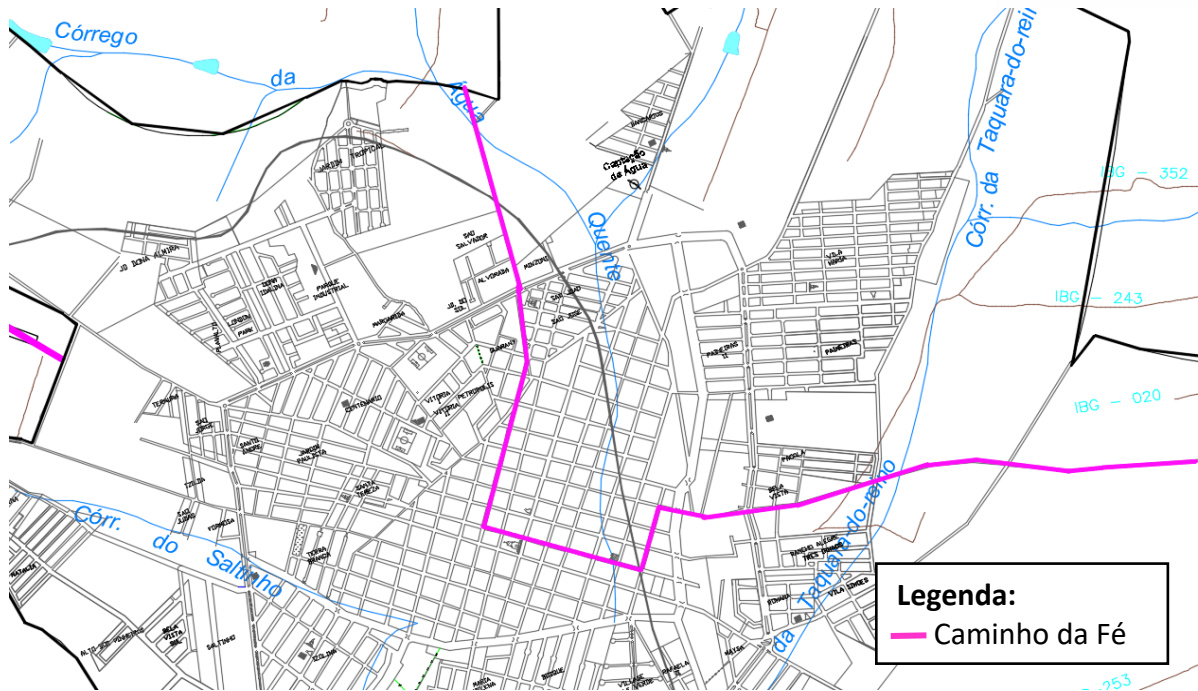


Figura 46 – Rota do Caminho da Fé passando dentro da cidade de Ibatinga

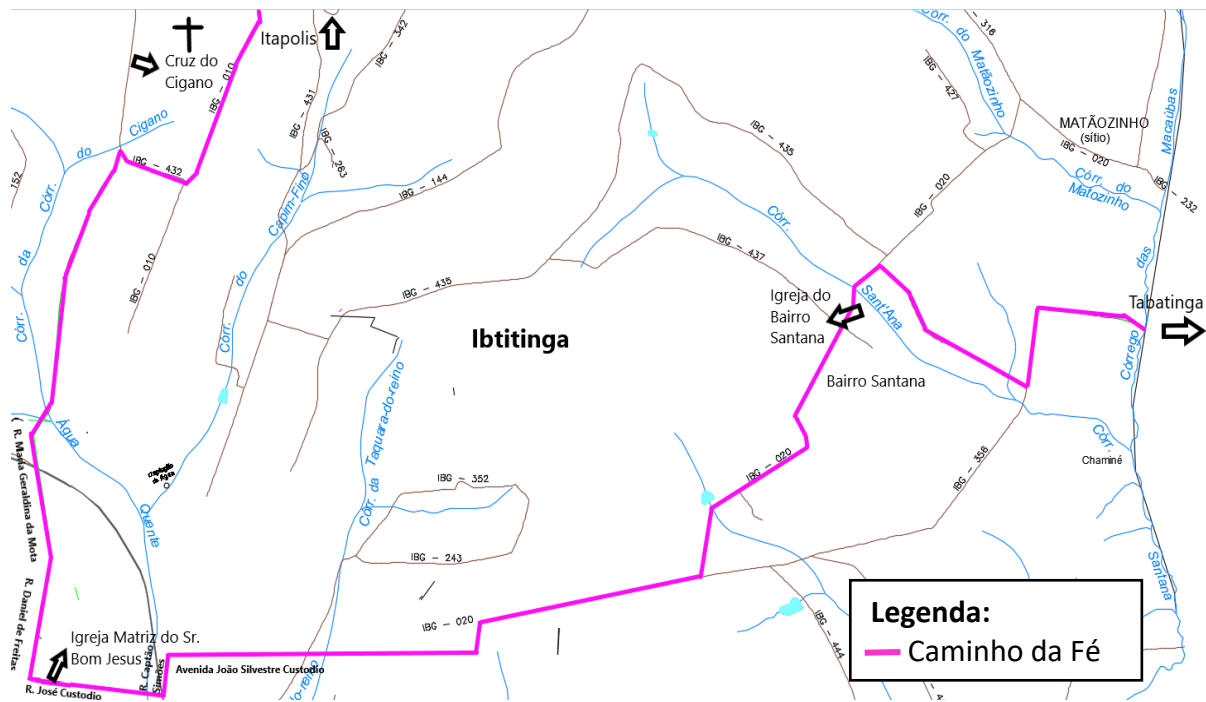


Figura 47 – Rota do Caminho da Fé

15.5. Turismo Comercial



Foto 17 - 43ª Feira do Bordado de Ibitinga

Adentrando agora no principal atrativo turístico da cidade e, assim, numa das grandes fontes de receita dos seus moradores, Ibitinga configura-se como a “Capital Nacional do Bordado”.

Ao longo dos anos, a produção do bordado na Estância Turística de Ibitinga consolidou uma cadeia produtiva que engloba cerca de 2.200 estabelecimentos comerciais, industriais e de serviços, responsáveis por aproximadamente 40 mil empregos diretos e indiretos. A cidade pode até ser considerada um shopping a céu

aberto, pois em suas ruas centrais encontra-se o ‘Centro Comercial’, composto por mais de 1.200 lojas que comercializam produtos têxteis. Estas, junto com as fábricas e outros pontos de venda, formam um total de mais de 2.800 estabelecimentos produtores e comercializadores de bordados.

Nesse contexto, para fomentar e divulgar a atividade, todos os anos são realizados eventos específicos sobre os bordados em Ibitinga, os quais são a Feira do Artesanato e a Feira do Bordado.

LEITE (2009) destaca um importante salto para o bordado no ano de 1973, nesse ano a Singer montou uma escola de bordado e ensinou, de forma gratuita, a atividade do bordado. No ano seguinte aconteceu a I Feira do Bordado de Ibitinga e contou com um grande sucesso, os expositores ficaram sem estoque, até então a atividade ainda era marcada predominantemente pela mão de obra feminina. Após o sucesso da feira, a mão de obra masculina começa a ingressar na atividade do bordado, campanhas foram realizadas para o



Foto 18 - 44ª Feira do Bordado de Ibitinga

ingresso dos homens na atividade (com o apoio da Prefeitura, Banco do Brasil e da Rádio Local). Em 1978 a feira já tinha conhecimento nacional e de um total de 40 mil habitantes do município, mais de 50% deles estava envolvido com a atividade do bordado.

15.5.1. Tradicional Feirinha do Bordado



Foto 19 - Feira do Bordado aos finais de semana.

Há 25 anos Ibitinga oferece aos seus visitantes uma “Feira de Artesanato” que acontece todos os sábados das 04h00 às 13h00 horas. São 626 bancas, com os mais diversos artigos em bordados artesanais, concentrados em três ruas ao redor da Igreja Matriz.

Há uma boa oferta de produtos artesanais, como almofadas, panos de prato, fronhas, tapetes etc. Além de ótimos restaurantes, lanchonetes, sorveterias, agências bancárias, ponto de taxi e uma outra feira de produtos do campo: frutas, legumes, verduras,

vassouras, flores, e até barracas de pasteis como uma ótima opção para o lanche.

A Feira do Artesanato é gratuita, mas os artesãos precisam estar cadastrados na prefeitura e devem produzir seu material artesanalmente. Muitos deles já são microempreendedores individuais (MEI), fazendo assim parte do mercado formal de trabalho.

Dentro das barracas os preços são bastante atrativos e alguns vendedores possuem até máquinas de cartão de crédito. Contudo, vale destacar que, pelo decreto nº 3516-A de 20 de dezembro de 2012, os expositores da feirinha de artesanato, não podem comercializar alguns produtos que são exclusivos das lojas.

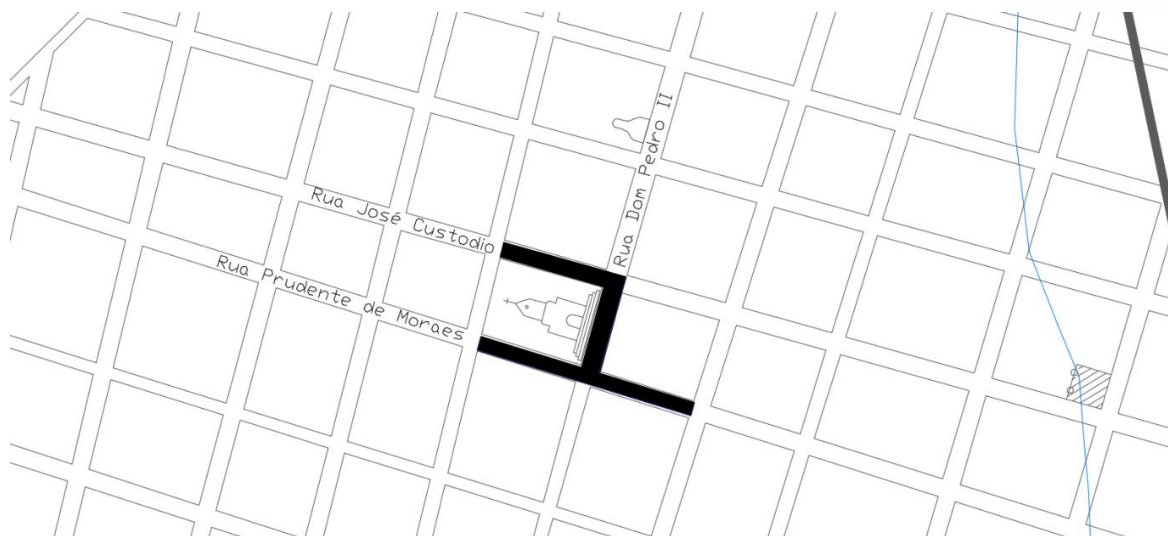


Foto 20 - Mapa da feira de sábado (em preto as ruas onde ocorre a feira no centro da cidade)

15.5.2. Feira do Bordado



Foto 21 - 41ª Feira do Bordado de Ibitinga

A força motriz da economia ibitinguense tem o seu ápice anualmente, por ocasião da realização da 'Feira do Bordado de Ibitinga'.

A idealizadora da feira do bordado foi a Senhora Juliana Zapata Camas, Presidente de Honra da 'Primeira Feira do Bordado de Ibitinga', que ocorreu no ano de 1974. Este evento aconteceu por dois dias, em um sábado e um domingo, contando com um grande sucesso.

A partir da segunda edição da 'Feira do Bordado de Ibitinga', o evento passou a ser realizado durante uma semana inteira, contando com shows diários para entretenimento do público local. A cidade começou então, a se transformar e as lojas foram se multiplicando, embora o bordado continuasse totalmente artesanal.

A importância da Feira foi crescendo e o evento passou a ser prioridade da prefeitura, sendo que, em 2003, foi construído um local próprio para a sua realização, o "Pavilhão Permanente de Exposições Dr. Licínio Hilmar de Oliveira Arantes".

Sendo organizada todos os anos pela prefeitura, a Feira acontece sempre na primeira quinzena de julho, já fazendo parte do calendário turístico da cidade e do Estado de São Paulo. Com uma história de crescimento e sucesso, este ano o evento chegará a sua 46ª edição.

A 'Feira do Bordado de Ibitinga' é um evento onde os empresários do setor apresentam aos consumidores em geral, as novidades bordadas no segmento de cama, mesa, banho, cozinha, decoração, bebê e moda noiva. Durante os dez dias do evento, a movimentação financeira gira em torno de 10 milhões de reais, com mais de 170 expositores distribuídos em 25 mil metros quadrados de área. São 12 shows principais e mais de 15 shows de abertura, com um público visitante de 200 mil pessoas, oriundas de todas as regiões do país.

16. Área Rural

Este capítulo tem como objetivo apresentar as informações levantadas sobre a área rural da cidade. Nesse sentido foram analisados os dados e informações constantes no Plano Municipal de Desenvolvimento Rural Sustentável (2010-2013), no GPS Rural e no Cadastro de Áreas Rurais. Os dados econômicos sobre Agricultura na área rural serão apresentados em detalhes na seção 18.4, A Agricultura na Economia, do capítulo 18, Análise .

16.1. Plano Municipal de Desenvolvimento Rural Sustentável (2010 – 2013)

Sobre a produção agrícola do município, o Plano Municipal de Desenvolvimento Rural Sustentável (2010 – 2013), traz algumas dificuldades e potencialidades destas plantações e criações. Dentre as dificuldades as mais apontadas foram negociação individualizada da produção, baixa tecnologia, obstáculos na comercialização, falta de mão de obra qualificada, falta de conservação do solo, e falta de fornecedores de insumos na região. Já como potencialidades apareceram a facilidade de crédito, as possibilidades de parcerias com institutos de pesquisa especializados, a boa qualidade dos produtos, e exportação com possibilidades de expansão.

Neste tópico, é preciso ainda tratar das características gerais dos estabelecimentos em questão. Segundo dados do Censo Agropecuário de 2017, 78% (312 unidades) destes locais pertencem aos próprios produtores; 89% (358 unidades) não fazem uso de irrigação; 58% (235 unidades) não utilizam sistema de preparo do solo; e 53% (212 unidades) fazem a adubação do solo, sendo que a maior parte (146 unidades) se utilizam da adubação química.

Quanto aos produtores, conforme o já mencionado Plano de Desenvolvimento Rural, eles recebem assistência técnica da Casa da Agricultura, da Coopercitrus e Técnicos de empresas fornecedoras de insumos agrícolas sediadas em Ibitinga (Agrofito e Cimoagro) e municípios

vizinhos – Agrotécnica de Matão e Milani de Bariri. Eles também têm acesso a toda linha de financiamento do PRONAF (Programa de Fortalecimento da Agricultura Familiar), FEAP (Fundo de Expansão do Agronegócio Paulista) e outras linhas de financiamento rural, através das Agências do Banco do Brasil sediadas em Ibitinga.

Se adentrando nas informações trazidas por este Plano, vale a pena também destacar as diretrizes trazidas por ele, as quais foram construídas para nortear as ações na área rural de Ibitinga. Ao todo, foram onze diretrizes gerais:

1. Promover o Associativismo / Cooperativismo dos produtores rurais e piscicultores;
2. Promover a capacitação dos produtores no manejo das culturas, comercialização e gestão das propriedades rurais e das instalações da piscicultura;
3. Promover a capacitação da mão de obra rural;
4. Promover treinamentos de produtores objetivando a certificação de suas propriedades;
5. Manter em boas condições de tráfego as estradas rurais do município;
6. Promover a adequação e / ou recuperação das Áreas de Preservação Permanentes de nossas propriedades rurais;
7. Estimular a diversificação da produção agropecuária;
8. Melhorar comercialização das Olerícolas;
9. Capacitação técnica dos produtores de Olerícolas e piscicultores;
10. Melhoria das estradas rurais;
11. Adequação à Legislação Ambiental.

16.2. “GPS Caipira” e CAR

Por último, cabe mencionar o “GPS Caipira”. Este é um registro feito pela Prefeitura de Ibitinga de todas as propriedades rurais do município, sendo elas produtoras da agropecuária ou não, para facilitar a localização das mesmas. Ao todo, foram cadastradas 1.390 propriedades, as quais estão mais concentradas nos bairros Monte Alegre (131 propriedades), Capim Fino (97 propriedades), Correguinho (81 propriedades), Taquara do Reino (74 propriedades), e Água Quente (62 propriedades).

O mapa baixo apresenta o mapeamento realizado pelo Governo do Estado de São Paulo de todas as propriedades rurais, chamado de CAR – Cadastro de Área Rural, com recorte na cidade de Ibitinga.

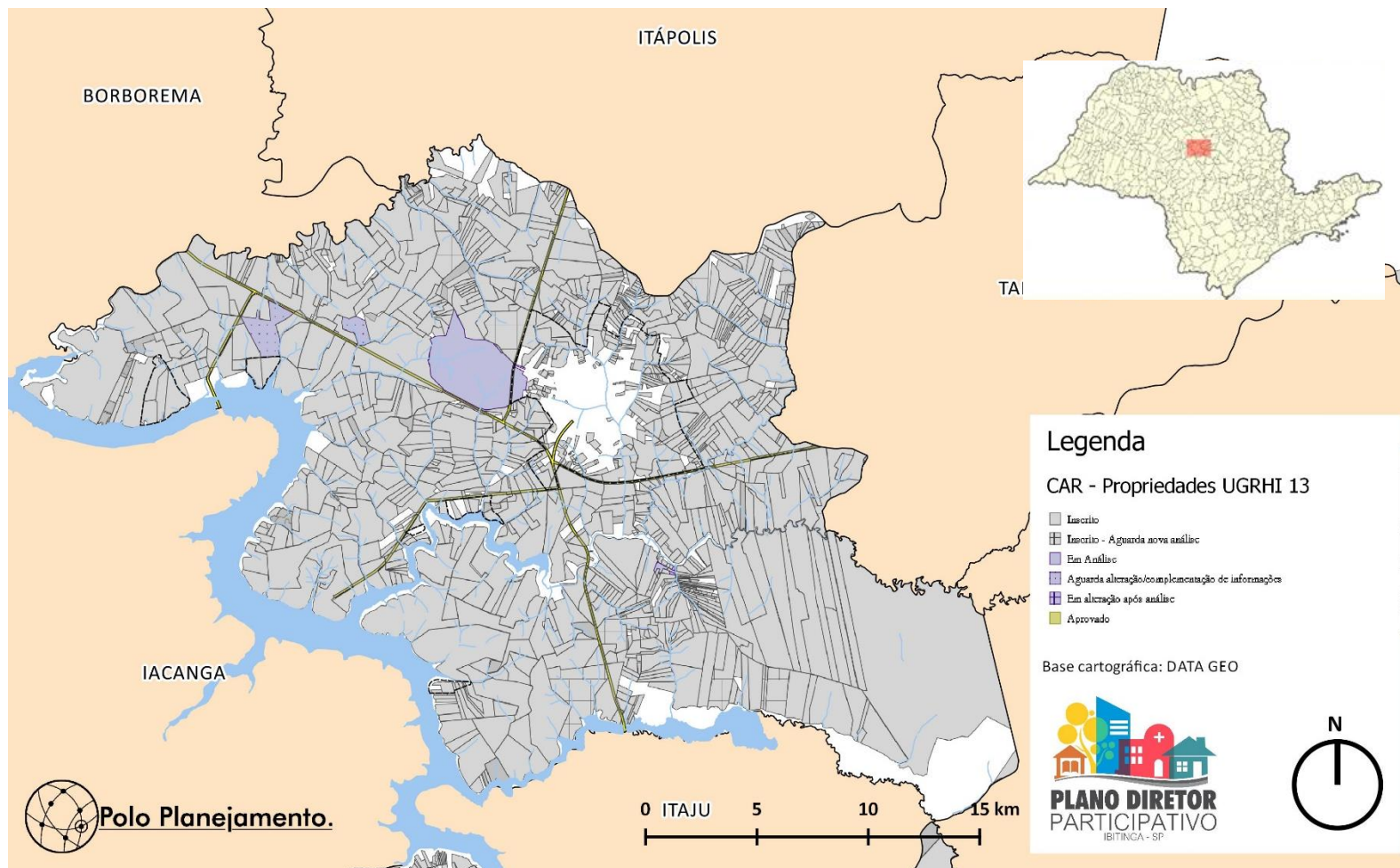


Figura 48 – Propriedades Rurais - CAR. Fonte: DataGeo. Elaboração: Polo Planejamento

17. Meio Ambiente

17.1. Áreas com vegetação original remanescente

Dados do IBGE mostram a degradação desses dois biomas no município, da cobertura da vegetação original temos apenas 4,4% dela (Figura 49). Meneghesso relata, também, anteriormente a criação da APA de Ibitinga o ciclo da usina sucroalcooleira, destacando o ano de 1975 quando realizado o Programa Nacional do Álcool (Proálcool), nesta época as premissas de preservação ambiental foram praticamente todas desrespeitadas. Contudo, a cultura de cana de açúcar não foi a única a desmatar e suprimir a vegetação nativa, as plantações de laranjas tiveram um papel maior, no mesmo período. Os usos abusivos de agrotóxicos, os desmatamentos das áreas de mananciais advindo desde essa época e o uso intensivo da mecanização da água nessas duas monoculturas trouxeram grandes efeitos na produção natural de água do município, como foi visto no capítulo anterior, destacando novamente, aonde o balanço hídrico da região a qual Ibitinga está inserida é classificado como muito crítico.

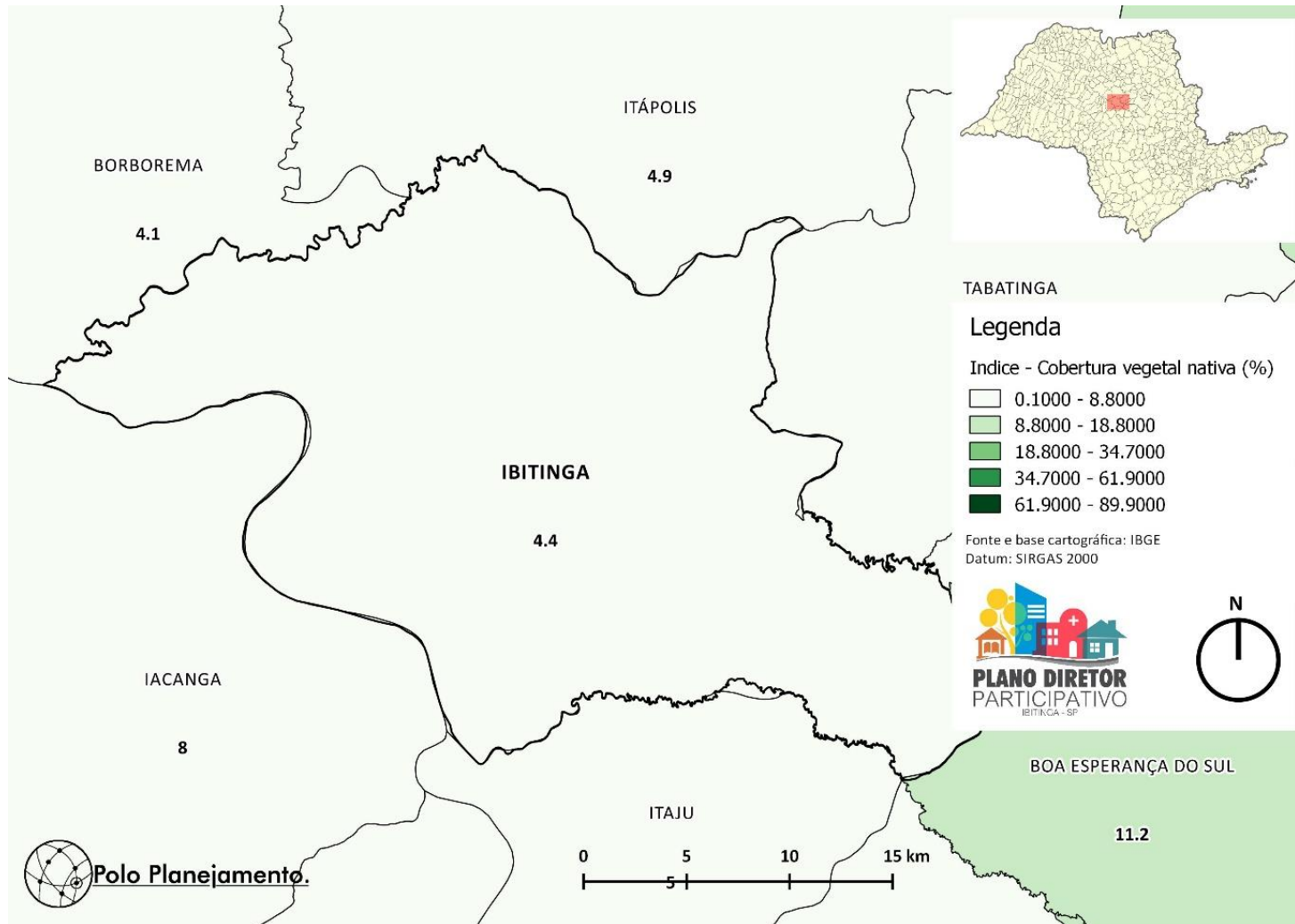


Figura 49 – Índice de cobertura da vegetação nativa remanescente.
Fonte: IBGE. Elaboração: Polo Planejamento

17.2. Áreas de preservação

O mapa da Figura 49 a seguir apresenta a localização das áreas de proteção ambiental demarcadas pelo Macrozoneamento definido pelos artigos 51 a 60, artigo 72, alíneas I e II, artigo 120 e os artigos 121 e 122 da Lei nº 2908, de 06 de outubro de 2006 – Plano Diretor de Ibitinga e também pela alínea III do parágrafo único do artigo 1º e artigos 9 e 12 da Lei Complementar nº 2, de 21 de agosto de 2009.

17.2.1. Zona de Proteção do "Pantaninho"

A Zona de Proteção do Pataninho é uma área de interesse ecológico e faz parte da Área de Proteção Ambiental (APA) de Ibitinga, nela ocorrem importantes remanescentes de vegetação em estágio avançado de regeneração e rica fauna. Essa região, junto com a área "Varjão", é cheia de rios caudalosos semelhante as áreas do Pantanal brasileiro.

De acordo com o Macrozoneamento vigente, a Zona de Proteção do "Pantaninho" corresponde ao território formado pela bacia hidrográfica do rio Jacaré-Pepira, onde se localiza o "Pantaninho", ecossistema com grande vulnerabilidade ambiental, caracterizada por propriedades de grande porte destinadas à produção agropecuária, sendo que formas inadequadas de uso e ocupação do solo podem interferir no ecossistema existente. Nessa área, também, se situa um trecho do Gasoduto Bolívia-Brasil, cruzando o território do Pantaninho, podendo ampliar os impactos ambientais em virtude dos efeitos acumulativos junto a outros riscos ambientais existentes na região. São diretrizes para o desenvolvimento sustentável da Zona de Proteção do "Pantaninho":

- I - Elaboração de estudos específicos sobre o potencial turístico da área visando o desenvolvimento sustentável;
- II - Programas e projetos de educação ambiental continuada no município;
- III - Incentivo às atividades agroecológicas, tal como agricultura orgânica e turismo ecológico.

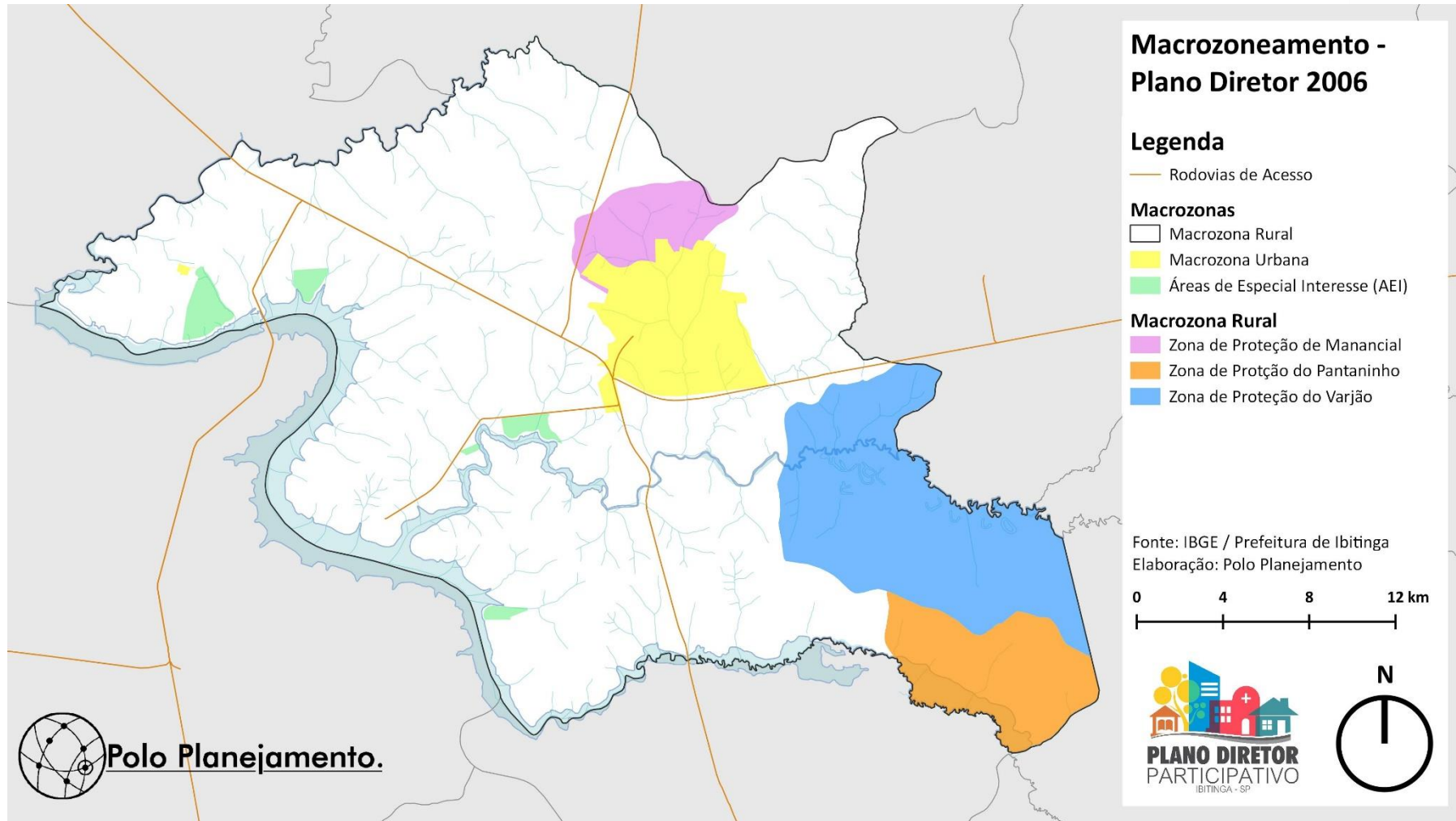


Figura 50 – Zonas de Proteção Ambiental Fonte: Mapa de Macrozoneamento da Cidade de Ibitinga

17.2.2. Zona de Proteção do "Varjão"

De acordo com o Macrozoneamento vigente, a Zona de Proteção do "Varjão" corresponde ao território formado pela bacia hidrográfica do Rio Jacaré Guaçú, onde se localiza o "Varjão", ecossistema com grande vulnerabilidade ambiental, caracterizada por propriedades de grande porte destinadas à produção agropecuária, sendo que formas inadequadas de uso e ocupação do solo, podem interferir no ecossistema existente.

São diretrizes para o desenvolvimento sustentável da Zona de Proteção do "Varjão":

- I - elaboração de estudos específicos sobre o potencial turístico da área visando o desenvolvimento sustentável;
- II - programas e projetos de educação ambiental continuada no município;
- III - incentivo às atividades agroecológicas, tal como agricultura orgânica e turismo ecológico.

17.2.1. Zona de Proteção de Manancial

De acordo com o Macrozoneamento vigente, a Zona de Proteção de Manancial corresponde ao território formado pelas bacias hidrográficas dos Córregos da Água Quente, do Cigano e do Capim Fino, situadas a montante da captação de água e nas cabeceiras de drenagem da cidade, caracterizadas por propriedades de pequeno e médio porte destinadas às atividades agropecuárias.

São diretrizes para o desenvolvimento sustentável da Zona de Proteção de Manancial:

- I - desenvolvimento de programas e ações relacionadas ao controle do uso da água, destinação de efluentes e resíduos sólidos;
- II - prioridade nas obras de controle de erosões;
- III - disciplinamento da ocupação das cabeceiras e várzeas dos córregos com programas de recuperação das nascentes e áreas de preservação permanente de forma a garantir a qualidade e quantidade da água e evitar assoreamento;
- IV - incentivo a atividades agroecológicas, tal como agricultura orgânica e turismo ecológico.

17.3. Recursos e atrativos naturais existentes



Foto 22 - Imagem dos Rios Tietê, Jacaré-Pepira, Jacaré-Guaçu.

Na cidade de Ibitinga os recursos naturais são abundantes. Ela é banhada pelos rios Tietê, Jacaré-Pepira, Jacaré-Guaçu, São Lourenço, São João e Ribeirão dos Porcos. Fazendo com que o município se destaque também em seu sistema fluvial.

O rio Tietê conserva suas águas despoluídas e abriga a Usina Hidrelétrica de Ibitinga que, através do canal da eclusa, integra a importante Hidrovia Tietê-Paraná. O Jacaré-Pepira detém o título do rio mais limpo e preservado do nosso Estado. Nele está localizado o "Pantaninho" a única reserva pantanosa com similaridade ímpar, tanto na fauna quanto na flora.

17.4. Áreas Degradadas

No perímetro urbano, Ibitinga possui um aterro sanitário, apesar de destinar os resíduos para outro município, o aterro funciona como uma área de transbordo, ou seja, um local para receber o resíduo coletado e depois encaminhado para outro lugar fora do município. Nesta região temos alguns passivos ambientais e, conseqüentemente, degradação da área com a perda da vegetação do local, além disso o local tem se tornado um meio de sobrevivência de algumas famílias que retiram alguns materiais recicláveis para vender depois.

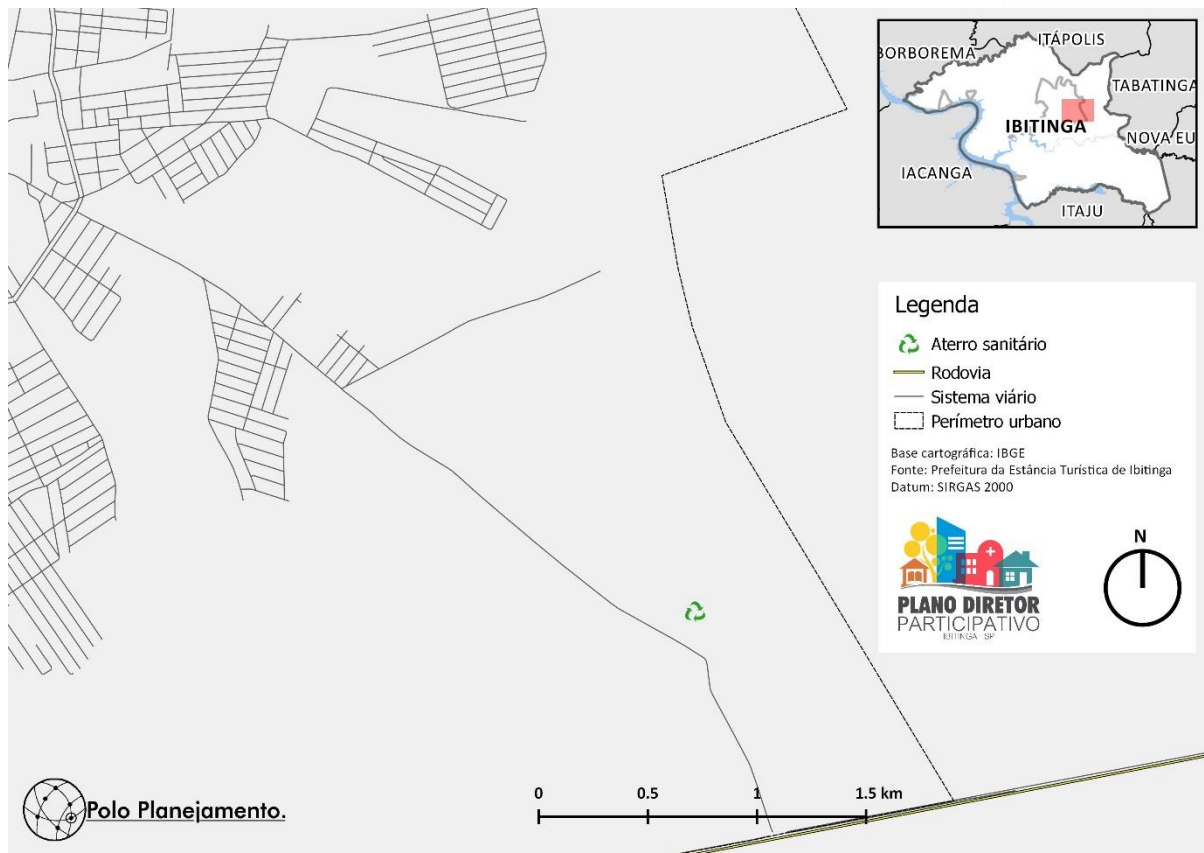


Figura 51 – Localização do aterro sanitário de transbordo de Ibitinga. Fonte: Prefeitura da Estância Turística de Ibitinga. Elaboração: Polo Planejamento

17.5. Áreas de suscetibilidades

A compreensão obtida através do processo participativo que ocorreu durante as audiências públicas possibilitou o mapeamento de reivindicações da população .

Dentre os diversos apontamentos surgiram algumas questões relacionadas ao Meio Ambiente. Estas, puderam ser separadas em dois grupos: o da “Demandas Verdes”, que incluem os pedidos por áreas verdes, parques ecológicos, arborização, e outros espaços de preservação da natureza; e o grupo de “Descaso Ambiental”, onde já se apontam problemas causados pela poluição, tais como alagamentos e despejo inadequado de lixo.

A localização das reivindicações destes dois grupos se encontra na figura 52 abaixo, indicando as áreas de suscetibilidades relacionadas ao Meio Ambiente na área urbana de Ibitinga.

Antes, contudo, é preciso fazer uma observação. Para a realização das sete audiências, a cidade foi dividida em sete regiões, de forma que cada morador pudesse apontar os problemas/demanda de seu próprio bairro. Nesse sentido, devido ao diferente número e

diferente participação dos presentes em cada uma das reuniões, algumas regiões foram melhores representadas do que outras. Portanto, não se pode garantir que existam de fato apenas as áreas de suscetibilidades destacadas a seguir, que correspondem somente àquelas mencionadas pela população nas audiências.

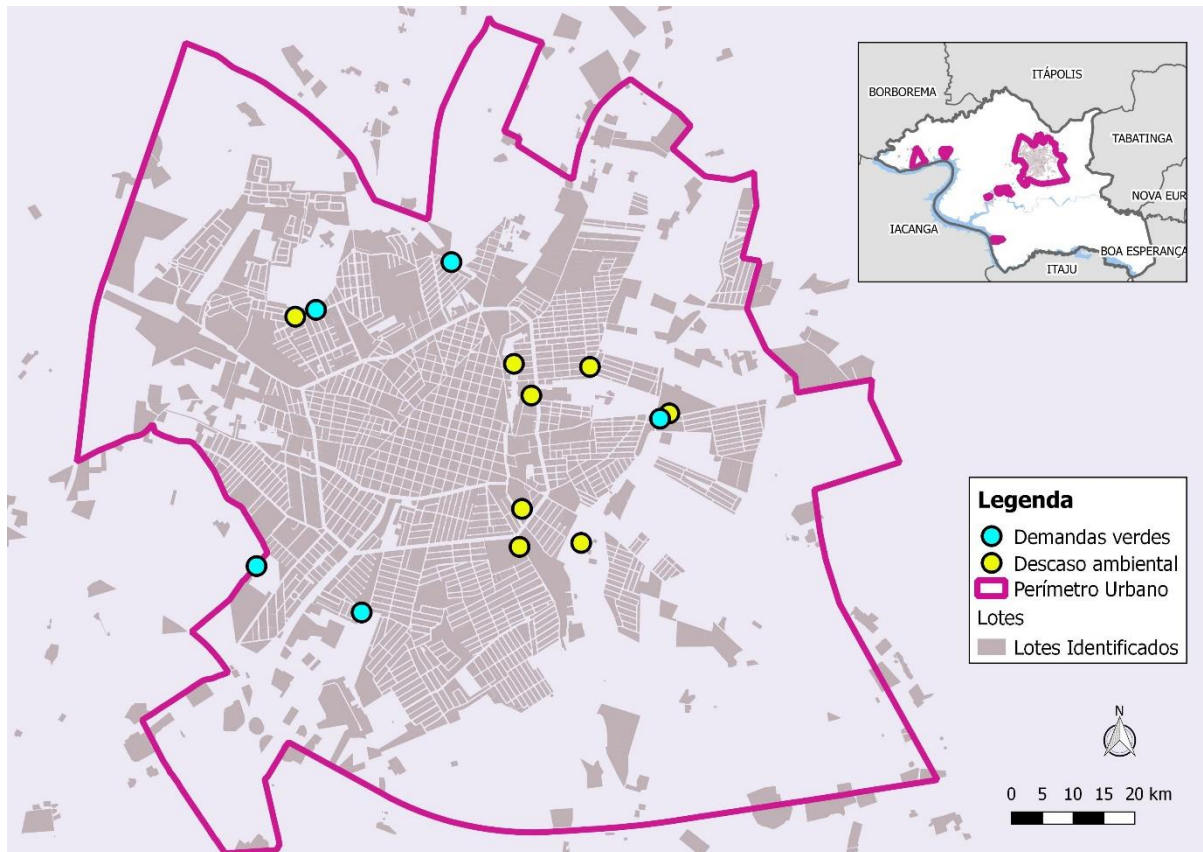


Figura 52 – Localização das áreas de suscetibilidades ambientais. Fonte e elaboração próprias.

As áreas de suscetibilidades ambientais, como pode se observar no mapa, estão mais afastadas do centro da cidade, se dispersando de forma diferente conforme o grupo a que pertence.

No que se refere ao de Demandas Verdes, os pontos estão espalhados, representando, na maior parte, demandas por áreas verdes. Nelas, estão incluídas não só as relacionadas à implantação destas, mas também à melhor manutenção e fiscalização. Os bairros evidenciados pelo tema foram: Paraíso, Dona Branca, Rancho Alegre, Bancários, e Jardim Dona Almira.

Já sobre Descaso Ambiental, há uma maior concentração na zona leste da cidade, se destacando as questões vinculadas a alagamentos. A erosão é um problema sério no município, o qual está classificado entre as 170 cidades com mais adversidades deste tipo no

Estado. O assoreamento de cursos d'água é muito comum, podendo se explicitar, conforme o mapa, os bairros: Jardim Ibirapuera, Jardim Tropical, Bancários e Paineiras II.

Nesse grupo, também vale citar o depósito inadequado de lixo nos bairros Rafaela II, Ângelo de Rosa, Rancho Alegre, Bela Vista, Paineiras, Jardim Dona Almira, e Paineiras II.

18. Análise Socioeconômica

O PIB per capita de Ibitinga em 2015 foi de R\$ 22.605,11 em valores da época, o que a colocava como o 1.558º município mais rico do país entre 5.570 segundo informações do IBGE. Em comparação, o PIB per capita médio brasileiro no mesmo ano foi de R\$ 2 e o do Estado de São Paulo de R\$ 43.694,94.

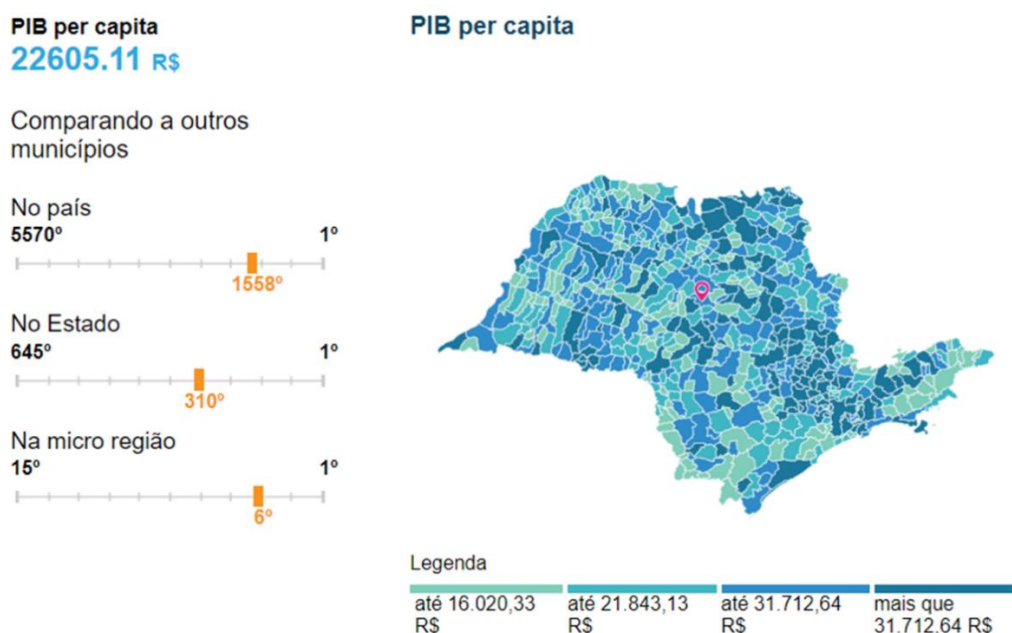


Figura 53 – Ibitinga no ranking de PIB per capita. Fonte: IBGE Cidades. Acesso em 30/11/2018.

Analisando o PIB setorialmente, comércio e serviços correspondiam a 48,1% do total de riquezas produzidos pelo município, enquanto a indústria respondia por 30,9%, administração pública a 15% e agropecuária a 5%. Essa distribuição aponta uma maior relevância proporcional da indústria que a observada na média do país e mesmo do Estado de São Paulo.

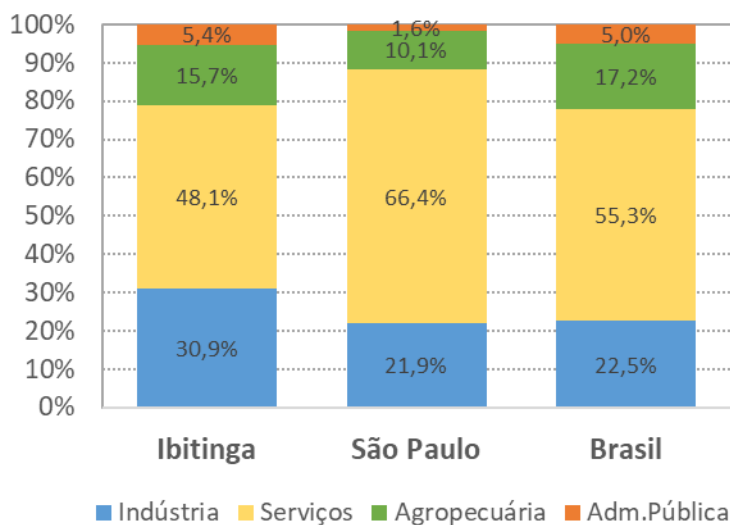


Gráfico 18 – Comparativo da participação dos macrosetores no PIB.

Fonte: IBGE e SEADE. Elaboração: Polo Planejamento

Em termos de emprego formal a indústria se mostra ainda mais relevante, respondendo por 48% do total de vínculos ativos reportados em 2017. A indústria têxtil sozinha responde por 40% do total de postos de trabalho no município, confirmando a importância que esse segmento tem para Ibitinga. Considerando também o comércio especializado em artigos de confecção e têxteis, a representatividade do setor têxtil atinge 45% dos empregos formais.

Setor	2010	2017
Têxtil	51%	45%
Demais comércios	15%	18%
Demais Indústrias	8%	7%
Admin. Pública	9%	9%
Agropecuária	4%	4%
Saúde e Serviços sociais	2%	4%
Construção civil	1%	2%
Educação	2%	2%
Alimentação	1%	1%
Hotéis e turismo	0%	0%
Economia Criativa	0%	0%
Outros setores	4%	3%
Total	100%	100%

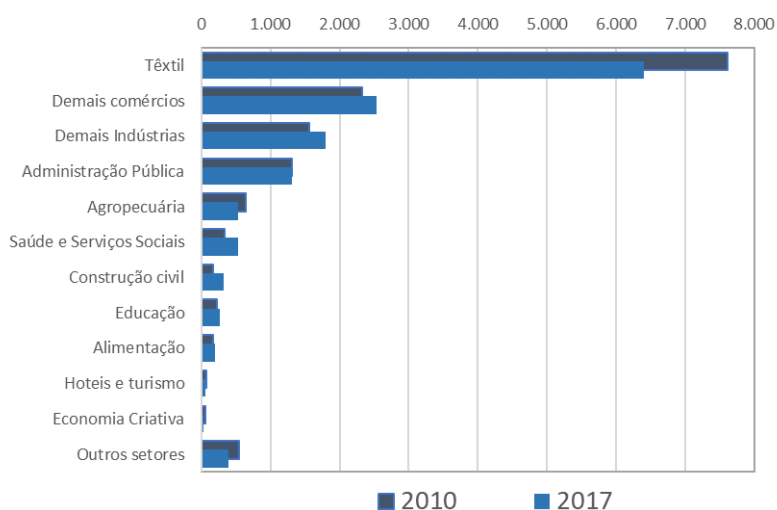


Gráfico 19 – Empregos por setor
Fonte: RAIS. Elaboração: Polo Planejamento

A despeito do resultado aquém da média do PIB per capita, os últimos dados do IDHM (Índice de Desenvolvimento Humano) de 2010 colocam o município acima da média nacional. Os dados apontavam que o componente de longevidade era o melhor (0,84), o de renda era intermediário (0,74) e o de escolaridade o pior (0,67).

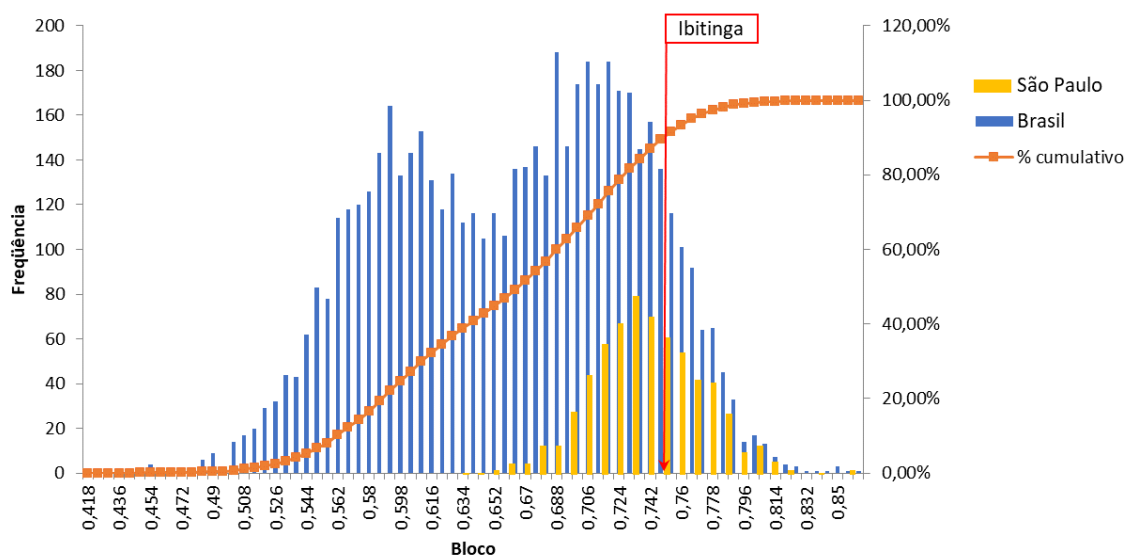


Gráfico 20 – Distribuição dos municípios brasileiros por IDH-M
Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil. Elaboração: Polo Planejamento

Os dados mais recentes de saúde e educação indicam uma evolução nos anos posteriores. Os indicadores mais atuais de mortalidade infantil apontam que Ibitinga evoluiu frente aos demais municípios. Em 2010, Ibitinga era o 794º, dentre os 5.570 municípios brasileiros, com maior a taxa de mortalidade infantil, com 25,57 óbitos por mil nascidos vivos, chegando a 2014 com um índice de 12,18, ficam na 2.701ª posição.

Enquanto isso, os resultados de Ibitinga no IDEB (índice de desenvolvimento da educação básica) nos primeiros e nos últimos anos do ensino fundamental em 2015 mostravam o município como o 341º e 406º melhor, nessa ordem. O Gráfico 21 mostra o desempenho particularmente positivo no que toca o ensino fundamental, inclusive quando comparada com a média do Estado de São Paulo.

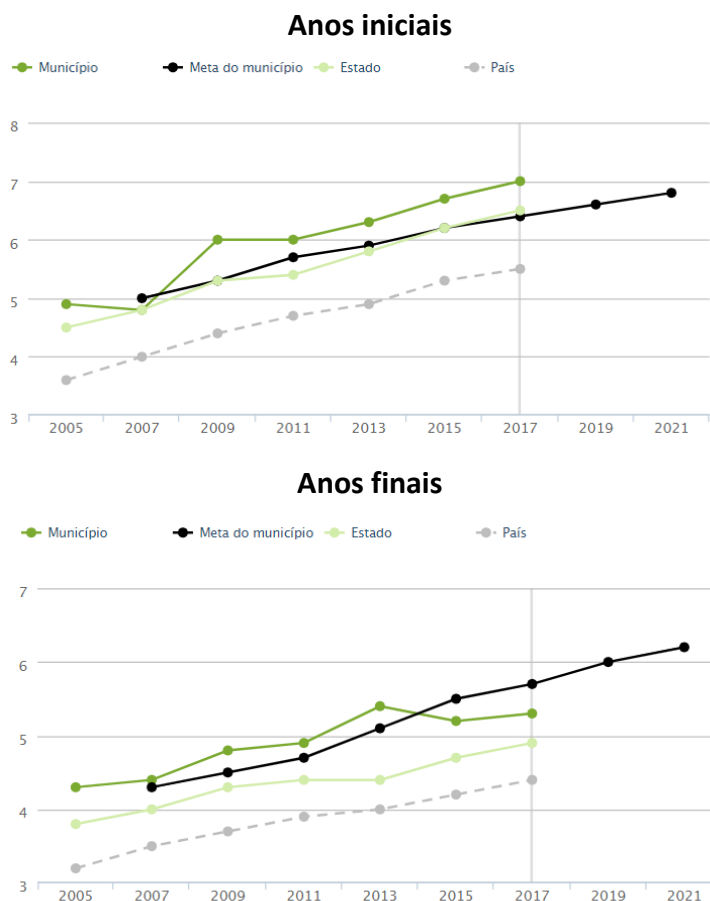


Gráfico 21 – Resultados de educação no IDEB.
Fonte: IDEB. Elaboração: Polo Planejamento

O bom resultado de Ibitinga na educação, dentro do contexto Brasil, é observado também em outros municípios da região. Conforme pode ser observado no mapa abaixo, ao norte e ao sul

de Ibitinga se encontram municípios no quartil superior de nota do IDEB no Estado de São Paulo.

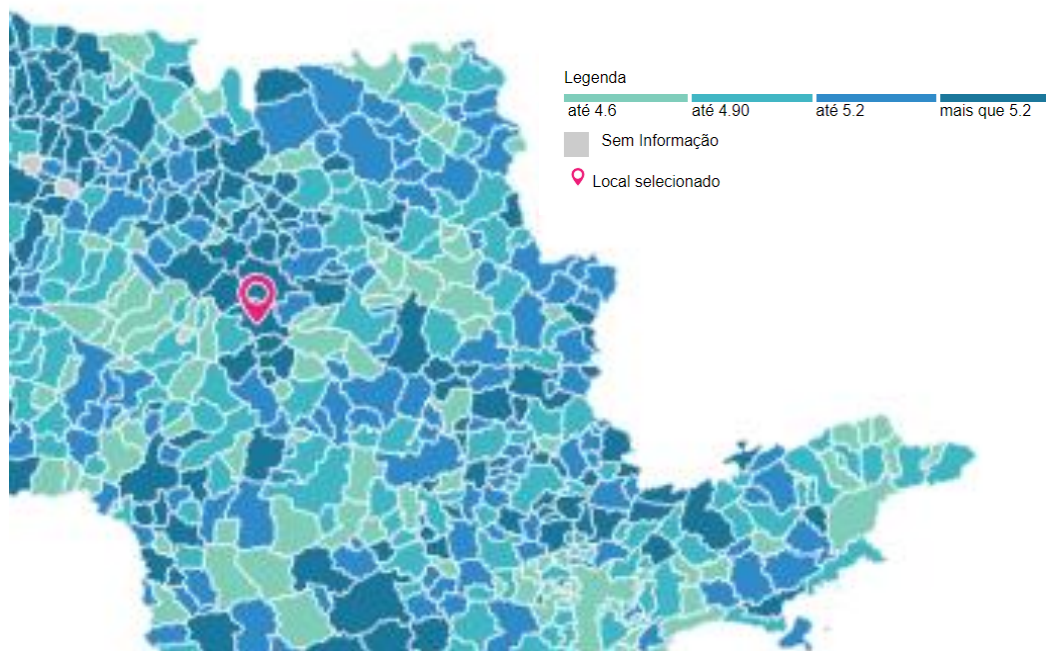


Figura 54 – Desempenho da Mesoregião de Araraquara nos anos finais do ensino médio em 2015.
Fonte: IDEB. Elaboração: IBGE Cidades. Acesso em 30/11/2018.

Internamente, a distribuição da renda média familiar se comporta de forma bastante heterogênea no município. A partir do mapa da Figura 12 abaixo é possível visualizar a distribuição espacial da renda média no município. Ibitinga apresenta tanto no centro quanto em bairros fora dele, à noroeste, renda média elevada. Rendas menores estão mais distantes do centro, porém existem áreas próximas do centro histórico com população de baixa renda, também. Quando comparadas as rendas maiores, as áreas das menores são pequenas e em menor quantidade no centro, demonstrando uma certa concentração de alta renda. No Distrito de Cambaratiba a renda média está entre a transição da segunda faixa de menor renda e a primeira faixa entre a maior renda.

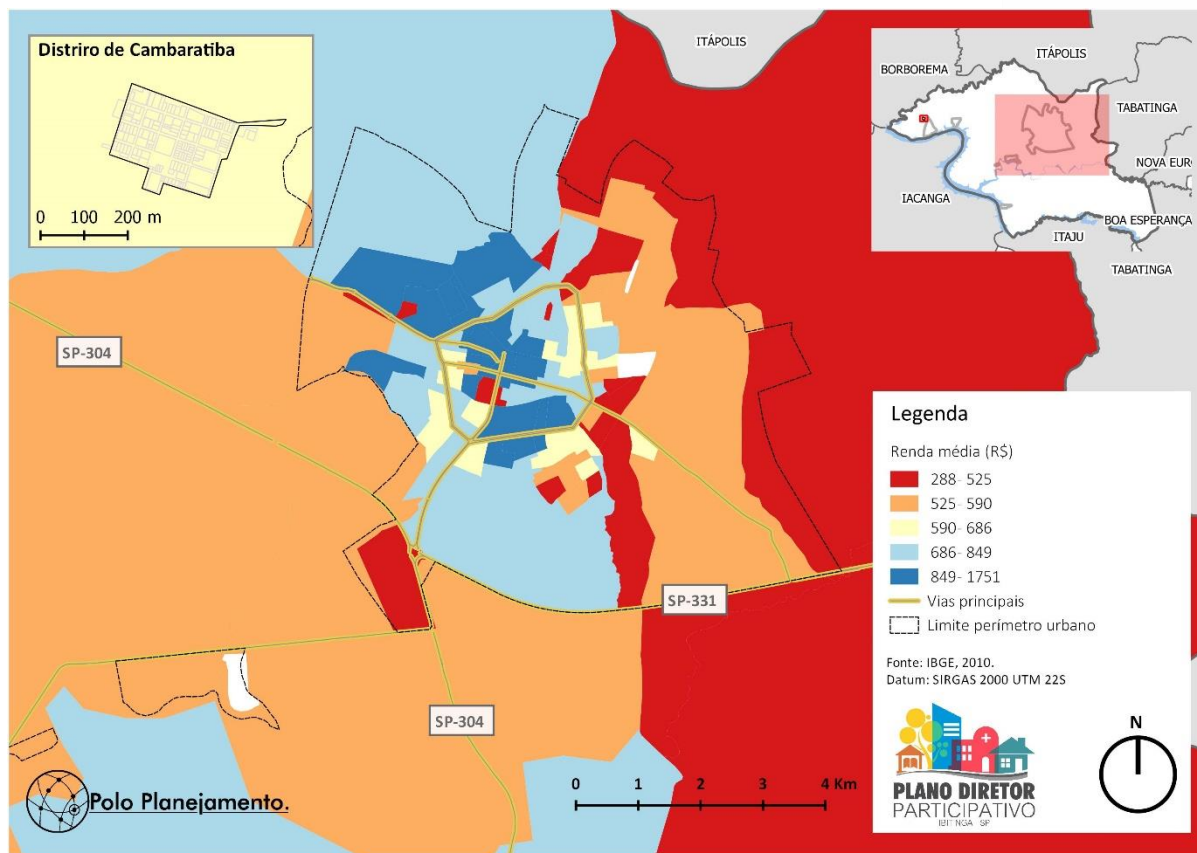


Figura 55 – Renda média familiar nos setores censitários de Ibatinga. Fonte: IBGE, 2010. Elaboração: Polo Planejamento

18.1. Perspectivas econômicas

Assim como observado em termos nacionais, Ibatinga apresentava uma tendência de crescimento até 2014 que foi revertida com a crise econômica de 2015. Esse movimento é melhor capitado pelos dados de emprego formal, conforme Gráfico 22, tendo em vista que não são disponibilizados dados do PIB descontando o efeito da inflação e que as últimas informações disponíveis são de 2015.

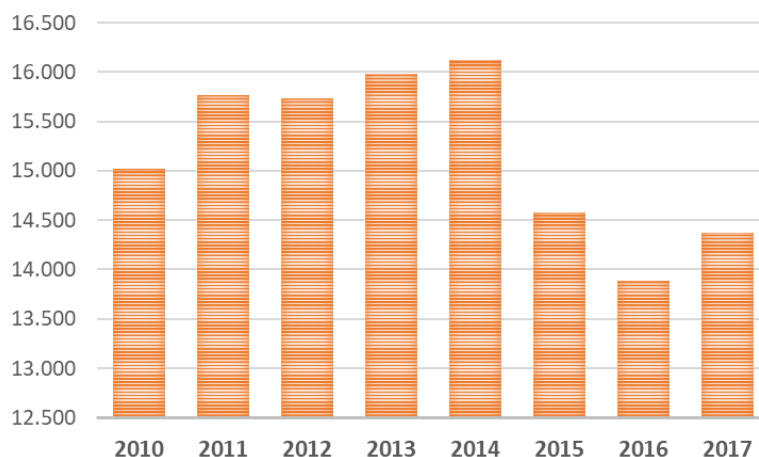


Gráfico 22 – Evolução dos empregos formais em Ibitinga.
Fonte: RAIS. Elaboração: Polo Planejamento

18.2. Indústria de Confeção

A queda da atividade em Ibitinga está intimamente relacionada ao fraco desempenho do setor têxtil. Conforme ilustrado no Gráfico 23 abaixo, a produção física da indústria têxtil no Brasil apresentou resultado bastante aquém do restante da indústria, registrando seguidas quedas desde 2008.

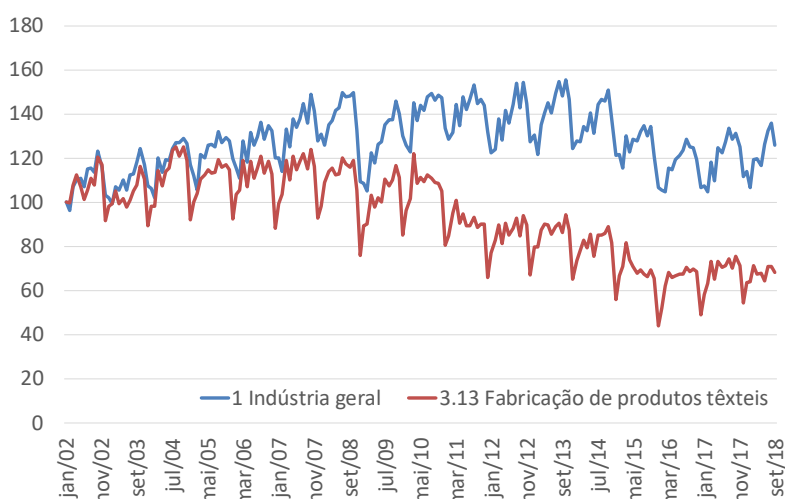


Gráfico 23 – Evolução da produção física da indústria têxtil no Brasil.
Fonte: PIM IBGE. Elaboração: Polo Planejamento

Os dados de importação mostram um patamar de compras de produtos têxteis significativamente mais elevado entre 2006 e 2014. Isso indica que Ibitinga adotou estratégia de utilizar insumos estrangeiros ou mesmo vender mercadoria importada, mas que essa

estratégia também não resistiu a crise econômica. Percebe-se também um ciclo de renovação do capital instalado durante o mesmo período.

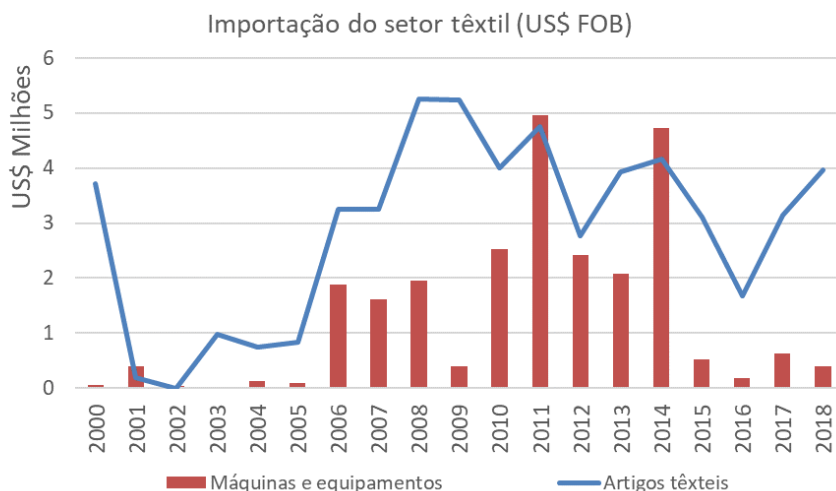


Gráfico 24 – Importações do setor têxtil em Ibitinga – US\$FOB.
Fonte: PIM IBGE. Elaboração: Polo Planejamento

A piora do setor têxtil foi maior do que a de outros setores. A participação dos trabalhos nessa indústria frente o saldo total de trabalhadores recuou de 47% em 2012 para 40% em 2017, indicando já existir antes mesmo da crise um ganho de importância de outras atividades econômicas.

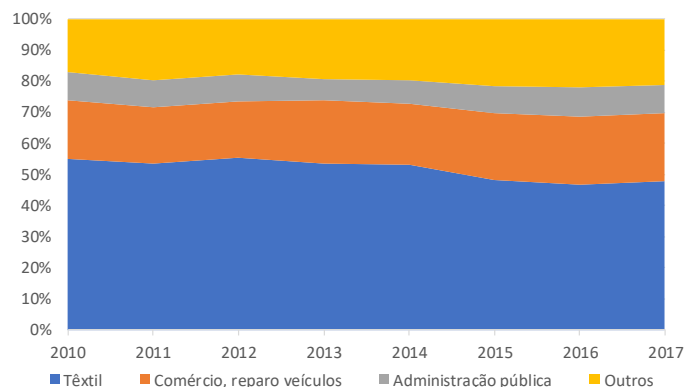


Gráfico 25 – Participação dos empregos por macrosetor.
Fonte: IBGE. Elaboração: Polo Planejamento

18.2.1. Bordado

É importante destacar a indústria dos bordados e produtos têxtil do município, segundo LEITE (2009) o bordado tem sua origem em domicílio, na década de 1940, por uma senhora portuguesa, sendo que alguns anos mais tarde, na década de 1950, o bordado começou a ser produzido em série, deixando o caráter de produção familiar e de manufatura.

Atualmente, os bordados são vendidos em grande parte nas fábricas, os turistas interessados em produtos de cama, mesa e banho tem como oferta o serviço de transporte, feito através de ônibus, que os levam diretamente nas grandes fábricas, perfazendo um circuito por elas. Mesmo assim, aos sábados existe um grande movimento no centro comercial e histórico do município, algumas lojas ainda permanecem no local para a venda dos bordados tradicionais e produtos têxtil.

Mesmo que os números representem uma dinamização da economia para outros setores, historicamente a indústria dos bordados ainda é o símbolo do município que é conhecido como a Capital Nacional dos Bordados e que já atualizou o título para Capital Nacional dos Bordados e Enxoval.

Por essa razão é importante destacar esse setor na economia do município, a indústria têxtil e o bordado são portas de entradas importantes para dinamizar outros setores do município, como o comércio de alimentação e os hotéis e ainda faz parte da renda familiar de algumas famílias.

18.3. O Turismo na Economia

Conforme apresentado em detalhes no Capítulo 15 - Turismo a cidade de Ibitinga possui uma grande variedade de tipos de atração turística, porém isso ainda não se reflete na economia e no PIB da cidade.

Como visto no Gráfico 17 – Empregos por Setor e no Gráfico 24 – Evolução do PIB Criativo no Brasil, as atividades diretamente voltadas ao turismo, como hotéis, pousadas e agências de turismo, se mostram bastante incipientes, na medida em que declaram um baixo nível de emprego.

Provavelmente, estes setores são marcados por uma alta informalidade na relação empregatícia, o que fortalece a ideia de um setor ainda bastante fraco, não obstante o fato de o município ser uma Estância Turística e ter um forte apelo turístico, tanto pelos seus atributos ambientais, quanto culturais e patrimoniais.

18.4. A Agricultura na Economia

Segundo dados do IBGE, a agropecuária foi responsável por 5% do PIB de Ibitinga em 2015, somando um valor de R\$ 64.402,30. O gráfico abaixo mostra a comparação entre a participação da agropecuária (5%), da indústria (29%) e dos serviços (44%) no PIB do município.

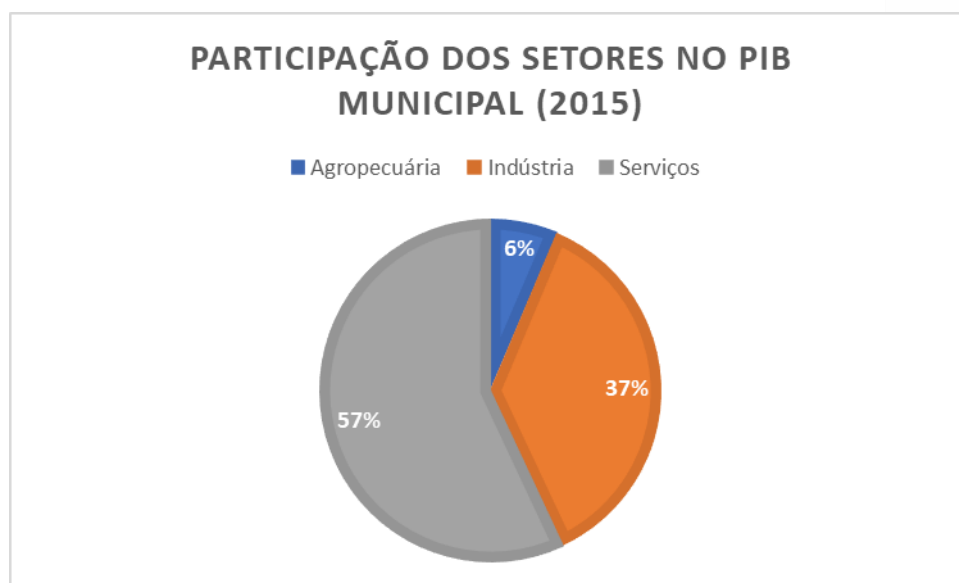


Figura 56 – Participação dos Setores no PIB Municipal (2015). Fonte: IBGE. Produção: Polo Planejamento

Segundo o Censo Agropecuário de 2017, Ibitinga contava com 403 estabelecimentos agropecuários, numa área total de 50.621 hectares. A Tabela 14 a seguir mostra que aproximadamente 23,3% das propriedades produtivas de Ibitinga são constituídas por minifúndios (menos de um módulo fiscal, sendo essa medida definida como 12 hectares para o município segundo a Embrapa); 49,4% são pequenas propriedades (1 a 4 módulos fiscais); 21,1% são médias propriedades (mais de 4 e até 15 módulos fiscais); e cerca de 6,2% correspondem a grandes propriedades (mais de 15 módulos fiscais).

EXTRATO(Ha)	Nº ESTABELECIMENTOS	%
0 a 10	220	23,33%
10 a 20	179	19%
20 a 50	287	30,44%
50 a 100	129	13,68%
100 a 200	71	7,53%
200 a 500	45	4,77%
500 a 1.000	8	0,85%
Mais de 1.000	4	0,42%
Total	943	

Tabela 14 – Número de propriedades produtivas de Ibitinga por área (ha). Fonte: levantamento junto a secretaria de agricultura - Casa da Agricultura Local – 2018. Elaboração: Polo Planejamento

Em relação a produção da agrícola da cidade, pode-se dizer que, de acordo com a Secretaria Municipal de Meio Ambiente, há maior número de estabelecimentos envolvidos com a produção de Bovinos, Horticultura, Cana de Açúcar, Milho em grão, Suínos, e Laranja, seguindo nesta ordem do maior para o menor. As outras produções, junto com as respectivas

quantidades geradas, podem ser vistas na Tabela 15, a qual foi elaborada a partir de dados da agricultura, horticultura, pecuária e silvicultura do município.

PRINCIPAIS PRODUÇÕES			
ATIVIDADE	NUMERO DE ESTABELECIMENTO	ÁREA (ha)	QUANTIDADE ANUAL PRODUZIDA
CANA DE AÇUCAR	65	30.469	2.235.368 ton
MILHO	64	801	6.200 ton
SOJA	7	1.745	5.720 ton
AMENDOIM	12	2.630	10.027 ton
MANDIOCA	12	38	312 ton
MELANCIA	2	63	2.546 ton
GIRASOL	5	100	68 ton
LARANJA	53	3.088	1.064.590 plantas
BANANA	9	144	87.100 plantas
SERINGAL	7	214	71.000 plantas = 140 ton
LIMÃO	12	65	22.000 plantas = 527 ton
MANGA	8	26	5.700 plantas = 208 ton
HORTICULTURA	97		
PSICULTURA	8		24.800 kg
APICULTURA	3		1200 kg de mel 100 de cera
BOVINO DE CORTE	235		11.579 cabeças
BOVINO DE LEITE	58		1.131.580 litros
AVICULTURA DE CORTE	41		3.021.421 unidades
AVICULTURA DE POSTURA	40		43.986 duzias
OVINIOS	19		1.177 cabeças
SUINOS	54		1.189 cabeças
BABALINOS	5		480 cabeças
AQUINOS	40		346 cabeças

Tabela 15 – Principais Produções Agropecuárias de Ibitinga (SP). Fonte: Secretaria Municipal de Meio Ambiente (2017).
Elaboração: própria.

Dentre as atividades referentes à agricultura citadas no parágrafo anterior, Ibitinga se destaca em três: Cana de Açúcar, sendo a 34ª maior produtora do estado com um total de 2.235.368 toneladas; Milho em grão, cuja produção em 6.200 toneladas aparece em 119º no estado; e Laranja, a qual é constituída por 1.064.590 pés da fruta, ficando na 40ª posição na produção estadual. Cabe ainda destacar o acumulado de Amendoim em casca que, mesmo não apresentando um alto número de estabelecimentos envolvidos, soma um total de 10.027 toneladas, o que caracteriza a cidade como a 12ª maior produtora a nível estadual.

Já se tratando da pecuária, no estado de São Paulo, Ibitinga fica em 249º lugar na produção de bovinos, com 11.579 cabeças; 138º na de suínos – 1.189 cabeças; 213º na de equinos,

contando com 346 cabeças; 100ª posição no que tange a produção de Aves, contando com 3.021.421 unidades de avicultura de corte.

Já a agroindústria, conforme dados do Censo Agropecuário de 2017, envolve 33 estabelecimentos agropecuários no município, se distinguindo a produção de Queijo e Requeijão (16 estabelecimentos e 13 toneladas produzidas) e Carne de Suínos (8 estabelecimentos e uma tonelada produzida).

18.5. Economia Criativa

Frente ao panorama econômico observado, fica evidente a necessidade, de um lado, da indústria têxtil local se diferenciar e procurar formas de agregar valor à sua produção e, do outro, de estimular o desenvolvimento de outras atividades econômicas.

Há alguns anos, as economias mundiais mais fortes têm direcionado esforços nos setores que compõem a denominada Economia Criativa, que receberam este nome pois são atividades onde a criatividade humana é o principal insumo, estando o seu valor de venda completamente desassociado de seus custos materiais de produção. Nestes setores, a criatividade, aliada a um elevado conhecimento técnico, permitem a criação de bens, serviços e experiências diferenciadas. É justamente este caráter único do bem, serviço ou experiência que aumenta a competitividade da indústria e fideliza o consumidor.

18.5.1. Quais são os Setores

A Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro – Firjan elabora a cada biênio um relatório sobre a evolução da Indústria Criativa nacional, que é uma das melhores referências sobre este tema no país. Para o diagnóstico, são mapeados 13 segmentos criativos e agrupados em quatro grandes áreas seguindo suas afinidades setoriais, conforme a parte superior do fluxo apresentado na Figura 57. São eles:

- **Consumo:** Arquitetura, *Design*, Moda e Publicidade;
- **Mídias:** Editorial e Audiovisual;
- **Cultura:** Patrimônio e Artes, Música, Artes Cênicas e Expressões Culturais, e;
- **Tecnologia:** P&D, Biotecnologia e TIC.

Destaca-se que o segmento “expressões culturais” abrange: artesanato, folclore e gastronomia; atividades estas de grande potencial para o caso de Ibitinga, juntamente com a “moda”, que se mostra mais evidente.

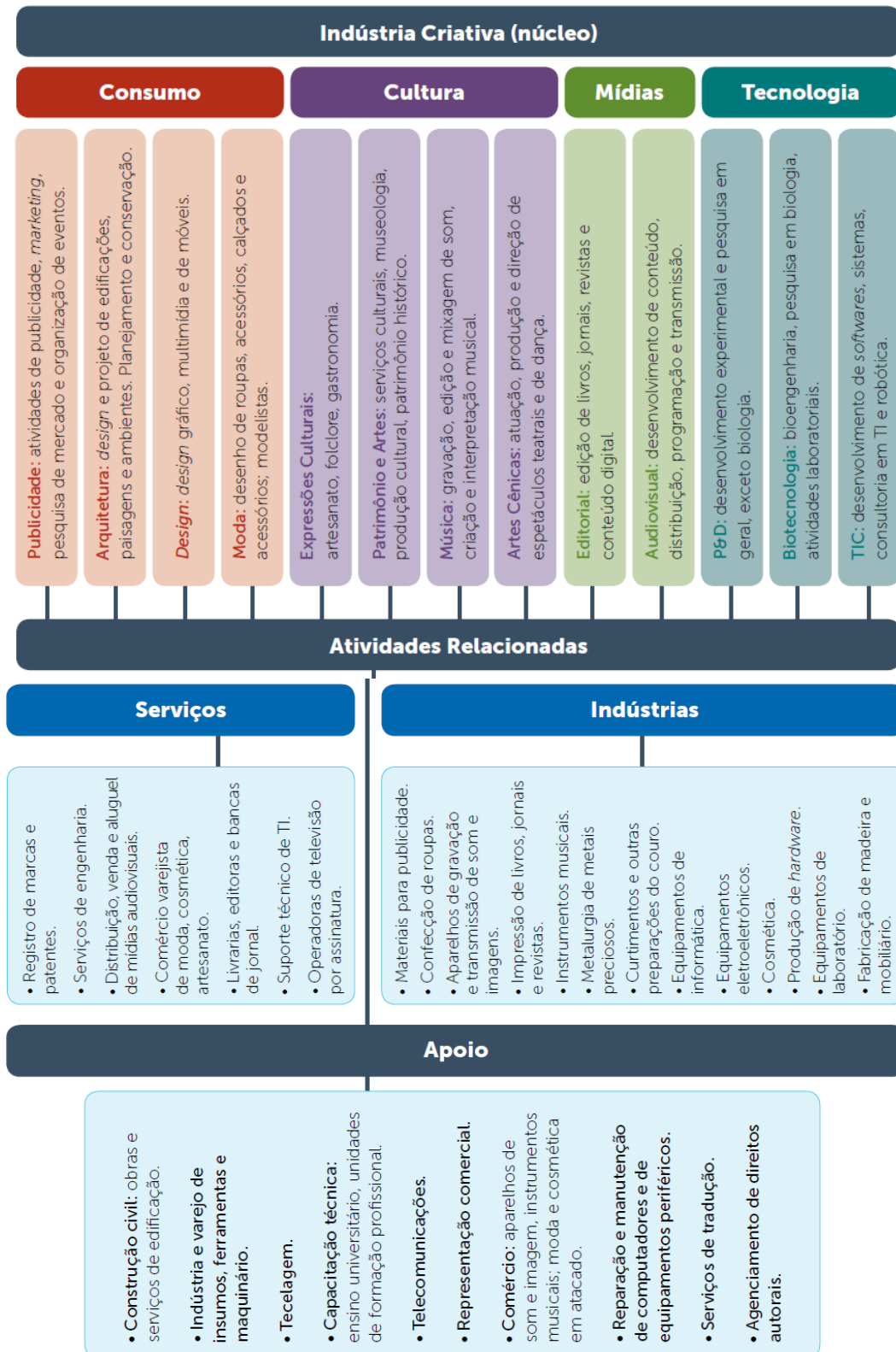


Figura 57 – Estrutura da Economia Criativa.

Fonte: Firjan, Mapeamento da Indústria Criativa no Brasil 2016.

Neste contexto, cabe ressaltar por tanto que a Economia Criativa (ou Indústria Criativa) não se trata apenas de uma manifestação artística-cultural isolada, ou da valorização de um patrimônio histórico que visa fortalecer uma identidade local, mas sim, se trata de toda uma cadeia produtiva de elevado valor agregado e intensiva em mão-de-obra.

O estudo da Firjan classifica ainda as atividades relacionadas ao núcleo da indústria criativa. Estas vão desde serviços, como: registro de marcas e patentes, engenharia, comércio, editoração e telecomunicações; passando por atividades industriais, como: insumos para publicidade, confecção e editoração, metalurgia, além de mobiliários, máquinas e equipamentos. Como suporte a todas estas atividades, tem-se aqueles setores denominados de “apoio”, caracterizado por indústrias já mais tradicionais e consolidadas, como construção civil e telecomunicações.

Com cadeias produtivas longas, a indústria criativa contribui para alavancar a produção com um todo, uma vez que demanda atividades relacionadas e de apoio eficientes para dar a esta competitividade e atratividade nacional. Cabe ainda reforçar que, de um lado, sob a ótica da produção, há estabelecimentos criativos que não necessariamente empregam apenas trabalhadores criativos. Já sob a ótica do mercado de trabalho, o inverso também é verdadeiro, há ocorrência de profissionais criativos mesmo em empresas tidas como de setores não criativos.

Na tentativa de avaliar o potencial criativo de uma cidade, o pesquisador americano Richard Florida e a economista brasileira Ana Carla Fonseca propuseram o acompanhamento dos seguintes eixos de desenvolvimento:

- **Inovação Científica, Cultural e Social:** medidos através de indicadores como registros de patentes, novos produtos e projetos tecnológicos, realização de mutirões, ter moedas sociais e gêneros musicais inclusivos;
- **Conexão e Ligação eficientes entre o Local e o Global:** mobilidade, espaços públicos vivos e inclusão social e digital;
- **Cultura:** contribuição de setores criativos na economia geral, como a moda na indústria têxtil, o que agrega valor e propicia um ambiente inovador;
- **Talento:** medido pela quantidade de patentes, doutores e profissionais de setores tão variados como engenharia, teatro, biotecnologia, educação, arquitetura, moda, cinema;

- **Tolerância:** avalia quão secular ou individualista é a cultura de um lugar, medida pelos valores tradicionais, como religião e nacionalismo, e individuais, como autoexpressão, democracia, presença de boêmios;
- **Tecnologia:** mede o nível de projetos de pesquisa e desenvolvimento e de inovação em ciência, cultura e sociedade.

Tendo apresentado brevemente como a indústria criativa se organiza, passa-se então a observar o comportamento deste setor nacionalmente nos últimos anos.

18.5.2. PIB Criativo

Sob a ótica da produção, a área criativa se mostrou menos impactada pelo cenário econômico adverso a partir de 2014, quando comparada à totalidade da economia nacional. Tal fato permitiu um leve incremento da participação do PIB Criativo, que cresceu dos 2,56% do PIB Brasileiro em 2013, para 2,64% do PIB em 2015, atingindo, seguindo a Firjan, uma geração de uma riqueza da ordem de R\$ 155,6 bilhões a preços de 2015 (R\$ 165,8 bilhões a preços de 2017, conforme é possível visualizar através do Gráfico 26).

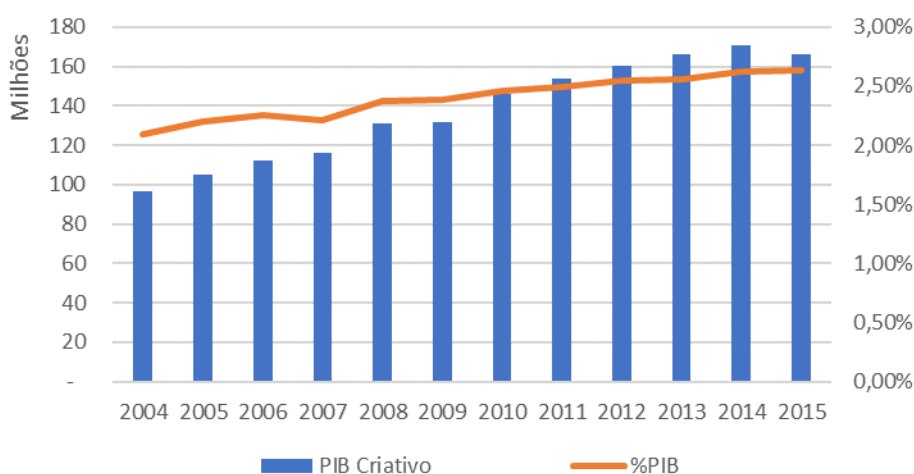


Gráfico 26 – Evolução do PIB Criativo no Brasil.
Fonte: IBGE, Firjan. Elaboração: Polo Planejamento

O PIB Criativo cresceu continuamente nos dez anos compreendidos entre 2004 e 2014 a uma taxa média composta de 5,9%a.a. em termos reais, caindo apenas em 2015, mesmo assim, aumentando a sua participação frente ao PIB Nacional.

18.5.3. Emprego

No tocante ao emprego formal, cujos dados podem ser obtidos através da Relação Anual de Informações Sociais – RAIS, as atividades ligadas à Economia Criativa eram responsáveis pela contratação de 851,2 mil profissionais formais em 2015, tendo apresentado um crescimento de 0,1% frente a 2013, mesmo diante o cenário de crise que perdeu quase 900 mil postos de trabalho no total do mercado de trabalho. A resistência à queda deste setor permitiu, segundo o mapeamento da Firjan, que a participação dos profissionais criativos aumentasse de 1,7% em 2013, para 1,8% em 2015. Comemora-se o crescimento, mas, ainda, em patamar muito aquém daquele observado por países como Estados Unidos, Reino Unido e Austrália (MALEIRO, 2012).

Segundo o relatório *The Economy of Culture in Europe*, publicado em 2006, já naquela época, somente a economia da cultura era responsável por 2,6% do PIB regional e 3,1% dos postos de trabalho nos 25 países que compunham a Comunidade Europeia. Este patamar se manteve estável, mesmo com a entrada de novos países a Comunidade, chegando a 2018 representando cerca de 3,5% de todo o produto da UE e empregando cerca de 6,7 milhões de pessoas, 3% de sua força de trabalho, segundo a Comissão da Cultura da União Europeia, responsável pelo desenvolvimento da cultura e dos setores ligados à economia criativa.

Voltando ao relatório da Firjan, em 2015, quatro em cada cinco profissionais criativos trabalhavam em outras empresas que não as usualmente associadas ao setor criativo. Destes, 199 mil atuavam na Indústria de Transformação. Tal fato reforça a relevância deste perfil de profissionais, inclusive para a indústria têxtil sediada em Ibitinga.

Também bastantes relevantes para caso do Município de Ibitinga, foram destacados os aumentos de: chefes de cozinha nas indústrias clássicas (+29,3%); de *designers* de produto (+14,5%) e *designers* de moda (+33,0%), e; analistas de pesquisa de mercado (+20,0%) e visual *merchandisers* (+18,8%). Estes números mostram um movimento da indústria clássica no sentido de diferenciação de seus produtos e agregação de valor, assim como melhora na estratégia de penetração de mercado e comunicação junto ao consumidor.

18.5.4. Salários Médios

Finalmente, com relação à remuneração dos trabalhadores criativos, o relatório concluiu que estes apresentam salários superiores à média da economia. **A classe criativa teve em 2015 salário médio de R\$ 6.270,00, mais de duas vezes a remuneração média dos empregados formais brasileiros, que fora de R\$ 2.451,00.** O salário médio do profissional criativo chega R\$ 9.826,00 no estado do Rio de Janeiro e R\$6.977,00 no estado de São Paulo.

Um ponto relevante que ajuda a corroborar o caráter distributivo e de empoderamento das atividades criativas foi o fato observado de que os segmentos que apresentavam menor remuneração em 2013 foram aqueles com maiores aumentos reais de salário em 2015. Música teve um incremento do salário real de 9,6% neste período, enquanto o salário real de Expressões Culturais cresceu 4,3%, Moda 3,7% e Audiovisual 0,8%.

18.5.5. O caso de Ibitinga

Entretanto, os setores ligados à economia criativa, excetuando-se 'moda', tem pouquíssima participação na geração de empregos formais no município, tendo, inclusive, perdido representatividade nos sete anos observados. A soma do registro de empregos em hotéis, pousada e similares com os de agências de turismo não chegou a representar 0,5% dos empregos locais. Enquanto isso, empregos em setores como publicidade, promoção de eventos, lazer (economia criativa no Gráfico 27) ficaram abaixo de 0,4%, tendo tido uma forte queda à partir de 2016, chegando a apenas 26 empregos registrados em 2017.

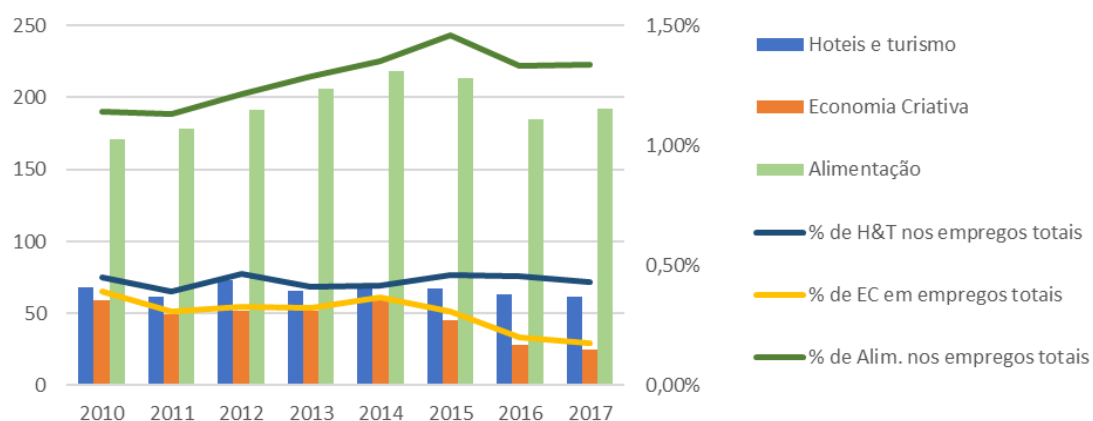


Gráfico 27 – Setores ligados à Economia Criativa, exceto Moda.
Fonte: RAIS. Elaboração: Polo Planejamento

O setor de alimentação, por sua vez, é aquele que se mostra mais representativo, partindo de 1,1% em 2010 para 1,3% em 2017. Cabe lembrar, todavia, que nem todo o setor de alimentação fora de casa se enquadra na categoria de economia criativa. Para se identificar o perfil dos restaurantes que se formam, e a existência ou não de *chef* e de cardápio criativo, faz-se necessária uma avaliação mais pormenorizada. Desde já, pode-se apontar este como um setor de elevado potencial para a cidade, dadas as tendências nacionais e internacionais, agregada ao perfil dos turistas que vêm à cidade.

A Indústria Criativa tem um evidente caráter estratégico, em especial em um cenário de crise, na geração de emprego e renda. Com baixo custo de entrada e mão-de-obra intensiva, esta depende um alto grau de acumulação de conhecimento e capital humano, caminho este já

iniciado pelo município de Ibitinga, que tem mostrado significativa melhora em seus indicadores educacionais.

Dado o potencial de desenvolvimento que os setores da economia criativa apresentam, recomenda-se a elaboração de um plano específico para este setor, que pode fomentar, ou englobar, inclusive, o turismo.

19. Finanças Públicas Municipais

Perfil das finanças públicas municipais (receitas e despesas) e legislação tributária, especialmente aspectos técnicos do IPTU e PGV.

Para a análise das finanças públicas municipais, foram examinados dados referentes às receitas e despesas de Ibitinga dos últimos três anos (2015, 2016 e 2017), de forma a examinar mais detalhadamente o perfil da cidade.

Cabe destacar que, para a construção das tabelas usadas neste item, foram empregados os valores nominais de cada exercício financeiro, sendo descontado o peso da inflação apenas observar o crescimento de algumas fontes de receita especificadas no texto.

19.1. Receitas

Com base nos valores da arrecadação total dos balancetes sobre receitas de cada exercício aqui considerado, foram construídas as Tabelas 6 e 7, as quais trazem informações resumidas sobre as principais fontes de arrecadação de Ibitinga, estando seus números em valores nominais, coletados diretamente da Lei Orçamentária Anual de cada ano considerado.

ORÇAMENTO - RECEITAS (ARRECADADO TOTAL)	2015	2016	2017
RECEITAS CORRENTES	R\$ 105.660.383,99	R\$ 112.252.251,01	R\$ 119.234.473,80
RECEITA TRIBUTÁRIA	R\$ 11.987.353,38	R\$ 12.061.409,54	R\$ 13.390.329,51
Impostos	R\$ 10.827.288,40	R\$ 10.813.485,13	R\$ 11.945.768,02
Impostos Sobre o Patrimônio e a Renda	R\$ 6.856.226,04	R\$ 7.160.084,62	R\$ 8.196.771,77
IPTU	R\$ 4.291.370,46	R\$ 4.754.803,99	R\$ 5.705.866,85
Imposto s/ a renda e proventos de qualquer natureza	R\$ 1.078.488,53	R\$ 1.172.964,37	R\$ 1.193.583,51
Imposto s/ transm.inter vivos-bens moveis e direito s/ imoveis	R\$ 1.486.367,05	R\$ 1.232.316,26	R\$ 1.297.321,41
Imposto sobre a produção e circulação	R\$ 3.971.062,36	R\$ 3.653.400,51	R\$ 3.748.996,25
Taxas	R\$ 1.160.064,98	R\$ 1.247.924,41	R\$ 1.444.561,49
Taxas pelo exercício do poder de polícia	R\$ 189.116,54	R\$ 181.022,36	R\$ 160.923,89
Taxas pela prestação de serviços	R\$ 970.948,44	R\$ 1.066.902,05	R\$ 1.283.637,60
Contribuição de melhoria	R\$ -	R\$ -	R\$ -
RECEITA DE CONTRIBUIÇÕES	R\$ 1.418.348,29	R\$ 2.611.036,88	R\$ 2.596.567,19
RECEITA PATRIMONIAL	R\$ 957.880,93	R\$ 933.459,74	R\$ 760.000,64
Receitas Imobiliárias	R\$ 82.375,30	R\$ 20.106,95	R\$ 19.756,08
Receitas de Valores Mobiliários	R\$ 875.505,63	R\$ 913.352,79	R\$ 740.244,56
RECEITA DE SERVIÇOS	R\$ 1.986.358,20	R\$ 1.058.697,84	R\$ 1.162.465,93
TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	R\$ 86.665.192,33	R\$ 92.970.523,60	R\$ 97.933.683,07
Transferências intergovernamentais	R\$ 86.665.192,33	R\$ 92.970.523,60	R\$ 97.933.683,07
Transferências da União	R\$ 30.364.186,88	R\$ 34.803.989,29	R\$ 35.118.287,57
Participação na receita da União	R\$ 26.047.395,02	R\$ 30.167.004,67	R\$ 29.436.157,76
Transf. da compensação financeira pela exploração de recursos minerais	R\$ 396.926,29	R\$ 335.290,97	R\$ 465.156,58
Transf. de recursos FNAS	R\$ 68.354,98	R\$ 378.759,72	R\$ 1.098.142,18
Transf. de recursos do FUNDEB	R\$ 3.508.404,26	R\$ 3.621.566,25	R\$ 3.796.899,21
Transf. Financeira do ICMS - Desoneração	R\$ 141.734,29	R\$ 140.349,84	R\$ 148.858,32
Outras transferências da União	R\$ 201.372,04	R\$ 161.017,84	R\$ 173.073,52
Transferências dos Estados	R\$ 40.818.421,26	R\$ 41.065.461,18	R\$ 45.128.342,12
Participação na receita dos estados	R\$ 36.894.607,55	R\$ 36.819.769,02	R\$ 40.360.613,06
Cota-parte do ICMS	R\$ 29.067.851,76	R\$ 28.750.568,87	R\$ 31.915.540,06
Cota-parte do IPVA	R\$ 7.596.067,38	R\$ 7.872.468,40	R\$ 8.219.003,99
Cota-parte do IPI sobre exportação	R\$ 230.688,41	R\$ 196.731,75	R\$ 226.069,01
Transf. De cota-parte da compensação financeira	R\$ 362.337,12	R\$ 518.392,84	R\$ 427.106,84
Outras Transferências dos estados	R\$ 3.561.476,59	R\$ 3.727.299,32	R\$ 4.340.622,22
Transferências multigovernamentais	R\$ 15.482.584,19	R\$ 17.101.073,13	R\$ 17.687.053,38
OUTRAS RECEITAS CORRENTES	R\$ 2.645.250,86	R\$ 2.617.123,41	R\$ 3.391.427,46
Multas e juros de mora	R\$ 795.004,66	R\$ 1.114.097,92	R\$ 1.304.542,17
Indenizações e restituições	R\$ 108.653,27	R\$ 90.148,27	R\$ 67.801,08
Receita da dívida ativa	R\$ 1.279.374,48	R\$ 1.223.719,89	R\$ 1.771.797,11
Receitas Correntes Diversas	R\$ 462.218,45	R\$ 189.157,33	R\$ 247.287,10
RECEITAS DE CAPITAL	R\$ 5.654.196,55	R\$ 3.169.877,81	R\$ 2.748.025,93
OPERAÇÕES DE CRÉDITO	R\$ -	R\$ -	R\$ -
ALIENAÇÃO DE BENS	R\$ 17.500,00	R\$ -	R\$ 39.035,57
TRANSFERÊNCIAS DE CAPITAL	R\$ 5.636.696,55	R\$ 3.169.877,81	R\$ 2.708.990,36
Transferências intergovernamentais	R\$ -	R\$ -	R\$ 281.172,66
Transferências dos estados	R\$ -	R\$ -	R\$ 281.172,66
Transferências de convênios	R\$ 5.636.696,55	R\$ 3.169.877,81	R\$ 2.427.817,70
Transferências de convênios da União e de suas entidades	R\$ 2.635.039,76	R\$ 959.506,20	R\$ 828.860,86
Transferências de convênios dos estados e suas entidades	R\$ 3.001.656,79	R\$ 2.210.371,61	R\$ 1.598.956,84
DEDUÇÕES DO FUNDEB	-R\$ 12.346.302,39	-R\$ 13.016.279,98	-R\$ 13.470.609,60
TOTAL ORÇAMENTÁRIO	R\$ 98.968.278,15	102.405.848,84	108.511.890,13

Tabela 16 – Total Orçamentário de Receita de Ibitinga (2015 – 2017).

Fonte: Prefeitura Municipal de Ibitinga. Elaboração: Própria.

TOTAL RECEITAS	2015	2016	2017
Total Orçamentário	R\$ 98.968.278,15	R\$ 102.405.848,84	R\$ 108.511.890,13
Total Extra Orçamentário	R\$ 15.249.804,09	R\$ 13.207.816,00	R\$ 13.640.923,94
Total Orçamentário e Extra Orçamentário	R\$ 114.218.082,24	R\$ 115.613.664,84	R\$ 122.152.814,07
Saldo do Exercício Anterior	R\$ 7.937.158,86	R\$ 7.027.871,21	R\$ 6.419.491,49
TOTAL GERAL	R\$ 122.155.241,10	R\$ 122.641.536,05	R\$ 128.572.305,56

Tabela 17 – Total de Receita de Ibitinga (2015 – 2017).

Fonte: Prefeitura Municipal de Ibitinga. Elaboração: Própria.

Para se analisar o desenvolvimento da receita do município, é preciso verificar quais são as principais fontes e a participação destas no total arrecado de cada ano, olhando se cresceram ou diminuíram. Para tanto, é preciso fazer essa análise com valores reais. Assim, os valores nominais da tabela foram convertidos segundo o índice IPCA-E (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo Especial) do IBGE.

Observando-se o total orçamentário das receitas e o total geral, é possível perceber uma queda real de 1,12% e de 1,15%, respectivamente, do total arrecadado. As receitas correntes, as quais alcançaram um valor em torno de 119 milhões de reais em 2017, aumentaram 1,6%, em valores reais. As receitas de capital, por sua vez, que chegaram a aproximadamente 2,5 milhões para aquele mesmo ano, caíram 56%, também em valores reais.

Conforme nota-se na Tabela 17, Ibitinga se insere no mesmo contexto em que a maior parte dos municípios brasileiros, tendo suas receitas correntes fortemente dependente de transferências intergovernamentais, com destaque para aquelas oriundas do estado. Estas, mesmo ainda tendo grande peso nas fontes de arrecadação do município (42% do total orçamentário em 2017), sofreram uma pequena queda no período verificado. Tanto a cota-parte do ICMS quanto a cota-parte do IPVA aumentaram em valores nominais entre 2015 e 2017, contudo, se ajustando os preços a inflação, tem-se uma queda de 1,1% da participação do município na primeira e uma queda de 2,5% na segunda.

Já em relação as transferências da União (27% do total orçamentário em 2017), é preciso apontar o expressivo aumento de recursos do FNAS (Fundo Nacional de Assistência Social), o qual passou de R\$ 68.354,98, em 2015, para R\$ 1.098.142,18 em 2017, com crescimento real de 1447%.

No que tange às quantias provenientes da receita tributária (12% do total orçamentário em 2017), dentro dos Impostos sobre o patrimônio e a renda, o IPTU apresentou um crescimento real de 19% entre 2015 e 2017. Sobre o imposto sobre a produção e circulação, este sofreu uma queda de 15% no total adquirido.

19.2. Despesas

Com base nos valores do pagamento total dos balancetes sobre despesas de cada exercício aqui considerado, foram construídas a Tabela 18 e a Tabela 19, as quais trazem informações resumidas sobre os principais pontos de gasto de Ibitinga.

DESPESAS (PAGAMENTO ATUAL)	2015	2016	2017
DESPESAS CORRENTES	R\$ 73.414.417,43	R\$ 77.665.337,10	R\$ 82.423.027,95
Aposentadorias, reserva remunerada e reformas	R\$ 1.809.719,50	R\$ 2.055.264,64	R\$ 2.324.753,84
Pensões do RPPS e do Militar	R\$ 284.250,63	R\$ 296.909,76	R\$ 308.798,33
Vencimentos e vantagens fixas - Pessoa Civil	R\$ 25.143.957,92	R\$ 27.982.098,53	R\$ 29.081.306,20
Remuneração dos agentes políticos	R\$ 320.400,00	R\$ 338.133,33	R\$ 320.400,00
Obrigações patronais	R\$ 7.211.795,45	R\$ 7.617.885,50	R\$ 7.798.911,15
Outras despesas variáveis - pessoa civil	R\$ 2.917.170,22	R\$ 2.789.306,46	R\$ 2.770.641,87
Sentenças judiciais	R\$ 406.882,65	R\$ 1.678.314,16	R\$ 1.395.291,07
Contribuições	R\$ 51.663,97	R\$ 25.548,87	R\$ -
Subvenções sociais	R\$ 8.705.392,76	R\$ 8.628.739,47	R\$ 9.048.707,62
Contratação por tempo determinado	R\$ -	R\$ -	R\$ -
Material de consumo	R\$ 4.503.610,15	R\$ 4.572.706,58	R\$ 5.346.390,26
Material, bem ou serviço para Distribuição Gratuita	R\$ 296.423,60	R\$ 322.680,42	R\$ 365.781,23
Passagens e despesas com locomoção	R\$ 106.032,55	R\$ 100.851,48	R\$ 163.831,13
Outros serviços de terceiros - pessoa física	R\$ 735.106,97	R\$ 758.732,76	R\$ 972.679,11
Locação de mão-de-obra	R\$ -	R\$ -	R\$ -
Outros serviços de terceiros - pessoa jurídica	R\$ 19.859.826,24	R\$ 19.338.768,72	R\$ 21.207.161,91
Obrigações tributárias e contributivas	R\$ 1.055.789,10	R\$ 1.152.749,74	R\$ 1.315.736,65
Despesas de exercícios anteriores	R\$ 6.395,72	R\$ 6.646,68	R\$ 2.637,58
DESPESAS DE CAPITAL	R\$ 1.562.901,46	R\$ 3.610.660,40	R\$ 2.783.875,23
Obras e instalações	R\$ 272.103,58	R\$ 2.503.112,17	R\$ 2.484.795,68
Equipamentos e material permanente	R\$ 1.226.087,71	R\$ 900.214,90	R\$ 299.079,55
Aquisição de Imóveis	R\$ -	R\$ 207.333,33	R\$ -
Principal da dívida contratual resgatada	R\$ 64.710,17	R\$ -	R\$ -
RESERVA DE CONTINGÊNCIA	R\$ -	R\$ -	R\$ -
TOTAL ORÇAMENTÁRIO	74.977.318,89	81.275.997,50	85.206.903,18

Tabela 18 – Total Orçamentário de Despesa de Ibitinga (2015 – 2017).

Fonte: Prefeitura Municipal de Ibitinga. Elaboração: Própria.

TOTAL DESPESAS	2015	2016	2017
Total Orçamentário	R\$ 74.977.318,89	R\$ 81.275.997,50	R\$ 85.206.903,18
Total Extra Orçamentário	R\$ 40.150.051,00	R\$ 34.946.047,06	R\$ 32.950.909,49
Total Orçamentário e Extra Orçamentário	R\$ 115.127.369,89	R\$ 116.222.044,56	R\$ 118.157.812,67
Saldo para o mês seguinte	R\$ 7.027.871,21	R\$ 6.419.491,49	R\$ 10.414.492,89
TOTAL GERAL	R\$ 122.155.241,10	R\$ 122.641.536,05	R\$ 128.572.305,56

Tabela 19 – Total de Despesa de Ibitinga (2015 – 2017).

Fonte: Prefeitura Municipal de Ibitinga. Elaboração: Própria.

Observando-se o total orçamentário das despesas e o total geral, é possível perceber um aumento de 2% e uma queda de 5%, respectivamente, do total dos gastos, se descontando o efeito inflacionário. As despesas correntes, as quais alcançaram um valor em torno de 82

milhões de reais em 2017, aumentaram 1,1%, em valores reais. As despesas de capital, por sua vez, que chegaram a aproximadamente 2,7 milhões para aquele mesmo ano, subiram 60%, também em valores reais.

Conforme nota-se na Tabela 18, boa parte das despesas de Ibitinga estão em “Vencimentos e vantagens fixas – pessoa civil”, onde estão concentrados os custos com vencimentos e salários, 13°, férias, além de outros gastos com pessoal, representando 34% do total orçamentário em 2017. Houve, entre 2015 e 2017, um aumento real de 4% nos valores desta despesa.

Outra vertente com grande percentual de influência na categoria é “Outros serviços de terceiros – serviços jurídicos” (25% do total orçamentário em 2017). Esta, apresentou uma queda de 3,8%, descontado o efeito inflacionário.

Sobre as despesas de Ibitinga ainda vale mencionar o grande aumento com gastos com “Sentenças Judiciais”, o qual passou de R\$ 406.882,65 em 2015, para R\$ 1.395.291,07 em 2017. Isso significou um aumento real de 309% no período aqui considerado.

20. Principais Projetos e Programas

A seguir serão apresentados os projetos em desenvolvimento ou estudo pela Secretaria de Obras e pelo SAAE, que serão avaliados e considerados nos horizontes de implantação da revisão do novo Plano Diretor da Cidade de Ibitinga. Os projetos são: Estudos das Novas Perimetrais – Anel Viário, Projetos de Drenagem Urbana, Parque Urbano, Complexo Pontal do Jacaré, Estacionamento da Praça Jorge Tibiriça, Parklet e Controle de perdas (no fornecimento de água).

20.1. Estudo das Novas Perimetrais – Anel Viário

Encontra-se em desenvolvimento pela Secretaria de Obras, os estudos para implantação de novos anéis viários na cidade de Ibitinga, cujo objetivo principal é o de desafogar o trânsito da área central de cidade e facilitar a conexão entre os bairros.

A revisão do Plano Diretor de Ibitinga irá avaliar e incorporar estes estudos dentro dos horizontes previstos para sua implantação.

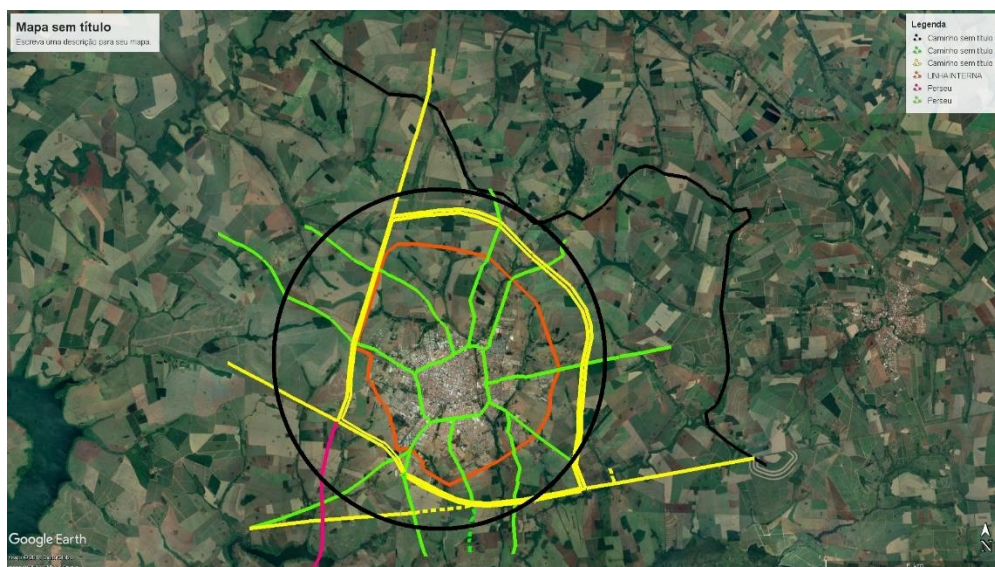


Figura 58 – Estudo das Novas Perimetrais – Anel Viário. Fonte: Prefeitura de Ibitinga

20.2. Projetos de Drenagem Urbana

Os projetos de drenagem têm como a evitar a ocorrência de alagamentos, inundações, reduzir os gastos com manutenção de vias públicas, permitir o escoamento rápido das águas superficiais, facilitar o tráfego quando da ocorrência das chuvas, entre outros.

O projeto está previsto para ser executado nas seguintes ruas:

- Rua Antenor Zinezi – Jardim Terra Branca: Projeto realizado em 09/02/2018
- Rua João Marotti – Jardim America: Projeto realizado em 13/07/2018
- Rua Quintino Bocaiuva – Centro: Projeto realizado em 30/07/2018.

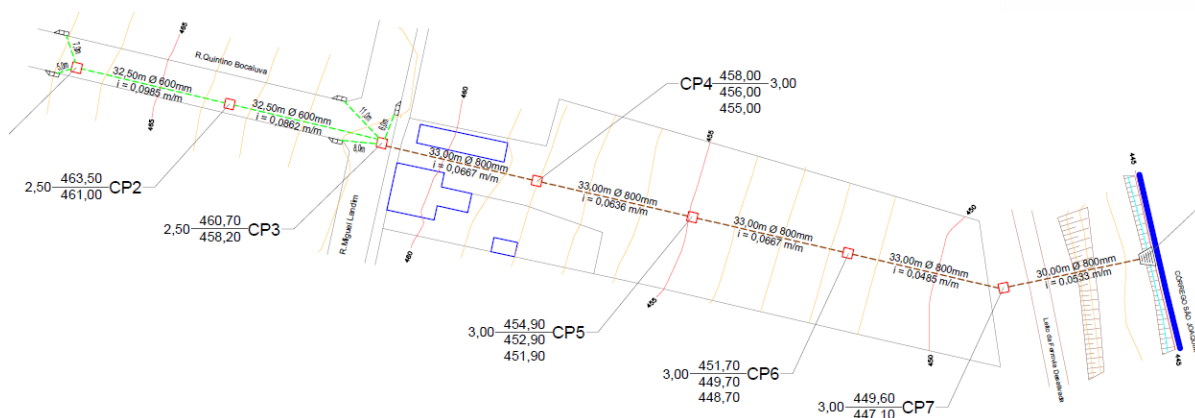


Figura 59 – Exemplo de Projeto de Drenagem da *Rua Quintino Bocaiuva*. Fonte: Prefeitura de Ibitinga

20.3. Parque urbano

O projeto do parque urbano está localizado na rua Prudente de Moraes, no Bairro Jardim Rafaela II, com frente para a principal avenida da cidade, a Avenida Engenheiro Ivanil Francischinni. Foi projetado em 25/06/2017 com o objetivo para trazer mais uma opção de lazer dos moradores da cidade.

Nele estão previstos a construção de uma grande ciclovia ao redor de todo o parque, áreas arborizadas, academia ao ar livre, museu, restaurante/lanchonete, centro de convenções, aquário, quadra poliesportiva, quadra de futebol, entre outros equipamentos.

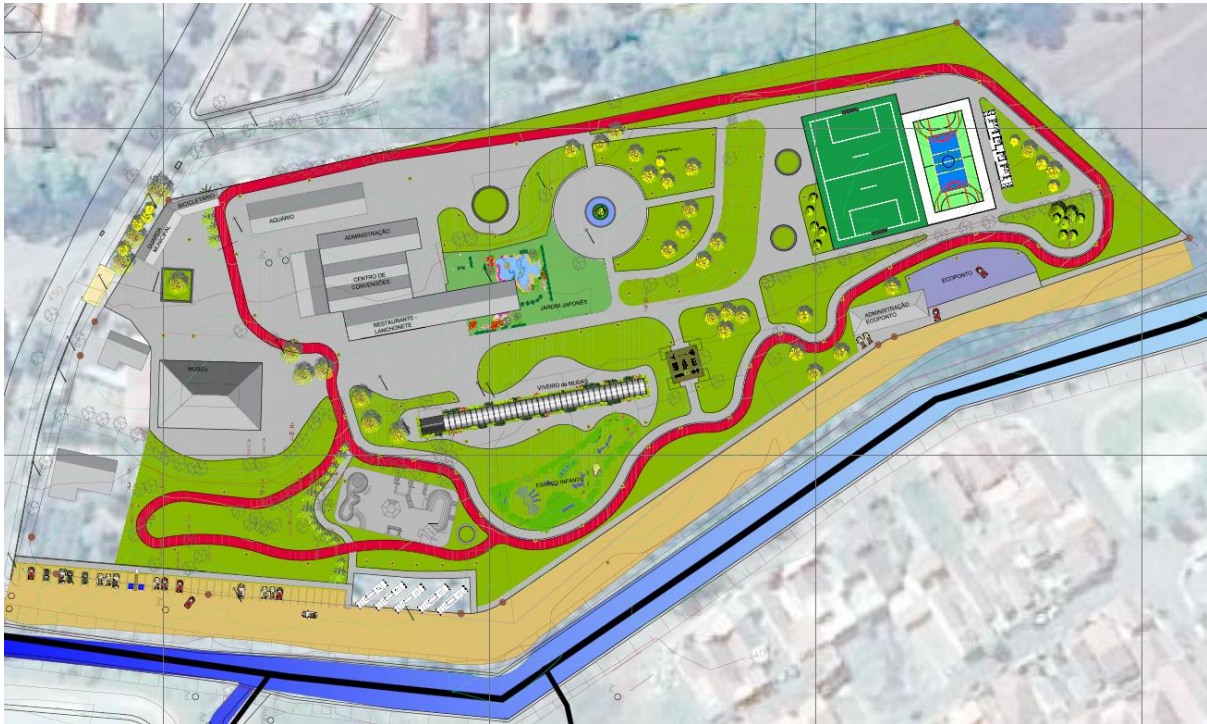


Figura 60 – Implantação do Parque Urbano. Fonte: Prefeitura de Ibitinga

20.4. Estacionamento da Praça Jorge Tibiriçá

Devido ao grande número de ônibus de turismo que chegam à cidade todos os dias, em especial, aos finais de semana, a Secretaria de Obras desenvolveu o projeto de um estacionamento, localizado na Praça Jorge Tibiriçá, no centro da cidade, com o objetivo de dar mais conforto aos turistas e organizar o trânsito e a parada destes veículos.

Na praça seriam oferecidos outros serviços aos turistas como, banheiro, lanchonetes, *transfers* para as áreas de compras e áreas de descanso.



Figura 61 – Imagem da implantação das baias de estacionamento dos ônibus. Fonte: Prefeitura de Ibitinga



Figura 62 – Perspectiva da Cobertura a ser construída na Praça Jorge Tibiriçá. Fonte: Prefeitura de Ibitinga

20.5. Complexo Pontal do Jacaré

O projeto localizado na Vicinal Vereador Geraldo Pinheiro de Freitas, tem como objetivo a construção e reforma do Complexo Turístico do Pontal do Jacaré que faz parte de um projeto mais amplo de estruturação do Complexo e que vem sendo planejado há mais de 20 anos. Com os recursos do DADETUR, pretende-se construir um píer que viabilize que embarcações turísticas atraquem em Ibitinga e desfrutem do Complexo Turístico, o qual está em processo de estruturação, bem como de outros atrativos turísticos do município.

Para implantar a primeira fase da referida estrutura pretende-se, pavimentar com asfalto a entrada do Complexo Turístico, fechá-lo com gradil, restaurar guias e sarjetas, implantar sarjetões que garantam a drenagem superficial, construir a rampa de acesso à balsa municipal e pavimentar com piso intertravado o interior do Complexo. Ou seja, a Fase 1 consiste em preparar o espaço com infraestrutura básica.

É importante ressaltar que a proposta em questão é de grande relevância turística para o município e para a região, tendo como objetivo construir e adequar esta importante infraestrutura. Dessa forma, os resultados esperados compreendem desenvolver novas oportunidades para o turismo, expandir o fluxo de visitantes, regionalizar os segmentos do ecoturismo e do turismo náutico-fluvial, proporcionar ao turista mais conforto e diversidade de atrativos e, por fim, gerar emprego e renda para a população local.



Figura 63 – Imagem da implantação do Complexo Pontal do Jacaré. Fonte: Prefeitura de Ibitinga

20.6. Proposta Parklet

Os *parklets* são áreas contíguas às calçadas, onde são construídas estruturas a fim de criar espaços de lazer e convívio onde anteriormente havia vagas de estacionamento de carros. Os

primeiros parklets foram construídos em San Francisco, buscando-se criar ambientes mais amigáveis para pedestres e ciclistas.

A prefeitura da cidade padronizou os parklets na cidade, pois qualquer pessoa que pretender colocá-los em frente ao seu estabelecimento deve seguir as leis da prefeitura

20.7. Projeto de controle das perdas

O projeto feito pela secretaria do SAAE ainda não executado por conta de verba tem como objetivo reduzir o desperdício de água no processo de distribuição e fornecimento. Trata-se de projeto contemplado pelo comitê das bacias FEHIDRO.

O projeto já passou pela fase de licitação e já empresa ganhadora já foi anunciada.

20.8. Revitalização da antiga estação da estrada de ferro

Tendo sua sede em Ribeirão Bonito, a Douradense, nome popular para a Companhia Estrada de Ferro do Dourado (mais tarde adquirida pela Companhia Paulista), foi inaugurada em 1900, sob a concessão do Estado de São Paulo. A construção e expansão inicial da linha se deram em meio ao crescimento da agricultura paulista em direção às novas zonas do este do estado, sendo importante por atender parte da região denominada “Araraquarense” que, entre o final do século XIX e primeiras décadas do XX, atingiu um grande crescimento com a economia cafeeira.

Típico modelo de ferrovia do café, a Douradense atendia aos municípios de Ribeirão Bonito, Boa Esperança do Sul, Nova Europa, Tabatinga, Ibitinga, Itápolis, Borborema, Novo Horizonte, Bocaina, Bariri e Jaú. A estação de Ibitinga foi construída em 1910 e serviu como ponta de linha do “tronco” (eixo principal) da Douradense até 1936, quando a linha foi prolongada para Novo Horizonte.

A expansão das linhas beneficiava, de forma direta ou indireta, a economia regional e aos usuários de uma área geográfica bem maior do que aquelas em que se estabeleciam as estações. Diversos serviços oferecidos pela ferrovia beneficiavam diretamente à população local. O uso do telégrafo, por exemplo, além de atender às operações da ferrovia, serviam de instrumento de comunicação para a população. Também é inequívoca a importância do papel da ferrovia no transporte de trabalhadores e suas famílias, já que a Lei N° 30, de 13 de junho de 1892, que autorizava a construção e exploração das estradas de ferro, também garantia transporte gratuito para aqueles que estivessem imigrando ou indo para escolas públicas, e para as sementes e plantas enviadas pelo governo a serem distribuídas aos lavradores.

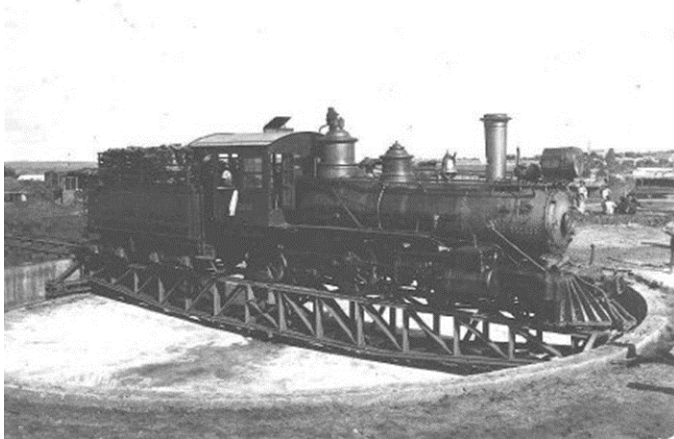


Foto 23 - Virador em Ibitinga, na época em que o pátio era ponta de linha, 1930.

Cabe ainda mencionar que as estações “pontas de linha”, como foi a de Ibitinga durante um tempo, atendiam os transportes das localidades vizinhas, o que atraía um grande fluxo de pessoas e mercadorias para o local.



Foto 24 - Estação de Ibitinga atualmente.

Contudo, embora trouxesse vários benefícios as regiões por que passava, a Douradense não resistiu a concorrência com as rodovias e encerrou completamente suas atividades em 1969. A partir da década de sessenta, a substituição das estradas de terra pelas asfaltadas, das jardineiras pelos ônibus e o aumento no número de caminhões – mais potentes – acabaram por provocar a perda da competitividade desta Companhia.

Atualmente, com poucas exceções, as antigas estações da linha estão abandonadas ou com usos pouco sustentáveis para as instalações. Em Ibitinga, o espaço da estação contém um conjunto de galpões para armazenar grãos, os quais estão totalmente deteriorados, além do próprio prédio da estação, que está abandonado.

Embora esteja em um estado ruim de conservação, a construção tem grande significado para a história de Ibitinga, com potencial para se transformar em um espaço com fins culturais, sociais e turísticos. Ao restaurá-la, mantendo suas características históricas e adaptando-a à novas atividades, o prédio da Estação Ferroviária seria o primeiro marco de efetiva preservação da memória, ao devolver à comunidade ibitinguense um monumento arquitetônico que lhe pertence.

A antiga estação poderia fazer parte de um roteiro artístico-cultural, se tornando um museu que abrigaria a história de Ibitinga e da própria ferrovia, além de atividades educativas, pesquisas, cursos e oficinas, tornando-se, assim, uma espécie de “incubadora cultural”.

21. Principais Legislações Relacionadas ao Plano Diretor

Conforme solicitado no Termo de Referência e apresentado no Produto 1 - Plano de Trabalho, na Etapa 4 deste processo de revisão do Plano Diretor da Cidade de Ibitinga, será entregue o Produto 6 – Revisão da Legislação Urbanística, cujo objetivo é apresentar a versão final das leis que compõe o Plano Diretor e demais normas relacionadas, com as alterações apresentadas em audiências e oficinas desde que sejam compatíveis com as leis vigentes.

Para isso, o processo de levantamento, estudo e análise das leis vigentes na cidade deve ser iniciado ainda na Etapa 1 deste trabalho. Dessa forma, o objetivo deste capítulo é o de apresentar a relação de todas leis, normas e planos que já foram coletadas e que serão alvo de estudo e análise. A tabela a seguir apresenta esta relação:

Tipo	Número	Assunto	Data	Título
Lei Complementar	002/2009	Lei de Zoneamento	21/08/2009	Dispõe sobre o zoneamento do município da estância turística de Ibitinga, regulamenta o uso do solo e dá outras providências.
Lei Complementar	086/2014	Altera lei de Zoneamento	12/11/2014	Altera a lei complementar nº 2, de 21 de agosto de 2009, que dispõe sobre o zoneamento do município da estância turística de Ibitinga, regulamenta o uso do solo e dá outras providências.
Lei Complementar	003/2009	Lei de Parcelamento	21/08/2009	Disciplina o parcelamento do solo no município de Ibitinga e dá outras providências.
Lei Complementar	004/2009	Sistema Viário	21/08/2009	Dispõe sobre o sistema viário no município de Ibitinga e dá outras providências.
Lei Complementar	087/2014	Altera lei de Sistema Viário	12/11/2014	Altera a lei complementar nº 004, de 21 de agosto de 2009, que dispõe sobre o sistema viário no município de Ibitinga e dá outras providências.
Lei Complementar	005/2009	Instrumento de Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsória	21/08/2009	Regulamenta o art. 81 da lei municipal nº 2.908, de 6/10/2006 que institui o plano diretor participativo da estância turística de Ibitinga para aplicação do instrumento jurídico do parcelamento, edificação e utilização compulsória.
Lei Complementar	006/2009	Instrumento Jurídico do Direito de Preempção	21/08/2009	Regulamenta o art. 85 da Lei Municipal nº 2.908/06 que institui o Plano Diretor Participativo da Estância Municipal de Ibitinga para aplicação do instrumento jurídico do direito de preempção.

Tipo	Número	Assunto	Data	Título
Lei Complementar	007/2009	Programa de Regularização Urbanística e Fundiária	21/08/2009	Dispõe sobre o programa de regularização urbanística e fundiária do Município da Estância Turística de Ibitinga e dá outras providências.
Lei Complementar	008/2009	Código de Obras	21/08/2009	Institui o código de obras do município da estância turística de Ibitinga e da outras providencias.
Lei Complementar	009/2009	Código de Posturas	21/08/2009	Institui o código de posturas e de atividades urbanas do município da estância turística de Ibitinga
Lei Complementar	010/2009	Estudo de Impacto de Vizinhança	21/08/2009	Dispõe sobre o estudo de impacto de vizinhança - EIV nos termos do Plano Diretor.
Lei Complementar	125/2016	Plano de Mobilidade de Ibitinga	06/04/2016	Institui o plano de mobilidade urbana da estância turística de Ibitinga e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica.
Lei Complementar	163/2018	Perímetro Urbano	11/07/2018	Dispõe sobre o perímetro urbano do município de Ibitinga.
Lei Ordinária	2908/2016	Plano Diretor de Ibitinga	06/10/2006	Institui o plano diretor participativo do município da estância turística de Ibitinga, estabelece diretrizes gerais de política de desenvolvimento urbano e dá outras providências.
Lei Ordinária	4616/2018	Altera o Código de Posturas	20/03/2018	Altera a Lei Complementar nº 9, de 21 de agosto de 2009, que institui o código de posturas e de atividades urbanas do Município da Estância Turística de Ibitinga, quanto a construção de calçadas.
Lei Ordinária	2488/2001	Área de expansão urbana	27/08/2001	Declara área de expansão urbana propriedade localizada em área rural do município de Ibitinga.
Lei Ordinária	2490/2001	Área de expansão urbana	03/09/2001	Declara área de expansão urbana propriedade localizada em área rural do município de Ibitinga.
Lei Ordinária	2504/2001	Área de expansão urbana	20/11/2001	Declara área de expansão urbana propriedade localizada em área rural do município de Ibitinga.
Lei Ordinária	2520/2001	Área de expansão urbana	11/12/2001	Declara área de expansão urbana propriedade localizada em área rural do município de Ibitinga.
Lei Ordinária	2720/2004	Área de expansão urbana	13/04/2004	Declara área de expansão urbana propriedade localizada em área rural do município de Ibitinga.
Planejamento Estratégico do município (Missão, Visão, Valores e Objetivos Estratégicos)			2017-2020	Plano de Governo - 2017-2020
Plano de Saneamento Básico do Município de Ibitinga			11/2012	Planejamento da infraestrutura urbana, em especial no tocante à água de abastecimento, esgoto, resíduos sólidos e drenagem, bem como propiciar o início da estruturação de um banco de dados digital de relatório e mapas, contendo os estudos, prognósticos e cenários.
Plano Diretor de turismo			07/2016	Instrumento de planejamento para o desenvolvimento sustentável do turismo.
Projeto Integrado de Segurança Pública Municipal			30/10/2018	Qualificar e reestruturar a tática de segurança pública de Ibitinga-SP, para permitir maior integração das forças de segurança do município,

Tipo	Número	Assunto	Data	Título
				bem como a realização do “Planejamento Estratégico Integrado”
Lei Federal	13.465/2017	Lei de Reurb	11/07/2017	Dispõe sobre a regularização fundiária rural e urbana, sobre a liquidação de créditos concedidos aos assentados da reforma agrária e sobre a regularização fundiária no âmbito da Amazônia Legal.

Tabela 20 – Legislação pertinente ao Plano Diretor. Fonte: Prefeitura Municipal de Ibitinga. Elaboração: Polo Planejamento

Referências

<https://www.portalternurafm.com.br/paginas/roque-de-rosa/historias-de-ibitinga>

<https://earthexplorer.usgs.gov/>

<http://www.dgi.inpe.br/>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA – INEP. Dados estatísticos do Censo Básico da Educação, 2017. Disponível em <<http://portal.inep.gov.br/web/guest/sinopses-estatisticas-da-educacao-basica>>. Acessado em 12 de nov. de 2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Censo Demográfico de 2010.

LEITE, Marcia de Paula. As bordadeiras de Ibitinga: trabalho a domicílio e prática sindical. Cad. Pagu, Campinas, n. 32, p. 183-214, Jun 2009. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-83332009000100007&lng=en&nrm=iso>. Acessado em 04 de nov. de 2018.

NUNES, I. LAMOUNIER, M. L. Café, ferrovia, e o fim da era ferroviária em São Paulo.

Plano de Saneamento de Ibitinga (2012)

RIBEIRO, Cassiano. Após quase dois anos, hidrovía do rio Tietê retoma transporte de cargas, reportagem do site Globo Rural, publicada em 31 de maio de 2016. Disponível em <<https://revistagloborural.globo.com/Rios-do-Agro/noticia/2016/05/apos-quase-dois-anos-hidrovía-do-rio-tiete-retoma-transporte-de-cargas-2.html>>. Acessado em 09 de nov. de 2018.

SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA – SP. Dados estatísticos sobre ocorrências registradas. Disponível em <<http://www.ssp.sp.gov.br/Estatistica/Pesquisa.aspx>>. Acessado em 07 de dez. de 2018.

São Paulo (Estado). Secretaria do Meio Ambiente. Fundação para a Conservação e Produção Florestal do Estado de São Paulo. **APA Ibitinga: Pantanal Paulista Patrimônio Socioambiental do Interior do Estado de São Paulo**. Souza, Amilcar Marcel de., Sammarco, Yanina Micaela de / Fundação Florestal / Secretaria do Meio Ambiente. 1ª Ed. São Paulo, 2012. Disponível em: <http://files.apa-ibitinga.webnode.com/200000023-60506614cb/Livro%20APA%20Ibitinga.pdf>

SCHMIDT, Luiza de Oliveira ET AL. A engrenagem urbana brasileira. Disponível em <<http://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/09/engrenagem-urbana->

brasileira?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br>. Acessado em 08 de nov. de 2018.

TARTAGLIA, J. C., OLIVEIRA, L.O. Agricultura paulista e sua dinâmica regional 1920-80. In: Anuário estatístico do café 1727 – 1977. Rio de Janeiro, Coordenadoria de Estudos da Economia Cafeeira, 1977. p.115.

Anexo 1 – Categorias de Usos permitidos por Zona

ZONAS DE USO	CATEGORIAS DE USOS PERMITIDOS
ZCC 1	R1-01 / R1-02 / R1-03 / R1-04 / R3-01 / R4-01 / C-01 / C-02 / C-03 / SE-01 / SE-02 / E-01 / E-02 / I-01
ZCC 2	R1-01 / R1-02 / R1-03 / R1-04 / R3-01 / R4-01 / C-01 / SE-01 / E-01 / E-02
ZCC 3	R1-01 / R1-02 / R1-03 / R1-04 / R4-01 / C-01 / C-02 / SE-01 / E-01 / E-02
ZCC 4	R1-01 / R1-02 / R1-03 / R1-04 / R4-01 / C-01 / C-02 / SE-01 / E-01 / E-02 / I-01
ZAP 1	R1-01 / R1-02 / R1-03 / R1-04 / R2-01 / R3-01 / R4-01 / C-01 / C-02 / C-03 / SE-01 / SE-02 / E-01 / E-02 / I-01
ZAP 2	R1-01 / R1-02 / R1-03 / R1-04 / R2-01 / R2-02 / R3-01 / R3-02 / R4-01 / C-01 / C-02 / C-03 / SE-01 / SE-02 / E-01 / E-02 / I-01
ZAP 3	R1-02 / R1-03 / R1-04 / R3-01 / C-01 / E-01 / E-02
ZAP 4	R1-01 / R1-02 / R1-03 / R1-04 / R2-01 / R2-02 / R3-01 / R3-02 / R4-01 / C-01 / C-02 / C-03 / SE-01 / SE-02 / E-01 / E-02 / I-01
ZIS	R1-01 / R1-02 / R1-03 / R1-04 / R2-01 / R2-02 / R3-01 / R3-02 / R4-01 / C-01 / C-02 / C-03 / SE-01 / SE-02 / SE-03 / E-01 / E-02 / I-01
ZOR 1	R1-01 / R1-02 / R1-03 / R1-04 / R2-01 / R3-01 / R4-01 / C-01 / C-02 / C-03 / SE-01 / SE-02 / SE-03 / E-01 / E-02 / I-01
ZOR 2	R1-01 / R1-02 / R1-03 / R1-04 / R2-01 / R4-01 / C-01 / C-02 / C-03 / SE-01 / SE-02 / SE-03 / E-01 / E-02 / I-01
ZOR 3	R1-01 / R1-02 / R1-03 / R1-04 / R2-01 / C-01 / C-02 / C-03 / E-01 / E-02
ZOR 4	R1-01 / R1-02 / R1-03 / R1-04 / R2-01 / R4-01 / C-01 / C-02 / C-03 / E-01 / E-02
ZOR 5	R1-01 / R1-02 / R1-03 / R1-04 / R2-01 / R2-02 / R4-01 / C-01 / C-02 / C-03 / SE-01 / SE-02 / SE-03 / E-01 / E-02 / I-01
ZI 1	C-01 / C-02 / C-03 / SE-01 / SE-02 / SE-03 / E-01 / E-02 / I-01 / I-02 / I-03
ZI 2	R1-01 / R1-02 / R1-03 / R1-04 / R2-01 / R4-01 / C-01 / C-02 / C-03 / SE-01 / SE-02 / SE-03 / I-01 / I-02
ZOE-A	R1-02 / R1-03 / R1-04 / C-01 / C-02 / C-03 / SE-01 / SE-02 / SE-03 / E-01 / E-02 / E-03
ZOE-B	C-01 / C-02 / C-03 / SE-01 / SE-02 / SE-03 / E-01 / E-02 / E-03 / I-01 / I-02 / RI-02 / R1-03 / R1-04
ZEU	R1-01 / R1-02 / R1-03 / R1-04 / R2-01 / R2-02 / R3-01 / R3-02 / R4-01 / C-01 / C-02 / C-03 / SE-01 / SE-02 / SE-03 / E-01 / E-02 / I-01 / I-02 / EQ-01 / I-03 (SOMENTE MARGEANDO A RODOVIA)
ZER - 1	R1-02 / R1-03 / R1-04 / C-01 / C-02 / SE-01 / SE-02 / E-01 / E-02
ZEF	R1-01 / R1-02 / R1-03 / R1-04 / R2-01 / R2-02 / R3-01 / R3-02 / R4-01 / C-01 / C-02 / C-03 / SE-01 / SE-02 / SE-03 / E-01 / E-02 / E-03 / I-01 / I-02 / EQ-01 / I-03 (SOMENTE MARGEANDO A RODOVIA)
CO	R1-01 / R1-02 / R1-03 / R1-04 / R2-01 / R4-01 / C-01 / C-02 / C-03 / SE-01 / SE-02 / E-01 / E-02 / I-01
DC	R1-01 / R1-02 / R1-03 / R1-04 / R2-01 / R3-01 / R4-01 / C-01 / C-02 / C-03 / SE-01 / SE-02 / E-01 / E-02 / E-03 / I-01 / I-02

Anexo 2 – Itinerário das Linhas de Ônibus da Cidade

LINHA 1 - Jd. Paineiras I, Vila Maria, Centro, Santa Tereza, Santo André, Jd. Natália e Jd. Bordados

A linha 1 começa na Rua Nadir de Camargo – Jardim Paineiras I, segue até a Rua Francisco N de Oliveira, esquerda até a Rua Albino Batista, direita até a Rua Expedicionário Kay Jenson; esquerda até a Rua Renato Cardoso Pimentel, direita até a Rua Maria R J Casemiro; direita até a Rua Tofik Kalil Jacob; direita até a Rua Alberto Janes; esquerda até a Rua Joana Salia Salva; direita até Av Eng. Ivanil Francischini; direita até a Avenida Dom Pedro II, esquerda até a Rua Prudente de Moraes; direita até a Rua Nunes Pinheiro, direita até a Rua José Custodio; esquerda até a Rua Horizontino Negrão até a Rua Idilio F dos Santos; direita até a Avenida Japão; esquerda até a Avenida Eng. Ivanil Francischini; esquerda até a Avenida João Farah até o Jardim Natália retorne na terceira rua e volte pela avenida João Farah até Avenida Orlando Titato, direita até Avenida dos Pássaros; esquerda até a Avenida Maria A Sirini Maida; esquerda até a Rua Joaquim P de Souza; direita até a Rua Virginia G Carlos; esquerda até a Estrada Municipal IBG 040; direita contorna Auto Marco Posto; retorna pelo acesso Vereador Manoel Alves Lopes até a Rua dos Jasmins; direita até Avenida das Flores; esquerda até a Rua das Avencas; esquerda até a Avenida das Bordadeiras; direita até a Avenida Eng. Ivanil Francischini até a Vila Izolina na Rua Marcilio Dinis Correa, direita até a Rua Teodoro Ribeiro da Silva; esquerda até Avenida Eng. Ivanil Francischini; direita até a Avenida Japão; direita até a Rua Idilio F dos Santos; direita até Rua Rio Branco; esquerda até a Rua América; siga até a Rua Jose Custódio e mantenha-se até a Avenida Dom Pedro II; esquerda até a Avenida Eng. Ivanil Francischini; direita até a Rua Nadir de Camargo – final da Linha 1.

- **Extensão da Linha:** 16,6 Km
- **Serviços de Segunda-feira à sábado:**
 - Partidas diárias: 14
 - Quilometragem percorrida: 232,40km por dia
- **Serviços de Domingos e feriados:**
 - Partidas diárias:7
 - Quilometragem percorrida: 116,20km por dia
- **Horários:** (início) 06h15min, 07h15min, 08h15min, 09h15min; 10h15min, 11h15min, 12h15min, 13h15min, 14h15min, 15h15min, 16h15min, 17h15min, 18h15min, 19h15min (término).

LINHA 2 - Jd. dos Bordados, V. Izolina, Santo André, Santa Tereza, Centro, Jd. Paineras I, V. Maria.

A linha 2 começa na Rua das Avencas – Jardim dos Bordados, até a Avenida das Bordadeiras pegue a direita até Avenida Eng. Ivanil Francischini até a Vila Izolina; na Rua Marcilio Dinis Correa, direita até a Rua Teodoro Ribeiro da Silva; esquerda até Avenida Eng. Ivanil Francischini; direita até Avenida Japão; direita até a Rua Idílio F dos Santos; direita até Rua Rio Branco; esquerda até a Rua América; siga até a Jose Custódio até a Avenida Dom Pedro II vire a esquerda até a Avenida Eng. Ivanil Francischini, direita até a Rua Nadir de Camargo; esquerda até a Rua Francisco N de Oliveira; esquerda até a Rua Albino Batista; direita até a Rua Expedicionário Kay Jenson; esquerda até a Rua Renato Cardoso Pimentel, direita até a Rua Maria R J Casemiro; direita até a Rua Tofik Kalil Jacob; direita até a Rua Alberto Janes; esquerda até a Rua Joana Sália Salva; direita até Avenida Eng. Ivanil Francischini; direita até a Avenida Dom Pedro II, esquerda até a Rua Prudente de Moraes; direita até a Rua Nunes Pinheiro; direita até a Rua José Custodio; esquerda até a Rua Horizontino Negrão até a Rua Idílio F dos Santos; direita até Avenida Japão esquerda até Avenida Eng. Ivanil Francischini esquerda até Avenida João Farah até o Jardim Natália; retorna na terceira rua e volta pela Avenida João Farah até Avenida Orlando Titato; direita até Avenida dos Pássaros; esquerda até a Avenida Maria A Sirini Maida; esquerda até a Rua Joaquim P de Souza; direita até a Rua Virginia G Carlos; esquerda até Estrada Municipal IBG 040; direita contorna o Marco Auto Posto e retorna pelo Acesso Vereador Manoel Alves Lopes até Rua dos Jasmins; direita até Avenida das Flores; a esquerda até a Rua das Avencas – ponto final.

- **Extensão da Linha:** 16,6 Km
- **Serviços de Segunda-feira à sábado:**
 - Partidas diárias: 2
 - Quilometragem percorrida: 33,2km por dia
- **Serviços de Domingos e feriados:**
 - Não há
- **Horários:** (início) 06h00min e 7h00min

LINHA 3 – Av. Japão, Santa Tereza, Centro, Jd. Bosque, Jd. América, Paulo de Biazzi, Maria Luiza II, Santa Clara, Nova Ibitinga.

A linha 3 começa na Avenida Eng. Ivanil Francischini defronte a caixa d'água – Jd. Santo André, entra na Avenida Japão até a Rua Idilio F dos Santos, direita até a Rua Rio Branco; esquerda até a Rua América segue até a Rua Jose Custodio até a avenida 7 de setembro, esquerda até a Rua Coronel Gereto, direita até a Rua Dr. Adail de Oliveira, em frente até a Rua Capitão Felicio Racy até a Rua 15 de Novembro, direita até a Avenida Dom Pedro II, direita até a Avenida Dom Pedro I, até a rua Marechal Deodoro; esquerda até a Rua Bom Jesus, direita até a Avenida Eng Ivanil Francichini, esquerda até a Rua Cecilia Casemiro de Amorim; direita até a Rua Jose de Biazzi; esquerda até a Rua Jose Augusto Massola; direita até a Rua Tofik Jose Kalil; esquerda até a Rua Filomena Forte esquerda até a Rua Stefano Biava, em frente até a Rua Jose de Biazzi; esquerda até A Rua Jose Augusto Massola; direita ate a Av. Eng. Ivanil Francichini; esquerda até a Rua Cecilia Casemiro de Amorim; direita até a Rua Doutor Teixeira até a Rua Prudente de Moraes; esquerda até a Avenida Dom Pedro II; direita até a Rua Quintino Bocaiuva; esquerda até a Rua Capitão Felicio Racy; esquerda até a Rua Jose Custodio; direita até a Rua Horizontino Negrão até a Rua Idilio F dos Santos; direita até Avenida Japão; esquerda até a Rua São Carlos; esquerda até a Rua Capitão Miguel Haddad; direita até Avenida Eng. Ivanil Francischini; direita até a caixa d'água – ponto final.

- **Extensão da Linha:** 10 Km
- **Serviços de Segunda-feira à sábado:**
 - Partidas diárias: 7
 - Quilometragem percorrida: 70,00km por dia
- **Serviços de Domingos e feriados:**
 - Não há
- **Horários:** (início) 06h00min, 08h00min, 10h00min, 12h00min, 14h00min, 16h00min e 18h00min (término)

LINHA 4 - Nova Ibitinga, Santa Clara, Jd. América, Paulo de Biazzi, Maria Luiza II, Jd. Bosque, Centro, Santa Tereza, Caixa D'água, Jd. Bela Vista Sul, Natália e Jd. Morumbi.

A linha 4 começa na Avenida Eng. Ivanil Francischini – Jd. Santo André, até a Avenida Japão até a Rua Idílio F dos Santos, direita até a Rua Rio Branco; esquerda até a Rua América até a Rua Jose Custodio e siga até a Avenida 7 de Setembro, esquerda até a Rua Coronel Geretto, direita até Rua Adail De Oliveira, em frente até a Rua Capitão Felício Racy até a Rua 15 de Novembro, direita até a Avenida Dom Pedro II; direita até Avenida Dom Pedro I, siga até a Rua Marechal Deodoro; esquerda até a Rua Bom Jesus; direita até a Avenida Eng. Ivanil Francischini; esquerda até a Rua Cecília Casemiro de Amorim; direita até a Rua Jose De Biazzi; esquerda até a Rua Jose Augusto Massola; direita até a Rua Tofik Jose Kalil; esquerda até a Rua Filomena Forte; esquerda até a Rua Stefano Biava; até a Rua Jose de Biazzi; esquerda até a Rua Jose Augusto Massola; direita até a Avenida Eng. Ivanil Francischini; direita até Rua Jose Venâncio Custódio; direita até Rua João Zanatta; esquerda até Avenida Anchieta pegue a direita até Estrada Municipal; siga até a primeira curva a direita até Rua Marcos A Calamante; esquerda até a Rua José Boneli esquerda até a Estrada Municipal; esquerda até a Avenida Anchieta e siga até Avenida Eng. Ivanil Francischini; direita até Avenida Antenor Simões Maia direita até Rua Domigos Povinelli; esquerda até a Rua Niceu Stanzani; esquerda até a Rua Pedro Simões; direita até a Rua Presidente Kennedy esquerda até Avenida Eng. Ivanil Francischini; direita até a Rua João Silvestre Custódio; esquerda até a Rua Pereira Landim siga até a Rua Doutor Teixeira esquerda até a Rua Prudente de Moraes; direita até Avenida Dom Pedro II direita até a Rua Quintino Bocaiuva; esquerda até a Rua Capitão Felício Racy; esquerda até a Rua Jose Custodio; direita até a Rua Horizontino Negrão até a Rua Idílio F dos Santos; direita até a Avenida Japão; esquerda até a Rua São Carlos; esquerda até a Rua Capitão Miguel Haddad; direita até Avenida Eng. Ivanil Francischini, direita até a caixa d'água– ponto final.

- **Extensão da Linha:** 14,5 Km
- **Serviços de Segunda-feira à sábado:**
 - Partidas diárias: 7
 - Quilometragem percorrida: 101,50 km por dia
- **Serviços de Domingos e feriados:**
 - Não há
- **Horários:** (início) 07h00min, 09h00min, 11h00min, 13h00min, 15h00min, 17h00min e 19h00min (término)