

| 250 | REFLEXÕES SOBRE O PROCESSO DE ANÁLISE DE RELATÓRIOS DE IMPACTOS DE TRÂNSITO NO BRASIL

Geraldo José Calmon de Moura

Resumo

O presente trabalho traz uma reflexão sobre o processo de análise de Relatórios de Impactos de Trânsito - RIT(s) no Brasil, considerando sua condicionante à aprovação de empreendimentos imobiliários e o contexto atual dos órgãos gestores de transporte e trânsito no país. Busca compreender, após 15 anos de aprovação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), como a dinâmica de aprovação de empreendimentos foi alterada no âmbito municipal com a exigência de aprovação de RIT(s), contando contudo, com avanços e retrocessos. Basicamente, o trabalho se apoia e desenvolve argumentação sobre dois aspectos inerentes à produção e à aprovação dos RIT(S). No primeiro, parte de uma análise sobre a tendência de generalização de leis que pré definem limites financeiros sobre a expectativa de investimentos a serem realizadas, exigidos em medidas mitigadoras e/ ou contrapartidas na área da mobilidade. Já no segundo, entende a partir de uma amostragem de casos reais e a partir de parâmetros pré estabelecidos, ser pouca (ou nenhuma) a influência (e consequentemente a quantificação do impacto) verificada por um único empreendimento quando a análise do RIT é realizada de forma isolada. O que se busca, a partir de ideias aparentemente contraditórias é, ao relacioná-las, recuperar a importância desse tipo de análise valendo-se e potencializando seus aspectos positivos que contribuem na construção de territórios com mais racionalização.

Palavras-chave: Relatórios de Impacto, Gestão, Medidas Mitigadoras

Relatórios de Impacto - Breve Contextualização Histórica

A preocupação com a análise e a avaliação de impactos decorrentes da implantação de empreendimentos surge nos Estados Unidos, no final da década de 1.960, sob o viés predominantemente ambiental e a partir da pressão de parte da sociedade civil por uma maior participação nesse tipo de tomada de decisões. No Brasil, o primeiro processo de avaliação ambiental somente foi dado com a implantação da Usina Hidrelétrica de Sobradinho, com financiamento do Banco Mundial, já em 1.972 (Gusmão,2001 apud Portugal & Golner, 2003, p. 5).

Nesse exemplo de um esforço de controle sobre a implantação de empreendimentos em território nacional, assim como os que o sucederam no país naquela década, aparentemente contraditórios em um momento que o país vivia sob um regime ditatorial, caracterizaram-se por contar com financiamentos externos (como no exemplo da usina de Sobradinho) e por isso estarem sujeitos a um conjunto diferenciado de exigências; e pelos resultados não serem encaminhados adequadamente aos organismos competentes.

Efetivamente, os estudos de impactos apenas ganharam destaque no Brasil, já sob a influência do processo de redemocratização e ainda sob a predominância da preocupação ambiental, com a promulgação da Lei Federal nº 6.803/1980 que condicionava a aprovação desses estudos à implantação de empreendimentos em áreas críticas de poluição, sobretudo nos casos de instalação de Polos Petroquímicos, Carboquímicos e Cloroquímicos (Chamie, 2010, p. 54).

No âmbito da mobilidade urbana, algumas experiências pioneiras surgem apenas a partir da década de 1.980, tendo como exemplo a publicação do Boletim Técnico nº 32, elaborado pela CET SP em 1.983 (“atualizado” no ano 2.000 pelo Boletim Técnico nº 36), que tinha a pretensão de estabelecer parâmetros nacionais para a geração de viagens geradas.

Entretanto, é com a aprovação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) em 1.997 e o processo de municipalização do trânsito previsto em seu artigo 24, que uma quantidade maior de municípios põe na pauta o controle e análise sobre os empreendimentos classificados como polos geradores de tráfego.

Ratificando essa tendência, a aprovação do Estatuto da Cidade ocorrida em 2001, apontou a possibilidade de exigência de relatórios com esse conteúdo e, condicionando a aprovação de empreendimentos pelo órgão gestor de transporte e trânsito municipal a aprovação desse material (Brasil, 2001, pp. 32-33).

Introdução do RIT nos processos de aprovação

É notório que o nível de regulação sobre o uso e a ocupação do solo está diretamente relacionado ao nível de urbanização verificado nesse mesmo território (Schechinger, 2005, p.3). O controle, a regulação e massificação de conceitos no âmbito técnico (e fora dele) são importantes contribuições (ainda que não suficientes) ao desenvolvimento de cidades com melhores condições de vida.

Nesse sentido, o condicionamento da aprovação dos relatórios de impacto de trânsito à aprovação de empreendimentos imobiliários pode ser visto inicialmente, como um esforço no aumento da regulação do território e, conseqüentemente, em uma indução à melhoria nos níveis de urbanização. O processo, no entanto, não se mostra tão simples.

Consequências na dinâmica de aprovação – o “medo” do novo

Em primeiro lugar, tem que se ter em mente que a exigência de desenvolvimento de RIT(s) no processo de aprovação de empreendimentos privados tende a alterar significativamente a dinâmica de aprovação dentro e fora da máquina pública.

Isso se dá, porque ela interfere diretamente em práticas tradicionais e disseminadas, algumas vezes viciadas, sobretudo, nos poderes públicos locais.

O que se verifica comumente é, que ao se exigir a elaboração dessa documentação de forma adequada, tende-se a alterar a dinâmica existente trazendo para a esfera “técnica”¹, a discussão acerca de eventuais gastos mitigatórios a serem despendidos pelo empreendedor, e condicionando-os a aprovação do empreendimento à sua implementação.

Além disso, permite em tese que a negociação sobre essas medidas ocorram sobre parâmetros mais claros sendo indesejável por isso, conforme será desenvolvido posteriormente, o estabelecimento prévio de percentuais a serem gastos.

Essa alteração no processo de aprovação por si só, pode alijar dessa dinâmica agentes que, tradicionalmente, influenciam e participam ativamente do processo desse tipo de aprovação nos municípios e que, pelas especificidades técnicas dos RIT(s), passam a não deter o conhecimento de elaboração do mesmo².

O conflito gerado com escritórios e profissionais tradicionalmente instalados nos municípios e voltados exclusivamente (ou predominantemente) para a aprovação de processos dessa natureza, apenas sob o enfoque administrativo e burocrático, torna inevitável o conflito e assim, é razoável supor que uma forte reação a esse processo seja deflagrada.

¹ As aspas colocadas se justificam por não entendermos existir de forma exclusiva essa área “técnica” sendo indissociável a relação técnico x político x cidadã; e tão pouco acreditamos que os indivíduos que eventualmente não possuam responsabilidade técnica devam ser alijados dessa discussão

² Ainda que sua elaboração não contenha profundas particularidades técnicas e, ao menos em tese, seu conteúdo possa ser desenvolvido por qualquer profissional habilitado, em um primeiro momento a exigência do RIT causa, sobretudo em municípios menores, esse tipo de “insegurança”.

Por outro lado, manter essa postura sem criar uma reserva de mercado aos “especialistas” da área e, principalmente, sem que essa “desconfiança” seja disseminada aos variados agentes se torna um desafio que as cidades que implementam esse tipo de política tendem a enfrentar.

Não obstante ao fato que a produção desse material, desde que devidamente exigida e coletada pela municipalidade, tende a criar um importante acervo, com dados fundamentais em futuras análises urbanas e de trânsito; há que se ressaltar a problemática que se instaura no interior das repartições dos órgãos gestores municipais.

Para acentuar ainda mais o conflito, a criação de maneira pioneira dessas exigências, instala nos agentes econômicos (investidores e construtoras) que atuam no território em questão certo desconforto e, nos processos em tramitação ao longo da aprovação da lei, o discurso de “total desequilíbrio dos centros de custos” de cada empreendimento em aprovação e, ainda segundo os investidores, a nova situação passa a ser descrita como algo que “inviabiliza totalmente a implantação do empreendimento”.

O impacto desse conjunto de posicionamentos, aliado ao forte discurso de necessidade de geração de emprego pressionam os tomadores de decisão (prefeitos e secretários municipais sobretudo), mesmo os mais comprometidos e preocupados com uma forma racional e incluyente de desenvolvimento e crescimento das cidades, em encontrar saídas que contemplem as demandas sociais (e econômicas) impostas.

Dessa forma, uma saída que de maneira recorrente vem sendo adotada, inclusive por prefeituras com viés ideológico progressista, é a adoção prévia de limites financeiros a serem exigidos nas contrapartidas e medidas mitigadoras.

A ação nesse sentido que influenciou vários municípios foi gerada pela aprovação da, a lei nº 14.488/2007 de São Paulo que estabeleceu o limite de 01 % do valor total de construção da obra. A inegável importância que a capital paulista exerce sobre outros municípios, vem disseminando essa ideia.

Uma das pretensões desse artigo é desmistificar esse caminho, demonstrando sua ineficácia tanto para o poder público como para os empreendedores envolvidos.

Solução fácil de difícil consequência

O município de São Paulo aprovou com a lei nº 14.488/2007 e suas respectivas regulamentações (Decreto Municipal nº 49.399/2008 e Portaria do Prefeito 1.483/2008) limites fixos para o estabelecimento de contrapartidas.

Essa ação ao longo do tempo, seja devido a situações análogas vividas em outras cidades, seja conforme mencionado, pela influência que a maior cidade do país tende a exercer em municípios menores dentro e fora desse Estado, ou ainda, pela transferência de técnicos que trabalharam no município de São Paulo para outras cidades, acarretou na incorporação e disseminação desse conceito.

Um primeiro aspecto que esse artigo se propõe a estudar é verificar as profundas desvantagens que essa ação propiciou no processo de aprovação de empreendimentos imobiliários.

Para isso, nos valem das exigências e objetivos presentes no arcabouço institucional e jurídico da esfera nacional, bem como de experiências que vivemos, ora como gestor público, ora como consultor privado.

O Manual de procedimentos para o tratamento de pólos geradores de tráfego do DENATRAN, estabelece como objetivos das medidas mitigadoras exteriores aos limites do empreendimento: garantir sua melhor inserção possível no sistema viário e em sua área de influência imediata e reduzir impactos negativos ocasionados pelo empreendimento (Brasil, 2001, p. 31)

Assim, uma primeira argumentação contra a instalação de parâmetros pré definidos de medidas mitigadoras é justamente porque ele distorce esses objetivos previstos, reduzindo a problemática à questão monetária e, por essa mesma razão, sem a garantia de solução das questões de mobilidade impostas.

Desqualifica também esse processo, as profundas diferenças intraterritoriais e as próprias ações governamentais de indução de ocupação do seu território. Tomando como exemplo, a implantação de empreendimento em uma avenida em zona que o poder público entenda como vetor prioritário de expansão urbana (expresso em sua legislação), ratificado pelo tratamento prévio dado ao eixo viário deverá demandar menores mitigações que implantação de empreendimento similar em bairro de uso predominantemente residencial em sistema viário de menor porte, ainda que autorizado pelo zoneamento.

Ora, além disso, é plausível pensar ser possível um empreendimento representar tantos impactos ao entorno em que pleiteia se instalar que as medidas mitigadoras necessárias ultrapassem qualquer limite financeiro pré dimensionado. Nesse caso, não cabe pensar se as exigências impostas inviabilizam sua implantação (pensamento largamente disseminado), mas entender até que ponto sua **implantação inviabiliza a cidade**.

O que se tem aqui, ao não considerar esse aspecto é a concretização da ideia colocada por Santos (2000: 43) de nossas cidades, sob influência crescente da lógica mercantil, terem seu desenvolvimento sempre voltado “para servir a economia e não à sociedade”.

Ressalva-se que, em contextos de precariedade da infra estrutura dos órgãos gestores (tido como regra em várias cidades) e de penúria dos equipamentos em geral, além da morosidade de processos de aquisição para alguns equipamentos, o gestor público, mesmo quando imbuído de sentimentos “republicanos”, tende a aceitar (e incluso desejar) essa situação.

Passam a ser, nessa dinâmica, corrente as exigências como “medidas mitigadoras” de doação de controladores semaforicos, fiação, colunas projetadas e demais equipamentos a serem instalados fora das áreas de influência do empreendimento e sem nenhuma relação direta com sua implantação, mas cujo estoque dos órgãos gestores se encontra invariavelmente insuficiente em relação à demanda.

O que ocorre nesses casos é a substituição da responsabilidade pública de prover o erário de insumos necessários à manutenção da própria “máquina pública” e da cidade pela “doação” privada.

Aqui também, há que se realizar a distinção entre os conceitos de “medidas mitigadoras” e “contrapartidas”.

Enquanto que, no primeiro caso, essas são definidas a partir dos impactos gerados pelo empreendimento e tem por objetivo solucioná-los ou, conforme explica o próprio termo, mitigá-los; no segundo exemplo, o poder público “aceita” eventuais impactos causadas nas variadas implantações que ocorrem na cidade, tendo como salvaguarda a doação (ou conjunto delas) e a adoção de medidas sem relação direta com cada caso analisado.

Por não terem esse vínculo direto com os impactos causados pela implantação, as exigências impostas tendem a perder qualquer parâmetro que pudesse, em tese, servir de limite.

Desconstruída a relação, em casos extremos, criam-se inúmeras possibilidades de exigências, que podem ultrapassar inclusive a razoabilidade da ética, transparência e correção. Reside aí mais um argumento contra esse tipo de legislação.

Tão pouco para os empreendedores essa solução se mostra adequada pois, devido às condições de precariedade descritas anteriormente, o limite máximo estabelecido do valor a ser exigido passa a ser tratado como regra e, mesmo com argumentações técnicas existentes nos relatórios que comprovem a ausência de lastro técnico dessas exigências, essas são comumente cobradas na íntegra pelo órgão gestor, representando maiores custos desnecessários.

Além disso, ao optar pela dinâmica das contrapartidas, o próprio poder público põe em cheque a necessidade de produção de relatórios consistentes, contrariando o que se exige na lei e sob o risco de ação do Ministério Público (como ocorrido há cerca de alguns anos em São José dos Campos), mas fundamentalmente, perdendo a oportunidade de ampliação da discussão sobre a construção da cidade pautada em dados e análises mais concretas.

Enquanto instrumento, os RIT(s) permitem ao poder público antever problemas de adensamento em áreas de ação do mercado; desde que no entanto, a preocupação do órgão gestor abranja aspectos que ultrapassem a mera obtenção de recursos e a análise isolada de cada empreendimento, conforme detalharemos a seguir:

O Risco da Análise Isolada

Nesse tópico são apresentados argumentos que demonstram a pouca influência que a maioria dos empreendimentos tendem a causar, respectivamente nos graus de saturação e nos níveis de serviço em vias com razoável capacidade.

Para avaliarmos os impactos viários e apenas para ilustração e comprovação das hipóteses mencionadas, centramos a análise do modo automóvel o que de maneira alguma, não significando que uma análise de mobilidade realizada em um RIT(s) deva se encerrar apenas nesse enfoque.

Primeiramente contudo, há que se definir e diferenciar esses dois conceitos mencionados no primeiro parágrafo.

Tem-se por grau de saturação (Goldner, 2006, p.29), a relação entre demanda e a capacidade de determinada seção ou interseção analisada. A capacidade por sua vez, é obtida pelo fluxo de saturação que, pelo método de Webster (Goldner, 2006, p.27), em secções³, dá-se da seguinte maneira:

$$S = 525 \times L$$

Onde:

S = Fluxo de Saturação

L = Largura da faixa de rolamento

Já nível de serviço, trata-se de uma graduação padrão⁴ retirada do grau de saturação onde, segundo a classificação mais corrente, temos:

- Nível A de 0,00 > 0,30 de grau de saturação;
- Nível B de 0,31 > 0,50 de grau de saturação;
- Nível C de 0,51 > 0,70 de grau de saturação;
- Nível D de 0,71 > 0,90 de grau de saturação;
- Nível E de 0,91 > 1,00 de grau de saturação;
- Nível F grau de saturação > 1,00

Para que se pudesse desenvolver a hipótese, tomamos como parâmetros a instalação de um condomínio residencial com 500 unidades, seja pela predominância desse tipo e padrão de lançamento imobiliário atualmente nas cidades brasileiras, seja pela maior credibilidade dos parâmetros estabelecidos para o uso residencial, ou ainda pela importância desse uso na vida urbana.

Para o estabelecimento dos dados acerca da geração de viagens, valemo-nos dos dados disponibilizados pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), que

³ Em intersecções semaforizadas há que ser ponderado o tempo de verde de cada seção mas, não sendo o objeto desse trabalho, não abordaremos aqui.

⁴ Existem algumas pequenas variações dos níveis aqui apresentados.

desenvolve o **índice de mobilidade**⁵, aonde é demonstrado o **número de viagens médio realizados por cada cidadão ao longo de um dia**, considerando o modo de transporte prioritariamente utilizado. Teremos assim:

TABELA 01- Índice de Mobilidade

	Modo	Viagens/ Hab./ Dia
Transporte Coletivo	TC (Municipal)	0,34
	TC (Metropolitano)	0,08
	TC (Trilhos)	0,06
	TC (Total)	0,47
	<hr/>	
Individual	TI (Auto)	0,44
	TI (Moto)	0,05
	TI (Total)	0,49
<hr/>		
Motorizado	TNM (Bicicleta)	0,05
	TNM (A pé)	0,6
	TNM (Total)	0,66
<hr/>		
TOTAL		1,62
<hr/>		

* Arredondamento

Fonte: Sistema de Informações da Mobilidade Urbana - ANTP

Desse índice, foram extraídos o percentual realizado por automóvel (0,44) que equivale considerando o índice de mobilidade em 1,62 a, aproximadamente, 27% da distribuição modal.

Utilizando a média por unidade habitacional de 3,8 indivíduos, com um índice compartilhamento⁶ de 1,4, totalizaremos cerca de 608 viagens diárias realizadas por automóvel (com mais de uma pessoa no veículo).

Estimando uma média de 10% das viagens ocorrendo em uma hora pico teremos:

⁵ A Associação nacional de Transportes Públicos (ANTP) coleta informações dos municípios brasileiros com população superior a 60 mil habitantes

⁶ Número médio de pessoas que compartilham um único veículo em suas viagens

TABELA 02- Parâmetros do uso habitacional

Uso habitacional	
Unidades Habitacionais	
(uh)	500
Média de Moradores por	
uh	3,8
Viagens dia	1,65
Percentual em auto	27%
(Distribuição modal)	
Índice de	
compartilhamento	1,4
Número de viagens	608
diárias (autos)	
Número de viagens (em auto) na hora pico	61

Para o cálculo de capacidade, recorreremos a Webster, considerando na análise, uma via de sentido único com duas faixas. Essa situação simplifica os cálculos de distribuição espacial (uma vez que induz a uma única possibilidade de saída), como permite uma maior possibilidade de enquadramento de exemplos similares em cidades distintas. Além disso, pelas suas características, mostra um cenário pessimista que vai ao encontro do que queremos demonstrar.

Tomando esse viário com possibilidades de variação nas larguras das faixas, teremos por Webster, a seguinte variação de capacidade do fluxo de saturação:

TABELA 03- Fluxos de Saturação

Largura da faixa (m)	Fluxo de Saturação por Faixa	Fluxo de Saturação Total
2,60	1365	2730
3,00	1575	3150
3,25	1706	3413
3,50	1838	3675
3,75	1969	3938

Finalmente, utilizaremos como demanda inicial (tráfego pré existente) um fluxo que, em tese comprometeria, respectivamente, 90% e 95% da saturação para cada intervalo

no nível de serviço, ocorrendo a posterior incorporação dos volumes de tráfego gerados pelo empreendimento.

Essa posição limite tem como objetivo induzir situações de alteração entre os níveis de serviços prévio e posterior a implantação do empreendimento. Teremos, assim:

TABELA 04- Comparativos de Impactos

		Níveis de serviço									
		A		B		C		D		E	
	"Tráfego atual"	%	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto
		Demanda à 10% de cada intervalo	"Tráfego atual"	27,00%	737	45,00%	1229	63,00%	1720	81,00%	2211
"Tráfego atual" + Contribuição	27,00%		851	45,00%	1418	63,00%	1985	81,00%	2552	90,00%	2835
"Tráfego atual" + Contribuição	27,00%		921	45,00%	1536	63,00%	2150	81,00%	2764	90,00%	3071
"Tráfego atual" + Contribuição	27,00%		992	45,00%	1654	63,00%	2315	81,00%	2977	90,00%	3308
"Tráfego atual" + Contribuição	27,00%		1063	45,00%	1772	63,00%	2481	81,00%	3189	90,00%	3544
Demanda à 10% de cada intervalo	"Tráfego atual"	28,50%	778	47,50%	1297	66,50%	1815	85,50%	2334	95,00%	2594
	"Tráfego atual" + Contribuição	28,50%	898	47,50%	1496	66,50%	2095	85,50%	2693	95,00%	2993
	"Tráfego atual" + Contribuição	28,50%	973	47,50%	1621	66,50%	2269	85,50%	2918	95,00%	3242
	"Tráfego atual" + Contribuição	28,50%	1047	47,50%	1746	66,50%	2444	85,50%	3142	95,00%	3491
	"Tráfego atual" + Contribuição	28,50%	1122	47,50%	1870	66,50%	2618	85,50%	3367	95,00%	3741
Demanda à 5% de cada intervalo	"Tráfego atual"	30,73%	839	49,73%	1358	68,73%	1876	87,73%	2395	97,23%	2655
	"Tráfego atual" + Contribuição	30,44%	959	49,44%	1557	68,44%	2156	87,44%	2754	96,94%	3054
	"Tráfego atual" + Contribuição	30,29%	1034	49,29%	1682	68,29%	2330	87,29%	2979	96,79%	3303
	"Tráfego atual" + Contribuição	30,16%	1108	49,16%	1807	68,16%	2505	87,16%	3203	96,66%	3552
	"Tráfego atual" + Contribuição	30,05%	1183	49,05%	1931	68,05%	2679	87,05%	3428	96,55%	3802

O que se verifica é que, mesmo com demandas que se aproximam do limite de cada intervalo de alteração no nível de serviço, apenas quando essa proximidade do volume prévio está a apenas 5% desse limite podemos perceber alteração no nível de serviço e, ainda assim, apenas entre os níveis "A" e "B" (destacado em amarelo na Tabela 04).

Pode-se supor que, em condições menos adversas como em vias com maior número faixas de rolamento ou maiores possibilidades de distribuição espacial, a situação torne-se ainda mais “confortável”, existindo poucas possibilidades de alteração nos respectivos níveis de serviços.

Entretanto, essa análise não coincide com o que, ainda que empiricamente, percebemos nos centros urbanos. O que se sente em alguns exemplos é, que quando na instalação de um novo edifício em determinada área, o colapso total das vias será atingido em breve período.

Em outras palavras, o que ocorre nesse caso, é que enquanto a metodologia disponível demonstra o pouco impacto individual causado, a realidade, sobretudo em momentos de pujança econômica e constantes investimentos imobiliários, impõe uma situação muito diferente a ser enfrentada.

Conclusões

Ao demonstrar algumas fragilidades presentes no processo de aprovação dos relatórios de impacto de tráfego e na própria produção dos relatórios, não se buscou desqualificar a produção de RIT(s) e tão pouco seu condicionamento à aprovação de empreendimentos.

Mas, ao revés, buscou-se aprofundar a análise desse instrumento no contexto da produção do território urbano municipal, enaltecendo um processo gradativo e constante de ampliação sobre o conhecimento da cidade e dos empreendimentos que nela se instalam.

As novas (novas?) exigências impostas pela legislação federal, aliadas a uma crescente pressão popular pelo controle do território e por ações constantes do Ministério Público nessa área demandam, inexoravelmente, um novo patamar de organização e qualificação dos poderes locais.

As exigências de viés puramente burocrático perdem espaço à medida que cresce a necessidade de qualificação técnica da composição das equipes, mas as mudanças exigidas não tendem a vir simplesmente da necessidade criada, em oposição, apenas ocorrerão com a

inserção de elementos no processo que induzam e forcem essas alterações. E isso não ocorre sem que fortes reações e profundas resistências existam.

Em relação aos aspectos observados, temos que saídas que visem a simples agilização dos processos de aprovação sem a respectiva análise da problemática verificada e o respectivo encaminhamento das soluções vislumbradas tendem a enfrentar, ao menos no médio prazo, processos mais penosos e onerosos que, de fato, inviabilizam implantações em que o planejamento não foi realizado de forma devida.

Nesse sentido, o estabelecimento prévio de limites nos valores a serem desembolsados nas contrapartidas exigidas sem, sequer, considerar a inserção urbana do empreendimento, não contemplam o que os objetivos almejados na política nacional de mobilidade urbana almejam, não representam ganhos significativos aos agentes do capital imobiliário e tão pouco resolvem os problemas estruturais do estado brasileiro.

No outro aspecto abordado, as fragilidades apontadas na produção dos relatórios de impacto não devem ser entendidas como um sinal para que esse material deixe de ser exigido mas, em oposição, demonstra que urge a necessidade de aperfeiçoamento nessa elaboração. E aí destacamos dois pontos.

Primeiramente, é fundamental que a análise contemple o máximo de informações disponíveis sobre o entorno e, embora não abordado especificamente nesse texto, torna-se prioritário o estabelecimento próprio (em alguns casos para cada município) de parâmetros de geração de viagens, distribuição modal e temporal que contemple as peculiaridades de cada cidade e o comportamento de seus cidadãos no âmbito da mobilidade.

Um segundo ponto, é que, para que a análise pelo poder público ocorra de forma adequada, torna-se também necessário o prévio conhecimento da equipe técnica municipal acerca da região e das áreas lindeiras em que o eventual empreendimento se instalará. E para que isso aconteça, a incorporação gradativa e sistemática em acervo público dos dados levantados em cada RIT é imperativa.

Além disso, o estudo periódico pela equipe técnica da municipalidade em determinadas regiões com maior incidência de solicitações de implantação de novas edificações deve se tornar tarefa corrente.

Essa nova postura por sua vez, obriga que os órgãos gestores assumam uma postura mais propositiva e assertiva, e que pautem as discussões acerca do desenvolvimento da cidade.

Essa parece uma óbvia conclusão, e talvez o seja. Mas a sua assimilação e a busca pela reversão da dinâmica atual permanece um desafio a ser enfrentado, mas possível e desejável de ser atingido.

Referências Bibliográficas

BRASIL; 2001. *Guia para Implementação pelos Municípios e Cidadãos*, Brasília, Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações.

BRASIL; 2001. *Manual de procedimentos para o tratamento de pólos geradores de tráfego*, Brasília, DENATRAN/FGV.

CHAMIE, P. M. B. 2010. *Contexto Histórico, sob o Enfoque Urbanístico, da Formulação e Legalização do Estudo de Impacto de Vizinhança* (dissertação de mestrado), São Paulo, FAU/USP.

GIRARDI, E. P. 2008. *Proposição Teórico- Metodológica de uma Cartografia Geográfica Crítica e sua Aplicação no Desenvolvimento do Atlas da Questão Agrária Brasileira* (Tese de Doutorado), Presidente Prudente, UNESP.

GOLNER, L. G. 2006. *ECV – 5129 Engenharia de Tráfego* (Apostila). Florianópolis, UFSC.

PORTUGAL, L. S. & GOLNER, L. G. 2003. *Estudo de Pólos Geradores de Tráfego e Seus Impactos nos Sistemas Viários e de Transportes*, São Paulo, Ed. Edgard Blucher Ltda.

SANTOS, M. 2000. *O Espaço do Cidadão* (5ª edição), São Paulo, Studio Nobel.

SCHECHINGER, C. M. 2005. *Notas sobre La regulación del mercado de suelo e sus instrumentos* (Texto preparado para o curso de Educação à Distância ' Mercados de Suelo em Ciudades Latinoamericanas), Washigton, Lincoln Institute.