

# Gestão ambiental urbana e o estudo de impacto de vizinhança

Cadernos de  
Pós-Graduação  
em Arquitetura  
e Urbanismo

**Carlos de Almeida**

*Aluno do Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em  
Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie*

**Gilda Collet Bruna**

*Professora do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da  
Universidade Presbiteriana Mackenzie*

**José Geraldo Simões Jr.**

*Professor do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da  
Universidade Presbiteriana Mackenzie*

## RESUMO

No Brasil, por meio da política urbana ditada pelo Estatuto da Cidade por seus instrumentos começa-se a delinear uma trajetória em prol da sustentabilidade: visa-se equidade social e melhoria da qualidade ambiental. Entre estes instrumentos, destaca-se o Estudo de Impacto de Vizinhança e seu Relatório (EIV / RIVI). Tendo como cenário a cidade de São Paulo, o objetivo deste trabalho é analisar os aspectos legais que permitem que os estudos de impacto de vizinhança sejam aplicados com uma perspectiva de gestão ambiental urbana. Metodologicamente, focalizam-se as legislações relativas às questões de impacto de vizinhança, com destaque para o Estatuto da Cidade e à literatura pertinente. Os resultados das análises da legislação mostram que os estudos de impacto podem ser estudos de forma mais coerente com o Plano Diretor Estratégico. As diretrizes do Estatuto da Cidade apontam para uma mudança de procedimento legal para de fato implantar uma gestão ambiental urbana democrática e participativa, conforme propõe a Lei Orgânica da cidade de São Paulo de 1990.

Palavras-chave: Estudo de Impacto de Vizinhança. Gestão Ambiental Urbana.



MACKENZIE

101

## 1 INTRODUÇÃO

O Brasil por meio de sua política urbana ditada desde 2001 pelo Estatuto da Cidade começa a delinear a sua trajetória em prol de cidades sustentáveis, estabelecendo normas de ordem pública, de interesse sócio-ambiental que regulam a função social da propriedade urbana (BRASIL, 2001), proporcionando que as cidades sejam mais humanas e ambientalmente equilibradas, indo ao encontro das decisões tomadas para a Agenda 21 Brasileira. Por sua vez, esta objetiva definir estratégias de Desenvolvimento Sustentável articulando um processo de parceria entre governo e sociedade (BEZERRA, 2002).

A sustentabilidade dos grandes centros urbanos brasileiros está diretamente relacionada à regularização fundiária (em especial para população de baixa renda); ao uso e ocupação do solo urbano, habitação, segurança pública, saúde pública e transporte; e também a assuntos relacionados à preservação de florestas, gestão de recursos hídricos e questões ambientais urbanas, dentre as quais a poluição do ar, da água e do solo, a coleta e reciclagem de lixo e mesmo o próprio ordenamento urbano, ganham relevo especial.

Entre os desafios do Desenvolvimento Sustentável está a necessidade de soluções para os problemas encontrados, procurando concomitantemente reduzir o quadro da pobreza que avilta o país. Desse modo e visando à equidade social e a melhoria da qualidade ambiental, o Estatuto da Cidade dispõe de instrumentos específicos, entre os quais se destacam o Estudo de Impacto de Vizinhança e seu Relatório (EIV/RIVI) que tratam de avaliações de impactos ambientais decorrentes de determinados empreendimentos e atividades, buscando pela legislação alternativas de soluções.

Com a finalidade de auxiliar o poder local no processo de decisão para emissão de licenças ou alvarás de construção, reforma ou funcionamento, estes estudos facultam à sociedade conhecer a amplitude e tipo de impactos a que está sujeita, podendo então, democraticamente, tomar suas decisões. Na cidade de São Paulo, conhecida pelos contrastes entre riqueza e pobreza que geram distintas situações sociais e ambientais de variadas ordens, desde seu Plano Diretor de 1971 vem cuidando de empreendimentos e atividades que causam impactos ambientais que de uma forma ou outra foram demandando, paulatinamente, desenvolvimento de estudos de impactos de Vizinhança.

## 2 ANÁLISES E DISCUSSÕES

Em 1971 a administração pública paulistana por meio do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (Lei nº 7.688/71) incluiu em sua agenda o controle da poluição ambiental (MOREIRA 1997, p. 22),

abrangendo a poluição das águas, a poluição do ar, a poluição do solo e a produção de ruídos, a fim de criar e manter, para toda a população, um ambiente favorável às funções urbanas de habitar, de circular, de trabalhar e de cultivar o corpo e o espírito (SÃO PAULO, 1971).



Dessa forma deu um novo impulso aos instrumentos tradicionais de gestão ambiental urbana, que de acordo com Ribeiro e Vargas (2001, p. 13-14) apresentam quatro formatos distintos: os “normativos”, que incluem a legislação de uso e ocupação e a regulamentação de padrões de emissão de poluentes; os de “fiscalização e controle” das atividades; os “preventivos” que são caracterizados pela delimitação de espaços territoriais protegidos, como os parques e praças, por exemplo, e os “corretivos” que se constituem nas intervenções diretas de implantação e manutenção de infra-estrutura de saneamento, plantio de árvores, formação de praças, serviços de coleta de resíduos, entre outros.

Sendo assim, em 1972, a prefeitura paulistana por meio da lei n.º 7.805/72, que dispõe sobre o parcelamento, uso e ocupação do solo do Município, passou a exigir a implantação de dispositivos para entrada e saída veículos automotores das edificações com mais de 100 vagas em função da interferência que determinados empreendimentos trazem em relação ao tráfego de veículos e ao sistema viário propriamente (MOREIRA, 1997, p. 22).

Em 1987, essa legislação conduziu a municipalidade de São Paulo a implantar por meio da Lei nº 10.334 as “Áreas Especiais de Tráfego” – AET(S), visando, dessa maneira, garantir a adequação do uso do solo ao bom desempenho do sistema viário. Sendo assim, os projetos de construção ou de reforma predial com número igual ou superior a 80 (oitenta) vagas de estacionamento, além dos trâmites normais na Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano (SEHAB), devem ser submetidos à análise da Secretaria Municipal de Transportes (SMT), quanto às características e localização dos dispositivos de acesso de veículos e de pedestres, áreas de embarque e desembarque e áreas de acomodação e acumulação de veículos (SÃO PAULO, 1987).

Essa lei determina, também, que a aprovação de projetos com o número de vagas igual ou superior a 200 (duzentas), inseridas ou não nas AET(s), seja precedida de fixação de diretrizes pela Secretaria Municipal de Transportes (SMT), diretrizes estas solicitadas pelo interessado, em relação às características e localização dos dispositivos de acesso de veículos e de pedestres e de dimensionamento de áreas de embarque e desembarque de veículos e passageiros, pátio de carga e descarga (SÃO PAULO, 1987).

Dessa forma, o município de São Paulo inicia um novo tipo de estudo de caráter ambiental, estabelecendo-o como pré-requisito para aprovação de determinados empreendimentos, em áreas e logradouros definidos em lei, requisitando assim análises e diretrizes do órgão competente em organizar o trânsito da cidade. Observa-se que em 1988, por meio da Lei nº 10.506, o poder público direciona para os empreendedores os custos de serviços e obras necessários para adequar intervenções no sistema viário.

Também em 1988 entra em vigor o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado que tinha como uma de suas diretrizes físico-ambientais

controlar a produção de impactos sociais e ambientais produzidos por interferência do Homem no meio ambiente, em particular pela implantação de macro-equipamentos, com a



criação de um serviço técnico especializado no trabalho de Impactos Ambientais e capacitado a emitir pareceres conclusivos, subordinado ao órgão central de planejamento (MOREIRA, 1997, p. 23).

Este Plano Diretor apresentou uma evolução na concepção do conceito de Meio Ambiente. Antes restrito ao controle da poluição ambiental, agora passa a se preocupar também com a produção de impactos sociais e ambientais na área urbana, exigindo para tanto o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) para todos os empreendimentos de grande efeito<sup>2</sup> na área urbana e a respectiva avaliação (MOREIRA, 1997, p. 23). Entretanto, a ênfase dada anteriormente ao tratamento das questões ambientais estava no controle dos impactos ambientais e não na prevenção, mitigação ou coibição.

Em 1990, um outro avanço se dá para gestão ambiental urbana, com a promulgação da Lei Orgânica do Município de São Paulo, que contém diversos aspectos relativos à preservação e recuperação do Meio Ambiente, permitindo a administração pública municipal implantar medidas legais para inibir a degradação ambiental. Entre estas, por exemplo, exigir para todos os empreendimentos de significativa repercussão ambiental e na infra-estrutura urbana o Relatório de Impacto de Vizinhança (RIVI) e audiência pública, conforme consta no seu art. 159.

Esclarece-se que por meio desse artigo à decisão final dos empreendimentos e atividades de significativo impacto ambiental fica condicionada à realização de audiência pública, quando requerida pelos interessados, para o debate do RIVI, sendo, portanto, uma das exigências do poder local relativas ao controle ambiental que deve ser transcrita na licença municipal. Observa-se, assim, que o art. 159 da Lei Orgânica da cidade de São Paulo possibilita a construção de uma gestão ambiental participativa.

Os Planos Diretores que surgiram a partir de 1971 e a Lei Orgânica de 1990 instituíram a base legal para atuação da Prefeitura no controle dos impactos ambientais, embora houvesse ainda a necessidade de regulamentar alguns dispositivos de lei, como no caso RIVI estipulado no art. 159 da Lei Orgânica paulistana.

Entretanto, a circunstância de pendência devido à necessidade de regulamentação legal, em relação ao art. 159 não impossibilitou o Departamento de Aprovação de Edificações da Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano<sup>3</sup> solicita-se o RIVI como peça do processo de aprovação de edificação de médio ou de grande porte<sup>4</sup>.

Na ausência dessa regulamentação, este departamento da prefeitura (APROV) classificou, informalmente, estes empreendimentos como tendo potencial de repercussão ambiental, quando tiverem com mais de 20.000 m<sup>2</sup> de áreas computáveis<sup>5</sup>, desde que não residenciais. A partir de então, passou a solicitar o RIVI sugerindo um roteiro para sua elaboração, que definia o campo de estudo e produtos a serem apresentados (MOREIRA, 1997, p. 27).

Moreira (1992, p. 25) esclarece que o conteúdo desse relatório contempla

as repercussões do empreendimento (obra, edificação e atividades) sobre a paisagem urbana da vizinhança; sobre as atividades humanas instaladas na vizinhança (o uso e a



ocupação do solo); sobre a movimentação de pessoas e mercadorias na vizinhança; sobre a infra-estrutura urbana da vizinhança (água, esgoto, energia elétrica, drenagem, comunicações, vias, etc.); e sobre os recursos naturais da vizinhança (água, ar, solo, vegetação, silêncio, etc.).

Dessa forma o APROV delineou o conteúdo do RIVI. Porém, não definiu o método de determinação da vizinhança. Outro fato interessante é que a legislação municipal não exigia o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) ou o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e sim o Relatório (RIVI) para ambos os casos. No entender de Moreira (1997, p. 26) esses relatórios são expressões dos Estudos efetuados, pois apresentam um conteúdo básico, ou seja, a caracterização do empreendimento, o diagnóstico da área de influência e a avaliação de impactos ambientais.

Em 1992, o art. 159 da Lei Orgânica do Município de São Paulo foi regulamentado com o advento do novo Código de Obras e Edificações – COE (Lei nº 11.228/92) e do seu decreto regulamentador (Decreto nº 32.329/92), que possibilitou a administração pública paulistana estabelecer legalmente os procedimentos e os prazos diferenciados para exame de processos relativos ao licenciamento de serviços e obras públicas ou privadas, que por sua natureza possam ser geradoras de tráfego ou de impacto ambiental (SÃO PAULO, 1992a, p. 1).

Dessa forma, as edificações residenciais, com área computável superior a 40.000 m<sup>2</sup>, e as edificações destinadas a outro uso, com área computáveis superior a 20.000 m<sup>2</sup>, são consideradas “empreendimentos de impacto ambiental e urbano” sendo, portanto, para estas, necessário apresentar as medidas compatibilizadoras do empreendimento com a vizinhança, a paisagem urbana, a rede de serviços públicos e com a infra-estrutura (SÃO PAULO, 1992b, p. 1). Contudo, ficaram de fora dessa lista as obras públicas.

Para Moreira (1997, p. 31-32) essa regulamentação deu início ao processo de redução do conteúdo RIVI, elaborado segundo o roteiro sugerido por APROV, resultando na exclusão das questões relativas às transformações urbanísticas, ao transporte, ao tráfego e aos recursos naturais, atendo-se apenas à avaliação do impacto ambiental sobre a paisagem urbana, a rede de serviços públicos e a infra-estrutura.

Quanto às questões que envolvem impactos no transporte e no tráfego decorrentes desses empreendimentos, é necessário esclarecer que esses diplomas legais estabeleceram regras específicas quanto à probabilidade de alguns empreendimentos serem considerados como pólos geradores de tráfego<sup>6</sup>. Entretanto, Moreira (1997, p. 32) alerta que este fato resultou na exclusão dos moradores da região de entorno desses empreendimentos, uma vez que a possibilidade de audiências públicas por meio do RIVI permite aos interessados conhecerem os empreendimentos, conforme determina a Lei Orgânica.

A apreciação do RIVI continuou sendo realizada por APROV até a criação da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente (SVMA), por meio da Lei nº 11.426, de 18 de outubro de 1993. Nessa ocasião a recém criada Secretaria encontrava-se desaparelhada e por essa razão atrasou a apreciação dos Relatórios de Impacto de Vizinhança, vindo ao encontro das preocupações dos empreendedores em relação à mudança da competência para tal finalidade (MOREIRA, 1997, p. 32),



Em 1994, os parâmetros para elaboração do RIVI foram alterados pelo Decreto nº 34.713, que considera os empreendimentos de significativo impacto ambiental ou de infra-estrutura urbana como sendo todos os projetos de iniciativa pública ou privada referentes à implantação de obras em que a área de construção esteja dentro dos seguintes critérios: industrial – igual ou superior a 20.000m<sup>2</sup>; institucional – igual ou superior a 40.000m<sup>2</sup>; serviços / comércio – igual ou superior a 60.000m<sup>2</sup>; e residencial – igual ou superior a 80.000m<sup>2</sup> (SÃO PAULO, 1994, p.1).

Em relação aos parâmetros anteriores, observa-se que houve uma mudança brutal dos critérios adotados, que resultaram no aumento significativo das áreas computáveis e conseqüentemente na redução da quantidade de empreendimentos sujeitos à apresentação do RIVI. O mesmo se aplica ao seu conteúdo, que passou a ser, desde então, o fornecimento de dados para análise da adequação do empreendimento às condições do local; do entorno, das condições viárias e de condições ambientais específicas.

Dessa forma deixa-se de atender o art. 159 da Lei Orgânica paulistana, pois sendo eliminada a

obrigação do empreendedor com a apresentação dos ‘dados’, caberá ao poder público proceder à avaliação de impactos, assumindo os ônus e responsabilidade dessa tarefa. Entretanto, a produção de informações para sociedade e para a decisão administrativa, não é necessariamente uma função da Prefeitura, nem é conveniente que seja da Prefeitura, que é fortemente influenciada pelo interesse dos empresários e construtores (MOREIRA, 1997, p. 35).

De acordo com Decreto nº 34.713/94 o relatório deve apresentar o seguinte conteúdo:

- 1 Quanto à adequação do empreendimento às condições do local e do entorno: localização e acessos gerais; atividades previstas; áreas, dimensões e volumetria; levantamento planialtimétrico do imóvel; mapeamento das redes de água pluvial, água, esgoto, luz e telefone no perímetro do empreendimento; capacidade do atendimento pelas concessionárias das redes de água pluvial, água, esgoto, luz e telefone para a implantação do empreendimento; levantamento dos usos e volumetria de todos os imóveis e construções existentes localizados nas quadras limítrofes à quadra ou quadras onde o imóvel está localizado; indicação das zonas de uso constantes da legislação de uso e ocupação do solo das quadras limítrofes à quadra ou quadras onde o imóvel está localizado; indicação de bens tombados, pelo CONPRESO ou pelo CONDEPHAAT, no raio de 300 metros contados do perímetro do imóvel ou dos imóveis onde os empreendimentos está localizado;
- 2 Quanto à análise das condições viárias da região: entradas, saídas, geração de viagens e distribuição no sistema viário e de transportes coletivos do entorno; demarcação de melhoramentos públicos, em execução ou aprovados por lei, na vizinhança; compatibilização do sistema viário com o empreendimento; certidão de diretrizes fornecida pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.



3 Quanto à análise de condições ambientais específicas do local e de seu entorno: produção e nível de ruído; produção e volume de partículas em suspensão e de fumaça; destino final do material resultante do movimento de terra; destino final do entulho da obra; existência de recobrimento vegetal de grande porte no terreno.

O RIVI é analisado por uma Comissão composta por três membros, sendo um da Secretaria de Habitação (SEHAB), um da Secretaria Municipal de Transportes (SMT) e um da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente (SVMA), que têm como prazo 10 dias corridos para efetuar a análise, e encaminhá-la para a SEHAB e para a SVMA com as devidas instruções quanto a sua aprovação ou rejeição, bem como, se necessário, com as medidas de minimização dos impactos (SÃO PAULO, 1994, p. 1).

Contudo, à luz da seção 4.2 do Código de Obras e Edificações, o prazo para decisão quanto à aprovação ou despacho de processo de Alvará de Aprovação é de 90 dias, que não sendo cumprido permite ao empreendedor requer o Alvará de Execução e iniciar a obra após 30 dias decorridos a contar da data entrada desse requerimento. Dessa forma o empreendedor assume a inteira responsabilidade juntamente com os profissionais envolvidos em relação a eventual adequação da obra às posturas municipais (SÃO PAULO, 1992a, p. 1).

Com isto, o COE possibilitou o início de empreendimentos sujeitos a exigência de RIVI(s), contrariando o art. 159 da Lei Orgânica paulistana ao impedir os moradores do entorno do empreendimento de conhecer os impactos advindos da proposta de intervenção do que seria feito por meio de audiências públicas. Contraria-se, assim, também a legislação federal, as Resoluções CONAMA nº 001/89 e nº 237/97.

Em 1996, o Decreto nº 34.713/94 foi alterado pelo Decreto nº 36.613/96, que mantém os parâmetros para exigibilidade de apresentação do RIVI em relação às edificações e as suas respectivas áreas computáveis. Contudo, esse decreto excluiu da sua exigibilidade os projetos de obras de empreendimentos de diferentes categorias de uso, que tenham condições de implantação, construção e funcionamento autônomos; os projetos de empreendimentos elaborados com parâmetros urbanísticos específicos fixados pela Secretaria Municipal do Planejamento para zona de preservação de imóveis e perímetros de caráter histórico, artístico, cultural e paisagístico (Z8-200) e operações urbanas (SÃO PAULO, 1996, p.1).

Desde de então esses Decretos nº 34.713/94 e nº 36.613/96 norteiam a exigibilidade do RIVI e mostram a falta de interesse da Prefeitura quanto a essa matéria. De certa maneira ficam favorecidos os empreendedores e não a população.

Com o advento do Estatuto da Cidade, em 2001, o EIV deve, obrigatoriamente, analisar o adensamento populacional; equipamentos urbanos e comunitários; uso e ocupação do solo; valorização imobiliária; geração de tráfego e demanda por transporte público; ventilação e iluminação; paisagem urbana e patrimônio natural e cultural. Entretanto, até o momento não foram alterados os procedimentos da municipalidade paulistana em relação aos Decretos nº 34.713/94 e nº 36.613/96.

De fato, o Estatuto da Cidade trouxe outras inovações. Em São Paulo, impulsionou e influenciou o novo Plano Diretor do município, denominado Plano Diretor



Estratégico (Lei nº 13.430/02), que por sua vez requisita o EIV, e não somente o RIVI, como um dos seus instrumentos de gestão urbana e ambiental, estabelecendo a sua obrigatoriedade inclusive para helipontos e para cada operação urbana consorciada que for aprovada (SÃO PAULO, 2002), possibilitando, assim, uma nova etapa de gestão ambiental urbana para cidade paulistana.

Sendo assim, o Estudo de Impacto de Vizinhança e seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança (EIVI/RIV)<sup>7</sup> passaram a ser obrigatório para obras e atividades onde os impactos ambientais previstos correspondem, basicamente, a alterações das características urbanas do entorno e de sua infra-estrutura.

É interessante observar que o Plano Diretor Estratégico insere de forma clara o Relatório de Impacto de Vizinhança, de acordo com que estabelece a Resolução CONAMA nº 001/86<sup>8</sup>. A Lei nº 11.426/93 que criou a SVMA, no seu art. 8º, também se refere ao Estudo de Impacto de Vizinhança e ao Relatório de Impacto de Vizinhança (respectivamente as abreviações EIV e RIVI) (SÃO PAULO, 2002).

Os empreendimentos ou atividades, especificados em lei municipal, sujeitos à avaliação do EIV/RIVI, a partir do Plano Diretor Estratégico, passam a atender ao Estatuto da Cidade e a Lei Orgânica do Município no que se refere à emissão das licenças ou alvarás de construção, reforma ou funcionamento também atendem a população com relação ao fornecimento gratuito de uma cópia do RIV aos moradores e associações da área afetada e ainda, realizam audiência pública, sempre que solicitada e anterior à decisão sobre o projeto.

Em relação às questões objeto de análise do EIV determinadas pelo Estatuto da Cidade, o Plano Diretor Estratégico inclui as medidas mitigadoras dos impactos negativos, bem como as intensificadoras dos impactos positivos.

Outro aspecto de suma importância para gestão ambiental urbana inserido pelo Plano Diretor é a possibilidade da Prefeitura, com base na análise dos estudos ambientais apresentados, exigir do empreendedor a execução das medidas atenuadoras e compensatórias relativas aos impactos decorrentes da implantação da atividade, devendo este arcar com todos os custos.

Essa possibilidade não deve ser entendida como obstáculo à implantação de novos empreendimentos e atividades. Representa a construção do senso de responsabilidade social e ambiental, pois permite ao empreendedor perceber a função social de sua atividade no meio ambiente e dessa forma contribuir para a estruturação de uma sociedade sustentável.

Sendo assim, a Prefeitura de São Paulo, encontra-se legalmente resguardada e devidamente preparada para atuar com o EIV, dentro dos moldes do Estatuto da Cidade e do seu Plano Diretor, contando com técnicos capacitados para tanto, que se encontram de certa maneira tolhidos devido à preocupação do legislativo e do executivo municipal estar voltada para outras matérias consideradas mais emergência.

Contudo, é apropriado informar que se encontra em tramitação na Câmara Municipal de São Paulo para análise e aprovação o substitutivo do projeto de Lei nº





38/94, que a princípio, quando apresentado em 16/02/94, teve por finalidade regulamentar o art. 159 da Lei Orgânica Municipal com embasamento na Resolução CONAMA nº 001/86 e atualmente, por meio desse substitutivo, agrega ao seu conteúdo os preceitos ditados pelo Estatuto da Cidade e pelo Plano Diretor Estratégico (CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 2004).

### 3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O panorama apresentado mostra que a prefeitura paulistana tem à sua disposição todos os elementos para a implementação do EIV/RIVI de acordo com uma gestão ambiental urbana democrática e participativa, podendo desta se valer, inclusive, na negociação ambiental conforme Ribeiro e Vargas (2001, p. 14) sendo um dos novos instrumentos de gestão e assim fortalecer o papel do EIA e do EIV.

Esta negociação ambiental deve buscar o ponto de equilíbrio entre o empreendimento e a sua vizinhança, no qual a comunidade, a municipalidade e empreendedor em condições de igualdade possam contribuir para construção de uma cidade mais humana e ambientalmente equilibrada. Entretanto, todos os cuidados devem ser tomados para que não seja confundida com um direito negociado de poluir ou de degradar, pois de nada valeria.

O momento é oportuno para que a gestão ambiental urbana paulistana tenha finalmente o EIV/RIVI, como instrumento pró-melhor qualidade ambiental, usando medidas mitigadoras, compensatórias e outras, fundamentadas nos princípios do desenvolvimento sustentável.

#### **Urban environmental management and the neighborhood impact study**

#### **ABSTRACT**

In Brazil, throughout its urban policy stated by the City Statement, it starts to be delineated a pro sustainability path aiming social equity and the environment quality improvement. It counts on instruments like the Neighborhood Environmental Impact and its Report (EIV / RIVI in Portuguese). Considering the city of São Paulo scenery, this work objective is to analyze the legal aspects that enable that the neighborhood impacts' studies be applied on the environmental urban perspective. Methodologically the focus is on the legislation related to the neighborhood impacts issues, detaching the City Statement and pertinent literature. These legislation analysis results show that it would be possible to use the City Statement in a more coherent way, as its guidelines permit to make a change of the legal



procedures, toward the implementation of a democratic and participative urban environmental management, like it is proposed by the city Organic Law from 1990.

Keywords: Neighborhood Impact Studies. Urban Environmental Management.

## NOTAS

- <sup>1</sup> Áreas Especiais de Tráfego são os perímetros, definidos em lei, constituídos por determinadas ruas ou simplesmente pelo próprio logradouro que os órgãos competentes municipais constatarem as saturações da capacidade viária (SÃO PAULO, 1987).
- <sup>2</sup> De acordo com o Plano Diretor de 1988 do município de São Paulo, os empreendimentos de grande efeito na área urbana são aqueles explicitados na Resolução CONAMA 001/86 acrescidos dos equipamentos do sistema viário e de transporte coletivo, dos conjuntos habitacionais acima de 400 unidades e das operações urbanas com área de intervenção superior a 10 hectares (MOREIRA, 1997, p. 23).
- <sup>3</sup> O Departamento de Aprovação de Edificações (APROV) foi criado em 1977 e é o responsável pela instrução, análise e decisão dos pedidos de licença para construção, reforma e reconstrução de edificações de médio e grande porte na cidade (SÃO PAULO, 2004, p. 1).
- <sup>4</sup> Entende-se por edificações de médio ou grande porte, todas as edificações, exceto as residências isoladas, as residências geminadas, e os comércios e serviços até 250 m<sup>2</sup> computáveis (MOREIRA, 1997, p. 27).
- <sup>5</sup> Área computável é a parcela da área edificada considerada para efeito do cálculo do coeficiente de aproveitamento, lembrando que este coeficiente é a relação entre o total da área edificada e a área do lote (SÃO PAULO, 1992b, p.1).
- <sup>6</sup> Considera-se Pólo Gerador de Tráfego como sendo a edificação permanente ou transitória que, pela concentração da oferta de bens ou serviços, gere grande afluxo de população, com substancial interferência no tráfego do entorno, necessitando de grandes espaços para estacionamento, carga e descarga, ou movimentação de embarque e desembarque (SÃO PAULO, 1992b, p. 1).
- <sup>7</sup> O Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo utiliza sigla de abreviação EIVI para Estudo de Impacto de Vizinhança e a Lei nº 11.426/93, que criou a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, vale-se da sigla EIV para Estudo de Impacto de Vizinhança e RIVI para Relatório de Impacto de Vizinhança, sendo estas últimas as mais usuais.
- <sup>8</sup> A Resolução CONAMA nº 01/86, referindo-se ao Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), determina que este seja apresentado: (a) de forma objetiva e adequada quanto a sua compreensão; (b) que as informações devam ser traduzidas em linguagem acessível, ilustradas por mapas, cartas, quadros, gráficos e demais técnicas de comunicação visual, (c) de modo que a população possa entender as vantagens e desvantagens do projeto, bem como todas as consequências ambientais de sua implementação.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF, 2001. Disponível em: <<https://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 30 out. 2003.

BEZERRA, Maria do Carmo de Lima; FACCHINA, Marcia Maria; RIBAS, Otto Toledo. *Agenda 21 brasileira*: resultado da consulta nacional. Brasília, DF: MMA/PNUD 2002. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/se/agen21/index.cfm>>. Acesso em: 10 abr. 2003.

MOREIRA, Antonio Cláudio M. L. *Mega-projetos & ambiente urbano*: uma metodologia para elaboração de relatórios de impacto de vizinhança. 1997. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)—Universidade de São Paulo, São Paulo, 1997.



MOREIRA, Antonio Cláudio M. L. Relatórios de impacto de vizinhança. *Revista Sinopses da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo*, São Paulo, n. 18, p. 23-25, dez. 1992.

RIBEIRO, Helena; VARGAS, Heliana Comin. Qualidade ambiental urbana: ensaio de uma definição. In: \_\_\_\_\_. (Org.). *Novos instrumentos de gestão ambiental urbana*. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 2001.

SÃO PAULO (SP). CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. *Consulta realizada por Carlos de Almeida no local e por telefone*. São Paulo, 2004.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 32.329, de 23 de setembro de 1992. Regulamenta a Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992 (Código de Obras e Edificações), e dá outras providências. *Diário Oficial do Município de São Paulo*, São Paulo, 24 set. 1992b. Disponível em: <[http://www.plantasonline.prefeitura.sp.gov.br/legislacao/lei\\_int.php?id=408](http://www.plantasonline.prefeitura.sp.gov.br/legislacao/lei_int.php?id=408)>. Acesso em: 24 maio 2004.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 34.713, de 30 de novembro de 1994. Dispõe sobre o Relatório de Impacto de Vizinhança (RIVI) e dá outras providências. *Diário Oficial do Município de São Paulo*, São Paulo, 1 dez. 1994 (retificado em 3 dez 1994). Disponível em: <[http://portal.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/meio\\_ambiente/legislacao/0069](http://portal.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/meio_ambiente/legislacao/0069)>. Acesso em: 24 maio 2004.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 36.613, de 30 de dezembro de 1996. Dá nova redação aos artigos 1º e 2º do Decreto nº 34.713, de 30 de novembro de 1994, que dispõe sobre o Relatório De Impacto de Vizinhança – RIVI e da outras providências. *Diário Oficial do Município de São Paulo*, São Paulo, 7 dez. 1996. Disponível em: <[http://plantasonline.prefeitura.sp.gov.br/legislacao/lei\\_int.php?id=315](http://plantasonline.prefeitura.sp.gov.br/legislacao/lei_int.php?id=315)>. Acesso em: 24 maio 2004.

\_\_\_\_\_. Lei nº 7.688, de 30 de dezembro de 1971. Dispõe sobre a instituição do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de São Paulo – PDDI-SP, e dá outras providências. *Diário Oficial do Município de São Paulo*, São Paulo, 16 jan 1972. Disponível em: <[http://plantasonline.prefeitura.sp.gov.br/legislacao/lei\\_int.php?id=45](http://plantasonline.prefeitura.sp.gov.br/legislacao/lei_int.php?id=45)>. Acesso em: 15 maio 2004.

\_\_\_\_\_. Lei nº 10.334, de 13 de julho de 1987. Cria Áreas Especiais de Tráfego – AET; fixa regras para sua implantação em diferentes áreas do Município; estabelece normas destinadas a estacionamento de veículos; altera e complementa dispositivos das Leis nº 8.266, de 20 de junho de 1975, e nº 8.881, de 29 de março de 1970, e dá outras providências. *Diário Oficial do Município de São Paulo*, São Paulo, 15 jul. 1987. Disponível em: <[http://plantasonline.prefeitura.sp.gov.br/legislacao/lei\\_int.php?id=136](http://plantasonline.prefeitura.sp.gov.br/legislacao/lei_int.php?id=136)>. Acesso em: 15 maio 2004.

\_\_\_\_\_. Lei nº 11.229, de 25 de junho de 1992. Dispõe sobre as regras gerais e específicas a serem obedecidas no projeto, licenciamento, execução, manutenção e utilização de obras e edificações, dentro dos limites dos imóveis revoga a Lei nº 8.266, de 20 de junho de 1975, com as alterações adotadas por leis posteriores, e dá outras providências. *Diário Oficial do Município de São Paulo*, São Paulo, 26 jun. 1992a. Disponível em: <[http://www.plantasonline.prefeitura.sp.gov.br/legislacao/lei\\_int.php?id=168](http://www.plantasonline.prefeitura.sp.gov.br/legislacao/lei_int.php?id=168)>. Acesso em: 24 maio 2004.



SÃO PAULO (SP). Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002. Plano Diretor Estratégico. *Diário Oficial do Município de São Paulo*, São Paulo, 14 set. 2002, retificado em 9 nov. 2002. Disponível em: <[http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios\\_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=14092002L%20134300000](http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=14092002L%20134300000)>. Acesso em: 24 maio 2004.

\_\_\_\_\_. Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano do Município de São Paulo. *Departamentos*. São Paulo, 2004. Disponível em: <<http://portal.prefeitura.sp.gov.br/secretaria/habitacao/departamentos/2002>>. Acesso em: 22 maio 2004.

