

## O que é um Pólo Gerador de Viagens - PGV ?

São locais ou instalações de distintas naturezas que têm em comum o desenvolvimento de atividades em um porte e escala capazes de exercer grande atratividade sobre a população, produzir um contingente significativo de viagens, necessitar de grandes espaços para estacionamento, carga e descarga e embarque e desembarque, promovendo, conseqüentemente, potenciais impactos. Os *shopping centers*, hipermercados, hospitais, universidades, estádios, terminais de carga, estações de transportes público e mesmo áreas protegidas do tráfego de passagem com múltiplas instalações produtoras de viagens são alguns tipos de PGV.

Os PGVs são também denominados como Pólos Geradores de Tráfego (PGTs), cujos conceitos observados na literatura consultada são apresentados na Tabela 1.

**Tabela 1:** Conceitos de Pólos Geradores de Viagens

<b>FONTE</b>	<b>CONCEITOS</b>
CET-SP (1983)	Empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação em seu entorno imediato, podendo prejudicar a acessibilidade de toda uma região, ou agravar condições de segurança de veículos e pedestres, ou ainda Edificações ou instalações que exercem grande atratividade sobre a população, mediante a oferta de bens ou serviços, gerando elevado número de viagens, com substanciais interferências no tráfego do entorno e a necessidade de grandes espaços para estacionamento ou carga e descarga.
DENATRAN (2001)	Empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em alguns casos, prejudicando a acessibilidade da região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres.
Portugal e Goldner (2003)	Locais ou instalações de distintas naturezas que desenvolvem atividades de porte e escala capazes de produzir um contingente significativo de viagens.

Kneib (2004) destaca que tais conceitos, de uma maneira geral, são voltados para a análise operacional dos empreendimentos, a curto prazo, assim como os impactos decorrentes nos sistemas de transporte e na circulação. Sugere então o termo *empreendimentos geradores de viagens* que procura contemplar não apenas os impactos nos sistema viário e na circulação, como na estrutura urbana causados pelo empreendimento, a médio e longo prazos. Nesse sentido, é importante que os PGVs tenham sua concepção ampliada, considerando seus potenciais impactos nos sistemas viários e de transportes (congestionamentos, acidentes e naturais repercussões no ambiente), na estrutura urbana como também no desenvolvimento socioeconômico e na qualidade de vida da população. Além disso, os referidos PGVs apresentam condições

favoráveis para a implementação de políticas de gerenciamento da demanda para a promoção de uma mobilidade mais sustentável.

Os PGVs podem ser classificados de acordo com o seu tipo e magnitude, estes ainda de acordo com a intensidade dos prováveis impactos (a) micropolos, para impactos isolados e pequenos, mas quando agrupados podem se tornar bastante significativos; e b) macropolos, construção individualizada, cujos impactos causados são maiores e expressivos, merecendo, conseqüentemente, uma atenção especial) ou dos fluxos veiculares, isto é: a) baixo (menos que 500 viagens veiculares na hora de pico), b) moderado (de 500 a 1000 viagens na hora de pico) e c) alto (mais de 1000 viagens na hora de pico) (CET-SP, ITE).

A definição do que é um PGV depende das especificidades locais e deve ser estabelecida por cada Prefeitura com força de lei. Para contribuir neste processo, apresenta-se na Tabela 2 um exemplo adotado pelo município de São Paulo.

**Tabela 2** – Síntese dos valores definidores de PGV recomendados para o município de São Paulo

ATIVIDADE	ÁREA COMPUTÁVEL (m <sup>2</sup> )	CAPACIDADE
Habitação	-----	500 vagas
Qualquer uso não residencial	-----	200 vagas
Qualquer uso não residencial localizado em Área Especial de Tráfego - AET	-----	80 vagas
Prestação de Serviço de Saúde	7.500	-----
Prestação de Serviço de Educação	2.500	-----
Locais de Reunião	-----	500 pessoas
Atividades e Serviços Públicos de Caráter Especial		
Atividades Temporárias		
Prática de Exercício Físico ou Esporte	2.500	-----

Ressalta-se ainda que neste município, se exige a realização de Estudos de Impacto de Vizinhança para as atividades que ultrapassem um determinado porte, como 80.000 m<sup>2</sup> de Área Mínima Computável, para uso habitacional, e 60.000 m<sup>2</sup>, para uso comercial.

Neste contexto, assinala-se que as concentrações de atividades podem promover ganhos comparativos e competitivos frutos das economias de escala, que podem favorecer os clientes nelas interessados e os seus empreendedores. Entretanto, quando essas

concentrações são excessivas ou instaladas em locais incompatíveis, podem provocar a saturação das infra-estruturas coletivas e as disfunções sociais.

Devido a esta dualidade, é fundamental que a implementação de um PGV seja apreciada através da realização de apropriados estudos, devidamente respaldados tecnicamente, para prever e tratar os impactos, minimizando os de natureza negativa, a níveis aceitáveis, e maximizando os de carácter positivo. Sempre em sintonia com as diretrizes de desenvolvimento socioeconômico defendidas pelo Plano Diretor, servindo de referência e critérios na escolha de adequados localização e projetos de PGV. Espera-se assim garantir os interesses do empreendedor e dos clientes do estabelecimento, mas preservando os da sociedade numa perspectiva de auto-sustentabilidade.

Assim, algumas condições precisam ser construídas e preservadas (Portugal e Flórez, 2005), tais como :

- Quanto ao planeamento, a realização de Planos Diretores como processos efetivos e sintonizados com o interesse público e a melhoria da qualidade de vida. No Brasil eles são obrigatórios para os municípios com mais de 20 mil habitantes, sendo que até outubro de 2006, mais de 2000 deles terão que elaborar seu Plano. Por terem um papel estruturador do território e estabelecerem as diretrizes de ocupação do solo, devem servir de critério para a escolha do local e o tipo de PGV que pode ser implementado e usado para promover o desenvolvimento sustentado. Servir também de referência para o planeamento de transportes e de sua infra-estrutura de forma integrada, hierarquizada e com uma configuração que forneça padrões de acessibilidade de acordo com a proposta de desenvolvimento. E que também defina as classes de via nas quais os PGVs podem ser construídos.
- Em relação ao suporte institucional, é necessário que sejam especificados os órgãos responsáveis pelo processo de licenciamento de PGVs e suas atribuições, bem como que os mesmos disponham de estrutura, recursos e equipes preparadas para desempenhar suas atividades para apreciar os pleitos de construção ou ampliação submetidos pelos empreendedores. Este processo deve contar com o respaldo legal, no qual devem ser definidos objetivamente, e no âmbito de cada município, o tipo e o porte de equipamentos urbanos que se constituem em PGV. Também as exigências de construção – como número mínimo de vagas de estacionamento e configuração geométrica dos acessos - a serem observadas no projeto de cada tipo de PGV.
- No que diz respeito ao conhecimento, é fundamental que o processo de licitação seja sistematizado e concebido segundo um ambiente de transparência e de estímulo a participação qualificada dos distintos atores envolvidos, como os empreendedores, a administração pública e a comunidade. Deve ser elaborado e fornecido um guia, contendo as etapas, os critérios e as técnicas a serem empregadas na realização do Estudo de Impactos. Devem ainda ser valorizadas e apoiadas as Universidades e Entidades comprometidas com a geração e disponibilização de conhecimento atual e compatível com a realidade local, em termos de desenvolvimento de taxas de geração

de viagens, modelos, métodos, procedimentos e ferramentas de análise, cursos e sistemas de informação.

Para maiores informações, favor consultar :

- Portugal, L.S. e Goldner, L. G. (2003) Estudo de Pólos Geradores de Tráfego e de seus Impactos nos Sistemas Viários e de Transportes. Editora Edgard Blucher.

- Kneib, E. C. (2004) Caracterização de empreendimentos geradores de viagens: contribuição conceitual à análise de seus impactos no uso, ocupação e valorização do solo urbano. Dissertação de mestrado em Transportes, Universidade de Brasília.