



## **POLO GERADOR DE VIAGEM – UMA ANÁLISE DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO EM JOÃO PESSOA**

**Nathalia Chacon Ideão**

Departamento de Ciências Exatas e Tecnologia  
Centro Universitário de João Pessoa (Unipê)

**Sheila Azevedo Freire**

Departamento de Ciências Exatas e Tecnologia  
Centro Universitário de João Pessoa (Unipê)

### **RESUMO**

A implantação de um polo gerador de viagens (PGV) costuma acarretar impactos diretos na sua área de influência, tais como aumento do número de acidentes de trânsito e do volume de congestionamento, repercussões no ambiente natural e no desenvolvimento socioeconômico e reflexos na qualidade de vida da população da cidade que o recebe. O objetivo deste artigo é analisar as bases normativas utilizadas no processo de licenciamento destinado à implementação e operacionalização de PGVs na cidade de João Pessoa. Para isso, realizou-se uma análise das diretrizes e parâmetros utilizados pela legislação do referido município para a emissão de licenciamento para esse tipo de empreendimento. Por fim, foram elaboradas recomendações visando melhorias nesse processo.

### **ABSTRACT**

The implantation of a trip generator hub (TGH) usually has direct impacts on its area of influence, such as an increase in the number of traffic accidents, repercussions on the natural environment and socioeconomic development and on the quality of life of the receiving city's population. The main objective of this article is to analyze the normative bases used in the licensing process for the implementation and operationalization of TGHs in the city of João Pessoa. For this purpose, an analysis of the guidelines and parameters used by the local legislation for the issuance of licensing for this type of enterprise was carried out. Finally, recommendations were made for improvements in this process.

### **1. INTRODUÇÃO**

Um polo gerador de viagem (PGV) trata-se de um tipo de empreendimento que causa, em curto prazo, impactos no sistema viário e na circulação e cujas análises enfocam o planejamento operacional do sistema de transportes. Por conta dessa natureza, sua implantação é sucedida de impactos diretos na sua área de influência, tais como congestionamentos, aumento do número de acidentes de trânsitos, crescimento na quantidade de viagens, repercussões no ambiente natural; além das consequências no desenvolvimento socioeconômico e na qualidade de vida da população.

Dessa forma, foram criadas normas para o licenciamento de empreendimentos caracterizados como PGVs para minimizar seus efeitos negativos no meio urbano, procurando identificar de forma mais precisa os impactos sobre o tráfego e circulação resultantes da implantação de um empreendimento. Essas medidas contribuem para a identificação da necessidade de intervenção no meio urbano ou no empreendimento.

A análise dos impactos é feita por técnicos da prefeitura que, baseados e legislações municipais e no Código de Trânsito Brasileiro, determinam as leis e regras a serem cumpridas na fase de implantação do empreendimento, atuando também no controle desses impactos e na sua manutenção. Tal análise é fundamental ao pensar o planejamento urbano das cidades. Transformações no sistema viário podem interferir na sua relação com o meio ambiente, o que pode ocasionar viagens adicionais e interferir na sua capacidade, comprometendo a acessibilidade dessa área.

Os impactos provocados pela implantação desses empreendimentos nem sempre são levados em consideração na hora de inseri-los na malha urbana. Isso intensifica sua densidade, a



valorização do solo e causa o aumento de atividades, o que desperta a necessidade de estudar e analisar o processo de licenciamento estabelecido por algumas cidades.

O principal objetivo desta pesquisa é analisar as bases normativas utilizadas no processo de licenciamento destinado à implementação e à operacionalização de PGVs na cidade de João Pessoa.

Esse artigo está estruturado em quatro partes além da introdução. A segunda parte faz um breve histórico das normas e instrumentos sobre polo gerador de viagens no Brasil, abordando as legislações referentes aos empreendimentos no país. A terceira seção discorre sobre o licenciamento de PGVs com base nos estudos de impacto ambiental, de impacto de vizinhança e nas legislações urbanísticas municipais. A seguir, há uma caracterização do processo de licenciamento na cidade de João Pessoa, analisando os parâmetros utilizados no município. Por último, apresentam-se as considerações finais com recomendações para o processo pessoense de licenciamento de PGVs.

## **2. BREVE HISTÓRICO DAS NORMAS E INSTRUMENTOS SOBRE POLO GERADOR DE VIAGEM NO BRASIL**

O processo de legislações referentes a PGVs no Brasil foi implantado tardiamente. Iniciou-se com um instrumento semelhante à Avaliação de Impacto Ambiental (AIA), criada nos Estados Unidos na década de 1960, e replicada no Brasil em 1977, por meio do Sistema de Licenciamento de Atividades Poluidoras (SLAP) do Rio de Janeiro, e com a apresentação do Relatório de Impacto sobre Meio Ambiente (RIMA).

De acordo com Gifoni (2006):

Esse sistema é constituído por um conjunto de leis, normas técnicas e administrativas que configuram as obrigações e responsabilidades do poder público e dos empresários, com vistas à autorização para implantar, ampliar ou iniciar a operação de qualquer empreendimento potencial ou efetivamente capaz de causar alterações do meio ambiente. (Gifoni, 2006, p. 37).

Como não havia uma legislação federal a esse respeito, outros estados tiveram dificuldade para implantar seu próprio instrumento de avaliação de impactos. Somente em 1981, a Lei nº 6.938/81 determinou que a Política Nacional do Meio Ambiente fosse obrigatória em todo o país (Brasil, 1981). Posteriormente, o Decreto nº 88.351, de 1º de junho de 1983, ao regulamentar tal lei, inseriu a AIA no sistema de licenciamento e atribuiu ao Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) a responsabilidade de fixar os critérios de licenciamento (Brasil, 1983).

Em 1986, foi regulamentado o processo de avaliação de impacto ambiental, com a deliberação nº 01 do Conama, sendo efetivamente executado no Brasil. A partir dessa deliberação, foram estabelecidas diretrizes e procedimentos para orientar os órgãos estaduais e municipais responsáveis pela execução da política ambiental e pela elaboração de instrução técnica, sendo incluídas as responsabilidades dos diversos participantes do processo, a elaboração dos estudos e a responsabilidade pelos custos.

Em seguida, foi criada a Lei Federal nº 9.503/97, em função das consequências sobre o trânsito das cidades trazidas pela implantação de grandes empreendimentos. A lei instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que estabeleceu em seu artigo 93:



Art. 93. Nenhum projeto de edificação que possa se transformar em polo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação de vias de acesso adequadas. (Brasil, 1997).

Assim, ficou em aberto aos municípios brasileiros a adequação das legislações urbanísticas de uma forma que considere a análise de PGVs e por eles serem ressarcidos dos impactos negativos que venham a ser provocados por esses empreendimentos.

Em 2001, a Lei Federal nº 10.257/01, que criou o Estatuto da Cidade baseado nos artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabeleceu instrumentos de política urbana, incluindo normas de ordem pública e interesse social. Essas normas regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. Observa-se que o próprio Estatuto remete para o município a condução do ordenamento do solo urbano. Em seu art. 2º, determina, entre outras coisas, as seguintes diretrizes gerais de política urbana:

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

IV – planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

VI – ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

d) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego, sem a previsão da infraestrutura correspondente;

IX – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização [...]. (Brasil, 2001).

Também em 2001, foi elaborado o Manual de Procedimentos para o Tratamento de Polos geradores de viagem, criado pelo Departamento de Trânsito (Denatran). Assim, foi iniciado o processo de regulamentação de PGVs que passou a ser considerado no Brasil. As resoluções do Conama não são específicas para PGVs. Porém, contém dispositivos que lhes dizem respeito. Isto é apontado pelo manual do Denatran, que estabelece duas formas de licenciamento a partir da legislação do Conama:

- O licenciamento, com base nas Resoluções do Conama, no qual os municípios criam suas leis e decretos, sendo o órgão ambiental local o responsável pela condução do processo de licenciamento;
- O licenciamento voltado às características arquitetônicas, urbanísticas e viárias do empreendimento, onde os municípios, com base nas diretrizes do Conama, estabelecem um processo específico de licenciamento. (Gifoni, 2006, p. 27).

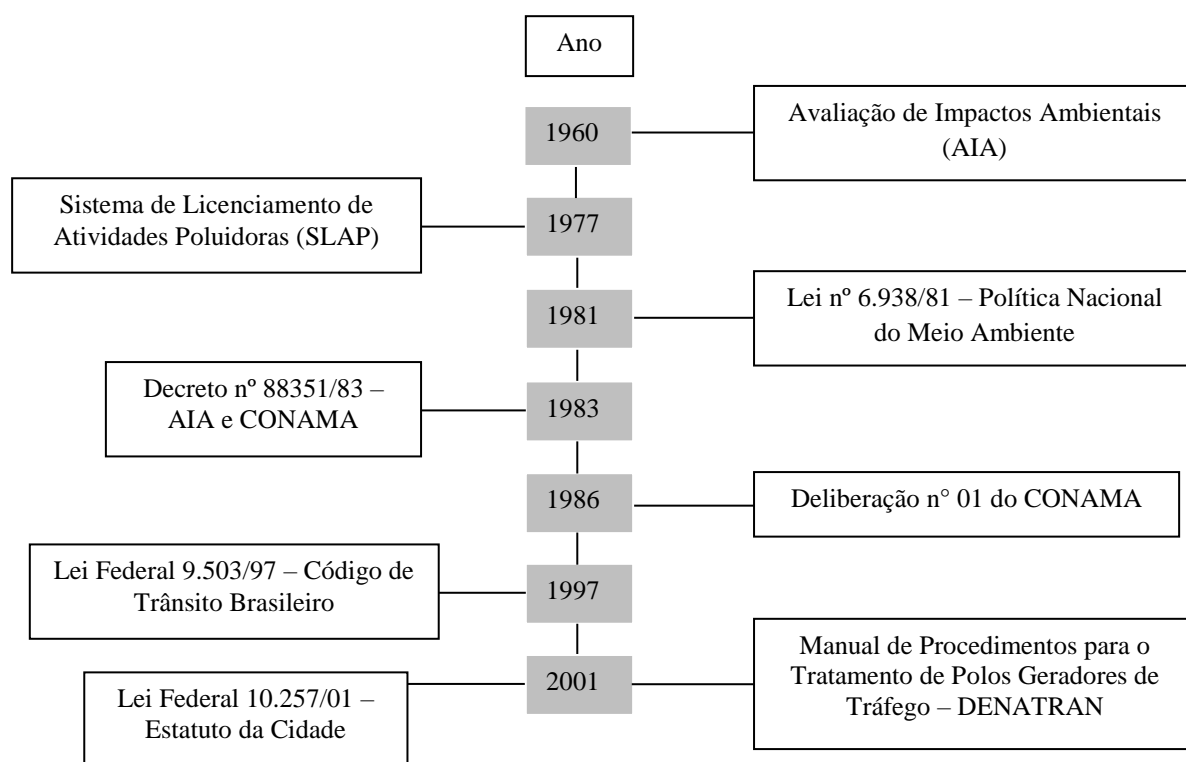
Assim, os municípios brasileiros com mais desenvolvimento econômico e social, como São Paulo e Curitiba, e com necessidade de uso e ocupação do solo e implantação de PGVs, atualizaram seus processos de licenciamento e regularização para esses empreendimentos baseados nas diretrizes do Conama, de 1986, e do Denatran, de 2001.



Cada município estabelece seus parâmetros para o licenciamento de polos geradores de viagem, localizados em área urbana ou rural. Esses padrões servem de subsídio aos órgãos executivos de trânsito e rodoviário (Denatran, 2001).

Os municípios que tiveram seu desenvolvimento tardio enfrentam atualmente problemas gerados pelos PGVs. Assim, utilizam modelos e métodos das cidades desenvolvidas que não são suficientes para o controle desses empreendimentos, além de não suprir as necessidades de cada local e suas especificidades.

Para melhor visualização da criação das legislações referente aos PGVs, há uma linha do tempo, conforme figura 1:



**Figura 1:** Linha do tempo das legislações referente a PGVs

### 3. LICENCIAMENTO DE PGVs

#### 3.1. Baseado no Estudo de Impacto Ambiental

A Constituição Brasileira de 1988 inseriu um capítulo específico para a política de meio ambiente. Instituiu-se em seu art. 225, § 1: “seja exigido, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade” (Brasil, 1988). A partir disso, tornou-se obrigatória para todas as atividades que causem impactos negativos ao meio ambiente a elaboração do Estudo de Impactos ambientais (EIA) e do RIMA para obtenção de licença.

O Conama é o órgão responsável por estabelecer critérios básicos para a exigência de EIA. Em sua resolução nº 237/97, determinou que a localização, a instalação, a modificação, a



ampliação e a operação de empreendimentos e de atividades utilizadores de recursos ambientais que sejam consideradas factuais ou possíveis poluidoras ou que possam causar degradação ambiental precisam de prévio licenciamento do órgão ambiental competente.

A resolução menciona ainda atividades sujeitas ao licenciamento ambiental, sendo elas: indústria de produtos minerais não metálicos; indústria metalúrgica; indústria mecânica; indústria de material elétrico, eletrônico e comunicações; indústria de material de transporte; indústria de madeira; indústria de papel e celulose; indústria de borracha; indústria de couros e peles; indústria química; indústria de produtos de matéria plástica; indústria têxtil, de vestuário, calçados e artefatos de tecidos; indústria de produtos alimentares e bebidas; indústria de fumo; obras civis; serviços de utilidade; transporte, terminais e depósitos; turismo; atividades agropecuárias e uso de recursos naturais.

Segundo a resolução, em seu art. 8º, o poder público fica responsável por expedir licenças com atribuições de controle dos empreendimentos. A primeira é a Licença Prévia (LP), fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade. A segunda é a Licença de Instalação (LI), que permite a instalação do empreendimento ou atividade, a partir da obediência dos planos, programa, projetos aprovados e medidas de controle ambiental. A terceira é a Licença de Operação (LO), que concede a operação dos empreendimentos ou atividade após a implementação das licenças anteriores.

Os órgãos que compõem o Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama) emitirão o licenciamento ambiental, a exemplo dos órgãos municipais e estaduais e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Renováveis (Ibama).

### **3.2. Baseado no Estudo de Impacto de Vizinhança**

Os artigos 182 e 183 da Constituição Federal do Brasil regulamentam a política urbana. A lei específica o estabelecimento de diretrizes da política de desenvolvimento urbano. O Estatuto da Cidade (EC), de 2001, foi um documento criado para contribuir para o desenvolvimento urbano, sendo considerado um marco representativo de um grande avanço legislativo. Essa lei regulamenta diretrizes para essas políticas, com o objetivo de organizar o desenvolvimento das funções sociais da cidade, garantindo qualidade de vida aos habitantes e promovendo instrumentos de análises para assegurar necessidades urbanas (Cavalcanti, 2010).

Esses instrumentos de análise foram criados para atender às diretrizes do EC, o qual promove o controle de uso e ocupação do solo. Entre os mecanismos, se destacam os Estudos de Impactos de Vizinhança (EIV) e o Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV).

O EC, em seu artigo 36, estabelece que a “lei municipal definirá os empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana que dependerão de elaboração de estudo prévio de impacto de vizinhança para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do Poder Público municipal” (Brasil, 2001, p. 32).

O RIV deve incluir delimitação da área impactada e as características quanto ao uso e localização. Deve conter também a avaliação técnica das interferências que o empreendimento possa causar à vizinhança, bem como a apresentação das medidas mitigadoras para os impactos negativos decorrentes da implantação do empreendimento e seus respectivos procedimentos.



### 3.3. Baseado em Legislações Urbanísticas Municipais

Cada município estabelece seus parâmetros para o licenciamento de polos geradores de viagem, sejam localizados em área urbana ou rural. Esses parâmetros servem de subsídio aos órgãos executivos de trânsito e rodoviário (Denatran, 2001).

De acordo com o artigo 30, capítulo VIII, da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, é da responsabilidade dos municípios a promoção adequada e ordenamento territorial, através do planejamento urbano e controle do uso e ocupação solo.

Os planos diretores municipais foram criados para determinar diretrizes e ações estratégicas para o desenvolvimento municipal por meio do estabelecimento de relações entre o uso e a ocupação do solo e as infraestruturas urbanas. A Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS), a Lei de Parcelamento do Solo e o Código de Obras e Código de Posturas derivam do plano diretor e regulam e orientam as demandas de utilização do espaço.

Essas legislações tratam da distribuição geográfica das funções urbanas como a habitacional, a comercial, de serviços, industrial, agrícola, institucional e de lazer. Definem, ainda, as modalidades de ocupação e o adensamento do espaço; bem como regem as tendências de construção excessiva em regiões de maior demanda. Além disso, versam sobre as restrições para o uso do solo para atividades incompatíveis. Por fim, equilibram a distribuição espacial da população, as atividades e a capacidade da infraestrutura (mesmo o sistema viário e de transporte coletivo). Isso restringe o coeficiente de aproveitamento dos lotes, a taxa de ocupação e os usos compatíveis em cada segmento do zoneamento municipal.

### 4. DIRETRIZ BASE NO PROCESSO DE LICENCIAMENTO NA CIDADE DE JOÃO PESSOA

Existem duas diretrizes usadas pra o tratamento de empreendimento de impactos: a do Conama e a do Denatran. Apesar da existência da municipalização do trânsito nas cidades brasileiras, a diretriz base mais utilizada é a elaborada pelo Conama, sendo o órgão ambiental o responsável pela análise e aprovação desses empreendimentos. A diretriz do Denatran estabelece que o licenciamento de PGVs pode ocorrer tomando como base tanto as resoluções do Conama quanto as legislações urbanas de zoneamento, de uso do solo e de edificações.

No primeiro caso, o licenciamento compete ao órgão ambiental, como também sua instalação, sua ampliação e a operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais que possam ser consideradas poluidoras e que venham a degradar o meio ambiente. Já no segundo caso, os órgãos municipais de planejamento são responsáveis por estabelecer um procedimento específico de licenciamento levando em consideração os aspectos arquitetônicos, urbanísticos e viários do empreendimento que estão contidos nos planos diretores e em suas leis derivadas, como as legislações urbanísticas de uso e ocupação do solo, lei de estudo de impacto de vizinhança e código de edificações. Nesse último caso, também é incluída a participação do órgão de trânsito. Assim, o órgão ambiental não coordena o processo. Somente em alguns casos complexos é necessária a elaboração de estudos e relatórios ambientais, o RIMA e/ou o EIA.

A lei que define os PGVs na cidade de João Pessoa é o Plano Diretor – Lei Complementar nº 03/1992 (João Pessoa, 1992) e a Portaria STTrans nº 47 (João Pessoa, 2002). A Lei Complementar nº 04/2008, de 23 de dezembro de 2008, ainda, realizou adequações ao plano diretor do município.



Segundo o Plano Diretor, em seu art. 28, são considerados empreendimentos de impactos:

Art. 28º

§ 2º Para efeito desta Lei os empreendimentos ou atividades de impacto são aqueles que:

- I - quando implantados venham a sobrecarregar a infraestrutura urbana;
- II - tenham repercussão ambiental significativa, provocando alterações nos padrões funcionais e urbanísticos de vizinhança ou na paisagem urbana;
- III - afetem o patrimônio cultural, artístico ou histórico do Município;
- IV - altere ou modifique substancialmente a qualidade de vida da população residente na área ou em suas proximidades, afetando sua saúde, segurança ou bem estar;
- V - representam polos de atração e geradores de tráfego. (João Pessoa, 1992).

A lei estabelece que os empreendimentos públicos ou privados que provoquem impacto na qualidade de vida da população residente na área de influência dependerá de apresentação do EIV para obtenção de licenças. O EIV segue as diretrizes do EC, pela Lei nº 10.257/2001, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal. A Secretaria de Planejamento é responsável pela análise e aprovação do EIV.

Os empreendimentos que necessitarem da elaboração do EIA serão dispensados da apresentação do EIV, desde que abriguem as exigências relativas ao EIV, fazendo-se um só estudo.

**Tabela 1:** Critérios de classificação da cidade de João Pessoa

Tipo de Edificação		Relação para uma Vaga	
Bares, Restaurantes, Churrascarias, Lanchonetes, Sorveterias e similares.		8	Lugar
Boates		4	
Igrejas e Velórios.		10	
Capelas		20	
Teatros e Auditórios.		8	
Repartições Públicas, De Ordem Administrativa		40	Metro Quadrado de Área Construída
Sindicatos e Associações de Classe			
Super Mercados, Shopping Center, Centros Comerciais.		20	
Bancos e Congêneres		20	
Indústrias		200	
Comércio Atacadista, Depósitos, Armazéns e Similares		100	Metro Quadrado de Área Construída
Hotéis		4	Apartamento
Motéis		1	Apartamento/Quarto
Cinemas, Ginásio de Esportes		12	Lugar
Biblioteca		10	
Estádios e Praças de Esportes descobertas		20	
Escolas	1º Grau	50	Aluno
	2º Grau e Técnicos de Ensino Básico	20	
	Pré-Vestibulares	15	
	Superiores	10	
Hospitais, Maternidades, Casas de Saúde, Sanatórios.		8	Leito
Clínicas, Consultórios, Laboratórios, Escritórios e Salas de Prestação de Serviços.		50	Metro Quadrado de Área Construída
Museus, Galerias, Exposições.		50	
Clubes Sociais e Esportivos		50	

Fonte: Portaria STTrans nº 047/2002 (João Pessoa, 2002)



A partir dos dados levantados, foram estabelecidos parâmetros a serem observados na legislação pessoense. Primeiramente, a diretriz base utilizada para o licenciamento na cidade. Além disso, os critérios de classificação utilizados para enquadrar o PGV. Por fim, o agente que arcará com o ônus empreendedor e a medida da participação da comunidade no processo.

Na cidade de João Pessoa, é utilizada a diretriz base do Denatran, na qual o licenciamento está voltado às características arquitetônicas e que se preocupa, principalmente, com os impactos no sistema viário e de transportes. Nesse caso, o órgão de trânsito entra no licenciamento de forma a minimizar os impactos causados no sistema viário e o caos nas cidades que não tiveram seu planejamento urbano feito de forma mais adequada ao longo do seu desenvolvimento. O Plano Diretor da cidade não especifica áreas para os PGVs. Assim, contribui para problemas de saturação de polos em zonas comerciais.

Os critérios de classificação utilizados em João Pessoa são a área edificada e os usos do empreendimento. O Plano Diretor de João Pessoa (João Pessoa, 1992) define como área edificada o somatório das áreas de todos os pavimentos de uma edificação. O critério de classificação pelo uso não leva em consideração o desenvolvimento da cidade e os surgimentos de novas destinações que atraem viagens. Além disso, não oferece exatidão aos responsáveis pela elaboração e análise dos empreendimentos sobre a definição para essa área construída, uma vez que cidade não possui atualizações em sua legislação sobre determinadas atividades. Isso torna necessário tomar como referências outras cidades que dispõem de tal atividade e que, na maioria das vezes, possuem diferentes densidades e realidade socioeconômica. Assim, ocorre uma reflexão sobre a precisão desse parâmetro como método de classificação de PGVs.

A análise dos estudos de impactos de PGVs segue as diretrizes da Lei Federal nº 10.257/01, que criou o Estatuto da Cidade e estabelece a elaboração do EIV. Segundo o Estatuto, a elaboração do EIV não substitui a elaboração do EIA requerida na legislação ambiental. No entanto, em João Pessoa, o EIV pode ser elaborado conjuntamente com o EIA. A análise desses estudos é feita pelos órgãos ambientais, de trânsito e pela Secretaria de Planejamento do Município (Seplan/JP). No entanto, o EIA só é realizado separadamente se a Seplan/JP determinar que o empreendimento causa impactos ao meio ambiente.

No que diz respeito ao ônus empreendedor, no caso de João Pessoa, o empresário dono do PGV é o responsável pelas obras necessárias à adaptação do empreendimento às normas exigidas.

Quanto à participação da comunidade no processo, fica instituída a publicidade dos documentos integrantes do EIV. Essa documentação fica disponível para consulta de qualquer interessado, podendo haver uma audiência pública para discussões antes da liberação do RIV.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo de licenciamento de PGVs é passível de falhas que podem influenciar na dinâmica urbana ao causar-lhe uma rápida transformação, um reflexo do desenho e operação institucionais da administração pública brasileira.

É possível concluir que existe uma necessidade de uma revisão do código de urbanismo e plano diretor da cidade de João Pessoa, a fim de promover a adequação de áreas específicas para PGVs. A implementação de diretrizes da Política de Mobilidade Urbana, bem como a interação entre o planejamento urbano e o dos transportes, se tornam cada dia mais evidentes





à medida que se ampliam os problemas ambientais, econômicos e sociais responsáveis pelo declínio da qualidade de vida em nossas cidades.

Nesse sentido, esse artigo buscou sugerir medidas com base em tais diretrizes, como promover o adensamento de áreas específicas para o PGVs e crescimento da cidade, pois se verifica uma forte ligação entre variados tipos de uso do solo, a densidade de ocupação e a acessibilidade ao transporte público. Essa medida, associada a reformas nos transportes públicos possibilita melhorar a acessibilidade a partir de uma organização mais dispersa do uso do solo e também associada às facilidades ao pedestre e ciclista para incentivar a diminuição da utilização dos transportes motorizados. Além disso, recomenda-se:

1. Estabelecer novas diretrizes de zoneamento que preveem e controlam a implantação de PGVs, procurando adensar as áreas de crescimento da cidade, levando em consideração à necessidade estacionamento e ao macro zoneamento das áreas saturadas; e a acessibilidade ao empreendimento.
2. Garantir a participação da comunidade no processo de licenciamento e nas discussões das leis de projetos de PGVs. Essa medida é essencial, pois a acessibilidade e mobilidade influenciam na qualidade de vida da população. Assim, com essa atitude, o poder público estará contribuindo para que haja um interesse da comunidade pelo bem-estar da cidade, proporcionando ao cidadão seu direito de opinar e sugerir questões a serem consideradas pelos técnicos.
3. Realizar a interação entre o planejamento urbano e o planejamento dos transportes.
4. Associar os estudos relacionados a PGVs a uma Política de Mobilidade que deve privilegiar as pessoas e suas necessidades de deslocamento, a fim de garantir o acesso amplo e democrático à cidade e ao que ela oferece.
5. Elaborar através do órgão de trânsito um cadastro atualizado dos PGVs especiais da cidade a cada seis meses.
6. Criar um sistema municipal de informações dotado de base de dados atualizada sobre os PGVs para colaborar para o planejamento urbano e dos transportes, com grau acentuado de inovação tecnológica.

Para que sejam executadas tais recomendações, é necessária uma revisão do código de urbanismo e do plano diretor da cidade de João Pessoa, visando à adequação de áreas específicas para PGVs.

Estima-se que este trabalho tenha contribuído para estudos relacionados aos polos geradores de viagens, subsidiando as legislações municipais referentes ao uso e controle do solo e estimulando estudos em relação às legislações em outras cidades.

#### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Brasil (1986) Resolução CONAMA n° 001, de 23 de janeiro de 1986. *Diário Oficial da União*. Brasília.
- Brasil (1988) *Constituição da República Federativa do Brasil (1988)*, Brasília.
- Brasil (1997) Resolução CONAMA n° 237, de 19 de dezembro de 1997. *Diário Oficial da União*. Brasília.
- Brasil (2001) *Lei n° 10.257/2001*: Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. (Estatuto da Cidade). Brasília.
- Brasil (2012) *Lei n° 12.587, de 03 de janeiro de 2012*: Institui as diretrizes da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília.
- Cavalcanti, A. (2010) *Instrumentos de gestão urbanística: limites e perspectivas de aplicação do estudo de impacto de vizinhança (EIV)*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas, Maceió.
- Denatran (2001) *Manual de procedimentos para o tratamento de pólos geradores de tráfego*. Departamento Nacional de Trânsito, Brasília, 2001.



- Gifoni, E. A. (2006) *As diferenças entre as legislações municipais referentes a pólos geradores de viagens e sua contribuição para a legislação de Fortaleza*. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transporte) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza.
- Giustina, C. D.; Cybis, H. B. B. (2003) *Metodologias de análise para estudos de impactos de pólos geradores de tráfego*. Porto Alegre.
- João Pessoa (1975) *Lei n° 2.102, de 31 de dezembro de 1975*: Código de Urbanismo do Município de João Pessoa. João Pessoa: Câmara Municipal.
- João Pessoa (1979) *Lei n° 2.699, de 07 novembro de 1979*: Modifica o Código de Urbanismo do Município de João Pessoa. João Pessoa: Câmara Municipal.
- João Pessoa (1993) *Lei-Complementar n.º 4, de 30 de abril de 1993*: Dá nova redação a dispositivos da lei complementar n° 3, de 30 de dezembro de 1992 - Plano Diretor da Cidade de João Pessoa e adota outras providências. João Pessoa: Câmara Municipal.
- João Pessoa (2002) *Portaria STTrans n° 047, de 07 de agosto de 2002*: Estabelece os Critérios para Anuência da STTrans de Projetos de Edificações ou Empreendimentos que Possam Transformar-se em Pólos Atrativos de Trânsito. João Pessoa: Câmara Municipal.
- João Pessoa (2008) *Lei Complementar n° 054, de 23 de dezembro de 2008*: Adequação do Plano Diretor do Município de João Pessoa. João Pessoa: Câmara Municipal.
- João Pessoa (2009) *Decreto n° 6.499, de 20 de março de 2009*: Consolida o plano diretor do município, conforme lei complementar n.054, de 23 de dezembro de 2008, às disposições da lei complementar n. 03 de 30 de dezembro de 1992. João Pessoa: Câmara Municipal.

---

Nathalia Chacon Ideão (nathaliachacon.arq@hotmail.com)

Sheila AzevedoFreire (sheila.freire@unipe.br)

Departamento de Ciências Exatas e Tecnologia, Centro Universitário de João Pessoa (Unipê)  
BR 230, Km 22, Água Fria – João Pessoa, PB, Brasil