

Qualidade Urbana E Estudos De Impacto De Vizinhança (EIV) Em Trânsito (EIT) Em Goiânia

Ana Lúcia Ferreira Peixoto¹, Sandra Catharinne Pantaleão Resende²

¹(Mestranda Em Desenvolvimento E Planejamento Territorial/Pontifícia Universidade Católica De Goiás, Brasil)

²(Doutora Em Arquitetura E Urbanismo/Pontifícia Universidade Católica De Goiás, Brasil)

Resumo:

O Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV é um instrumento urbanístico utilizado no Brasil para avaliar os impactos de empreendimentos e atividades em suas proximidades, abrangendo principalmente aspectos como meio ambiente, trânsito e infraestrutura urbana. A eficácia do EIV nas cidades brasileiras depende de vários fatores, como a qualidade das legislações estaduais e municipais e das normas que o regulamenta, a capacidade de fiscalização dos órgãos responsáveis e a participação da sociedade. Quando aplicados corretamente, o EIV pode contribuir para mitigar impactos negativos, promovendo um desenvolvimento urbano mais sustentável, e contribuir, também, à qualidade de vida urbana. Na cidade de Goiânia, além desse instrumento, existe também o Estudo de Impacto de Trânsito - EIT que foi criado na intenção de aprofundar as análises de um dos temas que geram os debates mais acalorados no EIV. No entanto, falhas e/ou incapacidades na elaboração destes dois estudos, falta de monitoramento e cumprimento das medidas propostas, assim como o comprometimento geral dos atores envolvidos comprometem a eficácia de ambos. Deste modo, é necessário aplicar o EIV e o EIT adequadamente, fiscalizar sua implementação e contar com o engajamento da sociedade para garantir um planejamento urbano mais sustentável e a fiscalização de empreendimentos de alto impacto na malha urbana, quer seja pelo porte ou pelo tipo de atividade.

Palavras-chave: Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV); Estudo de Impacto de Trânsito (EIT); Instrumentos Urbanísticos; Goiânia; Legislação Urbanística.

Date of Submission: 17-06-2024

Date of Acceptance: 27-06-2024

I. Introdução

As cidades estão em constante transformação devido às ações diárias de seus habitantes, o que pode levar a problemas quando não há um planejamento adequado. Na década de 1980, houve avanços no planejamento urbano no Brasil, destacados pela promulgação da Constituição Federal de 1988 concernente aos seus artigos que tratam da política urbana. Para apoiar esses princípios, foi criada a Lei Federal nº 10.257, o Estatuto das Cidades, em 2001, estabelecendo diretrizes para o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo e do equilíbrio ambiental.

Como principal instrumento, tem-se o Plano Diretor Participativo - instrumento básico da política de desenvolvimento urbano, previsto pelo Estatuto da Cidade (Brasil, 2001), que estabelece diretrizes para o desenvolvimento e ordenamento territorial dos municípios brasileiros¹. Levam em consideração uma análise detalhada da situação urbana durante sua elaboração. Esse diagnóstico pode abordar questões como crescimento populacional, expansão urbana, distribuição de renda, infraestrutura, transporte, meio ambiente, entre outros aspectos relevantes.

Esse trabalho consistiu na revisão bibliográfica da legislação urbanística de Goiânia e buscou, por meio da análise qualitativa, compreender como a gestão pública e produção do espaço urbano ocorreram por meio de parâmetros e instrumentos urbanísticos da cidade com o objetivo de ordenamento territorial e, mais recentemente, atender demandas relativas à qualidade ambiental urbana. Buscou-se pela perspectiva histórica compreender a

¹Conforme o Estatuto das Cidades, o Plano Diretor Participativo é um mecanismo essencial para garantir que o desenvolvimento urbano seja realizado de maneira democrática, justa e sustentável, utilizando para tal das seguintes etapas: mobilização e sensibilização da população; diagnóstico participativo; elaboração do plano com base nas contribuições da população, por meio de debates e consultas públicas; aprovação e implementação do plano consolidado em audiências públicas para validação final; monitoramento e avaliação com a ajuda de conselhos municipais e revisões periódicas do plano. Isso tudo para que seja assegurada a inclusão social fortalecendo o empoderamento do cidadão, a transparência e legitimação do processo de planejamento e sua efetividade e sustentabilidade.

ampliação desses instrumentos na legislação urbanística do município de Goiânia, tendo em vista apreender a adoção do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e o Estudo de Impacto de Trânsito (EIT), nesse conjunto de leis, com maior ênfase aos Planos Diretores elaborados desde 1968.

Em Goiânia, foi aprovada a Lei Complementar nº 171, em 29 de maio de 2007, que dispunha “sobre o Plano Diretor e o processo de planejamento urbano do Município de Goiânia (...)”. Esta lei foi um marco legal para o município ao incorporar instrumentos urbanísticos previstos no Estatuto da Cidade. Em decorrência do que foi disciplinado, houve, em 2008, a regulamentação dos equipamentos de impacto e a aprovação das leis municipais sobre o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e o Estudo de Impacto de Trânsito (EIT), sob as Leis nº 8.646 e 8.645, respectivamente.

O EIV e o EIT são instrumentos da política urbana com o propósito de promover diversos objetivos, incluindo a garantia do direito a cidades sustentáveis. Esse direito abrange acesso à terra urbana, habitação adequada, saneamento ambiental, infraestrutura urbana, transporte público, serviços públicos, oportunidades de trabalho e espaços de lazer, tanto para as gerações atuais quanto futuras. Em outras palavras, alinha-se aos debates atuais sobre qualidade ambiental urbana e fornece meios para mensurar tais aspectos em relação a empreendimentos de impacto no meio urbano.

Para entender os princípios que levaram à exigência do EIV e do EIT, foi elaborada uma análise dos Planos Diretores de Goiânia e como esses têm acompanhado as transformações da cidade ao longo do tempo, adaptando-se aos novos desafios e buscando promover o desenvolvimento urbano mediante os contextos em que foram criados. Desse modo, esse artigo busca identificar a eficiência dos instrumentos, correlacionando-os com as legislações municipais a fim de observar a eficácia do EIV e EIT, por meio dos resultados obtidos após 16 (dezesseis) anos da aprovação da primeira versão dessas leis.

II. Conflitos Políticos Administrativos Às Legislações Urbanísticas Em Goiânia Dos Anos 1950-80

A região Centro-Oeste do Brasil possui fatores históricos relevantes relacionados à sua ocupação é a recente urbanização cujo processo se apresenta acelerado. O crescimento populacional e o desenvolvimento urbano transformaram as características originais de muitas cidades, modificando a rede urbana e, ao mesmo tempo, induzindo ao povoamento do Estado de Goiás, principalmente a partir da construção de Goiânia, cidade nova para ser a capital do Estado, e, posteriormente, com a transferência da capital federal - Brasília, para o Distrito Federal, em 1960. Não obstante, nos anos 1990, um novo impulso de ocupação a norte se acentuou com a construção de Palmas, 1989, após a recém criação do Estado do Tocantins, desmembrado do Estado de Goiás.

A transferência da capital de Goiás para Goiânia ocorreu depois da Revolução de 1930, sendo que a construção da nova capital ocorreu entre 1933 e 1942. Logo nos primeiros anos, Goiânia enfrentou o desafio do crescimento acelerado, com a população superando as estimativas iniciais em menos de 20 anos, alcançando 53.389 habitantes, em 1950 e, em 1960, a população triplicou, sendo registrados 151.013 habitantes (IBGE, 2010) (tabela 1).

Tabela 1 - Goiás, região de expansão de Goiânia: População e Domicílios.

MUNICÍPIO	1950			1960			1970		
	POPULAÇÃO	DOMICÍLIOS	POPULAÇÃO DOMICÍLIOS	POPULAÇÃO	DOMICÍLIOS	POPULAÇÃO DOMICÍLIOS	POPULAÇÃO	DOMICÍLIOS	POPULAÇÃO DOMICÍLIOS
Goiânia	53.389	10.041	5,32	151.013	27.738	5,44	380.773	71.979	5,29
Estado de Goiás	1.214.921	231.449	5,25	1.917.460	348.593	5,50	2.938.667	535.716	5,49

Fonte: IBGE (1950, 1960, 1970)

O Plano de Urbanização da cidade, oficializado em 1938, esteve sob controle do Estado até a década de 1950, quando se intensificaram as ocupações de áreas não parceladas pelo Estado. Com isso, a aprovação de novos loteamentos acabou ficando suspensa via decreto estadual (Pantaleão, 2022), sendo indicada a elaboração de leis municipais, cujo objetivo era coibir a ocupação urbana descontrolada, promover melhorias de infraestrutura e permitir que o Estado pudesse ter maior controle sobre suas propriedades.

O Departamento de Viação e Obras Públicas - DVOP contratou, na época, profissionais habilitados - topógrafos, engenheiros, engenheiros-arquitetos, para que fosse realizado o cadastro imobiliário da cidade, bem como permitir o monitoramento de novos parcelamentos. Todavia, como lembra Mota (2004), a construção da cidade e o controle sobre sua urbanização estava a cargo do Estado, dificultando as ações da prefeitura devido às divergências políticas entre os grupos políticos.

Nesse sentido, houveram diversas tratativas para a regulamentação do ordenamento urbano, iniciadas por Edwald Janssen ao desenvolver diversos relatórios sobre a cidade na década de 1950, quando esteve envolvido

com o levantamento topográfico e a elaboração de planos urbanísticos para os bairros situados na área do Estado (Guimarães, 2021). Em seguida, por iniciativa da prefeitura de Goiânia, tem-se o Plano de Luís Saia no início dos anos 1960, mas que não foi implementado.

A necessidade de ordenar a cidade e “corrigir seus males” esteve associada à necessidade de instituir o planejamento na cidade sob o aspecto administrativo. Em 1959 foi sancionada a Lei nº 1.566 com o objetivo de suspender a aprovação de loteamentos particulares até a análise dos existentes, demonstrando as tratativas da Prefeitura de Goiânia em tomar para si as responsabilidades sobre a urbanização da cidade, até então, realizada pelo Estado. Os agentes públicos reconheceram as demandas e conflitos que a intensa migração associada aos interesses econômico-fundiários provocaram na expansão urbana.

Segundo Mota (2004), a contratação de Luís Saia para propor o terceiro Plano Diretor de Goiânia ocorreu pelo Decreto Estadual nº 164, de 26 de dezembro de 1961, o que também contribuiu para a reestruturação da administração municipal. No entanto, como assinala a autora, a autonomia municipal não se efetivou antes de 1966, indicando os conflitos políticos entre os grupos à frente das gestões do município e do Estado.

Em meados dos anos 1960, mudanças significativas marcam a política goianiense. Iris Rezende Machado foi eleito vereador em 1958, deputado estadual em 1962 e, em 1965, assumiu a prefeitura de Goiânia - na ocasião era oposição ao regime militar. Entre 1966 e 1969 empenhou-se em urbanizar a cidade por meio de mutirões que ficaram nacionalmente conhecidos (O Popular, 2021). Buscou melhorar a condição de moradia da população de menor renda e, ao mesmo tempo, aferir à administração municipal o controle sobre o planejamento urbano da cidade.

Nesse mesmo contexto, ao tomar o poder, os militares centralizaram diversas ações a nível federal, entre elas a criação do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo - SERFHAU². Esse órgão apresentou aos municípios um roteiro para os chamados Planos Locais de Desenvolvimento Integrado - PDIG. Abreu (2021) assinala que este plano foi um convênio assinado pelo prefeito Íris Rezende que possibilitou a contratação

Um dos principais objetivos era definir o cenário futuro, estabelecendo as áreas de crescimento, adensamento e a estruturação viária necessária para viabilizá-lo. Segundo os estudos da Prefeitura de Goiânia (PDIG, 1992), essa foi uma fase de “Esperança e Mudanças” para o ordenamento territorial da cidade, uma vez que foram objeto da proposta: o transporte público, as áreas de lazer e as áreas verdes, além de estabelecer as zonas urbana, suburbana e de expansão urbana. Somam-se às ações do poder público municipal, o investimento de empreendedores imobiliários com lançamento de loteamentos e conjuntos habitacionais dirigidos às classes de menor poder aquisitivo em áreas distantes do centro consolidado.

De modo geral, a proposta de Jorge Wilhelm, inserida nas políticas nacionais de planejamento urbano, identificou a “dominância dos aspectos especulativos”, o “crescimento vertiginoso”, a “carência de habitação” como principais pontos negativos. Em sua proposta, descrita no PDIG, afirmava que “planejar Goiânia significa fundamentalmente utilizar conjuntos habitacionais como força indutora de adensamento e expansão urbana”.

Do ponto de vista da habitação, o plano apresentava propostas para a construção de moradias populares e a regularização de assentamentos informais. A ideia era fornecer moradia digna para todos os cidadãos, reduzindo as disparidades sociais e melhorando a qualidade de vida.

Em relação ao transporte, foi identificada a necessidade de expandir a rede de transporte público para alcançar mais áreas da cidade, atendendo a uma maior parcela da população e melhorar a conectividade entre diferentes modos de transporte. Embora a primeira licitação para o serviço de transporte público em Goiânia tenha sido realizada em 1969, a Viação Araguaína, que pertencia ao mesmo grupo da Rápido Araguaia, já operava ônibus na capital antes desse período, e de forma exclusiva. Nessa época, queixas sobre superlotação, atrasos, veículos obsoletos e sujos, bem como mau atendimento por parte de motoristas e cobradores, já eram frequentes (Kretli, 2019).

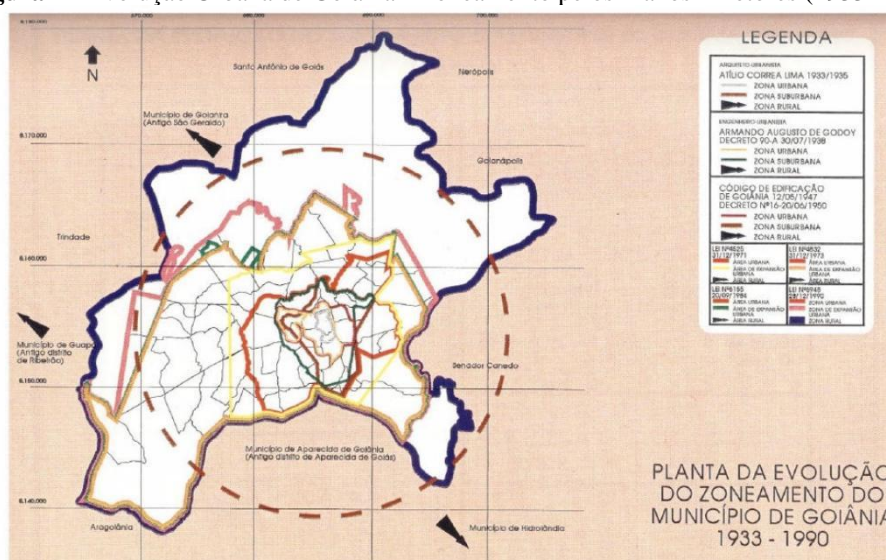
O plano, aprovado em 1971 sofreu alterações, com algumas de suas medidas implantadas, outras revisadas e implantadas posteriormente, representando assim, o principal agente das modificações que serviriam de base para as leis urbanísticas posteriores. Para Pastore (1984), apesar dos seus avanços, essa lei gerou uma drástica exclusão urbana em Goiânia, devido, dentre outros, ao modo precário e errôneo de parcelamento pelo mercado, não cumprimento das exigências definidas pelo plano e desmembramentos de lotes já aprovados antes da lei que os isentava das normas propostas exigidas pela nova lei. As mudanças na legislação de 1973 e 1984 não foram apenas pela ampliação da área a ser parcelada, mas permitiu a verticalização da região Central.

Aspectos como verticalização, apropriação e valorização dos espaços verdes, vazios urbanos, formação de novos bairros, entre outros, reforçam as transformações desde o Plano de Desenvolvimento Integrado (PDIG,

² O SERFHAU foi criado juntamente com o Serviço Federal de Habitação (SFH) e o Banco Nacional de Habitação (BNH) pela lei federal nº 4380, de 21 de agosto de 1964, com o objetivo de traçar as políticas de habitação e urbanização do território. O SERFHAU foi o primeiro órgão federal voltado ao planejamento urbano e visava a criação de órgãos locais de planejamento e desenvolvimento local, permanentes.

1969) e as legislações decorrentes dos planos de expansão urbana (figura 1), atestando os diversos problemas fruto de um crescimento acelerado e pouco ordenado.

Figura 1 - Evolução Urbana de Goiânia - Zoneamento pelos Planos Diretores (1933-1990)



Fonte: PDIG. Prefeitura de Goiânia, 1992

A proposta de Jorge Wilhelm, inserida nas políticas nacionais de planejamento urbano, identificou a “dominância dos aspectos especulativos”, o “crescimento vertiginoso”, a “carência de habitação” como principais pontos negativos. Em sua proposta, descrita no PDIG, afirmava que “planejar Goiânia significa fundamentalmente utilizar conjuntos habitacionais como força indutora de adensamento e expansão urbana”.

Em resumo, o plano propunha uma organização mais estruturada da cidade por meio do zoneamento urbano, definindo áreas específicas para uso residencial, comercial, industrial e institucional. Goiânia estava passando por um período de crescimento demográfico significativo, com um aumento substancial na população devido à migração de pessoas de outras regiões em busca de oportunidades econômicas. Esse rápido crescimento populacional estava resultando num desenvolvimento urbano desordenado, com o surgimento de áreas informais e falta de infraestrutura básica em algumas partes da cidade. Para acompanhar o crescimento populacional e garantir condições básicas de vida para os habitantes da cidade, era essencial investir na melhoria e expansão da infraestrutura urbana.

III. Novos Instrumentos Urbanísticos: Marco Regulatórios E A Gestão Municipal Das Cidades

A partir da Constituição Federal (CF) de 1988, houve um maior cuidado com o Direito Urbanístico no Brasil. Foram estabelecidos princípios e diretrizes fundamentais para o planejamento e a gestão das cidades, destacando dentre eles: o Princípio da Função Social da Propriedade; o Direito à Moradia; a Participação Popular; a Preservação Ambiental; a Regularização Fundiária; e uma série de Instrumentos de Política Urbana, como o plano diretor, a política de desenvolvimento urbano, o zoneamento urbano, o parcelamento do solo urbano e a desapropriação por interesse social. Esses cuidados passaram a refletir a preocupação em promover cidades mais justas, inclusivas, sustentáveis e democráticas, garantindo as necessidades da população e o desenvolvimento equilibrado e harmonioso do espaço urbano (Jacobi, 2002).

A Lei Complementar nº 010, de 30 de dezembro de 1991, publicada no Diário Oficial do Município de Goiânia, edição nº 977, de 20 de janeiro de 1992, buscou responder aos desafios enfrentados na época pela capital.

Como forma de assegurar os princípios legais e as diretrizes de política urbana, em 23 de dezembro de 1994 foi publicado no Diário Oficial do Município de Goiânia, edição nº 1.316, o segundo PDIG. Em seguida, em 29 de dezembro de 1994, foi sancionada a Lei Complementar nº 031, sendo também publicada no Diário Oficial do Município, na edição nº 1.320. Essa Lei Complementar nº 031/1994 substituiu o primeiro Plano Diretor da Cidade de Goiânia e dispunha “sobre o uso e a ocupação do solo nas Zonas Urbana e de Expansão Urbana do Município de Goiânia (...)”. Essa legislação foi elaborada por técnicos locais em colaboração com pesquisadores de instituições de ensino e outros órgãos vinculados ao planejamento urbano.

Ao longo dos anos 1990, com as atribuições de que a política urbana seria atribuição do município, tem-se a retomada das discussões sobre o ordenamento territorial e a aplicação de instrumentos para o desenvolvimento

das cidades conforme os artigos 182 e 183 da CF, que tratam da política urbana. A efetiva regulamentação desses dois artigos ocorreu com a aprovação da Lei Federal nº 10.257 de 2001, conhecida por Estatuto da Cidade (Brasil, 2001).

Essa legislação apresenta-se como um avanço para assegurar a gestão democrática das cidades e possibilitar um desenvolvimento menos desigual e consonante com o direito à cidade ao reforçar sua função social. A partir dela, tem-se uma série de instrumentos que visam dirimir sobre a política urbana, delegando aos municípios a prerrogativa em elaborar o Plano Diretor Participativo (Rodrigues, 2012).

Em obediência ao Estatuto da Cidade, que estipula que os Planos Diretores devem ser revisados, pelo menos, a cada 10 (dez) anos, foi sancionada de forma tardia a Lei Complementar nº 349, em 04 de março de 2022, que “*Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Goiânia e dá outras providências.*”. Em consequência, foram revisadas a Lei nº 8.645, a qual foi revogada na íntegra pela Lei nº 10.977, de 28 de junho de 2023 - “*Dispõe sobre o instrumento do Estudo de Impacto de Trânsito no Município de Goiânia.*”; e a Lei nº 8.646, também revogada na íntegra pela Lei nº 11.127, de 04 de janeiro de 2024 - “*Dispõe sobre o instrumento do Estudo de Impacto de Vizinhança e respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança no Município de Goiânia.*”.

Atualmente, esses instrumentos urbanísticos estão conceituados, respectivamente, no Art. 3º da Lei nº 11.127/2024, como segue:

[...] III - Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV: instrumento urbanístico voltado ao estudo das repercussões da implantação de empreendimentos, públicos ou privados, que venham a desenvolver atividades econômicas impactantes no Município, e medidas mitigadoras, compensatórias e potencializadoras decorrentes de sua implantação; (Goiânia, 2024)

E, no Art. 2º da Lei nº 10.977/2023, entende-se por:

[...] III - Estudo de Impacto de Trânsito - EIT: instrumento urbanístico voltado ao estudo das repercussões da implantação de empreendimentos, públicos ou privados, considerados como pólos geradores de viagens no Município, de forma a estabelecer medidas mitigadoras e/ou compensatórias decorrentes de sua implantação; (Goiânia, 2023)

A aplicação do EIV e do EIT em Goiânia, entre 2008 e 2023, trouxe algumas melhorias na situação urbana, mas também revelou desafios significativos. Em resumo, embora a cobrança dos EIV e EIT tenha proporcionado avanços no planejamento e gestão urbana de Goiânia, a eficácia dessas melhorias foi comprometida por desafios na implementação e fiscalização, bem como por questões burocráticas e de custo. A continuidade desses estudos e a melhoria na sua aplicação são essenciais para alcançar um desenvolvimento urbano mais equilibrado e sustentável. Esses foram os desafios que a revisão das referidas leis tentou superar.

Ao longo dos 10 primeiros anos de vigência da Lei nº 8.646/2008 foram desenvolvidos levantamentos sobre os quantitativos de estudos realizados. Destaca-se a seguir os dados coletados por Mourão *et al.* (2019), que verificaram 845 EIV's cadastrados junto à Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Habitação - SEPLANH, no período de 2008 a 2014. Já no período de 2015 a 2018, foram registrados 619 EIV's em Goiânia, por Miranda *et al.* (2021). Assim, o problema central desta pesquisa se refere à análise da eficácia ou ineficácia desses instrumentos jurídicos de comando e controle urbano-ambiental.

IV. Ordenamento Territorial, Infraestrutura E Parâmetros Urbanísticos

A elaboração do PDIG de Goiânia, em 1992, buscou contemplar o ordenamento territorial do município. No relatório de diagnóstico é indicado uma série de cenários para a cidade a partir da constatação de que 99% da população situava-se em área urbana, com atividades concentradas no setor terciário (75%) - entre prestação de serviços e administração pública. Esta última ocorre pela presença da administração pública estadual na capital, além de órgãos públicos federais e a própria estrutura administrativa municipal.

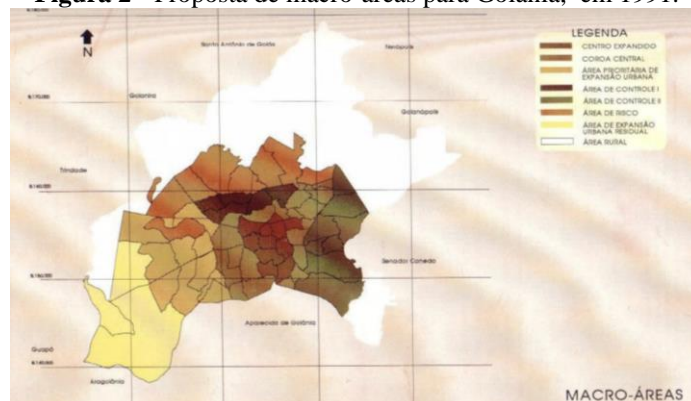
Em relação à leitura da estrutura urbana, indicou-se a divisão do espaço urbano em “áreas”, sendo assim definidas (quadro 1):

ÁREAS	CARACTERÍSTICAS
Área I	Estrutura urbana consolidada, contendo o centro original, englobando áreas históricas e núcleos com os maiores adensamentos e concentração de atividades, inclusive pelo zoneamento em vigor. Essa área possuía, em 1991, 274.302, correspondendo à 30% da população de Goiânia, delimitada pelos Córregos Botafogo, Capim Puba e Cascavel e composta por 11 distritos.
Área II	Caracteriza-se por uma urbanização não consolidada com densidades de ocupação menores do que a da Área I com alguns trechos com ocupações rarefeitas e lindeiras aos fundos de vale. Predominam usos industriais e residenciais com população de 323.786 habitações e delimitada a norte pelo Ribeirão Anicuns, a sul pela divisa com o município de Aparecida de Goiânia, a oeste, pela rodovia BR-153 e a oeste, pelo Córrego Macambira, sendo composta por 18 distritos.
Área III	Localizada a oeste da área II, considerada favorável à expansão urbana, por deter de uma ocupação baixa com loteamentos esparsos, em alguns casos, afastados da trama urbana, sendo atravessada pelas rodovias BR-060 e GO-060. A população desta área, em 1991, era de 67.502 habitantes (7% do total), delimitando-se a norte com as rodovias Go-060 e Go-070 e pelo Ribeirão Anicuns; a oeste pelos limites da área de expansão urbana e dos distritos 63 e 64; a sul, com Aparecida de Goiânia e a leste com o Córrego Macambira, sendo composta por 11 distritos.
Área IV	Define-se pela ocupação periférica ocorrida pela superação do Ribeirão Anicuns com atividades de serviços e algumas indústrias ao longo da Perimetral norte que atravessa essa área. Somada à população da Área V, tem-se 169.672 habitantes (18% da população em 1991) e delimita-se pelo Ribeirão Caveirinha e Avenida Perimetral Norte, a norte; a oeste, pelo limite da área III e a leste e sul, pela área II, sendo composta por 5 distritos.
Área V	Constituída pela periferia leste da cidade, ocupando áreas com restrições geotécnicas com topografia acidentada e altas declividades, sendo delimitada a sul pelo município de Aparecida de Goiânia, a leste pela área rural e divisa com Senador Canedo; a norte, pela área rural e a oeste pela BR-153, sendo formada por 8 distritos.
Área VI	Área a norte do Ribeirão Caveirinha, onde encontram-se os principais mananciais da cidade, com cerca de 8% da população, mas com vários loteamentos e algumas indústrias, sendo delimitada a norte e oeste pelo limite da área rural; a sul pelo limite da área IV e, a leste, pelo limite da área V e constituída por 8 distritos.
Área VII	Definida pelos distritos 62, 63 e 64 e praticamente desocupada.
Área VIII	Definida pelas áreas integrantes da área rural, vigente em 1991.

Quadro 1 - Definição das macro-áreas de Goiânia a partir do diagnóstico da cidade em 1991.
 Fonte: PDIG. Prefeitura de Goiânia, 1992

A partir dessas áreas, definiu-se o zoneamento, que passou a vigorar a partir de 1994 (figura 2), tendo em vista promover o disciplinamento do uso do solo por meio de uma distribuição mais equilibrada da população e das atividades econômicas, equipamentos públicos e comunitários, além de compatibilizar com as condições físicas e bióticas do território (Goiânia, 1992). Buscava-se orientar o crescimento da cidade, otimizar a aplicação dos recursos públicos e impedir conurbações à exceção com o município de Aparecida de Goiânia. Ao mesmo tempo, foram definidas zonas com usos específicos considerando aspectos de cada uma delas, além de promover mudanças consideráveis na estrutura urbana da cidade nos últimos 20 anos.

Figura 2 - Proposta de macro-áreas para Goiânia, em 1991.



Fonte: PDIG. Prefeitura de Goiânia, 1992

Essa divisão territorial, proporcionou a definição das diretrizes para o Plano Diretor, vigente entre 1994 e 2007 com cenários para estrutura urbana a partir da premissa “a cidade que se pretende ter no futuro” e adoção de unidades de planejamento. Isso implicou na proposição de estratégias para ocupação dos vazios urbanos ao considerar temas relacionados à habitação, às atividades econômicas e sociais. E, desdobrou-se em um macrozoneamento da cidade, aprovado em 1994 (Goiânia, 1994).

Antes disso, para efeitos de regulamentação do solo urbano, a Lei Complementar nº 010/1991 estabeleceu diretrizes para o Município de Goiânia para diversas questões relacionadas ao crescimento urbano, zoneamento, uso do solo, parcelamento do solo, edificações, proteção ambiental, entre outros aspectos pertinentes ao desenvolvimento urbano sustentável. Essa legislação foi criada durante o segundo mandato do prefeito Nion Albernaz (1989-1992), outra gestão marcada por políticas e legislações implementadas para o desenvolvimento urbano sob o discurso de melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.

Essa lei trouxe para o Município de Goiânia uma importante ferramenta: o Conselho Municipal de Política Urbana - COMPUR³, conferido em seu Capítulo III. Surgiu em resposta à necessidade de envolver os diversos segmentos da sociedade nas discussões e nas decisões relacionadas ao planejamento urbano e ao desenvolvimento sustentável da cidade.

Além desta importante ferramenta, no Capítulo IV desta tem-se a primeira disposição sobre o assunto Plano Diretor em Goiânia, em que foi conceituado o instrumento, listando seus objetivos, o que deveria ser abrangido quando de sua concepção, incluindo quais as etapas fundamentais para sua idealização e qual o órgão técnico responsável por sua elaboração (Goiânia, 1991).

Os avanços dessa legislação foram estabelecidos pela Lei Complementar nº 031/1994 constituída no governo do prefeito Darci Accorsi (1993-1996), que instituiu o primeiro Plano Diretor de Goiânia. Nele estava refletido um contexto urbano com desafios e preocupações urbanas atualizadas à época, como a necessidade de sustentabilidade ambiental, equidade social e desenvolvimento econômico. Goiânia vinha experimentando um crescimento urbano significativo ao longo das décadas anteriores a 1990. Neste plano foram aprimoradas as diretrizes de ordenamento territorial, considerando critérios mais amplos, como preservação ambiental, regularização fundiária e acessibilidade universal.

Ao passo que no PDIG de 1969 foi enfatizada a expansão da malha viária com conseqüente ampliação da rede de transporte público, em 1994 houve uma abordagem mais abrangente buscando a integração do planejamento de transporte público com ciclovias e calçadas para promover uma mobilidade urbana mais sustentável e acessível.

O Plano Diretor de 1994 incorporou mecanismos de participação popular mais robustos e descentralizados no processo de elaboração, implementação e revisão, em conformidade com princípios democráticos e avanços na governança urbana, incluindo moradores, organizações comunitárias, entidades profissionais, empresariais e acadêmicas, para abranger diversas perspectivas e demandas da população. Introduziu instrumentos de gestão urbana mais modernos e participativos, como audiências públicas e conselhos municipais. Isso conforme já havia sido previsto na Lei Complementar nº 010/1991.

Em relação ao ordenamento territorial, definiu o zoneamento, estabelecendo usos conformes, admitidos e tolerados em cada zona de acordo com suas características. Em relação a isso pode-se dizer que a busca por qualidade de vida e equilíbrio entre o uso do solo e as atividades permitidas, principalmente em regiões predominantemente residenciais. Isso assinalou áreas mais consolidadas, orientando as atividades considerando a estrutura existente e a distribuição de população no território. Além disso, esse PIDG, instituiu em seu art. 21, como justificativa dos usos mencionados, que:

O controle do uso do solo urbano fundamenta-se na exigência constitucional da função social da propriedade e é exercido mediante a imposição legal das condições em que os usos são admitidos e estimulados, atendendo às funções e atividades urbanas em cada zona e através de medidas punitivas, tipificadas em lei e autorizadas pela Constituição Federal, endereçadas aos responsáveis pela retenção do solo urbano, para finalidades compatíveis com as funções e atividades urbanas. (Goiânia, 1994, p. 12)

Por outro lado, o plano de 2007, foi o primeiro a incorporar os instrumentos EIV e EIT, pois foi elaborado sob a ótica do Estatuto da Cidade (Brasil, 2001). Foi sancionado pelo então prefeito Iris Rezende (2005 - 2008). Nele foram considerados: o crescimento acelerado da cidade e os desafios associados, como a mobilidade urbana e a regularização fundiária, superando o zoneamento do plano anterior. Seu desenvolvimento ocorreu em um contexto de crescimento acelerado da cidade e pressão sobre os recursos naturais e infraestrutura urbana, indicando a adoção de instrumentos que trouxessem mais qualidade urbano ambiental e minimizassem os

³ O COMPUR é um órgão colegiado que atua na formulação e acompanhamento da política urbana do município. Hoje o COMPUR é regido sob a Lei Complementar nº 289, de 29 de abril de 2016, inserida no Diário Oficial do Município de Goiânia, edição nº 6.315, de 02 de maio de 2016, que “Dispõe sobre o Conselho Municipal de Política Urbana - COMPUR, e dá outras providências.”

impactos. Além do EIV e EIT, este plano introduziu novas políticas e ferramentas de gestão urbana para enfrentar os problemas emergentes em Goiânia⁴.

A partir da entrada em vigor do Plano Diretor de 2007, houve o controle com a definição do uso e ocupação do solo urbano por meio da classificação dos graus de incomodidade de cada atividade a ser aceita no espaço urbano em função da hierarquia viária. Esse regramento ocorreu por meio da Lei nº 8.617 - Lei dos Parâmetros Urbanísticos, de 09 de janeiro de 2008 e também pela Lei nº 8.834, de 22 de julho de 2009, que regulamentou “o artigo 131 da Lei Complementar nº 171, de 29 de Maio de 2007, referente às Áreas de Interesse Social - AEIS e dá outras providências.”. Estas leis foram revogadas e, na presente data, os instrumentos estão regidos pela Lei nº 10.845, de 04 de janeiro de 2022, que “institui normas de controle das atividades econômicas na Macrozona Construída do Município de Goiânia”.

A principal característica do modelo espacial proposto pelo Plano Diretor foi definido em seu capítulo III, sob o título Estratégia de Mobilidade, Acessibilidade e Transporte em que a questão urbana passou a ser norteadada pelos chamados Corredores Viários Estruturadores. Com isso, houve uma maior ênfase na questão da mobilidade urbana, com a proposição de melhorias no transporte público e incentivo ao transporte não motorizado. Questões como regularização fundiária e combate à ocupação irregular também receberam destaque neste plano.

Essa concepção de ordenamento territorial desdobra-se em uma série de leis complementares que visam disciplinar o uso do solo. Dentre elas, foram aprovadas em 2008, o EIT (Lei nº 8.645/2008) e o EIV (Lei nº 8.646/2008). Ambos os instrumentos buscam definir medidas mitigadoras e/ou compensadoras dada a implantação de empreendimentos de impacto, em que são estabelecidas recomendações e diretrizes a ser consideradas para sua viabilidade mediante a elaboração do Estudo e seu respectivo Relatório, necessários para a aprovação do projeto e/ou licenciamento desses equipamentos de impacto ou com alto grau de incomodidade, com o objetivo de manter o equilíbrio e qualidade de vida da população circunvizinha.

E, por fim, em 04 de março de 2022, foi aprovada a Lei Complementar nº 349 pelo atual prefeito Rogério Cruz, que “Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Goiânia e dá outras providências.” Essa legislação é fruto da revisão da Lei Complementar nº 171/2007. Teve como ponto de partida para sua elaboração, a coleta de dados para diagnósticos iniciada em 2017 e, a partir de então, foram estabelecidos 6 (seis) eixos estratégicos de desenvolvimento urbano: gestão urbana; sustentabilidade socioambiental; mobilidade, acessibilidade e transporte; desenvolvimento econômico; desenvolvimento humano; ordenamento territorial.

A apresentação das legislações urbanísticas de Goiânia permite compreender as orientações acerca do uso do solo em diferentes contextos e evidencia os parâmetros adotados em cada um deles. A distribuição populacional e a infraestrutura urbana consistem em parâmetros que perpassam esses documentos e evidenciam a intrínseca relação entre ordenamento territorial e infraestrutura, sendo destacado nos dois últimos planos diretores os corredores estruturantes de transporte como referência para definição do adensamento.

No entanto, a qualidade ambiental urbana perpassa esses aspectos à medida que exige indicadores e instrumentos capazes de promover políticas de planejamento e gestão do território. Entre os instrumentos que podem contribuir para essa melhoria, apresenta-se a seguir o EIV e o EIT.

V. Estudos De Impactos De Vizinhança E De Trânsito - EIV E EIT: Revisão Das Legislações E Busca Pela Qualidade Ambiental Urbana

O EIV e o EIT são importantes instrumentos no planejamento urbano ambiental, uma vez que desempenham papel decisivo para a qualidade ambiental urbana das cidades. Isso porque, ao definir os corredores estruturadores como parâmetro para o adensamento das cidades em complementação aos usos tolerados, conformes e admitidos por zona, tem-se outros elementos norteadores para o uso do solo e o ordenamento territorial da cidade.

Somam-se também aos debates relativos ao desenvolvimento sustentável e a adoção de critérios particulares para ocupações urbanas que possuem especificidades, principalmente relativos aos impactos no tráfego e na vizinhança onde se instalam. Em outras palavras, conforme Lollo e Röhm (2005), o EIV foi criado para caracterizar um grupo específico de impactos ambientais que poderiam ocorrer em áreas urbanas frente à implantação de um empreendimento de impacto (Goiânia. 2024).

De modo geral, o EIV e o EIT buscam equalizar os aspectos negativos associados principalmente à degradação ambiental e ao congestionamento de trânsito, em que se preza pela qualidade de vida para além dos quesitos de crescimento econômico e desenvolvimento urbano. Desse modo, o EIV e EIT ao atuarem como um mediador entre interesses individuais e coletivos, oferecem indicadores para mensurar a qualidade ambiental urbana. Isso porque agem como ferramenta de diagnóstico sobre os possíveis impactos causados por

⁴ A legislação relativa ao Plano Diretor de Goiânia de 2007 foi publicada como Coleção Urbanística pela prefeitura em 2010. Disponível em: <https://www.goiania.go.gov.br/Download/seplam/Colet%C3%A2nea%20Urban%C3%ADstica/Colet%C3%A2nea%20Urban%C3%ADstica.pdf>

empreendimentos com características singulares no meio urbano. Ademais, possibilita indicar ações voltadas à mitigação visando condições urbanas mais adequadas ao desenvolvimento local e, com isso, assegurar a qualidade de vida no ambiente construído.

Nesse ínterim, é necessária sua revisão, atualização e ampliação assumindo seu papel, de acordo com o EC, a fim de controlar e disciplinar as atividades desenvolvidas no meio urbano. Quando da revisão de uma lei, a busca é pelo resultado de um corpo legislativo mais claro, eficiente, equitativo e adequado às necessidades e valores da sociedade. As leis precisam ser revisadas periodicamente para garantir que estejam atualizadas de acordo com as mudanças da sociedade, considerando aspectos econômicos, tecnológicos, incorporando novos conhecimentos, práticas e padrões. Durante a revisão também é esclarecida a linguagem, eliminando as ambiguidades e tornando menos obscuro o texto, de forma a permitir sua ampla aplicação e atendimento aos dispostos que cada qual possui.

A Lei nº 8.646 (Goiânia, 2008) foi revisada, sendo incorporadas alterações na atual Lei Complementar do EIV. Definiu-se a criação de uma Comissão de Avaliação de EIV e a elaboração do Termo de Compromisso para implementação de medidas mitigadoras, compensatórias e/ou potencializadoras, assim como foram detalhados os empreendimentos obrigados a apresentar o EIV e aqueles que estariam dispensados.

Outros aspectos introduzidos na atual legislação são:

- definição de conceitos para aplicabilidade da lei;
- equiparação da metodologia para o desenvolvimento do EIV apresentado na forma simplificada ou completa, considerando o raio para a delimitação da Área de Influência e no número mínimo de pesquisas necessárias entre um e outro;
- definição de responsabilidade solidária pelo EIV entre a equipe técnica responsável pela elaboração do estudo e o empreendedor;
- acréscimo na possibilidade de prestadores de serviço da Área de Influência poderem responder a pesquisa de opinião pública sobre o empreendimento. Na lei anterior era permitido somente a moradores da Área de Influência Direta;
- definição em tabela do número mínimo de questionários da pesquisa de opinião pública sobre o empreendimento, sem a necessidade de cálculo estatístico;
- registro de que o resultado da pesquisa de opinião pública não implicará no indeferimento da instalação do empreendimento;
- esclarecimento de quais atos administrativos dependerão de análise e aprovação prévia do EIV, quais sejam: Alvará de Construção e Alvará de Localização e Funcionamento;
- desvinculação total do processo de análise e aprovação do EIV do processo para emissão do documento de Uso e Ocupação do Solo; definição de que o procedimento administrativo para análise e aprovação do EIV será em processo específico e exclusivo para este fim;
- exigência de publicar aviso de protocolo de análise do EIV no Diário Oficial do Município, garantindo publicidade e participação social;
- amplo poder da Comissão de Avaliação de EIV para definir a realização de audiência pública sobre o empreendimento, desde que devidamente justificado;
- definição de que a audiência pública sobre o empreendimento, quando realizada, será mediada pela administração pública municipal;
- a conclusão do processo administrativo de aprovação do EIV será seguida da publicação do parecer técnico conclusivo no Diário Oficial do Município;
- prazo de 02 (dois) anos após aprovação do EIV para que o mesmo possa ser inserido em processo administrativo de Alvará de Construção e Alvará de Localização e Funcionamento;
- O Termo de Compromisso será firmado para a implementação de medidas mitigadoras, compensatórias e/ou potencializadoras, juntamente com a definição de prazos e demais informações necessárias à execução das medidas estabelecidas no estudo e as respectivas multas e penalidades em virtude do não cumprimento do estabelecido no documento.

Com relação a revisão da lei do EIT, Lei nº 8.645/2008, e seguindo os mesmos princípios expostos acima sobre a revisão, o resultado veio por meio da Lei nº 10.977/2023, sendo as mudanças mais significativas idênticas a do EIV:

- criação da Comissão de Avaliação de Polos Geradores de Viagens e Termo de Compromisso de implantação de medidas mitigadoras e/ou compensatórias;
- definição de conceitos para aplicabilidade da lei;
- maior detalhamento dos empreendimentos que estarão obrigados a apresentar EIT e os casos que poderão ser dispensados;
- equiparação da metodologia para o desenvolvimento do EIT apresentado na forma simplificada ou completa. A diferença entre os dois tipos somente será no raio para a delimitação da Área de Influência;

- esclarecimento de quais atos administrativos dependerão de análise e aprovação prévia do EIT preliminar ou completo, quais sejam:
 - EIT preliminar para aprovação de projeto arquitetônico e obtenção Alvará de Construção;
 - EIT completo para Alvará de Localização e Funcionamento e Certidão de Conclusão de Obra;
- definição de critérios para elaboração de forma preliminar e completa do EIT, seguindo a delimitação do raio para a Área de Influência e as diretrizes especificadas em tabela própria;
- exigência de publicar aviso de protocolo de análise do EIT no Diário Oficial do Município, garantindo publicidade e participação social;
- amplo poder da Comissão de Avaliação de Polos Geradores de Viagens para definir a realização de audiência pública sobre o empreendimento, desde que devidamente justificado;
- a conclusão do processo administrativo de aprovação do EIT será seguida da publicação do parecer técnico conclusivo no Diário Oficial do Município;
- prazo de 02 (dois) anos após aprovação do EIT para que o mesmo possa ser inserido em processo administrativo de seu interesse;
- O Termo de Compromisso será firmado para a implantação das medidas mitigadoras e/ou compensatórias, juntamente com a definição de prazos e demais informações necessárias à execução das medidas estabelecidas no estudo e as respectivas multas e penalidades em virtude do não cumprimento do estabelecido no documento.
- definição de responsabilidade solidária pelo EIT entre a equipe técnica responsável pela elaboração do estudo e o empreendedor.

As alterações apresentam avanços necessários uma vez que busca pacificar e delinear melhor as responsabilidades de cada um dos atores envolvidos, além de reforçar o papel de mediação da administração pública, tendo em vista o cumprimento da função social da cidade, conforme indica o EC (Brasil, 2001). Isso se deve ao crescente debate acerca da qualidade ambiental urbana com a aplicação de políticas de desenvolvimento urbano à medida que o EIV e o EIT buscam avaliar os impactos no meio urbano e mitigá-lo.

Ao analisar os dois estudos, quando de sua criação, observa-se que a intenção da equipe técnica responsável pela elaboração das distintas leis era de, ao final, ter em mãos dois volumes com um nível de detalhamento mais elevado. Considerando que cada qual teria enfoques específicos, a probabilidade de os resultados serem mais aprofundados era alta.

Nesse sentido, considera-se relevante o debate proposto ao longo da revisão das legislações, tendo em vista aprimorar os instrumentos e possibilitar que os dois passem a ser mais difundidos e reconhecidos como indispensáveis à qualidade ambiental urbana.

VI. Conclusão

A análise desses estudos indica as direções que devem ser consideradas para o planejamento do município de Goiânia. Tanto as legislações quanto às medidas de mitigação e/ou compensação e/ou potencialização por parte dos empreendedores devem focar especialmente nas questões relacionadas ao tráfego de veículos na rede viária da cidade.

É percebido que mesmo com todo o cuidado das legislações municipais, ainda existe um longo caminho para que se cumpram os Termos de Compromisso assinados. As leis revisadas dos EIV e EIT têm o propósito de melhorar o cumprimento dos acordos firmados entre empreendedor e Prefeitura Municipal, garantindo a qualidade do desenvolvimento urbano sustentável e minimizando os impactos negativos sobre o entorno.

Referências Bibliográficas

- [1]. Alves, V.V.V. Trajetória Dos Estudos De Impacto De Vizinhança (Eiv) No Município De Londrina- Pr. Londrina: Uel, 2012.
- [2]. Bacellar, G.B. Estudo De Impacto De Vizinhança E Avaliação Ambiental Urbana: O Caso De Salvador. Recife: Ufpe, 2016.
- [3]. Brasil. [Constituição (1988)]. Constituição Da República Federativa Do Brasil De 1988. Promulgada Em 5 De Outubro De 1988.
- [4]. Brasil. Carta De Lei, De 17 De Setembro De 1818. Erige Em Cidade A Villa Bôa Com Denominação De Cidade De Goyaz.
- [5]. Brasil. Lei Nº 10.257 - Estatuto Da Cidade, De 10 De Julho De 2001. Regulamenta Os Arts. 182 E 183 Da Constituição Federal, Estabelece Diretrizes Gerais Da Política Urbana E Dá Outras Providências. Diário Oficial Da União, Brasília, 11 De Julho De 2001.
- [6]. Goiânia. Lei Complementar Nº 010, De 30 De Dezembro De 1991. Dispõe Sobre O Processo De Planejamento Urbano No Município, Cria O Conselho Municipal De Política Urbana, Dispõe Sobre O Plano Diretor E Dá Outras Providências. Diário Oficial Do Município De Goiânia Nº 977, De 20 De Janeiro De 1992.
- [7]. Goiânia. Lei Complementar Nº 031, De 29 De Dezembro De 1994. Dispõe Sobre O Uso E A Ocupação Do Solo Nas Zonas Urbana E De Expansão Urbana Do Município De Goiânia E Estabelece Outras Providências Urbanísticas. Diário Oficial Do Município De Goiânia Nº 1.320, De 29 De Dezembro De 1994.
- [8]. Goiânia. Lei Complementar Nº 171, De 29 De Maio De 2007. Dispõe Sobre O Plano Diretor E O Processo De Planejamento Urbano Do Município De Goiânia E Dá Outras Providências. Diário Oficial Do Município De Goiânia Nº 4.147, De 26 De Junho De 2007. Consolidado Em Junho De 2010.
- [9]. Goiânia. Lei Complementar Nº 289, De 29 De Abril De 2016. Dispõe Sobre O Conselho Municipal De Política Urbana - Compur, E Dá Outras Providências. Diário Oficial Do Município De Goiânia Nº 6.315, De 02 De Maio De 2016 Goiânia, 2016..
- [10]. Goiânia. Lei Complementar Nº 349, De 04 De Março De 2022. Dispõe Sobre O Plano Diretor Do Município De Goiânia E Dá Outras Providências. Diário Oficial Do Município De Goiânia Nº 7.752, De 04 De Março De 2022 - Suplemento.

- [11]. Goiânia. Lei Nº 10.845, De 04 De Novembro De 2022. Institui Normas De Controle Das Atividades Econômicas Na Macrozona Construída Do Município De Goiânia. Diário Oficial Do Município De Goiânia Nº 7.917, De 04 De Novembro De 2022 - Suplemento.
- [12]. Goiânia. Lei Nº 10.977, De 28 De Junho De 2023. Dispõe Sobre O Instrumento Do Estudo De Impacto De Trânsito No Município De Goiânia. Diário Oficial Do Município De Goiânia Nº 8.075, De 28 De Junho De 2023.
- [13]. Goiânia. Lei Nº 11.127, De 04 De Janeiro De 2024. Dispõe Sobre O Instrumento Do Estudo De Impacto De Vizinhança E Respectivo Relatório De Impacto De Vizinhança No Município De Goiânia. Diário Oficial Do Município De Goiânia Nº 8.200, De 04 De Janeiro De 2024 - Suplemento.
- [14]. Goiânia. Lei Nº 8.617 - Lei Dos Parâmetros Urbanísticos, De 09 De Janeiro De 2008. Dispõe Sobre A Regulamentação Do Controle Das Atividades Não Residenciais E Dos Parâmetros Urbanísticos Estabelecidos Para A Macrozona Construída, Conforme Art. 72, Da Lei Complementar Nº 171, De 29 De Maio De 2007 - Plano Diretor De Goiânia E Dá Outras Providências. Diário Oficial Do Município De Goiânia Nº 4.286, De 17 De Janeiro De 2008. Consolidada Em Junho De 2010.
- [15]. Goiânia. Lei Nº 8.645, De 23 De Julho De 2008. Regulamenta Os Artigos 94 E 95 Inciso Iii Da Lei Complementar N.º 171, De 29 De Maio De 2007 E Anexo Ii Da Lei N.º 8.617, De 09 De Janeiro De 2008, E Dá Outras Providências. Diário Oficial Do Município De Goiânia Nº 4.414, De 25 De Julho De 2008.
- [16]. Goiânia. Lei Nº 8.646, De 23 De Julho De 2008. Dispõe Sobre O Estudo De Impacto De Vizinhança - Eiv E Respectivo Relatório De Impacto De Vizinhança - Riv, De Que Trata O Art. 94 E Seus Respetivos Incisos I, Ii E Iii E Os Artigos 95, 96 E 97, Da Lei Complementar Nº. 171, De 29 De Maio De 2007 - Plano Diretor De Goiânia E Dá Outras Providências. Diário Oficial Do Município De Goiânia Nº 4.414, De 25 De Julho De 2008.
- [17]. Goiânia. Lei Nº 8.834, De 22 De Julho De 2009. Regulamenta O Artigo 131 Da Lei Complementar N.º 171, De 29 De Maio De 2007, Referente Às Áreas De Interesse Social - Aeis E Dá Outras Providências. Diário Oficial Do Município De Goiânia Nº 4.665, De 30 De Julho De 2009.
- [18]. Goiânia. Plano De Desenvolvimento Integrado De Goiânia - Pdig De 1969.
- [19]. Goiânia. Plano De Desenvolvimento Integrado De Goiânia - Pdig De 1994. Diário Oficial Do Município De Goiânia Nº 1.316, De 23 De Dezembro De 1994.
- [20]. Jacobi, Pedro. Educação Ambiental, Cidadania E Sustentabilidade. Brasil: Scielo, 2003. 14p.
- [21]. Kretli, M. C. R. História Das Empresas De Ônibus Em Goiânia. Politizado, Goiânia, 14 Março 2019. Disponível Em: <https://jornalpolitizado.wordpress.com/2019/03/14/historia-das-empresas-de-onibus-em-goiania> Acesso Em: 11 De Junho De 2024.
- [22]. Miranda, Erica P. A.; Almeida, Rafaella F. R.; Barros, Rosana G.; Pasqualetto, Antonio; Bárbara, Viniciu F. Análise Da Demanda Por Estudos De Impacto De Vizinhança Em Goiânia, Go. Goiânia: Baru, 2021. 13p.
- [23]. Mourão, Amanda A.; Figueiredo, Letícia G.; Barros, Rosana G.; Pasqualetto, Antonio; Bárbara, Viniciu F. Trajetória Dos Estudos De Impacto De Vizinhança Em Goiânia (Go). Goiânia: Baru, 2019. 09p.
- [24]. Rodrigues, A. M. Estatuto Da Cidade: Função Social Da Cidade E Da Propriedade. Alguns Aspectos Sobre População Urbana E Espaço. Cadernos Metrôpole, [S. L.], N. 12, 2012. Disponível Em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/Metropole/Article/View/8807>. Acesso Em: 7 Jun. 2024.
- [25]. SCHVARSBERG, Benny; Martins, Giselle C.; Kallas, Luana M. E. (Org.). Estudo De Impacto De Vizinhança: Caderno Técnico De Regulamentação E Implementação De Instrumentos Do Estatuto Da Cidade. Brasília: Universidade De Brasília, 2016.