

**Cartografia das novas centralidades urbanas: Park Lozandes, em Goiânia [GO] Brasil**

DOI: 10.20396/labore.v16i00.8670872

**Thaís Valle Di Simoni**<https://orcid.org/0000-0002-5751-8754>  
Universidade Federal de Goiás / Goiânia [GO] Brasil**Luana Kallas**<https://orcid.org/0000-0002-9808-0402>  
Universidade Federal de Goiás / Goiânia [GO] Brasil**RESUMO**

O crescimento das cidades deve ser compreendido pelos processos e agentes que produzem o espaço no tempo. Compreendendo que as alterações na organização espacial da cidade de Goiânia decorrem da descontinuidade do território, e surgem novas demandas além da dialética centro-periferia, criam-se novas centralidades: espaços com usos e dinâmicas próprias alterando a morfologia urbana. Assim, propõe-se refletir quais efeitos dessas centralidades decorrentes da expansão urbana, em Goiânia, Campinas e Belo Horizonte, estabelecendo semelhanças, e analisando o tecido que se altera pelos novos padrões de ocupação que fragmenta e concentra concomitantemente. Portanto, se faz uma análise do levantamento bibliográfico, contexto da ocupação, análise socioespacial da expansão e surgimento das centralidades. Logo, procede-se à análise do Park Lozandes, em Goiânia, que tem se configurado como nova centralidade, à medida que centraliza atividades específicas da administração pública e condomínios verticais habitacionais e mistos, viabilizados tanto pela proximidade do Jardim Goiás e condomínios horizontais quanto pela própria administração pública, moldando a ocupação do bairro por novas demandas de ocupação. Portanto, conclui-se que o bairro se configura como nova centralidade em formação, acarretando um novo padrão de consumo espacial, que altera o valor de uso do entorno, originando novos centros com funções peculiares em áreas para além dos centros tradicionais.

**PALAVRAS-CHAVE**

Expansão urbana. Centralidades urbana. Novas Centralidades. Consumo Espacial. Park Lozandes.

**Cartography of new urban centralities: Park Lozandes, in Goiania  
[state of Goiás – Brazil]****ABSTRACT**

The growth of cities must be understood by the processes and agents that produce space in time. Understanding that the changes in the spatial organization of the city of Goiânia result from the discontinuity of the territory, and new demands arise beyond, new centralities are created: spaces with their own uses and dynamics altering the urban morphology. Thus, it is proposed to reflect on the effects of these centralities resulting from urban expansion, in Goiânia, Campinas and Belo Horizonte, establishing similarities, and analyzing the morphology that is altered by the new patterns of occupation that fragments and concentrates at the same time. Therefore, an analysis is made of the bibliographic survey, context of occupation, socio-spatial analysis of expansion and centralities. Therefore, proceeds to the analysis of Park Lozandes, in Goiânia, which has been configured as a new centrality, as it centralizes specific activities of the public administration and vertical and mixed buildings, raised by proximity of Jardim Goiás, gated Community and the public administration itself, shaping the occupation of the neighborhood by new occupation demands. Therefore, it is concluded that the neighborhood is configured as a new centrality in formation, causing a new pattern of spatial consumption, which changes the use value of the surroundings, originating new centers with peculiar functions in areas beyond the traditional centers.

**KEYWORDS**

Urban expansion. Urban Centralities. New Centralities. Spatial Consumption. Park Lozandes.

## 1. Introdução

O crescimento das cidades decorrente da expansão urbana espraiada, tem reproduzido novas relações na dialética centro e periferia e configurando novas centralidades. Entendendo que, em Goiânia, a morfologia é formatada pela expansão descontínua e fragmentada, o que possibilita o surgimento de novas centralidades se formam nas áreas periféricas.

Esse artigo se propõe a avaliar os desdobramentos das novas centralidades a partir da expansão urbana dispersa, objetivando a análise do tecido urbano formado (e transformado) por novos padrões de ocupação fragmentada, que concentra usos e ocupações homogêneos em determinadas áreas. Assim, discorreremos sobre expansão urbana e novas centralidades, do ponto de vista de autores como (Villaça, 2001), (Sposito & Góes, 2012), (Sposito M. E., 2015), (Lefebvre H. , 2002) e (Serpa, 2012), ao analisar as cidades de Goiânia, Belo Horizonte e Campinas. A escolha por essas cidades ocorre por fatores, como:

1. São sede das respectivas regiões metropolitanas;
2. Estão situadas no interior dos respectivos Estados, com possibilidade de crescimento em todas as direções;
3. As rodovias tiveram papel fundamental na expansão urbana;
4. A dispersão foi expressiva a partir da década de 50, ocupando áreas periféricas além da malha consolidada;
5. A construção de condomínios fechados e grandes equipamentos urbanos ao longo das rodovias viabilizaram surgimento de novas centralidades.

Nesse sentido, o intuito do título é apresentar uma centralidade em formação Goiânia, o Lot. Park Lozandes, região leste da cidade, ocorrida pela expansão urbana, por meio de cartografia. Para isso uma análise inicial é realizada por meio dos modelos de Hoyt comparando Goiânia à Campinas e Belo Horizonte.

Assim, o presente artigo está dividido em quatro itens, além da introdução e conclusão, sendo eles: referencial teórico dos temas expansão urbana e novas centralidades; em que se faz a análise das cidades escolhidas; materiais e métodos, que trata da descrição do objeto de estudo e aplicação dos conceitos, compreendendo levantamento bibliográfico, contexto histórico de ocupação, análise geográfica e socioespacial, além do mapeamento da ocupação. Em seguida, são obtidos os resultados acerca da pesquisa e, por fim, as considerações finais desse artigo.

## 2. Referencial Teórico

### 2.1 EXPANSÃO URBANA E SEUS MODELOS

A expansão urbana resulta da reorganização espacial das cidades em resposta às demandas impostas pelo crescimento populacional, urbanização acelerada e de novas demandas de consumo do espaço. O intuito desse capítulo é analisar o processo de expansão urbana, que subsidia a compreensão da cartografia das cidades tratadas nesse artigo.

A reorganização espacial das cidades é uma resposta às demandas decorrentes do crescimento populacional e urbanização acelerada, ocorrendo em formatos e tipologias diversas. Nesse sentido, são apresentados modelos de expansão urbana esboçados por Burgess, Hoyt e Harry & Ullman, definindo qual será tratado para estabelecer a conexão entre as cidades pesquisadas e elucidar o crescimento espacial tendo como base esses modelos de expansão urbana, aliados as teorias mais recentes da expansão urbana, como Sposito, Harvey e Villaça.

Burgess (1925), ao explicar a expansão urbana de Chicago, desenvolveu um modelo de círculos concêntricos, caracterizados pela localização de áreas funcionais e hierarquizadas pela centralidade dominante, estruturando a relação centro e periferia, em que “[...] o centro da cidade, por força dessa posição e como resultado de um processo histórico de aglomeração, dominava a competição espacial em torno dele” (Gottdiener, 2016, p. 40).

Dessa forma, a cidade crescia tanto na área central como nos arredores e, com o tempo, as atividades se concentrariam em local financeiramente mais vantajoso, mas sem perder a importância da área central, num movimento de concentração e descentralização. O modelo de Burgess só faria sentido se as oportunidades estivessem concentradas nas áreas centrais.

Já o modelo de Hoyt (1939) exemplifica a expansão através de setores residenciais, que se irradiavam do centro, ocupando áreas diversas em direção às periferias, entretanto não ocorriam de maneira concêntrica como o modelo de Burgess,

[...] assim, em uma determinada área residencial no quadrante leste, ou sul, por exemplo, novas residências seriam produzidas se periferizando cada vez mais, sem, contudo, mudarem de quadrante. Ou seja, continuariam nos quadrantes nos quais as moradias e residências estavam anteriormente (Pereira C. , 2017, p. 675).

Nesse modelo, o crescimento é decorrente da concentração de usos ao longo das vias principais atraindo usos similares, motivado pela acessibilidade e pelo valor da terra, sendo base para compreender a relação entre uso e ocupação, o papel das vias na expansão urbana e a localização das camadas sociais. Para o teórico, as classes altas tendem a direcionar seu crescimento em terrenos mais altos, amplos, com vistas mais atrativas, e as margens das rodovias são esses lugares com acessibilidade.

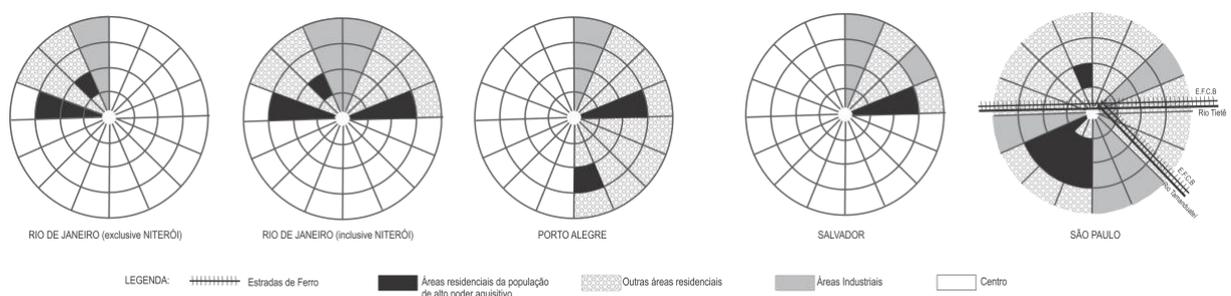
O modelo de Harris e Ullman (1945) é baseado no crescimento em múltiplos núcleos, a partir da análise dos modelos anteriores, que se desenvolvem conforme a cidade se expande, e considera a complexidade acerca do desenvolvimento, que pode começar pela concentração no centro e dispersar conforme surgem novas demandas.

Esse modelo rejeita o centro como sendo único (conforme defendiam Burgess e Hoyt), não existe somente um centro, mas diversos centros nos quais há surgimento de atividades que se desenvolvem no entorno, transformando a cidade em polinucleada.

Não há uma teoria que explique a expansão urbana através de um único modelo ou padrão, é necessário traçar pontos comuns na descontinuidade do tecido que considerem fatores históricos, geográficos, para além da dialética centro e periferia ou da monofuncionalidade, assim como Sposito e Góes (2012) esclarecem que as cidades são organismos complexos que devem ser pensados em múltiplas escalas.

Assim, abordaremos a expansão resultante das múltiplas escalas da interação entre sistema viário e crescimento da mancha urbana, da relação entre centro e periferia, e do surgimento de demandas e usos que modificam a produção espacial e criam novas centralidades.

Para tanto, analisaremos a expansão urbana e a concentração de determinados usos em determinadas localizações, utilizando como referência o modelo de Hoyt, conforme Villaça (Villaça, 2001, p. 113) apresenta seu modelo baseado no modelo de Hoyt (ver Figura 1) e descreve que esse “corresponde melhor à realidade” que o modelo de Burgess, “mais famoso e difundido”, assim como o modelo aplicado por Japiassú (2015) que apresenta semelhança com os anéis concêntricos de Burgess.



**Figura 1.** Estruturas espaciais de algumas áreas metropolitanas segundo o modelo de Hoyt.  
Fonte: adaptado de Villaça (2001, p.115).

## 2.2. O MODELO DE HOYT PARA GOIÂNIA, CAMPINAS E BELO HORIZONTE

Observando o modelo de Hoyt aplicado às cidades brasileiras a partir dos diagramas de (Villaça, 2001), há alguns pontos que o trazem para análise de algumas cidades com características similares de expansão urbana, que serão adotadas nesse artigo para abordar a centralidade urbana.

Nesse sentido, se observado o modelo de Villaça, optamos por estudar as cidades de Goiânia, Campinas e Belo Horizonte, que possuem como características a expansão em todas as direções, crescimento inicial no

entorno do centro tradicional, e, em seguida esparso, criando novos centros afastados do tradicional e apoiados pelo sistema viário.

Em Goiânia (Figura 2), as primeiras expansões foram radiocêntricas, mas logo outras partes do território foram ocupadas para além da malha consolidada. Inicialmente haviam somente bairros originais dos planos urbanísticos de Attilio Corrêa Lima e Armando de Godoi.

Do início da construção até fim da década de 1930, Goiânia possuía os bairros projetados por Attilio Corrêa Lima, além de áreas ocupadas pela habitação dos operários, à leste, constituídas pelos bairros Vila Nova, Botafogo e Nova Vila (Ribeiro, 2004). Até esse período, a legislação era muito rígida no que concerne à aprovação de novos loteamentos, desestimulando a especulação imobiliária. Sob pressão dos agentes privados, nos anos seguintes, o poder público cedeu e passou a exigir somente a locação e abertura de vias nos novos loteamentos e assim, eles se proliferaram exponencialmente, assim a cidade havia se tornado um espaço formado por colagens, mosaicos geográficos e fragmentos, típico da modernização das cidades (Harvey, 2014).

A cidade formal crescia em torno dos bairros originais, ainda contígua à malha existente e, paralelamente, a cidade informal foi ampliando seu território em diversas direções: Leste, Oeste e Norte. Conforme os anos passavam e a população crescia, a cidade ampliou-se, espreada e descontínua, entrando no século XXI com vários vazios urbanos, território desarticulado e boa parte da população (de todas as classes) vivendo nas periferias (Ribeiro, 2004). Esse início do século foi marcado pela explosão dos condomínios fechados, primeiro, timidamente à oeste, mas com crescimento exponencial à leste, ao longo da rodovia GO 020. Essa nova ocupação, gerou o surgimento de novas demandas do setor terciário, estabelecendo o tecido urbano de forma descontínua e fragmentando o espaço.

Campinas, apesar de ser uma cidade mais antiga e não ser capital, está nesse artigo por ser uma das mais importantes cidades de São Paulo, sede da Região Metropolitana de Campinas desde 2000 e com forte influência em mais de 50 cidades do entorno. O crescimento foi impulsionado pelo aumento populacional advindo da economia cafeeira e indústrias. Essa expansão ocorreu ao longo das inúmeras rodovias que cortam a cidade e fazem importantes conexões intermunicipais. O crescimento, caracterizado pela expansão periférica promovida tanto pelo poder público quanto pelos agentes privados e especulação imobiliária (Silva & Lindon, 2017), e com maior intensidade no sentido Sudoeste – Nordeste, especialmente após o asfaltamento da rodovia Anhanguera, atraiu a urbanização a sudoeste. Foram criadas áreas vazias e descontínuas distantes do centro, a mancha urbana não consolidou e conurbou com outras cidades, possibilitada pelas vias, transporte rodoviário e facilidade na circulação de veículos. A cidade passou a ser, assim como Goiânia, um recorte de fragmentos e mosaicos.

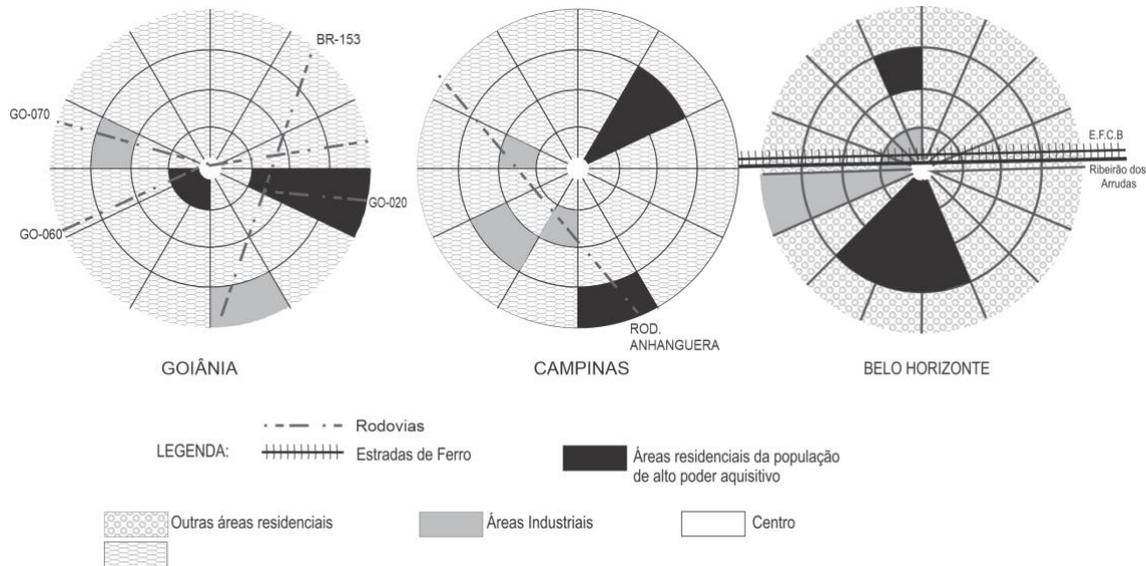
As indústrias estão concentradas ao lado das rodovias que cortam a cidade, para facilitar escoamento da produção. Já a classe baixa concentra-se nas áreas periféricas paralelamente à centralização dos condomínios fechados e grandes equipamentos urbanos privados, que seguiram a mesma lógica das indústrias e se instalaram ao longo de várias rodovias na qual *“a parcela da população mais rica vê nessas formas de ocupação, uma oportunidade de pretensamente viver de modo mais seguro e isolado”* (Silva & Lindon, 2017, p. 20). Analisando a expansão urbana com a ocupação da cidade, fica nítida a concentração das altas rendas ao longo dos vetores Norte e Leste, da população de baixa renda à Sul, Sudoeste, Oeste e Noroeste. A concentração de alta renda, através dos condomínios fechados, abriu novos acessos e consolidou o setor terciário.

Belo Horizonte, cidade fundada no final do século XIX, foi planejada para uma população de 200 mil habitantes com raízes na cidade industrial e, que atualmente, experimenta um crescimento descontínuo e fragmentado. A cidade possui uma ferrovia que a dividiu em dois crescimentos distintos: centro e periferia (Figura 2). Segundo Villaça (2001), a burguesia se instalou onde as condições eram melhores com acessibilidade ao centro, mais a sul, mantendo a população de alta renda próxima ao centro e do outro lado da ferrovia se concentrava a população de baixa renda. A expansão concêntrica manteve a população de baixa renda dentro da zona urbana por alguns anos, contudo conforme a cidade crescia e camadas altas ocupavam a cidade planejada, a baixa renda passou a ocupar as áreas periféricas (Villaça, 2001).

Atualmente, a concentração da alta renda é contígua à área central, com tendência de crescimento no quadrante Centro-Sul e às margens da rodovia MG-155. Nos demais quadrantes, concentra-se a população de renda mais baixa, revelando a periferização oposta, *“aquela em direção aos vetores Norte e Sul pode ser denominada periferização da riqueza”*, enquanto aquela em direção aos demais vetores de expansão reflete a periferização

da pobreza”, sendo essa última numericamente mais significativa” (Souza e Brito, 2008 APUD (Santos, Oliveira, Dablanc, & Nóbrega, 2016).

A Figura 2 apresenta as estruturas espaciais de Goiânia [GO], Campinas [SP] e Belo Horizonte [MG], segundo o modelo de Hoyt.



**Figura 2.** Estruturas espaciais de Goiânia, Campinas e Belo Horizonte, realizadas a partir dos exemplos de Vilaça do modelo de Hoyt. Fonte: Goiânia e Campinas desenvolvidos pelas autoras, e Belo Horizonte adaptado de Vilaça (2001, p. 115).

Os modelos espaciais acima, baseado em Hoyt (com exceção de Belo Horizonte, produzido por Villaça), foram obtidos a partir das análises dos mapas das Figuras 3, 4 e 5. Na dinâmica da expansão urbana, o que foi observado é que as três cidades possuem traços comuns em seu crescimento, como o apoio das grandes vias e rodovias, a descontinuidade do território e a concentração de determinadas camadas em determinados locais. O sistema viário, assim como Villaça (2001) afirma, foi um dos grandes responsáveis por esse crescimento esparsos e descontínuo, pois permitiu que se chegasse à locais cada vez mais distantes, Sposito e Góes (2012) complementam esse pensamento ao afirmar que, os meios de transporte encurtaram as distâncias e permitiram uma configuração que resulta em um arranjo no qual “os tecidos urbanos se estabelecem, crescentemente, em descontinuidade, ainda que possa reconhecer que novos meios de transporte e comunicação propiciam continuidades espaciais, mesmo que as descontinuidades territoriais estejam definidas nas formas” (Sposito & Góes, 2012, p. 134). As Figuras 3, 4 e 5 ilustram a evolução da mancha urbana das três cidades.

Reis e Bentes (2016) afirmam que essas novas formas de consumo espacial determinam processos de expansão das cidades, ao citarem a apropriação de áreas rurais para implantação dos condomínios fechados e dos grandes equipamentos urbanos, especialmente após a década de 1990. As novas centralidades demandam mobilidade, acessibilidade e infraestrutura, formando “nebulosas de núcleos urbanos de diferentes dimensões, integrados às aglomerações urbanas metropolitanas e submetropolitanas, com o sistema de vias de transporte inter-regionais utilizado como apoio ao transporte diário” (Reis & Bentes, 2016, p. 2).

É justamente essa relação que observamos na expansão urbana das três cidades: sistema viário, especialmente as rodovias, enquanto vetor de crescimento em direção a terrenos grandes, atrativos e com vegetação abundante nas áreas rurais, ampliando as áreas urbanas para áreas periféricas, formatando uma periferação tanto da população de classe alta quanto da população de classe baixa, cada qual em sua porção, fragmentada, descontinuada e segregada.

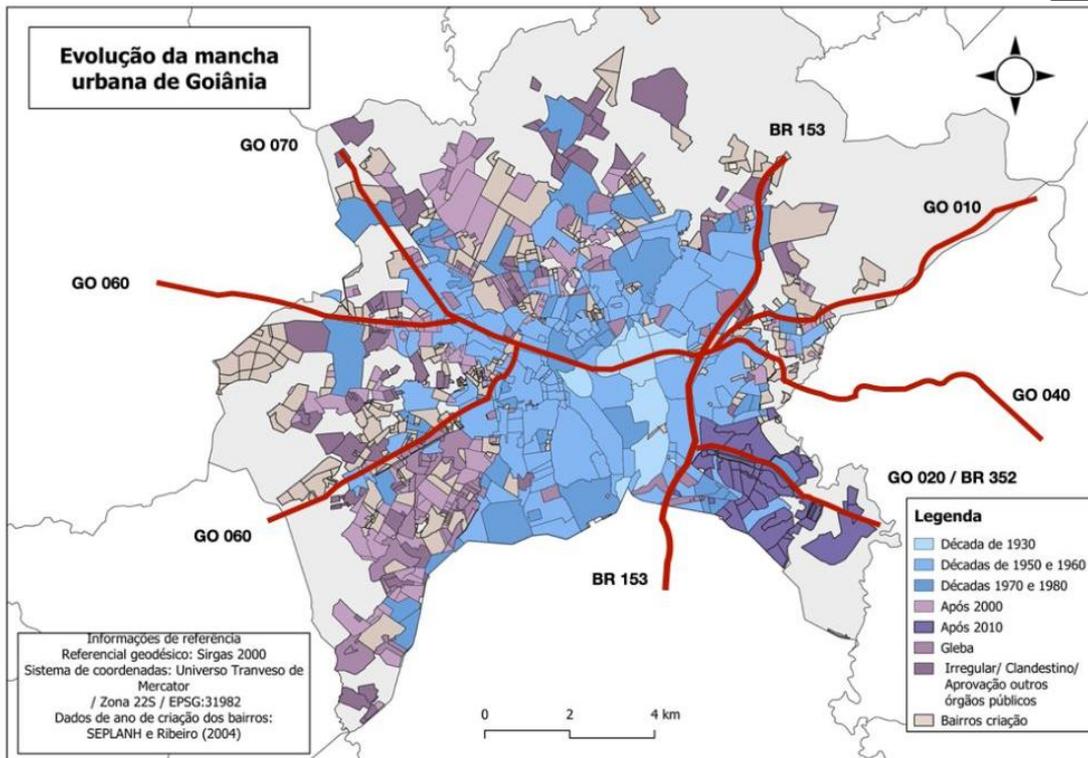


Figura 3. Mapa da evolução da mancha urbana de Goiânia. Fonte: Goiânia – Sirgas 2000 com dados de Seplanh Ribeiro (2004) e Streglio et al (2013), adaptado por Mesquita (2022).

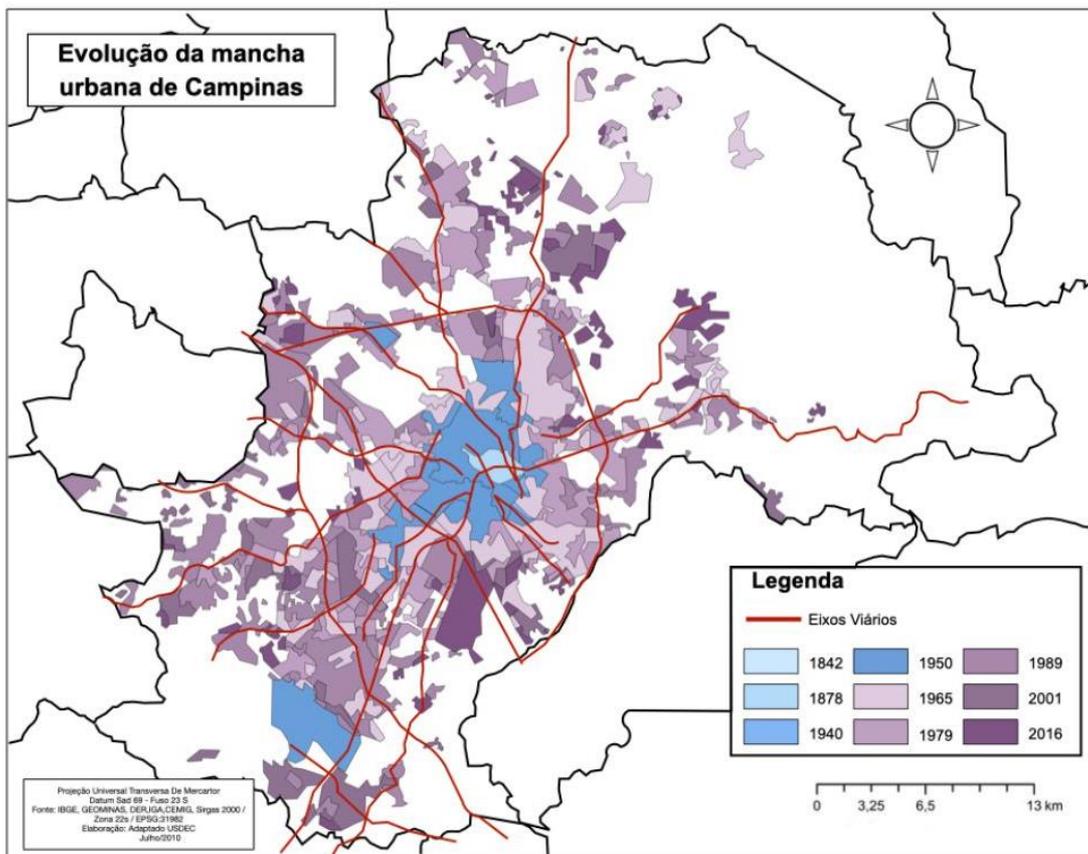
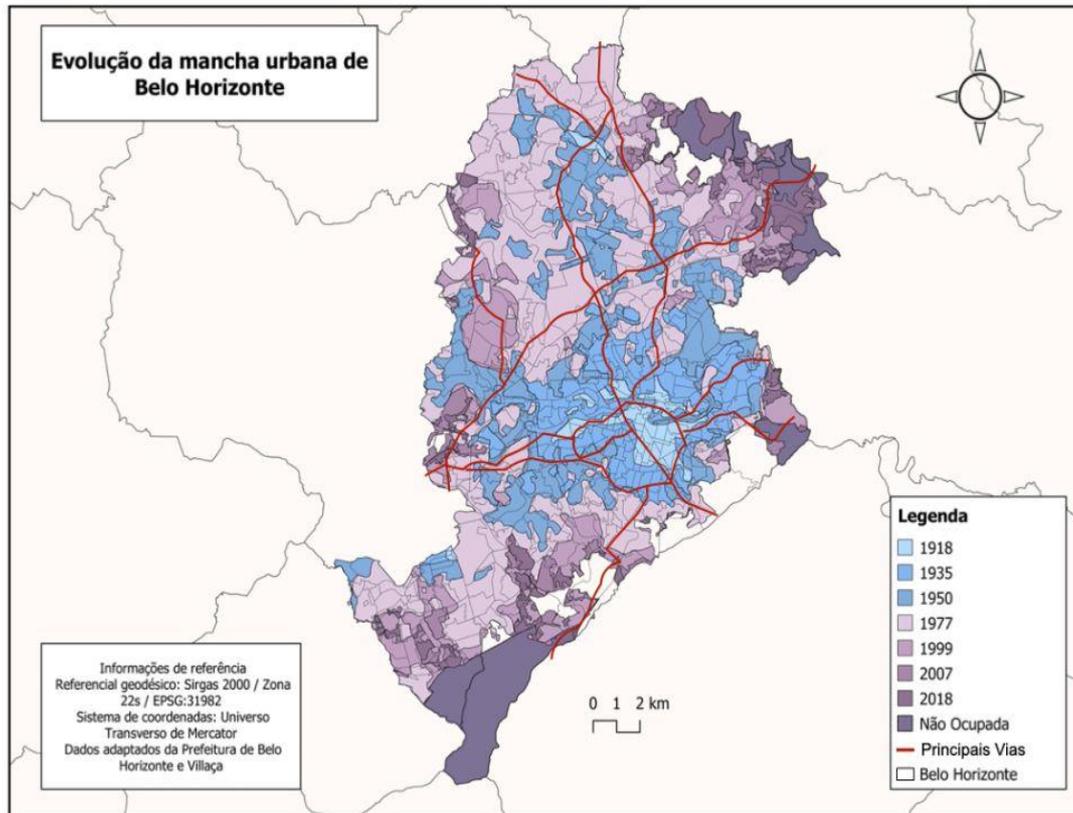


Figura 4. Mapa da evolução da mancha urbana de Campinas. Fonte: IBGE, GEOMINAS, Sirgas 2000, com dados de Campinas (2014) e Silva & Lindon (2017) adaptado por Mesquita (2022).



**Figura 5.** Mapa da evolução da mancha urbana de Belo Horizonte. Fonte: Sirgas 2000 com dados de PDDI RMBH (2011), adaptado por Mesquita (2022).

Essa ocupação em áreas mais distantes da região central vem acompanhada pela necessidade e por novas demandas que surgem: onde tem residência, precisa ter comércio e serviços que fomentem e suplementem a economia daquela parcela da população. Assim, surgem novas demandas de consumo espacial, que designam esses “novos centros”, afastados do tradicional, caracterizados por aglomerações diversificadas de serviços e comércios gerando aumento no fluxo de pessoas e circulação de bens e mercadorias, desconcentrando as funções urbanas, num movimento contínuo e dinâmico.

### 3. Centralidades e novas centralidades

Esse capítulo discute as centralidades que nascem a partir da expansão urbana das cidades. Aqui serão abordados autores que definem as centralidades para determinar quais os principais fatores levam ao surgimento das novas centralidades em determinado local. Ao abordar a centralidade ao longo dos períodos, Hassenpflug (2007) traz à luz a importância dela no desenvolvimento das cidades. Já Pereira (2012) aborda a centralidade na configuração socioespacial da cidade e Sposito e Góes (2013) a relacionam com as novas demandas de uso e consumo espacial.

Hassenpflug afirma que há três definições de cidade: a primeira se refere à cidade enquanto produto e produtor da civilização e tem relação com a sua história. A segunda tem relação com a sociologia urbana, que trata das relações sociais no espaço urbano. E a terceira fala da centralidade, que abordaremos nesse capítulo.

Segundo o autor, o conceito de “cidade” e “centro” sempre estiveram conectados ao longo dos tempos: templos e palácios, ágoras, praças de mercados, centros de negócios sempre estiverem em posição central, de importância no espaço urbano, reunindo a população para qualquer tipo de manifestação.

As cidades modernas e fordistas tentaram rejeitar essa ideia de centralidade histórica, mas essa rejeição não foi o fim da centralidade espacial, “ela sobreviveu por causa do incessante e indiscutível poder ontológico da centralidade urbana. O fordismo não pôde e não questionou o centro da cidade como sendo o espaço de maior significado simbólico e melhor acessibilidade” (Hassenpflug, 2007).

De acordo com Pereira, a “centralidade pode ser aferida em diferentes escalas geográficas, expressando relações sócio-espaciais que se manifestam desde delimitações territoriais de pequeno porte até o plano mundial. Recorrer a essa categoria analítica significa, portanto, avançar mais um passo em direção à totalidade” (Pereira A. L., 2012, p. 10), assim, a centralidade contribui para a estruturação socioespacial da cidade, enquanto “condição transitória, havendo sempre a possibilidade de reconfiguração da relação centro-periferia” (Pereira A. L., 2012, p. 11).

A expansão para a periferia originou bairros com características peculiares e surgiram subcentros, eixos comerciais, comércios especializados, etc., que se desenvolvem de acordo com a necessidade e demandas específicas do mercado consumidor. Serpa (2012) observa que centro e periferia se sobrepõem, não existe mais distância geográfica entre os dois e, assim, se configuram centralidades, seja na área central, seja na periférica.

Para Lefebvre (2002), o entendimento da produção espacial passa pelas centralidades enquanto fenômeno urbano, nas quais a dialética se reafirma, “[...] a cria ou a estilbaça. Não importa qual ponto possa tornar-se central, esse é o sentido do espaço-tempo urbano” (Lefebvre H. , 2002, p. 110), pois “a cidade, ao reunir **tudo** (grifo do autor) se rompe, sendo necessária a criação de outro lugar que oferecerá novas possibilidades, concomitante à policentralidade que se desdobra na criação de “centros diferentes [...], seja para a dispersão e para a segregação” (Lefebvre H. , 2002, p. 111).

Numa abordagem contemporânea, Sposito e Góes (2013) definem centralidade como

*[...] a relação entre os espaços com maior densidade de meios de consumo, coletivos ou individuais, e o que representam esses espaços em termos de valor histórico e simbólico, bem como as possibilidades de se ter acesso a eles. Essas perspectivas levam-nos a associar o centro às localizações, e a centralidade, aos fluxos que afluem ao centro e dele efluem [...]* (Sposito & Góes, 2013, p. 121).

As autoras observam a tendência crescente da expansão dispersa caracterizada pelos novos padrões de consumo dos espaços (habitacionais, principalmente) que aglomeram atividades afins – supermercados, shopping centers, equipamentos institucionais, comércios especializados etc. – caracterizando centralidades homogêneas nas periferias heterogêneas.

Pelo que foi explicitado observando o conceito de centralidades proposto por Hassenplug (2007), Pereira (2012) e Sposito e Góes (2013), percebemos que o centro tradicional mantém sua importância enquanto valor simbólico, histórico, cultural, mas também abre novas possibilidades em locais mais afastados, adquirindo importância para determinada região, em que pese a necessidade de diminuição de viagens ao centro tradicional, facilite a acessibilidade e consiga atender o setor terciário e habitacional.

### 3.1. AS NOVAS CENTRALIDADES NA EXPANSÃO URBANA

Uma vez que as centralidades urbanas são fruto da expansão das cidades, de estrutura policêntrica, cada nova centralidade apresenta uma vocação maior ou menor para certas atividades e/ou concentração do fluxo de veículos e com características muito distintas em que “a cidade não cria nada, mas centraliza as criações” (Serpa, 2012, p. 100). Cada centralidade adquire importância semelhante à do centro tradicional em determinada região, através dos novos empreendimentos que se disseminam: os *shopping centers*, grandes centros comerciais, hipermercados, edifícios de usos mistos e arranha-céus, parques e praças, que formatam novas formas de consumir o espaço, processo ao qual Sposito e Góes (2013, p. 52) chamam de “desconcentração urbana contínua, porém, na forma mais seletiva de uma ‘desconcentração concentrada’”.

Destacam-se aqui as três cidades de Goiânia, Campinas e Belo Horizonte onde,

Em Goiânia, o crescimento horizontal da cidade criou vários subcentros em pontos diversos do território, que atendessem a população que ali se concentrava. O centro tradicional concentra o poder público e administrativo do Estado, com a disseminação dos edifícios verticais e condomínios fechados, novas estruturas se formaram e setores Bueno e Oeste iniciaram o processo de verticalização e configuraram novas centralidades, em torno de parques urbanos, *shopping* e vias que atendessem a um público específico. O Setor Aeroporto se tornou centralidade de especialidades médicas, o Norte Ferroviário, polo de moda, os bairros das classes baixas consolidaram subcentros comerciais. Jardim Goiás, situado entre a “cidade” e os condomínios fechados na região leste, se firmou como maior centralidade à sul da cidade (Figura 6): edifícios de luxo no parque Flamboyant, torres de escritórios e grandes equipamentos urbanos.

O que se observa é que o sistema viário é, em parte, o responsável por essa concentração: a centralização precisa ser acompanhada na facilidade de acesso, para oferecer bens e serviços.

Em Campinas, a expansão e permanência das camadas mais altas foram as propulsoras das novas centralidades, especialmente a partir das duas últimas décadas, tendo os condomínios fechados como uma das tipologias mais difundidas e se espalhando para as áreas rurais (Figura 7). De acordo com Silva & Lindon (2017) de norte a leste, ao longo das rodovias, se encontram condomínios fechados, *shoppings*, as principais áreas institucionais, os centros de pesquisa, universidades e indústrias de alta tecnologia. A sudeste estão as áreas industriais e de logística. De sul a oeste, os bairros mais pobres, muitos deles em zonas descontínuas. E de oeste a norte, mais indústrias, bairros pobres e a região do aeroporto de Viracopos.

Cada uma dessas zonas possui características muito específicas e próprias, reforçando o caráter policêntrico e as centralidades na cidade (Figura 7). O Plano diretor da cidade, na tentativa de mitigar os efeitos negativos da expansão horizontal, traz como princípio consolidar as centralidades existentes e fomentar aquelas embrionárias, atraindo a concentração de atividades econômicas, aumento da densidade, a diversidade de usos e ampliação da oferta de empregos e moradias.

Em Belo Horizonte (Figura 8), as áreas mais centrais concentram atividades de prestação e serviços, além do uso residencial de alto padrão, deixando as rendas mais baixas para as áreas periféricas.

O planejamento metropolitano trabalha pelo fortalecimento dos subcentros e criação de novas centralidades objetivando a descentralização das atividades e investimentos urbanos, e evitando concentração num único centro e a expansão fragmentada e descontínua da mancha urbana (UFMG, 2011). As centralidades são “entendidas enquanto espaços que possibilitariam a intensificação da “vida urbana”, [...], para o fortalecimento das múltiplas identidades metropolitanas” (Filho, 2020, p. 65) e se apoiam nos eixos viários que estruturam ligação da RMBH com entorno e concentram grandes equipamentos de infraestrutura e serviços, com caráter diversificado e acessibilidade (Figura 8). A centralidade do vetor Sul, de caráter mais disperso e que contempla as camadas mais altas, já concentra maior adensamento e grandes equipamentos, tendo Alphaville Lagoa dos Ingleses e Jardim Canadá como polos para novas centralidades, organizando o território espreado e de baixa densidade (Filho, 2020). É, ainda, a região com maior concentração de *shoppings* que, juntamente com supermercados, reúnem grande parte do capital imobiliário de produção espacial rápida e geradora de empregos e viagens, fortalecendo o conceito de centralidades.

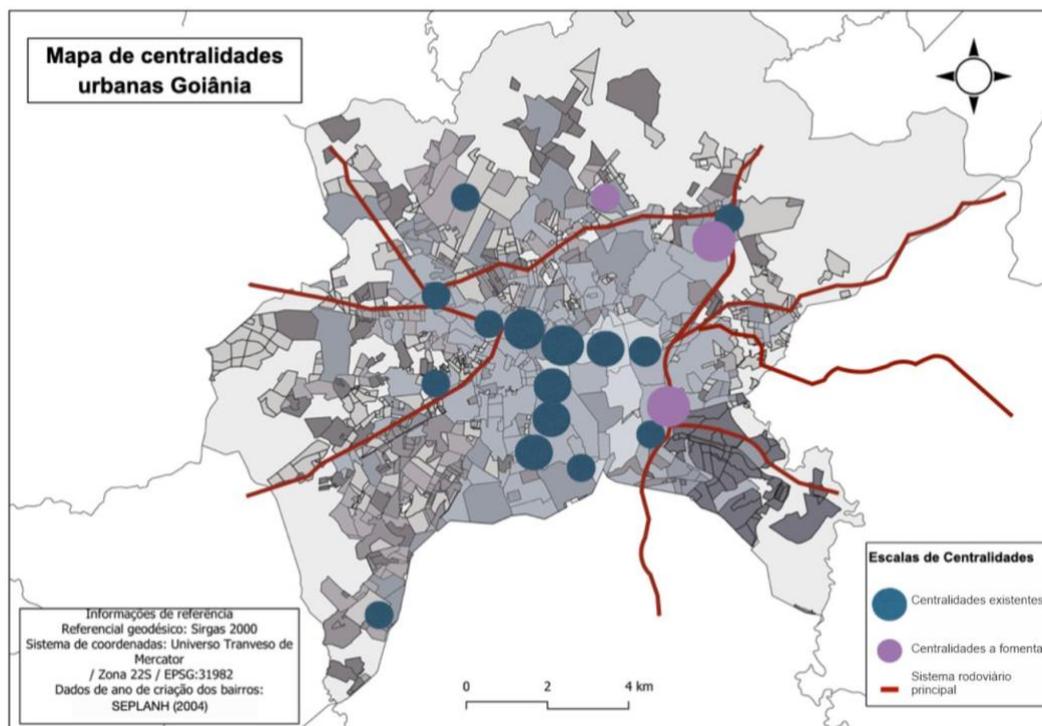
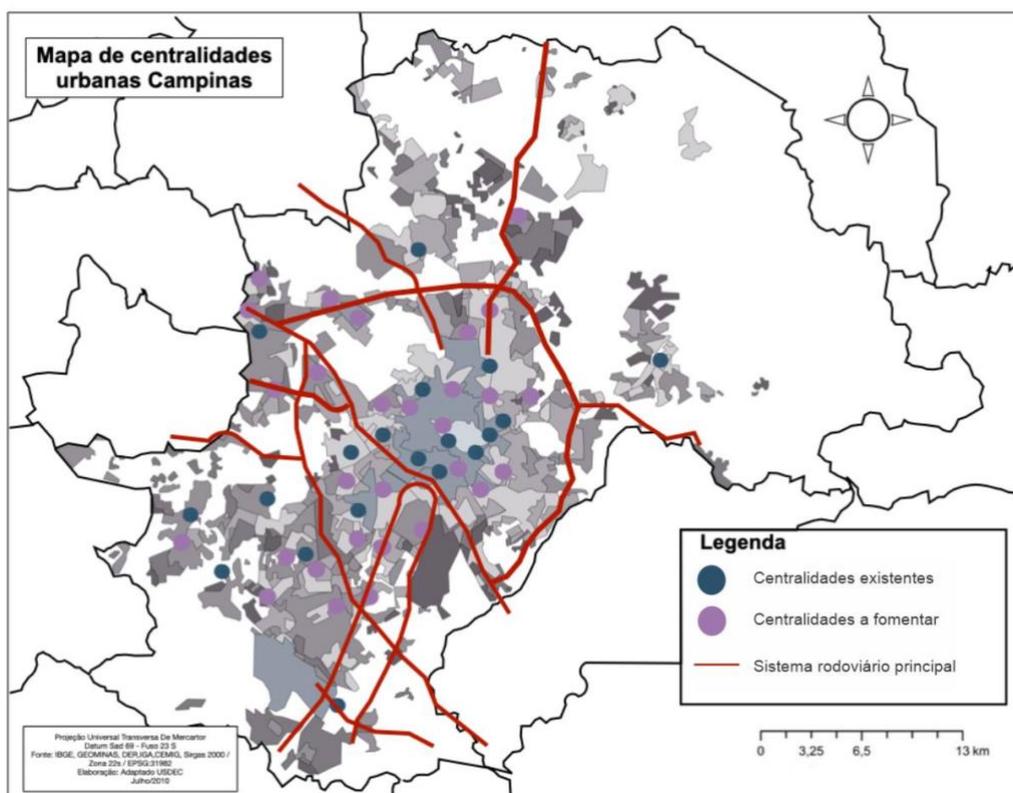
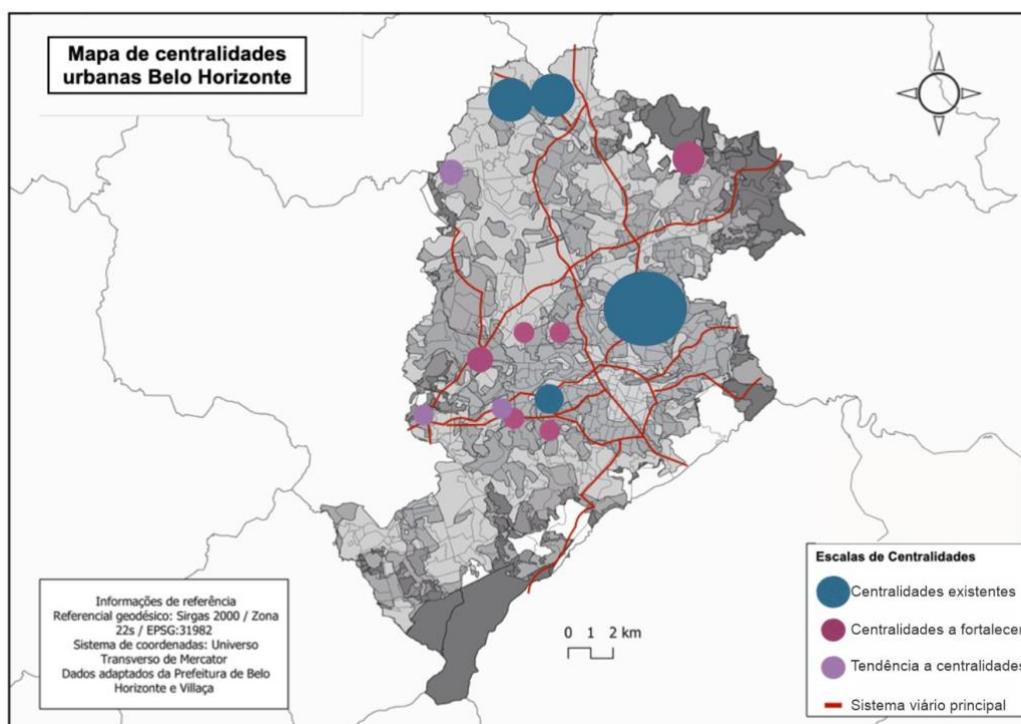


Figura 6. Mapa de centralidades urbanas de Goiânia. Fonte: Goiânia – Sirgas 2000 com dados de Kneib (2016), adaptado por Mesquita (2022).



**Figura 7.** Mapa de centralidades urbanas de Campinas. Fonte: IBGE Geominas, Sirgas 2000 e Silva & Landon (2017) com dados de Campinas (2018), adaptado por Mesquita (2022).



**Figura 8.** Mapa de centralidades urbanas de Belo Horizonte: Sirgas 2000 com dados de PDDI-RMBH, Plano Diretor de Belo Horizonte (2019) e Villaça (2001), adaptado por Mesquita (2022).

As centralidades de áreas periféricas devem ser entendidas como espaço de vivência e importância no contexto do bairro e na hegemonia da ocupação, mesmo que sejam espaços que acentuem as diferenças do

entorno, mas concentram grupos específicos que usufruem dele pois são espaços de múltiplos centros (Filho, 2020).

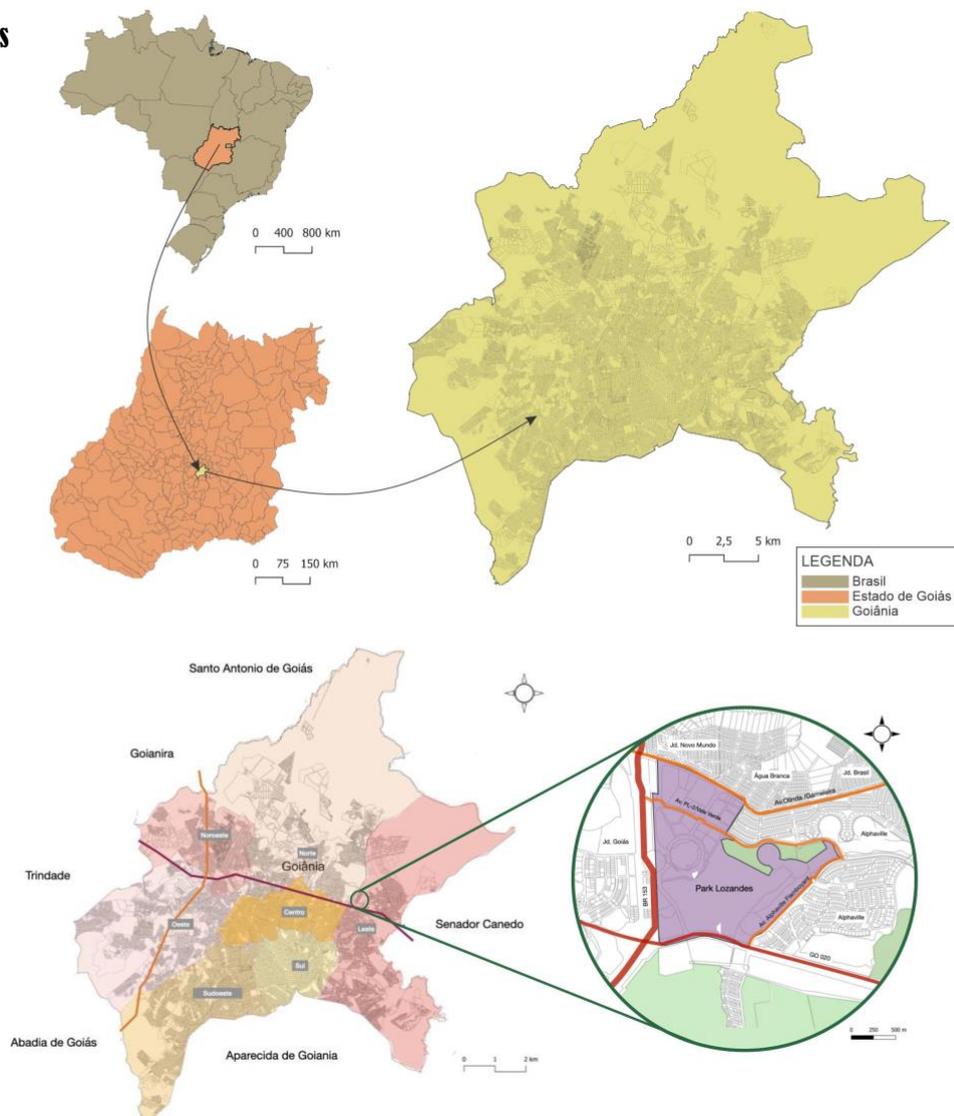
Nas cidades analisadas, de acordo com Sposito e Góes (2015), observamos que a expansão nas áreas periféricas pela produção imobiliária, amplia as áreas do setor terciário – mercados, eixos especializados, subcentros, *shoppings* etc. – reforça o processo de expansão e configura o policentrismo das cidades.

Nesse sentido, cabe destacar a função dos *shoppings* e edifícios de uso misto nesse processo. Popularizados a partir da década de 70, são estabelecimentos com atividades diversificadas do setor terciário de comércio e serviços (vestuário, alimentação, estética, bancos, eletrodomésticos, etc.), atendendo à várias necessidades em viagem única. São elementos que, como foco da centralidade, “[...] representa(m) pois a penetração do capital imobiliário na esfera do capital mercantil e a sujeição do comércio varejista e dos serviços ao capital imobiliário e – através dele – ao financeiro” (Villaça, 2001, p. 304).

As novas centralidades urbanas nascem da expansão, que cresce em direção às áreas suburbanizadas ou rurais, quer pela necessidade ou pelo incentivo, criam novos bairros que atraem usos específicos, aumentam a circulação de bens, mercadorias e pessoas, alterando a configuração socioespacial de determinado local.

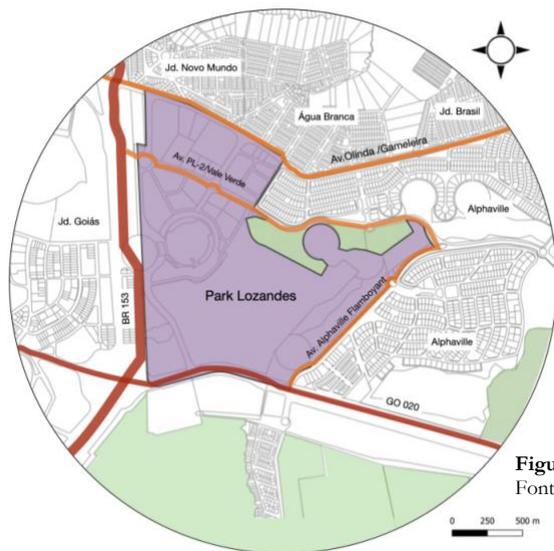
Enquanto objeto de estudo da relação entre expansão urbana e surgimento de novas centralidades, temos o bairro Lot. Park Lozandes, localizado na região leste de Goiânia. O bairro confronta-se com a rodovia BR153 a oeste, sul com Av. Alphaville Flamboyant até a delimitação a norte pela Av. Olinda/Gameleiras, estando circundado por Jardim Goiás, Lot. Alphaville Flamboyant, Jd. Novo Mundo e Água Branca, como pode ser visto na Figura 10.

## 4. Material e métodos



**Figura 9:** Localização da cidade de Goiânia e Regiões de Planejamento.

Fonte: Siggo, Seplanh e Sedetec (2017) com dados de Lei Complementar nº 349 (2022). Organizado e adaptado por Mesquita, 2022.



**Figura 10.** Delimitação do bairro – Park Lozandes.

Fonte: Siggo, Seplanh e Sedetec (2017). Organizado e adaptado por Mesquita, 2022.

O bairro localiza-se em local estratégico, entre as rodovias BR-153, GO-020, condomínios fechados e bairros de classe média baixa. No quadrante oeste, dividido pela BR-153, está o Jardim Goiás, uma importante centralidade urbana de Goiânia. No Jardim Goiás estão localizados importantes equipamentos urbanos: *shopping* Flamboyant, o maior do Estado, uma grande quantidade de edifícios verticais residenciais e corporativos de alto padrão, estádio Serra Dourada, *campus* universitário da PUCGO e grandes hipermercados. No quadrante norte, o bairro está dividido com o Jardim Novo Mundo e Água Branca, bairros de classe baixa com predominância habitacional e horizontalidade. No quadrante leste, estão os condomínios fechados que se estendem até a cidade de Bela Vista de Goiás, ao longo da rodovia GO 020.

Ao longo da Avenida Gameleiras, que divide o Park Lozandes com jardim Novo Mundo e Água Branca, a paisagem predominante é marcada pelos lotes residenciais e pequenos comércios do lado esquerdo e grandes equipamentos urbanos e complexos de edifícios verticais do lado esquerdo (Figura 11). Se observa a predominância de terrenos com áreas extensas para abrigar tanto os edifícios institucionais quanto os complexos residenciais ou de uso misto.



**Figura 11:** Fotos tiradas no Park Lozandes. Fonte: autoria própria, 2021.

O bairro foi aprovado como parte do parcelamento da Fazenda Gameleiras, em área até então não adensada, mas propensa à especulação imobiliária, devido à localização privilegiada.

Em 1992, foi aprovado o Plano Urbanístico Integrado do bairro, com a criação do Parque Municipal “Jardim Botânico do Cerrado” (área de 599.984,15m<sup>2</sup>) e doação de várias áreas à administração pública das três esferas. Em 2000 e 2003, houve aprovação de loteamento do bairro, destinando cada uma das áreas públicas de lazer, áreas verdes, praças e institucionais, reservando uma parte para o Lot. Alphaville Flamboyant, e estabelecendo densidade absoluta de cerca de 300 hab/ha. Toda a área onde hoje se concentram os condomínios horizontais permaneceram de propriedade de Lourival Louza e a área próxima à BR-153 foi doada à administração pública. Em 2011, através do DL 3306, foi aprovado mais um loteamento parcial do Park Lozandes, aumentando a área do parque Municipal para 706.393,97m<sup>2</sup> e loteando a área do Paço Municipal (gleba 02) e Gleba 03.

O que podemos observar pelo material pesquisado, decretos e leis de parcelamento do bairro, e pela dimensão de sistema viário, e dos próprios lotes e quadras, é que o mesmo tinha como objetivo a implantação de grandes equipamentos, sejam institucionais, sejam privados. Dessa forma, já se previa que o mesmo seria uma importante centralidade a fomentar o consumo do espaço por serviços e comércios especializados.

## 5. Resultados e discussões

De 1992 a 2000, não houve construções ou ocupações até o início das obras do Alphaville, esse período serviu à especulação imobiliária e valorização do entorno, especialmente a difusão dos condomínios fechados às margens da GO-020 e intensa verticalização do Jd Goiás. Nessa época se iniciou a construção do Paço Municipal, inaugurado em 2006, e, na sequência, Ministério Público Estadual e Tribunal de Contas. Até a década seguinte, a ocupação era somente pelos equipamentos institucionais. Há, ainda, outros equipamentos institucionais jurídicos em construção.

Em 2011, foi lançado pela Construtora Queiroz Silveira, o complexo de edifícios Lozandes Corporate Design, que reúne *shopping*, duas torres corporativas e uma torre residencial, o maior do gênero de uso misto em Goiânia. Quatro anos depois, a construtora Euroamérica lançou o complexo de edifícios Europark, composto por nove torres residenciais com apartamentos de 3 e 4 quartos e cerca de mil apartamentos que, se somados ao já construídos de outras incorporadoras, concentrarão aproximadamente 7 mil moradores no bairro e um expressivo adensamento. Há, ainda, uma parceria público-privada – PPP – entre a Euroamérica e a Prefeitura para a implantação do Parque do Cerrado. Esse tipo de PPP, assim como foi feito no Parque Flamboyant, ao usar como princípio a valorização da cidade, aumenta expressivamente o potencial imobiliário dos terrenos do entorno (Borges, 2020).

A Figura 12 mostra linha do tempo da ocupação do bairro e seu entorno, especialmente a rápida ocupação dos condomínios fechados. Já a Figura 13 fotos traz as imagens de satélites ilustrando essa ocupação.

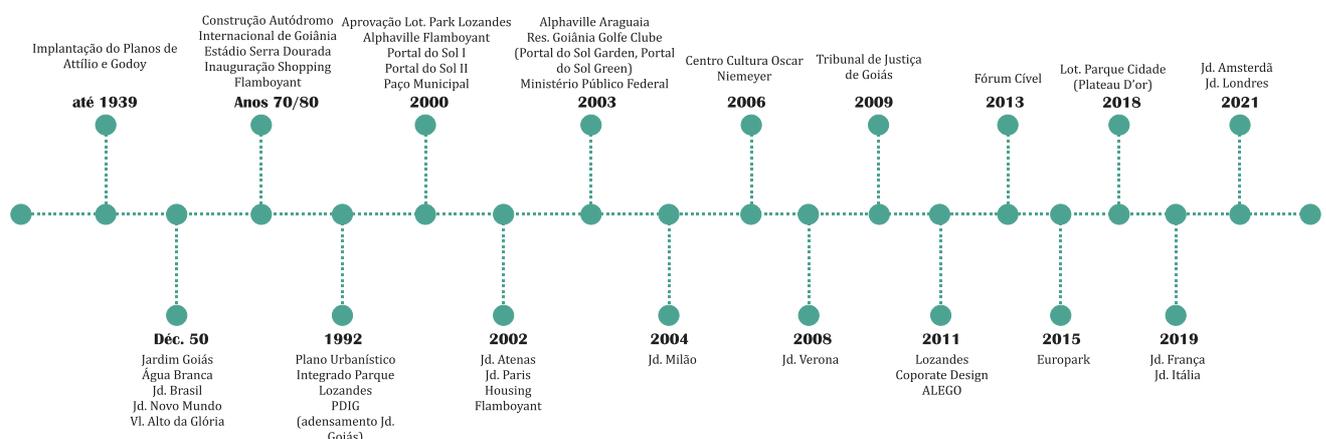


Figura 12. Linha tempo de ocupação da Região Leste e entorno. Fonte: elaborada pelas autoras, 2022.

Como se pode perceber pela morfologia do bairro e mapa de ocupação do entorno, a valorização imobiliária ocorreu posterior à consolidação dos condomínios fechados, no perímetro do bairro. Inicialmente, a construção do Paço Municipal não foi motivo de investimentos imobiliários, o bairro ainda era distante, de difícil acesso e sem subcentros ou eixos comerciais expressivos. A avenida Olinda/ Gameleiras era ocupada apenas do lado norte, no Água Branca e Jardim Brasil.

O início do adensamento da região só veio após meados dos anos de 2010, com a ocupação dos condomínios jardins e a construção do complexo de uso misto (*shopping*, torres corporativas e habitacional) do Lozandes Corporate Design e do início da construção das torres residenciais do Europark. E a valorização expressiva e a mudança do padrão socioespacial ocorreram justamente após os condomínios horizontais e intensificação da ocupação do Jardim Goiás, alavancando o lançamento dos condomínios verticais e de uso misto.

De tal modo, voltando às definições de Sposito e Góes, que falam da relação da densidade, acessibilidade e consumo espacial, esses locais passam a ter um valor cultural e simbólico para a população do bairro e entorno, configurando-se como centralidade.

Assim, o Park Lozandes vem se configurando como uma nova centralidade, especialmente no uso residencial e setor terciário de serviços especializados como advocacia, contabilidade, estacionamentos e demais que consolidam as atividades dos equipamentos institucionais instalados no bairro (Quadro 1 e ilustrado na Figura 14). Os edifícios de prestação de serviços, ao lado dos edifícios residenciais configuram um dos pilares do urbanismo sustentável, que é a variedade de usos e a valorização da pedestrianização.

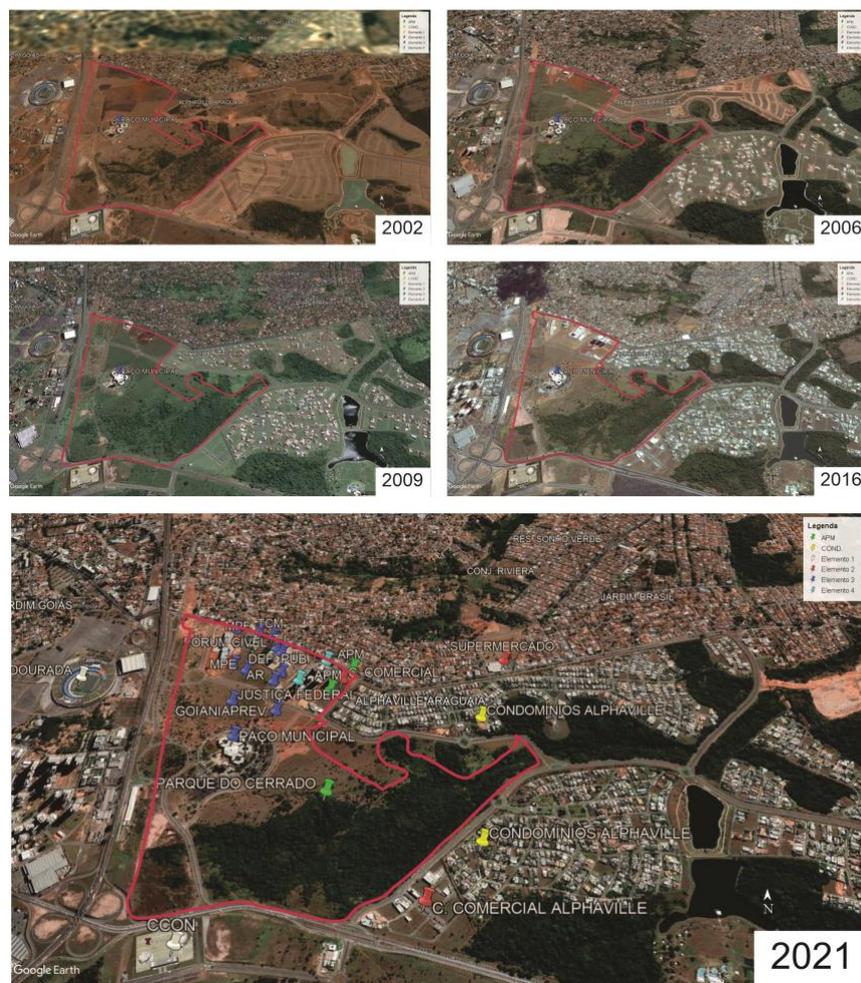
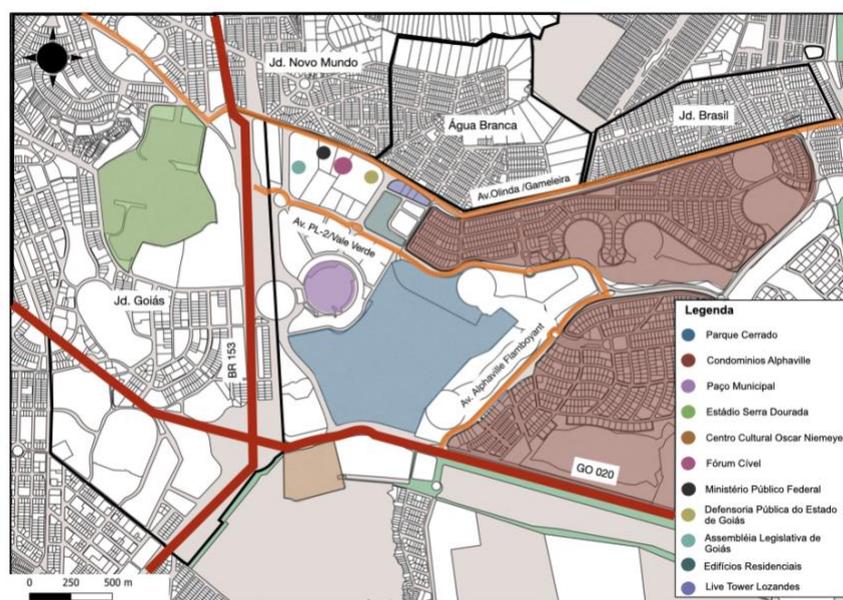


Figura 13. Evolução da ocupação do Park Lozandes. Fonte: Google Earth, 2021.

**Quadro 1.** Quadro resumo das ocupações e usos – público e privados – do Park Lozandes.

| ÁREA              | LOTE                | PROPRIEDADE | USO   | STATUS               |
|-------------------|---------------------|-------------|---|----------------------|
| ÁREA APM 09       |                     | MUNICIPAL   | Paço Municipal  | CONSTRUÍDO           |
| QUADRA B          | lote 3              | ESTADUAL    | Tribunal de Contas dos Municípios   | VAZIO                |
|                   | lote 8              | MUNICIPAL   | Defensoria Pública do Estado de Goiás                                       | CONSTRUÍDO           |
|                   | lote 4              | ESTADUAL    | Tribunal de Justiça de Goiás Fórum Cível                                    | CONSTRUÍDO           |
|                   | lote 2              | FEDERAL     | Procuradoria da República   | VAZIO                |
|                   | lote 16/7           | ESTADUAL    | Ministério Público Estadual   | CONSTRUÍDO           |
|                   | lote 1              | ESTADUAL    | Assembleia Legislativa de Goiás   | EM CONSTRUÇÃO        |
| QUADRA B          | lotes 1, 2, 4, 5, 6 | MUNICIPAL   | Sem uso definido FUNPREV  | VAZIO                |
|                   | lote 3              | PARTICULAR  | JUSTIÇA FEDERAL SEÇÃO GOIÁS   | VAZIO                |
| QUADRA 9          | lotes 1, 2, 3, 4    | MUNICIPAL   | Sem uso definido FUNPREV  | VAZIO                |
| QUADRA 10         | lotes 1, 2          | MUNICIPAL   | Sem uso definido FUNPREV  | VAZIO                |
| QUADRA 4          | LOTE 3 / 3          | PARTICULAR  | MISTO (Live Tower Lozandes 3 Torres (residencial 2 Corporativas) + shopping | CONSTRUÍDO           |
|                   | APM 2               | MUNICIPAL   | Praça Playground  | VAZIO                |
| QUADRA 5          | toda a quadra       | PARTICULAR  | RESIDENCIAL (Europark - Parque Noronha, Parque Birapuera, Parque da Tijuca  | 5 TORRES CONSTRUÍDAS |
| QUADRA 6          |                     | PARTICULAR  | Centro comercial em construção  | VAZIO                |
| QUADRA LH-2 APM 3 |                     | MUNICIPAL   | Área Institucional  | VAZIO                |

Fonte: adaptado de <http://portalmapa.goiania.go.gov.br/mapafacil/>, elaborado pelas autoras (2021).



**Figura 14.** Mapa de usos (edifícios construídos e em construção) do Park Lozandes e entorno.

Fonte: SIGGO, SEPLANH SEDETEC (2017). Organizado pelas autoras e adaptado por Mesquita (2022).

Há outro fator a ser observado, o estudo da circulação viária que engloba a abertura de novas vias e adequação da geometria das vias, mobilidade de veículos e pedestres, o fluxo de veículos, rotas de transporte público que corroboram com a afirmação de Villaça acerca das centralidades. São eles:

1. A localização do bairro, entre duas das principais rodovias da cidade: GO 020, que conecta leste à oeste, e BR-153, que liga o país de norte a sul, facilitando o acesso entre cidades vizinhas na própria região leste de Goiânia, com facilidade de circulação viária, com isso, houve abertura de vias, tanto para as novas áreas habitadas, como para acesso ao Paço municipal;
2. A criação do Paço Municipal trouxe um fluxo maior de veículos e pedestres para a localidade, fortalecendo a ideia de centralidade devido a geração de fluxo de veículos e pedestres para serviços públicos municipais, esse aumento também vem sendo fortalecido com a nova localização da Assembleia Legislativa, a partir deste ano de 2022.
3. A extensão da Avenida Progresso e construção da ponte no Rio Meia Ponte, iniciada em 2018, ligará Goiânia à Senador Canedo de forma mais rápida e direta, contribuindo para a metropolização da região, nesse sentido, houve uma adequação e abertura de vias para essa extensão viária;

4. A recente finalização de um viaduto na BR-153 que liga o Setor Universitário ao Jardim Novo Mundo, facilitando a acessibilidade entre Park Lozandes e região central da cidade. Além da adequação de geometria e criação de novas vias, possibilitando uma melhor mobilidade de veículos, mas o fluxo por pedestres continua dificultado, necessitando ainda de melhorias, ampliações e requalificação do espaço, que pode atrair um fluxo maior de pedestres;
5. O transporte público já contava com a linha do Eixo Anhanguera que liga Goiânia, sentido Leste-Oeste, a Senador Canedo, é uma das mais importantes conexões entre as duas cidades e, apesar de não cortar o bairro, transporta um grande fluxo de pessoas para a região. O Eixo Fued José Sebba conecta o setor Central até o Conjunto Aruanã, passando exatamente pela Av. Gameleiras, facilitando a circulação de pessoas que partem de qualquer ponto da cidade, pois passa pela Praça Cívica, que recebe linhas de todas as regiões. Outro importante eixo é GO020, que conecta setor Universitário até Senador Canedo, só que passando pela GO020 e conectando bairros centrais aos condomínios fechados. Os eixos são sustentados pelas linhas alimentadoras.

Esse são aspectos importantíssimos, ao destacarmos o que Villaça aborda sobre vias serem polos atrativos de conjuntos edificados, o que potencializará novos usos e ocupação para a região com a consolidação de mais condomínios fechados na conurbação com Senador Canedo, chegando à Bela Vista de Goiás, e a construção de mais edifícios verticais e fortalecimento do setor terciário.

## 6. Considerações finais

A difusão dos condomínios fechados e a construção dos equipamentos institucionais reestrutura o espaço urbano e leva ao aumento da demanda por habitação, comércio e serviços que atendam a um público específico.

As rodovias BR-153 e GO-020 adquirem cada vez mais a função de via urbana, basta verificar os horários de pico para perceber que já não funcionam como vias intermunicipais, o tráfego urbano se mistura com o tráfego pesado. O bairro configura-se pela forte concentração de setor terciário e habitacional muito peculiares, reforçando o surgimento de uma nova centralidade.

Há, ainda, a expectativa de uma grande concentração de usuários e trabalhadores assim que os equipamentos públicos e institucionais estiverem funcionando totalmente na Avenida Olinda: estima-se que mais de 15 mil pessoas circularão diariamente na região, somando aos futuros moradores. O Parque do Cerrado já é usado pelas incorporadoras como isca para especulação imobiliária, visto que o valor do m<sup>2</sup> de residências próximas à parques aumentam consideravelmente. Já se prevê que ocorrerá o mesmo que ocorreu após a implantação do Parque Flamboyant, Jardim Goiás, e Vaca Brava, Setor Bueno: valorização exponencial da região.

São muitos os desdobramentos a serem considerados: quais desequilíbrios essa verticalização provocará na região? Sobrecarga do sistema viário já complicado? Congestionamentos intermináveis na BR-153? Desequilíbrio ambiental e problemas de escoamento de água e esgotamento sanitário? O projeto do parque prevê acesso pelo Paço Municipal e condomínios fechados, de que forma, será em benefício da cidade, certo que, o Paço Municipal tem acesso dificultado pela parte norte devido à topografia e os outros limites são os muros dos condomínios fechados? Qual o custo social dessas novas centralidades?

Até o presente, o que se observa na expansão urbana da cidade e recente urbanização do Park Lozandes, é que o bairro se encaminha para configurar uma nova centralidade urbana, visto que traz, até o momento, características importantes que o colocam nessa categoria, conforme abordado acima: circulação de bens e pessoas, características únicas, atendimento à população local, linhas de transporte coletivo ampliado, entre outros. No entanto, ainda é muito recente para afirmar que a região carregará suas características próprias.

A cidade é mutável, se adapta às diferentes necessidades e possibilidades. A urbanização fragmentada promove a homogeneidade local ao mesmo tempo em que permite a conexão com a heterogeneidade dos diversos bairros e regiões.

## 7. Referências

Araújo, L. C. (12 de 2013). Goiânia e a rede urbana regional: algumas considerações sobre centralidade e gestão do território. *Observatorium Revista Eletrônica de Geografia*, 5, pp. 87-106. Fonte: <http://www.observatorium.ig.ufu.br/pdfs/5edicao/n15/05.pdf>

- Belo Horizonte. (2016). Prefeitura BH. Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH. Belo Horizonte. Belo Horizonte, MG. Acesso em 22 de maio de 2022, disponível em <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/plano-de-mobilidade-de-belo-horizonte.pdf>
- Belo Horizonte. (2019). Prefeitura BH. Lei 11.811, de 08 de agosto de 2019. Plano Diretor do Município de Belo Horizonte. Acesso em 25 de maio de 2022, disponível em [https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/politica-urbana/2020/e-book\\_conceitos-versao-completa.pdf](https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/politica-urbana/2020/e-book_conceitos-versao-completa.pdf)
- Borges, E. d. (2020). *Dinâmicas do Mercado Imobiliário e Metropolização de Goiânia: um balanço de 15 anos pós retomada da política habitacional*. (1ª ed.). Curitiba: Appris.
- Campinas, Prefeitura de (s.d.). *Prefeitura de Campinas*. Acesso em 26 de 10 de 2021, disponível em Nova Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo: <https://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplurb/>
- Felippe, M. F. (2011). . Evolução da ocupação urbana das zonas preferenciais de recarga de aquíferos de Belo Horizonte - MG. *Revista de Geografia PPGEO*, 2.
- Filho, J. B. (jan/ abr de 2020). Planejamento metropolitano e grandes projetos urbanos: concepção e descaminhos da política de novas centralidades na RMBH. *Cad. Metrop.*, 22, pp. 61-84.
- Goiânia, Prefeitura de. Mapa Urbano Digital de Goiânia. Goiânia. Fonte: <http://portalmapa.goiania.go.gov.br/mapafacil>
- Goiânia, Prefeitura de. (2022). Plano Diretor de Goiânia. Lei Complementar nº 349, de 04 de março de 2022.
- Goiás 24 horas. (13 de 07 de 2016). *Ministério Público pede embargo da obra mais escandalosa de Goiânia: o condomínio Europark, no Park Lozandes*. Fonte: Goiás 24 horas: Disponível <https://goias24horas.com.br/54871-ministerio-publico-pede-embargo-da-obra-mais-escandalosa-de-goiania-o-condominio-europark-no-park-lozandes/>
- Gottdiener, M. (2016). *A Produção Social do Espaço Urbano*. (G. G. Souza, Trad.) São Paulo: da Universidade de São Paulo.
- Harvey, D. (2014). *Cidades rebeldes: do direito cidade revolução urbana*. Tradução Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes. Selo Martins.
- IBGE. (2014). *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística*. Fonte: IBGE: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/redes-e-fluxos-geograficos/15795-gestao-do-territorio.html?=&t=o-que-e>
- Japiassú, L. A. (2015). *Expansão urbana de Maceió, Alagoas: caracterização do processo de crescimento territorial urbano em face do plano de desenvolvimento - de 1980 a 2000*. Maceió: Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas.
- Kneib, E. C. (set/ dez de 2016). Centralidades urbanas e sistemas de transporte público em Goiânia, Goiás. *urbe Revista Brasileira de Gestão urbana*, pp. 306-317.
- Lefebvre, H. (2002). *A Revolução urbana*. Belo Horizonte: UFMG.
- Pereira, A. L. (01 de 11 de 2012). Reflexões sobre o fenômeno da "centralidade" a partir do quadro teórico da "Antropologia da cidade". *Ponto Urbe*. doi:<https://doi.org/10.4000/pontourbe.1075>
- Pereira, C. (Janeiro de 2017). O centro da cidade no contexto da estrutura(ção) urbana: considerações acerca da "teoria urbana convencional" e da "teoria urbana crítica". *Geo UERJ*, pp. 669-697. doi:10.12957/geouerj.2017.25816
- Plano Metropolitano RMBH*. (2015). Fonte: Plano Metropolitano RMBH: <http://www.rmbh.org.br/mzrmbh/pt-br/content/centralidades-em-rede.htm>
- Reis, N., & Bentes, J. C. (2016). Urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano: estudos, diálogos e desafios. *IV ENANPARQ*. Porto Alegre. Acesso em 20 de 08 de 2022, disponível em em <https://enanparq2016.files.wordpress.com/2016/09/s45-00-goulart-reis-n-gama-bentes-j.pdf>
- Ribeiro. (2004). *Goiânia: os planos, a cidade e o sistema de áreas verdes*. Goiânia: UCG.
- Santos, O. R., Oliveira, L. K., Dabanc, L., & Nóbrega, A. A. (05 de 10 de 2016). Expansão Urbana em Belo Horizonte e as implicações no transporte urbano de mercadorias. *PLURIS*. Fonte:

<https://fau.ufal.br/evento/pluris2016/files/Tema%204%20-%20Planejamento%20Regional%20e%20Urbano/Paper768.pdf>

Serpa, A. (2012). Lugar e centralidade em um contexto metropolitano. In: A Produção do espaço urbano: agentes e Processos, escalas e desafios. Em A. F. Carlos, M. L. Souza, & M. E. Sposito, *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto.

Silva, C. R., & Lindon, M. (2017). *Vetores de expansão urbana: análise da cidade de Campinas (SP)*. Campinas: Universidade Estadual de Campinas. Fonte: [https://www.researchgate.net/publication/320982086\\_Vetores\\_de\\_expansao\\_urbana\\_analise\\_da\\_cidade\\_de\\_Campinas\\_SP](https://www.researchgate.net/publication/320982086_Vetores_de_expansao_urbana_analise_da_cidade_de_Campinas_SP)

Sposito, M. B., & Góes, E. M. (2013). *Espaços fechados e cidades: Insegurança urbana e fragmentação socioespacial*. São Paulo: UNESP.

Sposito, M. E. (2015). Grandes grupos econômicos, consumo e redefinição de centralidade urbana, em cidades médias. Em *Urbanização, produção e consumo em cidades médias/ intermediárias*. Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista.

Sposito, M. E., & Góes, E. M. (2012). A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. Em A. F. Carlos, M. L. Souza, & M. E. Sposito, *A Produção do espaço urbano: agentes e Processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto.

Streglio, C. d., & al, e. (s.d.). O Processo de Expansão Urbana e seus Reflexos na Redução da Cobertura Vegetal no Município de Goiânia-GO. *Raega - O espaço geográfico em análise*, 28, pp. 181-197. Acesso em 25 de 10 de 2021, disponível em <https://revistas.ufpr.br/raega/article/view/32306/20522>

UFMG. (2011). *Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte – PDDI-RMBH. Produto 6 – Relatório Final – Definição das Propostas de Políticas Setoriais, Projetos e Investimentos Prioritários*. Belo Horizonte: UFMG.

Villaça, F. (2001). *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP.