



XIX ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR
Blumenau - SC - Brasil

CENTRALIDADES EM GOIÂNIA: DINÂMICAS URBANAS NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO

Jhonier Silva Santos Duarte (Universidade Federal de Goiás) - arquarte1@gmail.com
Formando em Arquitetura e Urbanismo pela PUC Goiás. Mestrando em Projeto e Cidade pela UFG.

Christine Ramos Mahler (Universidade Federal de Goiás) - christine.ramos@ufg.br
Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela UnB. Professora associada da UFG.

Wagner de Souza Rezende (Universidade Federal de Goiás) - wagnerrezende@ufg.br
Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Professor Adjunto da UFG.

Centralidades em Goiânia:

dinâmicas urbanas na produção do espaço

CENTROS E CENTRALIDADES

Há muito se tenta compreender a cidade a partir da relação entre a sociedade e o espaço. Desde Lefebvre (2001) a Santos (2002), foram estabelecidas as correspondências (políticas, econômicas e culturais), entre os modos de produção do espaço e da sociedade. Nesse contexto, situamos o debate entre centros e centralidades. Segundo Villaça (2011), não é possível a determinação de um centro ou não em si mesmo, para sê-lo é preciso que um espaço seja alvo das dinâmicas urbanas, tornando-se dessa maneira uma área central em uma região. Esse centro, gerador do espaço urbano, é entendido como um ponto a partir do qual irradiam-se forças centrípetas, que orbitam sobre ele por um prazo de tempo o suficiente para imputá-lo tal característica, tornando-o definitivamente uma centralidade.

Para Moreira (2007), a contradição localização-distribuição é o princípio ontológico da constituição do espaço, se estruturando em duas formas opostas de ordenamento do território que se tensionam em decorrência das relações entre os lugares: a) as centralidades, resultantes de uma estrutura focal da distribuição das localizações que induz uma única referência de lugar, hierarquizada; b) as alteridades, resultantes de uma estrutura de distribuição dispersiva que aponta para a pluralidade do múltiplo e reflete uma condição distributiva dos lugares.

A reflexão sobre o centro ou um espaço central, é o marco inicial para o entendimento de novos momentos, como as centralidades. Ressalta-se que são os fluxos que a determinam como um espaço, um marco ou elemento de centralidade. O primeiro, por sua vez, é o próprio centro pioneiro, ponto inicial de uma cidade e da urbanização. O centro, com característica de centralidade, seria “um espaço de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação” (SPOSITO, 1991, p. 6).

Superado o momento de exclusividade que os núcleos pioneiros tinham enquanto centralidade “central” e única dentro de uma cidade, e com o extensivo processo de urbanização e metropolização nas grandes cidades, as demandas de fluxos e da produção urbana estabeleceram outras escalas de análises. Com isso, o centro perde seu protagonismo para novas centralidades, demandas da dispersão da cidade, polinucleada e com múltiplas e variadas centralidades ao longo da mancha urbana (BEZERRA; CAVALCANTE, 2009).

A descentralização demonstra a submissão do centro com o desenvolvimento urbano, da realidade de não mais um processo centrípeto, mas de movimentos centrífugos no sentido de pulverizar a cidade e alcançar todos os espaços com áreas centrais (figura 01). Sendo assim, a principal diferença entre os termos centro e centralidade, é que o primeiro remete ao território, ao físico e ao construído, enquanto o segundo implica nas relações socioespaciais, nos fluxos e movimentos de toda a incorporação de mutação da cidade, diz Bezerra e Cavalcante (2009).

Figura 01 - Esquema ilustrativo da transformação da centralidade: do centro às novas formas de centralidade



Fonte: Bezerra e Cavalcante (2009)

As centralidades ou novas centralidades, por representarem um novo momento de estabelecimento da relação da região do centro pioneiro não mais como uma única e centralidade absoluta, se apresentam como elementos da configuração espacial, principalmente das cidades contemporâneas, e portanto, principais ferramentas das dinâmicas e práticas urbanas. Normalmente, as centralidades correspondem a uma concentração ou destaque para uma determinada área ou equipamento de grande atração e fluxo. Tal fator retrata a lógica centro-periferia, vendo uma centralidade como ruptura e descontinuidade da produção espacial fragmentada (LOPES JÚNIOR; DOS SANTOS, 2009).

É perceptível a relação centro-periferia estar associada à formação das centralidades, haja visto que o processo decorre de um afastamento da área central e a conformação de novas espacialidades, como as periferias, que uma vez estabelecidas recebem as centralidades nas grandes cidades atuais. Dessa forma, fica evidente a “constatação de que há várias centralidades em definição e diferentes periferias em constituição” (SPOSITO, 2001, p. 89). Isso reflete a respeito do processo de descentralização, compreendido pela perda de um centro absoluto e unitário para uma multiplicidade, com escalas, sentidos, e características diversas e presentes em toda a cidade.

Mas a formação das centralidades ocorre aleatoriamente? Todo o processo de transformação espacial, com a descentralização, proveniente da criação de centralidades é conectado a uma rede interesses, orquestrados pelos vetores de desenvolvimento ou pela iniciativa e insistência dos variados promotores urbanos que orientam a produção das cidades.

Tendo visto como as centralidades se apresentam e como se estabelecem no espaço e as relações no contexto citadino, Sposito (1996) credita às transformações socioeconômicas pertinentes aos séculos XX e XXI como responsáveis pelo surgimento das centralidades entendidas como alguns elementos que podem corresponder diretamente ao termo.

Por fim, as centralidades multifacetadas, tal como se apresentam no espaço e na reestruturação urbana, constituem hoje peças elementares em uma cidade. É possível narrar as centralidades como fios condutores do processo de desenvolvimento, surgimento de novas áreas, crescimento das cidades, e portanto, a torna um elemento complexo dos estudos urbanos.

FORMAÇÃO DAS CENTRALIDADES EM GOIÂNIA

Goiânia é uma cidade relativamente nova, planejada no auge da urbanização brasileira, e estabelece o que reconhecemos quase em todos os espaços urbanos das nossas metrópoles. Uma vez planejada, foi demarcada pelo seu centro histórico durante um bom tempo, e com relevância ainda na atualidade, bem como por áreas de valor histórico e centrais, remanescentes ao surgimento da cidade, como Campinas. Essas áreas se estabeleceram como centralidades fundamentais e únicas, mas dada a escala e a metropolização de Goiânia, a realidade hoje é diferente (RIBEIRO, 2004).

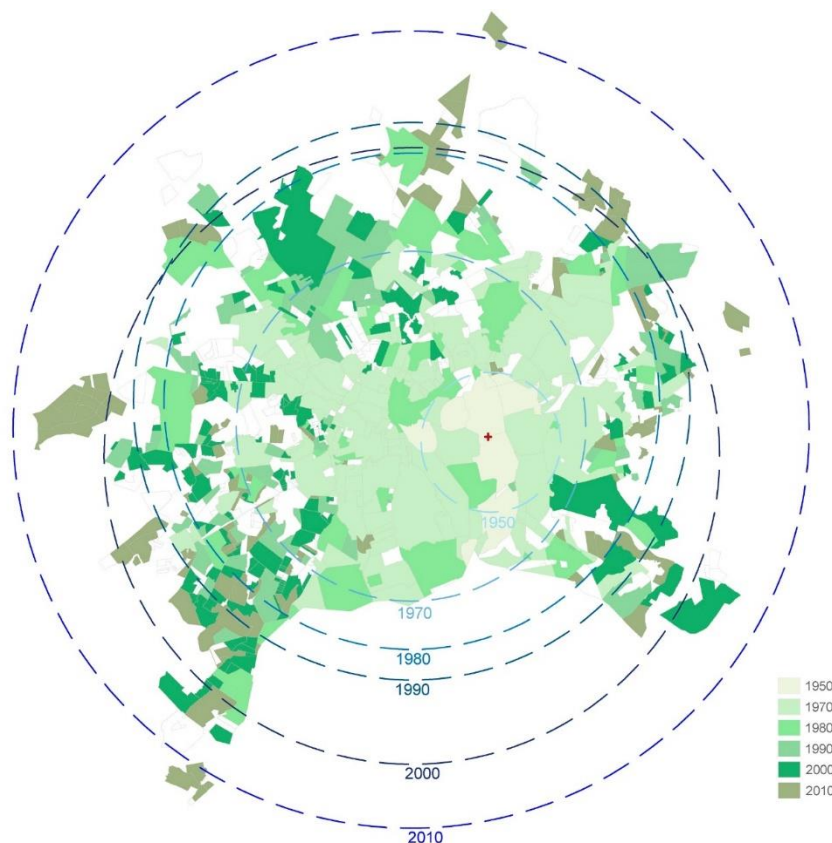
O crescimento da cidade, como já vimos, é bastante marcado pelo processo de descentralização, e assim ocorre com Goiânia, com diversos espaços de centralidades por todo o perímetro do município, sendo impulsionados desde o planejamento original na década de 1930, dos planos que a cidade ganhou com projetistas nas primeiras décadas de existência, até as ações atuais. Essa trajetória é marcada pelo protagonismo de Atílio Corrêa Lima, de 1933-1935, Armando de Godoy em 1937, Luís Saia, de 1959 a 1962, Jorge Wilhelm, de 1967-1979, e da Engevix, de 1989 a 1992, em um primeiro momento (RODOVALHO, 2008). Mais atual, temos os planos diretores elaborados pela prefeitura, como em 2007, e outro que está em atualização, até agora apenas como uma minuta de lei de 2019. Esse relato e o comportamento das centralidades goianienses é o que se pretende aprofundar aqui.

A leitura que foi possível de ser realizada, com base nos levantamentos histórico-historiográficos e documentais, se deu a partir de três situações – expansão da cidade; eixos e sistema viário; e centralidades – para compreender os padrões de fluxos e deslocamentos das centralidades na capital.

A partir de um mapeamento da expansão urbana de Goiânia ao longo das décadas foi possível perceber tendências e ritmos da evolução urbana para um princípio do objetivo de análise (figura 02). Nota-se que a cidade tem o núcleo pioneiro e uma espécie de centro expandido até 1950. Dessa data em diante ocorre o que se chama de um primeiro movimento de expansão significativa em que a cidade já assumia maiores alçadas de áreas urbanas incorporadas ao município e do índice populacional, praticamente em um mesmo ciclo até os anos de 1970. De 1970 a diante a cidade tomou novas proporções e a expansão se tornou ainda mais intensa, acelerada e espraiada, muito por conta de uma ideia de metropolização, das mudanças de tipologias e paisagem urbana, da especulação imobiliária e da periferização. Nos anos subsequentes até a atualidade, como ilustra o mapa, a cidade sempre adquire e alcança regiões mais distantes e cresce a todo instante, quase sempre de maneira desigual (BELLORIO, 2013).

O que fica válido registrar, e é possível também com a ajuda da análise através dos anéis de crescimento projetados por cima da expansão urbana, é que a cidade não cresce de maneira concêntrica e igual. Em muitos momentos Goiânia se aproximou muito de um espraiamento orientado para a região oeste como um todo, por exemplo. É perceptível que antes mesmo de algumas áreas centrais serem ocupadas, outras a quilômetros de distância já estavam sendo formadas.

Figura 02 – Mapa síntese da expansão da malha urbana e anéis de crescimento da cidade de Goiânia ao longo das décadas



Fonte: Autores (2021)

O sistema viário sempre teve, desde o planejamento inicial, uma importância na estrutura urbana de Goiânia (figura 03). Quando ainda era comportado apenas pelas vias do núcleo pioneiro, a Avenida Goiás tinha a conexão norte-sul, enquanto a Avenida Anhanguera leste-oeste, limitando a área central a Avenida Paranaíba tinha esse papel, e fechava o “triângulo” formado pelas avenidas Araguaia e Tocantins que se conectavam com o “coração da cidade”, a Praça Cívica. Dentro desse recorte girava a centralidade como um todo, ou as centralidades “centrais”, com os centros comerciais, de poder e cívico (RIBEIRO, 2004).

No plano de Atílio, e no plano do seu sucessor, Armando de Godoy, os eixos viários de Goiânia já assumiam papéis para o centro expandido, como é o caso da Avenida Anhanguera, como uma importante conexão entre o centro e a região de Campinas, a Rua 10 (ou Avenida Universitária), que iria levar o fluxo do centro para o Setor Universitário, bem como outras primeiras vias estruturais que induziriam um movimento ao sul, para o Setor Sul, e à oeste para o Setor Oeste e Setor Marista, conforme revela Rodovalho (2008).

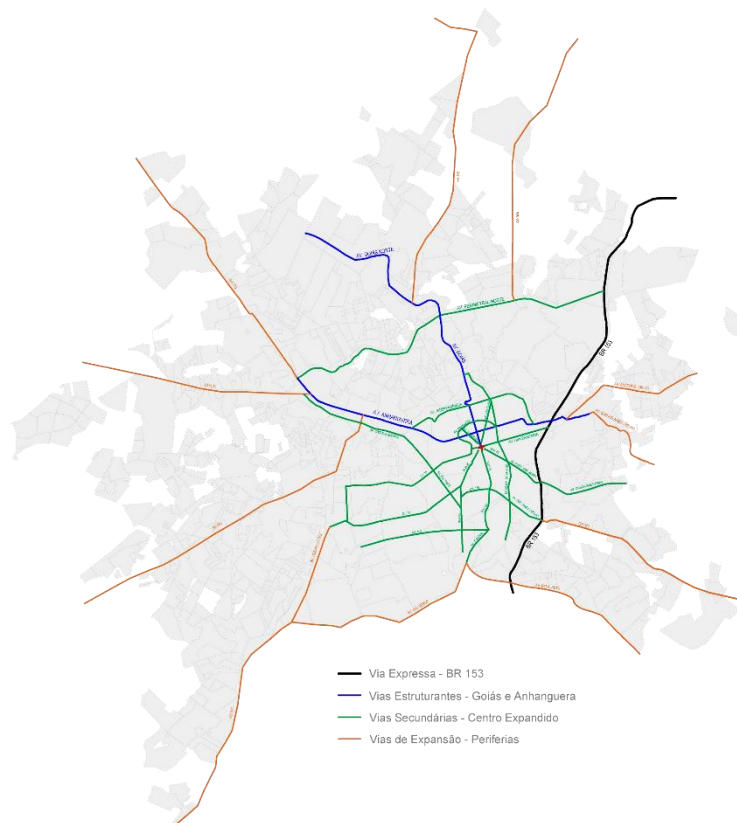
A partir dos anos de 1950, em virtude do rodoviarismo no Brasil, foi elaborada a proposta da BR153, responsável por cortar Goiânia de norte a sul, articulando a cidade aos loteamentos da redondeza, onde seria executada a rodovia. Entretanto, foi no planejamento de Luis Saia que essa questão foi incluída no ordenamento urbano e territorial da cidade, como retrata Moyses (2004). Pela questão política nacional da época, esse plano não foi executado, sendo retomado anos depois com a introdução de Jorge Wilhelm.

No final dos anos 1960, Wilhelm assumiu o Plano de Desenvolvimento Integrado de Goiânia, e relatou alguns pontos sobre os eixos viários, como a questão da valorização das regiões da BR153, o protagonismo da Avenida Anhanguera como um eixo de relevância comercial e estímulo de desenvolvimento no sentido leste-oeste, e ainda a Avenida Goiás, como elencou, eixo de integração para a demanda ao norte da capital (RODOVALHO, 2008).

Na década de 1990, com o plano da Engevix, algumas considerações foram tomadas a respeito do sistema viário, incentivando a ligação com os polos da cidade. Dessa maneira, apresenta-se a Avenida Perimetral Norte como um importante via na região norte de Goiânia, assim como o estabelecimento das vias “T”, a exemplo da Avenida T-63, em uma área de forte impulsionamento, verticalização e adensamento. A região da BR-153, principalmente onde hoje é o Jardim Goiás, tornou-se uma grande atração para a instalação de equipamentos, ou seja, de centralidades (BELLORIO, 2013).

Outros eixos são considerados, de acordo com a autora, como a Marginal Botafogo, e as avenidas radiais, favorecendo um rápido acesso de uma área a outra da cidade, bem como vias limítrofes, como a Avenida Rio Verde, na divisa de Goiânia e Aparecida de Goiânia, que representa forte direcionamento para a conurbação dos municípios. Vale ainda ressaltar, que com a expansão da cidade, sua periferização, e tipologias como os condomínios horizontais e a própria metropolização, por consequência dependentes do compartilhamento de acesso aos municípios vizinhos, várias vias arteriais e que se estendem em rodovias compõem o tecido urbano e, ao mesmo tempo, o fluxo intermunicipal.

Figura 03 – Mapa síntese do sistema viário identificando os eixos estruturantes e de desenvolvimento de Goiânia



Fonte: Autores (2021)

Mais recentemente, o Plano Diretor (2007) e confirmado pelo que ainda está em desenvolvimento e atualização, denotam um valor ao sistema viário, entendendo-os como “Eixos de Desenvolvimento Exclusivos ou Preferenciais”, querendo dizer com isso as regiões que receberam incentivos e que comportam os fluxos inerentes de centralidades.

É objetivo do trabalho extrair de algumas centralidades a representatividade de um padrão de formação ao longo da construção espacial da cidade (figura 04). Como dito a respeito dos eixos estruturantes da cidade, o núcleo pioneiro se estabeleceu como a primeira centralidade, e portanto, é hoje uma centralidade consolidada, mesmo com as mutações e diferenciação de dinâmicas e protagonismo ao longo do tempo. A Praça Cívica desde o surgimento se manteve como um símbolo de poder e concentração das manifestações cívicas por parte de toda a população, bem como o cruzamento das Avenidas Goiás e Anhanguera que tinham um valor para o uso financeiro e depois foi substituído pelo valor apenas comercial, e mais abaixo, na região da Praça do Trabalhador, que encaminhava a cidade para uma zona antigamente ferroviária e industrial, se estabelece fortemente como um polo comercial, pela feira Hippie, pelo complexo da Rua 44 e um canal de acesso da cidade pela rodoviária que há décadas se encontra no local.

A região do Setor Campinas, existente desde antes do surgimento de Goiânia se mantém como uma centralidade consolidada no sentido da sua permanência e relevância ao longo de todo o tempo. Já obteve na história do município características diferentes, mas sempre um polo atrativo, a exemplo de hoje, como um nicho comercial, que atrai pessoas da cidade e forasteiros.

Uma segunda classificação, para propiciar a leitura das centralidades, são centralidades ampliadas. Elas foram existindo a partir da ampliação do centro pioneiro até a expansão mais efetiva da cidade. Um exemplo é o Setor Universitário, com os Campus da Universidade Federal de Goiás e da Pontifícia Universidade Católica de Goiás, a partir de 1960, sendo uma das primeiras centralidades conformada pelas instituições de ensino superior.

O Setor Oeste também assumiu um valor nessa categoria, como um importante espaço para o centro financeiro da cidade nas primeiras décadas de desenvolvimento, assim como outros usos, como o hoteleiro.

Com um crescimento mais acentuado para regiões distantes, centralidades importantes foram demarcadas nas periferias, como o exemplo do aeroporto de Goiânia, inaugurado em 1955, localizado a uma distância considerável, mas com um papel central e importante para abranger todo um município. Este próximo a um eixo rodoviário, a BR153, assim como a instalação de equipamentos de grande porte, como o Estádio Serra Dourada, de 1975, e o Shopping Flamboyant, nos anos 1980, com a característica dos “malls” americanos, que representavam no planejamento uma nova modalidade de centralidade. O autódromo de Goiânia também foi inserido nesse escopo quando se torna um símbolo ou catalisador de desenvolvimento e crescimento da cidade, sobretudo, com a concentração dos condomínios horizontais na região (BELLORIO, 2013). O Plano de 1992 continha uma parte dedicada aos grandes equipamentos.

Com a mesmas lógica dos anteriores, mas agora chamados aqui de centralidades novas e em consolidação, temos o Setor Marista como um atrativo

Figura 04 – Mapa síntese demonstrando algumas centralidades de Goiânia



Na região norte, mais recentemente, a partir de 2013, o Shopping Passeio das Águas demonstrou uma operação semelhante àquela que o Shopping Flamboyant fez no passado, e já impulsiona investimentos para a região, gerando expectativas para questões como usos dinâmicos, atração da economia, verticalização e adensamento para seus espaços lindeiros nos próximos anos. A UFG, localizada bem proximamente a este equipamento no Campus Samambaia, desde 1971, se responsabiliza pelo fluxo municipal e intermunicipal ao longo dos deslocamentos para sua região de implantação, e também a composição de bairros e outros usos nos arredores.

A mesma regra dos equipamentos enquanto marcos de referência e catalisadores de desenvolvimento foi feita nos extremos de Goiânia, que embora se localize na vizinha cidade de Aparecida de Goiânia, a instalação do Buriti Shopping em 1996 colaborou para o desenvolvimento de bairros na região, por exemplo o Parque Amazônia e todo o eixo da Avenida Rio Verde, conforme citado por Rodovalho (2008). O processo de descentralização é tão forte e presente que regiões definitivamente periféricas e distantes do centro da cidade conseguem adquirir uma relativa autonomia em relação ao restante da cidade, no sentido de que estão abarcadas com todos os usos e serviços que se ofertam no espaço urbano concentrado naquela região, como é o exemplo do Setor Garavelo e extensamente a toda a crescente região Sudoeste da cidade.

CENTRALIDADES EM GOIÂNIA NO SÉCULO XXI

Após o exame das conceituações e definições de centralidades, bem como da abordagem da evolução urbana e das transformações decorrentes da expansão da cidade de Goiânia, é possível fazer uma leitura mais crítica para se compreender o paradigma das centralidades enquanto estratégia política e econômica da produção do espaço urbano.

Em Goiânia é possível perceber as manifestações espaciais distintas, desde o núcleo pioneiro e suas adjacências como uma centralidade, até uma cidade polinucleada ou policentralizada, referente ao processo entendido por multicentralidade ou policentralidade (CANDIDO, 2014). Percebe-se que os meios para análise utilizados na pesquisa – a expansão da malha urbana, os eixos estruturantes do sistema viário, e as centralidades enquanto pontos e marcos referenciais se sobrepõem e se correspondem. Com isso, fica demonstrado que no processo de formação da cidade ditou o emprego e o surgimento desses espaços de centralidade.

Tal proposta para as primeiras centralidades tem um viés completamente político e de organização setorial, enquanto ainda enviesado pelo planejamento moderno, com uma setorização muito bem definida. Ao passo que a cidade, ao assumir seu papel de organismo vivo, passível e inerente de mutações, perde o controle dessa lógica racional e entram outros fatores, como: políticos, sociais, culturais, econômicos, entre outros.

Como estrutural dentro do planejamento urbano brasileiro, a cidade do e para o capital, é a que se sobrepõe sobre todas as outras, e com Goiânia não foi diferente, haja visto o seu reflexo enquanto cidade desigual. Poderíamos dizer com isso, que quase todos os movimentos dos planos, principalmente os mais recentes, que englobavam estratégias para o desenvolvimento da cidade buscavam retorno financeiro, e o principal agente seria o dos promotores imobiliários (GUIMARÃES, 2016).

Pode ser que ainda no núcleo pioneiro e no centro expandido a cidade poderia ter um controle da distribuição e pulverização dos primeiros subcentros, mas ao passo que alguém dita uma nova metodologia, de impulsionar o crescimento da cidade, deslocar usos relevantes para quilômetros de distância, tinham o objetivo principal de especulação, para levar investimentos e agregar valor à terra. Em Goiânia vemos muito fortemente exemplificado, e com resultados nos dias atuais, como alguns bairros se tornaram elitizados e destinados a uma única parcela e classe social da população, por conta dos

investimentos que outrora obtiveram. E o mesmo se faz nas periferias, quando entra, via de regra, a ideia dos grandes equipamentos, isolados (até então) as margens das rodovias, com qual propósito? Foi o que ocorreu com a região do Jardim Goiás, por exemplo (figura 05).

Figura 05 – Jardim Goiás, em Goiânia, com as rodovias BR153 e GO020, e grandes equipamentos e dinâmicas urbanas, como verticalização e adensamento



Fonte: Fernando Leite – Jornal Opção (2015)

Essa lógica pode ser bastante reverberada na região Sudeste de Goiânia. Até pouco tempo foi uma das últimas regiões a ter uma ocupação consolidada, mas foi a movimentação nas proximidades da BR153 e da GO020 com a instalação de equipamentos, como shopping center, e a própria prefeitura que alteraram essa realidade. Um polo atrai o outro. A partir do momento que houve a concentração do Paço Municipal na região, automaticamente se atrai novos usos, como vemos sendo feito na atualidade, em que se expandem novos bairros e equipamentos com focos nos setores de comércio, serviços e residenciais, portanto, uma localidade altamente atrativa nos padrões atuais (figura 06). Os condomínios horizontais são a prova viva, mostrando um completo interesse na área, influenciados pela presença de centralidades e às vezes até se tornando uma, pela máxima ocupação, concentração, predomínio e atração dos deslocamentos citadinos.

Figura 06 – Paço Municipal de Goiânia em primeiro plano. Ao fundo, à esquerda, início de um processo de verticalização e consolidação e, à direita, os condomínios horizontais



Fonte: Cassio Vasconcellos – Fotografias Aéreas (sem data)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dentro da produção do espaço urbano, as centralidades, como alvo e reflexão principal desse estudo, se estabelecem por si só paradigmas que ditaram desde seu surgimento muitas ações da dinâmica de desenvolvimento das cidades. O primeiro exemplo é o claro estabelecimento do centro ou núcleo pioneiro como uma centralidade original, e a partir dele, com as transformações do espaço, novas regiões foram sendo imputadas com essas definições. Essas regiões poderiam nesse momento se encontrar por toda o perímetro urbano, adquirir condições próprias e independentes e serem catalisadores e marcos/elementos de referência, em várias escalas e categorias.

Quando se propôs visualizar as centralidades em Goiânia desde o seu surgimento, percebe-se como o processo também ocorreu dessa maneira, e por isso foi possível observar como o centro reagia quando protagonista e único espaço central, e como ocorreram as primeiras centralidades, com uma espécie de evolução da cidade para um centro expandido. Essa primeira expansão e descentralização ocorre em bairros ainda caracterizados na região central, mas que já se destinavam outros focos, como centralidades unicamente comerciais, financeiras, institucionais, entre outras. Só depois disso, mas também, com visão atual, toda a cidade compõe-se de áreas centrais e de centralidades pulverizadas e polinucleadas, o que corresponde a uma escala diferente de formação de centralidades em periferias. Esse foi o momento principalmente dos grandes equipamentos e do sistema viário, dando condições de deslocamento, e alcance para regiões cada vez mais afastadas.

Com a tríade estabelecida no artigo entre: expansão urbana, eixos viários de desenvolvimento e centralidades especializadas, após leituras e análises separadas e conjuntas é perceptível a justaposição e correspondência dos três elementos norteadores e como foram essenciais pra base de construção do espaço urbano de Goiânia, tanto quando orientado pelo planejamento oficial, como pela própria apropriação. Também se denota as questões enfrentadas e mais vistas com clareza no século XXI, das centralidades enquanto mecanismo de construções de um produto espacial urbano por meio de interesses socioeconômicos, que podem influenciar no debate das centralidades enquanto dinâmicas além de descentralizadoras, também responsáveis por parte da segregação, ou seja, tudo que for gerador um produto social do espaço.

REFERÊNCIAS

BELLORIO, Grazielli Bruno. *Adensamento e verticalização em Goiânia nos Planos Diretores 1968-2007*. 2013. 178 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial) – Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2013.

BEZERRA, Maria do Carmo de Lima; CAVALCANTE, Cláudia Varizo. O Plano Diretor e os elementos formadores de novas centralidades intraurbanas. *Ciência & Trópico*, v. 33, n. 2, p. 219-241, 2009.

CANDIDO, Jônatas Lima. Multicentralidade e policentralidade: a zona norte de Londrina. In: *VII Congresso Brasileiro de Geógrafos*, s.n., 2014, Vitória. Anais... Vitória, 2014.

GUIMARÃES, Leandro da Silva. O modelo de urbanização brasileiro: notas gerais. *GeoTextos*, Salvador, v. 12, n. 1, p. 13-35, jul. 2016.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

_____. *A revolução urbana*. 3 ed. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

LOPES JÚNIOR, Wilson Martins; DOS SANTOS, Regina Celia Bega. Novas centralidades na perspectiva da relação centro-periferia. *Sociedade & Natureza*, Uberlândia, v. 21, n. 3, p. 351-359, dez. 2009.

MOREIRA, Ruy. O espaço e o contra espaço. In: SANTOS, Milton et al. *Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial*. Rio de Janeiro: Lamparina, 2007, p. 72-108.

MOYSES, Aristides. *Goiânia, metrópole não planejada*. Goiânia: Editora UCG, 2004.

PREFEITURA DE GOIÂNIA. *Minuta de Lei 2019*. Goiânia: SEPLANG, 2019.

_____. *Plano Diretor de 1992*. Goiânia: IPLAN, 1992.

_____. *Plano Diretor de 2007*. Goiânia: SEPLAM, 2007.

RIBEIRO, Maria Eliana Jubé. *Goiânia, os planos, a cidade e o sistema de áreas verdes*. Goiânia: Editora UCG, 2004.

RODOVALHO, Márcia Oliveira. *Análise do planejamento urbano e efetividade dos Planos Diretores de Goiânia*. 2008. 83 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial) – Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2008.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. São Paulo, Edusp: 2002.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Centro e as formas de expressão da centralidade urbana. *Revista de Geografia*, São Paulo, v. 10, p. 1-18, 1991.

_____. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intraurbana. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). *Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média*. Presidente Prudente: Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP, 2001.

_____. Reestruturação da cidade. In: MELO, Jayro Gonçalves (org.). *Região, cidade e poder*. Presidente Prudente: GASPERR, 1996.

_____. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida.; CORRÊA, Roberto Lobato.; PINTAUDI,

Silvana Maria. (org.). *A cidade contemporânea: segregação espacial*. São Paulo: Editora Contexto, 2013.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra-Urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP/Lincoln Institute, 2001.