



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS (UFG)
FACULDADE DE ARTES VISUAIS (FAV)
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PROJETO E CIDADE (PPGPC)

MOISÉS JOHN DOS SANTOS ALVES SOUZA

Procedimento metodológico para identificação de subcentros urbanos
de comércio e serviços: um estudo aplicado às cidades médias, o caso
de Anápolis, Goiás

GOIÂNIA

2021



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE ARTES VISUAIS

TERMO DE CIÊNCIA E DE AUTORIZAÇÃO (TECA) PARA DISPONIBILIZAR VERSÕES ELETRÔNICAS DE TESES

E DISSERTAÇÕES NA BIBLIOTECA DIGITAL DA UFG

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Goiás (UFG) a disponibilizar, gratuitamente, por meio da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD/UFG), regulamentada pela Resolução CEPEC nº 832/2007, sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a [Lei 9.610/98](#), o documento conforme permissões assinaladas abaixo, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

O conteúdo das Teses e Dissertações disponibilizado na BDTD/UFG é de responsabilidade exclusiva do autor. Ao encaminhar o produto final, o autor(a) e o(a) orientador(a) firmam o compromisso de que o trabalho não contém nenhuma violação de quaisquer direitos autorais ou outro direito de terceiros.

1. Identificação do material bibliográfico

Dissertação Tese

2. Nome completo do autor

Moisés John do Santos Alves Souza

3. Título do trabalho

PROCEDIMENTO METODOLÓGICO PARA IDENTIFICAÇÃO DE SUBCENTROS URBANOS DE COMÉRCIO E SERVIÇOS: um estudo aplicado às cidades médias, o caso de Anápolis, Goiás

4. Informações de acesso ao documento (este campo deve ser preenchido pelo orientador)

Concorda com a liberação total do documento SIM NÃO

[1] Neste caso o documento será embargado por até um ano a partir da data de defesa. Após esse período, a possível disponibilização ocorrerá apenas mediante:

- a) consulta ao(a) autor(a) e ao(a) orientador(a);
 - b) novo Termo de Ciência e de Autorização (TECA) assinado e inserido no arquivo da tese ou dissertação.
- O documento não será disponibilizado durante o período de embargo.

Casos de embargo:

- Solicitação de registro de patente;
- Submissão de artigo em revista científica;
- Publicação como capítulo de livro;
- Publicação da dissertação/tese em livro.

Obs. Este termo deverá ser assinado no SEI pelo orientador e pelo autor.



Documento assinado eletronicamente por **Erika Cristine Kneib, Professora do Magistério Superior**, em 06/08/2021, às 12:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

Documento assinado eletronicamente por **MOISÉS JOHN DOS SANTOS ALVES SOUZA, Discente**, em 13/08/2021, às 23:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do

17/08/2021

SEI/UFG - 2261300 - Termo de Ciência e de Autorização (TECA)



[Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.](#)



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **2261300** e o código CRC **04FCB113**.

Referência: Processo nº 23070.038484/2021-74

SEI nº 2261300

MOISÉS JOHN DOS SANTOS ALVES SOUZA

Procedimento metodológico para identificação de subcentros urbanos de comércio e serviços: um estudo aplicado às cidades médias, o caso de Anápolis, Goiás

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Projeto e Cidade da faculdade de Artes Visuais da Universidade Federal de Goiás (UFG), como requisito para obtenção do título de mestre em Projeto e Cidade.

Área de concentração: Projeto, Teoria, História e Crítica

Orientadora: Professora Doutora Érika Cristine Kneib

GOIÂNIA
2021

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UFG.

Souza, Moisés John dos Santos Alves

Procedimento metodológico para identificação de subcentros urbanos de comércio e serviços [manuscrito] : um estudo aplicado às cidades médias, o caso de Anápolis, Goiás / Moisés John dos Santos Alves Souza. - 2021.

113 f.: il.

Orientador: Profa. Dra. Érika Cristine Kneib.
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Goiás, Faculdade de Artes Visuais (FAV), Programa de Pós-graduação em Projeto e Cidade, Goiânia, 2021.

Bibliografia. Anexos.

Inclui mapas, fotografias, tabelas, lista de figuras, lista de tabelas.

1. Subcentros urbanos. 2. Cidades médias. 3. Procedimento metodológico. 4. Comércio e serviços. 5. Anápolis. I. Kneib, Érika Cristine, orient. II. Título.

CDU 72



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE ARTES VISUAIS
ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO

Ata nº 10 da sessão de Defesa de Dissertação de **Moisés John dos Santos Alves Souza**, que confere o título de Mestre(a) em **Projeto e Cidade**, na área de concentração em **Projeto, Teoria, História e Crítica**.

Ao/s **trinta de julho de dois mil e vinte e um**, a partir da(s) **quinze horas**, por meio de videoconferência, realizou-se a sessão pública de Defesa de Dissertação intitulada **“PROCEDIMENTO METODOLÓGICO PARA IDENTIFICAÇÃO DE SUBCENTROS URBANOS DE COMÉRCIO E SERVIÇOS: um estudo aplicado às cidades médias, o caso de Anápolis, Goiás.”** Os trabalhos foram instalados pelo(a) Orientador(a), Professor(a) Doutor(a) **Erika Cristine Kneib (PPGPC/UFG)** com a participação dos demais membros da Banca Examinadora: Professor(a) Doutor(a) **Celene Cunha Monteiro Antunes Barreira (IESA/UFG)**, membro titular externo; Professor(a) Doutor(a) **Karla Emmanuela Ribeiro Hora (PPGPC/UFG)**, membro titular interno. Durante a arguição os membros da banca **não fizeram** sugestão de alteração do título do trabalho. A Banca Examinadora reuniu-se em sessão secreta a fim de concluir o julgamento da Dissertação, tendo sido(a) o(a) candidato(a) **Aprovado(a)** pelos seus membros. Proclamados os resultados pelo(a) Professor(a) Doutor(a) **Erika Cristine Kneib**, Presidente da Banca Examinadora, foram encerrados os trabalhos e, para constar, lavrou-se a presente ata que é assinada pelos Membros da Banca Examinadora, ao(s) **trinta de julho de dois mil e vinte e um**.

TÍTULO SUGERIDO PELA BANCA



Documento assinado eletronicamente por **Erika Cristine Kneib, Professora do Magistério Superior**, em 02/08/2021, às 08:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Celene Cunha Monteiro Antunes Barreira, Usuário Externo**, em 03/08/2021, às 10:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Karla Emmanuela Ribeiro Hora, Professora do Magistério Superior**, em 16/08/2021, às 10:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador 2238148 e o código CRC F02A4D16.

Referência: Processo nº 23070.038484/2021-74

SEI nº 2238148

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Jeová Deus por ter chegado até aqui, por todas as coisas agradeço a ele.

À minha família, que inclui meus tios, meus primos, minha mãe e minha avó, com destaque para minha avó, que sempre me apoiou em todas as fases da minha vida.

À minha orientadora, Dra. Érika Cristine Kneib, por toda a paciência e dedicação depositadas no processo de elaboração deste trabalho. Uma profissional de destaque que se dedica ao máximo para contribuir no desenvolvimento profissional de seus orientandos, além de ser uma pessoa compreensível, qualidade muito necessária para um orientador em um processo de mestrado, sobretudo no atual contexto, em que a humanidade enfrenta uma crise de saúde pública causada por uma pandemia.

À professora Dra. Celene Cunha Monteiro Antunes Barreira pelo apoio, apoio esse que me foi dado antes mesmo de iniciar o mestrado em Arquitetura e Urbanismo na FAV/UFG.

À professora Dra. Mary Anne Vieira Silva, que vem acompanhando meu desenvolvimento acadêmico desde o início da graduação em Geografia. Devo citar também o apoio dado por ela no que diz respeito a graduação e mestrado em Arquitetura e Urbanismo.

Aos meus amigos, que contribuíram principalmente em sentido emocional, dentre eles o João Landim e o Mateus Alves.

A todos os meus colegas, devo dizer que é uma turma adorável, de pessoas determinadas e amigas.

E por fim, aos professores do PPGPC pelo empenho dado em prol do desenvolvimento do programa como um todo.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figuras

Figura 1: Mapa de localização do município de Anápolis, Goiás.....	60
Figura 2: Vista panorâmica da cidade de Anápolis, Goiás, a partir da BR-153, região Leste da cidade.....	61
Figura 3: Classificação dos bairros por quantidade de empresas de comércio e serviços.....	64
Figura 4: Classificação dos bairros por densidade de empresas de comércio e serviços.....	65
Figura 5: Subcentros identificados em Anápolis, Goiás.....	66
Figura 6: Situação dos bairros de Anápolis a partir dos resultados do procedimento metodológico proposto.....	69
Figura 7: Vista Setor Central, sentido Leste.....	75
Figura 8: Vista Setor Central, sentido Leste.....	75
Figura 9: Comércio na Avenida Brasil, Setor Central.....	77
Figura 10: Avenida Brasil, Setor Central.....	78
Figura 11: Viaduto entre as avenidas Brasil e Goiás e Rua Barão do Rio Branco, Setor Central.....	78
Figura 12: Viaduto entre a Avenida Brasil e Rua Amazílio Lino, Setor Central.....	79
Figura 13: Vista do bairro Jundiaí, sentido Leste.....	81
Figura 14: Vista do bairro Jundiaí, sentido Oeste.....	81
Figura 15: Comércio da Avenida São Francisco, bairro Jundiaí.....	82
Figura 16: Teatro São Francisco, Bairro Jundiaí.....	86
Figura 17: Parque Ambiental Ipiranga, Bairro Jundiaí.....	86
Figura 18: Congestionamento na Avenida Mato Grosso, bairro Anápolis City, sentido região Leste.....	87
Figura 29: Shopping na Avenida Fernando Costa, Bairro Vila Jaiara.....	89
Figura 20: Comércio na Avenida Fernando Costa, Bairro Vila Jaiara.....	90

LISTA DE TABELAS

Tabelas

Tabela 1: Subcentros identificados em Anápolis, Goiás.....	67
Tabela 2: Classificação dos subcentros identificados em Anápolis, Goiás.....	67
Tabela 3: Bairros que atingiram apenas um dos valores de corte.....	70
Tabela 4: Segmentos comerciais de destaque por bairro – subcentros.....	83
Tabela 5: Localização dos Shoppings Centers, Galerias, Camelódromos e Complexos comerciais de Anápolis.....	85

LISTA DE QUADROS

Quadros

Quadro 1: Principais metodologias baseadas em valores de corte aplicadas para identificação de subcentros urbanos no contexto internacional.....	51
Quadro 2: Principais estudos voltados para identificação de subcentros urbanos a partir de metodologias baseadas em valores de corte em cidades brasileiras.....	52
Quadro 3: Metodologias baseadas em valores de corte: Giuliano; Small (1991) e o procedimento proposto.....	53
Quadro 4: Estudos voltados para identificação de centralidades em Anápolis, Goiás.....	68

LISTA DE ANEXOS

Anexos

ANEXO 1: Mapa mostrando a situação do trânsito às 18h11m nas vias de acesso à região Leste pelo Bairro Jundiáí.....	106
ANEXO 2: Mapa mostrando a situação do trânsito às 18h12m nas vias de acesso à região Leste pelo Bairro Jundiáí.....	106
ANEXO 3: Mapa mostrando a situação do trânsito às 18h14m nas vias de acesso à região Leste pelo Bairro Jundiáí.....	107
ANEXO 4: Mapa mostrando a situação do trânsito às 18h14m nas vias de acesso à região Leste pelo Bairro Jundiáí.....	107
ANEXO 5: A maior obra de mobilidade urbana de Anápolis, construção de dois viadutos e corredores de ônibus na Avenida Brasil Sul e Norte.....	108
ANEXO 6: Obra de construção do viaduto entre as Avenidas Presidente Kennedy e Universitária.....	108
ANEXO 7: Obra de construção do viaduto Nelson Mandela.....	109
ANEXO 8: Obra de construção do viaduto Nelson Mandela.....	109
ANEXO 9: Obra de recapeamento de avenidas e ruas de tráfego intenso.....	110

RESUMO

A alteração da dinâmica de mobilidade urbana propiciada pela prioridade ao automóvel - que no Brasil proliferou-se dentre as classes de alta renda a partir da década de 1970 - gerou significativas mudanças na configuração espacial das cidades brasileiras. Com as novas possibilidades de deslocamento urbano, foi possível expandir as direções de crescimento das cidades. Devido à essa expansão, a existência de um único centro já não foi mais suficiente para atender às demandas da cidade como um todo. Iniciou-se assim um processo de formação de novas centralidades, orientadas pela busca de maior acessibilidade aos espaços de consumo, a fim de torná-los mais próximos das novas áreas residenciais. Novas centralidades surgiram para diferentes classes e em diferentes regiões do espaço urbano. Para compreensão deste processo, se faz necessário, para além da análise teórica, identificar, localizar e caracterizar as centralidades, a fim de compreender como essas se espacializam nas cidades. Sendo assim, o trabalho desenvolve um procedimento metodológico que possibilita identificar subcentros de comércio e serviços, fornecendo uma contribuição teórica e aplicada acerca do estudo das centralidades urbanas. O procedimento proposto identifica subcentros de comércio e serviços de forma quantitativa, a partir de Valores de Corte. Para teste e validação, o procedimento é aplicado na cidade de Anápolis, estado de Goiás, Brasil. A escolha dessa cidade teve o intuito de contribuir com o estudo da temática no contexto das cidades médias. Como principais resultados, foram identificados dois subcentros na cidade em estudo. À luz do referencial teórico, a análise permitiu identificar o centro expandido da cidade, um subcentro popular e um bairro com tendência a tornar-se subcentro.

Palavras-chave: subcentros urbanos; cidades médias; procedimento metodológico; comércio e serviços; Anápolis.

ABSTRACT

The change in the dynamics of urban mobility brought about by the priority of the automobile - which in Brazil proliferated among the high-income classes from the 1970s onwards - generated significant changes in the spatial configuration of Brazilian cities. With the new possibilities of urban displacement, it was possible to expand the growth directions of cities. Due to this expansion, the existence of a single center was no longer sufficient to meet the demands of the city as a whole. Thus began a process of new centralities formation, guided by the search for greater accessibility to consumer spaces, in order to bring them closer to new residential areas. New centralities emerged for different classes and in different regions of the urban space. In order to understand this process, it is necessary, beyond the theoretical analysis, to identify, locate and characterize the centralities, in order to understand how they are spatialized in cities. Thus, the work develops a methodological procedure that makes possible to identify trade and services subcenters, providing a theoretical and applied contribution to the study of urban centralities. The proposed procedure identifies trade and services subcenters quantitatively, based on Cut-Off Values. For testing and validation, the procedure is applied in the city of Anápolis, state of Goiás, Brazil. The choice of this city intended to contribute to the study of the theme in the context of medium-sized cities. As main results, two subcenters were identified in the city under study. In light of the theoretical framework, the analysis allowed us to identify the city's expanded center, a popular subcenter and a neighborhood tending to become a subcenter.

Keywords: urban subcenters; medium-sized cities; methodological procedure; trade and services; Anápolis.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	17
	1.2 <i>OBJETIVOS</i>	19
	1.2.1 Objetivo geral	19
	1.2.2 Objetivos específicos	19
	1.4 <i>METODOLOGIA</i>	20
	1.5 <i>ESTRUTURA</i>	21
2	REDEFINIÇÃO DE CENTRALIDADES URBANAS: FUNDAMENTOS, AGENTES E PROCESSOS	23
	2.1 <i>ABORDAGENS ACERCA DO CONCEITO DE CIDADE MÉDIA</i>	23
	2.2 <i>O PROCESSO DE REDEFINIÇÃO DE CENTRALIDADES</i>	31
	2.2.1 O processo de redefinição de centralidades no contexto das cidades médias	38
	2.3 <i>A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E AS NOVAS CENTRALIDADES</i>	41
	2.3.1 A atuação do poder público por meio dos instrumentos da política urbana.....	44
3	IDENTIFICAÇÃO DE SUBCENTROS URBANOS	53
	3.1 <i>METODOLOGIAS PARA IDENTIFICAÇÃO DE SUBCENTROS URBANOS</i>	53
	3.1.1 Metodologia baseada em valores de corte	54
	3.2 <i>PROPOSTA DE PROCEDIMENTO METODOLÓGICO QUANTITATIVO PARA IDENTIFICAÇÃO DE SUBCENTROS URBANOS DE COMÉRCIO E SERVIÇOS</i>	57
	3.2.1 Do estabelecimento de valores de corte.....	59
	3.2.2 Dos cálculos de densidade	61
	3.2.3 Da classificação dos subcentros identificados	62
	3.2.4 Da base de dados.....	62
	3.3 <i>APLICAÇÃO DO PROCEDIMENTO METODOLÓGICO</i>	62
	3.3.1 Contextualização da área objeto de estudo	63
	3.3.2 Fase 1 – Tabulação dos dados.....	66
	3.3.3 Fase 2 - Estabelecimento dos valores de corte	67
	3.3.4 Fase 3 – Análise dos resultados	68
4	CARACTERIZAÇÃO DO CENTRO E DAS CENTRALIDADES IDENTIFICADAS	
	79	
	4.1 <i>CENTRO</i>	79

<i>4.2 BAIRRO JUNDIAÍ</i>	85
<i>4.3 BAIRRO VILA JAIARA</i>	94
<i>4.4 CENTRALIDADE E PLANO DIRETOR: O CASO DO PLANO DIRETOR DE ANÁPOLIS</i>	96
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	101
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	104

1 INTRODUÇÃO

O processo de descentralização conjugado ao processo de (re) centralização das atividades terciárias propiciou a formação de novas centralidades urbanas de comércio e prestação de serviços. Esse processo rompeu com a estrutura urbana formada pela existência de um único espaço de consumo, o centro. No contexto das cidades brasileiras, esse processo iniciou-se em meados da década de 1970 (VILLAÇA, 2001). Até essa época, as classes de alta renda residiam no centro devido à acessibilidade aos espaços de consumo que essa localização as oferecia. Contudo, com a dinamização do uso do automóvel, esse quadro mudou, o transporte individual motorizado expandiu as possibilidades de deslocamento no espaço urbano (ÁLVAREZ, 2015). Logo, residir no centro, com o objetivo de estar próximo aos espaços de consumo, deixou de ser a única forma de obter acessibilidade aos mesmos.

Novas possibilidades de deslocamento permitiram a expansão das áreas residenciais das classes de alta renda para além do centro tradicional. Assim, o centro foi, num primeiro momento, abandonado como espaço de moradia. Contudo, na medida em que o segmento comercial também se deslocou nas novas direções de crescimento residencial dessas classes, - devido à acessibilidade desenvolvida nessas direções - o centro passou a ser abandonado também como espaço de consumo (VILLAÇA, 2001). Esse cenário pode ser explicado por dois fatores, sendo o segundo consequente do primeiro: o primeiro é que as classes de alta renda necessitaram de infraestrutura para otimizar o uso do veículo individual motorizado. Assim, o poder público atuou na concretização desse desejo, o que consequentemente deixou essa área urbana com alto grau em acessibilidade. O segundo fator é que o segmento comercial se estabelece onde há acessibilidade. Logo, se a acessibilidade - relacionada às redes viárias- esteve mais desenvolvida na direção de crescimento das classes de alta renda, foi para essa direção que o comércio e os serviços buscaram se expandir. Esse quadro propiciou a formação de uma nova centralidade, o centro expandido. Conforme há a consolidação dessa nova centralidade, amplia-se o processo de deterioração do centro tradicional. O centro passa então a ser abandonado por parte das classes de alta renda como área residencial e como espaço de consumo definitivamente (VILLAÇA, 2001). Contudo, é abandonado por uma classe e apropriado por outra, pois o centro passou a abrigar cada vez mais estabelecimentos de comércio e serviços populares, isto é, voltados para as classes de baixa renda. Na verdade, o centro tradicional passa a ser relegado a elas (CORRÊA, 1989).

Após a formação do centro expandido, surgem ainda outras centralidades em diferentes áreas do espaço urbano e para diferentes classes.

Considerando ser um processo amplo, de difícil compreensão, este trabalho visa analisá-lo com maior profundidade, levando em conta os fundamentos, agentes e processos que o envolve. Contudo, para além da análise teórica, o trabalho propõe desenvolver um procedimento metodológico quantitativo que possibilite a identificação de subcentros a partir da variável comércio e serviços. Conforme mencionado, as cidades contemporâneas possuem múltiplas centralidades dispersas e segregadas, tais quais possuem tamanhos e graus de influência distintos. Sendo assim, este trabalho visa desenvolver um procedimento quantitativo que possibilita dimensionar e localizar de centralidades.

Para teste e validação, o procedimento desenvolvido será aplicado em uma cidade média, a cidade de Anápolis, Goiás. O procedimento tem ainda maior utilidade nas cidades médias caso esse seja utilizado também como um instrumento de planejamento urbano. As cidades médias têm seu processo de formação de centralidades ainda em curso. Por esse motivo, o procedimento seria importante para identificar subcentros potenciais. Se desejados, os mesmos poderiam ser incentivados. Se indesejados, poderiam ser tomadas medidas para que tivessem sua expansão comercial freada. Assim, o procedimento contribui para o planejamento urbano dessas cidades.

1.1 PROBLEMATIZAÇÃO

Para além da análise teórica do processo de formação de centralidades, se faz necessário localizá-las, caracterizá-las e dimensioná-las. Assim, é possível identificar os diferentes tipos de centralidades, tais como: centro expandido; subcentros; eixos comerciais; e centros comerciais (shoppings centers e similares) (VILLAÇA,2001). As centralidades não são homogêneas, há expressões de centralidades voltadas para diferentes classes e em diferentes áreas do espaço urbano. Portanto, é fundamental que se identifiquem os diferentes tipos de centralidades urbanas. Contudo, nota-se que a maior parte das metodologias voltadas para identificação de subcentros objetivam a identificação de subcentros de emprego, como é possível observar nos trabalhos de Giulliano; Small (1991); Small; Song (1994); McMillen; McDonald (1998); Baumont; Bourdon (2002); Lopes; Muñis (2006); Coffey; Sheamur (2007); e Avendaño, (2008).

Nesse trabalho, o foco recai sobre os subcentros de comércio e serviços, por possibilitar a identificação de centralidades que se formam em decorrência do processo de descentralização e (re) centralização das atividades terciárias.

A partir destas considerações, a pesquisa busca responder a seguinte questão: Como definir e identificar subcentros urbanos de comércio e serviços para análise do processo de descentralização e (re) centralização das atividades terciárias?

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Desenvolver um procedimento metodológico quantitativo para identificação de subcentros urbanos de comércio e serviços.

1.2.2 Objetivos específicos

- Analisar o processo de redefinição de centralidades, com foco nas cidades médias;
- Investigar a atuação do poder público através dos instrumentos da política urbana no processo de formação de centralidades;
- Levantar e analisar metodologias existentes de identificação de subcentros urbanos;
- Identificar, mapear e analisar os subcentros presentes na cidade estudo de caso deste trabalho, para teste e validação do procedimento metodológico proposto.

1.3 JUSTIFICATIVA

A justificativa geral do trabalho se relaciona à necessidade de desenvolvimento de uma metodologia que possibilite localizar, caracterizar e identificar subcentros a partir da variável comércio e serviços, buscando uma contribuição teórica e aplicada acerca do estudo das centralidades urbanas. A cidade de Anápolis é o estudo de caso para teste e validação do procedimento metodológico proposto. A escolha da referida cidade se dá pelo seu papel econômico de destaque na rede urbana regional, a cidade abriga a Plataforma Multimodal do Estado de Goiás (SEAD-GO). Além disso, possui um desenvolvido setor terciário que atrai consumidores provenientes de 34 municípios a abranger Goiás e o sul do estado de Tocantins (SPOSITO, 2006).

Das contribuições desta pesquisa,

Para a ciência:

- A) Possibilitar desenvolver um procedimento metodológico para identificação e análise de subcentros a partir da variável comércio e serviços, contribuindo assim para análise da formação de centralidades urbanas de comércio e serviços;
- B) Possibilitar compreender o processo de descentralização e (re) centralização das atividades terciárias, considerando os fundamentos, agentes e processos que o envolvem.

Para o planejamento urbano e para a sociedade:

A pesquisa contribui para estudos e diretrizes que envolvem a gestão pública. O procedimento desenvolvido pode contribuir em processos de planejamento urbano que envolvam ações relacionadas ao ordenamento e reorganização territorial. Nesse sentido, o procedimento desenvolvido pode:

- A) Possibilitar a identificação de subcentros de comércio e serviços, o que contribui na elaboração de diretrizes de ordenamento territorial. O papel do procedimento seria:
 - i) Identificar a expansão de subcentros indesejados, possibilitando que o poder público atue de modo a frear a expansão dos mesmos, visando a distribuição equilibrada de áreas comerciais na cidade
 - ii) Acompanhar o desenvolvimento das áreas comerciais da cidade, obtendo assim controle sobre sua expansão em curto, médio e longo prazo.

Tem-se que a formação de centralidades em áreas estratégicas do espaço urbano é benéfica para a cidade como um todo, os benefícios são sistêmicos, assim, a presente pesquisa e o procedimento desenvolvido contribuem substancialmente para esse objetivo.

1.4 METODOLOGIA

A metodologia deste trabalho consiste em quatro fases distintas, a saber:

- i) elaboração do referencial teórico;
- ii) desenvolvimento do procedimento metodológico;
- iii) teste e validação do procedimento metodológico a partir da aplicação na cidade estudo de caso;
- iv) análises complementares a respeito dos resultados da aplicação do procedimento metodológico.

Inicialmente, apresenta-se o referencial teórico, que traz uma abordagem a respeito dos conceitos de centro e centralidades; e do processo de redefinição de centralidades de comércio e serviços, com ênfase ao papel da acessibilidade na formação de centralidades. O referencial busca compreender o processo a partir da abordagem proposta por Villaça (2001). A abordagem permite obter uma análise ampla do processo de redefinição de centralidades, considerando os fundamentos, agentes e processos que envolvem o mesmo. Na sequência, o referencial é complementado com o levantamento de metodologias existentes para identificação de subcentros urbanos, dentre as quais se destaca o procedimento de Giuliano; Small (2001), baseado em valores de corte, uma das principais referências utilizadas para desenvolver o procedimento proposto.

Posteriormente, desenvolve-se um procedimento metodológico para identificação de subcentros de comércio e serviços, para ser aplicado nas cidades brasileiras, com base na metodologia de valores de corte. A base de dados é proveniente do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ, disponibilizado pela Receita Federal brasileira. Para teste e validação do procedimento proposto, busca-se aplicá-lo na cidade de Anápolis, Goiás.

Por fim, as centralidades identificadas são analisadas à luz do referencial teórico abordado (Capítulo 2). Os tipos de centralidades identificados são: centro expandido; subcentros populares; e centros comerciais (shoppings centers e similares). É abordado ainda sobre os bairros considerados como subcentros potenciais. Esses bairros são aqueles que não atingiram os dois valores de corte estabelecidos, mas que possuem potencial de atingi-los em estudos futuros. A consideração desses bairros é importante para o planejamento urbano.

Ademais, o trabalho faz uma análise complementar no que diz respeito à acessibilidade dos subcentros identificados, considerando a importância dessa qualidade urbana no processo de formação de centralidades de comércio e serviços.

1.5 ESTRUTURA

Esta dissertação estrutura-se em 5 capítulos. O capítulo 1 contém a introdução. O capítulo 2 contém o referencial teórico e revisão de literatura, de modo a embasar o desenvolvimento do procedimento metodológico proposto no capítulo 3. Este capítulo contém abordagens teóricas a respeito do processo de redefinição de centralidades de comércio e serviços, com ênfase ao papel da acessibilidade na formação de centralidades. Busca-se neste capítulo, uma leitura ampla do processo, abordando os fundamentos, agentes e processos que o envolve. O capítulo atende a dois dos objetivos específicos: analisar o processo de redefinição

de centralidades; e investigar a atuação do poder público através dos instrumentos da política urbana no processo de formação de centralidades.

O capítulo 3 é de cunho estritamente metodológico. Primeiramente, o capítulo aborda as principais metodologias voltadas para a identificação de subcentros urbanos. Posteriormente, é proposto um procedimento metodológico para identificação de subcentros de comércio e serviços, baseado em Valores de Corte. O capítulo atende a um dos objetivos específicos: levantar e analisar metodologias existentes de identificação de subcentros urbanos; e ao objetivo geral do trabalho: desenvolver um procedimento metodológico para identificação de subcentros urbanos de comércio e serviços.

No capítulo 4, são apresentados os resultados da aplicação do procedimento. Ademais, com base no referencial teórico abordado no capítulo 2, são feitas análises complementares dos subcentros identificados, de modo a atender a dois dos objetivos específicos: identificar, mapear e analisar os subcentros presentes na cidade estudo de caso deste trabalho a partir do procedimento metodológico proposto; e investigar a atuação do poder público através dos instrumentos da política urbana no processo de formação de centralidades.

Por fim, no capítulo 5, são apresentadas as considerações finais do trabalho.

2 REDEFINIÇÃO DE CENTRALIDADES URBANAS: FUNDAMENTOS, AGENTES E PROCESSOS

Este capítulo traz uma abordagem acerca dos fundamentos, agentes e processos que envolvem o processo de redefinição de centralidades em cidades médias. Para tal, primeiramente, busca-se no tópico 2.1, discutir sobre o conceito de cidade média. Visto sua conotação ambígua, o tópico aborda as principais contribuições teórico-metodológicas relacionadas à análise conceitual do termo. O objetivo é contribuir para o entendimento de cidade média a ser adotado neste trabalho.

Em seguida, no tópico 2.2, é apresentado o referencial relacionado à discussão do processo de redefinição de centralidades. A análise do processo é feita com base na abordagem apresentada por Villaça (2001). A discussão procura enfatizar o papel da acessibilidade na formação de centralidades.

Posteriormente, no tópico 2.3, busca-se discutir brevemente sobre a atuação dos agentes hegemônicos no que tange à produção de centralidades de comércio e serviços. No subtópico 2.3.1 será conduzida uma discussão a respeito da atuação de um agente em específico, o Estado. O objetivo é compreender como se dá sua atuação na produção de centralidades urbanas por meio dos instrumentos da política urbana. No subtópico 2.3.1.1 procura-se, de modo breve, discutir sobre como a formação de centralidades, se pensada de forma estratégica, pode ser benéfica para o espaço urbano.

2.1 ABORDAGENS ACERCA DO CONCEITO DE CIDADE MÉDIA

Antes de se ater à discussão a respeito do processo de redefinição de centralidades em cidades médias, convém discutir sobre o que se entende por ‘cidade média’, considerando a ambiguidade do termo. A sessão apresenta um panorama das principais contribuições teórico-metodológicas relacionadas à análise conceitual do termo ‘cidades médias’. O apanhado teórico visará contribuir para a noção do termo a ser utilizada neste trabalho.

Convém ponderar que o referencial analítico a ser apresentado tem como característica a pluralidade. Pode-se argumentar que não há uma definição unívoca de cidade média: as reflexões teórico-metodológicas consideram múltiplos critérios de análise.

O termo ‘cidades médias’ surgiu no ano de 1971 em um evento intitulado ‘VI Plano de Desenvolvimento Econômico e Social’, na França. À época, as cidades médias foram vistas como parte de estratégias para se pensar soluções para uma rede urbana equilibrada

(MARQUES DA COSTA, 2002). Contudo, o conceito de ‘cidade média’ nunca foi amplamente discutido nos estudos urbanos, sobretudo, por sua conotação ambígua (MARQUES DA COSTA, 2002). As definições de escala, determinantes para a elaboração do conceito, se colocam como um dos principais fatores que impedem uma formulação conjunta. Apesar da definição do conceito ser objeto de controvérsias, é possível perceber que há mais convergências do que divergências entre os autores.

Em linhas gerais, a discussão a respeito da classificação de cidades médias pode ser dividida em duas linhas de raciocínio, a saber: i) as classificações que se baseiam nas funções desempenhadas pelas cidades no âmbito da rede urbana; e ii) as classificações que se baseiam em características demográficas. Neste capítulo, busca-se referenciar contribuições que abarquem as duas abordagens

Por rede urbana, entende-se um conjunto de cidades que desempenham funções articuladas em uma rede de centros urbanos (FUJITA, 2013), comportando um sistema hierárquico que compreende a existência de centros de controle, estes exercem primazia nas decisões de cunho político e econômico (CORRÊA, 1988). A rede urbana reflete e é condição para a divisão territorial do trabalho. No caso específico dos países subdesenvolvidos, a rede urbana nacional está articulada à rede urbana internacional, isto é, os centros de decisão não estão em seus territórios, mas em países centrais, lógica esta que configura um sistema de divisão internacional do trabalho. Considera-se exceções, onde a rede urbana é coordenada por interesses sediados nas metrópoles nacionais e regionais, o que revela relativa autonomia nacional (CORRÊA, 1988).

É neste sentido que Santos (1997) afirma que cada vez mais as redes são globais. Em linhas gerais, as redes compreendem três escalas: mundial; territorial de Estado; e local. A primeira, de nível mundial, se coloca como a primeira totalidade concreta. A segunda, de nível territorial de Estado, aparece limitada por fronteiras, mas a globalização das redes enfraquece seu poder de atuação. A terceira, de nível local, tem uma dimensão única, dotada de fenômenos sociais agregados e solidários. A sociedade local exerce poder de comando em relação aos aspectos técnicos do trabalho, mas não quanto aos aspectos políticos, tais quais se dão em outras instâncias superiores.

Os centros de decisão podem estar no território nacional ou em outro continente. As cidades globais detêm o controle político de produção sobre as redes urbanas regionais ou até mesmo continentais. As redes estão diretamente ligadas às questões de poder, isto é, estão inseridas na divisão territorial do trabalho, onde os agentes hegemônicos exercem privilegiado papel de organização e regulação (SANTOS, 1997).

Sem dúvida, como sustenta Corrêa (1988), a rede urbana atende às necessidades vinculadas à produção, circulação, consumo, concentração e amplificação das zonas de influência. A concretização da Rede se dá pela existência de pontos de conexão, esses pontos são os centros urbanos. A rede urbana é a forma espacial empregada pelas relações capitalistas no que tange a criação, apropriação e circulação do excedente que viabiliza o ciclo do capital.

Um dos suportes da competitividade está no aparato técnico. As redes dotadas de infraestruturas em portos, aeroportos, dentre outras, garantem a fluidez que gera valor às atividades. Para manter o nível de competitividade, necessita-se de constantes renovações técnicas a fim de manter a produção e pô-las em movimento (SANTOS, 1997). Contudo, o aparato em infraestrutura é desigual, a rede compreende um sistema não homogêneo, há uma superposição de redes dadas em um sistema hierárquico multiforme, articuladas por agentes que agem através do controle e regulamentação. Em ‘Espaço e Sociedade’, Santos (1979) afirma que a rede urbana é uma estrutura complexa, tendo no vértice metrópoles completas e incompletas, e em posição intermediária, as cidades regionais, e na base, as cidades locais.

É no contexto deste sistema de hierarquia urbana mencionada por Santos (1979) que está uma das possibilidades para definição a respeito do que se entende por cidades médias. As abordagens analíticas que consideram a rede urbana regional levam em conta a diferenciação de cidades em termos de funções, dimensões básicas de variação, relações de demografia e desenvolvimento econômico, e relações de hierarquia urbana (BESSA, 2020). O tamanho demográfico não é negligenciável, contudo, deve-se considerar os processos distintos de urbanização nas diferentes cidades de estudo, isto é, é necessário levar em conta as particularidades regionais (BESSA, 2020). Uma determinada cidade pode ser considerada média a nível nacional, mas pode não ser a nível regional-local. Deve-se ponderar as questões de escala espacial. Ademais, deve-se considerar ainda as questões de escala temporal. Com o intenso e contínuo processo de urbanização que se verifica, a utilização apenas de parâmetros demográficos pode, em um curto espaço de tempo, tornarem-se obsoletos. São fatores significativos que se deve considerar ao estabelecer uma classificação para cidade média.

Considerando os critérios citados, Corrêa (2007) propõe uma possível tipologia para as cidades médias. O autor elenca três tipologias que se baseiam, sobretudo, nas funções exercidas pelos centros urbanos na rede urbana, a saber: i) lugares centrais; ii) centros de drenagem e consumo da renda fundiária; e iii) centros de atividades especializadas. Os Lugares centrais são caracterizados por elevada concentração de comércio varejista e serviços diversificados, sendo um importante centro urbano para sua hinterlândia. Contudo, na perspectiva da hierarquia

urbana, estes centros estão subordinados à metrópole regional, onde se concentra os bens e serviços superiores ou capitais. São cidades médias com forte presença da elite comercial.

No caso dos Centros de drenagem, estão localizados em áreas pastoris, onde se encontra grandes latifúndios, mas com proprietários residindo na zona urbana. Tal como no tipo Lugar central, nestes centros se encontram significativa presença do setor terciário, sobretudo, de comércio e serviços de luxo, que existem em razão da elite latifundiária. São cidades médias que se caracterizam ainda pela sua abrangência regional, são cidades que, por intermédio da propriedade fundiária, e atuação de sua elite, controlam política e economicamente seu espaço de atuação.

Já os Centros de atividades especializadas, são as cidades médias que se caracterizam pela concentração de atividades destinadas não apenas ao espaço regional, mas, sobretudo, ao mercado nacional ou internacional. Há forte presença de uma elite empreendedora que estabeleceu nichos de atividades que geraram uma especialização produtiva industrial ou em segmentos do setor terciário. Este tipo caracteriza uma típica cidade média. O caso do estudo de caso deste trabalho – *Cidade de Anápolis* - se enquadra neste tipo de cidade média.

No âmbito da rede urbana, para uma cidade ser classificada como média, é necessário que esta possua papel direto na gestão de suas atividades internas ou de sua hinterlândia, isto é, não podem ser caracterizadas como cidades médias àquelas que têm suas atividades controladas, a priori, por centros urbanos superiores (CORRÊA, 2007). Em termos de hierarquia urbana, pode-se dizer que as cidades médias mantêm relações significativas com os grandes centros urbanos (DOS SANTOS, 2009), contudo, comportam relativa autonomia e se caracterizam por serem importantes centros de decisão para com o espaço microrregional a elas ligado (AMORIM FILHO, 1982).

De modo similar à Deus (2004), Corrêa (2007) e Da Silva (2013) afirmam que, para classificação de cidades médias, é indispensável considerar as funções desempenhadas por elas no contexto da rede urbana em que estão inseridas. São essas funções que definem o papel da cidade na sub-região e na hierarquia das redes urbanas. O critério demográfico não é negligenciável, contudo, não permite, por si só, uma definição plena de cidades médias, é necessário incluir outras variáveis que considerem a posição do centro urbano na estrutura hierárquica de uma determinada rede urbana (SPOSITO, 2010; DEUS, 2004). Para esta classificação, considera-se como características de uma cidade média,

sua função, seu grau de polarização, seus equipamentos de serviços e de lazer e o papel que sua estrutura urbana exerce na região recebendo e emitindo externalidades, ou seja, a cidade média nada mais é que uma cidade com uma população acima da

média regional, que exerce uma influência em uma determinada sub-região (DEUS, 2004, p. 89).

Não se pode negligenciar os dados demográficos, o que se afirma é que estes, por si só, não traduzem a dinâmica de uma determinada cidade. Ao estabelecer um parâmetro demográfico universal como atributo para análise das cidades médias, é desconsiderado a heterogeneidade do espaço, o que pode resultar em imprecisão e incoerência: “A escala utilizada para determinar as cidades médias, tendo como principal componente definidor o quantitativo populacional dos lugares, impede a percepção deste fenômeno [...]” (DEUS, 2004, p. 88).

Apesar de não ser determinante para definição de cidades médias, os critérios demográficos devem ser considerados. É importante que se utilize uma faixa de tamanho para a investigação, o que não é recomendado, é definir dados populacionais como elemento definidor de cidade média. O tamanho populacional é um critério que permite, por meio de uma faixa de tamanho populacional, identificar centros urbanos que possuam maior probabilidade de ocorrência das funções e relações desenvolvidas por cidades médias (AMORIM FILHO, 1984). As classes de tamanho podem ser variadas, a depender da área de estudo analisada (SPOSITO, 2006). Considerando essa dificuldade conceitual, Sposito (2006) propõe uma metodologia para identificação de cidades médias considerando tamanho populacional, tamanho econômico e grau de urbanização. Para a autora, a identificação de cidades médias brasileiras deve considerar alguns indicadores, a saber: população urbana; população total; taxa de urbanização; centralidade econômica; domicílios urbanos; total de domicílios; domicílios ligados à rede geral de água; domicílios ligados a rede geral de esgoto; população economicamente ativa; número de unidades locais de empresa; pessoal ocupado total; pessoal ocupado assalariado; fluxos aéreos; e número de agências bancárias.

Quanto ao tamanho populacional, este permite, como dito anteriormente, identificar cidades que tenham maior probabilidade de se enquadrarem como cidades médias. As proposições podem ser plurais a depender do método e da área a ser estudada.

Quanto à centralidade econômica da cidade em estudo, se coloca como a principal característica a ser considerada, sendo assim, considera-se para definição de cidades médias, as funções exercidas pelas mesmas no âmbito da rede urbana regional. Neste sentido, àquelas que estão localizadas em uma região metropolitana ou diretamente subordinadas a elas não podem ser consideradas como cidades médias. No contexto goiano, seria o caso de Aparecida de Goiânia que, apesar de atender aos critérios demográficos, não possui papel preponderante na

rede urbana regional, pois está inserida na Região Metropolitana de Goiânia - RMG, portanto, subordinada à mesma.

Quanto aos fluxos aéreos regulares, a metodologia considera que a existência de linhas aéreas regulares evidencia ligação direta entre as cidades médias e os grandes centros urbanos, sendo assim, um atributo importante para a identificação de cidades médias. A classificação foi feita com base na mediana encontrada a partir de um procedimento que considerou os indicadores mencionados anteriormente. Destarte, o estudo elencou quatro tipos de cidades médias, a saber: i) as que estão melhor posicionadas em todos os indicadores; ii) as que apresentam de um a três indicadores abaixo da mediana; iii) as que apresentam mais de três indicadores situados abaixo da mediana; e iv) as que apresentam todos os indicadores abaixo da mediana.

No estudo de Sposito (2006), a cidade de Anápolis, estudo de caso deste trabalho, foi enquadrada como sendo cidade média do tipo 1. Segundo a autora, Anápolis é cidade média do tipo que está melhor posicionada em todos os indicadores, sendo que a cidade se caracteriza, “[por] sua área de influência imediata e polariza fluxo de consumidores provenientes de 34 municípios goianos e outros sete do Pará e Tocantins.” (SPOSITO, 2006, p. 260).

Há outros trabalhos que se debruçam na contribuição para a noção de cidades médias, como é o caso do trabalho de Thompson e Serra (2001) que considera para identificação de cidades médias, tanto critérios demográficos quanto as funções desempenhadas pelas cidades no âmbito da rede urbana. Os autores vão além quando considera que, para se enquadrar como cidades médias, essas cidades necessitam ter capacidade para absorver fluxos migratórios. Em síntese, na concepção do autor, as cidades médias podem ser qualificadas a partir de alguns atributos, como: 1) interações com seu espaço regional; 2) tamanho demográfico; 3) capacidade de receber e fixar movimentos migratórios; 4) condições ao estabelecimento de relações de dinamização com o espaço microrregional que a envolve; e 5) urbanização.

De modo similar, Amorim Filho (2007) postula alguns componentes de análise que podem contribuir para definição de ‘cidade média’. O autor menciona pelo menos oito componentes, no qual os denomina como Análise de Componentes Principais - ACP, a saber:

- 1) crescimento da população urbana; 2) migrações; 3) distribuição setorial da população ativa; 4) arrecadação municipal; 5) equipamentos e relações dos setores comerciais e de serviços; 6) equipamentos e relações do setor industrial; 7) infraestrutura de comunicação em geral; e 8) posição da cidade no âmbito da rede urbana regional (AMORIM FILHO, 2007, p.8).

Em sua proposição, o autor enfatiza o componente de número oito, que considera a posição da cidade na rede urbana. Tal como coloca os autores citados anteriormente, Amorim Filho (2007), considera que, além das características demográficas, é de crucial importância que se leve em conta o nível de funcionalidade e influência exercido pelo centro urbano na rede urbana regional. Na leitura de Amorim Filho (1982), as definições de escala demográfica se colocam como principal critério que impede uma formulação unívoca. Sendo assim, a definição do termo deve seguir critérios excêntricos de acordo com especificidades intrarregionais. O autor ressalta ainda, que há um equívoco quanto a classificação de cidades médias apenas por seu tamanho populacional não considerando seu papel desempenhado na sub-região e na rede urbana.

Há autores e instituições que consideram os critérios demográficos como meios basilares para a classificação de cidades médias. Na leitura de Soares (1999), apesar das diferenciações de limiares, existe um consenso entre órgãos públicos quanto a orientação de análise hierárquica a partir de critérios demográficos. Considerando que o critério oferece uma base de organização lógica da realidade espacial. O autor destaca os critérios utilizados por instituições oficiais.

O esforço para definição de cidade média considerando características demográficas se dá por parte de muitas instituições e eventos científicos que envolvem estudos urbanos. No VIII Congresso Ibero-Americano de Urbanismo de 1996, na Espanha, as cidades médias foram classificadas a partir de dados demográficos. As classificações definiam como cidades médias aquelas com população entre 20 mil e 500 mil habitantes. Contudo, os limiares atribuídos correspondiam a uma tentativa de classificação de cidades médias no contexto do continente europeu. Em nível internacional, a Organização das Nações Unidas (ONU) considera que as cidades médias são aquelas que possuem entre 100 mil e três milhões de habitantes, enquanto para a Comissão Europeia, as cidades médias são aquelas que possuem entre 100 e 250 mil habitantes (COMTE, 2013).

Contudo, Henrique (2010) ponderam para se ter cautela quanto à interpretação de séries estatísticas. As classificações demográficas podem, em um curto espaço de tempo, tornarem-se obsoletas. Outro fator a se considerar são as escalas espaciais. Uma cidade média em uma dada região do país, pode não ser considerada como tal em outras regiões. Deve-se considerar as particularidades regionais mesmo entre cidades de um mesmo país e/ou região:

Assim, não se pode deixar de considerar a contagem populacional quando se quer pensar sobre o que se denomina de pequenas e médias cidades, mas o que se afirma é que este dado não traduz a dinâmica do conjunto de cidades estudadas ou mesmo não

é sinônimo de uma dada realidade. Pois, mesmo que se considere um intervalo de número de habitantes, há ainda muita discrepância entre estes espaços, em outras palavras, considerando-se o território brasileiro, uma cidade com 100 mil habitantes no interior do estado da Bahia não é igual a uma cidade com o mesmo contingente populacional no estado de São Paulo, por exemplo (HENRIQUE 2010, p. 18).

Embora haja consenso dentre instituições oficiais quanto à utilização de dados demográficos, não há possibilidades de haver uma classificação que abarque a realidade global. Certamente, os critérios até então estipulados por estudiosos e planejadores urbanos são baseados na realidade de seus respectivos territórios. Isto é, seu *status quo* está na ordem polissêmica.

Em síntese, como discutido neste tópico, as questões de escala impedem uma definição unívoca de cidade média. Corrêa (2007) destaca os principais impasses para cada uma das escalas:

- i) Escala demográfica: o estabelecimento de parâmetros se coloca como um problema para definição conjunta do termo. Disserto que cada entidade regional deve se ater aos seus próprios critérios para estabelecimento de parâmetros adequados;
- ii) Escala espacial: uma determinada cidade pode ser considerada média em uma localidade, mas em outra não. É necessário estudar e definir sobre haver ou não um padrão de escala espacial que enquadre o território como um todo.
- iii) Escala temporal: uma cidade considerada ‘média’ pode estar em estado de transição para se tornar um grande centro urbano, e outras podem estar estagnadas ou em processo contínuo de transição. A questão é se seria necessário definir o estado temporal das referidas cidades médias.

Apesar dos esforços, não há consenso quanto à definição conceitual de cidades médias, colocando quaisquer discussões a respeito como contribuições para caminhar para o fim de sua indefinição conceitual. Como propalado no texto, os autores estabelecem diversos critérios que contribuem para definição, porém, não findando a discussão.

Dessa forma, a noção de cidade média adotada no estudo de caso deste trabalho – *Cidade de Anápolis* - considera as relações entre tamanho, funções e espaço intra-urbano¹. O estudo considera como cidade média àquelas com população entre 100.000 e 500.000 habitantes, tal como considerado no estudo de Thompson e Serra (2001, p. vi): “Sujeitas a inúmeras explicações, cambiantes segundo a época e os objetivos analíticos, cidades médias [...] serão

¹ Espaço intra-urbano: expressão para designar o espaço urbano, a expressão busca diferenciar o espaço urbano do espaço regional (VILLAÇA, 2001).

definidas como sendo o conjunto de centros urbanos não-metropolitanos e não-capitais com população entre 100 mil e 500 mil habitantes[...]”. Contudo, o estudo também considera as funções desempenhadas pela cidade na rede urbana regional, sendo assim, considera-se principalmente as contribuições de Sposito (2006) e Corrêa (2007).

Como dito anteriormente, este item buscou apresentar um panorama a respeito das contribuições que tratam sobre a conceituação de cidades médias. O objetivo foi contribuir para o entendimento de cidade média a ser adotado neste trabalho. Feito isto, os tópicos seguintes se aterão à discussão central do estudo: o processo de redefinição de centralidades em cidades médias.

2.2 O PROCESSO DE REDEFINIÇÃO DE CENTRALIDADES

Embora o objetivo central deste trabalho seja o de proposição de uma metodologia, se faz necessário, considerando que o trabalho tem os subcentros urbanos como objeto de estudo, abordar o processo de redefinição de centralidades. Destarte, a análise dos subcentros identificados com o procedimento metodológico proposto será feita com base no referencial teórico aqui abordado. O entendimento sobre o processo de redefinição de centralidades aqui apresentado alinha-se à abordagem de Villaça (2001), sendo este autor basilar para este trabalho. Villaça (2001) faz uma análise histórica do processo, destacando a atuação das classes de alta renda como agentes hegemônicos. Na discussão, o autor busca evidenciar o papel da acessibilidade na formação de centralidades de comércio e serviços.

Em linhas gerais, o processo de redefinição de centralidades se configura enquanto processo de descentralização conjugado ao de (re)centralização das atividades terciárias (SPOSITO 1998; 2001), no qual o domínio e preeminência de um único centro dá lugar a uma estrutura composta por uma cadeia de centralidades dispersas e segregadas.

Apesar do surgimento de novas centralidades, o centro tradicional segue exercendo hegemonia frente a outros espaços de consumo, pois nele concentram-se os principais estabelecimentos comerciais e equipamentos urbanos (SILVA; VALVA, 2020; CORRÊA, 1989). Para Balsas (1999), o centro tem seu *status-quo* meramente ligado a esta multifuncionalidade orgânica, de tal modo que em sentido lato, o mesmo não permaneceria como centro sem esta característica: “[...] um centro de cidade é mais que um centro comercial. No entanto, se perder a sua atratividade como centro de comércio, dificilmente pode sobreviver como um centro em sentido lato” (BALSAS, 1999, p. 53). Para Barata-Salgueiro (2013), do ponto de vista funcional, os centros são áreas caracterizadas pela concentração de atividades

terciárias e, por esse motivo, possuem um intenso movimento de pessoas. Todavia, Barata-Salgueiro (2013) completa que o centro desempenha ainda outras funções ligadas à organização da produção e acumulação do capital. Para a autora, é essa concentração de funções diversificadas que lhes dão conteúdo.

As necessidades da organização da produção e da acumulação do capital explicam que os centros acolham os níveis altos da administração pública e empresarial, os bancos e outras empresas da área financeira, as sedes das grandes empresas, o comércio responsável pela circulação das mercadorias e não apenas pelo abastecimento das famílias e empresas, diversos serviços. As funções necessárias à reprodução da vida quotidiana, para além do alojamento, requerem abastecimento, troca de ideias, convívio propiciado pela reunião de gente relativamente diversificada (BARATA-SALGUEIRO, 2013, p. 15)

Contudo, ainda segundo Barata-Salgueiro (2013), no caso dos grandes centros urbanos, há uma tendência para a separação interna das funções, isto é, a formação de centralidades funcionais: “o consumidor pode escolher entre ir ao cinema no centro tradicional de diversões, num dos centros comerciais periféricos ou num complexo de cinemas de uma das novas áreas de lazer e consumo” (BARATA-SALGUEIRO, 2013, p. 15). Conforme será destacado posteriormente, nos capítulos 2 e 4, essa formação de centralidades múltiplas citada por Barata-Salgueiro (2013) ocorre em diferentes áreas do espaço urbano e variam segundo classes sociais.

Apesar de sua importância como espaço de consumo e como espaço de tomada de decisões nos negócios, o centro perde sua conotação monopolista na medida em que surgem novos subcentros, passando então a denominar-se como “centro principal” (MAIA; WHITACKER, SILVA, 2017).

Os subcentros que se formam podem ser caracterizados como réplicas em menor escala do centro principal, são áreas do espaço urbano que se caracterizam por sua elevada concentração de estabelecimentos de comércio e prestação de serviços, sendo que muitos de seus estabelecimentos são filiais, tendo suas sedes localizadas no centro tradicional (CORRÊA, 1989).

A principal diferença entre centro e subcentros está na escala de abrangência. Os subcentros buscam atender às demandas locais. Por outro lado, o centro o faz para a cidade como um todo (PANERAI, 2014; SILVA, 2001; VILLAÇA, 2001; CORRÊA, 1989). Segundo os autores, a escala de abrangência do centro principal vai além de seu espaço intra-urbano. Ele constitui-se como foco principal também de sua hinterlândia.

É neste sentido que, do ponto de vista do consumidor, a formação de subcentros urbanos significa maior acessibilidade aos espaços de consumo. A dita acessibilidade é entendida aqui como a facilidade de acesso a bens, serviços e atividades (VASCONCELLOS, 2001; 2002;

LITMAN, 2008), é um atributo que traduz a possibilidade de cada indivíduo cidadão alcançar e participar de atividades de seu interesse (DE SOUZA NETO *et. al.*, 2013). Assim, a existência de subcentros, quer para as classes de alta renda, quer para as classes de baixa renda, possibilita atender aos requisitos de otimização de acesso aos espaços de consumo: “[...] os centros principais e os subcentros [se formam] atendendo aos interesses dos deslocamentos de pessoas, organizadas em classes” (VILLAÇA, 2001, p. 354).

Do ponto de vista do mercado, a formação de centralidades significa expansão do capital comercial. O crescimento demográfico e espacial das cidades amplia o mercado consumidor e a competição por este mercado induz empresas da área central, ou mesmo novas empresas, a abrirem filiais em bairros (CORRÊA 1989). No entanto, a descentralização do capital comercial só ocorre se houver áreas plenamente propícias para o segmento comercial, isto é, áreas com acessibilidade e com um mercado consumidor que justifique essa localização (CORRÊA, 1989).

Após a ruptura com a estrutura urbana caracterizada pela existência de um único centro, a lógica de localização do setor terciário está na busca por áreas com desenvolvida acessibilidade. A acessibilidade foi um elemento importante inclusive na formação do próprio centro tradicional. Segundo Villaça (2001), o centro o é por sua acessibilidade, de maneira que, sem esse atributo, dificilmente o mesmo atrairia para si empreendimentos comerciais.

A circulação gerada pela acessibilidade é tida para o segmento comercial como um mercado consumidor em potencial. Assim, áreas com intensa circulação de veículos e pessoas, tais como as inseridas em importantes vias de acesso e próximas aos Polos Geradores de Viagens - PGV (nesse caso, no que diz respeito aos transportes), se constituem como áreas estratégicas para concentração de estabelecimentos comerciais: “[...] ruas ou avenidas que, por constituírem importantes vias de acesso aos principais bairros, a circulação nelas concentrada provoca intenso movimento diário de pessoas que se deslocam de um ponto a outro da cidade, atraindo para si lojas comerciais importantes” (DUARTE, 1974, p. 86).

A acessibilidade se apresenta, assim, como o valor de uso mais importante para a terra urbana (VILLAÇA, 2001). O valor de uso do espaço é diferente do valor dos elementos que o constituem. Segundo Villaça (2001), é equivocado achar que são apenas as estruturas que dão valor de uso à terra urbana. Há, neste caso, dois valores a se considerar: o valor das estruturas em si; e o valor produzido pela aglomeração, fruto do trabalho social. Este último é dado pela localização mais ou menos privilegiada do terreno ou edifício. Sendo que a acessibilidade se constitui no principal valor de uso (PEREIRA, 2001; VILLAÇA, 2001).

Todas as áreas urbanas têm algum grau de acessibilidade, o que se diz é que quanto maior a acessibilidade da terra urbana, maior seu valor de uso. Diferentes pontos do espaço urbano têm diferentes graus de acessibilidade. Essa qualidade demonstra a quantidade de trabalho socialmente necessário despendido em sua produção. Nesse sentido, terrenos mais centrais têm mais trabalho despendido em sua produção, os terrenos periféricos o têm menos (VILLAÇA, 2001). No caso das centralidades, paga-se pelo “ponto” comercial. A expressão popular “passe esse ponto”, quando um proprietário anuncia a venda de um edifício ou terreno potencial para o comércio, reflete bem como o preço da localização se sobrepõe ao preço das estruturas. Assim, paga-se não pela edificação, mas sim, pela localização privilegiada (VILLAÇA, 2001).

O aumento do valor de troca, decorre, sobretudo, da melhoria da acessibilidade. Por exemplo, dois terrenos voltados para instalação de estabelecimentos comerciais em pontos distintos do espaço urbano, mesmo com estruturas físicas similares, podem ter valores diferentes. Considerando a sobreposição do valor de localização, o lote de maior valor monetário seria aquele localizado na região com maior acessibilidade, pois a acessibilidade propicia maior circulação de veículos e pessoas.

No entanto, no caso das cidades brasileiras, essa qualidade urbana é ofertada de modo desigual. Devido à atuação segregada do Estado, a direção de crescimento residencial das classes de alta renda acaba por obter as melhores condições de acessibilidade (VILLAÇA, 2001). Essa atuação segregacionista do poder público se tornou mais evidente e necessária, do ponto de vista das classes de alta renda, quando estas abandonaram o centro tradicional como espaço de moradia. Após o abandono do centro tradicional, o poder público procurou investir em suas novas áreas residenciais, a fim de compensar a perda da acessibilidade ao centro por elas abandonado.

Antes da prioridade ao uso do automóvel, o centro tradicional foi, por muitas décadas, a área residencial das classes de alta renda. A sua permanência no centro esteve ligada à acessibilidade que detinham aos espaços de consumo. Com as novas condições de deslocamento, propiciadas pelo uso do automóvel, essas classes puderam firmar novas direções de crescimento residencial (ÁLVAREZ, 2015). Assim, o automóvel foi visto como um meio para se manter acesso ao centro tradicional mesmo residindo em localidades distantes (ÁLVAREZ, 2015; SILVA, 2004; VILLAÇA, 2001). Assim, com a nova dinâmica de mobilidade urbana, o centro deixou de ser apenas o lugar geométrico das menores distâncias à periferia. Antes desse período a distância geográfica definia a organização do espaço urbano (BARATA-SALGUEIRO, 2013), daí entende-se a concentração das classes de alta renda no centro tradicional, que o tinha como espaço de moradia unicamente pela acessibilidade aos

espaços de consumo e equipamentos urbanos, a partir daí entende-se também a estruturação espacial em coroas concêntricas de Von Thünen, mas que logo foi substituída pela estruturação em setores de círculos (no caso das cidades brasileiras).

Além da proliferação do automóvel, cabe destacar a atuação segregacionista do poder público na promoção de infraestruturas viárias que contribuem para a melhoria da acessibilidade na direção de crescimento residencial das classes de alta renda, possibilitando amenizar a perda da acessibilidade ao centro por elas abandonado. Foi dessa maneira que a acessibilidade se tornou mais desenvolvida nessa direção. O tópico 2.3.1 abordará melhor sobre esse tema.

Para que este esquema fosse bem-sucedido, foi necessário que essas classes firmassem uma única direção de crescimento residencial. A partir deste modelo de estruturação, observa-se que os bairros das camadas de alta renda tendem a crescer formando setores de círculo (VILLAÇA, 2001).

O modelo de setores de círculo se baseia na constatação de que a estruturação das cidades brasileiras tende a se concretizar segundo setores. O modelo é trabalhado por Villaça (2001) em ‘Espaço intra-urbano no Brasil’. O autor faz referência ao modelo de setores de Hoyt, o aplicando ao contexto das cidades brasileiras. A abordagem possibilita uma leitura mais aguçada do processo de redefinição de centralidades, permitindo compreender seus aspectos de maneira ampla. Há outros modelos bastante difundidos, como é o caso do modelo de círculos concêntricos proposto por Burgess (SILVA, 2004). Contudo, esse modelo foi elaborado para o contexto das cidades americanas (Estados Unidos da América). Já o modelo trabalhado por Villaça (2001) considera especificamente o contexto das cidades brasileiras.

A essência da organização espacial radial e em setores está na necessidade de maior controle operacional das classes de alta renda sobre o espaço urbano, e, no caso específico das centralidades, “[está na] necessidade de manter acesso ao centro da cidade” (VILLAÇA, 2001, p. 153). Em outras palavras, a concentração em setores permite que a administração pública, por elas dominada, tenha uma direção melhor definida para aplicação segregada de recursos – no que diz respeito à mobilidade e à acessibilidade: “Essa classe, e o Estado por ela dominado, produziram então um espaço urbano em que elas podiam desfrutar ao máximo as opções que a liberdade espacial lhes oferecia” (VILLAÇA, 2001, p. 280).

Inicialmente foi essa acessibilidade o principal fator que propiciou a formação do centro expandido. Contudo, como é discutido no decorrer do tópico, a descentralização comercial se intensificou também pela desmotivação comercial do centro para o comércio sofisticado e, ainda, pela falta de espaço para expansão comercial e pela especulação imobiliária.

Os desenvolvidos padrões em acessibilidade, na direção de crescimento residencial das classes de alta renda, atraíram o setor terciário, propiciando a formação de um novo centro, o centro expandido. A estruturação em setores, associada ao sistema viário existente nas cidades brasileiras, mostram o relevante papel da acessibilidade na atração do comércio e dos serviços (VILLAÇA, 2001).

Para além da atuação junto ao Estado na busca por investimentos em mobilidade urbana na sua direção de crescimento residencial, a criação de um novo centro foi mais uma das manobras encontradas pelas classes de alta renda na busca por minimizar a perda da acessibilidade aos espaços de consumo. As classes de alta renda se depararam com esse problema após o abandono do centro tradicional, outrora seu espaço de moradia e consumo. Num primeiro momento, o centro tradicional é abandonado apenas como espaço de moradia, mas com a formação do centro expandido, é abandonado também como espaço de consumo.

O centro expandido é um novo centro caracterizado pela concentração de empreendimentos voltados para o consumo de luxo. O centro expandido é resultado da busca por acessibilidade aos espaços de consumo por parte das classes de alta renda. Na medida em que se afastaram do centro tradicional, as classes de alta renda procuraram minimizar a perda de acessibilidade ao mesmo, expandindo-o para sua direção de crescimento:

Foram os interesses de locomoção dessa classe que modelaram, a partir da década de 1970, uma parte dos territórios, “[...] inclusive seus centros. A mobilidade territorial [...] para as famílias que conseguiram aumentá-la, ampliou-se o raio de ação dentro do qual podiam fazer uso do comércio e dos serviços. Aumentaram seu raio de ação em função da clientela motorizada” (VILLAÇA, 2001, p. 280).

Com a deterioração do centro tradicional, a lógica de expansão do setor terciário está no crescimento geograficamente direcionado aos novos bairros elitizados (pelos desenvolvidos padrões em acessibilidade que se encontram nas direções dos setores das classes de alta renda), daí a formação do centro expandido: “a década de 1960 marcou, em todas as nossas metrópoles e mesmo em cidades médias, o início do desenvolvimento de grandes “sub-regiões urbanas” de comércio e serviços voltados para as camadas de alta renda [...] que se localizavam no centro principal” (VILLAÇA, 2001, p. 277).

Com o surgimento do centro expandido, os centros tradicionais foram deixados a deteriorar, sendo, agora, abandonados não só como espaço de moradia, mas também como espaço de consumo. Relegados aos pobres, foram apropriados pelo comércio informal (CORRÊA, 1989; VILLAÇA, 2001). O termo “deteriorar-se” consiste nas causas e efeitos do processo de abandono/desocupação das edificações do centro e a conseqüente alteração dos

fluxos. As classes populares ficaram então com o “centro velho” e com os subcentros periféricos (VILLAÇA, 2001).

Por um lado, houve uma nova lógica de crescimento das camadas de alta renda e, por outro, no caso das classes populares, lhes restaram as periferias. A crescente urbanização fez surgir subúrbios voltados para as classes baixa e média baixa, cada vez mais distantes do centro tradicional. As permanentes dificuldades de acesso ao centro tradicional contribuíram para a proliferação de áreas de consumo mais acessíveis às periferias – os subcentros (VILLAÇA, 2001).

As condições de deslocamento no espaço intra-urbano variam conforme as classes sociais. Prisioneira do espaço, a população de baixa renda, que é maioria nas cidades brasileiras, possui as piores condições de deslocamento (VASCONCELLOS, 2001). O transporte, a mobilidade e a acessibilidade no espaço urbano são socialmente produzidos e refletem as contradições sociais (LESSA, 2019). Os fatores que dificultam o deslocamento destas classes estão ligados, principalmente, à baixa qualidade do serviço de transporte público (VASCONCELLOS, 2002), o que contribui consideravelmente para o aumento do tempo gasto em deslocamentos até o centro principal ou mesmo a outras regiões do espaço urbano.

Tal como na formação do centro expandido, inicialmente, a proliferação de subcentros revelou a busca pela otimização de acesso aos espaços de consumo. Diferentemente das classes de alta renda, a população de renda baixa ou média baixa não possui igual poder de atuação junto ao poder público na promoção de melhorias em acessibilidade aos espaços de consumo. Sendo assim, as necessidades básicas locais fizeram surgir novas centralidades mais acessíveis às periferias (PEREIRA, 2001; VILLAÇA, 2001). Contudo, segundo Villaça (2001), o mercado logo fez surgir subcentros voltados para todo tipo de classes, apesar do centro expandido ser essencialmente o espaço de consumo das classes de alta renda.

Neste processo de descentralização e (re) centralização das atividades terciárias, destaca-se ainda o surgimento dos shoppings centers. O primeiro empreendimento dessa natureza no Brasil foi inaugurado em 1966 na cidade de São Paulo (SP). Trata-se do Iguatemi Shopping Center. O segundo foi construído em 1968 na mesma cidade, sendo denominado como Shopping Center Lapa (DEVAI, 2014). A expansão dos shoppings centers em outras cidades brasileiras só ocorreu por volta da década de 1970.

Os shoppings centers se configuram por sua concentração de estabelecimentos voltados para classes de maior poder aquisitivo, são centros de compras que se assemelham aos equipamentos que outrora formavam o centro tradicional mononuclear (SILVA, 2001). Os shoppings centers não são confundidos com subcentros, contudo, representam novas formas de

atuação do mercado nas relações de consumo. Apesar de sua proliferação, os shoppings centers ainda não diminuíram a hegemonia dos subcentros de forma significativa. Em realidade, há uma tendência para implantação de shoppings centers em subcentros já consolidados, são shoppings voltados tanto para o consumo de alto padrão quanto para o consumo popular, fator esse que fortalece a centralidade existente (VILLAÇA, 2001).

Esses empreendimentos envolvem forte atuação de agentes de produção do espaço urbano, em prol de interesses imobiliários e comerciais (CORRÊA, 1989). Os shoppings centers representam um processo de coesão e formação de áreas especializadas. Sua ampla rede de lojas e inovações tecnológicas formam um conjunto funcional e monopolista que atrai um grande mercado consumidor. Essas características tornam o shopping center um investimento atrativo para a iniciativa privada (DEVAI, 2014). Na perspectiva capitalista, os shoppings centers revelam, de um lado, a busca pela crescente especulação imobiliária, e de outro, a busca pela expansão do mercado consumidor.

O surgimento de shoppings centers representa um processo de mercantilização do espaço urbano através da produção de “pontos”. A expressão “ponto” refere-se à transformação do espaço em mercadoria. Os “pontos” são determinadas localizações geográficas do espaço urbano consolidadas como potenciais para o comércio. Neste sentido, as melhores localizações para os shoppings centers são aquelas em que há um desenvolvido mercado consumidor (VILLAÇA, 2001). E, novamente, a acessibilidade é um fator essencial para o sucesso desses empreendimentos (CORRÊA, 1989). São empreendimentos que tendem a se localizar em áreas com intensa circulação de veículos e pessoas.

A partir das abordagens, observa-se que o surgimento de novas centralidades é resultado da busca por acessibilidade aos espaços de consumo. Contudo, essa qualidade urbana é disputada. O que, conseqüentemente, cria espaços de consumo que se diferenciam em termos de padrões socioeconômicos e tipo de atividades (PEREIRA, 2001). Nesse processo, as classes de alta renda, devido a seu poder de atuação junto ao Estado e ao mercado, acabam por obter as melhores condições em acessibilidade aos espaços de consumo.

2.2.1 O processo de redefinição de centralidades no contexto das cidades médias

De acordo com Maia, Silva e Whitacker (2017), o processo de redefinição de centralidades é responsável por mudanças consideráveis na configuração do espaço urbano das cidades médias. Há diferenças significativas em termos de escalas e processos quanto a sua

ocorrência em metrópoles e cidades médias, contudo, são mudanças que geram impactos profundos na estruturação urbana independente das classificações tipológicas.

Na leitura de Maia, Silva e Whitacker (2017), o debate acerca das centralidades urbanas em cidades médias ainda é novo no Brasil, não há grande arcabouço teórico, contudo, há importantes trabalhos envolvendo análise e identificação de subcentros e centralidades especializadas em cidades médias brasileiras, dentre estes, os autores destacam,

[os estudos de] Whitacker (1997; 2003) tratando sobre Presidente Prudente e São José do Rio Preto (SP), respectivamente; o de Pereira (2001), também sobre Presidente Prudente (SP); e o de Silva (2002; 2006), sobre Londrina e Maringá; Os cinco trabalhos destacados enfocaram o processo de descentralização urbana, chegando à identificação de subcentros, eixos especializados e importantes *shoppings centers*, assim como, no último deles, da presença de camelódromos e centros comerciais populares (MAIA; SILVA; WHITACKER, 2017, p. 218).

Diferentemente do que se observa nas metrópoles, nas cidades médias a policentralidade não se encontra consolidada, contudo, apresentam processos de redefinição de centralidades:

O debate para as cidades médias ainda não possui uma sistematização que permita considerações mais aprofundadas sobre suas especificidades em relação à Policentralidade, porém, já se aponta a presença de processos de redefinição de centralidades, de fragmentação espacial urbana e de formação de áreas majoritariamente comandadas por agentes imobiliários ligados aos *shoppings centers*, empreendimentos que passam a expressar centralidades de escala regional e a influenciar a produção dos espaços circundantes (MAIA; SILVA; WHITACKER, 2017, p. 217).

O centro tradicional das cidades médias ainda exerce grande influência sobre o seu espaço urbano e hinterlândia. Sendo assim, nas cidades médias, a relação entre centro e centralidades são de concorrência, complementaridade e subordinação ao centro. Por esta razão, seu centro tradicional é denominado como ‘centro *principal*’: “[...] **centro principal** seria mais adequado para representar um centro que se distinguiria justamente pela relação hierárquica estabelecida com um ou mais subcentros” (MAIA; SILVA; WHITACKER, 2017, p. 182. Grifo nosso).

A deterioração do centro, ou a relativa perda de sua hegemonia se dá na esteira do surgimento de novas centralidades. Como constatou Maia, Silva e Whitacker (2017), o que distingue a metrópole da cidade média, é que nesta última, o centro tradicional ainda exerce primazia frente a outras centralidades:

São cidades de estruturas policêntricas - ou seja, com mais de um centro -, porém sem perda da importância de seu primeiro centro, Marília, Mossoró e São José do Rio Preto. A constituição de uma estrutura espacial com mais de um centro e as mudanças que se observam no centro da cidade implicam que se nomeie a primeira a que já

existia, distinguindo-a das demais no tempo- porque outras lógicas se desenvolvem - e no espaço porque novas áreas centrais são erigidas (MAIA; SILVA; WHITACKER, 2017, p. 187).

Muitas das cidades médias brasileiras que se constituíram no período ferroviário - período entre a segunda metade do século XIX e o início do século XX - tiveram seu centro erigido em função deste período, em muitos casos, os centros das cidades médias possuem correspondência com a porção mais antiga do núcleo urbano. O núcleo de povoamento e atual centro tradicional de muitas das cidades médias, em geral, foi fortalecido pelas relações comerciais ligadas ao uso da estação ferroviária, as oportunidades de acesso o demarcou como uma centralidade expressa e consolidada (MAIA; SILVA; WHITACKER, 2017). A estrada de ferro gerou mudanças significativas na estrutura urbana das cidades médias, reordenando seus padrões de crescimento e configuração urbana,

isso ocorreu devido: a) à celeridade e à intensidade com que se efetivaram transformações econômicas, materializadas em novas formas espaciais; b) à rápida obsolescência das configurações pretéritas (a aceleração, como entendida por Santos, 1993; 1996); c) a raridade ou rarefação das infraestruturas, em especial, daquelas que influenciam a acessibilidade. Haveria, assim, uma disputa pela melhor localização que, até um dado momento, continuava a coincidir com o centro único (MAIA; SILVA; WHITACKER, 2017, p. 182).

Com a manifestação das novas centralidades, o centro tradicional das cidades médias passa por um processo de deterioração, isto é, seu abandono por parte das classes de maior poder aquisitivo e posterior apropriação por classes populares. Neste processo, o centro tradicional das cidades médias, tal como passou o centro das metrópoles, passa por (re) configurações em sua estrutura, e,

[...] se caracterizam justamente pela inovação e sua materialização em formas, fixos, objetos espaciais e, também, em processos. Mudanças recentes no centro da cidade [...] com um comércio e serviços voltados a segmentos de renda mais baixa, é, em si, uma transformação. É uma inovação, pois denota uma apropriação de uma dada área da cidade por uma atividade e um segmento que não a caracterizavam, embora lá já existissem (MAIA *et. al.* 2017, p. 189).

O processo de deterioração das áreas centrais envolve também a formação dos shoppings centers. Nas concepções de Maia, Silva e Whitacker (2017), a incorporação de shoppings centers produz impacto tanto na estrutura urbana das cidades médias quanto de áreas metropolitanas, contudo, o poder polarizador de um shopping center é maior em cidades médias que em áreas metropolitanas. Isso ocorre porque a instalação de um empreendimento deste porte em cidades médias é capaz por si só, de gerar ou intensificar um processo de reestruturação dos

fluxos e reorganização dos fixos, criando um ambiente de concorrência com o próprio centro tradicional. Isto ocorre pelo poder de atração que esses empreendimentos geram na região de influência de uma cidade média, isto é, considerando o poder de articulação da cidade na rede urbana regional. No caso das metrópoles, o poder polarizador de um shopping center é reduzido, se restringe aos seus arredores imediatos (DEVAI, 2014).

Outro ponto a ser observado que a instalação destes empreendimentos em cidades médias é capaz de atrair uma gama de outras redes comerciais nas áreas circundantes, fazendo surgir novas centralidades ou ainda novos bairros/condomínios voltados para classes de maior poder aquisitivo. Seu poder de atração enquanto espaço de consumo se eleva quando se localizam em rodovias ou em grandes eixos viários, pois o movimento gerado pela acessibilidade desponta um mercado consumidor em potencial.

Tal como exposto, diferentemente das áreas metropolitanas, o processo de redefinição de centralidades nas cidades médias é um processo em curso, tal qual configurando uma nova lógica locacional sob a ótica de um outro processo: o de produção e (re) produção do espaço urbano.

As cidades outrora caracterizadas pela existência de um único centro de consumo, caminham cada vez mais para serem cidades com múltiplas centralidades. Este processo é reflexo da atuação capitalista no espaço urbano. Para Carlos (1994), o espaço urbano é recriado constantemente de acordo com a dinâmica do capital, que envolve de um lado, a aproximação da indústria, das matérias-primas e dos meios de circulação, e de outro, a aproximação de pessoas apontadas como consumidoras, pois é o consumo que move os meios de produção. Nesse sentido, a proliferação de centralidades se traduz à proliferação de espaços de consumo. No tópico seguinte, é abordado, de modo geral e específico, sobre a atuação de agentes hegemônicos na produção social da cidade em prol de interesses inerentes ao capital.

2.3 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E AS NOVAS CENTRALIDADES

A cidade se consolida como lócus de comando para a produção e reprodução capitalista. Na medida em que ocorre a expansão dos meios de produção, o comércio ganha força, sendo que, "[...] a produção espacial se realiza de modo a viabilizar o processo de reprodução do capital e desse modo a cidade se apresentaria como a materialização das condições gerais do processo de produção em sua totalidade." (CARLOS, 1997, p. 19).

Na leitura de Carlos (1997), a cidade enquanto produto histórico e social faz parte de uma totalidade a ser apreendida. A paisagem urbana, isto é, seu aspecto físico e funcional, se

transforma na medida em que a sociedade como um todo se modifica. Nesse processo, as forças produtivas são atuantes na produção de novos arranjos no espaço urbano, mudanças estas com dimensões mundiais intrínsecas, que são hoje, rápidas, profundas e contínuas.

A cidade capitalista pode ser dividida em dois períodos: o das cidades do início do capitalismo, marcada pela intervenção do Estado nos séculos XVIII e XIX; e as cidades tipicamente capitalistas, que surgiram no final do século XIX, sistema que impera no contexto do século XXI (VILLAÇA, 2001). No primeiro período, a dinâmica das cidades é marcada por forte intervenção estatal. Já no segundo, se dá, sobretudo, por meio do mercado imobiliário (VILLAÇA, 2001). As cidades do início do capitalismo são marcadas por revoluções burguesas e alianças com o Estado. Nesse período, a cidade foi produzida com forte teor ideológico, influenciados principalmente pelo renascimento e iluminismo. Foi nesse período que a cidade foi vista como meio para enaltecer o capitalismo (VILLAÇA, 2001).

Por outro lado, a cidade tipicamente capitalista representa o mecanismo de mercado. Nessas cidades não se observa ações diretas do Estado, apesar de existirem. O Estado continua sendo um importante agente hegemônico, mas suas atuações agora se dão de forma indireta, atuando principalmente no que diz respeito às legislações (VILLAÇA, 2001).

O Estado tem papel fundamental no aparato burocrático, isto é, no que concerne a mecanismos normativos que dinamizem interesses das classes dominantes. A atuação do Estado se revela ainda quanto aos investimentos de naturezas diversas, que são mecanismos eficazes quando o objetivo é agregar valor de uso à terra urbana:

O espaço, condição da produção do capital, ganha uma dimensão instrumental, enquanto que do ponto de vista do Estado - que regulariza os fluxos e controla a sociedade - aparece como instrumento de dominação estruturando a reprodução das relações sociais de produção. Nesta direção as mudanças no plano da sociedade se revelam enquanto mudanças espaciais, isto é, como transformações na prática sócio-espacial (CARLOS 2007, p. 99).

Neste esquema capitalista, o centro das cidades representa a materialização das relações de consumo. O centro não é o símbolo do capitalismo, este usou muito mais a produção industrial para simbolizá-lo. Mas o centro representa uma sociedade do consumo. E a proliferação de centralidades representa a segmentação socioespacial consequente dos conflitos de classes sociais: “Portanto, a policentralidade que amplia/explicita a segmentação socioespacial, é decorrente dos conflitos das classes sociais e, portanto, da lógica da (re) produção da sociedade produtora de mercadorias” (SILVA, 2001, p. 114). Fato que pode ser

constatado ao considerar a teoria discutida no tópico 2.2, que concebe que a estruturação das cidades brasileiras tende a se concretizar segundo uma lógica de setores de círculo.

A expansão capitalista possibilitou e estimulou a expansão do consumo. No Brasil, a transformação dos hábitos de consumo teve seu limiar no final do século XIX. Os novos hábitos e o estímulo ao consumo possibilitaram a eloquente expansão de empreendimentos voltados ao comércio e serviços. O desenvolvimento do capitalismo mercantil, “fez crescer o comércio varejista e introduziu profundas transformações no comércio atacadista e importador, além de fazer surgir novos tipos de estabelecimentos, desenvolver novos métodos de comerciar e criar novos hábitos de consumo.” (VILLAÇA, 2001, p. 253).

A produção do espaço urbano se concretiza em um arranjo formado por diferentes agentes produtores do espaço urbano, dentre eles: “[os] proprietários fundiários, construtores, imobiliárias, movimentos sociais e, sobretudo, o Estado” (SILVA, 2001, p. 112). Quanto à produção de centralidades, a atuação dos agentes hegemônicos segue a orientação capitalista no que tange a especulação imobiliária e incorporação de novas áreas ao tecido urbano. Dentre estes agentes, destaca-se o Estado, este se coloca como principal agente na promoção das relações de capital, através de atuações que dinamizem projetos das classes dominantes. São projetos que, apesar da atuação do poder público, é realizado para a apropriação privada, pois são destinados a iniciativa privada e não contemplam todas as camadas sociais. Quanto à produção de localizações no espaço urbano, se dá através da valorização do uso do solo, que, no caso do processo de redefinição de centralidades, culminam na constituição de novos subcentros: “no caso da incorporação de novas áreas no espaço urbano, com alteração de leis de uso do solo urbano [...] culminam por muitas vezes na constituição de **subcentros**, que exercem uma centralidade local.” (SILVA, 2001, p. 113, grifo nosso).

A partir das contribuições aqui expostas, conclui-se que a cidade contemporânea é concebida como palco de produção e (re) produção das relações de mercado. Se configurando não apenas como lócus de expansão da produção, mas também, como espaço para promoção do consumo, base da cadeia produtiva. Neste processo de produção de centralidades comerciais, destaca-se o papel do Estado, sua atuação se dá através do exercício do poder. Considerando que o Estado é um agente subordinado ao mercado imobiliário e às classes de alta renda, entende-se o porquê de sua atuação segregacionista.

A atuação do Estado no processo de redefinição de centralidades se dá através do controle de uso e ocupação do solo e do direcionamento segregado de recursos. Tais atuações se dão através do aparato legal, sobretudo, por meio dos instrumentos da política urbana. Este tópico abordou, de modo breve, sobre a atuação dos agentes hegemônicos na produção de

centralidades. O tópico seguinte busca enfatizar o papel do Estado. Busca-se evidenciar sua atuação por meio dos instrumentos da política urbana no processo de produção de centralidades, sobretudo no que diz respeito ao papel do Plano Diretor. Sob uma outra óptica, o tópico procura abordar ainda, sobre como a formação de centralidades urbanas pode ser benéfica como um meio alternativo à dispersão urbana.

2.3.1 A atuação do poder público por meio dos instrumentos da política urbana

Em síntese, este tópico busca analisar a capacidade de intervenção do poder público no processo de produção de centralidades, com vistas aos princípios e instrumentos da Política Urbana.

Quanto ao conceito de Política Urbana, a UN-Habitat (2019) define como:

A coherent set of decisions derived through a deliberative, government-led process of coordinating and rallying various actors for a common vision and goal that will promote more transformative, productive, inclusive and resilient urban development for the long term (UN-Habitat, 2019, p. 2).

Conforme define a UN-Habitat (2019), o objetivo da política urbana é o desenvolvimento urbano transformador, produtivo, inclusivo e resiliente a longo prazo. Mas cabe analisar como se dá a atuação do poder público no tocante à política urbana e como esse processo é evidenciado. No Brasil, o Estatuto da Cidade regulamenta a política urbana prevendo importantes instrumentos. Neste tópico serão analisados alguns dos instrumentos mais importantes que podem ser utilizados pelo poder público no incentivo à formação de centralidades urbanas.

O Estatuto da Cidade é definido pela Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Brasil, 2001). Diversos instrumentos são previstos, alguns destes são: i) Plano Diretor (PD); e as ii) Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS). Nesta sessão serão avaliadas as potencialidades e limitações destes instrumentos da política urbana, sobretudo, com ênfase ao Plano Diretor. A consideração das ZEIS nesta discussão se dará por sua importância como instrumento que visa, especificamente, integrar áreas tradicionalmente marginalizadas, isto é, de população de baixa renda. Para além da análise descritiva, a discussão pretende considerar sua elaboração e implementação.

Quanto às Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), estas são efetivas para a consolidação dos assentamentos de interesse social. Tais zonas se referem às áreas pobres (SANTO AMORE, 2013). As ZEIS estão fundamentadas na vinculação constitucional entre o

direito à moradia e suas funções sociais. Neste sentido, tanto o Estatuto da Cidade quanto o programa Minha Casa Minha Vida (MCMV) Lei federal nº 11.977, de 7 de julho de 2009, institucionalizam as ZEIS como instrumento político de regularização urbanística. As ZEIS objetivam especificamente: a) a demarcação de áreas destinadas à produção de habitação de interesse social; b) a promoção de infraestrutura em bairros de baixa renda; e c) a regularização de uso e ocupação do solo. As ZEIS podem ser de dois tipos, a saber: i) as ZEIS ocupadas, que se configuram como áreas de assentamentos precários, que tem por objetivo integrá-los ao espaço urbano através da regularização; e ii) as ZEIS vazias (SANTO AMORE, 2013).

A citação das ZEIS nesta análise se dá para o conhecimento da existência de áreas a serem priorizadas no espaço urbano, inclusive no que tange à formação de centralidades. As ZEIS se configuram como um tipo de zoneamento urbano, contudo, referente aos interesses de segmentos sociais específicos. O instrumento tem por objetivo garantir a efetivação dos direitos para a população de baixa renda, isto é, o acesso aos serviços, à renda, ao consumo, ao lazer, e à moradia. Em outras palavras, o direito à cidade. São direitos previstos no Artigo 2º do Estatuto da Cidade inciso I.

I – Garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações (BRASIL, 2001, Art. 2º)

O direito à cidade é uma discussão que surgiu com a preocupação em elaborar uma agenda que priorizasse os direitos das classes menos favorecidas. No âmbito do Habitat II em 1996, foi reforçada a discussão do direito a cidade, sobretudo, considerando o direito à moradia. O tema voltou a ser objeto de discussão mais tarde, o que levou à elaboração da Carta Mundial do Direito à Cidade (2000-2005). No Brasil, a temática ganhou espaço no Estatuto da Cidade. Quanto ao conceito de direito à cidade, foi produzido um documento no âmbito da discussão do Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo (NAU) considerando a Plataforma Global pelo Direito à Cidade, o documento foi denominado como “” What’s the Right to the City (Global Platform for the Right to the City, 2016)”. Em síntese, o documento definiu o Direito à cidade como um direito de todos os habitantes, o que abrange o direito ao uso e ocupação do espaço urbano de maneira justa e sustentável (COSTA; PINTO; FAVARÃO, 2018). Para efetivação deste direito, o documento definiu pilares e componentes,

os pilares são: distribuição de recursos espacialmente justa, atuação política e diversidade socioeconômica. Os componentes, por sua vez, referem-se à cidade com economias inclusivas, diversidade cultural, qualidade do espaço público, melhoria da

participação política, igualdade de gênero, cidadania, livre de discriminação e sustentável. (COSTA; PINTO; FAVARÃO, 2018, p. 73)

As ZEIS se colocam como um contraponto aos interesses dominantes na produção do espaço urbano (COSTA; PINTO; FAVARÃO, 2018). O direcionamento segregado de recursos privilegia determinadas áreas do espaço urbano em detrimento de outras. Sendo assim, as ZEIS emergem como um dispositivo objetivado na regularização fundiária de zonas tradicionalmente marginalizadas. São diretrizes criadas para dar conta da dispersão e expansão urbana desordenada provocada pela especulação imobiliária que afasta as classes de baixa renda para subúrbios distantes e sem os serviços básicos necessários ou para áreas subutilizadas. Tal como observado no contexto do direito urbano internacional, o Estatuto da Cidade buscou apregoar além do direito à moradia, o pleno direito à cidade (LEVY, 2014). As ZEIS são importantes no tocante ao reconhecimento da desigualdade urbana, a legislação reage a esse quadro. A criação de leis se mostra como um importante passo no que tange a integração das classes marginalizadas no espaço urbano, isto é, não só garantindo direito à moradia, mas também o direito à cidade.

As ZEIS, de modo particular, são áreas onde deveria haver incentivos à formação de centralidades. A formação de centralidades se coloca como um meio possível para garantir serviços mais acessíveis às periferias, neste sentido, cabe ao poder público, por meio do plano diretor, notar as centralidades como um meio alternativo à dispersão urbana, isto é, “[provendo] as áreas até então ocupadas de forma precária, equipamentos públicos, a abranger hospitais, escolas, praças, áreas verdes, arruamento e calçamento adequados e inserção na rede de transportes local.” (LEVY, 2014, p. 228). Essa possibilidade pode ser apregoada pelo plano diretor.

Á exemplo, cita-se o plano de Zoneamento Urbano elaborado pela prefeitura da metrópole mais populosa do país, a cidade de São Paulo. A prefeitura de São Paulo, por meio do plano diretor, propõe a formação de Zonas de Centralidades em Zonas Especiais de Interesse Social - ZC-ZEIS na revisão da Lei de Parcelamento e Uso do Solo no Plano Diretor Estratégico - PDE Lei n° 16.402, de 22 de março de 2016.

O artigo 9° explica o que são as chamadas Zonas de Centralidade - ZC:

ZC: porções do território localizadas na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana com atividades de abrangência regional (São Paulo (SP), 2016, art. 9°).

As Zonas Centralidade (ZC) são porções do território voltadas à promoção de atividades típicas de áreas centrais ou de subcentros regionais ou de bairros, destinadas principalmente aos usos não residenciais, com densidades construtiva e

demográfica médias, à manutenção das atividades comerciais e de serviços existentes e à promoção da qualificação dos espaços públicos (São Paulo (SP), 2016, art. 9º).

O artigo 9º explica ainda o que são as chamadas Zonas de centralidade em Zonas Especiais de Interesse Social – ZC-ZEIS:

ZC-ZEIS: porções do território formadas pelos lotes lindeiros às vias que exercem estruturação local ou regional, lindeiras a ZEIS-1, destinadas majoritariamente a incentivar os usos não residenciais, de forma a promover a diversificação dos usos com a habitação de interesse social, a regularização fundiária de interesse social e a recuperação ambiental (São Paulo (SP), 2016, art. 9º).

A lei criada de acordo com o Plano Diretor Estratégico (Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014) incentiva a formação de zonas de concentração de comércio e serviços nas ZEIS. A lei prevê centralidades com escalas de abrangência regional e local, sendo de uso misto ou exclusivas para o segmento de comércio e serviços. Segundo a prefeitura de São Paulo, o objetivo é facilitar o acesso da população dessas regiões aos espaços de consumo (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016). A distribuição espacial das atividades econômicas como forma de evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano, pode ser observada no aparato legislativo ao analisar os incisos IV e V do artigo 2º do Estatuto da Cidade, o que falta é a esperada implementação por parte dos municípios.

IV – Planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;
V – Oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais (Brasil, 2001, Art. 2º).

Nota-se a importância do plano diretor na efetivação de outros instrumentos, como o caso das ZEIS. O plano diretor é um instrumento da política urbana instituído pela Constituição Brasileira de 1988 art. 182 (Brasil, 1988). Tem o objetivo de orientar a política e desenvolvimento dos municípios. No Estatuto da Cidade, o plano diretor é concebido como um instrumento que visa garantir o pleno desenvolvimento para o espaço urbano como um todo. A partir do plano diretor, é possível elaborar leis suplementares como: Lei do Parcelamento e uso do solo; de Edificação; de Zoneamento; e Ambiental e Sanitária. O plano diretor sugere soluções e objetivos. Contudo, no contexto brasileiro, observa-se um abismo entre a elaboração e a implementação:

O balanço realizado após dez anos de vigência do EC (Santos Junior e Montandon, 2011) aponta a ampla disseminação dos planos diretores e a positiva constatação de que neles houve a inclusão dos instrumentos previstos no Estatuto, contudo, uma análise qualitativa demonstra que essa incorporação de diretrizes quase nunca veio acompanhada da real aplicação dos instrumentos (COSTA; PINTO; FAVARÃO, 2018, p. 22).

O Estatuto da Cidade define que as diretrizes dos Planos Diretores considerem os problemas sociais urbanos. Inclusive, o Estatuto da Cidade apregoa que a comunidade tem o pleno direito na elaboração dos planos, isso pode ser observado no Artigo 2º do Estatuto da Cidade incisos II e IX.

II – Gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano (Brasil, 2001, Art. 2º).

IX – Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização (Brasil, 2001, Art. 2º).

Apesar da obrigatoriedade conferida pelo Estatuto da Cidade, a aplicação integral das diretrizes sugeridas não ocorre nas cidades brasileiras. Por obrigação de lei, a elaboração de planos diretores é realizada pela maior parte dos municípios, contudo, nota-se deficiência em sua implementação. Observa-se que, suas diretrizes ou são seguidas parcialmente, ou são completamente ignoradas (VILLAÇA, 2005). Por outro lado, cabe considerar que o prazo estabelecido pelo Estatuto da Cidade no tocante a implementação dos planos – *cinco anos* - é ilusório, as melhorias urbanas só podem ser concebidas a longo prazo (VILLAÇA, 2005).

O plano diretor é utilizado, inclusive, para apontar os rumos futuros da cidade, isto é, é tido como um instrumento para guiar o processo de planejamento urbano, prática esta defendida por técnicos, planejadores urbanos e políticos, inclusive os progressistas (VILLAÇA, 2005).

Quanto à produção de centralidades, é grande a influência dos instrumentos da política urbana. A exemplo do plano diretor, para o que deveria ser um instrumento eficaz de correção das problemáticas urbanas, se coloca como um meio apropriado pela classe dominante no que tange à produção e (re) produção do espaço urbano (CAVALCANTE, 2013). O Plano Diretor não é um produto das classes dominantes, mas se coloca como um meio eficaz para promoção de seus interesses.

A elite da sociedade brasileira defende sua implementação, pois, é um de seus meios de atuação. É o que se nota, por exemplo, quanto à produção de centralidades. O plano diretor atua promovendo elementos de sustentação da centralidade, sua atuação envolve controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano, investimentos, dentre outros aparatos. Quanto ao

controle de uso e regulação do solo, analisando o Artigo 2º, do Estatuto da Cidade, nota-se, por exemplo, que o inciso XV dá aporte para a especulação imobiliária. Neste inciso, as questões econômicas são valorizadas em detrimento de quaisquer outras (BRAGA, 2012).

XV – Simplificação da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo e das normas edilícias, com vistas a permitir a redução dos custos e o aumento da oferta dos lotes e unidades habitacionais (Brasil, 2001, Art. 2º).

Outro meio de atuação do poder público está na produção de áreas propícias para formação de centralidades. Sua atuação se dá através do aporte em infraestruturas que atraiam empreendimentos e atividades voltadas para o setor de comércio e prestação de serviços. Essa possibilidade legal pode ser observada na alínea A (Operações Urbanas Consorciadas) do inciso V, artigo 4º do Estatuto da Cidade.

V – Institutos jurídicos e políticos (Brasil, 2001, Art. 4º).

p) operações urbanas consorciadas (Brasil, 2001, Art. 4º).

As Operações Urbanas Consorciadas (OUC) se referem a projetos urbanos realizados através da parceria entre o poder público, o setor privado e a sociedade. Sua utilização se dá para finalidades diversas, dentre elas, para promoção de conjuntos urbanos dotados de infraestruturas, para adequação do uso do solo e para intervenções urbanas em torno de equipamentos urbanos diversos (BRAGA, 2012). Nota-se que essas ações são potencialmente favoráveis para a formação de centralidades urbanas, considerando que o setor terciário tende a se aglomerar em áreas com aporte em infraestrutura.

Como dito anteriormente, é a acessibilidade o principal fator que contribui para a formação de centralidades, sendo que essa qualidade urbana é concretizada por meio do aporte em infraestruturas de mobilidade urbana, tais como: infraestrutura em transportes; em sistemas viários; em terminais, estações e conexões; dentre outras. E, no contexto do espaço intra-urbano, essa condição é prevista no Plano Diretor.

Nota-se que o plano diretor pode ser um instrumento na produção de centralidades urbanas. Sendo assim, apesar de não ser uma realidade no contexto das cidades brasileiras, é possível, através deste instrumento, incentivar a formação de centralidades de modo a beneficiar a cidade como um todo. A formação de centralidades pode se colocar como um meio alternativo à dispersão urbana. A existência de centralidades em zonas periféricas contribui para que a

população local tenha oferta de comércio, serviços e equipamentos urbanos mais acessíveis às periferias.

A existência de centralidades em regiões estratégicas do espaço urbano possibilita melhores condições de acessibilidade ao comércio, serviços e equipamentos urbanos, sem necessariamente, ter que se deslocar ao centro principal (BURGESS; JENKS, 2006). O objetivo é diminuir o tempo e custos gastos com deslocamentos, desta forma, “contribuindo para diminuir não só a distância entre as centralidades e a sua periferia, mas, principalmente, a frequência e extensão nos deslocamentos diários” (WRI BRASIL, 2018, p.70). A combinação entre áreas de moradia, emprego, serviços e lazer suprem as demandas dos habitantes no espaço urbano, resultando em uma cidade mais conectada, policêntrica e dinâmica, reduzindo a necessidade de deslocamentos motorizados (WRI BRASIL, 2018).

A existência de centralidades em regiões estratégicas do espaço urbano pode ((DÉAK; MORI; FONSECA, 2007; VILLAÇA, 2001; WRI BRASIL, 2018; BURGESS; JENKS, 2006):

- 1) Otimizar acesso aos espaços de consumo;
- 2) Reduzir os custos gastos com deslocamentos aos espaços de consumo;
- 3) Reduzir a demanda por transporte e a dependência de deslocamentos motorizados no cotidiano;
- 4) Incentivar o uso de veículos não motorizados, considerando um cenário com curtas distancias entre moradia e centralidade;
- 5) Fomentar a economia local; o que, conseqüentemente, estimula a geração de empregos para a população local. A centralidade de comércio e serviços pode vir a ser um subcentro de emprego.

A identificação de subcentros pode:

- 1) Revelar se há necessidade de potencializar a produção de novas centralidades ou mesmo desestimular o crescimento de centralidades indesejadas, visando o equilíbrio urbano (KNEIB, 2016);
- 2) Revelar locais potenciais para conexões por transporte coletivo (KNEIB, 2016).

Para que isto seja possível, é necessário: 1) desenvolver técnicas e procedimentos para identificação e análise das centralidades urbanas; 2) compreender como se dá o processo de produção de centralidades e qual sua relação com os agentes hegemônicos; e 3) planejar e desenvolver estratégias que visem o incentivo à formação de centralidades com objetivo de evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano.

A existência de um único centro não é mais suficiente como o ponto que minimiza os deslocamentos de toda a cidade. Como dito anteriormente, centralidades em áreas estratégicas do espaço urbano possibilitam minimizar o tempo e os gastos para se deslocar até as áreas de concentração de comércio e prestação de serviços:

Partindo desse ponto a criação de novas centralidades [...] se justificaria pela redução das distâncias sociais aos equipamentos e serviços urbanos. Logicamente a redução ocorreria se tais centralidades abrigassem ao mesmo tempo densidades populacionais significantes, comércios, serviços e empregos.” (DÉAK; MORI; FONSECA, 2007, p. 16).

Contudo, são poucos os casos em que há empenho por parte do poder público no que tange o incentivo à formação de centralidades que objetivem a diminuição dos efeitos da dispersão urbana, pelo contrário, os investimentos são segregados, direcionados para regiões específicas do espaço urbano (VILLAÇA, 2001). O caso do Plano Diretor Estratégico da cidade de São Paulo (PDE) do ano de 2014 é um avanço nessa questão.

Neste tópico, foram salientados alguns dos instrumentos da Política Urbana, foi discutido sobre suas capacidades e limitações. No caso das ZEIS, nota-se que são eficientes quanto ao reconhecimento da existência de áreas a serem priorizadas no espaço urbano, considerando a existência de desigualdades sociais. Ao menos no discurso, as ZEIS denotam que os problemas sociais urbanos estão sendo notados, o que falta é ação por parte do poder público. Quanto ao Plano Diretor, é um importante instrumento de planejamento urbano. No tocante à formação de centralidades, os Planos Diretores podem reconhecê-las como um meio alternativo à dispersão urbana, propondo diretrizes que incentivem a formação de centralidades (de comércio e serviços) mais acessíveis às periferias. A exemplo, foi citado o Plano Diretor de São Paulo com a criação das ZC-ZEIS.

De modo geral, o que se diz é que se faz necessário mais do que a elaboração de diretrizes, é preciso que haja a esperada implementação (VILLAÇA, 2005). No caso do Plano Diretor, a sua não consideração ou a sua má administração, é prejudicial para o desenvolvimento urbano. Observa-se a distância entre a elaboração e implementação dos instrumentos da Política Urbana. São legislações que de nada servem se não houver comprometimento por parte do Estado de pô-las em prática: “Assim, apesar da lei [...] a interpretação permanece a mesma, e fragilmente esperançosa e dependente da vontade estatal.” (LEVY, 2014, p. 229).

No caso da formação de centralidades, o que se espera é que sejam mais do que a formação de espaços de consumo, espera-se que sejam meios para promover acessibilidade aos espaços de consumo, abrangendo o espaço urbano como um todo.

3 IDENTIFICAÇÃO DE SUBCENTROS URBANOS

O capítulo anterior foi de cunho estritamente teórico. Assim, com o capítulo teórico concluído, o capítulo que se segue será voltado para o desenvolvimento e aplicação do procedimento metodológico, conforme é proposto no objetivo geral do trabalho. Mas antes disso, busca-se realizar uma análise das metodologias já existentes para identificação de subcentros urbanos.

3.1 METODOLOGIAS PARA IDENTIFICAÇÃO DE SUBCENTROS URBANOS

No contexto internacional, são três as classificações de metodologias mais difundidas para identificação de subcentros urbanos, são elas: as metodologias baseadas em métodos econométricos; as metodologias baseadas em análise de dados estatísticos espaciais; e as metodologias baseadas em valores de corte (KNEIB, 2008). Considerando que a metodologia baseada em valores de corte é utilizada como base para o procedimento metodológico proposto neste trabalho, o tópico dará ênfase a essa metodologia.

As metodologias baseadas em métodos econométricos consistem em identificar subcentros a partir de resíduos positivos estimados a partir de uma função exponencial de densidade de empregos. O método se caracteriza por seu rigor estatístico, garantindo assim precisão dos resultados. Nessa metodologia os subcentros são definidos como as zonas censitárias em que a concentração de empregos é relativamente maior que a de zonas adjacentes a estas (SIQUEIRA, 2014). Um estudo de destaque com aplicação dessa metodologia é o de McDonald (1987) (Ver Quadro 1).

As metodologias baseadas em análise de dados estatísticos espaciais buscam identificar subcentros a partir da análise estatística de informações geográficas que descrevem padrões de distribuição de dados em termos da associação espacial (SIQUEIRA, 2014). Dentre os métodos mais difundidos nessa metodologia destaca-se o Indicador Local de Associação Espacial — LISA, desenvolvido por Anselin (1995), que identifica subcentros utilizando o diagrama de dispersão de Moran.

Já as metodologias baseadas em valores de corte buscam identificar subcentros a partir do estabelecimento de valores de corte, dessa forma, os subcentros são todas as áreas que possuem dados de uma determinada variável acima dos dois valores de corte estabelecidos. O tópico 3.3.1 especifica melhor sobre essa metodologia.

No contexto nacional há certa dificuldade em aplicar metodologias quantitativas devido a carência de dados estatísticos. Sendo assim, convém citar a metodologia desenvolvida por Kneib (2008). As metodologias mais difundidas no contexto internacional necessitam de dados que muitas vezes não são disponibilizados em cidades brasileiras, por este motivo, não há uma variedade de trabalhos com aplicação dessas metodologias no contexto nacional. Pensando nisso, Kneib (2008) desenvolveu uma metodologia que dispensa o uso de dados quantitativos. A metodologia é denominada pela autora como “Método Delphi adaptado à análise espacial”. O objetivo do método é analisar determinado assunto por meio de avaliações empreendidas por um grupo de especialistas. Em síntese, o método consiste nas seguintes etapas: 1) Selecionar especialistas; 2) Identificar espacialmente os subcentros; 3) Gerar Mapa Produto; 4) Atingir Consenso; 5) Gerar Mapa final a partir da análise dos especialistas.

A primeira etapa corresponde à seleção técnica de especialistas com conhecimentos prévios a respeito da cidade em estudo. A segunda etapa consiste na aplicação da ferramenta Delphi, que busca fazer análises com base nas opiniões de um grupo de especialistas. Nesse caso, é aplicado também o método de escala de pontos, que objetiva atribuir graus de importância para os subcentros identificados nas rodadas de aplicação dos questionários. No decorrer do estudo são elaborados mapas a fim de compatibilizar as informações coletadas. Os questionários são aplicados até que se atinja consenso entre os especialistas. A autora aplicou o método na cidade de Manaus, AM, e identificou 15 subcentros.

3.1.1 Metodologia baseada em valores de corte

A metodologia baseada em valores de corte consiste em identificar subcentros a partir do estabelecimento de valores de corte inferiores. Destarte, são caracterizados como subcentros, áreas que tenham dados de alguma variável superior aos valores estabelecidos como valores de corte.

O método baseado nessa metodologia mais difundido é o de Giuliano; Small (1991). A metodologia dos autores identifica subcentros a partir de dois valores de corte, um para densidade de empregos D e outro para o total de empregos E . Assim, os subcentros são todas as áreas que tenham densidade de empregos e total de empregos maiores do que os valores estabelecidos como valores corte.

Giuliano; Small (1991) buscaram identificar subcentros de empregos na região de Los Angeles, Califórnia, Estados Unidos da América. Os valores de corte estabelecidos pelos

autores foram de 10 empregos por acre e 10.000 empregos totais. O estudo identificou 32 subcentros de empregos em Los Angeles no ano de 1991 (Ver Quadro 1).

O método dos autores é uma adaptação da metodologia desenvolvida por McDonald (1987), que identifica subcentros a partir do estabelecimento de apenas um valor de corte. No método de McDonald (1987), os subcentros são zonas cuja concentração do emprego é maior do que a das zonas adjacentes.

Os Quadros 1 e 2 sintetizam alguns dos principais estudos voltados para identificação de subcentros urbanos a partir da metodologia baseada em valores de corte no contexto internacional e nacional. No contexto internacional destacam-se os trabalhos de Giulliano; Small (1991); Small; Song (1994); McMillen; McDonald (1998); Coffey; Sheamur (2001); Baumont; Bourdon (2002); Lopes; Muñis (2005); e de Arosemena (2008). Os dados relativos às aplicações da metodologia por cada um dos autores citados podem ser observados no Quadro 1.

No contexto nacional (Quadro 2) destacam-se os trabalhos de Siqueira (2012), que identificou subcentros de emprego na cidade de São Paulo, São Paulo, e de Rodrigues; Belmiro; Silveira Neto (2018), que objetivou identificar subcentros na cidade do Recife, Pernambuco. No estudo de Siqueira (2012), com a aplicação da metodologia baseada em valores de corte, foram identificadas 75 zonas censitárias qualificadas como subcentros. Já no estudo de Rodrigues; Belmiro; Silveira Neto (2018), a aplicação da metodologia revelou que a cidade do Recife tem estrutura urbana monocêntrica. Os dados relativos às aplicações da metodologia pelos autores citados podem ser observados no Quadro 2.

Quadro 1 – Principais metodologias baseadas em valores de corte aplicadas para identificação de subcentros urbanos no contexto internacional

Autor	Localidade	População da cidade objeto de estudo	Metodologia	Variável	Valores de corte	Subcentros identificados/Ano
Giulliano; Small (1991)	RM de Los Angeles, Califórnia, Estados Unidos da América	3 mi (Município) 12,8 mi (RM)	Metodologia baseada em valores de corte	Empregos	10 empregos por acre 10.000 empregos totais	32 subcentros em 1991
Small; Song (1994)	RM de Los Angeles, Califórnia, Estados Unidos da América	3 mi (Município) 12,8 mi (RM)	Metodologia baseada em valores de corte	Empregos	20 empregos por acre/20.000 empregos totais	1970: 7 subcentros 1980: 10 subcentros
McMillen; McDonald (1998)	RM de Chicago, Illinois, Estados Unidos da América	2,6 mi (Município) 9 mi (RM)	Metodologia baseada em valores de corte	Empregos	10 trabalhadores por acre/ 10.000 empregos totais	20 subcentros em 1980
Coffey; Sheamur (2007)	RM de Montreal, Quebec, Canadá	1,7 mi (Município) 4,0 mi (RM)	Metodologia baseada em valores de corte	Emprego	Razão E/R (Duas vezes mais postos de trabalho do que de trabalhadores residentes) 7.000 empregos totais	6 subcentros formados por 20 zonas censitárias no ano de 1996
Baumont; Bourdon (2002)	Comuna de Dijon, Borgonha-Franco-Condado, República Francesa	156 mil (Município) 250 mil (Conurbação)	Metodologia baseada em valores de corte	Empregos	1990: 10 empregos por acre, 1600 empregos totais. 1999: 10 empregos por acre, 1400 empregos totais	1990: 6 subcentros formados por 9 zonas censitárias 1999: 6 subcentros formados por 10 zonas censitárias
Lopes; Muñis (2006)	RM de Barcelona, Catalunha, Reino de/da Espanha	1,6 mi (Município) 4,7 mi (RM)	Metodologia baseada em valores de corte	Empregos	Densidade de emprego: a média da densidade da RMB. Total de emprego: 1% do emprego total da RMB	1986: 6 subcentros 1996: 13 subcentros
Avendaño, (2008)	Bogotá, Distrito Capital, República da Colômbia	7,7 mi (Município) 8,8 mi (RM)	Metodologia baseada em valores de corte	Empregos	10 empregos por acre 10.000 empregos totais	20 subcentros de emprego formados por 71 zonas censitárias

Fonte: autoria própria.

Quadro 2 – Principais estudos voltados para identificação de subcentros urbanos a partir de metodologias baseadas em valores de corte em cidades brasileiras

Autor	Localidade	População da cidade objeto de estudo	Metodologia	Variável	Valores de corte	Base de dados	Subcentros identificados/Ano
Siqueira (2012)	São Paulo, SP	12 mi (Cidade) 21 mi (RM)	Metodologia baseada em valores corte	Empregos	30 trabalhadores por acre	Pesquisa censitária domiciliar de 2007	75 zonas censitárias em 2012
Rodrigues; Belmiro; Silveira Neto (2018)	Recife, PE	1,6 mi 4 mi (RM)	Metodologia baseada em valores corte	Empregos	10.000 trabalhadores por área; e, para densidade, 2.500 empregos por km ² .	Dados do Imposto sobre a Transmissão de Bens Imóveis (ITBI),	Estrutura monocêntrica em 2018

Fonte: autoria própria

Vale destacar que a metodologia baseada em valores de corte pode ser aplicada em qualquer cidade, independentemente de seu contingente populacional ou classificação tipológica. Conforme pode ser observado nos Quadros 1 e 2, a metodologia baseada em valores de corte já foi aplicada em cidades com população de 156 mil até 12 milhões de habitantes. Cabe ao pesquisador estabelecer valores de corte que se adequem à realidade da cidade em estudo, desta forma, é necessário que o pesquisador tenha conhecimento prévio sobre a cidade a ser estudada.

Neste tópico foram abordadas, de modo breve, sobre as principais metodologias voltadas para identificação de subcentros urbanos, foi dada ênfase à metodologia baseada em valores de corte, visto ser base do procedimento metodológico proposto neste trabalho. Foram abordados estudos que identificaram subcentros a partir de valores de corte no contexto nacional e internacional. Nos tópicos que se seguem, é apresentado o procedimento metodológico proposto, além dos resultados de sua aplicação no estudo de caso – Cidade de Anápolis.

3.2 PROPOSTA DE PROCEDIMENTO METODOLÓGICO QUANTITATIVO PARA IDENTIFICAÇÃO DE SUBCENTROS URBANOS DE COMÉRCIO E SERVIÇOS

Este trabalho se debruça sobre a proposição e teste de um procedimento metodológico que possibilite a identificação de subcentros de comércio e serviços utilizando valores de corte. Destarte, os subcentros são identificados pela quantidade de empresas de comércio e serviços. A utilização da variável comércio e serviços se dá pela possibilidade de análise aprofundada do processo de descentralização e (re) centralização das atividades terciárias.

Este procedimento metodológico tem como referência principal o estudo de Giuliano; Small (1991), (Ver Quadro 3) que identifica subcentros a partir de valores de corte na cidade de Los Angeles. Optou-se pela metodologia baseada em valores de corte por sua viabilidade e possibilidade de identificação de subcentros tomando como base a variável comércio e serviços. Para o caso da aplicação do procedimento em cidades brasileiras, os dados podem ser obtidos através do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (acrônimo: CNPJ) junto à Receita Federal brasileira.

Quadro 3 – Metodologias baseadas em valores de corte: Giuliano; Small (1991) e o procedimento proposto

	Giuliano & Small (1991)	Procedimento proposto
Variável	Empregos	Empresas de comércio e serviços
Definição	Subcentro: um conjunto de zonas contiguas, cada uma com densidade superior a D , que juntas tenham pelo menos E empregos totais, de forma que todas as zonas adjacentes tenham densidades menores que D .	Subcentro: bairro com concentração significativa de comércio e serviços, de tal forma que se sobressaia frente a outros bairros, e que seja comparável ao centro principal. Portanto, define-se como subcentro os bairros com densidade de comércio e serviços acima de algum ponto de corte D , e que tenha pelo menos E empresas de comércio e prestação de serviços.
Escala	Zona	Bairro
Crítérios para estabelecimento de valores de corte	Sem critérios técnicos estabelecidos.	Valores de corte estabelecidos a partir dos valores de densidade e quantidade de empresas de comércio e prestação de serviços do centro principal. Os valores de corte são encontrados a partir do cálculo de decis.
Valores de corte	Os subcentros de emprego têm pelo menos 10 empregos por acre (0,004 km ²) para a densidade e 10.000 empregos total.	Os subcentros são os bairros com densidade e quantidade de empresas de comércio e prestação de serviços que tenham pelo menos D_2 (10% + 10%) da densidade e quantidade de empresas de comércio e serviços do centro principal.

Fonte: autoria própria.

De modo geral, conforme as definições de Corrêa (1989), Villaça (2001) e Silva (2001), salientadas no capítulo 2 deste trabalho, um subcentro se caracteriza por sua significativa concentração de empresas de comércio e prestação de serviços, de tal forma que se sobressai frente a outros bairros, e é comparável ao centro principal. Sendo assim, ao estabelecer os valores de corte, será levada em conta a definição mencionada.

Conforme abordado no capítulo 2, um subcentro se qualifica como um bairro com elevada concentração comercial, sendo uma cópia do centro tradicional em menor escala. Sendo assim, a escala escolhida - de bairro – se dá pela melhor representação de um subcentro de comércio e serviços. A escala de bairro permite que um subcentro seja comparável ao centro tradicional, que no contexto das cidades brasileiras são classificados como bairros. Villaça (2001) também trabalha com escala de bairro ao identificar subcentros, como exemplos de subcentros identificados pelo autor cita-se o Brás na cidade de São Paulo (SP), e Copacabana, na cidade do Rio de Janeiro (RJ).

Em linhas gerais, as metodologias baseadas em valores de corte “identificam os subcentros a partir do estabelecimento de limites inferiores (valores de corte) para variáveis que possam atribuir às localidades do meio intra-urbano características de lugares centrais” (SIQUEIRA, 2014, p.3). Portanto, para o estudo que ora se propõe, os subcentros são bairros com densidade de comércio e serviços acima de algum valor de corte D , e que tenha pelo menos E empresas de comércio e prestação de serviços. O centro é definido como a zona de maior densidade e quantidade de empresas de comércio e prestação de serviços. Com esta definição, todas as zonas com valores acima de D e E são classificadas como subcentros em uma escala de bairro, de tal forma que:

D = Valor de corte;

E = Valor de corte;

Subcentro = Bairros com densidade de empresas de comércio e serviços maior que D e com quantidade de empresas de comércio e prestação de serviços maior que E ;

Não subcentros = Bairros com densidade de empresas de comércio e serviços menor que D e/ou com quantidade de empresas de comércio e prestação de serviços menor que E .

3.2.1 Do estabelecimento de valores de corte

Conforme descrito no item 3.1.1, ‘*Metodologias baseadas em valores de corte*’, o estudo de Giuliano e Small (1991) se coloca como o estudo mais influente quanto à identificação de subcentros a partir de metodologias baseadas em valores de corte (SIQUEIRA, 2012). Giuliano e Small (1991) afirmam que os critérios para estabelecimento de valores de corte no estudo aplicado em Los Angeles foram governados pelo desejo de corresponder ao conceito teórico, sendo que os valores estabelecidos são, na visão dos autores: gerenciáveis, capazes de analisar o deslocamento para subcentros e adequados para análise estatística.

Contudo, os valores de corte utilizados por Giuliano e Small (1991) são considerados arbitrários por alguns pesquisadores que trabalham com a identificação de subcentros, dentre eles Baumont e Bourdon (2002). A metodologia baseada em valores de corte não estabelece critérios para definição dos valores de corte, cabe ao pesquisador encontrar um valor que se adeque à realidade da cidade em estudo.

Buscando superar este entrave, o procedimento proposto neste trabalho tem como um dos objetivos, desenvolver um procedimento metodológico que possibilite o estabelecimento de valores de corte. Com este procedimento, busca-se: i) *estabelecer valores de corte*

ponderados. Isto é, nem ínfimos e nem exorbitantes; e ii) *ser reaplicável*. Ou seja, que possa ser aplicado em qualquer cidade, de forma que, com o método, seja possível estabelecer valores de corte sempre proporcionais aos dados da cidade que estiver sendo estudada.

Desta forma, propõe-se que o valor de corte seja um percentual estabelecido com base nos dados referentes às atividades de comércio e prestação de serviços do centro principal. Para tal, considera-se dois valores, a saber: i) valor de densidade de comércio e serviços do centro principal; e ii) quantidade de empresas de comércio e serviços do centro principal. Este percentual pode ser estabelecido a partir do cálculo de decis.

Os decis são valores que dividem os dados em décimas partes (cada parte tem 10% dos dados), sendo indicados por D_1 , D_2 , D_3 , D_4 , D_5 , D_6 , D_7 , D_8 e D_9 . Nos decis, a série é dividida em dez partes iguais com o mesmo número de elementos, de tal forma que cada intervalo do decil contém 10% dos elementos coletados (SILVA, 2011).

- o primeiro decil (D_1) separa os primeiros 10% dos elementos da série;
- o segundo decil (D_2) separa os primeiros 20% (10% + 10%) dos elementos da série;
- o terceiro decil (D_3) separa os primeiros 30% (10% + 10% + 10%) dos elementos da série.

E assim sucessivamente até o decil D_9 .

Os decis D_1 , D_2 , D_3 . . . D_9 podem ser generalizados pela notação D_K , sendo que o decil considerado é representado por k , conforme a equação 1:

$$D_k = \frac{K \cdot N}{10} \quad (1)$$

Onde:

K = Decil considerado;

N = Valor.

Para o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços,

K = Decil;

D = Valor de densidade de empresas de comércio e serviços do centro principal.

Para o valor de corte do quantitativo de empresas de comércio e serviços,

K = Decil;

E = Somatório do número de empresas de comércio e serviços localizadas no centro principal.

3.2.2 Dos cálculos de densidade

Do centro principal

Para obter o valor de densidade do centro principal, considera-se o total de empresas de comércio e serviços localizados no mesmo e sua área em km², conforme equação 2:

$$D = \frac{E}{A} \quad (2)$$

Onde:

D = Densidade de empresas comércio e serviços;

E = Somatório do número de empresas de comércio e serviços localizadas no centro principal;

A = Área em km² do centro principal.

Dos bairros em análise

Para obter o valor de densidade de empresas de comércio e serviços de um bairro, considera-se o total de empresas localizadas no mesmo e sua área em km², conforme equação 3.

$$D = \frac{E}{A} \quad (3)$$

Onde:

D = Densidade de empresas de comércio e serviços;

E = Somatório do número de empresas de comércio e serviços localizadas no bairro;

A = Área do bairro em km².

Os dados de área em km² podem ser obtidos em órgãos públicos. Em caso de não disponibilidade, o pesquisador pode utilizar a ferramenta para medida de áreas em km²

disponível no Google Earth ou Google Maps. Cabe destacar que para medição da área do bairro em km², deve-se desconsiderar áreas verdes ou de preservação ambiental, a fim de possibilitar uma análise equivalente, considerando uma ocupação homogênea dos bairros em análise. O pesquisador deve se atentar ainda para a presença de áreas pouco ocupadas, a exemplo de loteamentos ociosos, pois essa característica pode interferir no valor de densidade.

3.2.3 Da classificação dos subcentros identificados

Propõe-se que a classificação dos subcentros seja feita considerando a quantidade de empresas de comércio e serviços. De acordo com Corrêa (1989), Villaça (2001) e Silva (2001) o subcentro se caracteriza por sua significativa concentração comercial. Sendo assim, considerar a quantidade de empresas possibilita corresponder aos conceitos teóricos. Destarte, a posição classificatória é definida pela quantidade de empresas de comércio e serviços existentes no subcentro.

3.2.4 Da base de dados

Para aplicação do procedimento em cidades brasileiras, os dados podem ser obtidos através do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (acrônimo: CNPJ). Os dados são fornecidos pela Receita Federal. As informações que estão disponíveis ao público podem ser acessadas pelo site do órgão. Os dados estão compactados em mega arquivos, cabe ao pesquisador filtrar os dados referentes à cidade em estudo. A partir do número do CNPJ, é possível obter dados sobre: nome da empresa; porte; endereço, contendo estado de localização, município, bairro e logradouro; CEP; meios para contato; data de abertura; situação; capital social; segmento; e outras informações.

3.3 APLICAÇÃO DO PROCEDIMENTO METODOLÓGICO

Como descrito anteriormente, o procedimento metodológico proposto consiste em identificar subcentros a partir de valores de corte. São considerados subcentros bairros com densidade e quantidade de empresas de comércio e serviços maior ou igual aos valores de corte estabelecidos.

O procedimento desenvolvido é aplicado ao caso de estudo de um município brasileiro, Anápolis, no estado de Goiás. Este tópico busca mostrar a aplicação do procedimento

metodológico, assim como sua validade, a partir de sua aplicação na referida cidade. A aplicação se dá em três fases. Primeiramente, apresenta-se a Fase 1, de tratamento dos dados. Posteriormente, apresenta-se a Fase 2, de estabelecimento dos valores de corte. Por fim, na fase 3, apresenta-se os resultados da aplicação do procedimento e análise dos subcentros identificados. A análise é realizada à luz do referencial teórico apresentado no capítulo 2 deste trabalho.

3.3.1 Contextualização da área objeto de estudo

Para teste e validação do procedimento metodológico desenvolvido neste trabalho, busca-se aplicá-lo na cidade de Anápolis, estado de Goiás (Figura 1 e Figura 2). O município possui 391.772 habitantes, sendo, em população, o terceiro maior do estado e o sexto maior da região centro-oeste (IBGE, 2020). Considerando as abordagens elencadas no capítulo 2, Anápolis é classificada como cidade média. O foco da pesquisa recai sobre as cidades médias por dois motivos: 1) pela menor atenção dada a essas cidades nos estudos urbanos; e 2) pelo processo de formação de centralidades ainda estar em curso nas cidades médias. Esse segundo motivo possibilita que o processo de reversão da formação de centralidades indesejadas seja mais viável que nas metrópoles que já tem suas centralidades consolidadas. Por meio do planejamento urbano é possível reverter processos indesejados nas cidades médias com maior facilidade. Assim, a aplicação do procedimento para identificar subcentros urbanos existentes e subcentros urbanos potenciais é primordial nessa questão.

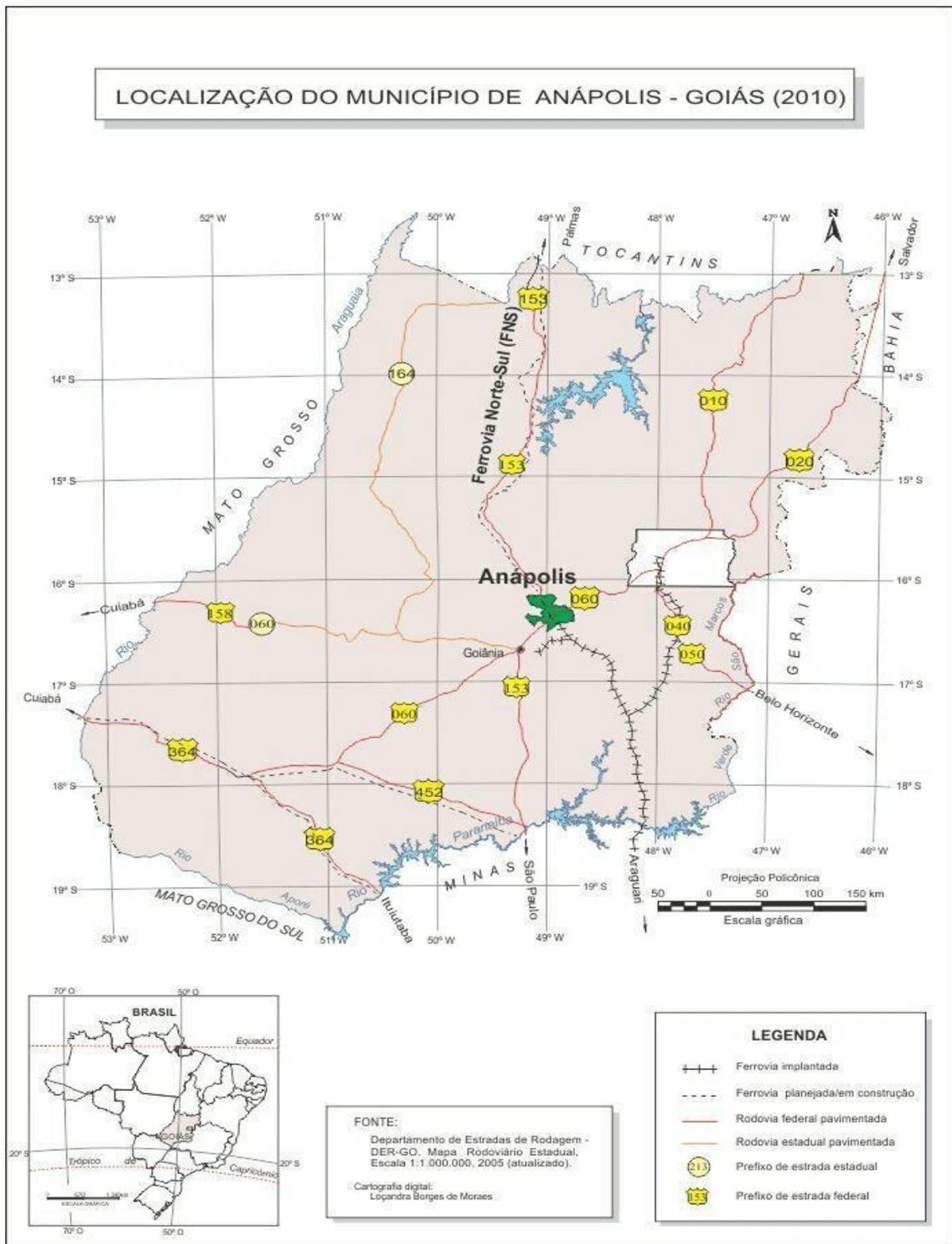
Anápolis se destaca no quesito economia, a cidade é considerada a capital econômica de Goiás, tendo Produto Interno Bruto – PIB estimado em mais de R\$14 bilhões, o que representa 7,2% do PIB do estado, ficando assim em segundo lugar no ranking estadual. Já no ranking da região centro-oeste, a cidade ocupa a quinta posição, perdendo apenas para as capitais (IBGE, 2018).

A cidade é referência no setor industrial, possui o principal polo industrial do estado, o Distrito Agroindustrial de Anápolis - DAIA. O DAIA foi criado em 1976 e conta com uma área de 593 hectares, e possui, atualmente, 150 empresas de diversos seguimentos, com destaque para a indústria automobilística e farmacêutica, abrigando o segundo maior polo farmoquímico do Brasil (IMB, 2014; CODEGO, 2021).

A cidade abriga a plataforma logística multimodal de Goiás que integra eixos de transporte rodoviário (Figura 1), ferroviário (Figura 1) e aeroportuário. As infraestruturas presentes são: o Porto Seco Centro-Oeste S.A. (Estação Aduaneira do Interior – EADI); o

Aeroporto Civil; o Aeroporto de Cargas; a Ferrovia Norte-Sul; a Ferrovia Centro Atlântica; e diversas Rodovias, com destaque para a BR-153 e BR-060 (IMB, 2014; CODEGO, 2021).

Figura 1 – Mapa de localização do município de Anápolis, Goiás



Fonte: autoria própria

Figura 2 – Vista panorâmica da cidade de Anápolis, Goiás, a partir da BR-153, região Leste da cidade



Fonte: autoria própria

3.3.2 Fase 1 – Tabulação dos dados

Com os dados do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica, o primeiro passo foi filtrar as empresas cadastradas na cidade em estudo. No caso de Anápolis, foram contabilizadas 39.272 empresas.

Em seguida, foi necessário filtrar as empresas do segmento comércio e serviços por bairro. No levantamento, foram contabilizadas 34.684 empresas do segmento comércio e serviços, distribuídas em 225 bairros de Anápolis. Cabe ressaltar que os dados não são ordenados, cabe ao pesquisador organizar os dados seguindo todas as etapas.

Com o número de empresas de comércio e serviços por bairro, o passo seguinte é calcular a densidade empresas de comércio e serviços de todos os bairros da cidade em estudo, conforme critérios elencados na sessão de apresentação do procedimento.

Com os dados do número de empresas por bairro e de densidade de empresas de comércio e serviços por bairro, o passo seguinte é o estabelecimento dos valores de corte, conforme critérios elencados na sessão de apresentação do procedimento.

3.3.3 Fase 2 - Estabelecimento dos valores de corte

Considerando os critérios elencados na sessão anterior, considera-se que o valor de corte para qualificar um bairro como subcentro equivale ao terceiro decil (D_3) ou (10% + 10% + 10%) (conforme justificado na sessão seguinte). Destarte, para se qualificar como subcentro, o bairro em análise deve conter D_3 da densidade de comércio e serviços do centro principal e D_3 do total de empresas do centro principal (conforme critérios salientados na sessão de apresentação do procedimento metodológico). Os critérios estabelecidos possibilitam rigor para definição dos valores de corte, evitando assim estabelecer valores arbitrários, como reputam Baumont e Bourdon (2002).

Os valores de corte para o estudo de caso deste trabalho - *Cidade de Anápolis* – ficaram em 634 empresas de comércio e serviços por km²; e 1530 empresas de comércio e serviços por bairro.

Da escolha do terceiro decil (D_3)

Propõe-se que o valor de corte seja o terceiro decil (D_3).

A partir de testes, observa-se que utilizando o primeiro decil (D_1) e o segundo decil (D_2), tem-se valores de corte para *densidade de empresas de comércio e serviços* ínfimos, visto que os valores ficam próximos da densidade média de empresas de comércio e serviços da cidade. Deste modo, o primeiro decil (D_1) e o segundo decil (D_2) não possibilitam que o bairro em análise se sobressaia frente a outros bairros quanto à densidade de comércio e serviços. O valor de corte, situado no (D_1) ou (D_2), também não possibilita que a concentração de empresas de comércio e serviços do bairro em análise seja comparável ao centro principal, visto que o valor mais se compara à média de densidade da cidade do que ao valor de densidade do centro principal, não correspondendo assim aos conceitos teóricos.

Por outro lado, utilizando-se o quarto decil (D_4), o valor de corte se torna exorbitante para o *quantitativo mínimo de empresas*, tornando a identificação demasiado rigorosa. Um subcentro, apesar de ser comparável ao centro principal, não chega a se aproximar quanto à quantidade de empresas de comércio e prestação de serviços, como salientado e discutido no item 2.

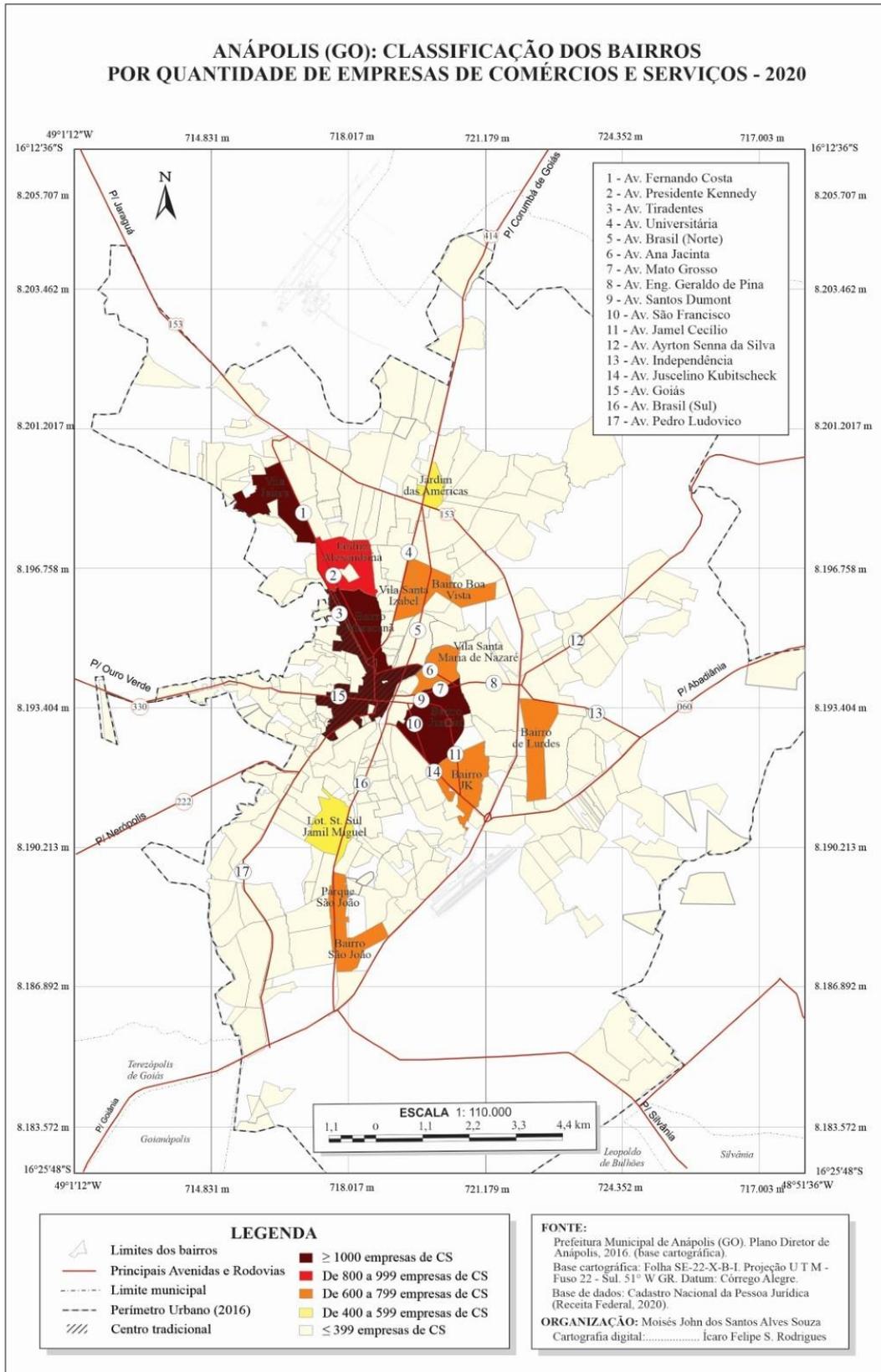
Utilizando-se o terceiro decil (D_3), tanto para o valor de corte de **densidade de empresas de comércio e serviços**, quanto para o valor de corte do **quantitativo mínimo de empresas**, tem-se valores adequados para a análise estatística, isto é, os obstáculos mencionados ao se utilizar os decis D_1 , D_2 e D_4 não ocorrem ao se utilizar o terceiro decil (D_3). Utilizando o terceiro decil (D_3), para se qualificar como subcentro, o bairro necessita ter pelo menos o equivalente a 30% do valor de densidade de empresas de comércio e serviços do centro principal e o equivalente a 30% da quantidade total de empresas de comércio e serviços do centro principal. O bairro precisa, necessariamente, alcançar os dois valores de corte.

Desta forma, a escolha do terceiro decil (D_3) se dá pela possibilidade de estabelecer valores de corte adequados tanto para densidade de empresas de comércio e serviços quanto para quantidade de empresas de comércio e serviços utilizando-se de um mesmo decil para ambos os valores.

3.3.4 Fase 3 – Análise dos resultados

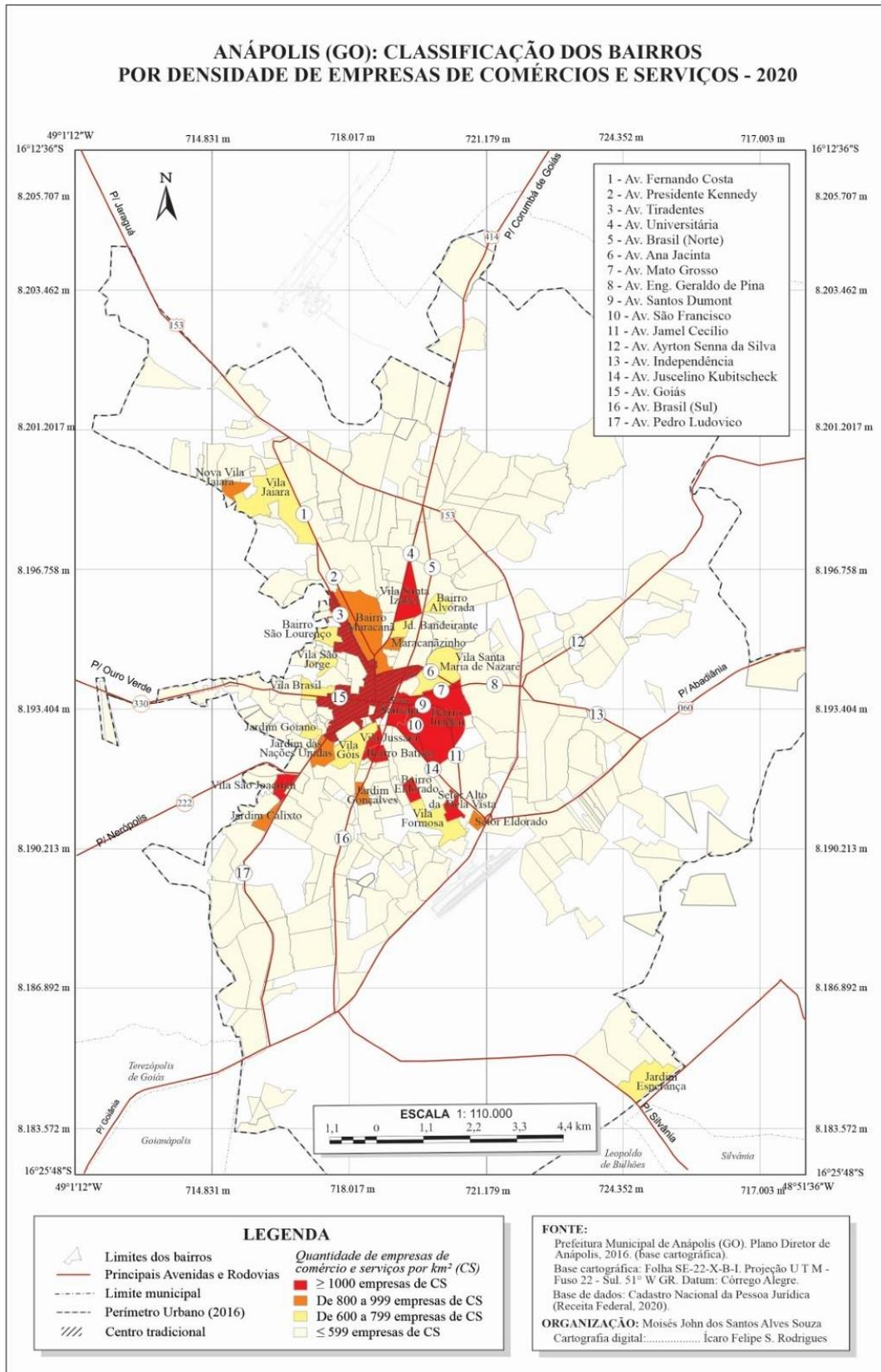
Após análise e tratamento dos dados obtidos com a aplicação do procedimento metodológico, foram elaborados mapas, tabelas e quadros para representação e leitura dos resultados. A Figura 3 mostra a classificação dos bairros por quantidade de empresas de comércio e serviços e a Figura 4 mostra a classificação dos bairros por densidade de empresas de comércio e serviços. Vinte e três bairros atingiram pelos menos um dos valores de corte. Apenas dois bairros atingiram os dois valores de corte estabelecidos, sendo então classificados como subcentros. Os bairros identificados como subcentro são, em ordem classificatória: o Bairro Jundiáí; e o Bairro Vila Jaiara (Figura 5).

Figura 3- Classificação dos bairros por quantidade de empresas de comércio e serviços



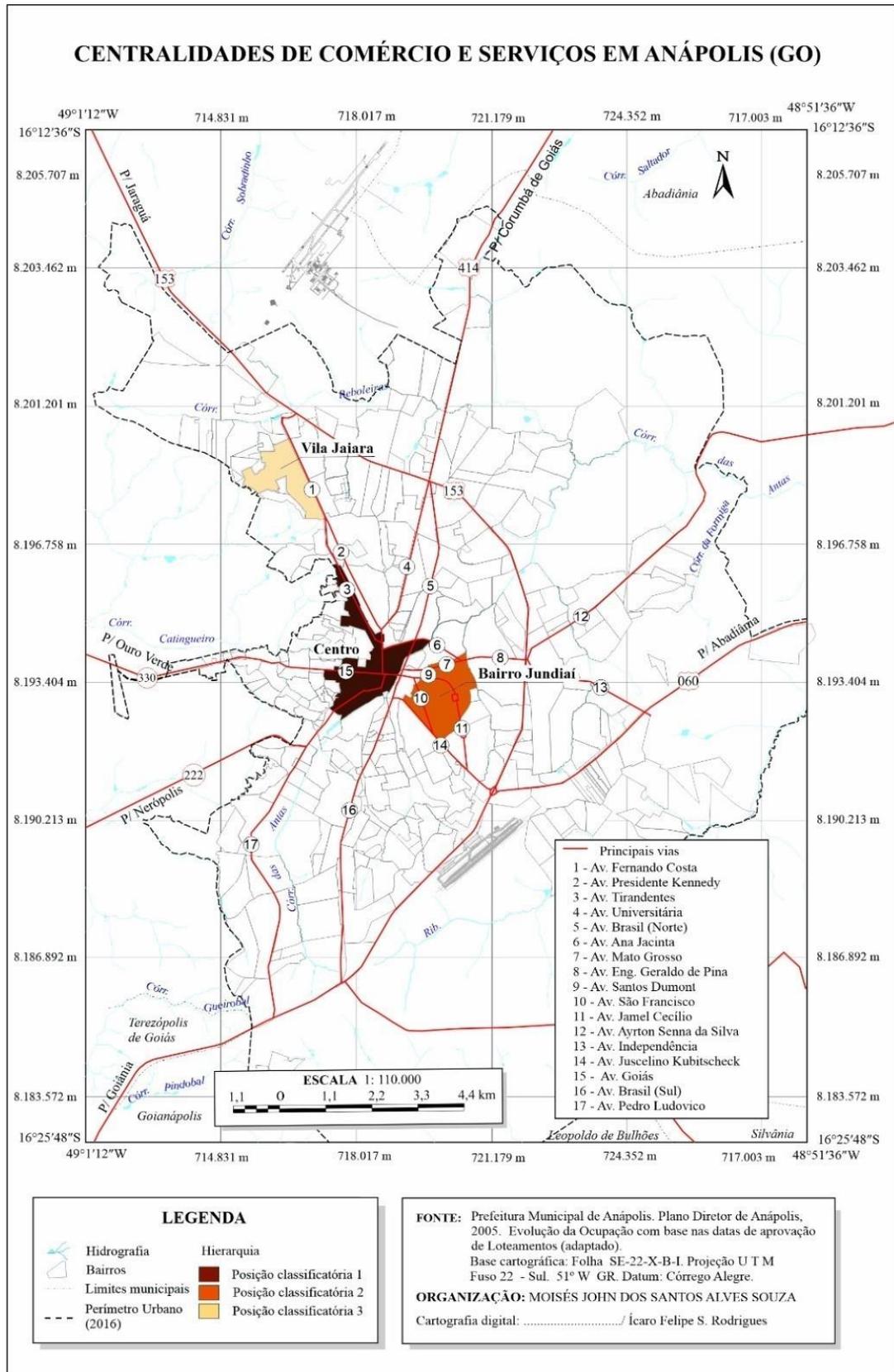
Fonte: autoria própria

Figura 4 - Classificação dos bairros por densidade de empresas de comércio e serviços



Fonte: autoria própria

Figura 5 – Subcentros identificados em Anápolis, Goiás



Fonte: autoria própria.

Conforme pode ser observado nas tabelas 1 e 2, o centro (Setor Central) concentra 5.101 empresas de comércio e serviços, o que representa 14% do total de empresas de comércio e serviços da cidade, ao passo que o subcentro bairro Jundiá concentra o equivalente a metade desse percentual, 7,6%, com um total de 2.638 empresas, seguido pelo subcentro Bairro Vila Jaiara, que concentra 1.818 empresas, 5,2% do total da cidade. Esses percentuais demonstram que o centro tradicional ainda desempenha um papel relevante como espaço de consumo.

Tabela 1 – Subcentros identificados em Anápolis, Goiás

Unidade de análise	Empresas de CS³ (n°)	Área (km²)⁴	Densidade empresas CS	Valor de corte - Densidade de empresas de CS	Valor de corte Quantidade de empresas de CS
Anápolis	34,684	-	-	-	-
Centro	5,101	2,55	2000	-	-
Bairro Jundiá	2,638	2,33	1132	600	1.530
Bairro Vila Jaiara	1,818	2,54	715	600	1.530

Fonte: autoria própria. Base de dados: CNPJ

Tabela 2 – Classificação dos subcentros identificados em Anápolis, Goiás

Unidade de análise	Percentual em relação ao total de empresas de CS da cidade	Quantidade de empresas de CS por habitante	Posição classificatória por Quantidade de empresas de CS	Posição classificatória por quantidade de empresas	Posição classificatória final
Centro	14,7%	0,17	1	1	1
Bairro Jundiá	7,6%	0,15	2	2	2
Bairro Vila Jaiara	5,2%	0,09	3	3	3

Fonte: autoria própria. Base de dados: CNPJ.

Para alcançar a quantidade de empresas de comércio e serviços do centro tradicional, o subcentro bairro Jundiá - maior subcentro da cidade – precisaria duplicar sua quantidade de empresas de comércio e serviços. Apesar do notório desenvolvimento do seu setor terciário, o bairro ainda está distante de alcançar o centro tradicional em quantidade de empresas de

comércio e serviços. Contudo, o cenário muda de figura se analisado o índice que mede a quantidade de empresas de comércio e serviços por habitante. Nesse índice, o subcentro bairro Jundiá se aproxima do centro da cidade, tendo 0,15 empresas de comércio e serviços por habitante, pouco abaixo do centro tradicional, com 0,17, e bem acima do bairro Vila Jaiara, que possui 0,09 empresas de comércio e serviços por habitante.

Conforme pode ser observado Quadro 4, os resultados obtidos com a aplicação do procedimento metodológico desenvolvido neste trabalho se assemelham aos resultados obtidos por outros estudos aplicados em Anápolis. Entretanto, todos eles identificaram centralidades a partir de metodologias qualitativas. O procedimento proposto neste trabalho é pioneiro quanto à identificação de subcentros de comércio e serviços a partir de metodologia quantitativa estabelecendo de valores de corte.

Quadro 4 - Estudos voltados para identificação de centralidades em Anápolis, Goiás

Autor	Metodologia	Centralidades identificadas
<i>Procedimento metodológico proposto neste trabalho</i>	Metodologia quantitativa: Metodologia baseada em valores de corte.	Subcentro Bairro Jundiá; Subcentro Bairro Vila Jaiara;
Luz (2013)	Metodologia qualitativa: Pesquisas de campo.	Subcentro Bairro Vila Jaiara; Subcentro Bairro Jundiá; Eixo comercial Avenida Brasil Norte e Sul.
Mendonça (2016)	Metodologia qualitativa: Método Delphi adaptado à análise espacial.	Centralidade Avenida Fernando costa e áreas contiguas (Bairro Vila Jaiara); Centralidade Avenida São Francisco e áreas contiguas (Bairro Jundiá); Centralidade Avenida Tiradentes e Presidente Kennedy (Bairro Maracanã).
Garcia (2012)	Metodologia qualitativa: Pesquisas de campo.	Subcentro Bairro Jundiá; Subcentro Bairro Vila Jaiara;

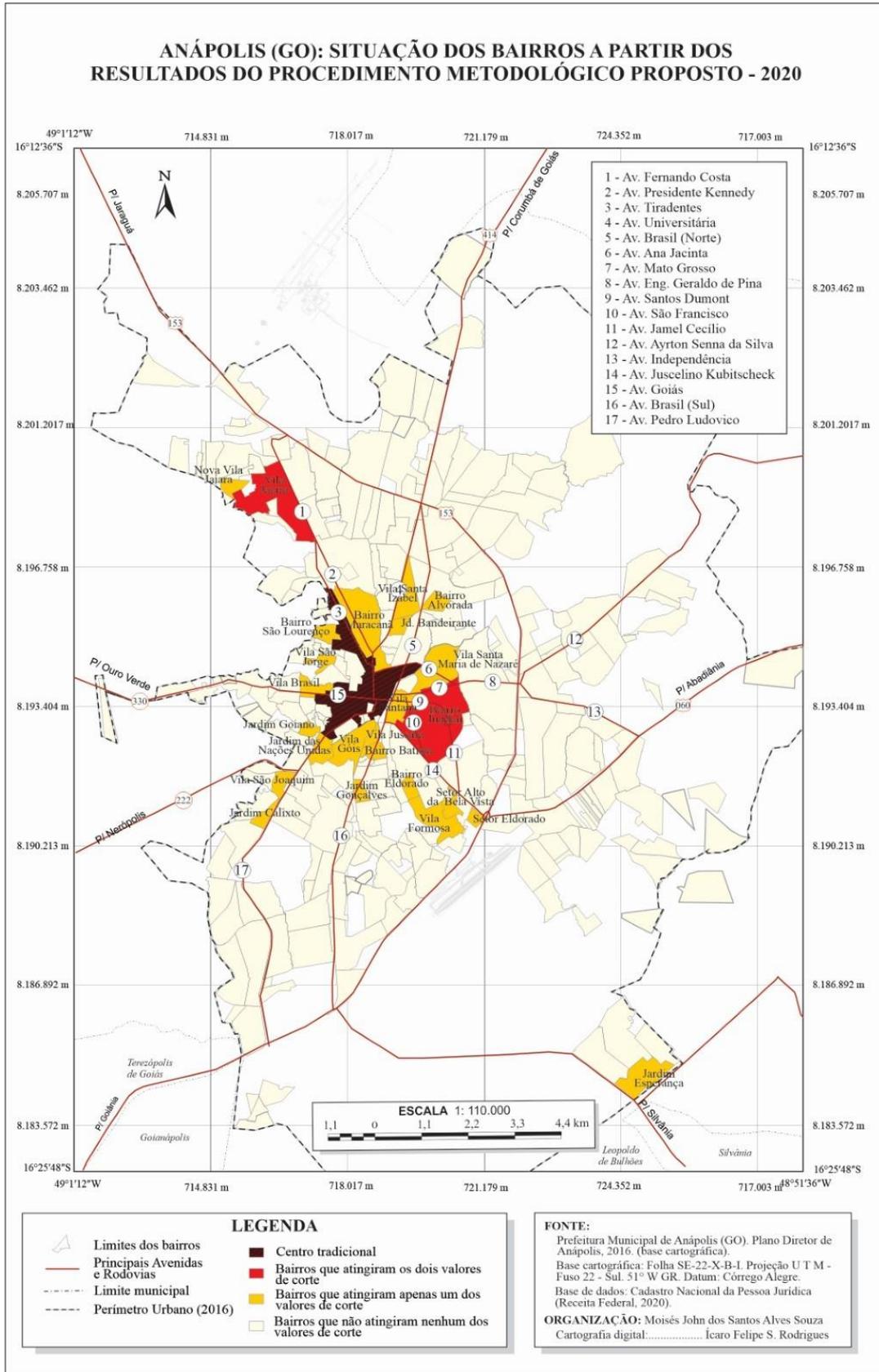
Fonte: autoria própria.

3.3.4.1 Outros bairros

Há ainda outros bairros da cidade de Anápolis, que, apesar de não serem considerados como subcentros - por não terem alcançados os dois valores de corte, têm alguma relevância no que se refere à concentração comercial.

Conforme pode ser observado na Figura 6 e tabela 3, dois bairros alcançaram os dois valores de corte, sendo considerados assim como subcentros. Todavia, além destes, outros 23 bairros alcançaram pelo menos um dos valores de corte estabelecidos.

Figura 6 - Situação dos bairros de Anápolis a partir dos resultados do procedimento metodológico proposto



Fonte: autoria própria

Tabela 3 - Bairros que atingiram apenas um dos valores de corte

Bairro	Quantidade de empresas de CS	Densidade de empresas de CS	Valor de corte - Quantidade de empresas de CS	Valor de corte – Densidade de empresas de CS	Situação	Vias arteriais que cortam o bairro	Zona
Vila São Joaquim	292	1327	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Avenida Pedro Ludovico	Sudoeste
Vila Jussara	142	1290	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Avenida Brasil Sul	Sudeste
Vila Santa Isabel	654	1211	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Avenida Universitária	Norte
Alto da Bela Vista	176	1100	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Avenida Jk	Sudeste
Vila Santana	194	1077	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Avenida Brasil Sul	Central
Batista	196	1088	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Avenida Brasil Sul	Sudeste
Conjunto Eldorado	159	1060	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Não é cortado por vias arteriais	Sudeste
Nova Vila Jaiara	126	969	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Não é cortado por vias arteriais	Noroeste
Jardim Gonçalves	155	968	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Avenida Brasil Sul	Sudeste
Jardim Nações Unidas	268	957	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Avenida Pedro Ludovico	Central
Jardim Calixto	149	876	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Avenida Pedro Ludovico	Sudoeste
Maracaná	1108	850	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Avenida Presidente Kennedy	Noroeste
Jardim Eldorado	84	840	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Avenida Jk	Sudeste
Jardim Goiano	87	790	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Não é cortado por vias arteriais	Oeste

São Jorge	109	778	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Não é cortado por vias arteriais	Oeste
Jardim Bandeirante	121	756	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Avenida Brasil Norte	Norte
São Lourenço	141	742	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Não é cortado por vias arteriais	Noroeste
Vila Formosa	375	721	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Não é cortado por vias arteriais	Sudeste
Vila Brasil	171	712	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Não é cortado por vias arteriais	Oeste
Alvorada	134	670	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Avenida Brasil Norte	Norte
Vila Góis	323	633	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Avenida Brasil Sul	Central
Jardim Esperança	126	600	1530	600	Atingiu apenas o valor de corte de densidade de empresas de comércio e serviços	Não é cortado por vias arteriais	Extremo Sul

Fonte: autoria própria. Base de dados: CNPJ

Desses bairros, destaca-se o bairro Maracanã, que ficou próximo de atingir os dois valores de corte estabelecidos para ser classificado como subcentro. A partir dos resultados, tem-se que existe uma tendência para que esse bairro tão breve se torne o mais novo subcentro de Anápolis. É relevante destacar que o bairro está localizado na região Norte de Anápolis, mesma região de localização do subcentro Bairro Vila Jaiara. Assim, a cidade terá 2 grandes subcentros concentrados numa mesma região e tendo uma extensa avenida em comum, a avenida Presidente Kennedy/Fernando costa (Ver Figura 6). Conforme salientado no tópico 2.3.1.1, a localização desproporcional de subcentros é prejudicial para a cidade como um todo, visto que a concentração de subcentros em uma só região consequentemente deixa outras regiões sem oferta de comércio e serviços. Dessa forma, a formação de centralidades urbanas não atende ao objetivo de ser uma alternativa para a dispersão urbana.

Quanto aos outros 22 bairros, nota-se que a maioria, 13 deles, se localizam em grandes avenidas (Ver tabela 3 e Figura 6). Os bairros Jardim Gonçalves; Batista; Alvorada; Jardim

Bandeirante; Vila Góis; Vila Jussara; e Vila Santana estão localizados ao longo da Avenida Brasil Sul e Norte. Os bairros Jardim Calixto; Vila São Joaquim; e Jardim Nações Unidas estão localizados ao longo da Avenida Pedro Ludovico; os Bairros Alto da Bela Vista e Jardim Eldorado estão localizados ao longo da Avenida JK. O bairro Vila Santa Isabel abriga um dos três grandes shoppings centers da cidade, e está localizado na Avenida Universitária. Os bairros São Lourenço; Jardim Esperança; Nova Vila Jaiara; Jardim Goiano; São Jorge; Vila Formosa; Conjunto Eldorado; Vila Brasil; e Vila Santa Maria de Nazareth não se localizam ao longo de grandes avenidas arteriais.

Esses bairros são bairros menores que não têm perspectiva de alcançar o valor de corte de quantidade de empresas de comércio e serviços. Contudo, possuem alta densidade de empresas de comércio e serviços e estão localizados ao longo de avenidas ou próximas a subcentros existentes ou ao próprio centro. Tem-se que a localização de vários desses bairros ao longo de uma via pode gerar novos eixos comerciais e, a partir da Figura 6, nota-se que muitos desses eixos comerciais em formação estão concentrados em áreas circunvizinhas aos subcentros já existentes ou ao próprio centro, fator que contribui para a concentração indesejada de áreas comerciais em uma só região do espaço urbano. Assim, a prefeitura deve, por meio do plano diretor, frear a formação de eixos comerciais que fomentam a concentração comercial, considerando que esse quadro não contribui para a acessibilidade aos espaços de consumo de modo a abarcar a cidade como um todo, pelo contrário, esse quadro gera transtornos para a mobilidade urbana em larga escala.

A partir da análise desses resultados, conclui-se que há uma tendência para a formação de centralidades urbanas de comércio e serviços em grandes eixos viários, o que confirma a teoria abordada no capítulo 2 deste trabalho, que afirma que as avenidas são atrativas para o segmento comercial. Essa atração se dá devido à acessibilidade e mobilidade intrínseca a elas. A acessibilidade gera maior movimento de veículos e pessoas, o que, para o segmento comercial, se traduz a um mercado consumidor em potencial.

Síntese dos resultados obtidos com a aplicação do procedimento

Foram contabilizadas 34.684 empresas de comércio e serviços registradas em 225 bairros de Anápolis. Dois destes bairros atingiram os dois valores de corte estabelecidos, são eles, em ordem classificatória: o Bairro Jundiá e o Bairro Vila Jaiara. Além destes, outros 23 atingiram pelo menos um dos valores de corte, sendo que o Bairro Maracanã se aproximou de alcançar os dois valores de corte, sendo assim um subcentro em potencial. Quanto aos outros

22 bairros, a maioria, 13 deles, se localizam em grandes avenidas, confirmando a abordagem salientada no capítulo 2, de que as avenidas atraem estabelecimentos de comércio e serviços devido à sua acessibilidade. Contudo, tendo muitos deles concentrados em avenidas com tendência à formação de eixos comerciais indesejados devido a concentração comercial desequilibrada.

Assim, o capítulo que se segue busca caracterizar as centralidades da cidade, destacando suas características comerciais e a acessibilidade. Ademais, o capítulo busca realizar uma análise da atuação do poder público no processo de formação de centralidades no contexto da cidade de Anápolis.

4 CARACTERIZAÇÃO DO CENTRO E DAS CENTRALIDADES IDENTIFICADAS

O capítulo que se segue busca realizar análises complementares a respeito do comércio e serviços e da acessibilidade dos subcentros identificados. Conforme abordagem do capítulo 2, a acessibilidade é o principal fator de atração de estabelecimentos de comércio e serviços para uma determinada área.

4.1 CENTRO

Conforme salientado no capítulo 2, diferentemente do caso do centro das metrópoles, o centro das cidades médias desempenha papel relevante como espaço de consumo. Isso ocorre porque no caso das cidades médias, o processo de descentralização e (re) centralização das atividades terciárias ainda está em curso. Já as metrópoles possuem seus subcentros já consolidados.

Vale destacar ainda que no caso das cidades médias que surgiram no período ferroviário, há um outro fator preponderante. Na grande maioria dessas cidades o núcleo central abrigava as estações de controle e distribuição de mercadorias, o que contribuiu para consolidação dessa área como centro comercial (MAIA; SILVA; WHITACKER, 2017).

É o caso do centro² de Anápolis. A ferrovia desempenhou papel importante para o desenvolvimento econômico do município. Por muito tempo seu núcleo central e de povoamento abrigou a estação da cidade, o consolidando assim como centro comercial. A ferrovia permaneceu ativada até 1970, e a estação até 1976 (OLIVEIRA, 2016). O prédio da antiga estação atualmente é considerado como patrimônio histórico da cidade.

Atualmente (2020) o bairro possui 5101 empresas de comércio e prestação de serviços e densidade de empresas de comércio e serviços em 2000 empresas por km², sendo assim, a maior centralidade de Anápolis. Com 28.414 habitantes, o Setor Central (ver Figura 6) é também o mais populoso da cidade. Apesar de possuir alto preço por m² na Tabela Genérica de Valores da Prefeitura, R\$ 89,45 (PREFEITURA DE ANÁPOLIS, 2009), seu comércio é predominantemente popular, conforme é característico dos centros tradicionais das grandes e médias cidades, conforme salientado no capítulo 2 desse trabalho.

² Os limites do Centro são definidos pelo Plano Diretor Participativo do município de Anápolis, do ano de 2016, a Lei complementar nº 349, de 07 de julho de 2016 (ANÁPOLIS, 2016).

Quanto à verticalização, se comparado ao Jundiaí, o bairro possui pouca verticalização, conforme pode ser observado nas Figuras 7 e 8, sendo a maioria de seus prédios antigos.

Figura 7– Vista Setor Central, sentido Leste



Fonte: autoria própria

Figura 8– Vista Setor Central, sentido Leste



Fonte: autoria própria

Apesar do surgimento de novas centralidades, observa-se que o centro de Anápolis segue exercendo grande importância como espaço de consumo. O bairro continua atraindo novos empreendimentos de grande porte, tais como shoppings e complexos comerciais.

O shopping³ center de alto padrão de Anápolis se localiza em seu centro, tendo sido inaugurado no ano de 2009. Ademais, está em fase de construção, o primeiro *mixed-use* da cidade, que contará com um hospital, salas médicas e empresariais, um residencial vertical e um shopping center voltado para o consumo de alto padrão. Outro grande empreendimento de destaque recentemente inaugurado no bairro foi um complexo comercial, que possui o primeiro heliponto da cidade.

De fato, novas centralidades estão surgindo na cidade de Anápolis, entretanto, nota-se que seu centro tradicional segue exercendo forte influência no que diz respeito ao comércio e serviços, cenário diferente do que se observa no caso de muitas outras cidades médias brasileiras. Isso pode ser explicado pela acessibilidade que o bairro possui, concretizada pela rede viária e por seus corredores de transporte público coletivo. O centro de Anápolis possui vias arteriais retilíneas que permitem acesso a todas as regiões da cidade, além de viadutos que geram certa fluidez para o trânsito por veículos individuais motorizados (Ver Figuras 11 e 12). Dentre as avenidas que cortam o centro, destaca-se a Avenida Brasil, a mais extensa da cidade, com 14 km de extensão (Figuras 9 e 10). Ademais, as viagens por transporte coletivo público também são favorecidas pelos corredores exclusivos de ônibus da Avenida Brasil, que cortam a cidade de Norte a Sul, desde o DAIA até o bairro Recanto do Sol, com percurso passando pelo centro da cidade.

Ademais, o centro de Anápolis abriga o único terminal urbano da cidade, todas as 102 linhas existentes têm seu trajeto passando pelo terminal (URBAN, 2021). O fluxo gerado pelo transporte público é atrativo para o seguimento comercial, visto o mercado consumidor potencial gerado pelo movimento de pessoas. Mas cabe destacar que a existência de um único terminal é objeto de discussão na cidade, visto que a existência de um único terminal e com

³ Nota de rodapé:

Perfil dos consumidores do shopping mencionado:

Classe A: 10%

Classe B: 69%

Classe C: 21%

localização no centro da cidade tem gerado transtornos pelo alto fluxo de veículos. São mais de 200 bairros com população se aproximando dos 400 mil (PREFEITURA DE ANÁPOLIS, 2009; IBGE, 2020), apenas um terminal claramente não suporta a demanda. Os congestionamentos são comuns não apenas no centro, mas também nas áreas circunvizinhas. Na última década, a prefeitura da cidade, com apoio do governo federal (PREFEITURA DE ANÁPOLIS, 2021), tem investido na construção de viadutos com objetivo de resolver o problema, contudo, os congestionamentos continuam e o terminal urbano da cidade segue localizado num local inadequado.

Figura 9 – Comércio na Avenida Brasil, Setor Central



Fonte: autoria própria

Figura 10– Avenida Brasil, Setor Central



Fonte: autoria própria

Figura 11– Viaduto entre as avenidas Brasil e Goiás e rua Barão do Rio Branco, Setor Central



Fonte: autoria própria

Figura 12– Viaduto entre a avenida Brasil e rua Amazílio Lino de Souza, Setor Central



Fonte: autoria própria

Não é objetivo do trabalho defender, incentivar um viés, se opor ou discutir sobre investimentos em infraestruturas viárias voltadas para o transporte individual motorizado. A análise deste tópico, visa, unicamente, discutir as variáveis relacionadas ao desenvolvimento do setor terciário dos bairros caracterizados como centralidades de comércio e serviços de Anápolis. A análise se dá em harmonia com o referencial teórico abordado no capítulo 2 deste trabalho, onde é abordado que as grandes vias e as infraestruturas em transporte público coletivo são atrativas para o seguimento comercial, afirmação que é justificada no mesmo capítulo.

Entretanto, cabe citar que, no contexto das cidades brasileiras, há um desequilíbrio entre o incentivo do uso do transporte individual motorizado em relação a outros meios de transporte, tais como o próprio transporte público coletivo e o transporte por veículos não motorizados. O modelo de planejamento que tem a construção de infraestruturas viárias como a principal forma de melhorar a mobilidade e a acessibilidade urbana é extemporâneo, não é adequado para cidades que buscam concretizar o conceito de cidade sustentável. Esse modelo é uma medida imediatista e ultrapassada, considerando que a principal melhoria almejada, - a fluidez no trânsito por veículos motorizados - permanece por um curto período de tempo. Além disso, esse modelo de planejamento piora a dinâmica urbana se considerado outros aspectos, é essencial que a cidade seja planejada considerando o todo, isso porque o espaço urbano, apesar de

fragmentado, é articulado, as relações espaciais integram as diversas partes da cidade, nesse sentido, cabe ressaltar que o núcleo de articulação é o centro tradicional da cidade (CORRÊA, 1989). O que se diz é que se faz necessário pensar e planejar a cidade considerando-a como um sistema, levando em conta todos os aspectos envolvidos. Espera-se que as melhorias sejam para benefício da cidade a curto, médio e principalmente a longo prazo.

4.2 BAIRRO JUNDIAÍ

O Jundiaí está situado na região Central de Anápolis (Ver Figura 6). Sua população é de 17.388 mil habitantes, sendo o terceiro maior bairro em população, atrás apenas do centro (Setor Central), e do bairro Vila Jaiara (PREFEITURA DE ANÁPOLIS, 2009). A partir das abordagens teóricas salientadas no capítulo 2, conclui-se que o Bairro Jundiaí se caracteriza como sendo o centro expandido da cidade de Anápolis. O centro expandido é o novo centro das classes de alta renda, e se caracteriza por serem bairros elitizados, com elevada valorização imobiliária e concentração de comércio e serviços de alto padrão. O bairro é o mais valorizado da cidade, para fins de comparação, na tabela genérica de valores por m² da prefeitura, o bairro possui preço por m² em R\$ 135,49, enquanto o subcentro bairro Vila Jaiara, possui preço por m² em R\$ 38,32 (PREFEITURA DE ANÁPOLIS, 2009).

O bairro possui *mix* de usos, sendo residencial - com destaque para sua verticalização - (Figuras 13 e 14) e comercial (Figura 15), - se caracterizando como o maior subcentro de comércio e serviços da cidade-.

Figura 13 – Vista do bairro Jundiaí, sentido Leste



Fonte: autoria própria

Figura 14 – Vista do bairro Jundiaí, sentido Oeste



Fonte: autoria própria

Figura 15 – Comércio da Avenida São Francisco, bairro Jundiá



Fonte: autoria própria

O bairro abriga 2.638 empresas de comércio e serviços, tendo densidade de empresas de comércio e serviços em 1132 empresas por km². O bairro abriga importantes instituições públicas e privadas como: o Campus de Ciências humanas e econômicas da Universidade Estadual de Goiás; Instituições do Sistema S, tais como: a faculdade SENAI e um dos dois colégios Sesi da cidade; o maior colégio particular do município; o maior teatro do município; o Hospital Santa Casa do município, dentre outros.

O bairro possui empresas de comércio e serviços de redes municipais, estaduais, nacionais e internacionais. Destaca-se a grande quantidade de agências bancárias, de restaurantes e similares, e de instituições de ensino privadas. A rede comercial do bairro é, em sua maioria, voltada para o consumo de alto padrão⁴, conforme é característico do centro expandido. O bairro abriga, em sua maioria, restaurantes, academias e colégios particulares voltados para as classes de alta renda.

O bairro é o segundo com a maior quantidade de agências bancárias, abrigando 9 agências de diversos bancos, o que equivale a 19% do total de agências bancárias da cidade,

⁴ Entende-se como comércio e serviços de alto padrão, aqueles voltados para o consumo das classes de renda elevada

com esse percentual, fica atrás apenas do centro, que possui 23 agências, o equivalente a 50% do total da cidade (Ver tabela 4).

O bairro é também o que mais possui instituições de ensino privadas, sendo 22 de ensino fundamental e médio, incluindo o maior colégio particular da cidade, e 8 de ensino superior, com destaque para o Campus de Ciências Socio-econômicas e Humanas da Universidade Estadual de Goiás. O bairro possui assim, o equivalente a 16% das instituições de ensino fundamental e médio e a 22% das instituições de ensino superior existentes na cidade. O Jundiá lidera também quando consideradas as escolas de idiomas, possuindo 10 escolas, o que equivale a 25% do total da cidade (Ver tabela 4).

Outro segmento de destaque é o de Restaurantes e similares de alto padrão. O bairro possui 101 restaurantes e similares, o equivalente a 14% do total da cidade, atrás apenas do centro, que possui 105 restaurantes e similares.

O bairro também lidera na quantidade de escritórios de Arquitetura, com 17 ao todo, já na quantidade de escritórios de contabilidade e de agências de viagens, fica em segundo lugar, com 33 e 16 estabelecimentos respectivamente (Ver tabela 4).

Tabela 4 – Segmentos comerciais de destaque por bairro – subcentros (continua)

Localidade	Restaurantes e similares (Quant. total)	Restaurantes e similares (% arredondada em relação ao total da cidade e posição classificatória entre os bairros da cidade)	Agências bancárias (Quant. total)	Agências bancárias (% arredondada em relação ao total da cidade e posição classificatória entre os bairros da cidade)	Serviço s de arquitetura (Quant. total)	Serviços de arquitetura (% arredondada em relação ao total da cidade e posição classificatória entre os bairros da cidade)	Escolas de idiomas (Quant. total)	Escolas de idiomas (% arredondada em relação ao total da cidade e posição classificatória entre os bairros da cidade)
Anápolis	725	-	46	-	37	-	40	-
Centro (Setor Central)	105	14%/1°	23	50%/1°	6	16%/2°	3	7,5%/2°
Bairro Jundiá	101	14%/2°	9	19%/2°	17	46%/1°	10	25%/1°
Bairro Vila Jaiara	29	4%/3°	3	6%/3°	0	0%/14°	3	7,5%/2°
Outros bairros (223)	490	67%	12	26%	14	38%	24	60%

Tabela 4 – Segmentos comerciais de destaque por bairro – subcentros (conclusão)

Localidade	Instituições de ensino fundamental e médio privadas (Quant. total)	Instituições de ensino fundamental e médio privadas (% arredondada em relação ao total da cidade e posição classificatória entre os bairros da cidade)	Instituições de ensino superior (Quant. total)	Instituições de ensino superior (% arredondada em relação ao total da cidade e posição classificatória entre os bairros da cidade)	Atividades de contabilidade (Quant. total)	Atividades de contabilidade (% arredondada em relação ao total da cidade e posição classificatória entre os bairros da cidade)	Agências de viagens (Quant. total)	Agências de viagens (% arredondada em relação ao total da cidade e posição classificatória entre os bairros da cidade)
Anápolis	140	-	36	-	200	-	118	-
Centro (Setor Central)	7	5%/2º	6	17%/2º	67	33% 1º	34	29%/1º
Bairro Jundiá	22	16%/1º	8	22%/1º	33	16%/2º	16	14%/2º
Bairro Vila Jaiara	6	4%/3º	1	3%/4º	3	1%/6º	8	7%/3º
Outros bairros (223)	105	75%	21	58%	97	48,5%	60	51%

Fonte: autoria própria. Base de dados: CNPJ

O bairro possui ainda diversas galerias comerciais voltadas para o consumo de alto padrão, abrigando 5 das 9 galerias existentes na cidade, além de ter, atualmente, 2 complexos comerciais de grande porte em fase de construção (Ver tabela 5).

Tabela 5 - Localização dos Shoppings Centers, Galerias, Camelódromos e Complexos comerciais de Anápolis

Bairro	Shopping Center com mais de 50 lojas	Shopping Center com menos de 50 lojas	Shoppings Centers com mais de 50 lojas em fase de construção	Galeria Comercial	Galerias Comerciais em fase de construção	Camelódromo	Complexo comercial com mais de 100 salas comerciais	Complexo comercial com mais de 100 salas comerciais em fase de construção
Centro (Setor Central)	1	6	1	2	1	1	1	0
Subcentro Bairro Jundiá	0	0	0	5	1	0	0	2
Subcentro Bairro Vila Jaiara	1	0	0	0	0	1	0	0
Outros bairros	1	0	0	3	0	0	0	0
Total	3	6	1	10	2	2	1	2

Fonte: autoria própria

O Jundiá possui grandes e importantes avenidas (Ver Figura 6) que concentram diversas redes de comércio e serviços. Dentre as avenidas mais importantes do bairro, cita-se: Avenida São Francisco; Avenida Jk; Avenida Mato Grosso; Avenida Santos Dumont; e Avenida Minas Gerais. São vias que possuem um fluxo intenso de veículos e pessoas. No período diurno, o movimento se dá pelo grande e variado comércio de varejo, já no período noturno, se dá pela grande quantidade de bares, restaurantes gourmet, grills e outros espaço culturais e de lazer, como o maior teatro (Figura 16) e o Parque Ambiental mais movimentado da cidade (Figura 17).

Figura 16– Teatro São Francisco, Bairro Jundiáí



Fonte: autoria própria

Figura 17 – Parque Ambiental Ipiranga, Bairro Jundiáí



Fonte: autoria própria

As avenidas do bairro se caracterizam por serem importantes vias de acesso. A rede viária do bairro conecta duas grandes regiões da cidade, as regiões Leste e Central. A região Leste é a região que mais cresce na cidade, abrigando uma porção de novos condomínios horizontais fechados (Ver Figura 18). Além disso, a proposta de expansão urbana do município, apresentada pela equipe responsável pela revisão do plano diretor de Anápolis, consome a expansão do município prioritariamente para a região Leste (CAU/GO, 2015). Por ser o único meio de acesso entre essas duas regiões, o crescimento urbano e populacional da região Leste afeta o bairro Jundiá de forma direta, considerando um possível aumento do trânsito de veículos e pessoas. Os congestionamentos são comuns no bairro, sobretudo nas vias que dão acesso à região Leste (Ver Figura 18 e anexos 1, 2, 3 e 4).

Figura 18 – Congestionamento às 18h30 na Avenida Mato Grosso, bairro Anápolis City, sentido região Leste



Fonte: autoria própria

As avenidas, - por terem esse intenso movimento, incluindo o movimento ocasionado pelo fluxo de passagem - são atrativas para o segmento comercial, considerando o mercado consumidor em potencial gerado pelo elevado fluxo de veículos e pessoas, conforme discutido no capítulo 2 deste trabalho.

Ainda no que diz respeito à acessibilidade do bairro, cabe destacar o papel do transporte público. Por, conforme dito anteriormente, ser o único meio de acesso à região Leste, o bairro Jundiá se coloca como passagem obrigatória para quem deseja se locomover por meio de transporte público entre as regiões Central e Leste. Assim, devido à sua acessibilidade, 32 linhas

de ônibus dos bairros da região Leste e Sudeste e do DAIA passam pelo Jundiaí. No total, são 301⁵ viagens por dia (URBAN, 2021), o que conseqüentemente eleva ainda mais o fluxo de veículos e pessoas nas vias do bairro.

De fato, o Jundiaí se destaca como subcentro de comércio e serviços. O bairro é o maior subcentro da cidade, possui o equivalente a metade da quantidade de empresas de comércio e serviços do centro tradicional. Ademais, possui 820 empresas de comércio e serviços a mais que o subcentro Bairro Vila Jaiara, além de densidade de empresas de comércio e serviços e índice de empresas de comércio e serviços por habitante duas vezes maior.

Ainda quanto à formação do centro expandido, cabe fazer um destaque importante quanto à sua localização. Esse subcentro tem sua localização relacionada com alteração da estruturação urbana das cidades brasileiras que ocorreu devido à expansão do uso do automóvel. Conforme a abordagem de Villaça (2001), a estruturação urbana das cidades brasileiras tende a se concretizar segundo setores de círculo. Segundo o autor, os bairros das classes de alta renda tendem a crescer segundo setores e numa mesma direção. É o que se observa no caso de Anápolis. O setor de crescimento das classes de alta renda na cidade compõe 6 bairros/condomínios, tendo sua direção de crescimento no sentido Leste, são eles: Bairro Jundiaí; Bairro Anápolis City; Condomínio dos Oficiais; Condomínio Alphaville; Condomínio San Marco; e Bairro Parque Brasília II etapa. Nesse caso, considera-se também os condomínios fechados.

Nota-se que há uma tendência para concentração de condomínios horizontais nesta mesma direção, a região Leste. Foram contabilizados 16 condomínios horizontais em Anápolis, desses, 7 se localizam na região Leste, sendo a região que mais possuem condomínios horizontais em Anápolis, seguida pela região Norte com 3, a Nordeste com 2, a Sul com 2, e a Sudeste e Oeste com 1 cada.

Considerando as abordagens teóricas, pressupõe-se que a concentração de condomínios horizontais no sentido Leste da cidade se dá por conta das duas grandes BRs localizadas na região, a BR 153 e a BR 060, que aumenta substancialmente o grau de acessibilidade na região.

⁵ Devido a redução do número de viagens por conta do isolamento social durante a pandemia de Covid-19, houve redução do número de viagens se comparado ao período pré-pandemia.

4.3 BAIRRO VILA JAIARA

O bairro Vila Jaiara (Ver Figura 6) é o segundo maior subcentro dentre os dois identificados na cidade, possuindo 1818 empresas de comércio e prestação de serviços e densidade em 715 empresas de comércio e serviços por km². Possui 19.875⁶ mil habitantes, sendo o segundo maior em população, atrás apenas do centro (Setor Central) (PREFEITURA DE ANÁPOLIS 2009).

O bairro abriga instituições privadas de destaque, tais como: Uma das instituições do Sistema S da cidade, o SESI; a Sede de uma das maiores Faculdades da cidade; além disso possui um dos três grandes shopping centers da cidade e um dos dois camelódromos. Além de diversas redes de comércio e serviços com filiais municipais, estaduais, nacionais e internacionais.

Figura 19 – Shopping na Avenida Fernando Costa, Bairro Vila Jaiara



Fonte: autoria própria

⁶ Para contagem populacional, a Prefeitura Municipal de Anápolis subdividi o bairro Vila Jaiara em três partes: Vila Jaiara; Vila Jaiara Setor Norte; e Nova Vila Jaiara.

Figura 20 – Comércio na Avenida Fernando Costa, Bairro Vila Jaiara



Fonte: autoria própria

Os imóveis do bairro não possuem preço por metro quadrado elevado como o bairro Jundiáí, na Tabela Genérica de Valores da Prefeitura a Vila Jaiara possui valor de R\$ 38,32 por m² (PREFEITURA DE ANÁPOLIS, 2009), o que é um dos indicativos para defini-lo como subcentro popular.

O bairro possui um dos três grandes shoppings centers e um dos dois camelódromos da cidade (Ver tabela 5). Segundo Villaça (2001), o shopping center não se confunde com as centralidades, contudo, se qualifica como uma nova forma encontrada pelo mercado para estimular o consumo. Segundo o autor, a localização de shoppings em centralidades contribui para a consolidação das mesmas como espaços de consumo, considerando o mercado consumidor ainda maior que os shoppings centers tendem a atrair.

No que diz respeito à acessibilidade, diferentemente do bairro Jundiáí, o bairro Vila Jaiara não possui uma grande rede viária. Contudo, a principal via do bairro, a Avenida Fernando Costa, é uma extensa avenida que liga o extremo da região Norte - desde a BR 153 - até o centro da cidade (Ver Figura 6). Conforme salientado no capítulo 2, as avenidas são atrativas para o segmento comercial devido sua acessibilidade. No caso da Avenida Fernando Costa, é a principal via de acesso entre a Vila Jaiara - segundo maior bairro da cidade - e o centro (Setor Central).

Além das grandes vias, cabe destacar o papel do transporte público. A Vila Jaiara é um bairro localizado na região Noroeste da cidade. Sendo assim, não possui movimento ocasionado pelo fluxo de passagem tão intenso como possui o bairro Jundiáí. Contudo, as vias do bairro fazem parte do percurso de moradores de bairros circunvizinhos, bairros estes que, segundo a Prefeitura, fazem parte da região da “Grande Vila Jaiara”. 16 linhas de ônibus passam pelo bairro, sendo um total de 174⁷ viagens por dia (URBAN, 2021).

Todo esse movimento gerado pelo transporte é atrativo para o segmento comercial. Conforme destacado anteriormente, o movimento de veículos e pessoas é tido para o segmento comercial como um mercado consumidor em potencial. Sendo assim, a acessibilidade desses dois bairros – Bairro Jundiáí e Bairro Vila Jaiara - contribui de forma considerável para a concentração de comércio e serviços.

4.4 CENTRALIDADE E PLANO DIRETOR: O CASO DO PLANO DIRETOR DE ANÁPOLIS

No tópico 2.3.1 foi tratado sobre a atuação do poder público no processo de formação de centralidades. A análise buscou avaliar a capacidade de intervenção do poder público no processo de produção de centralidades, com vistas aos princípios e instrumentos da Política Urbana. No tópico foram abordados os seguintes instrumentos: i) Plano Diretor (PD); e ii) Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS). Foram avaliadas as potencialidades e limitações destes instrumentos da política urbana, com ênfase ao Plano Diretor. As ZEIS foram consideradas por sua importância como instrumento que visa integrar áreas tradicionalmente marginalizadas. Sendo assim, no tópico que se segue, busca-se analisar de modo breve, sobre a atuação do poder público na formação de centralidades no contexto da cidade de Anápolis. Para tal busca-se analisar o Plano Diretor Participativo do município de Anápolis, do ano de 2016, a Lei complementar nº 349, de 07 de julho de 2016 (ANÁPOLIS, 2016).

A lei complementar abrange onze incisos, dentre eles, a VIII - parcelamento do solo; a VI - uso e ocupação do solo; e a XI - programas especiais de interesse social, urbanístico, ambiental, econômico e estratégico. Esses três incisos abrangem algumas das possibilidades de atuação do poder público na criação de áreas no espaço urbano.

⁷ Devido a redução do número de viagens por conta do isolamento social durante a pandemia de Covid-19, houve redução do número de viagens se comparado ao período pré-pandemia.

O plano diretor subdivide a cidade em Zonas, onde cada qual possui parâmetros específicos de uso e ocupação do solo, tendo áreas onde se pode incentivar, coibir ou qualificar o uso e a ocupação do solo, conforme as diretrizes deste Plano Diretor.

No caso do Plano Diretor de Anápolis, as Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS são denominadas como Áreas Especiais de Interesse Social – AEIS. Conforme estabelece o próprio Plano Diretor, as Áreas Especiais são:

recortes espaciais específicos do território que, por suas características, têm importância relevante para a promoção dos interesses estratégicos do Município, em sua totalidade, às quais serão atribuídos Programas de Ação de Interesse Estratégico visando promover transformações estruturais de caráter urbanístico, social, econômico e ambiental, que reger-se-ão por regimes especiais, nos termos da legislação.” (ANÁPOLIS, 2016, Art. 29).

O plano ainda delimita as Áreas Especiais de Interesse Econômico-AEIE; as Áreas Especiais de Interesse Urbanístico-AEIU; e as Áreas Especiais de Interesse Estratégico-AEIET, nestas são incluídas áreas comerciais.

As Áreas Especiais de Interesse Social são destinadas à implantação de programas habitacionais, mediante operações de iniciativa pública ou privada, visando garantir a implementação de política habitacional do Município de Anápolis.

Nas metas e objetivos para com as AEIS, nota-se que, em nenhum momento, é citado melhorias em acessibilidade aos espaços de consumo. Quadro muito diferente, por exemplo, do Plano diretor de São Paulo, que propõe a criação de centralidades nas ZEIS, conforme foi salientado no tópico 2.3.1.

I - Áreas Especiais de Interesse Social I - AEIS I, correspondentes às áreas onde se verificam posses urbanas por famílias de baixa renda, em imóveis integrantes do patrimônio público;

II - Áreas Especiais de Interesse Social II - AEIS II, correspondentes às áreas onde se encontram implantados loteamentos clandestinos ou irregulares, da iniciativa privada;

III - Áreas Especiais de Interesse Social III - AEIS III, correspondentes às áreas sujeitas à incidência de políticas habitacionais do Município, visando garantir acesso a moradia à população de baixa renda.

As Áreas Especiais de Interesse Urbanístico compreendem recortes do perímetro urbano sujeitos às ações de requalificação urbanística, ambiental e econômica, visando à valorização de suas peculiaridades e potencialidades. (Anápolis (GO), 2016, art. 33).

O plano também não cita possíveis áreas de comércio e serviços na cidade e nem alguma política de incentivo, pelo contrário, no artigo 167, parágrafo III, fala-se em facilitar o acesso

ao centro tradicional por parte dos moradores das AEIS, por meio de corredores de transporte público de passageiros. A acessibilidade aos espaços de consumo por meio de infraestruturas em transportes é válida, contudo, não é a melhor maneira de garantir acessibilidade aos espaços de consumo, pois as dificuldades de acesso, pela distância geográfica permanecem, o meio mais eficaz é a formação de centralidades em áreas estratégicas do espaço urbano, inclusive nas ZEIS, ou AEIS no caso do Plano Diretor de Anápolis.

I - revisar o Plano de Habitação de Interesse Social do Município de Anápolis até dezembro de 2017;

II - reduzir o déficit habitacional quantitativo e qualitativo no Município, observando o Mapa de Vazios Urbanos (Anexo XV);

III - reverter o processo de segregação socioespacial no município, por meio da oferta de habitações contíguas aos loteamentos já consolidados, localizadas nas Áreas Especiais de Interesse Social - AEIS III, facilitando o acesso a grandes corredores de transportes públicos de passageiros, acesso à área central, dotadas de toda a infraestrutura e servidas por equipamentos urbanos; (Anápolis (GO), 2016, art. 167).

Já as Áreas Especiais de Interesse Urbanístico-AEIU e nas Áreas Especiais de Interesse Econômico nota-se que são citadas áreas com elevada concentração de comércio e serviços, como o subcentro Bairro Vila Jaiara e a Avenida Pedro Ludovico, que possui grande concentração comercial, além do próprio centro.

I - Centro Pioneiro;

II - Entorno do Terminal Rodoviário Interurbano;

III - Entorno do Lago JK;

IV - Porção Nordeste do Bairro Jundiá Industrial;

V - Porção Oeste do Centro (Anápolis (GO), 2016, art. 35).

I - Entorno do CEASA;

II - Bairro São João;

III - Região da Jayara;

IV - Entorno da Avenida Pedro Ludovico (Anápolis (GO), 2016, art. 37).

O artigo 39 deixa ainda mais clara a falta de planejamento sobre onde deve haver o incentivo à formação de centralidades. O artigo cita que, nessas áreas, deve haver o incentivo à formação de áreas comerciais.

Nas áreas a que se refere o caput serão implantadas as atividades comerciais, industriais, de prestação de serviços, logística e usos residenciais, com caráter sustentável, por meio da modalidade de parcelamento de solo em núcleos fechados (Anápolis (GO), 2016, art. 39).

Essa política só irá estimular ainda mais a concentração comercial, pois incentiva o crescimento do comércio e serviços na Vila Jaiara, que já é um subcentro; na Avenida Pedro Ludovico, que tem grande parte de seu percurso passando pelo centro tradicional, e que é a porção onde mais se concentram comércios e serviços nas proximidades da avenida Brasil Sul, na altura do CEASA. Todas as áreas onde já existem comércio ou muito próximas do centro tradicional. As AEIS seguem sem qualquer menção de incentivo de formação de centralidades. A partir do plano diretor, esses moradores precisam e continuaram precisando se deslocar até o centro tradicional para consumir. Conforme a cidade se expande, as zonas periféricas ficam cada vez mais distante das áreas centrais, principalmente a região Leste, que é a região de incentivo do crescimento residencial definida pelo Plano Diretor, região essa que não possui centralidades e nem qualquer política de incentivo de formação de uma.

Contudo, para além das diretrizes, cabe analisar como está o direcionamento dos investimentos da prefeitura na prática. A partir de uma análise das obras de mobilidade urbana realizadas pela prefeitura, nota-se que nenhuma grande obra visando a melhoria da acessibilidade e mobilidade urbana foi feita nas zonas periféricas que não subcentros e eixos comerciais (Ver anexos 5, 6, 7, 8 e 9).

Quanto aos corredores de transporte coletivo público, que, conforme o artigo 167, parágrafo III, seriam construídos nas AEIS para facilitar o acesso ao centro tradicional por parte dos moradores dessas áreas, na prática não é bem o que acontece. A maior obra de mobilidade urbana já feita na cidade, com investimento de 78 milhões previa a construção de 2 grandes viadutos e de corredores exclusivos para o transporte público nas Avenidas Brasil e Universitária (PREFEITURA DE ANÁPOLIS, 2021). Contudo, o corredor apenas na Avenida Brasil claramente não é suficiente para atender a demanda da cidade. O projeto previa a construção de ciclovias, mas estas foram construídas apenas parcialmente na Avenida Brasil. O projeto deu maior importância aos grandes viadutos entre as avenidas Brasil e Goiás, Rua Barão do Rio Branco e Brasil, e entre a Avenida Brasil e a Rua Amázílio Lino. O valor poderia ter sido investido na construção de corredores exclusivos para o transporte público em outras regiões da cidade e em ciclovias ligando os bairros e centro tradicional.

Outro grande investimento por parte da prefeitura foi o recapeamento de avenidas, as avenidas recapeadas foram: Avenida Pedro Ludovico; Avenida Presidente Kennedy/Fernando Costa; Avenida Mato Grosso/Engenheiro Geraldo de Pina; Avenida Ana Jacinta; Avenida Universitária; Avenida São Francisco; Avenida Joaquim Carrijo; Avenida Matadouro Industrial; Avenida Souzaânia; Avenida Patrícia; Avenida 25; Avenida do Estado; Avenida Perimetral; Avenida João Florentino; Avenida Sócrates Mardochén Diniz (PREFEITURA DE

ANÁPOLIS, 2021). Das 17 avenidas recapeadas, apenas 7 não estão localizadas em subcentros ou em bairros com alta densidade de comércio e serviços.

Nota-se que o plano diretor de Anápolis não compreende o incentivo à formação de centralidades de forma estratégica. Pelo contrário, as normativas incentivam a consolidação do centro tradicional como espaço de consumo e incentiva a expansão comercial em áreas não estratégicas, como foi observado.

No caso das AEIS, são previstas pelo plano diretor do município, mas não há menções de investimento em melhorias em acessibilidade aos espaços de consumo, em vez disso, fala-se em facilitar o acesso dos moradores dessas áreas ao centro tradicional.

O subcentro bairro Vila Jaiara é considerado como parte das Áreas Especiais de Interesse Urbanístico-AEIU, bem como a Avenida Pedro Ludovico, que possui forte concentração de comércio e serviços. As outras áreas que o plano diretor estabelece para incentivo do comércio e serviços são concentradas principalmente nas proximidades da Avenida Brasil. Não há um estudo prévio ou justificativas plausíveis para delimitar áreas estratégicas para o incentivo da expansão comercial, isto é, a formação de centralidades.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este capítulo apresenta as contribuições, limitações e sugestões deste trabalho. Como principal contribuição, tem-se o desenvolvimento de um procedimento metodológico quantitativo para identificação de subcentros urbanos de comércio e serviços, tal qual atende ao objetivo geral da dissertação. Suas etapas componentes atendem ainda a um dos objetivos específicos, a saber: Identificar, mapear e analisar os subcentros presentes na cidade estudo de caso deste trabalho para teste e validação do procedimento metodológico proposto.

Dentre as contribuições relacionadas ao procedimento metodológico, destaca-se:

- A possibilidade de utilização de dados brutos oficiais e precisos;
- A possibilidade de reaplicação do procedimento em diferentes cidades, considerando que a identificação de subcentros a partir do procedimento desenvolvido neste trabalho é realizada levando em conta dados locais – dados totais e dados do centro tradicional da cidade em estudo - o que impede que haja distorções nos resultados encontrados e possibilita análises comparativas entre diferentes cidades;
- A identificação precisa da densidade de empresas de comércio e serviços, visto a consideração de dados oficiais;
- A identificação de bairros com elevada densidade de comércio e serviços localizados ao longo de grandes avenidas, o que pode levar à identificação de eixos comerciais;
- A quantificação precisa do quantitativo de empresas de comércio e serviços por bairro;
- O valor preciso de densidade de empresas de comércio e serviços por bairro;
- O valor preciso do número de empresas de comércio e serviços por habitante;
- A possibilidade de realizar análises comparativas entre os bairros sem distorção da realidade;
- A desnecessidade de trabalhos de campo e de análises secundárias na identificação de subcentros;
- A identificação de subcentros potenciais.

Principais contribuições para o planejamento urbano:

- O dimensionamento dos bairros mais e menos comerciais, o que possibilita que a prefeitura o utilize para o planejamento de formação estratégica de centralidades;
- Considerando o alto número de viagens motivadas pelo uso do comércio e serviços, o procedimento pode orientar sobre os bairros que possuem Polos Geradores de Viagens.

Paras cidades médias:

- Contribuição para o estudo do espaço urbano das médias cidades, considerando a maior atenção que é dada às metrópoles na maioria dos estudos;
- Contribuição para o planejamento urbano das cidades médias no que tange à produção de centralidades urbanas. Pelo processo de descentralização e (re) centralização ainda estar em processo nas cidades médias, é possível reverter quadros indesejados com maior facilidade que nas metrópoles que já os têm consolidados.

A aplicação do procedimento em uma cidade média atende a um dos objetivos do trabalho: Analisar o processo de redefinição de centralidades, com foco nas cidades médias.

O procedimento metodológico buscou identificar subcentros em escala de bairro a partir de metodologia quantitativa e da variável comércio e serviços. Após aplicação teste na cidade de Anápolis, tem-se que o procedimento é eficaz na identificação de subcentros urbanos de comércio e serviços. Foram identificados dois subcentros na referida cidade, sendo eles: o bairro Jundiáí e o bairro Vila Jaiara. Além destes, o procedimento também permitiu identificar subcentros potenciais. Os subcentros potenciais são bairros que não atingiram os dois valores de corte estabelecidos, mas que ficaram próximos e possuem possibilidade de atingi-los. Cabe ressaltar que nem todos os bairros têm possibilidades de atingir os dois valores de corte. Por exemplo, um pequeno bairro não comportaria 1500 empresas de comércio e serviços, logo, não tem perspectiva de atingir um valor de corte de 30% da quantidade de empresas de comércio e serviços do centro. O procedimento revelou que a maioria dos pequenos bairros que possuem alta densidade de comércio e serviços se localizam ao longo de grandes avenidas.

Na cidade de Anápolis, foi identificado um subcentro potencial, o bairro Maracanã. Caso essa tendência se concretize, a cidade de Anápolis terá o quadro indesejado de ter 2 subcentros numa mesma região: os bairros Vila Jaiara e Maracanã na região Norte. Ao passo que outras regiões permaneceriam sem centralidades de comércio e serviços.

Para além da identificação, o trabalho buscou analisar os bairros identificados como subcentros considerando as variáveis mencionadas no capítulo 2. O capítulo faz uma análise ampla a respeito do processo de formação de centralidades urbanas de comércio e serviços, considerando os fundamentos, agentes e processos que o envolve. Ao analisar os subcentros identificados, as abordagens desse capítulo são retomadas. Com a análise, conclui-se que a cidade de Anápolis possui um centro expandido, o bairro Jundiáí, e um subcentro popular, o bairro Vila Jaiara. A localização do bairro Jundiáí como centro expandido confirma ainda que

a estruturação das cidades brasileiras tende a se concretizar segundo setores de círculo, tal como aborda Villaça (2001). Os bairros das classes de alta renda tendem a crescer formando setores. No caso de Anápolis, esse setor é bem delimitado, tendo o Jundiá como um dos bairros que o formam.

Foi analisada ainda a acessibilidade dos subcentros. De modo geral, tanto o bairro Jundiá quanto o bairro Vila Jaiara possuem desenvolvida acessibilidade, e por esse motivo possuem intenso movimento de veículos e pessoas, incluindo do transporte público. Conforme destacado no capítulo 2, a acessibilidade é o principal fator de atração de empresas de comércio e serviços.

Na análise do plano diretor do município, conclui-se que não há normativas que orientem a formação estratégica de centralidades de comércio e serviços, na verdade, há o incentivo do uso das centralidades já existentes e ainda a consolidação das mesmas. No cenário em que se encontra a distribuição do comércio e dos serviços em Anápolis, conclui-se que essa política não é e não será benéfica para os anapolinos nem a curto e nem a longo prazo. Essa análise atende a um dos objetivos específicos: Investigar a atuação do poder público através dos instrumentos da política urbana no processo de formação de centralidades.

Como recomendações e sugestões, sugere-se a reaplicação do procedimento em outras cidades brasileiras, seja em áreas metropolitanas ou cidades médias. O procedimento permite obter dados precisos a respeito da localização e tamanho dos subcentros (no que se refere à concentração comercial) em qualquer cidade brasileira. No caso de cidades do exterior, o procedimento é possível de ser aplicado desde que essas possuam os dados necessários.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRASCE. Associação Brasileira de Shoppings Centers. Guia de shoppings do Brasil. Disponível em: <https://abrasce.com.br/guia-de-shoppings/> Acesso em 09 de agosto de 2021.

ÁLVAREZ, D. A. O urbano: um espaço ocupado pelo automóvel. In: RIBEIRO F. V. **Dinâmica urbana: comércio, serviços e fluxos**. Uberlândia: Edibrás, 2015.

AMORE, S. **Entre o nó e o fato consumado, o lugar dos pobres na cidade: um estudo sobre as Zeis e os impasses da reforma urbana na atualidade**. Tese, (Doutorado em Planejamento urbano e regional). USP, 2013.

AMORIM, F. O. **Os níveis hierárquicos das cidades médias de Minas Gerais**. Curitiba: Editora UFPR, 2007.

AMORIM F. O.; ABREU, J. F. Cidades de porte médio e o Programa de Ações Socioeducativas para as populações carentes do meio urbano em Minas Gerais. **Boletim de Geografia Teórica**, v. 12, n. 23/24, p. 33-46, 1982.

AMORIM F. O. Cidades médias e organização do espaço no Brasil. **Revista Geografia e Ensino**, v. 2, n. 5, p. 5-35, 1984.

ANÁPOLIS. **Lei complementar nº 349, de 07 de julho de 2016**. Dispõe sobre o Plano Diretor participativo do município de Anápolis. Anápolis: Câmara Municipal, 2016. Disponível em: <https://sapl.anapolis.go.leg.br/norma/5> Acesso em 09 de agosto de 2021.

AVENDAÑO, A. J. (2008). *Identificación de subcentros de empleo y estimación de funciones de densidad para Bogotá D.C.* Disponível em: <https://docplayer.es/25141049-Identificacion-de-subcentros-de-empleo-y-estimacion-de-funciones-de-densidad-para-bogota-d-c-antonio-jose-avendano-arosemena.html> Acesso em 07 de junho de 2021.

BALSAS, C. J. **Urbanismo comercial em Portugal e a revitalização do centro das cidades**. Lisboa: Gabinete de estudos e prospectiva econômica (Ministério da Economia), 1999.

BAUMONT, C; BOURDON F. *Centres secondaires et recomposition économique des espaces urbain, le casda communauté de l'agglomération dijonnaise (1990; 1999)*. LATEC Working Paper 4, Universidade de Bourgogne, Dijon, 2002.

BARATA-SALGUEIRO, Teresa. Do centro às centralidades múltiplas. A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras, p. 13-29, 2013. In: FERNANDES, JAVR; SPOSITO, M. E. B. **A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras**. Porto: CEGOT, 2013.

BESSA, K. Cidade média e sua inserção na rede urbana. **Revista Sapiência**, Iporá, v. 9, n. 2, p. 149-165.

BURGESS, R.; JENKS, M. *Compact cities: sustainable urban forms for developing countries*. London; New York: E. & F.N. Spon: 2006.

BRAGA, R. O Estatuto da Cidade como instrumento de Desenvolvimento Sustentável para as Cidades Brasileiras: possibilidades e limites. In: PLURIS 2012: **5º Congresso Luso Brasileiro para o planejamento urbano regional, integrado e sustentável**. Anais. Brasília: UNB, 2012.

BRASIL (2001) Lei 10.257 de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**.

CAVALCANTE, P. L. **O papel das políticas urbanas no DF na formação de áreas de centralidades: análise das Diretrizes do PDOT e do PDTU**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Brasília: UNB, 2013.

CAU. Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Goiás. Laudo técnico - Perímetro urbano de Anápolis. Goiânia, 2015.

CARLOS, A. F. **A (re)produção do espaço urbano**. São Paulo: EDUSP, 1994. 270 p. _____. A construção de uma “nova urbanidade”. **A cidade e o Urbano: temas para debates. Fortaleza: EUFC**, p. 199-212, 1997.

COMTE, C. E. Cidades Médias: discutindo o Tema. Sociedade e Território. **UFRN**: v. 25, nº 1, p. 45 - 61, 2013.

CODEGO. Anápolis: **Distrito Agroindustrial de Anápolis - DAIA**. Goiânia, 2021.

Disponível em:

http://www.goiasindustrial.com.br/projetos/distritos_industriais/ok.php?titulo=An%C3%A1polis Acesso em 29 de junho de 2021.

CORRÊA, R. L. Construindo o conceito de cidades médias. In: SPOSITO, Maria E. B. **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007

_____. **O espaço urbano**. São Paulo: editora Ática, 1989.

_____. O estudo da rede urbana: uma proposição metodológica. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 50, n. 2, p. 107-124, 1988.

COSTA, M. A; PINTO, C. S.; FAVARÃO, C. B. **Discutindo a Política Urbana no Brasil – registros do Seminário Internacional sobre Política Urbana: 15 Anos de Estatuto da Cidade e o Brasil na Nova Agenda Urbana (Habitat III) (Orgs.)**. Rio de Janeiro: IPEA: INCT, 2018.

COSTA, E. M. Cidades médias-Contributos para a sua definição. **Finisterra**, v. 37, n. 74, 2002.

DA SILVA, A. L. Breve discussão sobre o conceito de cidade média. Geoiingá: **Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PGE/UEM)**, v. 5, n. 1, p. 58-76, 2013.

DE SOUZA NETO, S.; BENIGNO, J.; SILVEIRA, J.; RIBEIRO, E. L. Acessibilidade, mobilidade e formas de promover a reabilitação do espaço urbano: o caso da cidade de João

Pessoa-PB. João Pessoa: **Cadernos de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo**, v. 13, n. 12, p. 26-26. 2013.

DE DEUS, J. B. As cidades médias na nova configuração territorial brasileira. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 24, n. 1, p. 81-91, 2004. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/bgg/article/view/4135> Acesso em 29 de junho de 2021.

DEVAI, L. E. A formação de novas centralidades a partir de shoppings-centers em Londrina. **Geografia e Pesquisa**, v. 8, n. 1. 2014. Disponível em: <http://vampira.ourinhos.unesp.br/openjournalssystem/index.php/geografiaepesquisa/article/view/179> Acesso em: 27 de outubro de 2020.

DEÁK, C; MORI, K.; FONSECA, N. **Fortalecimento das centralidades e diminuição da fragmentação espacial.**

DOS SANTOS, C. A formação e produção do espaço urbano: discussões preliminares acerca da importância das cidades médias para o crescimento da rede urbana brasileira. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, v. 5, n. 1, 2009.

DUARTE, H. S. A cidade do Rio de Janeiro: descentralização das atividades terciárias. Os centros funcionais. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 35, n. 1, p. 53-98. 1974.

DUARTE, F. **Planejamento urbano.** Editora Ibpx, 2009.

FUJITA, C. Chapecó: estrutura e dinâmica de uma cidade média no oeste catarinense. **Geo UERJ**, v. 1, n. 24, p. 312-338, 2013.

GARCIA, V. T. **Dinâmicas urbanas recentes: o setor terciário, descentralização e a formação de novos pontos de comércio em Anápolis (GO).** Dissertação (Mestrado em Geografia). Brasília: UNB, 2012.

GIULIANO, G.; SMALL, K. A. *Subcenters in the los angeles region.* **Regional Science and Urban Economics**, 163–182, 1991. Disponível em: <https://escholarship.org/uc/item/6ts0t95w> Acesso em: 27 de outubro de 2020.

HENRIQUE, W. Diferenças e repetições na produção do espaço urbano de cidades pequenas e médias. In: LOPES, Diva Maria Ferlin e HENRIQUE, Wendel (Org.). **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso.** Salvador: SEI, 2010. (Série estudos e pesquisas, 87).

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Produto interno bruto dos municípios brasileiros.** Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/5938#/n6/5201108/v/37/p/last%201/d/v37%200/l/v.p.t/resulta%20do%20Acesso%20em%2028%20de%20janeiro%20de%202021> Acesso em 29 de junho de 2021.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativas da população residente no Brasil e unidades da federação com data referência em 1º de julho de 2020.** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de->

[populacao.html?edicao=28674&t=resultados%20Acesso%20em%2028%20de%20janeiro%20de%202021](#) Acesso em 29 de junho de 2021.

IMB, Instituto Mauro Borges de estatísticas e estudos socioeconômicos. **Setor de serviços goiano: uma análise em perspectiva histórica.** Goiânia, 2014. Disponível em: <https://www.imb.go.gov.br/files/docs/publicacoes/estudos/2017/setor-servicos-goiano-uma-analise-em-perspectiva-historica.pdf> Acesso em 29 de junho de 2021.

IMB, **Plataforma Logística Multimodal do Estado de Goiás.** Goiânia, 2014. Disponível em: https://www.administracao.go.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=15613:plataforma-logistica-multimodal-do-estado-de-goias&catid=342&Itemid=648 Acesso em 07 de junho de 2021.

KNEIB, E. C. **Subcentros Urbanos: contribuição Conceitual e Metodológica à sua definição e identificação para planejamento de Transportes.** Tese (Doutorado em transportes). Brasília: UNB, 2008.

KNEIB, E. C. Centralidades urbanas e sistemas de transporte público em Goiânia, Goiás. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 8, n. 3, p. 306-317, 2016.

LESSA, D. A. **Mobilidade e acessibilidade ao transporte coletivo por ônibus: evidências e contradições no caso de Belo Horizonte - MG.** Tese (Doutorado em Geografia) – Belo Horizonte: UFMG. 2019.

LEVY, W. O Direito Urbanístico em discussão - As Zonas Especiais de Interesse Social. **Revista de Direito da Cidade**, v. 6, n. 1, p. 218-232, 2014. Disponível em: Acesso em 29 de junho de 2021.

LITMAN, T. *Evaluating accessibility for transportation planning.* Victoria: Victoria Transport Policy Institute, 2008.

LÓPEZ, G; MUÑIZ I. *Employment decentralisation: polycentric compaction or sprawl?* The case of the Barcelona Metropolitan Region 1986-1996. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona, 2006.

LUZ, J. As cidades médias e as novas centralidades: a análise da formação de subcentros e eixos comerciais em Anápolis (GO). In: Anais do Colóquio Nacional Henri Lefebvre: **Produção e Reprodução do Espaço Urbano nas Cidades Brasileiras.** 2013, v. 3 n. 1. Disponível em: <https://www.anais.ueg.br/index.php/sineep/article/view/6680> Acesso em 27 de outubro de 2020.

MENDONÇA, F. **Reestruturação de redes de transporte coletivo a partir da identificação de centralidade em cidades de médio porte: procedimento metodológico e definição de diretrizes.** Dissertação (Mestrado em Projeto e Cidade) – Goiânia: UFG. 2016.

MAIA, S.; WHITACKER, M.; SILVA, R. **Centro e centralidade em cidades médias.** São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017. 1 ed.

MCDONALD, J. F. *The identification of urban employment subcenters*. **Journal of Urban Economics**, v. 21, n. 2, p. 242-258, 1987. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/0094119087900179> **ACESSOEM27DE OUTUBRODE2020** Acesso em: 29 de junho de 2021.

MCDONALD, J. F.; MCMILLEN, D. P. *Employment subcenters and subsequent real estate development in suburban Chicago*. **Journal of Urban Economics**, v. 48, n. 1, p. 135-157, 2000. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0094119099921605> Acesso em: 27 de outubro de 2020.

MCMILLEN, D. P. *Nonparametric employment subcenter identification*. **Journal of Urban economics**, v. 50, n. 3, p. 448-473, 2001. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0094119001922284> Acesso em: 27 de outubro de 2020.

MCMILLEN, D. P.; MCDONALD, J. F. *Suburban subcenters and employment density in metropolitan Chicago*. **Journal of Urban Economics**, v. 43, n. 2, p. 157-180, 1998.

OLIVEIRA, M. F. Nos trilhos da ferrovia: a estação ferroviária de Anápolis (GO) como lugar de memória e poder. **Revista Fragmentos de Cultura-Revista Interdisciplinar de Ciências Humanas**, v. 26, n. 3, p. 359-370, 2016. Disponível em: <http://revistas.pucgoias.edu.br/index.php/fragmentos/index> Acesso em 29 de junho de 2021.

PANERAI, P. **Análise Urbana**. Brasília: Editora UnB, 2014.

PEREIRA, S. A ação do Estado na reestruturação espacial dos equipamentos urbanos. **Formação**, v. 1, n. 8, 2001.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 – Plano Diretor Estratégico (PDE)**. Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002. São Paulo: Câmara Municipal, 2014.

PREFEITURA DE ANÁPOLIS. **População estimada dos bairros de Anápolis em 2010**. Prefeitura Municipal de Anápolis. Anápolis, 2009. Disponível em: <http://www.anapolis.go.gov.br/bde/BairAnapolis.php> Acesso em 28 de janeiro de 2021.

PREFEITURA DE ANÁPOLIS. **Lei complementar nº 221, de 30 de dezembro de 2009**. Dispõe sobre alteração na lei complementar nº 136, de 28 de dezembro de 2006 - Código tributário e de rendas do município de Anápolis e dá outras providências. Anápolis: Câmara Municipal, 2009.

PREFEITURA DE ANÁPOLIS. **Despesas Gerais**. Portal da transparência, 2021. Disponível em: <https://novo.anapolis.go.gov.br/portal-da-transparencia/?pg=1&search=despesa%20receita> Acesso em 29 de junho de 2021.

RODRIGUES, F. A. C.; BELMIRO, C. H. P.; SILVEIRA NETO, R. **Monocentrismo e estrutura urbana**: uma análise empírica para a cidade do Recife. 23º Encontro Regional de Economia; 24º Fórum Banco do Nordeste de Desenvolvimento. ANPEC/Banco do Nordeste

do Brasil, Fortaleza, 2018. Disponível em:
https://www.anpec.org.br/encontro/2018/submissao/files_I/i10-0adb8cb6e19a4c9a4945a444d52d1541.pdf Acesso em: 21 de janeiro de 2021.

SANTOS, M. **Espaço e sociedade**: ensaios. Editora Vozes, 1979.

_____. **Por uma geografia das redes. A Natureza do Espaço**: técnica e tempo; razão e emoção. São Paulo, Hucitec, 1997.

SEAD-GO, Secretária de Estado de Administração de Goiás. Plataforma Multimodal do Estado de Goiás. Goiânia, 2014. Acesso em 03 de agosto de 2021. Disponível em:
https://www.administracao.go.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=15613:plataforma-logistica-multimodal-do-estado-de-goias&catid=342&Itemid=648

SHEARMUR, R.; COFFEY, W., DUBE, C., & BARBONNE, R. *Intrametropolitan employment structure: polycentricity, scatteration, dispersal and chaos in Toronto, Montreal and Vancouver, 1996-2001*. **Urban Studies**, v. 44, n. 9, p. 1713-1738, 2007.

SILVA, R. W. **Novos centros, novas centralidades, novas diferenças**: a fragmentação do espaço urbano em Londrina. Dissertação (Dissertação em Geografia) – Rio Claro: FCT/UNESP. 2004.

SILVA, W. R. **Centro e centralidade**: uma discussão conceitual. *Formação*, v. 1, n. 8, p. 107 – 115. 2001. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/1209> Acesso em: 27 de outubro de 2020.

SILVA, A. C.; VALVA, Milena d'Ayala. A modernização da cidade de Anápolis e a repercussão no seu Centro Pioneiro. **Revista Memória em Rede**, v. 12, n. 22, p. 222-242, 2020

SILVA, A. L. **Introdução à Análise de Dados**. Rio de Janeiro: E-papers, 2011.

SIQUEIRA, L. P. **Identificação de subcentros na cidade de São Paulo**: uma abordagem ligada à nova economia urbana. Dissertação (Mestrado em economia política). São Paulo: PUC-SP. 2012.

_____. Proposta metodológica para a identificação de subcentros urbanos: estudo de caso na região metropolitana de São Paulo. **Economia Aplicada**, v. 18, n. 1, p. 139-165. 2014. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-80502014000100007&script=sci_arttext&tlng=pt Acesso em: 27 de outubro de 2020.

SMALL, Kenneth A.; SONG, Shunfeng. *Population and employment densities: structure and change*. **Journal of urban economics**, v. 36, n. 3, p. 292-313, 1994. Disponível em: Acesso em 07 de junho de 2021

SMALL, Kenneth A.; SONG, Shunfeng. *Population and employment densities: structure and change*. **Journal of urban economics**, v. 36, n. 3, p. 292-313, 1994. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0094119084710370> Acesso em: 27 de outubro de 2020.

SOARES, B. R. **Repensando as cidades médias no contexto da globalização**. Revista Formação: Presidente Prudente, 1999.

SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E; **Cidades Médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

SPOSITO, M. E. (Org.). **A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras**. Porto: Faculdade de Letras-CEGOT, 2013.

_____. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Território**, v. 3, n. 4, Ano III, n. 4, p. 27-37. 1998.

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

_____. **Desafios para o estudo das cidades médias**. Seminário Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio, v. 11, p. 1-18, 2010.

THOMPSON, A. A; SERRA, R. V. **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

UN-HABITAT – UNITED NATIONS HUMAN SETTLEMENTS PROGRAMME. **How to Formulate a National Urban Policy A practical guide**. United Nations Human Settlements Programme, 2019.

URBAN. **Itinerários transporte coletivo público de Anápolis**. Mobilidade Urbana de Anápolis. Anápolis, 2020. Disponível em:
<http://www.anapolis.go.gov.br/bde/BairAnapolis.php> Acesso em 28 de janeiro de 2021.

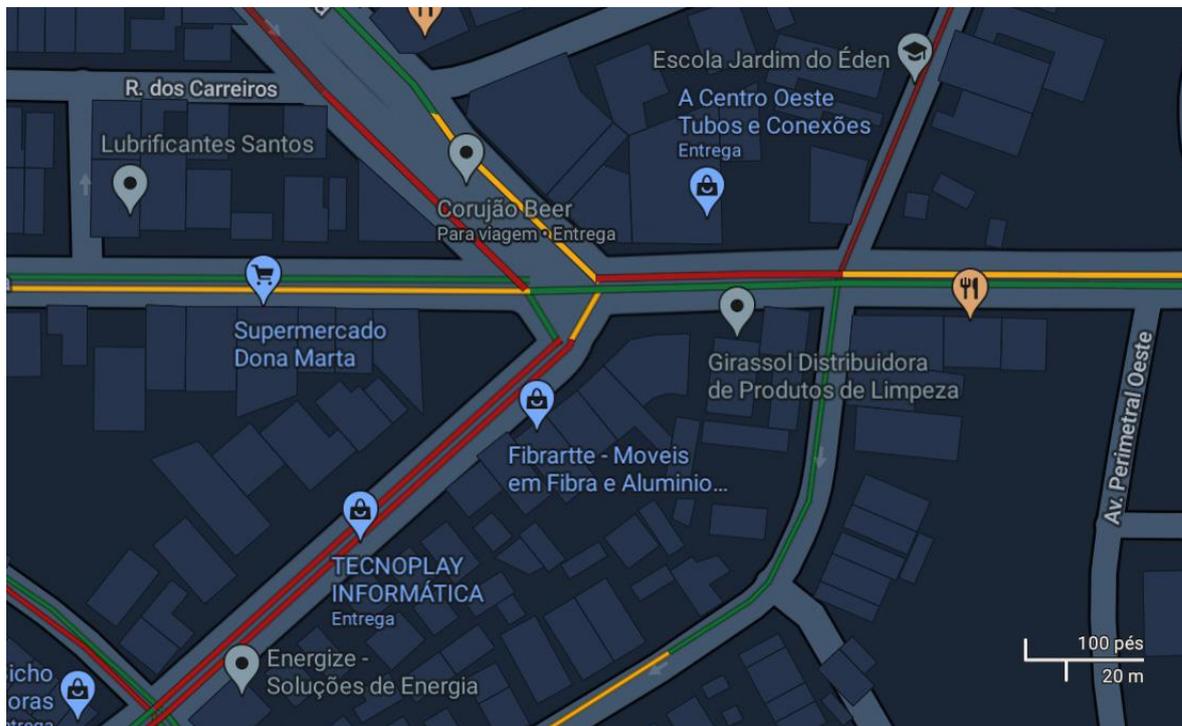
VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. São Paulo: Annablume. 2002.

_____. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

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

WRI BRASIL. **DOTS CIDADES - Manual de Desenvolvimento orientado ao Transporte Sustentável**, 2018.

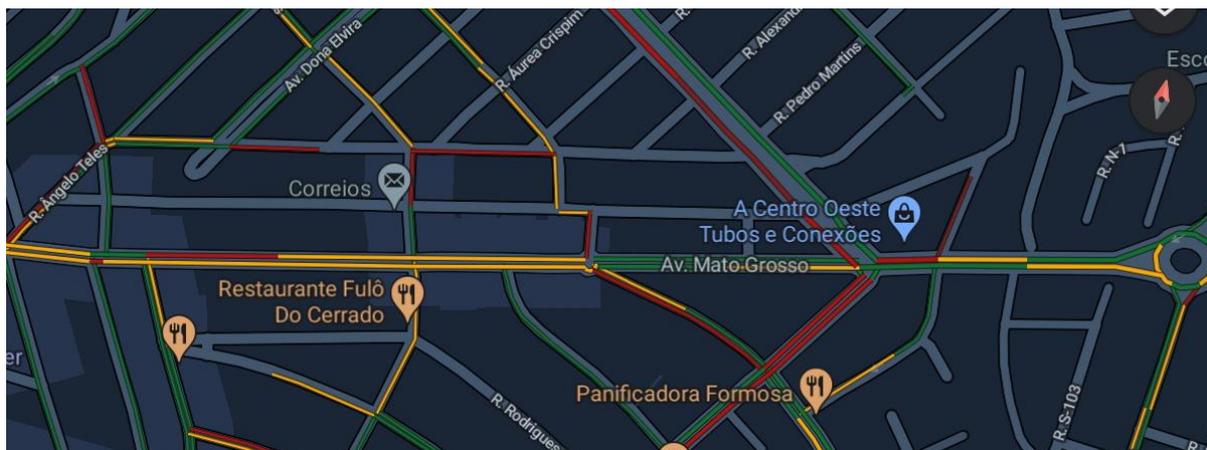
ANEXO 3: Mapa mostrando a situação do trânsito às 18h14m nas vias de acesso à região Leste pelo Bairro Jundiáí



Em vermelho: trânsito parado; Em amarelo: trânsito lento. Em verde: trânsito fluido/normal

Fonte: Google Maps

ANEXO 4: Mapa mostrando a situação do trânsito às 18h14m nas vias de acesso à região Leste pelo Bairro Jundiáí



Em vermelho: trânsito parado; Em amarelo: trânsito lento. Em verde: trânsito fluido/normal

Fonte: Google Maps

ANEXO 5: A maior obra de mobilidade urbana de Anápolis, construção de dois viadutos e corredores de ônibus na Avenida Brasil Sul e Norte

A MAIOR OBRA DA HISTÓRIA DE ANÁPOLIS
mais de **74** MILHÕES em investimentos

MAIS DE 47KM DE VIAS REESTRUTURADAS

Os Corredores de Transporte Coletivo vem para acompanhar o desenvolvimento da cidade, priorizando a circulação dos ônibus e seus usuários, incluindo ciclovias e moderna sinalização.

2 VIADUTOS:

- Av. Brasil com Av. Goiás e Rua Barão do Rio Branco
- Av. Brasil com Rua Amazílio Lino

6 CORREDORES:

- Av. Brasil Norte
- Av. Brasil Sul e GMA
- Av. Universitária
- Av. Pedro Ludovico
- JK / São Francisco
- Pres. Kennedy / Fernando Costa

O futuro da mobilidade urbana acontece por aqui. Afinal, você merece viver em uma cidade em que o transporte público é tratado com respeito e seriedade. Qualidade de vida vem em primeiro lugar.

CAIXA | Ministério das Cidades | BRASIL | CMTT | Prefeitura Municipal de Obras, Serviços Urbanos e Mobilidade | Prefeitura de ANÁPOLIS

Fonte: Prefeitura de Anápolis

ANEXO 6: Obra de construção do viaduto entre as Avenidas Presidente Kennedy e Universitária

JAN
1

Prefeitura de Anápolis inaugura primeiro viaduto no Centro

A Prefeitura de Anápolis inaugurou nesta quinta-feira, 29, o primeiro viaduto construído no centro da cidade, localizado entre as avenidas Universitária, Presidente Kennedy e Contorno.

Fonte: Jornal online Goiânia - No Coração do Brasil

ANEXO 7: Obra de construção do viaduto Nelson Mandela



Fonte: Jornal Diário de Goiás

ANEXO 8: Obra de construção do viaduto Nelson Mandela

Nelson Mandela

O prefeito destaca que esta obra faz parte de um projeto de transformação do sistema de tráfego de Anápolis, com foco na melhoria da mobilidade urbana

Considerada uma das obras de maior impacto na infraestrutura urbana realizada na gestão do prefeito Antônio Roberto Gomide, o viaduto Nelson Mandela foi inaugurado na noite da última quinta-feira, e sua função é tornar mais ágil e seguro o trânsito numa região em que circulam, em média, 4, 5 mil veículos por hora. O prefeito destacou que a conclusão deste trabalho apenas dez meses após seu início, e que custou mais de R\$ 14,5 milhões ao tesouro municipal, é a continuidade de planejamento extenso e seguido à risca de um projeto bem maior que trata da transformação do sistema de tráfego de Anápolis, com foco na melhoria da mobilidade urbana. Com esse objetivo, ressaltou, estão em andamento diversas ações em parceria com o governo federal, que devem resultar em investimentos de mais de R\$ 73 milhões.

Fonte: Jornal online Cinco de Junho

ANEXO 9: Obra de recapeamento de avenidas e ruas de tráfego intenso

The image is a screenshot of a news article from the City of Anápolis website. At the top, there is a blue header with the city's logo and the slogan "ANÁPOLIS Orgulho de viver aqui". To the right of the header are search and menu icons. The main headline reads "Dezoito importantes ruas e avenidas de Anápolis serão recapeadas". Below the headline, a sub-headline states "Trabalho será semelhante ao que foi realizado nas Avenidas Ana Jacinta e Pedro Ludovico". A category tag "Trânsito e Mobilidade" is displayed. The article features a photograph of construction workers on a road, with one worker in the foreground using a tool on the asphalt. The text at the bottom of the article states: "São quase 14 quilômetros de recapeamento, divididos em 18 importantes ruas e avenidas de Anápolis que evoluem 15 bairros. Esse é o novo".

Dezoito importantes ruas e avenidas de Anápolis serão recapeadas

Trabalho será semelhante ao que foi realizado nas Avenidas Ana Jacinta e Pedro Ludovico

Trânsito e Mobilidade

São quase 14 quilômetros de recapeamento, divididos em 18 importantes ruas e avenidas de Anápolis que evoluem 15 bairros. Esse é o novo

Fonte: Prefeitura de Anápolis