



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

THAIS VALLE DI SIMONI

**A Dinâmica de ocupação provocada pela expansão urbana ao
longo das rodovias GO-020 e BR-153 em Goiânia/GO**

GOIÂNIA

2023



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 ☐ Outro*: _____

*No caso de mestrado/doutorado profissional, indique o formato do Trabalho de Conclusão de Curso, permitido no documento de área, correspondente ao programa de pós-graduação, orientado pela legislação vigente da CAPES.

Exemplos: Estudo de caso ou Revisão sistemática ou outros formatos.

2. Nome completo do autor

Thais Valle Di Simoni

3. Título do trabalho

“A Dinâmica de ocupação provocada pela expansão urbana ao longo das rodovias GO-020 e BR-153 em Goiânia/GO”

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

Concorda com a liberação total do documento ☒ SIM ☐ NÃO¹

[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(à) autor(a) e ao(à) 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 **Luana Miranda Esper Kallas, Professora do Magistério Superior**, em 20/12/2023, às 09:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Thais Valle Di Simoni, Discente**, em 20/12/2023, às 10:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



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 **4276565** e o código CRC **05EC6FB5**.

THAIS VALLE DI SIMONI

A Dinâmica de ocupação provocada pela expansão urbana ao longo das rodovias GO-020 e BR-153 em Goiânia/GO

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 Crítica

Linha de Pesquisa: Processos e tecnologias de projeto e planejamento

Orientadora: Profa. Dra. Luana Miranda Esper Kallas

GOIÂNIA

2023

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

Simoni, Thais Valle Di

A Dinâmica de ocupação provocada pela expansão urbana ao longo
das rodovias GO-020 e BR-153 em Goiânia [manuscrito] / Thais Valle
Di Simoni. - 2023.

147 f.: il.

Orientador: Profa. Dra. Luana Miranda Esper Kallas.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Goiás,
Faculdade de Artes Visuais (FAV), Programa de Pós-graduação em
Projeto e Cidade, Goiânia, 2023.

Bibliografia.

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

1. expansão urbana. 2. suburbanização. 3. segregação socioespacial.
4. condominialização. 5. Região Leste de Goiâni. I. Kallas, Luana Miranda
Esper, orient. II. Título.

CDU 72



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS

FACULDADE DE ARTES VISUAIS

ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO

Ata nº 027/2023 da sessão de Defesa de Dissertação de Thais Valle Di Simoni, que confere o título de Mestre(a) em Programa de Pós-graduação em Projeto e Cidade, na área de concentração em Projeto, Teoria, História e Crítica.

Ao/s vinte e quatro de agosto de dois mil e vinte e três, a partir da(s) quatorze horas, através de webconferência, realizou-se a sessão pública de Defesa de Dissertação intitulada “A Dinâmica de ocupação provocada pela expansão urbana ao longo das rodovias GO-020 e BR-153 em Goiânia/GO”. Os trabalhos foram instalados pelo(a) Orientador(a), Professor(a) Doutor(a) Luana Miranda Esper Kallas (PPG PROCIDADE/FAV/UFG) com a participação dos demais membros da Banca Examinadora: Professor(a) Doutor(a) Olga Lúcia Castreghini de Freitas (PPGGEO/UFPR), membro titular externo; Professor(a) Doutor(a) Benny Schvarsberg / (PPGFAU /UnB), membro titular externo; Professor(a) Doutor(a) Débora Ferreira da Cunha (PPG PROCIDADE/FAV/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) Luana Miranda Esper Kallas (PPG PROCIDADE/FAV/UFG), 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) vinte e quatro de agosto de dois mil e vinte e três.

TÍTULO SUGERIDO PELA BANCA



Documento assinado eletronicamente por **Luana Miranda Esper Kallas, Professora do Magistério Superior**, em 24/08/2023, às 16:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Olga Lucia Castreghini de Freitas Firkowski, Usuário Externo**, em 30/08/2023, às 10:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Benny Schvarsberg, Usuário Externo**, em 30/08/2023, às 14:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Débora Ferreira Da Cunha, Professora do Magistério Superior**, em 30/08/2023, às 18:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



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 **3989308** e o código CRC **EB4CCE2D**.

Referência: Processo nº 23070.047884/2023-32

SEI nº 3989308

A todos aqueles que, assim como eu, acreditam
que a educação é o único caminho possível para
uma sociedade mais justa.

AGRADECIMENTOS

Esta dissertação é resultado de dois anos e meio de muito trabalho e estudo, em meio à uma pandemia cujos momentos muitas vezes foram difíceis e desafiadores. Nessa caminhada, foram inúmeras as pessoas que, de maneira direta ou indireta, contribuíram para esta realização.

Agradeço imensamente a todos que estiveram presentes nesta trajetória, desde minha orientadora aos meus familiares e amigos.

Agradeço ao Programa de Pós-Graduação em Projeto e Cidade, da Faculdade de Artes Visuais da Universidade Federal de Goiás, pela oportunidade de realizar esta pesquisa.

Agradeço à minha orientadora, professora Dra. Luana Miranda Esper Kallas, por ter me acompanhado em todo esse processo, pelo apoio, incentivo e complacência.

Meus agradecimentos a todos os professores do Programa, pelas aulas ministradas e por apresentarem perspectivas e abordagens diversas que enriqueceram essa discussão.

Agradeço aos membros da Banca de Qualificação, professores Dra. Olga Firkowski, Dr. Benny Schvarsberg e Dr. Cristiano Farias, pelas orientações e sugestões para enriquecimento desta pesquisa.

Um agradecimento à minha família: pais, irmãos e primos por todo apoio, em especial, minha mãe Beatriz, pelo apoio incondicional e por ser a maior incentivadora.

Aos amigos acadêmicos, pela troca de conhecimentos e experiências, pelas conversas, pelo “respira que vai passar”.

Aos outros amigos, de vida, de todo dia, agradeço pelos ouvidos, pela paciência e pelos (inúmeros) compromissos desmarcados.

À Flávia e Rodrigo, por entenderem a importância deste Mestrado e segurarem as pontas no escritório para que eu pudesse me dedicar ao término dele.

À Marina, enorme gratidão pela generosidade e pelas conversas de intervalo, ora leves, ora reflexivas, que foram muito oportunas nesta reta final.

Por fim, um agradecimento especial à Lisa, pela resignação e desmesurada ajuda na produção dos mapas, manipulação das imagens e diagramação visual.

“Antes de construir um muro pergunto sempre quem estou murando e quem estou deixando de fora.”

(Robert Frost)

RESUMO

A expansão urbana espraiada é um fenômeno globalmente presente nas metrópoles que tem gerado transformações significativas nos territórios urbanos. Entender a dinâmica e estabelecer padrões de análise desses processos é fundamental para propor diretrizes de crescimento mais equitativas e sustentáveis nas cidades. Em Goiânia, observa-se que a expansão espraiada acarretou a ocupação de áreas periféricas com características distintas em cada parte do município. Sendo assim, propõe-se a leitura do crescimento da cidade de Goiânia, analisando a expansão para o recorte ao longo das rodovias BR-153 e GO-020, na Região Leste, caracterizado pela presença maciça das classes sociais mais altas, através da construção de condomínios horizontais fechados. Objetiva-se identificar os fenômenos urbanos e seus atores na produção espacial dessa região, caracterizada espacialmente pela conurbação e ocupação marginal das rodovias, ampliando o domínio da condominialização para além dos limites municipais de Goiânia, chegando até Senador Canedo. Com este propósito, decorre-se à análise da expansão urbana compreendida pela análise documental, revisão bibliográfica, análise espacial, análise de dados estatísticos e pesquisa de campo, para identificar o padrão de expansão e os agentes responsáveis por essa produção. Dessa forma, observa-se que a metropolização que está se consolidando nessa região resulta de processos como a expansão espraiada e segregada, reforçada pela forte presença dos condomínios fechados de média e alta renda, que promove uma mudança palpável no cenário da metrópole, imprimindo características próprias na dinâmica socioespacial nessa região. Assim, produzem-se espaços díspares com o entorno, que acarretam no fortalecimento da conurbação, uma das primeiras expressões da metropolização, que acaba por gerar problemas urbanos diversos.

Palavras-chave: expansão urbana; suburbanização; segregação socioespacial; condominialização; Região Leste de Goiânia.

ABSTRACT

Urban sprawl is a globally prevalent phenomenon in metropolises that has brought about significant transformations in urban territories. Understanding the dynamics and establishing analysis patterns of these processes is crucial for proposing more equitable and sustainable growth guidelines in cities. In Goiânia, it is observed that urban sprawl has led to the occupation of peripheral areas with distinct characteristics in each part of the municipality. Thus, this study proposes an examination of the growth of the city of Goiânia by analyzing the expansion along the BR-153 and GO-020 highways in the Eastern Region, characterized by the massive presence of higher social classes through the construction of gated horizontal condominiums. The objective is to identify urban phenomena and their actors in the spatial production of this region, spatially characterized by conurbation and marginal occupation of highways, extending the dominance of gated communities beyond the municipal limits of Goiânia, reaching Senador Canedo. To achieve this purpose, the study employs documentary analysis, literature review, spatial analysis, statistical data analysis, and field research to identify the expansion pattern and the agents responsible for this production. Thus, it is observed that the metropolization consolidating in this region results from processes such as sprawled and segregated expansion, reinforced by the strong presence of gated communities for middle and high-income residents. This brings about tangible changes in the metropolis' landscape, imprinting distinctive characteristics on the socio-spatial dynamics in this region. Consequently, disparate spaces are produced in the surroundings, leading to the strengthening of conurbation, one of the first expressions of metropolization, which ultimately generates various urban problems.

Keywords: urban expansion; suburbanization; socio-spatial segregation; condominialization; Eastern region of Goiânia.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Processo de transformação das cidades	26
Figura 2 - Tipologia das cidades latino-americanas	39
Figura 3 - Série histórica – população de Londres	43
Figura 4 - Subúrbio de Brentwood, St. Louis/EUA (4a) – Imagem aérea de satélite (4b).....	45
Figura 5 - Segregação espacial evidenciada no desenho urbano do bairro Morumbi e da favela de Paraisópolis, em São Paulo (5a) e do Condomínio Aldeia do Vale com os bairros pobres Residencial Vale dos Sonhos e Jardim Guanabara III, em Goiânia (5b)	53
Figura 6 - Mapa de centralidades urbanas de Goiânia.....	60
Figura 7- Mapa de centralidades urbanas de Campinas.	60
Figura 8 - Mapa de centralidades urbanas de Belo Horizonte.....	61
Figura 9 - Regiões Metropolitanas Brasil, por ano década de implantação.	71
Figura 10 - Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas	72
Figura 11 - Regiões de Planejamento de Goiânia.....	79
Figura 12 - Delimitação da área de trabalho na Região Leste de Goiânia	80
Figura 13 - Mapa de evolução da mancha urbana de Goiânia.....	84
Figura 14 - Mapa de Expansão dos loteamentos de Goiânia.....	85
Figura 15 - Mapa de grandes equipamentos na área de estudo	92
Figura 16 - Crescimento da mancha urbana na área de estudo, de 2002 a 2023.....	96
Figura 17 - Mapa sistema viário - recorte de estudo	98
Figura 18 - Mapa de transporte coletivo RMG (ampliação área de estudo).....	99
Figura 19 - Mapeamento dos condomínios fechados por período de implantação	105
Figura 20 - Características morfologia urbana condomínios por foto de satélite. Alphaville Flamboyant (20a) - Portal do Sol I (20b) - Jardins Atenas(20c) - Jardins Roma, Capri(20d).	108
Figura 21 - Mapa de Implantação dos Condomínios por tipo de ocupação.	109
Figura 22 - Preços das casas à venda nos condomínios fechados	112
Figura 23 - Macrozoneamento Goiânia, enfoque Região Leste, Plano Diretor 2007 e 2022.	119
Figura 24 - Mapa Modelo Espacial – Áreas de OOA.....	120
Figura 25 - Mapa de centralidades e subcentralidades.	122
Figura 26 - Mapa de usos (edifícios construídos e em construção) do Park Lozandes e entorno.	123

Figura 27 - Evolução da ocupação do Park Lozandes, ao longo dos anos.....	125
Figura 28 - Subcentralidades Alphaville - Subcentralidade 1 (28a) - Alpha mall (28b).....	127
Figura 29 - Outdoor de propaganda condomínios Jardins com indicação de comércios e serviços.	127
Figura 30 - Hub Humano Plateau D'or.	128
Figura 31 - Níveis de Integração da RM Goiânia (GO), 2010.	133

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Comparativo das diretrizes de ordenamento territorial entre Plano Diretor de 2007 e Plano Diretor de 2022	115
Quadro 2 - Quadro resumo das ocupações e usos – público e privados – do Park Lozandes.	126

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Condomínios por ano de lançamento	90
Tabela 2 - Tipologia de lotes dos Condomínios Fechados.....	110

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
APP	Área de Preservação Permanente
APs	Arranjos Populacionais
AR	Administrações Regionais
AUs	Aglomerações Urbanas
BNH	Banco Nacional de Habitação
CF	Constituição Federal
CMTC	Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos
DL	Decreto-Lei
FPIC	Funções Públicas de Interesse Comum
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
NBR	Normas Brasileiras
OOAU	Outorga Onerosa de Alteração de Uso
PD	Plano Diretor
PDUI	Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado
PNDU	Política Nacional de Desenvolvimento Urbano
PPP	Parceria Público-Privada
RIDE	Regiões Integradas de Desenvolvimento
RMs	Regiões Metropolitanas
RMG	Região Metropolitana de Goiânia
RMTC	Rede Metropolitana de Transporte Coletivo de Goiânia
SIG	Sistemas de Informação Geográfica
SIRGAS	Sistema de Referencia Geocêntrico para as Américas
SEPLANH	Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Habitação

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	17
2 REFERENCIAL CONCEITUAL	24
2.1 Cidade, urbano e urbanização.....	24
2.2 Os agentes produtores do espaço urbano.....	30
2.3 Os fenômenos urbanos	34
2.3.1 Expansão urbana horizontal (<i>urban sprawl</i>)	36
2.3.2 A suburbanização e a condominialização presentes no espraiamento	42
2.3.3 A segregação e a fragmentação socioespacial	49
2.3.4 O subúrbio das elites e a formação das novas centralidades	57
3 URBANIZAÇÃO BRASILEIRA E METROPOLIZAÇÃO	63
3.1 O contexto geral da urbanização brasileira.....	63
3.1.1 Os problemas urbanos decorrentes da urbanização	65
3.2 A formação das Regiões Metropolitanas Brasileiras.....	67
3.3 Metropolização	73
4 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO: O EIXO GO-020 E BR-153 DA REGIÃO LESTE DE GOIÂNIA	79
4.1 Justificativa da escolha	79
4.2 Crescimento urbano de Goiânia	81
4.3 O eixo GO-020 e BR-153.....	87
4.3.1 Os condomínios horizontais fechados	89
4.3.2 O Park Lozandes.....	92
5 RESULTADOS E DISCUSSÕES	95
5.1 Expansão urbana, Espraiamento e Sistema Viário	95
5.2 Os efeitos da suburbanização na área de estudo: segregação e fragmentação socioespacial	102
5.2.1 Suburbanização, fragmentação e o Plano Diretor de Goiânia	114

5.3 A consolidação e a formação de Novas Centralidades no eixo GO-020 e BR-153	121
5.3.1 Park Lozandes	122
5.3.2 Subcentralidades na região dos condomínios	126
5.3.3 Plateau D’or	128
5.4 A metropolização no eixo GO-020	130
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	136
REFERÊNCIAS	138

1 INTRODUÇÃO

A expansão urbana espraiada é um fenômeno que está presente em grande parte das metrópoles ao redor do mundo. O crescimento das cidades, a busca por melhores condições de vida, e as novas formas de consumo espacial têm levado a transformações significativas nos territórios urbanos, especialmente no que diz respeito à ocupação das áreas periféricas adjacentes às rodovias, que contribuem intensamente para o fortalecimento dos processos de conurbação e, conseqüentemente, na metropolização.

O estudo da produção espacial é fundamental para ajudar no equilíbrio das relações entre o homem e meio em que vive e, ainda, para assimilar a maneira como o crescimento urbano influencia no modo de vida da população e vice-versa. Richard Rogers (2005), ao escrever o livro “Cidades para um Pequeno Planeta”, aborda sobre a necessidade de manutenção do equilíbrio entre população, recursos naturais e meio ambiente na sobrevivência da sociedade, pois as cidades são organismos complexos em mutação constante e deve-se pensar no seu planejamento sistêmico. O autor destaca que “[...] enquanto não houver diminuição no ritmo de crescimento das aglomerações urbanas, o simples fato de morar em uma cidade não deveria conduzir à autodestruição da civilização [...]” (Rogers, 2005, p. 14).

A complexidade acerca do tema é observada no cenário de cidades desiguais, segregadas, com grandes vazios urbanos e espaços fragmentados, modelos insustentáveis socioeconomicamente, de forma que “[...] a qualidade de vida urbana tornou-se uma mercadoria para os que têm dinheiro.” (Harvey, 2014, p. 46). Sendo assim, estabelecer um padrão de análise torna-se imperativo para propor melhores diretrizes de crescimento.

Neste contexto, a cidade de Goiânia/GO não é exceção. O *urban sprawl*, a suburbanização e a condominialização têm desempenhado um papel importante na configuração da paisagem urbana e nos desafios enfrentados pelas políticas de planejamento e gestão urbana.

Esta dissertação aborda o caráter segregado e fragmentado resultante da expansão urbana dispersa (*urban sprawl*) caracterizada pela presença maciça dos condomínios fechados nas áreas lindeiras das rodovias GO-020 e BR-153, na Região Leste de Goiânia. O estudo tem como recorte temporal a década de 2000 até 2023, e visa compreender o processo de ocupação na região após a disseminação dos condomínios, que promovem novos arranjos espaciais, estimulam a formação de novas centralidades com foco num público específico, contribuindo

para a efetivação da conurbação com o município de Senador Canedo e, ainda, fortalecendo a metropolização. Serão estudados o bairro Park Lozandes, que possui uma ocupação peculiar por concentrar grande parte dos equipamentos institucionais da cidade, e a implantação dos condomínios fechados Alphaville(s), Jardins, Portal(is) do Sol, e outros que surgiram mais recentemente. A expansão urbana dispersa em Goiânia tem gerado impactos significativos na dinâmica urbana, afetando a mobilidade, a acessibilidade, a qualidade ambiental e a distribuição de serviços e equipamentos urbanos. Além disso, está associada a desafios socioespaciais, como a segregação e fragmentação do tecido urbano e a desigualdade socioeconômica.

O estudo desses fenômenos em Goiânia está atrelado a uma curiosidade persistente de apreender e estabelecer padrões de análise da morfologia urbana em regiões diversas da cidade, que reforcem a discussão acerca da segregação e as significativas implicações na produção e uso espacial, ainda pouco explorada nos estudos urbanos dessa porção da cidade. A pesquisa traz uma abordagem dos processos de ocupação espacial e seus desdobramentos, fornecendo subsídios para a tomada de decisões informadas e a busca por soluções mais equitativas no contexto urbano da região metropolitana.

Na abordagem da apropriação espacial, surge o questionamento: por que as camadas de alta renda se concentram em determinadas regiões periféricas e não em outras, como exemplo, às margens da GO-020 ao invés da GO-060? Estudos iniciais apontam que os condomínios se estabeleceram nesse quadrante devido à facilidade de mobilidade proporcionada pelas próprias rodovias. Nesse contexto, a estruturação do espaço urbano é influenciada pelo deslocamento do ser humano, seja como força de trabalho ou de consumo. Assim, o espraiamento das áreas urbanas estaria relacionado à concentração de veículos e à descentralização de bens e serviços (Villaça, 2001).

Entretanto, conforme será visto neste trabalho, não somente a acessibilidade promovida pelas rodovias estimulou a ocupação da região, mas há uma forte influência de incorporadoras, construtoras e proprietários. A forma como a cidade cresceu, favorece o desenvolvimento do espaço nas áreas marginais que impulsiona o deslocamento da população de alta renda, anteriormente ocupadas pelas camadas mais baixas, transformando-as em locais de especulação imobiliária que acarretam o encarecimento da terra pela proximidade aos condomínios (horizontais e verticais) e aos grandes equipamentos urbanos, como Shopping Flamboyant, Centro Cultural Oscar Niemeyer e Estádio Serra Dourada. Essas “melhorias” que vêm junto

com a mudança nos parâmetros de ocupação do espaço geram processos de segregação, acentuam as desigualdades sociais e interferem no investimento público em infraestrutura.

A análise presente neste trabalho optou, deliberadamente, pelo foco em dois aspectos principais, a alteração de uso e ocupação do solo e a arquitetura edificada.

A construção dessas cidadelas em áreas distantes valorizadas e com boa infraestrutura, mas distante dos centros, promove a ocupação voltada estritamente para o privado, sendo que o espaço público – a rua – se torna meramente sistema viário, hegemonicamente motorizado, colocando em xeque a tentativa de existência da rua enquanto espaço público de excelência. Com essa ocupação, surgem outras necessidades de consumo do espaço, como a formação de novas centralidades para atender à uma demanda específica.

A análise presente neste trabalho optou, deliberadamente, pelo foco em dois aspectos principais, a alteração de uso e ocupação do solo e a arquitetura edificada. Sendo assim, questiona-se quais as implicações negativas inerentes a esse padrão de ocupação territorial:

- Quais são os impactos dos fenômenos urbanos, como suburbanização, *urban sprawl* e formação de novas centralidades, na expansão urbana dispersa em regiões lindeiras às rodovias GO-020 e BR-153 em Goiânia?

- Qual o contexto da configuração espacial na região lindeira às rodovias GO-020 e BR-153, na Região Leste de Goiânia?

- Como a condominialização afeta a relação socioespacial e econômica no entorno das áreas marginais às rodovias?

- Como se deu a ocupação dessa região pelas camadas sociais mais altas?

- Quem são os atores que produzem o espaço urbano na região?

- Quais são os impactos dos fenômenos urbanos na consolidação da conurbação entre Goiânia e Senador Canedo?

Apresenta-se como hipótese, a expansão urbana dispersa, impulsionada pela presença de condomínios fechados de média e alta renda e grandes equipamentos urbanos, tem causado alterações na produção espacial urbana e está gerando fenômenos de segregação e fragmentação direcionados para a Região Leste da cidade. Essas transformações estão modificando a dinâmica socioespacial da área, inclusive numa porção da cidade de Senador Canedo, limítrofe com Goiânia. Esses processos são influenciados tanto por agentes públicos – o Estado – quanto por agentes privados – os empreendedores, proprietários e investidores, que valorizam e investem em determinadas regiões.

O objetivo desta dissertação é analisar as transformações no espaço urbano resultantes da expansão urbana dispersa ao longo das rodovias BR-153 e GO 020 na Região Leste, em Goiânia. O foco está na identificação e compreensão dos fenômenos urbanos, tais como metropolização, suburbanização, urban sprawl e formação de novas centralidades, e em investigar seus impactos socioespaciais. Ao fazer isso, busca-se proporcionar uma visão abrangente das mudanças urbanas nessas áreas, contribuindo para a compreensão dos processos que moldam o desenvolvimento urbano em regiões periféricas afetadas por condomínios fechados de média e alta renda.

Como objetivos específicos, procura-se:

- Investigar e mapear o padrão de *urban sprawl* nas áreas periféricas da Região Leste de Goiânia, destacando as principais áreas impactadas e os desafios decorrentes desse crescimento orientado para um determinado padrão socioespacial.
- Caracterizar a suburbanização em regiões adjacentes às rodovias em Goiânia, identificando os impulsionadores desse processo e analisando seus efeitos na configuração urbana local.
- Investigar o processo de conurbação e metropolização da metrópole, destacando suas características distintivas e as principais consequências desse fenômeno para a dinâmica urbana.
- Identificar os padrões de condominialização, segregação socioespacial e o surgimento/fortalecimento de áreas comerciais, visando compreender os modos como esses elementos contribuem para os padrões de crescimento urbano.
- Desenvolver diretrizes e estratégias específicas de planejamento urbano sustentável, visando mitigar impactos negativos e promover um desenvolvimento mais equitativo nessas áreas afetadas.

Para se atingir os objetivos desta pesquisa, será utilizada metodologia descritiva e exploratória, que permite que se conheça o objeto de estudo através da observação dos fenômenos a serem estudados (Lakatos; Marconi, 2007). Entende-se que essa abordagem é mais adequada pois o objetivo principal é explorar e compreender fenômenos urbanos na região metropolitana de Goiânia.

A pesquisa é descritiva ao registrar e interpretar fatos sem interferências, e exploratória ao trazer mais informações sobre o assunto, neste caso, os fenômenos urbanos presentes na Região Leste de Goiânia, o que facilita a delimitação do tema e formulação da hipótese, permitindo ser observada de diversos ângulos (Freitas; Prodanov, 2013). Os meios empregados

são: análise documental, revisão bibliográfica, análise espacial, análise de dados estatísticos e pesquisa de campo.

A análise documental e a revisão bibliográfica envolvem a consulta e análise de documentos, legislações, planos diretores, livros e fontes bibliográficas já publicadas sobre os fenômenos urbanos pesquisados e sobre a cidade Goiânia. Por meio da análise de documentos e revisão de literatura, é possível contextualizar os fenômenos urbanos, embasando o estudo com conhecimentos já consolidados, como a suburbanização, o espraiamento urbano e a formação de novas centralidades em determinada cidade. Essa abordagem tem como objetivo, em um primeiro momento, a conceituação dos fenômenos urbanos, para compreender o contexto histórico da urbanização e expansão urbana, assim como as transformações ocorridas ao longo do tempo. Em seguida, essas teorias serão relacionadas aos fenômenos urbanos na cidade de Goiânia.

Muitos dos autores que serão trabalhados nesta dissertação destacam a importância da análise documental e revisão bibliográfica, como Henri Lefebvre e David Harvey, que utilizam dessa metodologia para compreender as relações entre o espaço e o capitalismo, examinando o desenvolvimento urbano e os processos de suburbanização e espraiamento, tal qual Harvey (2015) fez ao falar da Paris de Haussmann. Flávio Villaça (2001) também utiliza dessa metodologia para explorar os processos de expansão urbana no contexto brasileiro, contribuindo para a compreensão dos fenômenos urbanos.

A análise espacial estudará esses fenômenos urbanos com base na localização geográfica dos diversos elementos que constituem a cidade, como a infraestrutura urbana, os bairros de classe alta e classe baixa e a concentração de determinadas atividades. Essa análise tem um papel fundamental no esclarecimento dos fenômenos de suburbanização e formação de novas centralidades, por exemplo, oferecendo esclarecimentos sobre a distribuição geográfica e os padrões espaciais desses fenômenos, além de ajudar a compreender as dinâmicas de expansão urbana através da análise de determinadas localidades. Assim, serão utilizadas fotos aéreas e de satélite georreferenciando em mapas por meio de software de geoprocessamento enquanto ferramentas de análise dos fenômenos urbanos no recorte espacial delimitado na Região Leste de Goiânia, especialmente no período de 2000 a 2023.

A análise de dados estatísticos permite uma abordagem com informações precisas, utilizando técnicas estatísticas para examinar e interpretar dados numéricos relacionados aos fenômenos urbanos através de variáveis como crescimento populacional e demográfico,

alterações de uso do solo e expansão das redes de infraestrutura, para compreender os padrões, as tendências e as relações entre variáveis relevantes nos fenômenos urbanos, identificando correlações, tendências e padrões espaciais relevantes para a compreensão da suburbanização, do espraiamento e da formação de novas centralidades.

Por fim, há a pesquisa de campo, que envolve a coleta direta de dados. Nesta pesquisa trabalhou-se com a observação da área de estudo, buscando obter dados sobre as características sociais, econômicas, arquitetônicas e urbanísticas dos diferentes condomínios para estabelecer a correlação entre eles. Através da observação do espaço urbano, ao longo dos últimos anos, pode-se identificar as mudanças na paisagem, a expansão dos condomínios, o surgimento de novos empreendimentos imobiliários e a formação de novas centralidades.

Desa forma, procura-se contextualizar os fenômenos urbanos, embasando o estudo com conhecimentos já consolidados, contribuindo para a construção de uma base teórica sólida e a compreensão do contexto histórico da urbanização e expansão urbana. A análise espacial, empregando ferramentas como mapeamentos, fotos aéreas e de satélite georreferenciadas, oferece *insights* valiosos sobre a distribuição geográfica e os padrões espaciais dos fenômenos urbanos. Essa análise juntamente com a análise de dados estatísticos que examina variáveis como crescimento populacional, demográfico e alterações de uso do solo, contribui para identificar padrões, tendências e correlações relevantes nos fenômenos urbanos, enriquecendo a compreensão dos aspectos dinâmicos da suburbanização, espraiamento urbano e formação de novas centralidades.

Esses procedimentos metodológicos buscam uma compreensão integrada dos fenômenos urbanos na Região Leste de Goiânia. A convergência de dados provenientes de diferentes fontes e métodos oferece uma perspectiva mais completa e robusta, beneficiando pesquisadores, profissionais e tomadores de decisão interessados no planejamento e desenvolvimento urbano na área de estudo.

Em conjunto, esses procedimentos metodológicos não apenas abordam os objetivos específicos da pesquisa, mas também promovem avanços na compreensão dos processos urbanos, fornecendo uma base valiosa para futuras pesquisas e intervenções no âmbito do planejamento urbano.

Para tanto, a estrutura desta dissertação está organizada em quatro capítulos. O primeiro capítulo mergulha nas bases teóricas que fundamentam a compreensão dos fenômenos urbanos que permeiam a Região Leste de Goiânia. Explorando conceitos e abordagens relevantes, a

revisão teórica estabelece a estrutura conceitual necessária para interpretar as transformações urbanas específicas dessa área. A problematização reside na aplicabilidade desses conceitos teóricos ao contexto singular deste estudo, buscando elucidar como eles oferecem *insights* significativos para analisar as dinâmicas urbanas em questão.

O capítulo seguinte conceitua e contextualiza a urbanização e metropolização no cenário brasileiro, este capítulo visa fornecer uma visão abrangente para situar a cidade de Goiânia. A problematização se concentra em entender como esses conceitos, suas definições e diferenças, moldam a dinâmica urbana específica da região em estudo. Como as características da urbanização e metropolização no Brasil influenciam a transformação urbana em Goiânia?

Em seguida, explora-se a Região Leste de Goiânia, com ênfase no crescimento ao longo das rodovias GO-020 e BR-153, buscando identificar padrões e atores-chave no desenvolvimento urbano, para compreender como esses padrões de crescimento são observados e como diferentes atores contribuem e moldam a configuração socioespacial da área.

No decorrer do capítulo seguinte, os dados teóricos são cruzados com a caracterização da área de estudo, revelando resultados que aprofundam a compreensão das transformações urbanas e as implicações desses resultados na dinâmica socioespacial.

Por fim, proporciona-se uma visão geral dos dados resgatados ao longo do estudo, destacando recomendações derivadas da pesquisa e, em como essas recomendações podem influenciar práticas de planejamento urbano sustentável e equitativo tanto na Região Leste de Goiânia, considerando o panorama apresentado pelos dados obtidos, tanto como podem orientar futuras ações e decisões no âmbito do planejamento urbano.

2 REFERENCIAL CONCEITUAL

Este capítulo desempenha um papel crucial ao fornecer a base conceitual necessária para a compreensão dos fenômenos urbanos analisados. Inicia-se com uma conceituação inicial de termos fundamentais para estabelecer uma compreensão comum.

Explora-se então, a influência dos agentes na produção do espaço urbano, considerando a distribuição das camadas sociais. Uma breve visão do espaço urbano contemporâneo destaca as características fundamentais desse ambiente em evolução.

O núcleo do capítulo se concentra na conceituação aprofundada dos fenômenos urbanos. Abordagens diversas de autores enriquecem a discussão sobre a expansão urbana espraiada, a interconexão entre suburbanização e condominialização, os efeitos do espraiamento na segregação e fragmentação socioespaciais, e o processo de formação de novas centralidades em áreas suburbanizadas.

Essa abordagem do referencial teórico busca proporcionar uma compreensão integrada e coesa dos conceitos essenciais e fenômenos urbanos específicos, lançando as bases para a análise e discussão posterior.

2.1 Cidade, urbano e urbanização

Este item aborda conceitos intrínsecos à ideia de cidade, através da ótica dos autores de Lefebvre (2002), Mumford (2004) e Harvey (2002, 2014); para trazer para o contexto da realidade brasileira há Corrêa (2004) e Carlos (2007). Mumford destacou a importância de a cidade ser compreendida pela evolução ao longo do tempo. Lefebvre, filósofo e sociólogo francês, traz uma leitura complexa da cidade, para além do espaço físico, na qual ela é produto do social e do político. Ele trata da perspectiva socioespacial, enquanto resultado da relação tempo x espaço. É essa junção multifacetada das diversas ciências que se busca analisar neste trabalho: a interação entre sujeito e objeto (homem e espaço) que emergiu a partir do período industrial. Harvey oferece uma análise crítica da cidade e da urbanização, destacando as dinâmicas sociais, econômicas e políticas que moldam o espaço urbano e afetam a vida das pessoas.

Corrêa (2004), um dos principais geógrafos brasileiros sobre a produção espacial urbana e dos agentes que a produzem, observa a relação entre cidade e território, na qual a cidade é

produto histórico moldado por diferentes processos econômicos, sociais e políticos que conformam a produção espacial. Já Carlos (2007) aborda a relação entre cidade e espaço enquanto fenômeno complexo e contraditório, resultante das contradições sociais, e demonstra a diferença concisa entre cidade, urbano e formação do espaço.

De acordo com Ferrari (2004), o termo "cidade" descreve um território definido e contínuo que é ocupado de forma permanente por uma concentração populacional urbana densa e numerosa. A configuração e evolução desse espaço são moldadas pela interação entre fatores ambientais, avanços tecnológicos e a estrutura econômica vigente. Além disso, a população residente é caracterizada pelo seu "status" urbano. No entanto, essa definição reconhece a natureza eclética do conceito, enfatizando que os atributos de "densidade", "considerável" e, particularmente, "status urbano" são suscetíveis a mudanças ao longo do tempo e frequentemente estão sujeitos a interpretações subjetivas (Ferrari, 2004).

Ferrari (2004) fornece uma definição tradicional de cidade que, devido aos impactos da globalização ou à complexidade dos fenômenos urbanos, demonstra um desalinhamento em com o conceito abordado neste trabalho, enfatizando a necessidade de uma abordagem mais abrangente e contextualizada para compreender o ambiente urbano contemporâneo. A palavra "cidade" passa a representar uma sociedade mais diversificada e complexa. Portanto, é inadequado usar o termo "cidade" de maneira simplista ao lidar com a pluralidade do urbano.

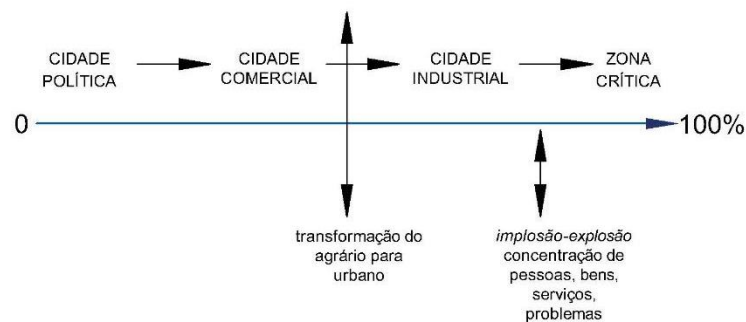
Mumford (2004) apresenta uma definição abrangente e holística da cidade, observando-a ao longo da história, desde suas origens antigas até as formas urbanas modernas, destacando a dimensão cultural, social e ambiental. Mais do que espaço construído, físico, ela é um organismo vivo, mutável, com identidade própria. Para o autor, com a ascensão das cidades, as funções que eram dispersas passaram a se reunir em uma área limitada, gerando inúmeros conflitos internos que resultaram nas suas mudanças estruturais (MUMFORD, 2004), refletindo as mudanças sociais, políticas e tecnológicas, moldada pelas influências históricas e culturais de cada época.

Apesar de não trazer a definição explícita do conceito de cidade, para Lefebvre (2002), ela se mantém como tal enquanto ainda está limitada pelas muralhas, onde estavam bem definidos cidade e campo: dentro das muralhas, as cidades e fora, o campo. Mesmo que houvesse tipologias diversas (cidade política, comercial e industrial), as funções de cidade e campo eram claras. Até que a industrialização faz emergir uma nova organização que atinge a urbanização, e não apenas se trata do espaço físico/território, mas da interação entre físico e

geográfico, as práticas coletivas e as relações sociais, que a tornam espaço de construção cidadina influenciada por aspectos históricos e sociais, ou seja, espaço temporal, “[...] espacial, porque o processo se estende no espaço que ele modifica; temporal, uma vez que se desenvolve no tempo, aspecto de início menor, depois predominante da prática e da história.” (Lefebvre, 2002 p. 20), ou seja, muito além de prédios, ruas e infraestrutura, é lugar de possibilidades, conflitos e luta (Lefebvre, 2002).

Quando a urbanização se torna mais complexa e a relação dialética cidade-campo se dilui, a cidade se torna mais heterogênea e múltipla, concentra mais pessoas, bens e serviços, de forma que suas características iniciais são alteradas pela industrialização dominante. Esse momento é o que Lefebvre chama de zona crítica (*implosão-explosão*) (Figura 1), quando se instala a realidade urbana, na qual não há correspondência entre sociedade e campo e entre sociedade e cidade (*cit  *, segundo o autor); tudo   cidade, dentro da hegemonia do Estado.

Figura 1 - Processo de transformação das cidades



Fonte: adaptado de Lefebvre (2002).

Harvey (2014) elucida essa nova realidade urbana a partir da análise da expansão urbana em Paris durante o Segundo Império (meados do século XIX). Haussmann, prefeito da cidade, aproveitou a necessidade de urbanização para lidar com o excedente de capital e transformar o espaço urbano em “[...] um instrumento fundamental para a estabilização social [...]” (HARVEY, 2014, p. 34). Essas transformações envolveram diferentes agentes, como capital financeiro, interesse imobiliário, Estado e mão de obra, que contrib iram para as mudanças urbanas, garantindo a circulação de mercadorias, o consumo e a regulação da produção e a ocupação do solo urbano.

A expansão das cidades para as periferias seria inevitável, uma vez que os empreendedores imobiliários buscavam áreas com valores de terra mais baixos. Ou seja, a cidade absorveu o campo, sob domínio do Estado, tal qual Lefebvre defende. Essa incorporação

dos subúrbios e áreas periféricas no processo de urbanização levou à criação de um novo estilo de vida urbano, que viria a caracterizar as primeiras formas explícitas de segregação socioespacial.

Para o autor, a cidade vai além de sua dimensão física e engloba a sociabilidade, a cultura e a participação política dos seus habitantes. Além disso, cada cidade é única e representa determinada sociedade urbana, que sofre ação econômica, política e social, em um espaço geográfico único, com todas as suas particularidades físicas, climáticas, hidrográficas etc., em determinado tempo histórico.

Trazendo a discussão para a produção urbana das cidades brasileiras e de grande parte dos países em desenvolvimento, Carlos (2007) propõe que se tenha um olhar sistêmico ao estudar o tema, uma vez que

[...] não raro, a cidade vem sendo pensada ora como quadro físico (um simples mapa aberto na prancheta), ora como meio ambiente urbano (e, nesta dimensão, “naturalizada”), e em ambos os casos, ignora-se o conteúdo da prática socioespacial que lhe dá forma e conteúdo. (Carlos, 2007 p. 19)

A autora defende a importância de uma abordagem integrada, que leve em conta tanto os aspectos físicos como os sociais, para uma compreensão mais abrangente da cidade e das complexidades que a constituem, sendo necessário ir além das representações simplificadas da cidade como um desenho inanimado, e reconhecer o papel das práticas socioespaciais na sua configuração e significado. Ela é uma entidade espacial que concentra pessoas, usos e atividades em uma porção do território organizado espacialmente permitido pela existência de infraestrutura urbana que possibilita essa ocupação. Entretanto, por ser viva, heterogênea, lugar de encontros e conflitos de diferentes grupos sociais, não pode ser reduzida à simples ocupação territorial.

Apreender o espaço da cidade¹ enquanto reprodução social, individual e modo de vida no cotidiano, no agir e pensar, está além de qualquer ciência (como Sociologia, Psicologia, Geografia, Natureza, Ecologia Urbana e História) que possa explicar, isoladamente, o fenômeno urbano. Este texto aproximará da conceituação de Carlos (2007) que trata da complexidade da cidade (problemática urbana, segundo Lefebvre) enquanto realidade multidisciplinar e sistêmica, a partir da relação espaço-temporal dos processos de urbanização

¹ Será empregado o uso da palavra cidade enquanto designação comum, usual, de município. Entende-se que “[...] a discussão do urbano transcende a ideia de cidade enquanto aglomeração de capitais, supera a discussão da cidade e/ou espaço do capital [...]” (Carlos, 2005 p. 71). O texto aborda o termo “cidade” como uma representação mais abrangente da mancha urbana, incorporando uma compreensão mais holística do fenômeno urbano.

em constante mutação. E, por mais que a globalização tenha provocado uma urbanização comum e generalizada, de extensão territorial, fragmentação, criação de novas centralidades, gentrificação, entre outros fenômenos urbanos, cada território carrega uma apropriação espaço-temporal que redefine a cidade, especialmente nas cidades latino-americanas, conforme será visto no próximo capítulo. É essa relação entre produção espacial, tempo/momento e realidade local que será abordada neste trabalho.

Ao estender a problemática que se desenvolve em torno da cidade, depara-se com o urbano: a palavra é originária do latim *urbanus* que significa aquilo pertencente à cidade. No entanto, segundo Wirth (1967), não é possível categorizar no mundo contemporâneo, "urbano" como sendo totalmente determinado apenas pela proporção da população que vive nas cidades. O autor ainda destaca que, o impacto das cidades na vida das pessoas vai além do que se pode deduzir apenas olhando para a proporção de habitantes urbanos. Isso acontece porque as cidades não são apenas locais de moradia e trabalho crescentes, mas também funcionam como centros fundamentais que iniciam e coordenam as atividades econômicas, políticas e culturais. Elas exercem atração sobre áreas distantes do globo, conectando diferentes regiões, culturas e setores em um único sistema interligado.

Para Lefebvre (2002), complementando o conceito, conforme visto acima, quando a implosão-explosão se faz presente e, cidade e campo deixam de existir; surge a realidade urbana – o urbano –, que deriva desse crescimento espalhado em direção ao campo, no qual “a não-cidade e a anticidade vão conquistar a cidade, penetrá-la, fazê-la explodir, e com isso estendê-la desmesuradamente, levando à urbanização da sociedade, ao tecido urbano recobrando as remanescentes da cidade anterior à indústria.” (Lefebvre, 2002 p. 25). Essa nova realidade urbana desconfigura a imagem e o conceito de cidade, pois a concentração de pessoas, bens, mercadorias e atividades é refletida na forma assumida: fragmentada, segregada e suburbana. Assim sendo,

[...] o *urbano* (abreviação de “sociedade urbana”) define-se portanto não como realidade acabada, situada, em relação à realidade atual, de maneira recuada no tempo, mas, ao contrário, como horizonte, como virtualidade iluminadora. O urbano é o *possível* definido por uma direção, no fim do percurso que vai em direção a ele. (Lefebvre, 2002, p. 28, grifo do autor)

Entende-se que a definição de “urbano” (a realidade urbana), se refere à projeção da sociedade sobre um território, não apenas sobre a vida social de cada lugar, mas também no plano da representação abstrata – a problemática urbana – que implica em diferentes formas de produzir o lugar na relação espaço-temporal: obstáculos geográficos, sociais, culturais,

políticos e econômicos, que o autor define como aquela que só “pode ser concebida ao final de um processo no curso do qual *explodem* as antigas formas urbanas, herdadas de transformações *descontínuas*, nasce da industrialização, resultado da *urbanização completa da sociedade*” (Lefebvre, 2002, p. 15, grifos do autor). O autor propõe uma compreensão do urbano como categoria social e espacial que extrapola a definição física das cidades, envolvendo todas as práticas sociais, políticas e culturais que ocorrem nesse território.

A expansão não ocorre de maneira ordenada e planejada, de forma que a implosão (o crescimento para dentro) e a explosão (o crescimento que extrapola) são caracterizadas “[...] como um confuso amálgama de fragmentos heterogêneos, no qual não é possível reconhecer nenhuma regra de ordem, nenhum princípio de racionalidade que a faça inteligível” (Secchi, 2006, p. 88). Ou seja, a expansão acontece de forma caótica, diversificada, fragmentada e desigual, tanto econômica quanto socioespacialmente falando.

Para Corrêa (2004), o espaço urbano contemporâneo é reflexo das condições sociais decorrentes da ação dos agentes que o produzem, incorporam novas áreas e promovem a renovação de outras, constantemente, em busca do bem-estar, qualidade de vida e status social para as camadas mais altas. Com essa diferenciação, criam áreas excludentes e tornam o espaço fragmentado e segregado, reforçando o caráter elitista e exclusivista, que privilegia determinadas classes sociais, relegando a população mais fragilizada às áreas que recebem poucos investimentos.

O que se conclui é que, assim como Lefebvre e Harvey defendem, compreender a cidade – a realidade urbana – está muito além das características físicas ou administrativas de um município. As interações sociais, as práticas culturais, a maneira e a localização das camadas sociais no espaço direcionam a evolução dela; além disso, por mais que possuam características semelhantes, por mais que a globalização as tenha deixado genéricas, cada cidade é única e em constante mutação em uma relação espaço – temporal, tal qual Lefebvre defende. Adicionalmente, assim como Corrêa aborda, este trabalho compreende que a expansão da cidade – em Goiânia, especialmente – deve abordar as dimensões territoriais mais amplas, incluindo áreas rurais e periféricas, que são afetadas pela lógica urbana, o que contribuiu para uma compreensão mais abrangente do fenômeno urbano. Essa visão sistêmica da cidade, para além das questões físicas, considerando as práticas socioespaciais que a moldam, guiarão a complexidade do fenômeno, numa abordagem multidisciplinar, conforme será visto no capítulo seguinte.

2.2 Os agentes produtores do espaço urbano

As cidades são espaços socialmente construídos, onde ocorrem interações complexas entre diferentes agentes e atividades. A compreensão do espaço urbano requer uma abordagem multidisciplinar e uma análise das relações entre produção espacial, tempo e realidade local. Ao relacionar as ideias de Mumford e Harvey no item anterior, pode-se entender que a formação histórica das cidades é moldada por fatores geográficos, culturais e históricos, enquanto o espaço urbano atual é influenciado pelos agentes econômicos e políticos que produzem e transformam a cidade de acordo com seus interesses. Essa perspectiva ampla nos permite compreender a interconexão entre passado e presente na configuração do espaço urbano. Nesse sentido, Ball (1983), Corrêa (2012) e Guironet *et al.* (2016) discutem os agentes produtores do espaço urbano e sua influência na formação dos fenômenos urbanos.

Os agentes produtores do espaço são aqueles que desempenham um papel fundamental na expansão urbana. A maneira como essa produção se dá, e como as pessoas se agrupam no território, são resultado da ação do poder público e privado, sendo “[...] consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesse, estratégias e práticas sociais próprias, portadores de condições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade [...]” (Corrêa, 2012, p. 43), em determinado momento e no espaço da produção capitalista.

O autor identifica cinco agentes que são responsáveis pela produção do espaço: 1. Aqueles que detêm os meios de produção; 2. Os proprietários de terras; 3. Os agentes e especuladores imobiliários; 4. O Estado; e 5. Os grupos sociais excluídos. Em resumo, os quatro primeiros estão interligados de forma direta ou indireta, uma vez que os detentores dos meios de produção e os proprietários têm posse da terra e da reprodução do capital, os agentes imobiliários comercializam esses espaços e o Estado regula a produção urbana. Já os grupos excluídos estão relegados à informalidade urbana, ocupando áreas irregulares, sem a ação direta dos primeiros.

Corrêa (2012) afirma que os aspectos econômicos e a luta de classes determinam a localização das pessoas nas cidades. Isso ocorre porque as classes dominantes, que detêm todo o capital, priorizam o lucro e possuem controle sobre os meios de produção em relação à classe dominada. Essas classes dominantes determinam onde ocorre a expansão urbana, uma vez que “[...] sem as possibilidades inerentes da expansão geográfica, da reorganização espacial e do

desenvolvimento geográfico desigual, o capitalismo, há muito tempo, teria deixado de funcionar como sistema econômico político”. (Harvey, 2005, p. 193).

A compreensão dos agentes produtores do espaço urbano está intimamente relacionada à análise das relações sociais e espaciais presentes na cidade. Essas relações envolvem interações complexas entre diferentes atores sociais e a forma como eles ocupam, utilizam e moldam o espaço urbano. Ao considerar os agentes produtores do espaço urbano em conjunto com as relações sociais e espaciais, é possível obter uma melhor compreensão dos processos de produção, apropriação e transformação da cidade. Essas relações podem se referir à relação entre poder e desigualdade socioespacial, já que a ação do Estado e dos agentes privados muitas vezes reflete os interesses econômicos na produção do espaço.

Conforme observado por Harvey (2015), ao analisar as transformações urbanas realizadas por Hausmann, o especulador imobiliário se tornou um ator central na configuração da forma urbana. O poder financeiro concentrou-se nas mãos de poucos. Entende-se que sistema se organiza e se expande às custas de uma especulação planejada que torna os mais vulneráveis ainda mais vulneráveis, endivida a população, enriquece poucos e entrega o controle da cidade àqueles que detêm o poder financeiro. A especulação desempenha um papel importante na direção das construções e na valorização imobiliária. Paradoxalmente, essa especulação é necessária para o crescimento e transformação espacial urbana, uma vez que as mudanças urbanas só são possíveis em um curto espaço de tempo, devido à relação entre o capital financeiro e a propriedade imobiliária. Essas novas relações espaciais tiveram um impacto profundo na economia, política e cultura da cidade, que foi reconfigurada na forma de subúrbios incorporados à urbanização.

Complementando essa análise, Corrêa (2012, p. 45) menciona Mingione ao afirmar que “[...] a terra urbana passou a interessar ao capital industrial, constituindo, assim como a produção imobiliária, alternativa para acumulação, deixando de ser meramente um investimento com vistas a amortecer crises cíclicas de acumulação”.

A especulação imobiliária resulta em uma produção que gera novas relações espaciais, as quais impactam a economia, a política e a cultura da cidade, de forma que isso leva a uma reconfiguração e moldagem do espaço urbano visando maior lucratividade. No entanto, o agente privado não consegue agir sozinho: é incontestável a atuação do Estado ao criar e revisar a legislação e investir precisamente onde a iniciativa privada “determina”.

Observa-se que a ênfase nas classes dominantes, que detêm o capital e buscam o lucro, revela as desigualdades sociais e espaciais presentes nas cidades. A concentração de recursos nas mãos de poucos influencia diretamente a expansão urbana e a organização do espaço, refletindo a lógica capitalista.

Ao avaliar o mercado habitacional inglês, Ball (1983) aponta uma relação desigual entre a localização e os tipos de habitação adequados para as famílias na década de 1980 – ele constata a falta de investimentos e baixa qualidade de vida em determinadas regiões. Essa situação é semelhante no Brasil, de forma que, para a população de baixa renda, há ausência de investimentos, sendo alocados em locais cada vez mais distantes sem infraestrutura adequada, desemprego, moradias precárias e um mercado dominado pelo empreendedor privado, que produz onde há maior lucratividade, seja para a população de baixa, média ou alta renda.

Além disso, de acordo com Ball, a habitação própria é um produto caro e acessível a poucos (sendo o grande sonho da maioria dos brasileiros), pois sua disponibilidade está relacionada ao valor da terra, à oferta de infraestrutura urbana e aos empreendimentos imobiliários. Sua produção vai além da distribuição e consumo, uma vez que a propriedade é sinônimo de consumo privado ditado pelos agentes que produzem o espaço – os agentes privados – e que determinam as dinâmicas da produção espacial urbana, como localização, tipologia, acessibilidade, infraestrutura, qualidade, serviços, comércio, entre outros.

A terra representa os “[...] bens de maior durabilidade que, no entanto, não funcionam como capital, mas simplesmente garantem a reprodução material da vida social, a dos trabalhadores [...]” (Fix; Paulani, 2019, p. 643). Ou seja, embora não funcione como capital, desempenha um papel essencial na reprodução material da vida social dos trabalhadores. No contexto acima, a citação reforça a importância da posse da terra e sua comercialização como um meio de consumo e ativo financeiro. Isto está relacionado à concentração de recursos nas mãos das classes dominantes, que controlam a posse da terra e a utilizam como um instrumento de acumulação de riqueza, contribuindo para as desigualdades sociais e espaciais presentes nas cidades.

Guironet *et al.* (2016, p. 1448) observaram que os investidores imobiliários exercem uma grande influência na produção e alteração do espaço urbano por meio de negociações com o poder público: isso ocorre porque as autoridades locais levam em consideração as "expectativas de mercado", ou seja, as demandas dos investidores. Os autores também destacaram que os grandes projetos urbanos são moldados pelos interesses privados, o que

resulta no redesenho das cidades. Essa constatação é evidenciada pelos planos diretores, que geralmente priorizam investimentos em infraestrutura nas áreas onde está concentrada a população de maior renda, deixando a população de baixa renda em desvantagem, com falta de infraestrutura adequada.

Essa dinâmica reforça o que outros autores, como Harvey (2005), Corrêa (2012), Villaça (2001) e Ball (1983), discutem: quem controla a posse da terra é quem pode arcar com os custos das localizações privilegiadas. O mercado da construção civil desempenha um papel fundamental na expansão urbana, aguardando a valorização das terras para comercialização ou construção, garantindo lucro e rentabilidade. Isso incentiva ainda mais a especulação imobiliária e priva a grande maioria do direito à moradia.

Com o surgimento de novas formas de produção do espaço, as classes mais altas passaram a buscar diferentes formas de consumo habitacional, como grandes áreas, proximidade com a natureza e afastamento dos centros urbanos congestionados e barulhentos, não apenas como desejo individual, mas impulsionada pela atuação dos agentes privados, tal qual Guironet *et al* (2016) assinalaram. Essas preferências, aliadas à boa acessibilidade proporcionada pelas vias intramunicipais, levaram essas classes a se apropriarem das áreas periféricas, influenciando diretamente na organização espacial, assim como é observado na Região Leste de Goiânia.

Conclui-se que os agentes são os principais responsáveis por produzir, transformar e dar forma ao espaço urbano de acordo com seus interesses e estratégias. Além disso, a produção do espaço urbano está intrinsecamente ligada às relações sociais e espaciais presentes na cidade, envolvendo interações complexas entre diversos atores sociais e a maneira como eles ocupam, utilizam e moldam o ambiente urbano. Nesse sentido, as dinâmicas sociais e espaciais desempenham um papel crucial na configuração final do espaço urbano, e é por meio das ações e decisões dos agentes que as características e transformações da cidade são definidas.

A análise dessas relações e dos agentes produtores do espaço urbano permite compreender as dinâmicas de produção, apropriação e transformação da cidade, além de revelar as desigualdades sociais e espaciais presentes nas cidades. Desta forma, os autores mencionados acima enfatizam a complexidade das cidades e a necessidade de considerar diferentes perspectivas e abordagens multidisciplinares para entender sua formação e funcionamento. Além disso, elas apontam para a existência de desigualdades sociais e espaciais que são

moldadas pelos agentes produtores do espaço e influenciam a distribuição de recursos e serviços urbanos.

Para aprofundar essa discussão, nos próximos subcapítulos serão abordados os fenômenos urbanos, especialmente aqueles que se fazem presentes na expansão urbana espraiada, e que permitem uma compreensão mais detalhada dos processos e das relações envolvidas na produção e transformação do espaço urbano.

2.3 Os fenômenos urbanos

O aumento populacional, a expansão territorial e a diversidade social decorrentes, primeiramente do desenvolvimento industrial e, em seguida, da globalização, desencadearam uma série de fenômenos complexos na transformação da produção espacial, conforme visto anteriormente. Diversos autores, como Velho (1967), Carlos (2007), Lefebvre (2002), Harvey (2004), Sposito e Góes (2013), Leite (2007), Monclús (1998) e Villaça (2001), Gottdiner (2016) e Randolph (2020), estabelecem diálogos entre as questões socioeconômicas e a dilatação da mancha urbana, que ocorreram em virtude da suburbanização, condominialização, gerando fenômenos como a segregação, fragmentação socioespacial, além de estimular a formação de novas centralidades, a conurbação com outros municípios e a metropolização.

A busca por estilos de vida específicos e mais “exclusivos”, afeta a localização de empreendimentos residenciais e comerciais, assim como a criação de áreas de grandes empreendimentos urbanos, locais de lazer e entretenimento (*shopping centers*, parques, hipermercados, etc.). Além disso, estimula o desenvolvimento de infraestruturas voltadas para o consumo.

Ao afirmar que “[...] a paisagem urbana revela um movimento não acabado, mas em construção ininterrupta [...]” (Carlos, 2007, p. 34), Carlos destaca a relação entre território, contexto social e paisagem urbana, ressaltando que a compreensão do crescimento urbano requer uma análise histórica, espacial e temporal, fato já visto acima. A paisagem urbana é o nível fenomênico em que o fenômeno urbano se manifesta (Carlos, 2007).

O desenvolvimento das grandes cidades, impulsionado pela industrialização e pelo capitalismo, traz consigo fenômenos, até então desconhecidos, em larga escala, como a habitação precária, criminalidade, marginalismo e problemas de planejamento urbano, conforme observado por Velho,

[...] esse crescimento traz consigo uma série de fenômenos desconhecidos até então, pelo menos em tal escala, inclusive manifestações de “patologia social” tais como sub- habitação, delinquência, marginalismo e choque cultural, bem como problemas de planejamento urbano em geral. (Velho, 1967, p. 4).

A transformação do espaço urbano é uma resposta da ação dos agentes que o produzem, influenciados pela dinâmica de ocupação.

Lefebvre (2002) destaca que a descrição fenomenológica ou empírica revela a complexidade do fenômeno urbano, mas não é suficiente para compreendê-lo em sua totalidade. O fenômeno urbano² se apresenta como uma realidade global, implicando a prática social em sua totalidade.

De acordo com o autor, do ponto de vista da descrição, seja ela fenomenológica ou empírica, a descrição evidencia a complexidade e grandiosidade do fenômeno urbano. No entanto, não há nenhuma ciência que descreva, em sua totalidade, todos os saberes urbanos, ou seja, somente a descrição é insuficiente (Lefebvre, 2002). O autor completa dizendo que “[...] o fenômeno urbano se apresenta, desse modo, como realidade global (ou, se se quer assim falar: *total*) implicando o conjunto da prática social. Essa globalidade não pode ser apreendida de imediato [...]”. (Lefebvre, 2002, p. 53, grifo do autor).

A problemática urbana discutida, conforme destacado por Lefebvre (2002), abrange fenômenos urbanos que alcançaram escala mundial. A cidade não pode ser compreendida como espaços urbanos desconexos e fragmentados, mas como espaços interligados e dependentes de diversos fatores para o seu crescimento, que ocorre de maneira fragmentada e desigual.

A descrição fenomenológica ou empírica revela a complexidade do fenômeno urbano, mas é insuficiente para compreendê-lo em sua totalidade. O fenômeno urbano é uma realidade global que implica a prática social em sua totalidade. Isso significa que a compreensão das cidades vai além de uma simples descrição e requer uma visão abrangente que leve em conta a interconexão de diferentes aspectos e práticas sociais.

LePetit (2001) enfatiza que o desenvolvimento da cidade ocorre em tempos diferentes, resultando na transformação de antigas formas e usos. Estudar o urbano requer uma articulação espaço-temporal, pois “[...] o desenvolvimento moderno rompe a imediatez entre as divisões sociais e a configuração material de uma cidade [...]” (LePetit, 2001 p. 147). As cidades estão passando por transformações rápidas e profundas, impulsionadas por fatores como a globalização, avanços tecnológicos e mudanças nas dinâmicas sociais e econômicas. Essas

² Aborda-se o “fenômeno” enquanto acontecimento complexo, que envolve território, espaço e sociedade.

transformações têm impactos significativos na configuração material das cidades e nas divisões sociais. Por exemplo, o surgimento de novas tecnologias de comunicação e o crescimento do trabalho remoto estão alterando a forma como as pessoas vivem e trabalham nas cidades. As divisões sociais relacionadas ao acesso à tecnologia e às oportunidades de emprego estão se tornando cada vez mais importantes na configuração das áreas urbanas.

Dessa maneira, busca-se identificar os fenômenos que resultam dessa transformação corrente no meio urbano.

Sposito e Góes (2013) elencaram uma série de autores que tratam deles, como urbanização, espraiamento, suburbanização, citando ainda outros termos como periurbanização e cidade difusa; as autoras afirmam que

[...] a tendência à exacerbação da expansão territorial das cidades e à multiplicação das dinâmicas que as orientam pode ser vista por meio das ideias de suburbanização, periurbanização, contraurbanização, exurbanização, rururbanização, urban sprawl, étalement urbain, entre outras. As expressões espaciais que resultam das dinâmicas de extensão do tecido urbano são conhecidas como “cidade dispersa” ou “cidade difusa”, para lembrar duas possibilidades. (Sposito; Góes, 2013, p. 44)

Ao abordar a discussão dos fenômenos urbanos na cidade de Goiânia, observa-se que estes estão presentes no processo de expansão da mancha urbana e na formação da metropolização. A cidade está passando por transformações rápidas impulsionadas pela globalização, avanços tecnológicos e mudanças nas dinâmicas sociais e econômicas, o que resulta em impactos significativos na configuração material da cidade e nas divisões sociais. A exacerbação da expansão territorial e a multiplicação das dinâmicas urbanas também podem ser observadas em Goiânia, conforme será visto no Capítulo 5, resultando em um processo de suburbanização. O surgimento de áreas suburbanas, periurbanas e dispersas é uma expressão espacial desse processo.

Sendo assim, nos próximos itens deste capítulo são conceituados alguns fenômenos observados na produção espacial da cidade, que serão contextualizados no Capítulo 5.

2.3.1 Expansão urbana horizontal (*urban sprawl*)

No presente item, será abordada a expansão urbana horizontal, também conhecida como “*urban sprawl*”, que se estende para além dos limites municipais, alcançando áreas suburbanas e rurais. Objetiva-se compreender o processo de expansão no contexto da urbanização. Para

discutir esse fenômeno, apresenta-se as contribuições de Harvey e Clark (1965), Corrêa (2004), Sposito e Góes (2013), Reis e Bentes (2016) e Randolph (2020) no contexto do espraiamento, a fim de abordar um conjunto de fenômenos urbanos estudados neste trabalho, buscando as correspondências com a expansão da cidade de Goiânia.

Essencialmente, a expansão pode ocorrer de duas maneiras: horizontal (espraiada) e vertical (compacta, com edifícios de múltiplos pavimentos), a depender das diretrizes estabelecidas pelos agentes envolvidos. A expansão horizontal é caracterizada pelo crescimento disperso que aumenta a mancha urbana do município. Por outro lado, a verticalização das cidades é impulsionada pelos avanços tecnológicos na construção civil, como a invenção dos elevadores e o aprimoramento das técnicas construtivas, fenômeno que pôde ser observado a partir do século XIX, principalmente nos Estados Unidos. No decorrer deste trabalho será abordada a primeira forma, que se refere à expansão urbana espraiada.

Harvey e Clark (1965) definiram o espraiamento como “[...] a dispersão do assentamento urbano sobre a paisagem rural [...]” (Harvey; Clark, 1965, p. 1, tradução nossa³), sendo um processo que gera espaços habitacionais de baixa densidade e se expande continuamente nas franjas ou bordas das cidades. Os autores identificam alguns tipos de espraiamento, e este trabalho utilizará como referência o desenvolvimento contínuo para áreas periféricas, com baixa densidade e espaços não urbanizados entre eles.

Para esclarecer o conceito de “expansão urbana”, Harvey e Clark (1965) se basearam nas múltiplas interpretações de Siedentrop (2005). Para este, o termo é, primeiramente, compreendido como a diminuição da densidade populacional e a decomposição funcional das cidades, resultando no aumento da área urbanizada. Em segundo lugar, a expansão envolve a descentralização das funções urbanas, levando-as para áreas rurais, o que resulta na formação de subúrbios e novos centros urbanos afastados do núcleo central da cidade. Além disso, a expansão urbana implica na transição de um modelo de cidade monocêntrica para um modelo policêntrico, caracterizado pela emergência de diferentes formas de ocupação espacial descontínua e fragmentada. Por último, a expansão urbana também pode ser abordada sob a perspectiva do planejamento urbano, frequentemente identificada como problemática devido à falta de planejamento adequado, o que pode resultar em problemas socioespaciais. Essa

³ “Sprawl is sometimes described as the scattering of urban settlement over the rural landscape” (Harvey; Clark, 1965, p. 1).

abordagem abrangente permite uma compreensão mais completa da complexidade da expansão urbana e de suas implicações nas dinâmicas das cidades contemporâneas.

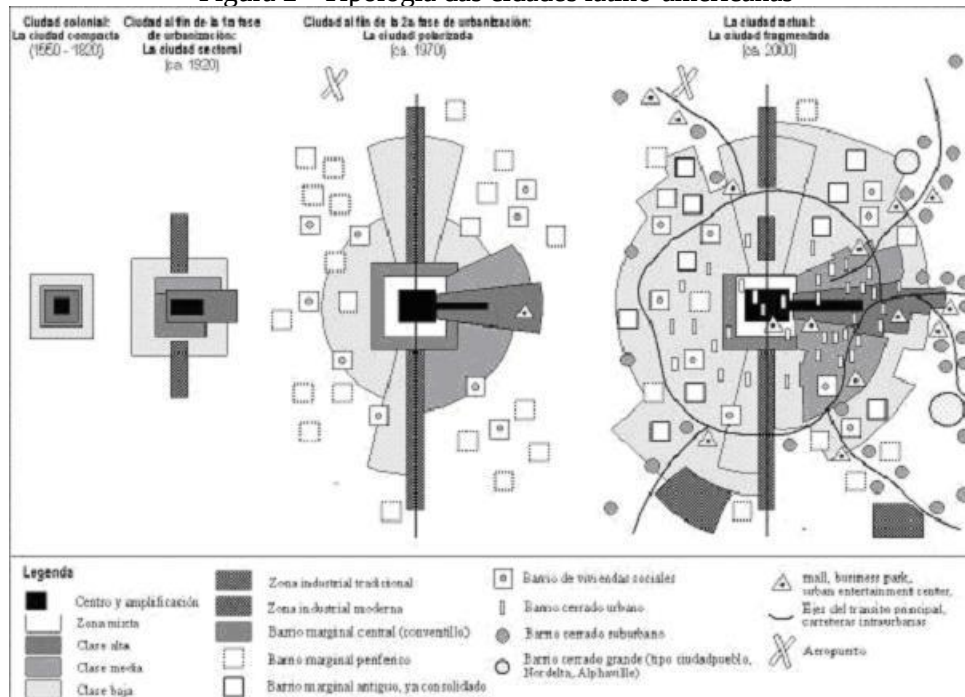
Do ponto de vista territorial da expansão urbana das cidades latino-americanas, Randolph (2020) argumenta que a urbanização começa a partir de áreas urbanas já existentes, que são reforçadas em um processo de crescimento e ampliação. O autor apresenta duas perspectivas diferentes sobre a expansão metropolitana nesse contexto:

- I. para a primeira e as metrópoles da América Latina alcançam e submetem, através de sua expansão, além de sua periferia mais imediata – chamada de peri-metropolitana –, áreas cada vez mais distantes e extensas. Isto é, essa expansão da hegemonia da metrópole tende a reproduzir e ampliar sua lógica ao avançar e estender seus limites para áreas cada vez mais distantes do seu núcleo. Uma “franja” metropolitana, situada geograficamente em sua vizinhança imediata, seria a primeira a ser incorporada e onde se reproduziria meramente a lógica metropolitana. Mas, não termina aqui: essa tendência de “metropolização” pode se estender até as áreas mais distantes de um país. [...]
- II. Entretanto, outras interpretações discutem a possibilidade – e compartilhamos essa discussão – que a aparente expansão da metrópole significa o esgotamento de um determinado modo de urbanização “metropolitana” e o advento de formas diferentes exatamente em sua proximidade, as quais geram novas oportunidades de articulação regional entre os municípios. (Randolph, 2020, p. 27-28).

A primeira perspectiva defende que as metrópoles latino-americanas se expandem para áreas cada vez mais distantes, reproduzindo sua lógica dominante. Já a segunda sugere que a aparente expansão metropolitana representa o esgotamento de um determinado modo de urbanização e o surgimento de novas formas de articulação regional entre os municípios.

Ilustrando a expansão urbana das cidades latino-americanas no decorrer dos séculos XX e XXI (Figura 2), Borsdorf (2003) traz como principais características dispersão, fragmentação e conurbação com outros municípios, o que também se aplica às cidades brasileiras, com a multiplicação de loteamentos e condomínios fechados e aglomerados urbanos, espalhados pelas áreas verdes nas periferias.

Figura 2 - Tipologia das cidades latino-americanas



Fonte: Borsdorf, A., J. Bähr & M. Janoschka (2002), adaptado por Borsdorf (2003).

De acordo com Limonad, ao analisar o modelo de Borsdorf *et al*, essa dispersão tem papel fundamental na estruturação do território, uma vez que há “[...] extensificação de relações sociais de produção de caráter urbano no campo.” (Limonad, 2007, p. 34). Essa tendência, observa a autora, do crescimento demográfico e da ocupação de baixa densidade das áreas periféricas (ou em áreas originalmente rurais) por diferentes classes sociais em busca de um novo estilo de vida, influencia fortemente na formação das periferias metropolitanas.

No caso específico das cidades brasileiras, a ocupação de áreas anteriormente rurais e incorporadas à zona urbana enfrenta uma forte influência dos agentes privados na produção do espaço. Essa atuação é respaldada pela disponibilidade de infraestrutura viária, que permite a ocupação de áreas cada vez mais distantes, resultando na formação de zonas residenciais com baixas densidades populacionais, estabelecendo um novo padrão de consumo espacial e uma nova hierarquia urbana baseada no mercado especulativo. Essa dinâmica faz com que a população com maior poder aquisitivo escolha cuidadosamente onde adquirir bens e serviços, isto é, é essencial considerar que a expansão da mancha urbana vai além da dialética entre centro e periferia e que as cidades são organismos complexos que precisam ser compreendidos em diferentes escalas (Sposito; Góes, 2013).

Ao discutir o espraiamento e a formação dos territórios urbanos no contexto brasileiro, do ponto de vista morfológico, Reis e Bentes (2016) destacam uma tendência por difusão. Isso significa que novas formas de consumo de espaço estão determinando os processos de expansão das cidades, como a ocupação de áreas rurais para a construção de condomínios fechados e grandes equipamentos urbanos. Essa tendência se intensificou especialmente após a década de 1990, resultando na criação de novos centros urbanos e na necessidade de investimentos em mobilidade, acessibilidade e infraestrutura. Esse método (o *urban sprawl*):

[...] caracteriza-se pelo esgarçamento do tecido urbano, com a urbanização estendendo-se por um vasto território, com núcleos urbanos separados no espaço por vazios intersticiais, mantendo vínculos estreitos entre si e configurando um único sistema urbano. Formam-se assim constelações ou nebulosas de núcleos urbanos de diferentes dimensões, integrados às aglomerações urbanas metropolitanas e submetropolitanas, com o sistema de vias de transporte inter-regionais utilizado como apoio ao transporte diário. (Reis; Bentes, 2016, p. 2).

Complementando essa definição, Sposito e Góes afirmam que

O espraiamento do tecido urbano, como expressão inexorável da redefinição das formas de produção do espaço urbano, é apenas uma dimensão de um processo mais amplo. Ele representa uma alteração profunda nas tendências de localização do uso residencial do espaço urbano e das atividades comerciais e de serviços, o que implica mudanças das estruturas urbanas e da lógica “centro-periferia”, que as orientaram durante tanto tempo. (Sposito; Góes, 2013, p. 42)

Portanto, o espraiamento é impulsionado pela expansão em direção às franjas e áreas rurais, o que demanda investimentos em infraestrutura viária e resulta na criação de novos centros urbanos que ampliam o domínio espacial, numa tendência de redefinição das formas de produção do espaço urbano no Brasil, tornando o espraiamento uma dimensão bastante significativa desse processo que promove alterações profundas nas tendências de localização e descentralização do uso residencial e das atividades comerciais e de serviços. Essas transformações refletem as mudanças nas necessidades e preferências da população, influenciadas pela atuação dos grandes grupos econômicos e investidores imobiliários, que pressionam o Estado para que sejam estabelecidas leis urbanísticas favoráveis, se invista na infraestrutura e na criação de condições propícias para o surgimento de novos centros urbanos em determinada região, desencadeando uma “[...] expansão do espaço urbano, na medida em que a terra urbana é mais valorizada que a rural” (Corrêa, 2004, p. 16).

Observa-se, no que diz a respeito do espraiamento no Brasil, que diferentes atores e instituições que têm interesse em promover o desenvolvimento urbano, principalmente para aumentar seus lucros e poder, se destacando:

1. Influência e poder que os grandes grupos exercem nas políticas urbanas.
2. Interesses econômicos dos grandes atores para maximizar lucros e investimentos em grandes projetos imobiliários (caso dos *shopping centers* e dos complexos de usos mistos).
3. Especulação Imobiliária, onde há expectativa de valorização futura de determinada área, impulsionando o espraiamento.
4. Perpetuação da segregação socioespacial, uma vez que se determinam onde serão os investimentos e desenvolvimento, favorecem determinadas camadas sociais.
5. Impacto na infraestrutura, sobrecarregando a infraestrutura existente, exigindo a necessidade de ampliação das redes.

Essa ocorrência do espraiamento, impulsionada pelas novas oportunidades, investimentos e especulação em áreas não urbanizadas, é um elemento fundamental do objeto de estudo deste trabalho.

Em relação a Goiânia, a expansão urbana cidade ocorre em direção a áreas vez mais distantes, abrangendo as periurbanas e rurais, e conurbando a outros municípios. Esse processo de espraiamento pode ser observado de várias formas, como o aumento da influência das grandes cidades sobre áreas adjacentes ou a implantação de infraestrutura comercial e de serviços próximos a outras cidades; a atuação dos grandes grupos imobiliários e investidores e a difusão do automóvel enquanto facilitador dessa expansão.

Concluindo a respeito do espraiamento urbano nas cidades brasileiras, em especial em Goiânia, podemos analisá-lo com base em três pontos. Primeiramente, o espraiamento ocorre o com a dispersão da mancha urbana sobre a paisagem rural, caracterizado por um crescimento de baixa densidade que se estende nas franjas ou bordas das cidades, assim como defendem Harvey & Clark (1965) e Reis e Bentes (2016). Essa ocupação se dá pela dispersão das camadas mais altas que buscam se estabelecer longe das áreas centrais em condomínios fechados, ampliando as disparidades sociais, assim como Randolph (2020) destaca.

Por fim, a ocupação de áreas anteriormente rurais e a expansão para áreas suburbanas é, muitas vezes, impulsionada por agentes privados, como grandes grupos econômicos e investidores imobiliários. Esses atores buscam maximizar lucros e investir em projetos

imobiliários, incluindo condomínios fechados, em áreas que apresentam expectativa de valorização futura. É um processo de expansão que, muitas vezes, resulta na perpetuação da segregação socioespacial e no impacto na infraestrutura, sobrecarregando-a e exigindo sua ampliação.

Conforme pôde-se observar, a expansão urbana, tanto em Goiânia quanto em outras cidades brasileiras, não é apenas um fenômeno espacial, mas também social e econômico. Desta forma, a seguir, serão exploradas a relação entre a suburbanização e a condominialização, dois fenômenos interconectados que desempenham um papel significativo na expansão urbana. A suburbanização refere-se ao movimento de pessoas e atividades para áreas suburbanas e rurais. A condominialização, por outro lado, está relacionada à proliferação de condomínios fechados e loteamentos que oferecem um ambiente residencial exclusivo. A busca por áreas suburbanas e a preferência por condomínios fechados estão diretamente ligadas às mudanças nas preferências da população, bem como à influência dos grandes grupos econômicos e investidores imobiliários que moldam o desenvolvimento urbano.

2.3.2 A suburbanização e a condominialização presentes no espraiamento

No contexto das últimas décadas, a expansão urbana espraiada tem exercido uma influência significativa na suburbanização no Brasil. A ocupação de territórios por camadas de alta renda, principalmente por meio de condomínios fechados, destaca-se como uma manifestação desse fenômeno. Dessa maneira, será abordada a suburbanização sob a perspectiva de Harvey (2008), Mumford (2004) e Monclús (1998), e a condominialização sob a ótica de Caldeira (2000), Villaça (2001), Pescatori (2016) e Motta (2017). Esses estudiosos contribuem para a compreensão de como o espraiamento e a suburbanização propiciam a formação de espaços segregados, nos quais indivíduos buscam refúgio em condomínios fechados, priorizando segurança e exclusividade. Ademais, exploram as ramificações sociais, econômicas e urbanísticas desse estilo de vida fragmentado, sinalizando a necessidade de repensar os modelos de desenvolvimento urbano e promover maior integração e diversidade nas cidades.

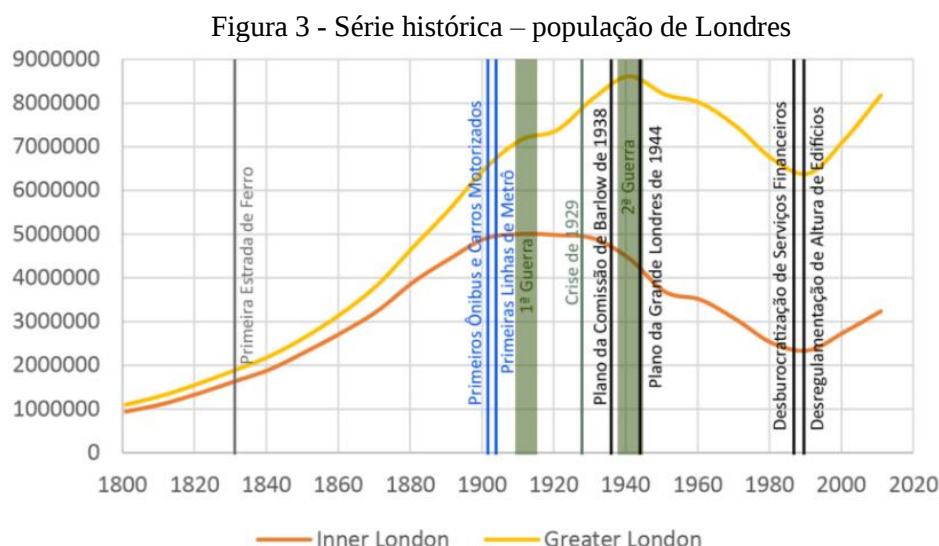
Conforme Mumford (2004) destaca, ao longo da história, especialmente na sociedade ocidental eurocêntrica, a população mais abastada já tinha o hábito de possuir residências fora dos centros urbanos, conhecido como suburbanização, antes mesmo da globalização

intensificar esse fenômeno. A suburbanização refletia as características da sociedade de criar um refúgio onde pudessem viver uma vida centrada em si mesmos, escapando dos defeitos da civilização, enquanto desfrutavam dos benefícios da sociedade urbana,

[...] ser aquilo mesmo que se é; construir sua própria casa, única, no meio de uma paisagem única; viver uma vida centralizada em si mesma, nesse Domínio de Arnheim, no qual a fantasia privada e o capricho teriam licença para se expressar abertamente; em suma, retirar-se como um monge e viver-se como um príncipe – essa foi a finalidade dos criadores originais do subúrbio. Propunham eles, com efeito, criar um asilo, no qual pudessem, como indivíduos vencer os defeitos crônicos da civilização, embora comandando ainda à vontade os privilégios e benefícios da sociedade urbana. (Mumford, 2004 p. 525).

A perda de equilíbrio entre cidade e campo, que outrora coexistiam dentro de muralhas, tornou-se evidente. O desenvolvimento suburbano, caracterizado por áreas conectadas por rodovias e favorecendo o uso de meios de transporte individuais, tornou-se mais viável, como apontado por Harvey, ao destacar que “[...] formas urbanas dispersas, descentralizadas e desconcentradas são hoje muito mais factíveis tecnologicamente do que antes [...]” (Harvey, 2008, p. 77).

Em resposta a esses desafios, no final do século XIX, ocorreu uma expansão metropolitana em Londres, destacando o surgimento de áreas residenciais de baixa densidade para a população de alta renda (Figura 3) (Santoro, 2012).



Fonte: Jardim (2020).

Esse crescimento resultou na

[...] enorme concentração (de pessoas, de atividades, de riquezas, de coisas e objetos, de instrumentos, de meios e de pensamento) na realidade urbana⁴, e a imensa explosão, a projeção e fragmentos múltiplos e disjuntos (periferias, subúrbios, residências secundárias, satélites etc). (Lefebvre, 2002, p. 26).

O urbanista Ebenezer Howard propôs a integração entre ambiente urbano e rural por meio de cidades-jardim autônomas, conectadas por transporte público eficiente. A suburbanização, embora presente em Londres, teve um impacto mais significativo nos Estados Unidos no século XIX, quando subúrbios habitados pelas classes dominantes surgiram nos arredores das ferrovias. A importação desse modelo por planeadores como Parker e a influência de Olmsted moldaram o planejamento urbano após a Primeira Guerra Mundial.

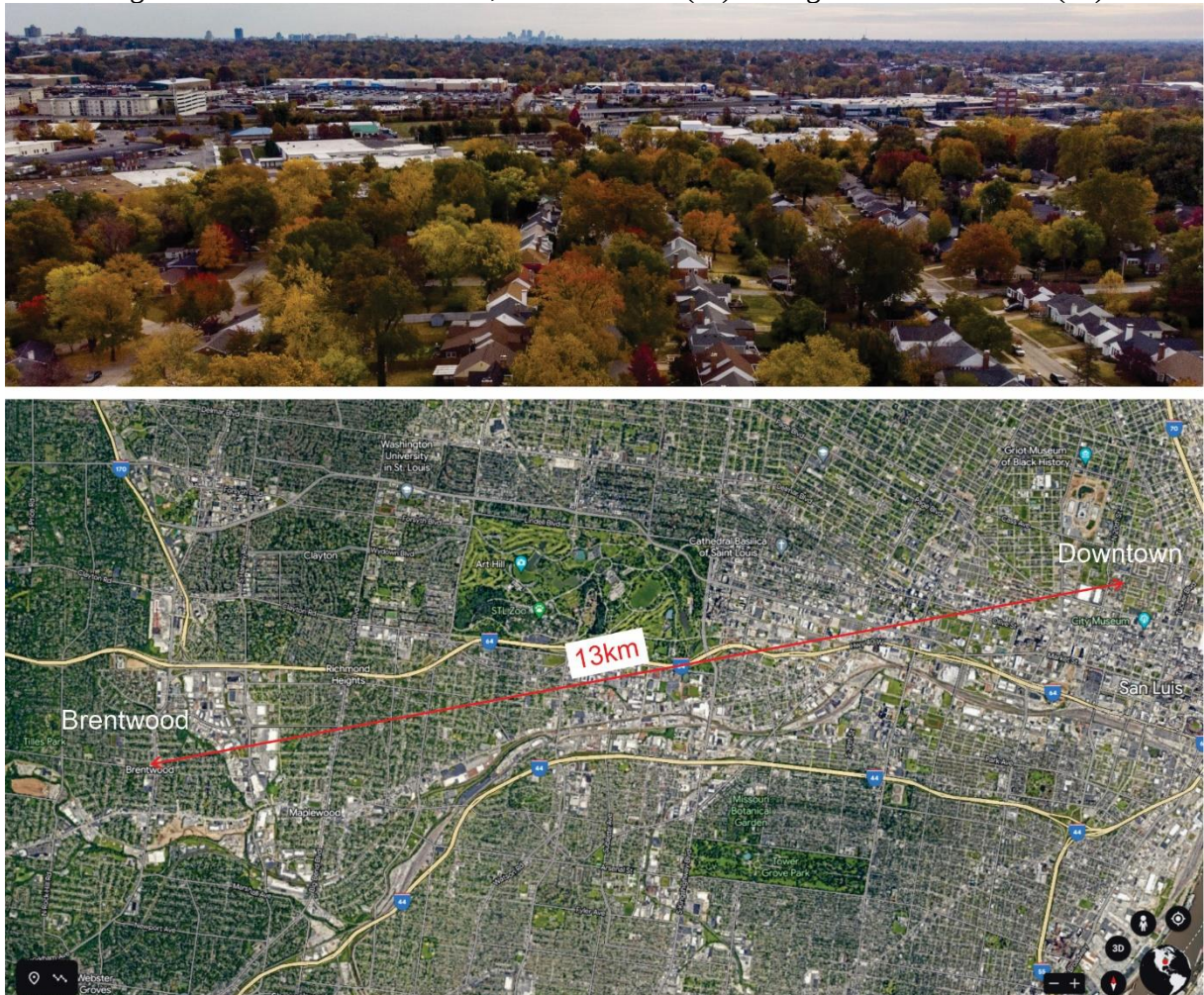
A suburbanização, embora presente em Londres, teve um impacto mais significativo nos Estados Unidos no século XIX, quando subúrbios habitados pelas classes dominantes surgiram nos arredores das ferrovias. A importação desse modelo por planeadores como Parker e a influência de Olmsted moldaram o planejamento urbano após a Primeira Guerra Mundial.

O desenvolvimento dos sistemas de transporte incentivou as classes médias a se estabelecerem nos subúrbios, resultando no processo de suburbanização e no crescimento metropolitano. Morar nos subúrbios tornou-se atraente devido a serviços privados, qualidade de moradia superior e custos de vida inferiores em comparação com as áreas urbanas centrais (Silva, 2014). Esse movimento conduziu à concentração populacional nas regiões metropolitanas, drenando áreas rurais e pequenas cidades. Fishman (apud Santoro, 2012) destaca que, nos Estados Unidos, a suburbanização foi motivada pela perda de confiança na habitação em cidades desordenadas e democráticas, sendo a segregação de classes um fator crucial nesse fenômeno, diferentemente do contexto inglês.

A formação dos subúrbios norte-americanos é caracterizada por áreas extensas de baixa densidade populacional e rápido crescimento impulsionado pela popularização dos meios de transporte e comunicação, bem como pelo modelo de produção em massa. No entanto, as áreas suburbanas apresentam algumas características distintas, como comunidades isoladas, uniformidade arquitetônica e padronização das áreas residenciais. Além disso, essas áreas suburbanas costumam estar localizadas a distâncias consideráveis dos centros urbanos, dependendo principalmente da infraestrutura viária e do automóvel para garantir a acessibilidade (Figura 4).

⁴ Lefebvre (2002, p. 26) conceitua a realidade urbana como a sobreposição da produção industrial nas trocas comerciais, multiplicando-as e abrindo mercado para compra e venda, mercadoria, dinheiro e capital desenfreados em escala mundial, uma *superestrutura* que modifica as relações de produção.

Figura 4 - Subúrbio de Brentwood, St. Louis/EUA (4a) – Imagem aérea de satélite (4b)



Fonte: 4a <https://www.brentwoodmo.org/> (2023); 4b Google Earth (2023a).

Tendo esse modelo monofuncional como foco, Monclús resalta que

O predomínio das baixas densidades tanto em áreas habitacionais de casas unifamiliares como nas habitações coletivas, apoiadas em diversos sistemas de infraestruturas viárias e dotadas de extensos espaços livres está na base do fenômeno de dispersão urbana. (Monclús, 1998, p. 142, tradução nossa⁵).

O autor enfatiza que a suburbanização está associada tanto à descentralização residencial quanto à descentralização de grandes equipamentos urbanos, como *campi* universitários e zonas comerciais. Esse crescimento em direção às áreas periféricas leva à apropriação das vias de conexão entre as cidades, transformando-as em vias urbanas e ampliando os problemas espaciais.

⁵“El predominio de las bajas densidades tanto en áreas residenciales de vivienda unifamiliar como en las agrupaciones de vivienda colectiva apoyadas en diversos sistemas de infraestructuras viarias y dotadas de extensos espacios libres está en la base del fenómeno de la dispersión suburbana”. (Monclús, 1998, p. 142).

No contexto brasileiro, a análise da suburbanização decorrente do espraiamento revela semelhanças com a perspectiva apresentada por Harvey (2014), que associa a expansão urbana a uma forma moderna de viver ligada à suburbanização, desencadeando processos de segregação e fragmentação. Embora o planejamento urbano nas áreas suburbanas, como as cidades-jardim propostas por Ebenezer Howard em Londres e os subúrbios planejados nos Estados Unidos, tenha influenciado o desenvolvimento de bairros planejados e condomínios fechados no Brasil, contrariamente à observação de Mumford (2004) sobre a padronização dos subúrbios, esta característica não encontra paralelos na realidade do Brasil.

Rogers (2005) destaca que o automóvel desempenha um papel central nesse processo, pois as cidades se adaptam para atender às demandas dos carros, resultando na “[...] deterioração da coesa estrutura social da cidade [...]” (Rogers, 2005, p. 35). No contexto brasileiro, essa adaptação pode ser observada na expansão das cidades para áreas rurais, com ocupações de baixas densidades, implicando em altos custos de implantação e manutenção de infraestruturas e serviços urbanos. Além disso, a formação de zonas monofuncionais agrupa indivíduos com características semelhantes, gerando espaços segregados e fragmentados, uma realidade que também se manifesta nas cidades brasileiras.

Rogers também alerta para o aumento da pobreza nas áreas centrais e a proliferação de espaços monofuncionais em bairros residenciais afastados no Brasil, resultando na dependência total do automóvel. Essa característica de função única não permite a diversidade de usos necessária para a vida cotidiana, levando a um aumento nas viagens diárias e gerando diversos problemas urbanos, ambientais e sociais. Assim, as preocupações levantadas por Rogers encontram eco no contexto brasileiro, destacando desafios comuns associados ao modelo de expansão urbana caracterizado pelo espraiamento e suburbanização.

Fishman (1987), ao analisar a cidade de Los Angeles, o qual chama de metrópole suburbana do século XX, cunha o que Rogers veio a citar décadas depois, de que a rodovia e o automóvel foram um dos principais instrumentos de descentralização da metrópole, uma vez que as atividades terciárias também se espalharam no território, diferente da concentração de conjuntos residenciais de outrora, num movimento de anti-cidade.

A condominialização em Goiânia revela-se como um fenômeno que vai além da mera configuração de condomínios fechados, desempenhando um papel significativo na produção de segregação nas cidades contemporâneas, conforme destaca Caldeira ao referir-se a essa prática como uma “[...] versão residencial de uma nova forma de segregação nas cidades

contemporâneas [...]" (Caldeira, 2000, p. 258). Esse processo de apropriação do espaço pelas camadas sociais de alta renda, que se isolam dentro dos condomínios fechados, ao mesmo tempo em que outras camadas ocupam o mesmo território, gera uma segregação socioespacial evidente.

A presença de bairros populares e favelas nas proximidades das áreas onde se concentram as camadas de alta renda não altera substancialmente a dinâmica do processo de produção e consumo diferenciados do espaço urbano, nem o sistema de dominação exercido pela burguesia brasileira, conforme salientado por Villaça (2001) ao afirmar que essa coexistência não modifica " "[...] nada altera o processo de diferenciada produção e consumo do espaço urbano nem o processo de dominação que por meio deles faz a burguesia brasileira." (Villaça, 2001, p. 225). A condominialização, nesse contexto, emerge como um elemento central na compreensão da segregação socioespacial nas cidades brasileiras, delineando a complexidade das relações urbanas e evidenciando desigualdades intrínsecas.

O estudo de Villaça sobre condomínios fechados destaca a importância de "[...] demonstrar a necessidade de refazer o mapa cognitivo da segregação social na cidade, atualizando as referências nos termos pelos quais são entendidas sua vida cotidiana e relações sociais [...]" (Villaça, 2001, p. 152). Esses enclaves, concentrados nas regiões suburbanas e protegidos por muros, contribuem para a segregação socioespacial, evidenciada pela configuração do cenário urbano. A dinâmica desse contexto está intrinsecamente ligada às redes viárias, que, ao facilitarem a comunicação com os centros urbanos, revelam os processos de segregação. O investimento estatal em infraestrutura viária, ao privilegiar o transporte individual, acaba propiciando a ocupação periférica por parte das classes mais privilegiadas.

Nesse contexto de expansão dos condomínios fechados como agentes transformadores das cidades, Pescatori (2016) discute extensivamente o papel do grupo Alphaville Urbanismo SA, responsável pelo projeto do Alphaville Barueri e de vários condomínios fechados de classe média e alta em todo o país desde os anos 1970. Esse grupo surge como agente transformador na criação de "novas periferias", indicando que a atuação de grandes grupos imobiliários, como investidores, especuladores e proprietários de terras "[...] teve um impacto direto na configuração de diversas cidades e regiões brasileiras na configuração de diversas cidades brasileiras além de uma influência que transbordou limites geográficos, passando para o campo do próprio urbanismo [...]" (Pescatori, 2016, p. 3).

Em complemento, Motta (2017) aborda as contribuições dos condomínios fechados para a realidade brasileira, especialmente nas novas periferias. Esses empreendimentos, predominantemente voltados para a classe alta, não apenas alteram a configuração do espaço urbano, mas também geram uma demanda significativa por bens e serviços em suas proximidades, criando um cenário de justaposição de diferentes grupos sociais, pois geram uma demanda por bens e serviços para sua manutenção e consumo e,

[...] dessa forma, cria-se no entorno imediato dessas áreas uma oferta de lojas, mercearias, supermercados, restaurantes, bares, bem como prestadores de serviços domésticos que, muito provavelmente, já residiam no local e se beneficiam dessa externalidade positiva advinda dos condomínios como novos demandantes de trabalho. Essa proximidade física de grupos sociais diferentes caracteriza a justaposição, podendo ser analisada como mais um aspecto do espaço fragmentado e da relativização do dualismo centro-periferia. (Motta, 2017, p. 9).

Sendo assim, observa-se que, do ponto de vista de Motta, os condomínios fechados no contexto brasileiro, destaca que esses empreendimentos geram uma transformação no entorno imediato, impulsionando uma oferta diversificada de comércios e serviços, contribuindo para a fragmentação do espaço urbano.

Em complemento a esse pensamento, Monclús (1998) amplia a compreensão do fenômeno urbano, indicando que a fragmentação vai além da justaposição de grupos sociais, abrangendo a criação de

Um espaço urbano fragmentado e disperso em que se distinguem áreas destinadas a diferentes usos e com diferentes conteúdos sociais, desde guetos e bolsões de marginalidade até os complexos residenciais mais exclusivos ou áreas centrais. A proeminência crescente dessas novas paisagens suburbanas é inegável: pelo menos devemos reconhecer que, como J. L. Sert já alertava, elas estão ficando maiores, ocupando muito mais espaço em relação ao que ainda estamos acostumados a identificar com “cidades” propriamente ditas. (Monclús, 1998, p. 148, tradução nossa⁶).

Assim, ao considerar ambas as perspectivas, é possível argumentar que a fragmentação urbana no Brasil não é apenas resultado da justaposição de grupos sociais, mas também da criação deliberada de zonas urbanas distintas em função de seus usos e conteúdos sociais. Essa

⁶ “Un espacio urbano fragmentado y disperso en el que se pueden distinguir zonas destinadas a distintos usos y con diferente contenido social, desde los guetos y bolsas de marginalidad hasta los más excluyentes conjuntos residenciales o áreas de centralidad. El creciente protagonismo de esos nuevos paisajes suburbanos resulta innegable: al menos hay que reconocer que, como ya advertía J. L. Sert, son cada vez mayores, ocupan mucho más espacio en relación a lo que todavía estamos acostumbrados a identificar con las ‘ciudades’ propriamente dichas”. (Monclús, 1998, p. 148).

análise crítica enfatiza a necessidade de políticas urbanas mais abrangentes e integradas para abordar as complexas questões relacionadas à fragmentação e segregação socioespacial nas cidades brasileiras.

No contexto brasileiro, a expansão desses condomínios evidencia não apenas um novo padrão de consumo espacial, mas também a centralidade dos especuladores imobiliários nesse processo. Harvey (2014) caracteriza esse fenômeno como o "novo feudalismo das finanças", onde o poder financeiro é concentrado nas mãos de poucos. A estratégia de marketing dos condomínios destaca atributos como segurança, natureza abundante e qualidade de vida, afastados dos centros urbanos, promovendo a segregação por meio de barreiras físicas.

Os condomínios fechados podem intensificar a segregação socioespacial, criando espaços exclusivos para determinadas camadas sociais, podendo gerar fragmentação e uma falta de integração entre os diferentes grupos da sociedade. Também podem resultar na expulsão da população de baixa renda, que não vai conseguir se manter naquele local e, ainda, contribuir para a privatização do espaço público, limitando o acesso e o uso dos espaços comuns pela população em geral, resultando na perda do caráter democrático e inclusivo do espaço urbano.

Ao conectar as análises de Motta (2017) sobre as contribuições dos condomínios fechados com as perspectivas de Villaça (2001), Caldeira (2000) e Pescatori (2016) sobre segregação socioespacial e fragmentação urbana, fica evidente o papel crucial dos grandes grupos imobiliários na transformação das paisagens urbanas brasileiras. Essas transformações não são apenas físicas, mas também sociais e econômicas, influenciando a configuração do espaço urbano de maneira abrangente (Motta, 2017).

A suburbanização também induz a um outro fenômeno chamado conurbação, que é a fusão física de áreas urbanas adjacentes em uma única área contínua. A conurbação, muitas vezes, resulta em mudanças significativas no uso do solo, com a expansão da urbanização em áreas anteriormente rurais. Isso pode ter impactos ambientais, como a perda de áreas verdes e a fragmentação do habitat natural.

2.3.3 A segregação e a fragmentação socioespacial

Ao examinar os desdobramentos decorrentes da implementação dos condomínios horizontais fechados, torna-se evidente a interligação entre a função espacial e a valorização imobiliária na ocupação do território. Nesse contexto, a burguesia, como principal protagonista

do consumo imobiliário, exerce um papel determinante na definição de preferências por determinadas localizações residenciais. Esse direcionamento exerce uma influência substancial na configuração do espaço urbano, consolidando a segregação socioespacial e a fragmentação. Este segmento aborda a análise de Villaça (2001), incorporando perspectivas de Lojkin, Raffestin (1993), Sposito e Góes (2013), proporcionando uma visão abrangente dessa dinâmica.

A exploração do conceito de fragmentação socioespacial no contexto brasileiro, aliada à distinção entre fragmentação e segregação, demanda uma avaliação crítica das abordagens de estudiosos como Souza (2008), Salgueiro (1998), Sposito e Goés (2013), e Carlos (2015). Esses pesquisadores contribuem para uma compreensão mais aprofundada das complexidades desse fenômeno, enriquecendo a análise sobre a configuração e as consequências da fragmentação socioespacial nas cidades brasileiras.

A discussão sobre segregação remonta à Escola de Chicago, onde Louis Wirth, membro destacado, dedicou-se ao estudo dos efeitos da expansão urbana e demográfica impulsionados pelo desenvolvimento industrial, especialmente em Chicago. Seu trabalho seminal, "O Gueto", explorou as transformações na cidade decorrentes desse contexto. O termo "gueto", originado na Itália e inicialmente associado a uma ilha murada em Veneza para confinar judeus no século XVI, evoluiu ao longo do tempo, passando a descrever áreas segregadas para minorias. Mesmo após a remoção dos muros nos guetos modernos, a falta de aproximação entre bairros judeus e seus vizinhos evidencia a persistência da segregação imposta a essas minorias, perpetuando desigualdades e limitando oportunidades de convivência e integração social (Wirth, 1969).

A segregação socioespacial é um fenômeno intrincado, caracterizado pela separação física e social de grupos diversos dentro do mesmo espaço urbano, frequentemente fundamentado em critérios socioeconômicos, étnicos ou culturais. Essa dinâmica mantém grupos separados, perpetuando desigualdades e limitando oportunidades de interação e integração social.

Os novos padrões de consumo espacial, impulsionados por mudanças socioeconômicas, aspectos culturais, processos sociais, tecnologia e mobilidade, entre outros fatores, adicionam complexidade ao cenário. Essa realidade exige uma abordagem que considere múltiplos fatores, pois eles redefinem valores e padrões ao longo do tempo e do espaço, moldando a configuração socioespacial das cidades.

Villaça (2001) destaca que a segregação pode ser definida como “[...] um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em

diferentes regiões gerais ou conjunto de bairros da metrópole [...]” (p. 142). Nessa mesma linha de pensamento, Moysés (2004) afirma que a ocupação está relacionada inicialmente à divisão das classes sociais que disputam seu espaço na cidade. No entanto, a ocupação também está ligada ao local onde se satisfazem as necessidades e prazeres, como espaço de produção, de moradia e de lazer. Isso torna a cidade multifacetada, fragmentada e segregada, com as classes mais altas residindo em áreas de maior valor imobiliário, mas também buscando terras mais baratas nas áreas periféricas.

A teoria de Lojkin (apud Villaça, 2001) identifica três tipos distintos de segregação. O primeiro é a oposição centro-periferia, onde o preço da terra varia. O segundo refere-se à separação entre áreas residenciais destinadas a classes sociais específicas, refletindo a formação das metrópoles brasileiras. O terceiro trata da separação entre zonas com funções específicas, organizando funcional e hierarquicamente o espaço urbano.

Observa-se que a ideia de que as classes mais altas ocupam terras caras e as mais baixas, terras baratas, não se sustenta completamente, especialmente nos condomínios fechados. O segundo tipo de segregação, relacionado à separação entre áreas residenciais para classes sociais específicas, se aproxima mais da realidade das metrópoles brasileiras, envolvendo um modelo de planejamento que conecta interesses privados, atuação do Estado e o crescimento das cidades latino-americanas.

Quando determinadas classes são separadas em áreas uniformes, formando espaços urbanos homogêneos, as desigualdades sociais são evidenciadas, conforme menciona Melo (2015). Ele destaca abordagem de Engels a respeito da questão habitacional da classe operária na Inglaterra do século XIX, percebendo a industrialização como um elemento definidor do espaço e apresentando traços de segregação socioespacial.

Villaça (2001) enfatiza que os processos de segregação acentuam as desigualdades sociais ao desqualificar determinados espaços, separando dominador e dominado na produção do espaço. O preço da localização não se dá apenas pela renda gerada, mas pelo valor agregado ao lugar; ou seja, a localização tem valor e o preço é a moeda desse valor (Marx *apud* Villaça, 2001). Portanto, a “[...] segregação é um processo dialético, em que a segregação de uns provoca, ao mesmo tempo e pelo mesmo processo, a segregação de outros [...]” (Villaça, 2001, p. 148), resultando em sociedades complexas e marcadas por desigualdades. Essa compreensão conecta-se à ideia de segregação apresentada anteriormente, contribuindo para a análise das dinâmicas socioespaciais nas cidades.

Raffestin (1993) destaca que o território urbano é resultado das relações de poder e dominação, sendo constantemente moldado pelos agentes que se apropriam dele. Diferentes agentes segregam camadas sociais em espaços específicos, resultando em uma cidade composta por espaços plurais, interconectados por uma rede em constante transformação, cujo valor individual ocorre em função do valor que a sociedade tem em algum momento.

Essa segregação como forma de controle e dominação é evidente na concentração de bairros destinados às classes altas em uma região específica da cidade, persistindo mesmo quando essas classes ocupam áreas periféricas, pois a “[...] a alta renda também ocupa terra barata na periferia [...]” (Villaça, 2001, p. 146). A ocupação dessas áreas ocorre de maneira distinta da ocupação original, reforçando a separação entre as classes sociais.

Sposito e Góes (2013) destacam que o crescimento imobiliário nas periferias contribui para a expansão do setor terciário, reforçando o policentrismo urbano. Villaça (2001) complementa, ressaltando que isso representa “[...] representa(m) pois a penetração do capital imobiliário na esfera do capital mercantil e a sujeição do comércio varejista e dos serviços ao capital imobiliário e – através dele – ao financeiro [...]” (Villaça, 2001, p. 304).

Esses novos processos de produção espacial das áreas periféricas são resultado de novas necessidades e da acumulação e consumo do espaço que, de acordo com Monclús,

Parecem, assim, destinadas a se tornar a verdadeira metrópole, fato que se reflete também na mutação das próprias imagens das periferias, de um negativo típico da cidade fordista para outro característico positivo da difusa cidade pós-fordista. (Monclús, 1998, p. 151, tradução nossa⁷).

Nesse contexto, a segregação socioespacial manifesta-se no crescimento disperso das cidades, como evidenciado em São Paulo, com a discrepância entre o Morumbi e Paraisópolis (Figura 5a), representando uma das maiores desigualdades brasileiras na produção do espaço urbano. Em Goiânia, essa desigualdade é ilustrada pelo contraste entre o condomínio fechado Aldeia do Vale, de luxo, e o Residencial Vale dos Sonhos (Figura 5b), de baixa renda, ambos às margens da BR-153. Essa disparidade reflete-se em problemas de infraestrutura urbana e desordem, destacando a desigualdade social no espaço urbano. Essa análise conecta-se à compreensão anterior sobre a segregação e a estruturação do espaço urbano, reforçando a influência das relações de poder e dominação nesses processos.

⁷ “[...] parecen así destinadas a convertirse en la verdadera metrópoli, hecho que se refleja también en una mutación de las imágenes de las periferias mismas, de una negativa propia de la ciudad fordista a otra positiva característica de la ciudad difusa posfordista [...]” (Monclús, 1998, p. 151).

Figura 5 - Segregação espacial evidenciada no desenho urbano do bairro Morumbi e da favela de Paraisópolis, em São Paulo (5a) e do Condomínio Aldeia do Vale com os bairros pobres Residencial Vale dos Sonhos e Jardim Guanabara III, em Goiânia (5b)



Fonte: 5a Google Earth (2023b), 5b Google Earth (2023c), adaptado pela autora (2023).

Motta (2017) destaca que o processo de urbanização reforça as injustiças e desigualdades, materializando a divisão social em classes:

“[...] o processo de urbanização tem produzido e reafirmado muitas das existentes injustiças e desigualdades. A segregação é um fenômeno que, de modo geral, materializa espacialmente a divisão social em classes e que também requer uma análise criteriosa e complexa para o enfrentamento dessa questão. No entanto, podem existir situações em que ocorre proximidade física entre grupos sociais heterogêneos com forte estigmatização e separação simbólica entre ambas as partes ou distanciamento físico entre grupos homogêneos, o que complexifica o debate do tema”. (Motta, 2017, p. 3)

A apropriação heterogênea do espaço gera um padrão de organização espacial, de forma diferentes camadas sociais coexistem, mas com barreiras físicas que fortalecem a segregação. Caldeira (2000) utiliza o termo "enclaves fortificados" para descrever espaços delimitados por muros e grades, evidentes em São Paulo e Goiânia.

Este padrão de ocupação atrai investimentos privados e públicos, tornando essas áreas mais valorizadas do que os bairros centrais tradicionais, sendo que o “[...] isolamento e distância do centro da cidade e sua intensa vida urbana são tidos como condições para um estilo de vida melhor [...]” (Caldeira, 2000, p. 266). Quando camadas mais altas ocupam áreas periféricas, levam consigo um novo padrão de ocupação, caracterizando a segregação pelo controle da produção do espaço urbano. Esses conflitos geram deslocamento da população local, acentuando a segregação e renovando o ciclo.

Sposito (2012) destaca que a segregação ocorre quando grupos sociais ocupam espaços específicos, muitas vezes delimitados por barreiras físicas, dificultando as relações da vida urbana. Complementando esse pensamento, Petrella (2020) ressalta que a localização e a forma como espaço é produzido influenciam na distribuição desigual de recursos e investimentos e, conseqüentemente, na segregação; o autor completa:

[...] ao incorporar a propriedade do terreno e suas características morfológicas, cada produção em particular se realiza de modo específico (meio de satisfação de necessidades e desejos), que incorpora aspectos exteriores à produção em si, como especificidade que é iluminada pela “forma-propriedade”, estruturante da formação do preço. Neste sentido, a propriedade, que não é produto de trabalho, mas é um título jurídico socialmente aceito, tem preço apesar de não ter valor. O preço que não tem valor incorpora a privatização do valor que foi socialmente produzido. (Petrella, 2020, p. 164).

No contexto brasileiro, a propriedade da terra e a especulação imobiliária desempenham um papel significativo na segregação socioespacial. A concentração de terras nas mãos de poucos e a valorização excessiva de áreas urbanas estratégicas impulsionam a exclusão social e territorial. Essa dinâmica contribui para a exclusão e marginalização de determinados grupos sociais, gerando desigualdades no acesso a moradia, educação e saúde. A segregação socioespacial, conforme menção a Fix e Paulani (2019) anteriormente, é acentuada pela privatização do valor produzido socialmente, em que o preço dos imóveis muitas vezes não reflete seu valor real, tornando-se inacessível para a maioria da população.

O espraiamento e a condominialização em Goiânia evidenciam enclaves urbanos (conforme será visto os capítulos seguintes), onde grupos sociais distintos ocupam espaços

segregados, muitas vezes isolados do restante da cidade. A especulação imobiliária direciona camadas sociais para regiões específicas, potencializando a ocupação de áreas periféricas, o que pode levar à fragmentação socioespacial.

A cidade contemporânea, conforme Sposito e Góes (2013),

[...] é um território policêntrico, onde se assiste à perda de hegemonia do centro e à multiplicação de novas centralidades; aparecem áreas mistas, muitas vezes megacomplexos imobiliários [...], sinal evidente de negação do zoneamento funcional associado à cidade industrial; surgem enclaves socialmente dissonantes no seio de tecidos [...] em que há contiguidade sem continuidade [...]. (Sposito; Goés, 2013, p. 293-294)

Essa dinâmica leva ao surgimento de enclaves socialmente dissonantes, contribuindo para a fragmentação socioespacial. A fragmentação, embora não automaticamente vinculada à segregação, pode resultar em desigualdades socioespaciais. Assim, a fragmentação não implica necessariamente em segregação, mas sim na coexistência de múltiplos elementos urbanos que podem, em alguns casos, gerar desigualdades socioespaciais.

Para Souza, a fragmentação espacial refere-se, obviamente, a fragmentos,

E fragmentos são partes, frações de um todo que ou não se conectam mais, ou quase não se conectam mais umas com as outras; podem ainda “tocar-se”, mas não muito mais que isso. Claro está, ou deveria estar que se trata de muito mais que de um processo de “diferenciação”. Menos óbvio é que se trata de algo que vai além, até mesmo, de um processo de “segregação”. (Souza, 2008, p. 56)

Essa falta de conexão entre os fragmentos pode resultar na fragmentação socioespacial, na qual diferentes grupos ou comunidades ocupam espaços separados e, embora estejam próximos fisicamente, ela não é suficiente para promover a integração social, gerando desigualdades e disparidades sociais. Ademais, como a interação é limitada, pode resultar na segregação socioespacial; ou seja, é um fenômeno físico e, ao mesmo tempo, social.

Salgueiro (1998) discute a transição da cidade segregada para a cidade fragmentada e,

[...] podemos dizer que novas formas de produção e de apropriação do espaço levam à substituição da cidade segregada e hierarquizada característica da cidade industrial e à sua substituição por áreas urbanas fragmentadas constituídas por justaposição de entidades diferentes, pelo aumento de oferta de alternativas (no centro e na periferia, comércio de rua ou no centro comercial, apartamento ou moradia). (Salgueiro, 1998, p. 48)

Dessa forma, a partir do debate dos autores, entende-se que na cidade segregada, o centro é privilegiado e poderoso, enquanto na cidade fragmentada, entidades urbanas diversas

coexistem de forma aleatória, que resultam na ruptura do tecido, criando espaços intersticiais. Essa mudança é influenciada por forças do mercado imobiliário e agentes envolvidos na produção do espaço urbano.

E, de acordo com Sposito e Góes (2013), há uma relação entre segregação e fragmentação na dinâmica urbana. Ambas podem gerar desigualdades socioespaciais, ocorrer simultaneamente em diferentes contextos urbanos e estão relacionadas ao processo de produção do espaço urbano. A cidade contemporânea é marcada pela multiplicidade de fenômenos que interagem na dinâmica urbana, reconfigurando o espaço de maneira complexa.

O entendimento da cidade contemporânea como um conjunto de fenômenos interativos na dinâmica urbana, no qual “[...] espaços que se compenetraram e/ou se superpõem [...]” (Lefebvre, 2006, p. 130), destaca uma nova realidade na apropriação do espaço urbano. Carlos (2007) avalia que essa dinâmica resulta em padrões e formas mutantes, moldados pela imposição de um novo modo de apropriação do espaço, refletindo uma relação espaço-tempo dominante em constante evolução.

O rápido processo de urbanização, impulsionado pela acumulação de capital, tem como consequência a emergência de novos produtos urbanos direcionados a diferentes estratos sociais, como grandes empreendimentos imobiliários, centros empresariais, e novos modos de habitação, como condomínios de lazer e condomínios horizontais fechados. Nesse contexto, a fragmentação socioespacial surge como um processo complexo, posterior historicamente à segregação, moldando-se por condicionantes e dinâmicas multifacetadas (Sposito & Góes, 2013).

Sposito (2012) destaca a necessidade de abordar um processo mais amplo do que apenas a segregação socioespacial ao compreender a realidade urbana contemporânea. Essa abordagem deve incluir iniciativas de autosegregação, representando um aprofundamento das desigualdades e negando o diálogo entre as diferenças, culminando na fragmentação socioespacial. Essa realidade impõe desafios significativos, pois grupos sociais tendem a se isolar em espaços segregados, reduzindo a convivência e interação entre diferentes classes e culturas. O resultado é uma sociedade menos inclusiva, comprometendo a construção de uma cidade integrada e justa para todos.

Diante do exposto, é possível compreender a inter-relação entre segregação e fragmentação em diversos aspectos:

1. Ambas as dinâmicas contribuem para desigualdades socioespaciais, criando áreas com acesso diferenciado a recursos e serviços, estabelecendo bolsões de exclusão e privilégio;
2. A imposição de novos modos de consumo espacial, evidenciada pela emergência de padrões urbanos mutantes, sinaliza transformações profundas nas cidades, refletindo a complexidade das mudanças contemporâneas no uso do espaço;
3. Tanto a fragmentação quanto a segregação podem coexistir em contextos urbanos, sendo que a primeira muitas vezes é influenciada pela dinâmica de expansão urbana, enquanto a segunda está mais profundamente enraizada em fatores como políticas habitacionais discriminatórias e desigualdades socioeconômicas;
4. A fragmentação socioespacial, observada na criação de áreas segregadas destinadas a classes sociais específicas, representa uma tendência marcante. Esses espaços, como grandes empreendimentos e condomínios fechados, refletem uma segregação espacial e social, reconfigurando a ocupação do espaço urbano e gerando novas centralidades.

Na interação complexa entre segregação e fragmentação socioespacial nas cidades contemporâneas do Brasil, a compreensão da cidade como um palco dinâmico de fenômenos urbanos em constante mutação torna-se imperativa. Influenciadas pela rápida urbanização e acumulação de capital, as transformações refletem-se na emergência de novos padrões e formas de adaptação. A coexistência desses elementos na dinâmica urbana destaca a necessidade de uma abordagem holística para compreender a realidade urbana. A observação da fragmentação socioespacial como uma tendência, evidenciada pela criação de áreas segregadas destinadas a classes sociais específicas, impulsiona a formação de novas centralidades. A próxima etapa da análise direciona-se para a compreensão desses espaços emergentes, explorando como a cidade contemporânea se estrutura em torno de novos centros urbanos que refletem as dinâmicas socioeconômicas e culturais em evolução, consolidando assim a compreensão mais ampla da configuração do espaço urbano no Brasil.

2.3.4 O subúrbio das elites e a formação das novas centralidades

As centralidades emergem como resposta à necessidade de fortalecer o desenvolvimento em áreas urbanas, especialmente na expansão horizontal característica dos espaços suburbanos.

Autores como Fishman (1987), Villaça (2001), Caldeira (2000), Sposito e Góes (2013), e Simoni e Kallas (2022) fornecem insights valiosos sobre esse fenômeno.

Fishman (1987) destaca a formação de centralidades suburbanas como uma resposta às mudanças socioeconômicas, enquanto Villaça e Caldeira enfatizam a influência da especulação imobiliária e da segregação socioespacial nas centralidades urbanas brasileiras. Sposito e Góes concentram-se na relação entre espaços fechados, insegurança urbana e fragmentação. Simoni e Kallas (2022) expandem a discussão, citando Pereira para explorar a identificação de centralidades em diferentes escalas geográficas.

No contexto da expansão horizontal característica dos espaços suburbanos, a configuração espacial dessas centralidades torna-se vital para compreender a cidade contemporânea. A análise de Pereira (2012), citado por Simoni e Kallas (2022), enriquece a compreensão da identificação da centralidade em diferentes escalas geográficas. Pereira destaca o papel crucial da centralidade na estruturação socioespacial da cidade, uma condição transitória sujeita a reconfigurações na relação entre centro e periferia.

Nesse contexto, Fishman (1987) afirma que a fuga das camadas sociais mais altas em direção à periferia resultou na formação de subúrbios que transcendem a função de conjunto residencial e refletem a utopia burguesa,

[...] essa 'utopia' sempre foi, na maioria das vezes, um paraíso parcial, um refúgio não apenas dos elementos ameaçadores na cidade, mas também dos elementos discordantes na própria sociedade burguesa. Desde suas origens, o mundo suburbano de lazer, vida familiar e união com a natureza foi baseado no princípio da exclusão. O trabalho foi excluído da residência familiar; as vilas de classe média foram segregadas das habitações da classe trabalhadora; a vegetação dos subúrbios contrastava com um ambiente urbano cinza e poluído. (Fishman, 1987, p. 22, tradução nossa⁸).

O paradigma suburbano, desde sua concepção, serviu como um reduto seletivo, uma fuga não apenas dos elementos indesejados nas áreas urbanas, mas também dos estratos sociais discordantes dentro da própria sociedade burguesa. Essa visão, compartilhada por Simoni e Kallas (2022) ao mencionar Serpa (2012), destaca a exclusão subjacente nesses espaços. Além disso, Lefebvre (2002) contribui para essa discussão ao compreender a produção do espaço,

⁸ “[...] this “utopia” was always at most a partial paradise, a refuge not only from threatening elements in the city but also from discordant elements in bourgeois society itself. From its origins, the suburban world of leisure, family life, and union with nature was based on the principle of exclusion. Work was excluded from the family residence; middle-class villas were segregated from working-class housing; the greenery of suburbia stood in contrast to a gray, polluted urban environment”. (Fishman, 1987, p. 22)

argumentando que qualquer ponto pode se tornar central, estabelecendo o sentido do espaço-tempo urbano, pois

[...] a cidade, ao reunir *tudo* se rompe, sendo necessária a criação de outro lugar que oferecerá novas possibilidades, concomitante à policentralidade que se desdobra na criação de 'centros diferentes [...], seja para a dispersão e para a segregação'. (Lefebvre, 2002, p. 111, grifo do autor).

Essa dinâmica de criar 'centros diferentes', seja para dispersão ou segregação, é uma constante reafirmada na dialética urbana, como enfatiza Lefebvre (2002). Isso se desdobra na discussão da complexidade do desenvolvimento urbano, onde a expansão para a periferia molda as configurações espaciais e a dinâmica social da cidade, resultando na formação de múltiplas centralidades, incluindo as chamadas subcentralidades.

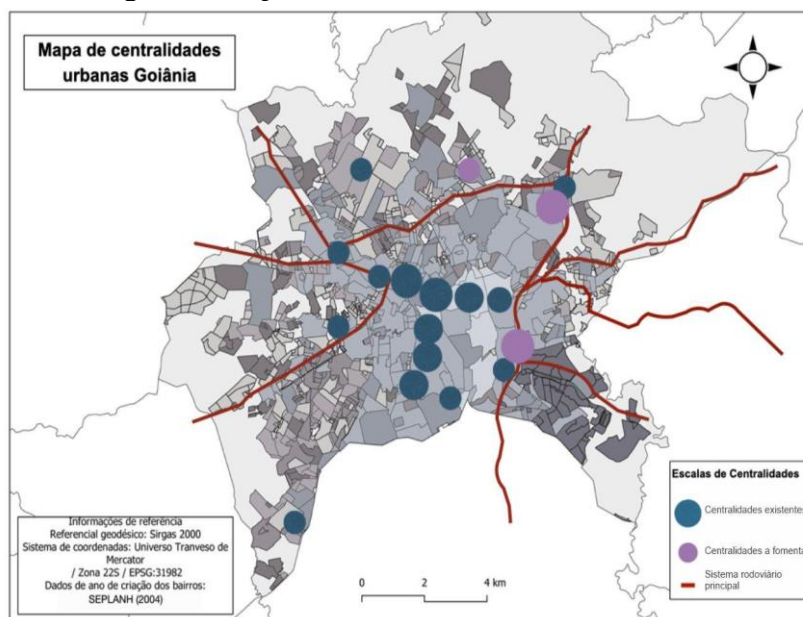
Essas perspectivas destacam a complexidade do desenvolvimento urbano, em que a expansão para a periferia gera transformações nas configurações espaciais e na dinâmica social da cidade. A formação de centralidades múltiplas, tanto na área central como na periférica, é um reflexo das demandas específicas do mercado consumidor e das necessidades da população. Esses espaços, apesar de importantes para promover o crescimento equilibrado e oferecer oportunidades para o desenvolvimento de diferentes atividades comerciais e sociais, acabam por fortalecer a segregação, pois, segundo Sposito e Góes (2013), a centralidade é

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

Essa compreensão da centralidade como uma relação entre densidade de meios de consumo e valor histórico e simbólico, conforme apontado por Sposito e Góes, sinaliza uma tendência crescente de expansão dispersa.

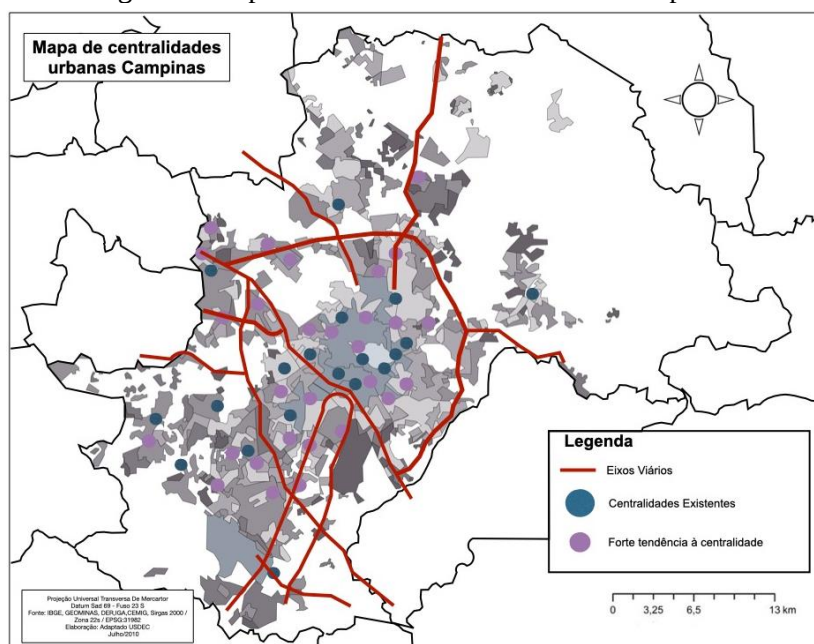
Ao analisar a formação das centralidades nas cidades de Goiânia (Figura 6), Belo Horizonte (Figura 7) e Campinas (Figura 8), conforme proposto por Simoni e Kallas (2022), destaca-se a influência significativa da expansão e permanência das camadas mais altas da população no surgimento de novas centralidades, especialmente nas últimas duas décadas. Nesse contexto, os condomínios fechados ao longo das rodovias emergiram como uma das tipologias mais comuns, impulsionando a construção de grandes equipamentos urbanos, como *shopping centers* e centros de conveniência, para atender à demanda dessa população.

Figura 6 - Mapa de centralidades urbanas de Goiânia.



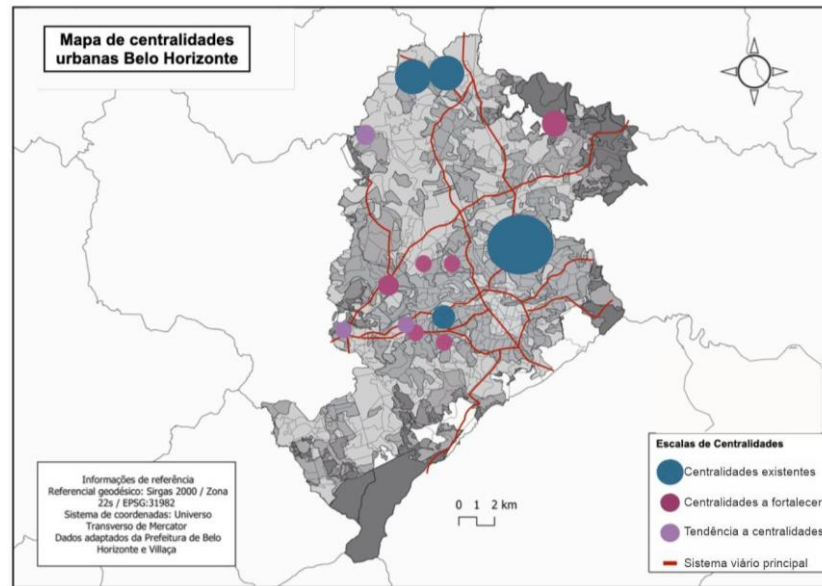
Fonte: Simoni e Kallas (2022).

Figura 7- Mapa de centralidades urbanas de Campinas.



Fonte: Simoni e Kallas (2022).

Figura 8 - Mapa de centralidades urbanas de Belo Horizonte.



Fonte: Simoni e Kallas (2022).

As perspectivas de Sposito e Góes sobre a centralidade como relação entre densidade de meios de consumo e valor histórico e simbólico indicam uma tendência crescente de expansão dispersa. A análise de Sposito e Góes sobre a centralidade, quando relacionada à expansão dispersa, encontra respaldo na observação das centralidades nas cidades mencionadas por Simoni e Kallas (2022), evidenciando a influência das camadas mais altas na formação desses espaços urbanos específicos.

A expansão da produção imobiliária para as áreas periféricas tem como resultado o aumento das áreas destinadas ao setor terciário, fortalecendo o policentrismo das cidades, conforme apontado por Villaça (2001). Nesse contexto, os shoppings e edifícios de uso misto desempenham um papel significativo, oferecendo uma variedade de atividades comerciais e serviços, proporcionando atendimento a diversas necessidades em um único local. Esses empreendimentos representam a inserção do capital imobiliário na esfera do capital mercantil, exercendo influência sobre o comércio varejista e os serviços, como explicado por Villaça (2001).

Analisando o exposto, Villaça (2001) e Sposito e Góes (2013) consideram a finalidade da expansão espalhada na criação de novas centralidades urbanas, ampliando o domínio territorial em direção a áreas suburbanizadas ou rurais. Esses novos bairros atraem usos específicos, aumentando a circulação de bens, mercadorias e pessoas, alterando a configuração socioespacial de determinada região. É crucial reconhecer que esses espaços, embora

promovam crescimento equilibrado e oportunidades para atividades diversas, também contribuem para a segregação, conforme apontam Sposito e Góes (2013).

Sposito (2012, p. 138) analisa a relação entre a segregação e a fragmentação socioespacial enquanto fenômenos que redefinem a centralidade urbana, ao mesmo tempo que a negam. Elas transformam a centralidade em uma estrutura segmentada e funcionalmente dispersa no território, dificultando uma representação clara da própria cidade ou rede urbana em que a centralidade pode ser compreendida e apreendida em múltiplas escalas.

Essa reconfiguração do espaço urbano, com o desenvolvimento de novas centralidades nos subúrbios elitizados, traz consigo aspectos negativos. Primeiramente, reforça a segregação socioespacial ao concentrar infraestrutura e serviços em áreas mais privilegiadas, desprovidas em outras regiões. Além disso, essa concentração espacial destina atividades a um público específico. Em segundo lugar, o desenvolvimento de novas centralidades pode gerar conflitos de interesses entre diferentes atores, como comunidades locais, investidores imobiliários e o poder público, sobre a forma como o espaço será utilizado e quem irá se beneficiar. Por fim, o deslocamento forçado de comunidades locais de baixa renda pode ocorrer, à medida que os preços imobiliários aumentam e a especulação imobiliária se intensifica. Esses aspectos negativos indicam a necessidade de uma abordagem mais cuidadosa e equitativa na formação de novas centralidades nos subúrbios elitizados.

A compreensão aprofundada dos fenômenos urbanos tratados neste capítulo é crucial para lançar luz sobre a complexidade do processo de urbanização. Neste capítulo, exploramos as contribuições de estudiosos como Fishman, Villaça, Caldeira, Sposito e Góes para contextualizar na evolução urbana brasileira. A análise crítica desses fenômenos oferece percepções valiosas sobre a interseção de fatores socioeconômicos e espaciais que moldam as cidades brasileiras, diferenciando-as das experiências europeias, conforme será abordado no capítulo seguinte.

3 URBANIZAÇÃO BRASILEIRA E METROPOLIZAÇÃO

Este capítulo apresenta uma abordagem histórica e sociológica sobre o processo de urbanização brasileiro, trazendo a desigualdade social e a segregação espacial como problemas centrais da urbanização. A respeito da urbanização, são abordadas as perspectivas de Rogerio Leite (2007), Nabil Bonduki (2004) e Ana Fani Carlos (2005). O primeiro item aborda o processo de urbanização brasileiro, desde as primeiras décadas do século XX até o início do século XIX, contextualizando a realidade urbana. Já o item seguinte traz, sob a ótica de Carlos (2005), Méo (2008), Moura (2016) e Lencioni (2020), as definições de metropolização. Por fim, aborda-se a formação das regiões metropolitanas brasileiras, a partir de dados técnicos do IBGE e autores que abordam o tema.

3.1 O contexto geral da urbanização brasileira

O início do processo de urbanização brasileira foi impulsionado pelo êxodo rural e pelo crescimento da economia cafeeira no século XX. Diferentemente da Europa, onde a urbanização ocorreu em conjunto com a Revolução Industrial, o Brasil passou por um processo de urbanização em um contexto diferente. Autores como o geógrafo Milton Santos (1983), o sociólogo Rogério Leite (2007) e os urbanistas Flavio Villaça (2001) e Nabil Bonduki (2004) contribuem para uma compreensão mais abrangente desse fenômeno.

Santos (1983) destaca a importância compreender a urbanização brasileira ao analisar as dinâmicas de dominação e os contrastes espaciais na produção do espaço urbano. Nas primeiras décadas do século XX, os investimentos nas cidades estavam concentrados em suas áreas centrais, o que resultou na expulsão da população de baixa renda para as periferias. Entretanto, nas últimas décadas, ocorreu uma mudança significativa, com a população de alta renda buscando estabelecer-se massivamente nas áreas periféricas. Esse fenômeno aponta para uma inversão do padrão anterior, no qual, agora as periferias também se tornaram alvo de interesse para os grupos sociais mais privilegiados, o que pode estar associado a novas dinâmicas de expansão urbana e ao surgimento de novas centralidades dentro das cidades brasileiras.

O processo de urbanização no Brasil teve início durante a Proclamação da República, período em que o cultivo de café era a principal atividade econômica do país, principalmente

em São Paulo. Inspirado na reforma urbana de Haussmann em Paris, um plano de urbanização foi implementado para embelezar e “regenerar” as áreas centrais das cidades, atendendo aos interesses da burguesia, e “promover uma rápida industrialização do país”. (Leite, 2007 p. 112), para entrar triunfando na modernidade (Leite, 2007).

O Rio de Janeiro foi a primeira cidade a passar por esse processo de remodelação, seguido por outras cidades brasileiras. Esse modelo resultou na expulsão da população pobre das áreas centrais, relegando-a às periferias.

Em São Paulo, influenciada pelos barões do café, foi planejada uma remodelação da cidade seguindo o modelo de Paris, “[...] expulsando seus moradores e demolindo os cortiços, para afastá-los do centro [...]” (Bonduki, 2004 p. 37). No entanto revelou-se ineficaz para atender a toda a população de baixa renda, resultando na persistência dos cortiços. Durante a ditadura Vargas houve um significativo aumento do investimento estatal na industrialização, promovendo a transição da produção agrícola para uma economia industrializada e impulsionando o êxodo rural. A partir dos anos 1950, o Brasil experimentou um rápido processo de urbanização, com um crescimento acelerado das cidades e uma concentração populacional crescente nas áreas urbanas.

Esse crescimento trouxe consigo uma série de problemas, como questões de saúde pública, falta de moradias adequadas, expansão desordenada para além das fronteiras urbanas e disparidades sociais. A segregação socioespacial tornou-se mais evidente nas décadas de 1960 e 1970, com o surgimento de loteamentos clandestinos e ilegais. Nas décadas seguintes, a população urbana superou a população rural, agravando os problemas decorrentes desse processo de urbanização.

Nos anos 1980 e 1990, o Brasil passou por um processo de reestruturação econômica, com a abertura da economia e a implementação de políticas de ajuste fiscal. Isso resultou em uma desaceleração do processo de urbanização, uma vez que as indústrias se descentralizaram para outras regiões do país, reduzindo o fluxo migratório para as grandes cidades.

Do ponto de vista da produção habitacional, as cidades que surgiram em torno das indústrias durante a modernização e urbanização deveriam difundir um padrão de comportamento esperado na modernidade capitalista. As vilas operárias próximas às indústrias foram projetadas com uma infraestrutura mínima de serviços e equipamentos urbanos, como escolas, comércio, postos de saúde e espaços de lazer, como estratégia para atrair, manter, controlar e educar a mão de obra. No entanto, esse modelo não se mostrou único e eficaz, pois

os cortiços continuaram a existir como opção habitacional para uma parte da população desempregada ou com baixos salários – além de serem negócios lucrativos para os investidores privados. Surgiram também ocupações irregulares na periferia das cidades, como alternativa para aqueles que não tinham acesso às vilas operárias por não serem trabalhadores, nem aos cortiços (Bonduki, 2004); foi nesse contexto que tiveram início as primeiras formas de fragmentação espacial.

O crescimento acelerado das cidades trouxe desafios como a desigualdade socioespacial, a falta de infraestrutura e a segregação socioespacial; essa nova realidade urbana gerou uma grande concentração de riqueza nas mãos de poucos, em contrapartida à extrema pobreza. Essa dinâmica dialética entre pobreza e riqueza reflete-se na produção urbana, resultando em segregação socioespacial, fragmentação, gentrificação, metropolização, entre muitos outros fenômenos. A compreensão desses fenômenos é fundamental para abordar os problemas urbanos e buscar soluções para o desenvolvimento urbano sustentável.

3.1.1 Os problemas urbanos decorrentes da urbanização

A rápida urbanização nas primeiras décadas do século XX deixou um legado de desigualdade socioeconômica que permeia o panorama atual das cidades brasileiras. Durante esse período, manifestou-se um padrão marcante caracterizado por uma dinâmica de expansão e dispersão habitacional, impulsionada pela crescente necessidade por moradia. Essa abordagem resultou na proliferação de loteamentos, tanto regulares quanto clandestinos, direcionando a expansão para áreas periféricas. A concepção predominante era a de que residir na periferia ou em zonas rurais seria mais acessível economicamente. Contudo, a ocupação dessas regiões por uma população de baixa renda acarretou em uma série de desafios, incluindo a escassez de serviços urbanos, estabelecimentos comerciais e infraestrutura viária adequada para facilitar a mobilidade dos trabalhadores até seus locais de emprego.

De acordo com Bonduki (2004), teve-se a falsa impressão de que, se o sistema de transporte público chegasse às periferias, o problema se resolveria, “[...] assim, a solução proposta para o problema habitacional, baseada na expansão urbana horizontal da cidade, exigia o equacionamento dos sistemas de transportes [...]” (Bonduki, 2004 p. 94). A solução proposta para a questão habitacional baseava-se na expansão horizontal da cidade, desde que os sistemas de transporte fossem devidamente equacionados. No entanto, a ideia simplista de que a extensão

da malha viária e o transporte público resolveriam a expansão periférica ilimitada revelou-se equivocada e a cidade passou a criar pobreza, tanto do ponto de vista econômico, como do ponto de vista espacial, em um modelo urbano caro e complexo (Bonduki, 2004).

O crescimento descomedido da cidade é dispendioso e não aborda a complexidade da urbanização ao simplesmente tentar resolvê-lo com a expansão horizontal. Resolver a complexidade da urbanização exigiria abordar questões além da expansão horizontal, garantindo o acesso equitativo a recursos e oportunidades para todos os cidadãos.

A partir da década de 1990, a lógica anterior, de ocupação das áreas periféricas pela população de baixa renda, foi modificada. Se, por um lado, a disponibilidade de terras mais baratas nas áreas periféricas, até mesmo nas rurais, e desenvolvimento do sistema viário e de transportes, contribuiu para a periferização dos bairros habitados por classes de baixa renda, por outro lado, a popularização dos automóveis, permitiu a ocupação dessas áreas pelas classes mais altas, que, estimuladas pelos agentes produtores do espaço urbano – investidores, proprietários, incorporadores – que encontraram ali potencial para implantar modelos de condomínios inspirados (e adaptados) nos padrões dos subúrbios norte-americanos. A atuação dos agentes privados na configuração espacial das cidades ficou nítida, reforçando a segregação socioespacial, que “[...] tende a concentrar as camadas de alta renda em uma única área [...] os interesses dessas classes levam à segregação em uma área específica [...]” (Villaça, 2001, p. 133).

Apesar da implementação da nova política urbana, os anos 1990 foram marcados pela continuidade dos problemas urbanos anteriores, tais como o crescimento desenfreado das cidades e o aumento da pobreza e das disparidades sociais. Posteriormente, o cenário urbano passou a ser influenciado cada vez menos pelo modelo tradicional de “centro x periferia” e mais pela fragmentação socioespacial. Essa mudança resultou de ações tanto dos agentes públicos, que ampliaram os programas habitacionais frequentemente direcionados a áreas mais afastadas do centro urbano, por exemplo, quanto dos agentes privados e especuladores imobiliários, que identificaram oportunidades de ocupação com maiores ganhos em terras mais distantes dos centros urbanos congestionados, onde os preços eram mais baixos.

A retenção de grandes áreas para especulação imobiliária reduziu a oferta de terrenos no espaço urbano e elevou os preços das terras, tornando impossível para a população de menor renda adquirir esses terrenos, o que contribuiu para processos como a favelização (Alves, 2019). Conforme Villaça (2001) destaca, a produção do espaço urbano tornou-se mais complexa e não

há mais uma clara separação de padrões de uso e ocupação da terra. Espacialmente, as cidades apresentam características de separação de áreas residenciais destinadas a determinadas classes, como será visto no decorrer deste trabalho.

De acordo com Santos (1993), houve uma nova forma de apropriação do espaço através da macrourbanização e metropolização a partir dos anos mencionados. Isso envolveu a “[...] concentração da população e da pobreza, contemporânea da rarefação rural e da dispersão geográfica das classes médias; concentração as atividades relacionais modernas, contemporânea da dispersão geográfica da produção física [...]” (Santos, 1993, p. 78).

Observa-se, na urbanização brasileira, um processo desigual que não atende a toda a população de forma igualitária e equitativa, como afirmado pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/01)⁹ e pelo Estatuto da Metrópole (Lei Federal nº 13.089/15)¹⁰. A expansão desordenada das cidades acentuou problemas sociais, como o esgotamento dos recursos naturais, a falta de saneamento básico, a favelização, a metropolização excludente, além da segregação residencial e a fragmentação socioespacial.

Esse processo trouxe avanços tecnológicos e econômicos, porém gerou, também, desafios socioespaciais significativos, incluindo a fragmentação urbana, a segregação residencial e a desigualdade social. Esses problemas refletem a complexidade da realidade urbana do país, demandando ações e políticas públicas voltadas para a redução das disparidades e a promoção de um desenvolvimento urbano mais inclusivo e sustentável.

3.2 A formação das Regiões Metropolitanas Brasileiras

Para se compreender esse processo de formação das metrópoles brasileiras, é fundamental tratar dos critérios de classificação de uma cidade, que dependem da região em que ela está inserida. Para tanto, serão utilizados como base bibliográfica o Estatuto da

⁹ Embora a Constituição Federal de 1988 (Brasil, 1988) tenha trazido avanços significativos para a política urbana, especialmente com os artigos 182 e 183, que estabelecem as diretrizes da função social da cidade e da propriedade urbana, apenas em 2001, com a promulgação do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/01), essas diretrizes foram regulamentadas e passaram a orientar as políticas urbanas em todas as esferas.

¹⁰ O Estatuto da Metrópole, visa regulamentar o planejamento, a gestão e o desenvolvimento das regiões metropolitanas no Brasil e aborda questões específicas relacionadas à integração e coordenação de políticas públicas entre municípios que compõem essas áreas metropolitanas, para enfrentar os desafios urbanos que ultrapassam os limites municipais, promovendo uma visão mais integrada e estratégica do desenvolvimento metropolitano.

Metrópole (2015) e os estudos realizados pelo IBGE (2016), que conceitua os Arranjos Populacionais (AP).

Uma região metropolitana é uma área que inclui uma cidade central (a metrópole) e suas áreas circundantes, que estão fortemente interligadas economicamente e socialmente. É uma forma de organização administrativa que visa lidar com questões regionais, como transporte, planejamento urbano e desenvolvimento econômico (Santos, 1996).

Para tanto, o Estatuto da Metrópole fornece diretrizes específicas para a organização e gestão das regiões metropolitanas, considerando fatores como integração de políticas públicas, planejamento urbano coordenado e desenvolvimento sustentável. Ao compreender os critérios estabelecidos por esse estatuto, é possível avaliar de forma mais precisa a identificação e classificação das cidades que compõem uma região metropolitana. Isso é crucial para adotar estratégias eficientes que abordem os desafios e promovam o desenvolvimento equilibrado nessas áreas metropolitanas.

A classificação de AP do IBGE oferece uma base estatística para entender a dinâmica demográfica das cidades brasileiras. A análise desses dados permite identificar tendências de crescimento populacional, distribuição espacial e características socioeconômicas. Ao considerar essas informações em conjunto com os critérios do Estatuto da Metrópole, é possível traçar um panorama mais abrangente do processo de formação das metrópoles. Essa abordagem integrada é crucial para o planejamento urbano eficaz, considerando não apenas as dimensões administrativas e legais, mas também a realidade demográfica e socioeconômica das cidades.

A formação das regiões metropolitanas brasileiras está diretamente relacionada à urbanização acelerada pelo qual o país passou a partir do século XX (Santos, 2008). Com o crescimento populacional, a industrialização e a migração do campo para a cidade, houve uma expansão desordenada das áreas urbanas, o surgimento de periferias e a necessidade de uma gestão mais eficiente dos recursos e serviços públicos. Assim, as regiões metropolitanas (RM) surgiram como uma resposta a esse contexto complexo, visando organizar e planejar o desenvolvimento urbano de maneira mais eficaz.

De acordo com o IBGE, para se entender as dinâmicas urbanas e a formação das RMs, deve-se observar os movimentos pendulares e a conurbação,

[...] a presença crescente de atividades dinâmicas fortalece a concentração populacional com a formação de arranjos populacionais que surgem como um modelo territorial adequado à nova realidade mundial. São unidades espaciais que se aglutinam em arranjos de diferentes magnitudes e onde os

deslocamentos pendulares exercem um papel importante com a ampliação da área construída e as transformações no trabalho. A incorporação de novas áreas residenciais, a busca por emprego ou serviços e a oferta de transportes mais eficientes são alguns dos elementos que favorecem a consolidação desse fenômeno. (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2016, p. 14).

A conurbação, de acordo com o IBGE (2016), ocorre quando áreas urbanas contíguas se expandem a ponto de se fundirem, formando uma única área urbana contínua e estabelecendo uma relação socioeconômica, pois extravasa os limites político-administrativos. Nesse processo, as fronteiras entre os municípios podem se tornar difíceis de identificar. A conurbação estabelece uma relação socioeconômica, mas, por outro lado, nem sempre há continuidade urbana entre os municípios vizinhos (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Coordenação de Geografia, 2016). Assim, a RM é caracterizada pela conurbação de cidades maiores, podendo ser capitais ou não, com outras cidades do entorno, na qual a concentração populacional ganha grande importância, sendo critério de caracterização das áreas metropolitanas.

A institucionalização das regiões metropolitanas no Brasil, ocorreu em duas fases distintas. A primeira fase se deu no final da década de 1960 e durante os anos 1970, como parte da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), período em que a definição de Região Metropolitana (RM) passa a ser de responsabilidade da União, através da Constituição Federal de 1967 (Peres *et al.*, 2018). Isso indica uma preocupação com o planejamento urbano e o desenvolvimento das áreas metropolitanas, o que pode ser relacionado à industrialização em curso no país. A expansão da industrialização geralmente leva a um rápido processo de urbanização, com migração do campo para a cidade e expansão urbana desordenada. A criação de RMs pode ser entendida como uma resposta à necessidade de gerenciar as consequências desse processo industrial. A segunda fase teve início com a promulgação da Constituição Federal do Brasil, em 1988, período que coincide com o avanço contínuo da industrialização no Brasil, especialmente nas décadas de 1980 e 1990.

A partir desse momento, os estados receberam a competência de criar regiões metropolitanas, com autonomia para estabelecerem essas regiões de acordo com suas necessidades e características específicas, o que as fez proliferar nos anos seguintes em todo o território nacional. Em 2015, foi promulgado, complementando o Estatuto da Cidade, o Estatuto da Metrópole (2015), que determinou as diretrizes das governabilidades das metrópoles, considerando sua relevância política e socioeconômica. Esse reconhecimento da importância

das metrópoles pode ser relacionado ao papel crucial das áreas urbanas na economia industrializada.

A lei estabelece diretrizes gerais com o propósito de orientar o exercício das Funções Públicas de Interesse Comum (FPIC) nas Regiões Metropolitanas (RMs) e Aglomerações Urbanas (AUs) criadas pelos estados. A lei ainda traz as definições de aglomeração urbana, metrópole, região metropolitana e diversos outros termos.

No caso da metrópole, o Estatuto a define, no Inciso V, como

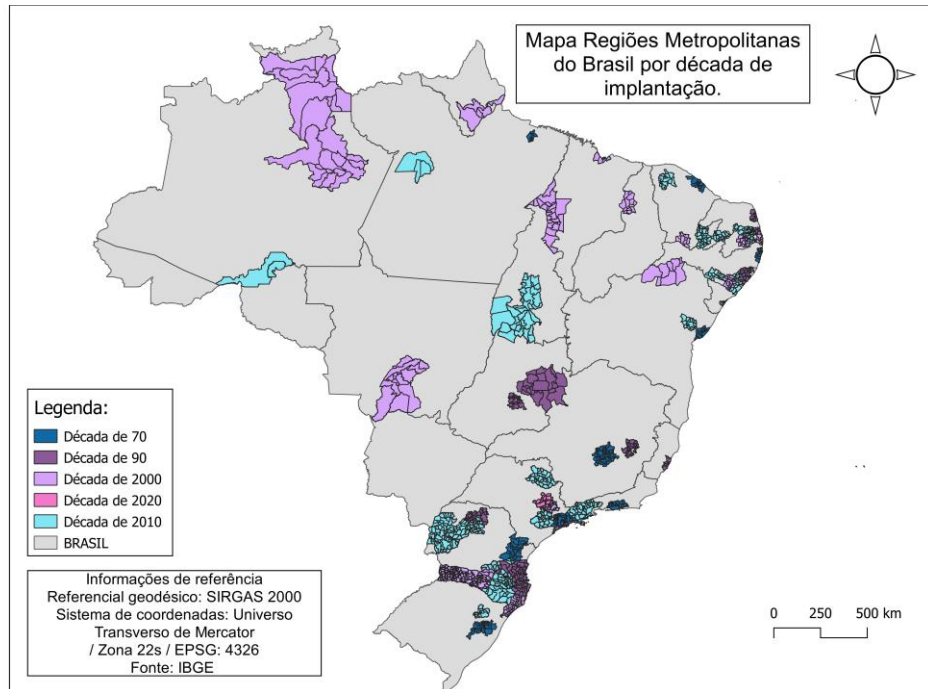
[...] espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, conforme os critérios adotados pela Fundação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (Brasil, 2015).

A região metropolitana é a “[...] unidade regional instituída pelos Estados, mediante lei complementar, constituída por agrupamento de Municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum [...]” (BRASIL, Art.2, inciso VII, 2015). No entanto, o Estatuto não deixa claro o que seria unidade territorial. Dessa maneira, recorre-se à definição e caracterização do IBGE.

O IBGE definiu os critérios de caracterização das aglomerações metropolitanas, estipulando os diversos níveis: RM, Regiões Integradas de Desenvolvimento (RIDE) e Aglomerações Urbanas. O país já acumula 82 RM desde 1970 (Figura 9); já as RIDEs são regiões análogas às RM, porém incluem mais de uma unidade federativa, como ocorre na RIDE DF, que engloba alguns municípios de Goiás.

Assim, em 2014, para classificar os municípios de acordo com a representação metropolitana, um estudo do Instituto determinou os recortes territoriais que os agrupam segundo alguns critérios de integração entre eles, medidos “[...] pelos movimentos pendulares para trabalho e estudo ou a contiguidade urbana, que assim sintetizam os vários processos envolvidos [...]” (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2016, p. 19).

Figura 9 - Regiões Metropolitanas Brasil, por ano década de implantação.

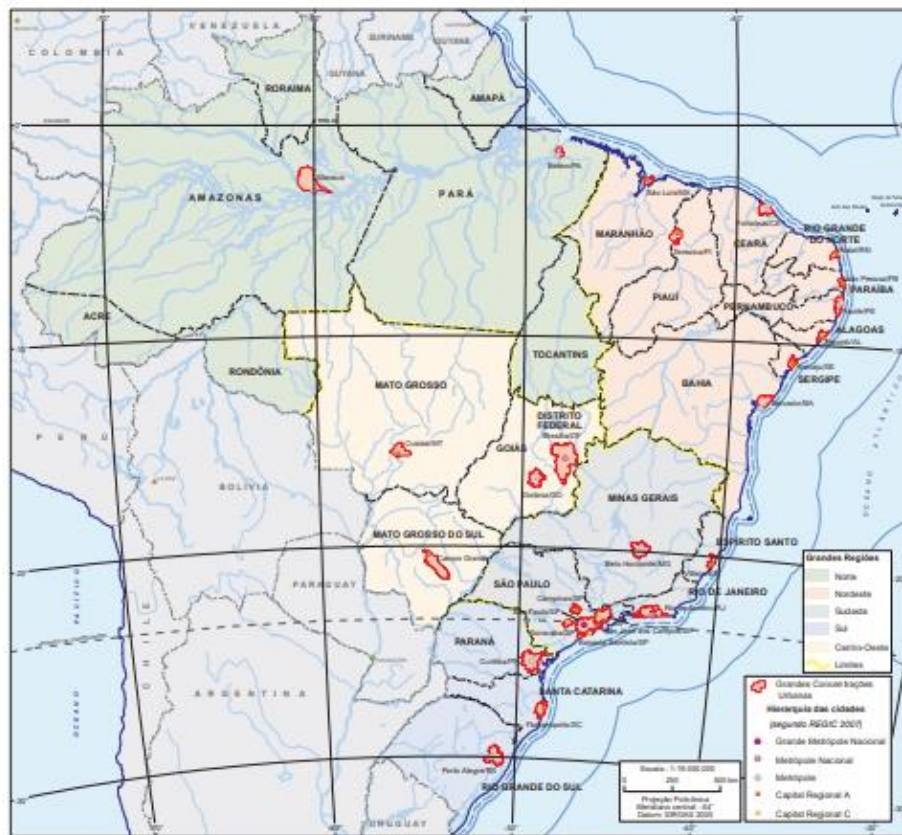


Fonte: IBGE (2022). Organizado pela autora e adaptado por Mesquita (2023).

A partir de critérios baseados na existência de relacionamentos cotidianos por grande parte da população entre dois ou mais municípios, chegou-se ao conceito de Arranjos Populacionais (AP) “[...] como o agrupamento de dois ou mais municípios onde há uma forte integração populacional devido aos movimentos pendulares para trabalho ou estudo, ou devido à contiguidade entre as manchas urbanizadas principais.” (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2016, p. 22). Isto é, os arranjos populacionais são uma classificação do IBGE para identificar e agrupar conjuntos urbanos contínuos com mais de 100 mil habitantes que possuem intensa integração funcional e econômica. Esses arranjos são formados por cidades que estão próximas geograficamente e apresentam relações de interdependência, como deslocamentos diários de trabalhadores, fluxos comerciais e integração dos serviços públicos.

Foram estipulados cinco tipos de Arranjos Populacionais: Fronteiriços; Turísticos e de Veraneio no Litoral; até 100.000 habitantes; Médias Concentrações Urbanas; e Grandes Concentrações Urbanas (Figura 10). O estudo mostrou que os AP seguem o padrão da urbanização brasileira, localizados majoritariamente nas metrópoles e capitais regionais, sendo que havia um total de 294 APs em 2010.

Figura 10 - Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas



Fonte: IBGE (2016).

Considera-se, assim, as regiões metropolitanas sendo áreas urbanas que englobam um município central que exerce forte influência direta em outros municípios vizinhos. As regiões metropolitanas são caracterizadas por sua integração social, econômica e física, e geralmente concentram uma grande parte da população de uma região. Dessa forma, há uma forte relação entre os arranjos populacionais e as regiões metropolitanas, uma vez que uma região metropolitana pode abranger um ou mais Arranjos Populacionais, que são considerados unidades menores. Além disso, os AP são uma forma de analisar e compreender uma única unidade funcional urbana, considerando suas interações e fluxos populacionais.

As regiões metropolitanas, resultado desse processo de urbanização, tornaram-se unidades espaciais complexas que demandam uma gestão integrada para enfrentar os desafios e promover um desenvolvimento equilibrado. E a sua formação está intrinsecamente ligada ao fenômeno da metropolização, revelando uma evolução complexa do processo de urbanização no país. As regiões metropolitanas surgiram como uma resposta a esse contexto, buscando organizar e planejar o desenvolvimento urbano de maneira coordenada e integrada. A expansão das regiões metropolitanas ocorre em paralelo ao processo de metropolização, onde as cidades

centrais exercem uma influência cada vez mais significativa sobre as áreas circundantes. Sendo assim, o item a seguir trata do fenômeno da metropolização nas regiões metropolitanas brasileiras.

3.3 Metropolização

O processo de metropolização emerge como um estágio decisivo da urbanização, especialmente no cenário brasileiro, onde as cidades centrais exercem uma influência cada vez mais marcante sobre as áreas circundantes. Este fenômeno transcende a mera configuração física das cidades, influenciando, de maneira profunda, as interações sociais, econômicas e políticas e desencadeando transformações significativas na paisagem urbana.

No decorrer deste item, busca-se contextualizar esse fenômeno, apoiando-se nas contribuições de alguns estudiosos, como Lefebvre (2002), Lencioni (2020), (2008), Dota e Ferreira (2020), Randolph (2020) e outros.

A compreensão desse processo complexo inicia-se ao considerar a metropolização como “[...] expansão espacial do fenômeno urbano [...]”, conforme destacado por Dota e Ferreira (2020, p. 894). Essa expansão vai muito além da mancha urbana, incorporando áreas outrora consideradas periféricas ou rurais.

A análise ganha profundidade ao se explorar a relação entre metropolização e regiões metropolitanas, conforme proposto por Sandra Lencioni (2020). A autora, ao examinar o fenômeno da globalização e seu impacto na expansão territorial, destaca a importância de compreender a metropolização através das interações e interdependências presentes no tecido urbano, especialmente nas regiões metropolitanas. Essa perspectiva enriquece o debate sobre a evolução das cidades, fornecendo uma visão que conecta o desenvolvimento urbano à complexidade das relações sociais, econômicas e territoriais.

Lefebvre (2002) contribui para essa compreensão ao ressaltar que o agrupamento populacional segue em paralelo aos meios de produção, estendendo o tecido urbano e representando a transição do domínio agrícola para a industrialização. Destaca-se que este tecido urbano em si não é somente o “[...] domínio edificado nas cidades, mas o conjunto de manifestações do predomínio da cidade sobre o campo. Nessa acepção, uma segunda residência, uma rodovia, um mercado em pleno campo, fazem parte do tecido urbano.”

(Lefebvre, 2002, p. 17). Esse processo absorve antigas aldeias nas cidades em torno das indústrias, concentrando pessoas e meios de produção, expandindo assim o tecido urbano.

O autor faz, ainda, uma ponderação acerca da explosão das cidades, na qual se proliferam subúrbios, zonas industriais, periferias, cidades satélites e novas centralidades, que se tornam dependentes das metrópoles, ao qual o autor chama de urbanização completa. À medida que o urbano atinge escala global e modifica as sociedades,

[...] *o tecido urbano* [grifos do autor] prolifera, estende-se, corrói os resíduos da vida agrária. Estas palavras, “o tecido urbano”, não designam de maneira restrita, o domínio edificado da cidade sobre o campo, mas o conjunto das manifestações do predomínio da cidade sobre o campo. Nessa acepção, uma segunda residência, uma rodovia, um supermercado em pleno campo, fazem parte do tecido urbano. (Lefebvre, 2002 p. 17).

Com as transformações territoriais e morfológicas decorrentes da metropolização, as regiões tornam-se palco de uma intensa dinâmica social, econômica e cultural. A conurbação emerge como a primeira manifestação desse fenômeno, ocorrendo quando a expansão das cidades e metrópoles avança além da mancha urbana, fundindo-se com áreas de municípios vizinhos. Esse processo não apenas redefine a estrutura morfológica das metrópoles, mas também introduz uma nova dinâmica territorial, caracterizada pela diversidade de atividades urbanas coexistindo em uma mesma região.

Nesse sentido, a conurbação não é apenas um fenômeno de expansão física, mas representa uma mudança substantiva na composição e interconexão dos elementos urbanos. Essa compreensão da metropolização, centrada na conurbação, revela-se crucial para entender como as metrópoles brasileiras se transformam e se expandem. A implantação de infraestrutura, como rodovias, a presença de serviços e equipamentos urbanos, como mercados, centros comerciais e *shopping centers*, e até mesmo a existência de segundas residências transformam o espaço metropolitano, e as dinâmicas territoriais se modificam.

Carlos (2005), mesmo não abordando especificamente a metropolização, observa que a análise do urbano deve ser vista na universalidade “[...] da sociedade urbana como uma realidade que se generaliza, na medida em que o processo vai da cidade à metrópole numa escala muito mais vasta que antes, e que diz respeito à sociedade inteira [...]” (Carlos, 2005, p. 27). Confirmando o pensamento de Lefebvre, a autora assinala que a metropolização torna-se relevante à medida que as cidades se expandem, ocupam as áreas suburbanas, modificam a configuração territorial, criam novas centralidades, se conectam com outros municípios e

formam aglomerações urbanas de grande porte, impactando na sociedade como um todo, em seus aspectos políticos, econômicos, culturais e sociais.

Lencioni (2020) aprofundou a análise sobre a relação entre a metropolização e as regiões metropolitanas, à medida que se analisava o fenômeno da globalização e seu impacto na expansão territorial. Compreender a metropolização, segundo a autora, envolve uma apreciação mais profunda das interações e interdependências entre os diversos elementos que compõem o tecido urbano, especialmente nas regiões metropolitanas. Essa abordagem enriquece o debate sobre a evolução das cidades, fornecendo uma perspectiva que conecta o desenvolvimento urbano à complexidade das relações sociais, econômicas e territoriais.

Essa mudança traz consigo consequências, como indicado por Lefebvre (2002) ao mencionar a implosão-explosão das cidades, que expandiram seus territórios para a zona rural, não apenas evoluindo a urbanização, mas rompendo com o entendimento prévio do crescimento urbano. Lencioni destaca que a metropolização e os processos de urbanização coexistem, revelando uma realidade diversa com a presença de diferentes tempos históricos (Lencioni, 2020). A metropolização emerge como um importante polo econômico, social, político e cultural, ao concentrar população e produção, incluindo equipamentos institucionais e culturais, serviços e comércio, como também defendido por Carlos (2005).

Em relação à produção espacial contemporânea, o processo de metropolização conforme definido por Méo, em níveis local e regional, revela-se como um “[...] consumo acelerado de espaço geográfico [...]”. (Méo, 2008, p. 3). Essas formas espaciais, sejam planejadas ou espontâneas, difundem-se pelo território, dando origem a novas paisagens no que diz respeito ao uso, ocupação e às relações socioespaciais. Essas transformações sugerem novas formas de utilização do solo, que podem ser dinâmicas e circulatórias no contexto da metropolização, porém também podem ser caóticas e

[...] organizam novos tipos de paisagens, de equipamentos e de habitats, de relações tanto sociais quanto espaciais, de movimentação de habitantes, de atividades econômicas, de gestão e de apropriação de lugares, de terrenos baldios ou esperando um novo uso, de modos de governança, de transtorno também... Notar-se-á que neste universo em mutação, a inovação social, territorial, política e econômica é frequentemente aberta. (Méo, 2008, p. 2)

No contexto brasileiro, a metropolização se manifesta através de formas espaciais dispersas e fragmentadas, conforme salientado por Méo (2008). Tais formas, planejadas ou espontâneas, geram novas paisagens que reconfiguram o uso do solo e as relações socioespaciais. Essa reorganização não apenas transforma a movimentação dos habitantes, as

atividades econômicas, a gestão e a apropriação de lugares, mas também instiga mudanças significativas na utilização do espaço, incluindo áreas antes consideradas periféricas ou rurais. Se observamos o contexto dos condomínios horizontais fechados de Goiânia, pode-se vislumbrar uma expressão concreta da formação da metropolização, evidenciando não apenas a busca por inovação social e territorial, mas também as tensões e desafios inerentes a esse processo. A segregação socioespacial, a fragmentação do tecido urbano e a reconfiguração das relações entre habitantes e lugares são facetas interligadas desse fenômeno, moldando a paisagem urbana contemporânea.

Lencioni (2020) ressalta a importância do fluxo de pessoas, mercadorias e capitais, bem como a influência dos meios de circulação, na transformação do estilo de vida e dos padrões de consumo nas cidades. Essas mudanças alteram a produção do espaço e a dinâmica das áreas urbanas, “[...] nessa perspectiva, tem o sentido de uma genuína metamorfose, uma mudança completa de forma, função e estrutura da urbanização. Portanto, significa uma ruptura no processo de urbanização [...]” (Lencioni, 2020, p. 174).

Sendo assim, a metropolização, apesar de coexistir com outros fenômenos, apresentava-se dominante, por alterar sua estrutura profundamente. Segundo Moura “[...] usos e ocupações diferenciados passam a disputar as antigas áreas periféricas da metrópole industrial, nas quais se mesclam favelas a condomínios fechados de luxo, pequenas indústrias a serviços, expressivos da economia mundializada [...]” (Moura, 2016, p. 9). Lencioni complementa esse pensamento ao analisar que

A forma que a metrópole assume, de maior escala territorial, ao expandir sua região, é central para a acumulação porque ela vem acompanhada da possibilidade de oferecer sobrevida às relações capitalistas, uma vez que a valorização imobiliária que acompanha o espraiamento territorial da metrópole se constitui numa das principais estratégias para a produção e concentração da riqueza social, uma vez que o predomínio da descontinuidade é estratégico para a reprodução do capital. (Lencioni, 2011, p. 55-56).

Quando uma metrópole se expande territorialmente, ela cria, por um lado, oportunidades de investimento e desenvolvimento econômico. A ampliação do espaço disponível possibilita a construção de novas infraestruturas, como imóveis comerciais, residenciais e industriais, além de áreas de comércio, serviços e lazer. Essas atividades econômicas contribuem para a geração de empregos, o crescimento do setor produtivo e, conseqüentemente, a acumulação de capital. No entanto, por outro lado, à medida que a cidade se expande, áreas anteriormente periféricas podem passar por processos de grande valorização, estimulando a especulação imobiliária,

devido ao aumento da demanda por propriedades e terrenos. Isso impulsiona o mercado imobiliário, gerando lucros para investidores e proprietários de imóveis, e contribui para a concentração de riqueza social.

Moura afirma que

Na perspectiva da metropolização, o mesmo processo avança a partir de grandes aglomerações e penetra no funcionamento cotidiano das metrópoles, como também de cidades grandes, médias e até de pequenos centros e áreas rurais, engendrando novas relações socioespaciais, portanto, novas morfologias. Assim, a condição metropolitana supera formas espaciais, embrenhando-se nas relações sociais, políticas, culturais e econômicas; prepondera-se em centralidades, compondo uma espacialidade diversa, ao mesmo tempo em que se dissemina pelo território adentro. (Moura, 2016, p. 7).

A metropolização deriva territórios peculiares, novas relações socioespaciais, cria novas centralidades e, conseqüentemente, resulta em novas morfologias urbanas, dando espaço a processos cada vez mais complexos, que promovem a homogeneidade ao mesmo tempo em que promovem a heterogeneidade; ou seja, conforme essas centralidades se destacam, a metropolização também se dispersa e se espalha pelo território em geral, acentuando as discrepâncias sociais. Isso significa que as transformações no espaço físico das cidades estão intrinsecamente ligadas às mudanças nas relações sociais, políticas, culturais e econômicas.

Complementando as perspectivas acima, Mongin afirma que “o fato metropolitano remete à expansão urbana (*urban sprawl* ou *losangelização*), à policentralidade e à presença de cidades-centro onde coexistem as *inner-cities* (os bairros da cidade-centro que reúnem as populações fragilizadas) e o setor de negócios” (Mongin, 2009, p. 195). Para o autor, a metropolização vai substituir os territórios intraurbanos, uma vez que é um fenômeno em que não há limites claros entre municípios e prevalecem os fluxos em relação aos lugares, pois

[...] enquanto a cidade clássica atrai a periferia, o seu fora, para o centro, a metrópole simboliza a reviravolta dessa dialética urbana. Não é mais a aspiração do fora para o dentro que é a prioridade, mas o inverso, uma vez que o urbano se volta para fora. Desde então a metrópole se distingue duplamente da cidade: por um lado, ela não corresponde mais a uma entidade que delimita concretamente um dentro e um fora; ela não é mais definida essencialmente por sua capacidade de acolhida e por sua vontade, mais ou menos afirmada, de integração. (Mongin, 2009 p. 196)

Desta forma, a metrópole não é mais uma entidade que delimita claramente o que está dentro e o que está fora, não há distinção entre seu espaço interno e externo. A ideia de que a metrópole se volta para fora, rompendo com a lógica de integração interna da cidade clássica,

pode ser observada no contexto brasileiro, onde os fluxos e as conexões entre os diferentes espaços metropolitanos ganham relevância.

Tratando da realidade brasileira, aproxima-se do que Dota e Ferreira (2020) abordam a respeito da metropolização, ao configurá-la como a expansão espacial do fenômeno urbano, modificando a conformação morfológica das metrópoles e imprimindo novas características, que relaciona o crescimento acelerado das cidades à ocupação de áreas suburbanas e rurais, acompanhando os meios de produção, estendendo o tecido urbano e transformando áreas rurais em áreas urbanas. Já Méo (2008) e Moura (2016) tratam a metropolização como um fenômeno que resulta em formas espaciais dispersas e fragmentadas no território, tanto planejadas como espontâneas, criando novas relações socioespaciais, centralidades e morfologias urbanas. No contexto deste trabalho, isto implica na proliferação de subúrbios, zonas industriais, periferias, cidades satélites e novas centralidades, que se tornam dependentes das metrópoles.

Dessa maneira, pode-se concluir que a metropolização se configura como a expansão do fenômeno urbano, alterando a conformação morfológica das metrópoles e modificando o território existente. Ela está relacionada ao crescimento acelerado das cidades e à concentração de pessoas, meios de produção e atividades econômicas nos centros urbanos, absorvendo antigas aldeias e estendendo o tecido urbano, abrangendo a implantação de infraestrutura, como rodovias, e a presença de serviços e equipamentos urbanos. Isso amplia a influência da cidade para além dos limites físicos do espaço urbano tradicional.

A metropolização cria centralidades, modifica a configuração territorial, gera mudanças nos padrões de consumo e estilo de vida e influencia na produção espacial, resultando em novas morfologias urbanas, tanto planejadas como espontâneas. Ou seja, ela cria centralidades que se destacam, ao mesmo tempo em que se dispersa e se espalha pelo território, acentuando as discrepâncias sociais.

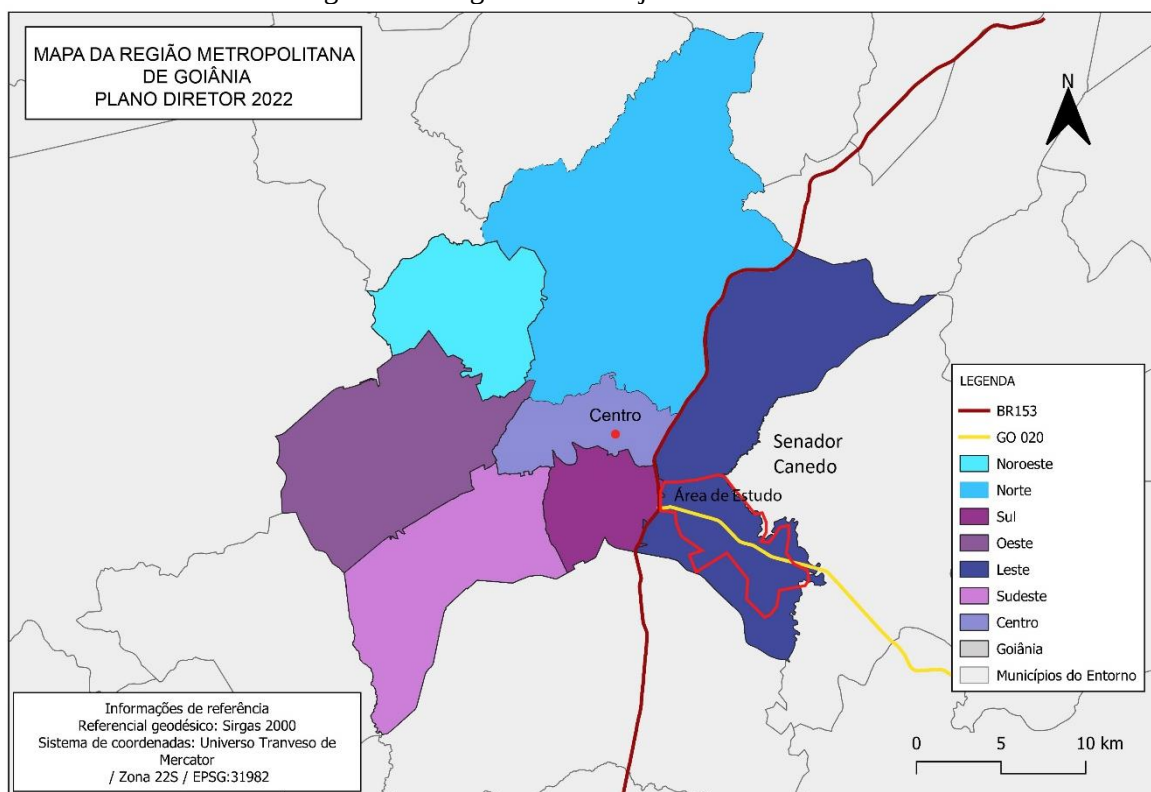
A metrópole não é mais definida por limites concretos entre municípios, já que os fluxos de pessoas, mercadorias e capitais prevalecem sobre o espaço geográfico, afetando as dinâmicas sociais, políticas, culturais e econômicas. Nesse contexto, a metropolização, ou seja, o crescimento das grandes metrópoles e a concentração de poder econômico e político nessas áreas, agravou ainda mais a desigualdade e a segregação. As metrópoles brasileiras se tornaram verdadeiros espaços de contrastes, onde áreas de alto padrão convivem com favelas e periferias precárias.

4 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO: O EIXO GO-020 E BR-153 DA REGIÃO LESTE DE GOIÂNIA

4.1 Justificativa da escolha

Este capítulo objetiva caracterizar o eixo de estudo delimitado pelas Rodovias GO-020 e BR-153 da Região Leste de Goiânia e o município de Senador Canedo (Figura 11), enquanto expressão do processo de metropolização na Região Metropolitana de Goiânia (RMG). Este trabalho partiu da premissa da análise de como ocorre a expansão urbana no eixo GO-020 e BR-153 na Região Leste de Goiânia, e como os fenômenos urbanos determinam a produção espacial, extrapolam os limites municipais e fomentam os processos de metropolização.

Figura 11 - Regiões de Planejamento de Goiânia

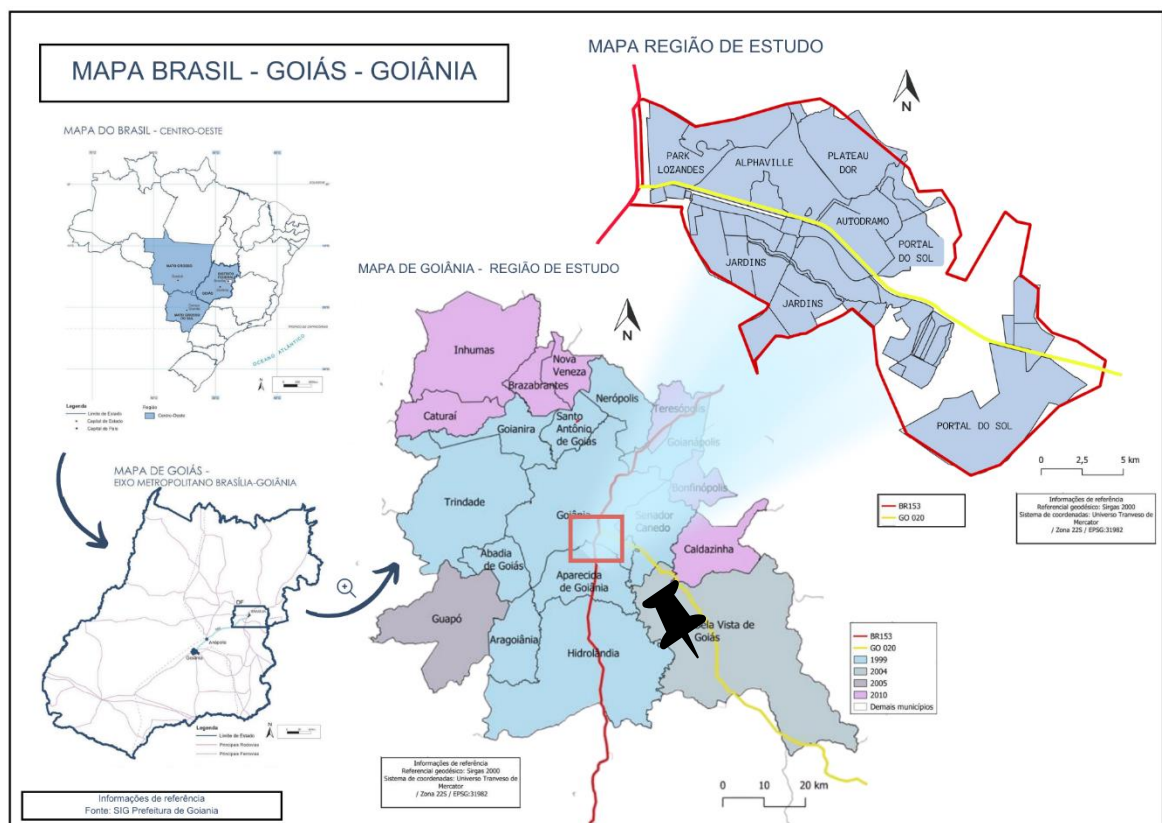


Fonte: Portal Mapa Fácil, SEPLANH SEDETEC (2017), com dados de Lei Complementar nº 349 (2022). Organizado pela autora e adaptado por: Mesquita, (2023).

Por se tratar de uma região muito extensa, delimitou-se uma área de trabalho (Figura 12) ao longo das rodovias, para abordar a expansão urbana espraiada e a consolidação do espaço metropolitano na conurbação com o município de Senador Canedo.

Dessa forma, a ênfase estará no eixo delimitado pelas rodovias GO-020 e BR-153 e o município de Senador Canedo. O principal critério para a escolha dessa região foi analisar os principais fatores presentes na direção de crescimento de Goiânia, e a conformação territorial aas últimas duas décadas, que evidencia uma expansão dispersa e a segregação e fragmentação socioespaciais. Para tanto, foram realizadas algumas pesquisas de dissertações, teses e artigos científicos que analisassem esse crescimento. Em maior quantidade, foram encontrados artigos científicos, e, em menor, dissertações e teses, especialmente de 2018 para cá, período em que os condomínios extrapolaram os limites de outros municípios, como Senador Canedo, quase chegando à Bela Vista de Goiás.

Figura 12 - Delimitação da área de trabalho na Região Leste de Goiânia



Fonte: Lei complementar nº 349, de 4 de março de 2022, organizado pela autora e adaptado por: Mesquita (2023).

A pesquisa inicial pautou-se em áreas com maior potencial e atividade de expansão periférica, tendo como foco a conurbação com o município de Senador através da implantação de uma tipologia homogênea na produção espacial – os condomínios horizontais fechados. A Região Leste exemplifica claramente esses fenômenos: localizada nos limites entre Goiânia,

Senador Canedo e Aparecida de Goiânia, os três maiores municípios da RMG, apresenta um movimento dialético e dual na dinâmica urbana contemporânea.

A Região Leste evidencia esse contraste: enquanto mais a norte, no limite com a Região Norte, estão os bairros mais pobres, a sul, entre as Regiões Central e Sul e o município de Senador Canedo, está a população mais rica, dado elucidado pela divulgação preliminar do Censo 2022.

4.2 Crescimento urbano de Goiânia

Goiânia, capital de Goiás, foi planejada e construída na década de 1930 devido à necessidade de mudança da antiga capital em função de problemas de crescimento, acesso e infraestrutura. Dessa forma, este subcapítulo aborda, brevemente, o crescimento urbano desde seu nascimento, sob a ótica de Moysés (2004), Ribeiro (2004) e Diniz (2007).

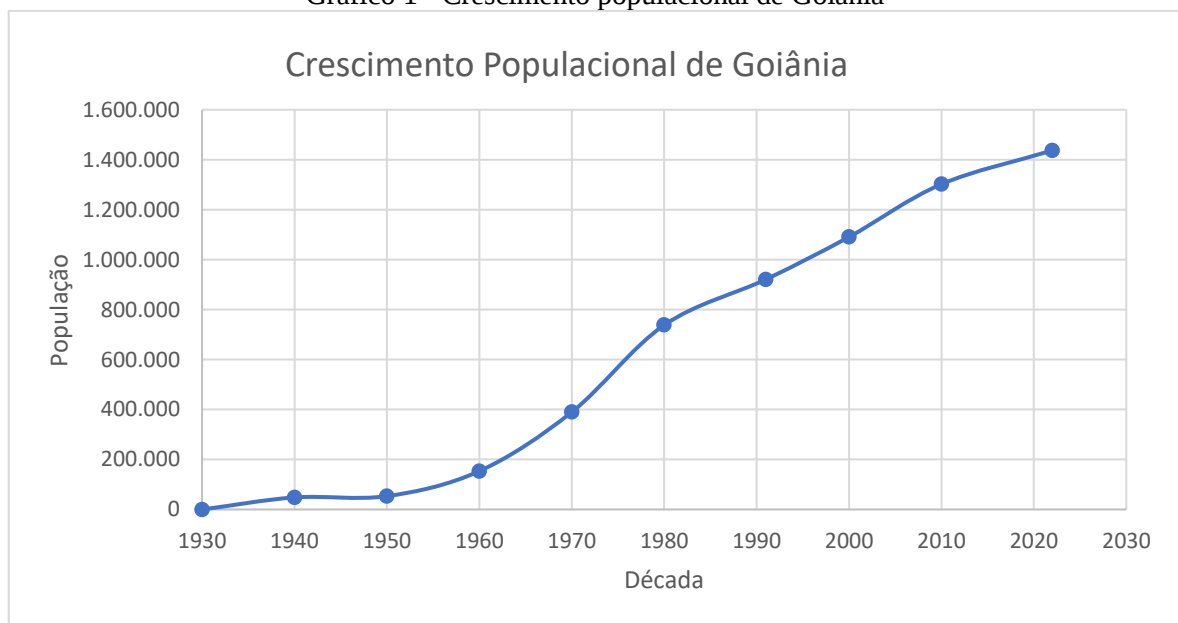
O urbanista Attilio Corrêa Lima foi contratado para projetar a cidade, com inspiração no plano de Paris e nas cidades-jardim. O plano urbanístico, planejado para população de 50 mil habitantes, incluía o núcleo Central, o Setor Norte e esboços dos Setores Sul, Oeste e Leste (que engloba Vila Nova e Leste Universitário) (Moysés, 2004).

Após a saída de Atílio em 1935, por motivos diversos, Armando de Godoy assumiu a finalização do plano urbanístico de Goiânia. Ele trouxe características das cidades-jardim para o projeto com preocupação com o controle de crescimento e criação de um bairro-jardim no Setor Sul (Goiânia, 1994). De acordo com Ribeiro (2004), até a década de 1940, o Plano Geral de Urbanização de 1938 foi consolidado, mas depois houve pressão dos proprietários de terras e especulação imobiliária, resultando em uma expansão desestruturada da cidade. Na década de 1950, a Região Leste começou a ser ocupada pela população de baixa renda, criando ocupações irregulares e vazios urbanos. A falta de infraestrutura nessas áreas levou a conflitos com os empreendedores imobiliários, resultando em pressão para ocupação. Nesse período, foram aprovados diversos loteamentos sem seguir zoneamento ou regras de ocupação.

A população pobre, expulsa para áreas distantes sem infraestrutura, entrou em conflito com os empreendedores imobiliários e pressionou pela ocupação dessas áreas vazias (Ribeiro, 2004). Os loteamentos foram aprovados sem seguir regras, levando à dispersão horizontal da cidade e baixas densidades populacionais que, aliadas à estocagem de terras enquanto ativo financeiro, conforme Fix e Paulani (2019) assinalaram, ampliaram a periferização.

Com a construção de Brasília, na década de 1960, houve uma intensificação do fluxo migratório para Goiânia, especialmente na Região Leste, com a proliferação de loteamentos e ocupações de baixa renda. A BR-153 passou a configurar um ponto importante na expansão urbana, adquirindo características de via urbana e possibilitando a proliferação de loteamentos e ocupações, como Jardim Novo Mundo (1953), Água Branca (1950) e Jardim Brasil (1952). Essas áreas tinham pouco acesso ao centro consolidado, mas ao longo do tempo foram ocupadas e estabelecidas pela iniciativa privada. A cidade duplicou sua população nesse período (Gráfico 1), ilustrada como um mosaico de colagens e fragmentos, bairros e ocupações muito díspares, em algumas partes, infraestrutura urbana, sistema viário, desenho planejado, em outras, ocupações irregulares e insalubres. Esse retrato já havia sido mencionado por Harvey (2015) ao falar da modernização das cidades.

Gráfico 1 - Crescimento populacional de Goiânia



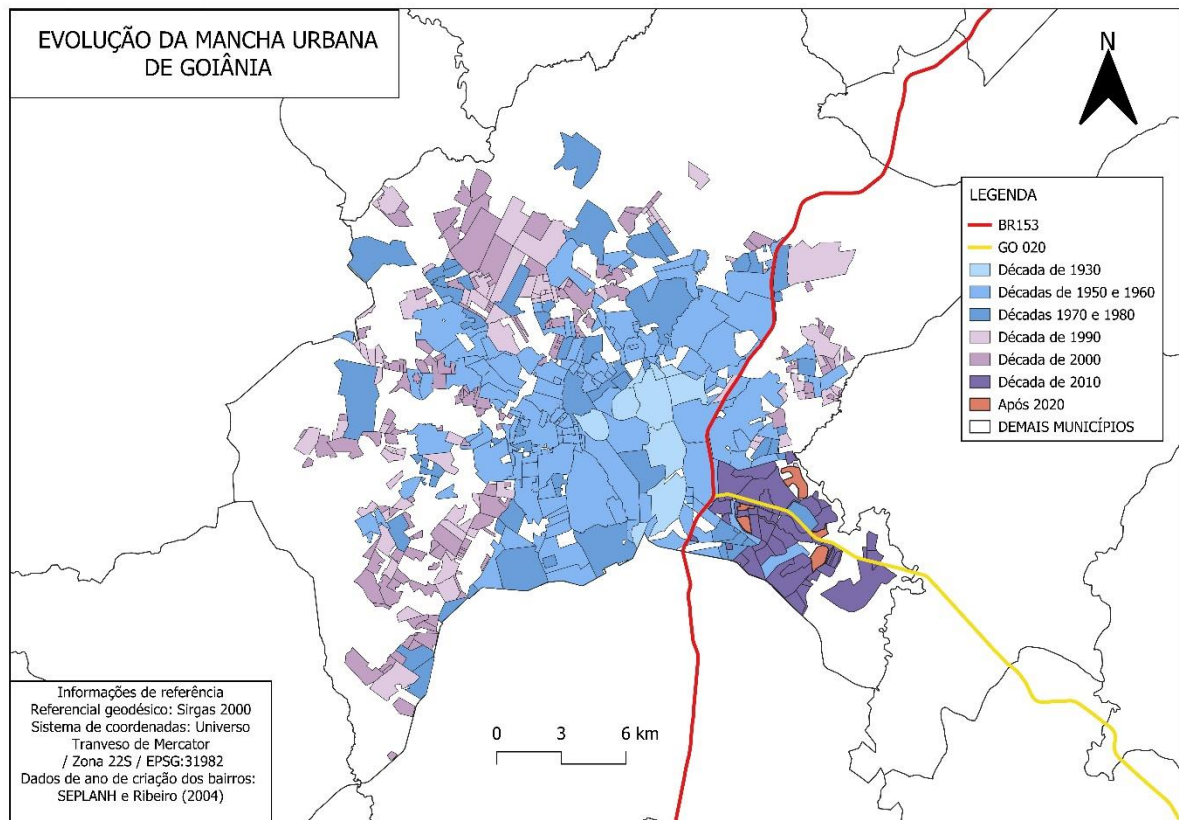
Fonte: IBGE, Censo Demográfico (1920, 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000, 2010 e 2022), adaptado pela autora (2023).

A cidade de Goiânia expandiu-se de maneira espraçada em várias direções, resultando em baixas densidades populacionais, inferiores a 200 hab/ha (IBGE, 2022). O que se pode observar no mapa de evolução da mancha urbana (figura 13), é que a cidade teve um crescimento inicial mais concentrado nos arredores do centro histórico, mas, a partir da década de 90, a população de baixa renda passou a se concentrar na Região Noroeste e as classes altas, na Região Leste. Observa-se uma tendência de crescimento ao longo de eixos de transporte e principalmente as de importantes rodovias que conectam o município a outros da RM de Goiânia. Nos quadrantes Oeste e Norte, temos um crescimento ao longo dos eixos das rodovias GO-060 e GO-070. Já nos quadrantes Sul e Leste, ao longo da BR-153, e GO-020; nessas localizações, diferentes setores da cidade estabeleceram-se, incluindo áreas residenciais, comerciais e industriais.

As rodovias fornecem acesso e conectividade, tornando as áreas adjacentes atraentes para a localização de atividades econômicas e residenciais. Segundo Simoni e Kallas (2022), na dinâmica da expansão urbana, em Goiânia, se observa a descontinuidade do território e a concentração de determinadas camadas em determinados locais, apoiadas pelo sistema viário. Este, por sinal, assim como Villaça (2001) afirma, foi um dos grandes responsáveis por esse crescimento esparso e descontínuo, pois permitiu que se chegasse à locais cada vez mais distantes, e apoiada a questões inerentes ao valor e disponibilidade da terra, evidenciaram a concentração de determinadas camadas sociais no espaço.

Sposito (2012) e Moysés (2004) também enfatizam a importância da rede viária intermunicipal e do transporte interurbano de ônibus nesse processo, facilitando a conexão entre o centro, as periferias e as cidades vizinhas.

Figura 13 - Mapa de evolução da mancha urbana de Goiânia



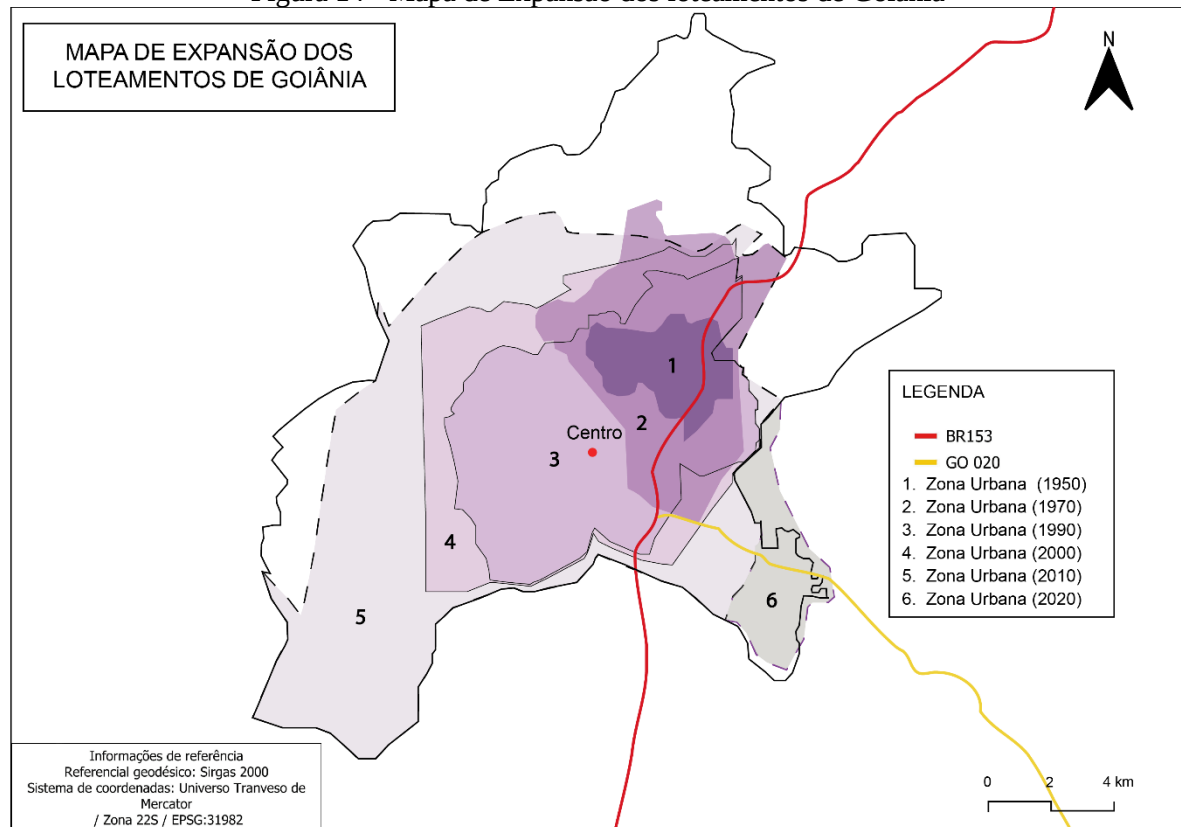
Fonte: SIRGAS (2000) com dados Portal Mapa Fácil (2022), Ribeiro (2004) e Streglio et al (2013), organizado pela autora e adaptado por Mesquita (2023).

Fazendo uma análise mais aprofundada, de acordo com Moysés (2004 p. 164 e 165), essa expansão urbana em Goiânia se deu em três vertentes (Figura 14):

1. Avanço sobre zona de expansão urbana e zona rural, tanto pelo agente privado quanto pelo público, mais concentrado nas regiões Norte e Noroeste (onde se encontra grande parte da população de baixa renda da capital);
2. Proliferação dos loteamentos clandestinos e irregulares, sobretudo chácaras na zona de expansão urbana e rural;
3. Verticalização nas áreas centrais da cidade de padrão mais elevado e, nas áreas mais afastadas do centro, através dos conjuntos habitacionais, graças à atuação e facilidades do Banco Nacional de Habitação (BNH).

Sendo assim, é marcada pela segregação socioespacial, sendo influenciada pela atuação de diversos agentes produtores do espaço, conforme exemplos apontados nas análises de Corrêa (2012), Ball (1983) e Fix e Paulani (2019).

Figura 14 - Mapa de Expansão dos loteamentos de Goiânia



Fonte: SIRGAS 2000, com dados de Portal Mapa Fácil, Ribeiro (2004) e Moysés (2004), organizado pela autora e adaptado por Mesquita (2023).

Nesse processo de transformação do espaço urbano, a atuação conjunta de agentes privados, empreendedores imobiliários e poder público desempenha um papel fundamental. Essa dinâmica é reforçada pela presença de estoques de terras para fins especulativos na área central da cidade, tornando-se alvo de desejo dos incorporadores imobiliários, que buscam obter ganhos financeiros e atender às demandas de moradia de todas as classes sociais (Moysés, 2004). A conjunção de interesses e a busca por lucros podem intensificar a segregação socioespacial na cidade, visto que a oferta de empreendimentos imobiliários pode ser direcionada para áreas mais valorizadas, atraindo a população de maior poder aquisitivo, enquanto a população de baixa renda é empurrada para áreas periféricas, com acesso precário a serviços e infraestrutura.

O crescimento econômico impulsionado pelo setor agrícola em Goiânia levou ao investimento em grandes empreendimentos urbanos como Autódromo Internacional de Goiânia (1974), Estádio Serra Dourada (1975) e a construção do primeiro shopping center da cidade, Shopping Flamboyant (1981), todos localizados na Região Leste, que impactaram significativamente a dinâmica urbana (Moysés, 2004).

A partir da década de 1980 ocorreu uma concentração de renda nos bairros Oeste, Bueno e Marista, enquanto a expansão urbana se tornava mais rarefeita nas áreas periféricas, intensificando a segregação socioespacial (Moysés, 2004) (figura 14). Já na década seguinte, até meados de 2000, houve um preenchimento desses vazios urbanos, especialmente à sudoeste e noroeste, devido á parâmetros legais no que diz respeito à ocupação urbana (Nascimento et al, 2015). A partir desse momento, o crescimento se voltou para a porção oposta.

O cenário de Goiânia atualmente traz características distintas: A Região Noroeste concentra os bairros mais pobres, enquanto as Regiões Sul e parte da Leste abrigam os bairros mais nobres. Na região Sul, estão os edifícios residenciais de múltiplos pavimentos para as classes altas, com grande concentração no entorno dos Parques Vaca Brava, Flamboyant e Areião e na região leste, centralizam-se a maior parte dos condomínios horizontais fechados.

Sendo assim, entende-se que a expansão urbana em Goiânia foi impulsionada por múltiplas vertentes, com ocupação horizontal e rarefeita, proliferação de loteamentos irregulares, verticalização nas áreas centrais e atuação conjunta de diferentes agentes produtores do espaço, resultando em segregação socioespacial e fragmentação espacial na cidade.

A cidade tem experimentado expressivas transformações desde sua criação, tanto pelo aumento populacional e expansão não-planejada, quanto pela atuação do Estado e agentes imobiliários e privados que produzem e reproduzem o espaço urbano, conforme interesses políticos e econômicos, principalmente, conforme visto anteriormente. Ao completar 90 anos em 2023, planejada para 50 mil habitantes, possui hoje, segundo dados do IBGE (2022), mais de 1,4 milhões de habitantes. E, apesar de muito jovem, a cidade cresce seguindo tendências semelhantes à outras metrópoles brasileiras: um misto de regiões díspares que configuram inúmeros fenômenos próprios do crescimento urbano, como fragmentação e segregação socioespacial, proliferação dos subúrbios elitizados e, especialmente, o desenvolvimento da metropolização provocada pela conurbação, assim como já observava Harvey (2015) a respeito da modernização das cidades.

4.3 O eixo GO-020 e BR-153

Antes de tratar do contexto histórico da região, é importante abordar a divisão de regiões administrativas de Goiânia. A estruturação das regiões de planejamento e administrativas é determinada nas leis que regem o município e sua primeira menção foi na Lei Orgânica de 1990 (Goiânia, 2012). Somente no PD de 2007 que a redação trata dessa regionalização, ainda de maneira genérica, porém dividindo o município em sete Administrações Regionais (AR), através da Lei Complementar nº 183/ 2008, “para atender de forma descentralizada os setores e bairros da cidade, com a incumbência de planejar, coordenar e executar atividades e serviços de interesse público em sua área de abrangência físico-territorial” (Lameirão et al, 2018, p. 123). Eram assim divididas: Centro, Sul, Leste, Norte, Noroeste, Oeste e Sudoeste, e serviriam para levar à administração central as demandas próprias de cada região, para ampliar a participação da comunidade nas decisões inerentes aos problemas e demandas de cada região. No entanto, o que se observa é somente a divisão regional física existe, não há ações (especialmente na redação das legislações urbanísticas) que determinem as diretrizes de implantação de gestão nas mesmas. Ao se observar especificamente a região Leste, há uma diferença abismal entre as porções norte e sul. À norte estão concentrados bairros de classes baixas e médias baixas e à sul, os condomínios fechados, ouse seja, são problemas, demandas e necessidade muito distintas que evidenciam a segregação socioespacial presente no município.

Conforme visto no capítulo anterior, o início da formação do espaço urbano da Região Leste ocorreu na década de 1950, com a ocupação de loteamentos regularizados posteriormente – Jardim Novo Mundo, Água Branca e Jardim Brasil – às margens da rodovia BR-153, até então recém-pavimentada. Por estarem localizados às margens das rodovias e limitados com Universitário e Vila Nova, se desenvolveram com infraestrutura básica, comércio e serviços para autossuficiência. Na antiga Região Sudeste estava localizada somente a Vila Redenção, financiada pelo BNH e implantada a partir de 1968, criando um vazio urbano entre Goiânia e Aparecida de Goiânia.

O Jardim Goiás, localizado na Região Sul da capital, foi aprovado em 1950, através do parcelamento da Fazenda Botafogo, mas sem grande expressão de ocupação, uma vez que essa área recém-loteada continuou nas mãos do dono da fazenda, estocada para posterior valorização (Goiânia, 1994). O próprio projeto do bairro já previa que seu uso seria destinado à residência

de camadas mais altas: traço racional, áreas reservadas à implantação de conjuntos comerciais, praças, parques, áreas livres e arborizadas e áreas destinadas à implantação de equipamentos públicos (educação, lazer, institucional) que seriam doadas ao poder público. Toda a infraestrutura urbana foi implantada (redes de água e esgoto, energia elétrica, pavimentação, transporte e equipamentos) (Abreu, 2019), o que transformou o bairro em objeto de desejo e consumo, tanto para os agentes imobiliários quanto para os futuros proprietários, escancarando a especulação, assim como Fix e Paulani (2019) defendem. Outra particularidade é a proximidade com a BR-153, na saída da cidade, facilitando (e muito) os movimentos pendulares internos e com as cidades do entorno, especialmente Brasília. Destarte, a área se tornou rapidamente mais valorizada que outros bairros da cidade.

Com a construção de dois grandes equipamentos urbanos, o Autódromo Internacional de Goiânia (1974) e o Estádio Serra Dourada (1975), a região passou a receber mais atenção, mas, somente em 1981, com a construção do Shopping Flamboyant (de propriedade do Grupo Flamboyant, de Lourival Louza, o proprietário da Fazenda Gameleiras). Por um lado, sinônimo de poder, consumo e status, o shopping, primeiro do Centro-Oeste, se tornou símbolo de modernidade e retrato da sociedade do consumo goianiense; por outro lado, era localizado no “meio do nada”, desconexo do restante da cidade; ou seja, era um lugar único, mas acessível a poucos.

A mudança no PD de 1992 marcou um ponto crucial para o Jardim Goiás, impulsionando a verticalização e o adensamento na região. A vinculação entre a construção do shopping e as transformações no PD desencadeou uma dinâmica de valorização, à medida que as demandas do mercado e as pretensões das classes mais altas convergiam para a verticalização como símbolo de status e conforto. Nesse contexto, agentes diversos, desde incorporadores até o Estado, colaboraram para a configuração do espaço urbano.

O papel do incorporador, determinando localizações estratégicas e adquirindo terrenos, entrelaça-se com o interesse do proprietário, que, no caso dessa região, era encapsulado por Lourival Louza. Este último, detendo terras estratégicas, viabilizou a transformação desses ativos em empreendimentos financeiros por meio da especulação imobiliária. O Estado, por sua vez, desempenhou um papel crucial ao facilitar a verticalização através de mudanças legislativas e ao garantir a infraestrutura necessária.

O resultado desse processo foi a formação de espaços homogêneos, com características distintas de projeto, conceito, uso e ocupação. A verticalização não apenas alterou a paisagem

urbana, mas também contribuiu para a homogeneização dessas áreas. A implantação do Parque Flamboyant em 2000 intensificou ainda mais a valorização da região, consolidando-a como um polo atrativo para residências e investimentos imobiliários.

Nos anos que se seguiram, os condomínios fechados proliferaram, atingindo os limites com Senador Canedo (voltar na Figura 14). Na ausência de grandes áreas, já comercializadas, para a implantação dos condomínios em Goiânia, se viu a oportunidade de fazê-los no município vizinho, com pequenas alterações nas características, especialmente do ponto de vista socioeconômico, mas mantendo o conceito original de condomínio horizontal fechado, “lugar de segurança e qualidade de vida”.

Esse período em curso de intensas construções e transformações evidencia a dinâmica imobiliária e a interdependência entre agentes privados, públicos e as mudanças nas legislações urbanísticas. As relações complexas entre a especulação imobiliária, a infraestrutura urbana e os interesses privados moldaram de forma significativa a configuração urbana da região compreendida por Jardim Goiás, Park Lozandes e condomínios adjacentes.

A população de alta renda goianiense concentra-se, basicamente, em duas grandes áreas, sendo a primeira nos bairros verticalizados ou em processo de verticalização, no Marista, Oeste, Bueno e Jardim Goiás. Já a população que optou por fugir do “caos”, da sobreposição de usos e dos congestionamentos, acontece em pontos específicos do território: mais a oeste em condomínios horizontais fechados de classe média, como Granville e alguns Jardins, de maneira pontual; e maciçamente à leste-sul, conforme já analisado. Esse atributo é próprio das cidades contemporâneas, uma vez que “[...] apresenta imensas áreas desarticuladas e dispersas pelo território [...] não há mais possibilidade de se formar um mapa mental do território contemporâneo [...]” (Leite & Awad, 2012, p. 48); assim, exclui-se determinadas camadas e, juntamente com a segregação provocada pelos condomínios fechados e aliada à periferização das áreas marginais por classes sociais mais carentes, aumenta-se o problema da desarticulação espacial.

4.3.1 Os condomínios horizontais fechados

A Região Leste de Goiânia contempla mais de 25 condomínios horizontais fechados (Goiânia, 2023) ocupados ou aprovados, em sua grande maioria para atender à população das camadas mais altas, conforme já abordado anteriormente,

Os primeiros implantados foram (ver Tabela 1): Alphaville Flamboyant (2000), às margens da GO-020 e Autódromo Internacional de Goiânia; Portal do Sol I e II (2000), atrás do Autódromo Internacional de Goiânia e mais próximo à divisa com Senador Canedo; Jardins Atenas (2002), abaixo da GO-020, mas distante da mesma, na divisa com o bairro de classe média baixa Jd. Mariliza.

Tabela 1 - Condomínios por ano de lançamento

Município	Incorporação	Ano	Condomínio
GOIÂNIA	FGR Urbanismo	2002	Jd. Atenas
		2002	Jd. Paris
		2004	Jd. Milão
		2008	Jd. Valencia
		2008	Jd. Verona
		2010	Jd. Munique
		2019	Jd. França
		2019	Jd. Italia
		2021	Jd. Londres
		2021	Jd. Amsterdã
	Alphaville Urbanismo AS	2001	Etapa - Alphaville Residencial Cruzeiro do Sul
		2001	Etapa - Alphaville Residencial Goiás
		2001	Etapa - Alphaville Residencial Ipês
		2001	Housing Flamboyant
		2003	Etapa - Alphaville Araguaia
	Portal do Sol Urbanismo - Tropical Urbanismo	2000	Portal do Sol I
		2002	Portal do Sol II
		2011	Portal do Sol Green (Relot.Goiânia Golfe Clube)
		2012	Portal do Sol Garden (Relot.Goiânia Golfe Clube)
		2013	Portal do Sol Reserva da Coroa
	Toctao	2021	Plateau Dor Etapa 1 - Privilege
		2021	Plateau D'or - Hub Humano
		2022	Plateau Dor Etapa 2 - Unique
SENADOR CANEDO	FGR Urbanismo	2016	Jd. Bolonha
		2016	Jd. Nápoles
		2017	Jd. Porto
		2017	Jd. Barcelona
		2018	Jd. Capri
		2019	Jd. Parma
		2022	Jd. Turim
		2022	Jd. Berlim
		2023	Jd. Roma
		2023	Jd. Frankfurt
	Alphaville Urbanismo AS	2015	Terras Alpha Residencial Goiás 1
		2015	Terras Alpha Residencial Goiás 02
		2018	Terras Alpha Residencial Goiás 03
		SEM DATA	Terras Alpha Goiás Comercial
	TROPICAL URBANISMO	2001	Cond. Alto da Boa Vista I
		2001	Cond. Alto da Boa Vista II
		2020	Cond. Solaris Laguna

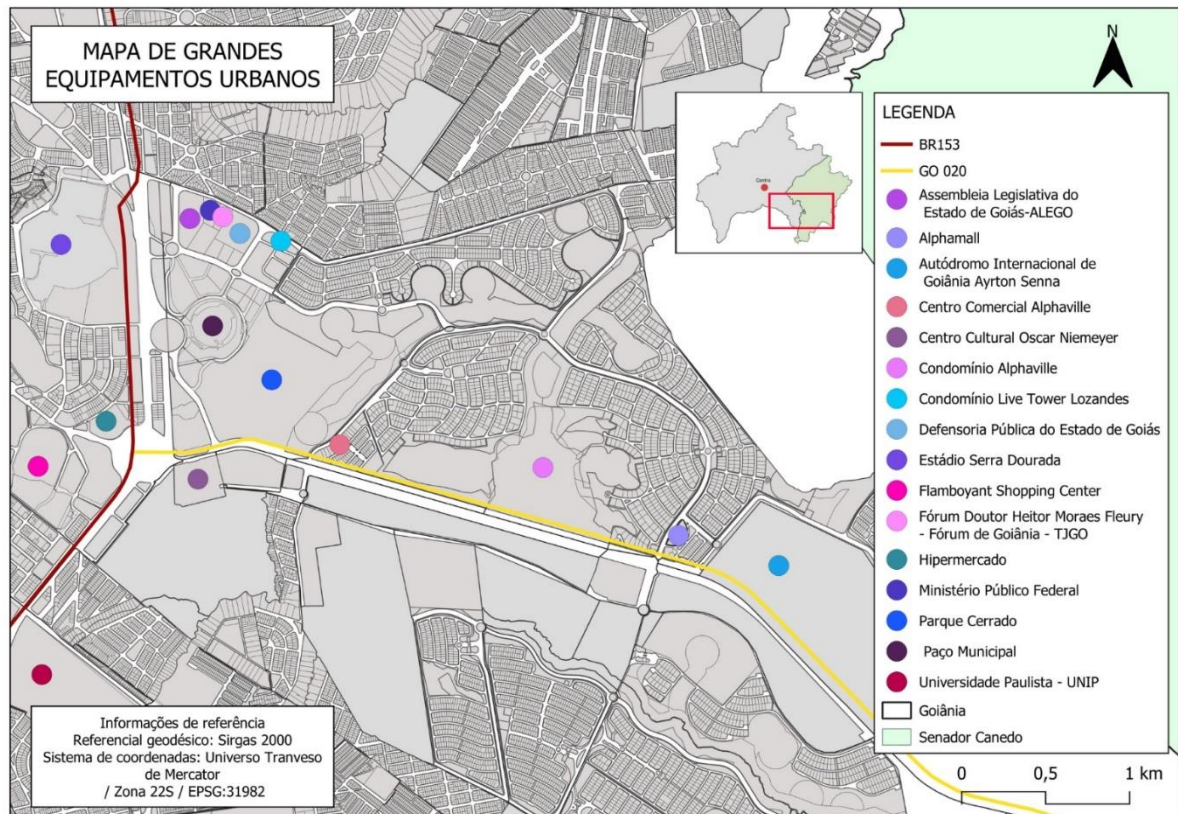
	SOUSA ANDRADE - TROPICAL URBANISMO	2022	Cond. Oásis Laguna
	COOPERA FISCO	2021	Cond. Villa Toscana
		2021	Cond. Vila Romana
	EBM	2022	Vinhas Flamboyant

Fonte: Meu Jardins (2023); FGR (2023); Seu Imóvel Goiânia (2021); EBM (2023). Compilado pela autora.

Ao observar o mapa dos condomínios pela década de implantação (Figura 16), percebe-se que a implantação desses primeiros condomínios ocorreu pelo parcelamento das fazendas Gameleiras, Santa Cruz e Santo Antônio (dados encontrados nos D-L de aprovação dos condomínios, disponível no Portal Mapa Fácil), deixando vazios urbanos na cidade: entre Jd. Goiás e Alphaville não havia espaço edificado, assim como Portal do Sol, que estava mais distante; ou seja, criaram-se espaços fragmentados. A estratégia das incorporadoras (Tropical Urbanismo, FGR, Alphaville Urbanismo) foi justamente lançar os empreendimentos mais distantes da região mais central, estimulando a ocupação mais distante e valorizando esses vazios que se formaram. Nos anos que se seguiram, muito rapidamente outros condomínios foram aprovados e implantados na região.

O incorporador imobiliário, percebendo a tendência de condominialização em Goiânia e atento à enorme valorização, viu no município de Senador Canedo, às margens das rodovias BR-153 e GO-020, outra região em potencial para implantação dos condomínios, que dispusesse da proximidade com a capital e com os grandes equipamentos (tais como Shopping Flamboyant, escolas bilíngues, centros comerciais e Jardim Goiás), além das facilidades de escoamento das rodovias (Figura 15). Esse “casamento” rendeu, até o momento, ao município mais de 25 condomínios fechados horizontais, das mais variadas tipologias: loteamentos, condomínios de casas prontas e condomínios de chácaras urbanas (voltar à Tabela 1).

Figura 15 - Mapa de grandes equipamentos na área de estudo



Fonte: SIRGAS 2000 com dados de Portal Mapa Fácil, 2022. Organizado pela autora e adaptado por Mesquita (2023).

Os condomínios horizontais promoveram a ocupação ao longo das rodovias, extrapolarem para o município de Senador Canedo. De acordo com Leopoldo (2017), a baixa de estoques de terras em Goiânia, que já estavam nas mãos dos loteadores e incorporadores, os obrigou a passar para o município vizinho, onde havia áreas vazias, para dar continuidade nesse processo de ocupação. Ao mesmo tempo, essa expansão impulsionou a ocupação do bairro Park Lozandes, na delimitação com o Jardim Goiás, a maior centralidade no município. Abaixo o bairro será abordado diretamente.

4.3.2 O Park Lozandes

A partir do PD de 92, que permitiu e incentivou o adensamento no Jardim Goiás, a dinâmica da Região Leste mudou; com o entorno valorizado, já era possível pensar a especulação imobiliária como uma realidade de ocupação para aquela região.

O Park Lozandes, aprovado como parte do parcelamento da Fazenda Gameleiras, está localizado centralizado entre Jardim Goiás, rodovias BR-153, GO-020, condomínios fechados Alphaville e bairros de classe média baixa (Jardim Novo Mundo e Água Branca).

Em 1992, o Plano Urbanístico Integrado do bairro (nomeado Parque Lozandes) foi aprovado, incluindo a criação do Parque Municipal "Jardim Botânico do Cerrado", uma das maiores áreas para implantação de parques do município. Além da criação do parque, várias áreas foram doadas para a administração pública das três esferas - município, estado e federação, indicando o caráter institucional do bairro.

Segundo Simoni e Kallas (2022), durante quase dez anos, de 1992 a 2000, o desenvolvimento do Jardim Goiás foi exponencial, mas o Lozandes continuava vazio. Foi um período destinado à especulação imobiliária fruto da valorização do entorno.

Nos primeiros anos da década de 2000, o bairro passou por um reloteamento que destinou uma nova área com densidade habitacional pré-definida (300 hab/ha) ao Loteamento Alphaville Flamboyant, ainda de propriedade de Lourival Louza. Durante esse período, foram iniciadas as construções do Paço Municipal, inaugurado em 2006, seguido pelo Ministério Público Estadual e Tribunal de Contas. Até a década seguinte, a ocupação nessa região estava restrita apenas aos equipamentos institucionais.

No Brasil, a suburbanização para as classes altas, numa tentativa equivocada de aplicar os modelos norte-americanos, mencionado no capítulo anterior, foi importado e amplamente expandido em cidades médias, trazendo uma nova tendência de ocupação com foco no individualismo e construções individuais, conforme destacado por Gehl (2013). Foi nesse contexto que surgiram os primeiros condomínios fechados de média e alta renda na região. Embora não fossem os primeiros na cidade, foi ao longo das rodovias que esses condomínios se alastraram e difundiram o novo modo de viver das elites goianas.

Essa tendência de segregação da malha urbana é reforçada por Castells (2014) quando afirma que quando as cidades se tornam palco das tensões, a elite acaba se refugiando dentro dos muros de suas comunidades, fechadas e exclusivas.

Em 2011, o D-L 3306 aprovou o reloteamento parcial do Park Lozandes, resultando em um aumento da área do Parque Municipal e na redefinição da área onde o Paço Municipal foi construído posteriormente. Nesse mesmo ano, devido à valorização imobiliária, a Construtora Queiroz Silveira lançou o complexo de edifícios Lozandes Corporate Design, que incluía um

shopping, duas torres corporativas e uma torre residencial. Esse empreendimento foi o maior de uso misto em Goiânia na época.

Quatro anos depois, seguindo a tendência de verticalização para a classe média-alta e a mudança no padrão de ocupação da região¹¹, a construtora Euroamérica lançou o complexo de edifícios Europark. Esse complexo é composto por nove torres residenciais, oferecendo apartamentos de 3 e 4 quartos, e aproximadamente mil apartamentos no total. Somando-se aos apartamentos já construídos por outras incorporadoras, o Europark concentrará cerca de 7 mil moradores no bairro, o que resultará em um significativo adensamento em um futuro próximo.

Além disso, a Euroamérica estabeleceu uma Parceria Público-Privada (PPP) com a Prefeitura para a implantação do Parque do Cerrado. Destarte, já se arquitetava que o bairro se transformaria em uma importante centralidade que fomentaria o consumo espacial por serviços e comércios especializados, sendo o “elo” de ligação entre a área mais adensada (Jardim Goiás) com a de baixas densidades (os condomínios fechados). Além disso, relembrando as definições de Sposito e Góes (2012), no que concerne à relação entre densidade, acessibilidade e o consumo espacial, o bairro passa a ter um valor cultural e simbólico para a população residente e do entorno, configurando-se como centralidade.

¹¹ Importante recordar que, inicialmente, a região é formada por bairros de classe baixa e média baixa.

5 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Ao analisar o processo de formação e produção do espaço urbano da região de estudo e o espraiamento direcionado aos municípios vizinhos, neste capítulo serão abordados como os fenômenos tratados nos capítulos anteriores ocorrem em Goiânia.

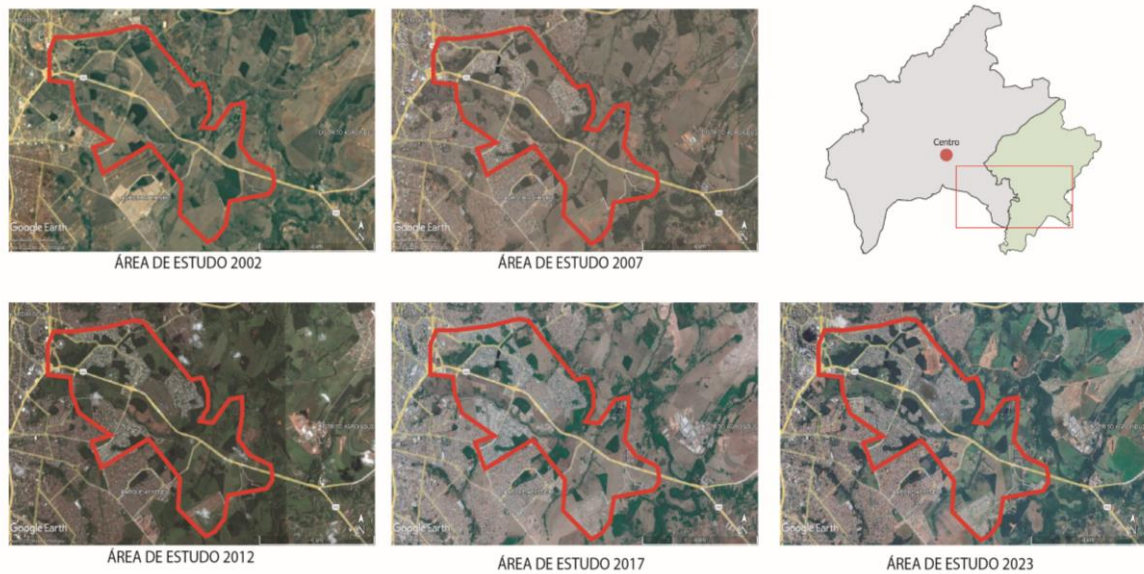
5.1 Expansão urbana, Espraiamento e Sistema Viário

A expansão urbana na porção leste de Goiânia, abordada anteriormente, é resultado de um processo tanto planejado quanto irregular e clandestino, impulsionado pela extensão da rede rodoviária, conforme destacado por Villaça (2001). A mobilidade proporcionada pelo automóvel, aliada ao modelo rodoviarista predominante no país, facilita a moradia nas periferias urbanas, especialmente para as classes mais altas, beneficiando-se das vias inter-regionais, como as rodovias GO-020 e BR-153, que propiciam deslocamentos facilitados, como apontado por Sposito e Góes (2012).

A mobilidade permitida pelo automóvel e o modelo essencialmente rodoviarista do país facilitam às classes mais altas, a moradia na periferia das cidades, uma vez que as vias inter-regionais possibilitam esses deslocamentos. Villaça (2001) assinala que, na maioria das vezes, o crescimento das cidades é atraído pelas vias regionais mais importantes, devido à capacidade de atendimento e das características técnicas superiores dessas vias e, portanto, “[...] constituem o mais poderoso elemento na atração da expansão urbana [...]” (Villaça, 2001 p. 85). É esse cenário que se observa na região estudada, pois o sistema viário inter-regional (Rodovias GO-020 e BR-153) facilita a acessibilidade aos condomínios fechados, propiciando a continuidade espacial, conforme Sposito e Góes (2012) afirmam.

Observando a explosão dos condomínios horizontais fechados na Região Leste e entorno (Figura 16) em curto período de tempo, percebe-se que nas últimas duas décadas houve grandes obras de infraestrutura viária para atender a esse novo consumo espacial. Muitas vias novas foram executadas, outras tiveram seu desenho alterado e outras já estão projetadas, seja na ação do Estado, seja na parceria entre gestão pública e incorporadores, para atender a uma demanda específica e crescente, promovendo a acessibilidade aos condomínios e entre eles.

Figura 16 - Crescimento da mancha urbana na área de estudo, de 2002 a 2023.



Fonte: Google Earth (2023d). Adaptado pela autora (2023).

As principais infraestruturas viárias, tanto por planejamento de PD (2007, principalmente), quanto pela necessidade imposta pela implantação dos condomínios e pelas PPPs, averiguadas nesse recorte nas últimas décadas, que reafirmam o sistema viário enquanto propulsor da ocupação espalhada, são (ver Figura 17):

- Duplicação da GO-020, entre o trevo do Autódromo até o município de Bela Vista de Goiás, no ano de 2017, com iluminação diferenciada, paisagismo e ciclovia;
- Extensão da Avenida Progresso e construção de ponte no Rio Meia Ponte, iniciada em 2018, que conectará Goiânia a Senador Canedo, de maneira mais rápida e direta, colaborando para a metropolização. Nessa extensão, já há adequação das vias existentes e abertura de outras para facilitar os deslocamentos;
- Construção do viaduto na Av. Jamel Cecílio (inaugurado em 2020) que facilita a ligação entre a Região Sul de Goiânia e a região dos condomínios, sem grandes interferências de semaforização;
- A recente construção (inaugurada em 2022) do Viaduto Lauro Belchior, na BR-153, com acesso pela Rua 117, no setor Leste Universitário e Av. Ribeirão Preto, no Jd. Novo Mundo. Esse viaduto facilita a acessibilidade entre Park Lozandes e região central da cidade (e, conseqüentemente, entre Senador Canedo e Goiânia). Além disso, houve adequação de geometria e criação de novas vias, melhorando a mobilidade. Porém, o fluxo de pedestres continua dificultado, necessitando ainda de melhorias, ampliações, passarelas e requalificação do espaço, que pode contribuir para a pedestrianização;

- A Av. Alphaville Flamboyant, que possui desenho em alça, com dois acessos pela GO-020, o primeiro em frente ao acesso do Centro Cultural Oscar Niemeyer, e segundo no viaduto de acesso aos condomínios, dois quilômetros à frente. A avenida faz toda a distribuição local dos condomínios Alphaville e conecta as duas margens da rodovia até a Marginal Barreiros;

- Av. Diógenes Dolival Sampaio: faz toda a distribuição de fluxo na região dos condomínios Jardins, até chegar à Av. Engler, na divisa com o bairro Jd. Mariliza e com o município de Aparecida de Goiânia;

- Av. Marginal Barreiros, quando finalizada sua construção, fará a distribuição de fluxo dos condomínios Jardins na porção sul da GO-020, conectando o bairro Chácaras Alto da Glória até a Av. Primeira Marginal Leste;

- Av. Primeira Marginal Leste faz a acessibilidade entre GO-020 e o município de Aparecida de Goiânia, próximo aos condomínios Portal do Sol;

- Av. Olinda/Gameleiras faz toda a distribuição do fluxo de veículos do Jardim Goiás para Park Lozandes e condomínios, e é um dos principais acessos à BR-153. Além disso, é nela que estão localizados alguns dos principais equipamentos urbanos institucionais: Assembleia Legislativa de Goiás (ALEGO), Ministério Público Federal e Fórum Cível, conforme será visto mais à frente (ver Figura 21);

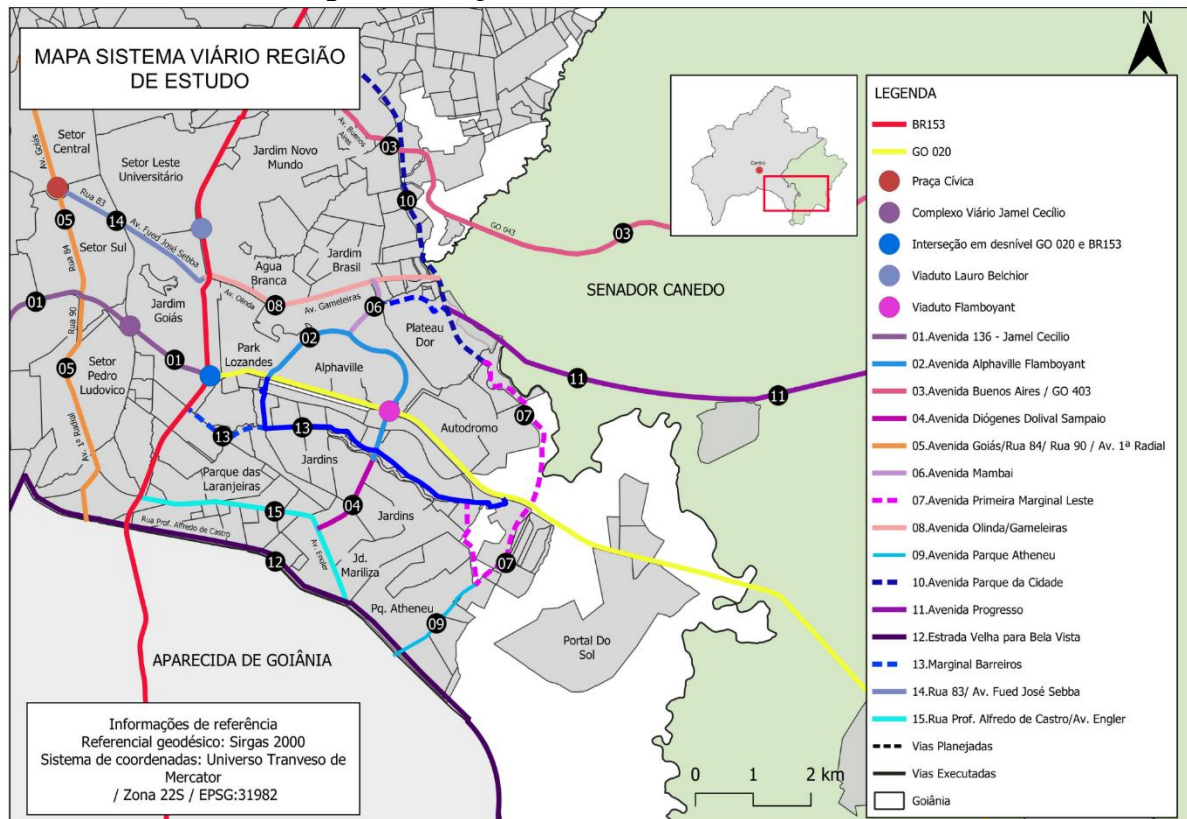
- Av. Mambai, que faz a conexão da Av. Gameleiras à Av. Alphaville Flamboyant e já conta com um acesso, em construção, ao Plateau D’or e município de Senador Canedo (rua Joaquim Nicolau), passando pelo Rio Meia Ponte;

- Extensão da Av. Primeira Marginal Leste: essa via expressa proposta no Plano Diretor, que passa atrás do Plateau D’or e Portal do Sol, fará conexão da porção norte da cidade à porção sul, passando entre os condomínios, facilitando a acessibilidade de quem vem de outras regiões, sem precisar acessar as rodovias;

- Avenida Progresso: via com construções mais antigas em uma das margens, que está em obras de duplicação, atenderá a todos os novos condomínios em Senador Canedo. Até o momento já está duplicada de Goiânia até o condomínio Vinhas Flamboyant e nas proximidades do Jardins Capri, ambos em Senador Canedo;

- Está em construção a Avenida Parque da Cidade, no Plateau D’or, que concentrará o “Hub Humano” (grande área comercial e potencial centralidade, conforme será visto no item 7.3), e contará com amplo canteiro central, ciclovia e grande faixa verde nas calçadas.

Figura 17 - Mapa sistema viário - recorte de estudo



Fonte: SIRGAS (2000), com dados de Goiânia (2022). Organizado pela autora e adaptado por Mesquita (2023).

Nesse sentido, analisando as diretrizes de planejamento da cidade, inicialmente não se esperava um crescimento tão expressivo na região, conforme Plano Diretor de 2007 (Goiânia, 2007), que direcionava o crescimento da cidade a sudoeste, não sudeste, tanto que o sistema viário não possuía estrutura ou capacidade técnica para acomodar o grande fluxo, mas conseguiu suportar o aumento da capacidade, mobilidade e acessibilidade, graças às rodovias. Entretanto, com a dispersão dos condomínios, a quantidade de moradores (e automóveis) aumentou expressivamente, exigindo investimentos na infraestrutura (ação exigida pela legislação de parcelamento do solo) com obras viárias. O empreendedor, já prevendo essa dificuldade futura, passou a considerar o investimento em infraestrutura no *masterplan*¹², não somente internamente aos muros, mas também no espaço público entre os condomínios, projetando vias mais largas, conexão entre os diversos condomínios. Isto porque, se o acesso é dificultado, a chance daquele empreendimento não ter uma boa saída de vendas é alta.

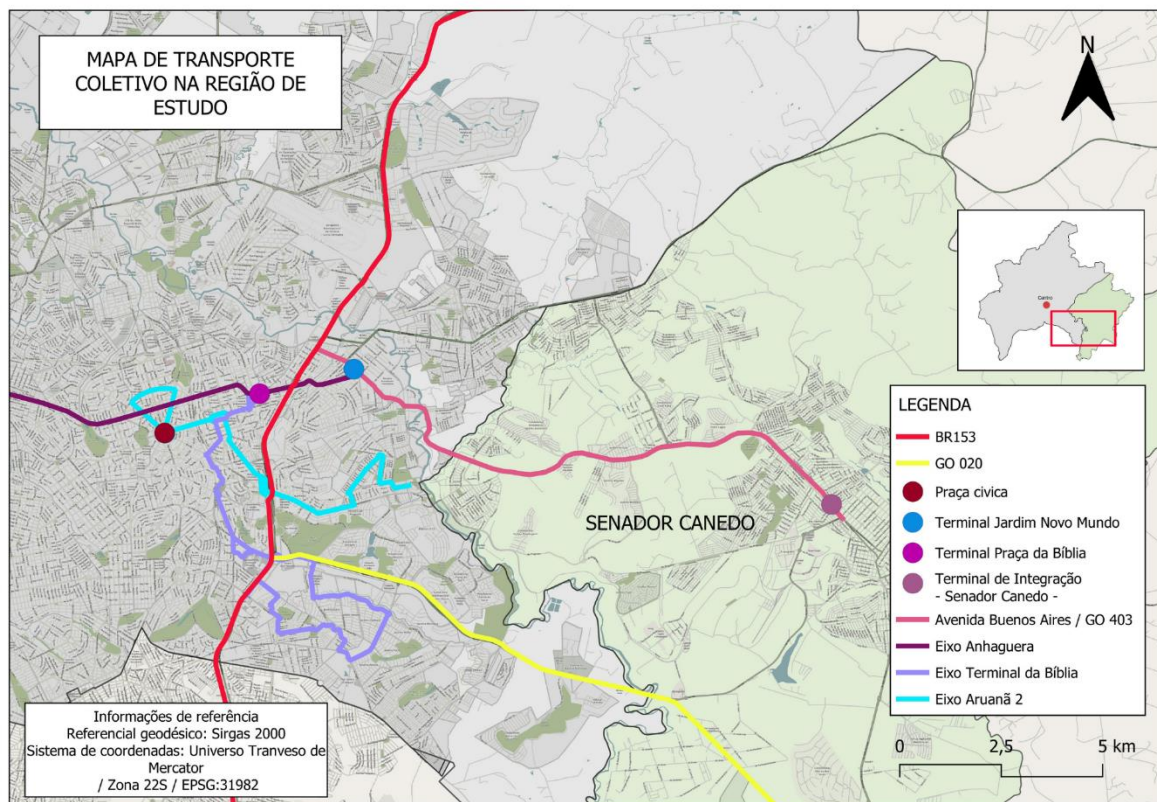
¹² O *masterplan* é um conjunto de decisões, instrumentos e propostas para o planejamento físico-espacial de uma cidade, bairro, condomínio (Archdaily, 2021).

A produção espacial da cidade na região de estudo é apoiada pelas rodovias GO-020 e BR-153, que fazem a distribuição do tráfego em direção aos bairros aqui estudados e suplantam o fortalecimento da prestação de serviços pela população de baixa renda do entorno.

Observando a relação entre rede viária e a fragmentação espacial, Sposito (2012) cita a relação entre a mobilidade propiciada pelos automóveis e o sistema viário que diminuem as distâncias, mesmo no tecido urbano descontínuo. Para quem tem automóvel, não há necessidade de morar ao lado do trabalho ou da escola, pois o carro e as vias de tráfego rápido resolvem a questão do deslocamento.

O sistema de transporte público também desempenha um papel crucial no planejamento da cidade e na consolidação da região metropolitana. A análise dos eixos principais de conexão entre Goiânia e Senador Canedo destaca a necessidade de expansão da rede de transporte coletivo para atender às diversas localidades, proporcionando alternativas eficazes para a população que não possui automóvel. Na área de estudo, há três eixos principais de conexão entre Goiânia e Senador Canedo (ver Figura 18):

Figura 18 - Mapa de transporte coletivo RMG (ampliação área de estudo)



Fonte: SIRGAS com dados RMTC e CMTC, organizado pela autora e adaptado por Mesquita (2023).

1. Eixo Anhanguera – a principal linha de transporte da Região Metropolitana, liga as duas cidades no sentido Leste-Oeste, com terminais na Praça da Bíblia e Jardim Novo Mundo, em Goiânia, e Terminal Senador Canedo na cidade homônima¹³. Apesar de não cortar diretamente a Região Leste, transporta um grande fluxo de pessoas para a região;

2. Eixo Terminal Bíblia – GO-020 – e Terminal Senador Canedo: conecta a cidade ao Terminal, passa pela GO-020, ligando bairros centrais aos condomínios fechados, fazendo a integração com outras regiões;

3. Eixo Aruanã II – Universitário – Centro: conecta o setor Central até o Conjunto Aruanã, passando pela Av. Gameleiras, no Park Lozandes, o que facilita a circulação de pessoas que partem de qualquer ponto da cidade, pois passa pela Praça Cívica, que recebe linhas de todas as regiões, e vai até a centralidade do Park Lozandes, onde há uma concentração de vários equipamentos institucionais, inclusive o Paço Municipal de Goiânia, que recebem diariamente um grande fluxo de pessoas.

Ao pesquisar em veículos de mídia, sites e artigos a respeito da qualidade do sistema de transporte da RMG, o que se constatou, por parte da avaliação dos usuários, foi a ausência de informação dos horários, longos períodos sem passar uma linha específica, atrasos, lotação, insegurança, má qualidade dos ônibus, má conduta dos motoristas e tantos outros (Instituto Federal de Goiás, 2018). Uma grande parte da população que utiliza o transporte público na RMG vem de Senador Canedo, com destino ao Terminal Praça da Bíblia (Rede Metropolitana de Transporte Coletivo - RMTTC), tendo a maior extensão em quilometragem de rede, reafirmando a necessidade de expansão da rede sistema de transporte coletivo ocorrendo em paralelo com a malha urbana (Pires et al, 2020).

Esses são aspectos de extrema importância, considerando a afirmação de Villaça (2001) sobre como a acessibilidade, por meio do sistema de transporte público, valoriza os terrenos, tornando-os polos atrativos para conjuntos edificados. Essa valorização acaba por potencializar novos usos e ocupação na região, resultando na implantação de mais condomínios fechados na conurbação com Senador Canedo, bem como a construção de tantos outros que atendam às demandas dessa população específica.

Apesar de as camadas de alta renda não necessitarem primariamente do sistema de transporte público, a acessibilidade é fundamental para a classe proletariada que trabalha nesses

¹³ O Eixo Anhanguera possui extensão de 13,5km e conecta os municípios da RMG: Goianira, Trindade e Senador Canedo, passando por Goiânia. Conta com 5 terminais de integração e recebe cerca de 200.000 usuários em dias úteis.

condomínios, incluindo funcionários, diaristas, seguranças e toda a população que trabalha no comércio local, entre outros.

O carro próprio (ou moto), depois da casa própria, está no imaginário do brasileiro. Esperar horas para embarcar, passar outras tantas dentro do ônibus e não ter abrigos que protejam do sol e chuva deixam a grande parcela da população em desvantagem. Historicamente, os governos federais sempre investiram no transporte individual, seja pelos incentivos ao carro próprio, com a isenção de impostos, seja pelo investimento na infraestrutura viária, pois “[...] se o Estado privilegia o transporte individual construindo vias expressas, está privilegiando as condições de deslocamento dos proprietários dos automóveis.” (Villaça, 2001 p. 181). No que concerne ao transporte público, há sim um investimento na rede, sendo que a própria Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo (CMTCC) juntamente ao governo estadual tem investido em tarifas que beneficiam uma parcela da população, como Cartão Família, Passe Livre Estudantil e Bilhete Único, como forma de baratear os custos para o usuário. No entanto, se não houver o investimento conjunto entre frota, redução de tarifário e infraestrutura viária, o sistema não melhora.

Considerando a valorização dos terrenos pela acessibilidade proporcionada pelo transporte público, é fundamental investir na expansão e melhoria desse sistema, alinhando-o ao crescimento urbano. A experiência internacional, como o exemplo de Bogotá, que mudou o conceito de transporte de massa e passou a incentivar o uso da bicicleta em complemento ao transporte público, sugerindo a criação de redes ampliadas de ciclorrotas, ciclovias e ciclofaixas, além de terminais de integração adaptados para bicicletas (Morato, 2015). Usando a cidade como exemplo, em Goiânia, especialmente na área estudada, poder-se-ia:

1. Estudar a criação de uma rede ampliada de ciclorrotas, ciclovias e ciclofaixas, entremeando-as entre os muros dos condomínios, ampliando sua extensão em toda a área da RMG, facilitando a acessibilidade por transporte limpo entre os municípios (e não somente em ciclovias nas rodovias). Essa ampliação provocaria uma transformação positiva e com segurança nas ruas, seriam criados espaços convidativos ao ciclista, com área de descanso, arborização adequada e segurança;

2. Criar terminais de integração ou adaptação dos existentes para oferecer infraestrutura de bicicletário, armários e todo o necessário para que o usuário faça parte do percurso de bicicleta e restante de ônibus; também incluir nesses terminais equipamentos sociais e culturais que estimulem seu uso;

3. Criar bicicletários em áreas públicas;

4. Educar a população para o uso das bicicletas. As bicicletas de aluguel (disponibilizadas por empresas como Itaú e Unimed) figuraram por um tempo na cidade, porém com estações de aluguel somente nas áreas mais centralizadas, não atingindo a população que a usa não somente para lazer, mas como meio de transporte.

Em síntese, a expansão horizontal promovida pelos condomínios fechados na região leste de Goiânia intensifica desafios urbanos, demandando investimentos em infraestrutura que priorizem o transporte individual em detrimento do coletivo. A acessibilidade proporcionada pelas rodovias contribui para a fragmentação socioespacial, enquanto o sistema de transporte público enfrenta desafios que impactam negativamente a mobilidade da população. Esses aspectos serão explorados mais detalhadamente no próximo subcapítulo, que aborda os efeitos da suburbanização na área de estudo, destacando a segregação e fragmentação socioespacial.

5.2 Os efeitos da suburbanização na área de estudo: segregação e fragmentação socioespacial

Ao analisar a produção espacial do recorte da Região Leste estudado neste trabalho, observa-se uma paisagem marcada pela dicotomia. A expansão do tecido urbano explicita as diferenças socioespaciais e econômicas, na existência de periferias as quais coexistem diferentes classes que, conseqüentemente, segregam o espaço, tal qual Caldeira (2000) defende ao abordar especificamente os condomínios fechados enquanto reprodução da segregação da cidade contemporânea.

Villaça (2001, p. 133) assinala que “[...] as forças atuantes sobre a estruturação de nossas metrópoles produzem uma resultante que tende a fazer com que estas tenham apenas uma área de grande concentração das camadas mais altas.”. Ou seja, conforme analisa-se o perfil econômico nos diversos bairros do município, percebe-se que a maior renda da cidade se concentra em uma área que engloba parte da Região Sul (Jardim Goiás, Setor Marista e Setor Sul) e parte da Região Leste (condomínios horizontais fechados), conforme será visto nos próximos parágrafos. A tendência é que essa população se concentre cada vez mais nas áreas suburbanas de baixas densidades, conforme Limonad (2007) assinala, fugindo de locais “caóticos”.

Villaça (2001) cita Mayer e Kohn ao tratar da suburbanização da alta renda, na qual

As áreas residenciais de alta renda tendem [...]: 1. a prosseguir a partir de um dado ponto de origem ao longo de determinadas vias, ou em direção a outro núcleo existente de edificações, ou centros comerciais; 2. A progredir em direção a terrenos altos, livres de riscos de inundação e a se espalhar ao longo das bordas dos lagos, baías, rios ou oceanos [...]; 3. A crescer em direção às áreas que apresentam uma região rural livre e aberta, afastando-se dos “becos sem saída” bloqueados por barreiras naturais ou artificiais; 4. A crescer em direção dos líderes da comunidade; 5. As tendências de movimento de escritórios, bancos e lojas puxam os bairros residenciais mais caros na mesma direção geral da cidade; 7. O crescimento das áreas residências de alta renda permanece numa mesma direção, por um longo período de tempo; 8. As áreas de apartamentos de luxo tendem a se estabelecer próximo ao centro, em antigas áreas residenciais; 9. Promotores imobiliários podem desviar a direção de crescimento das áreas residenciais de alta renda. (Mayer; Kohn apud Villaça, 2001, p. 317 318).

Ao relacionar esses pontos ao cenário brasileiro, nota-se que muitas das tendências identificadas no caso norte-americano são observáveis nos processos de urbanização e formação de subúrbios de alta renda no Brasil, indicando similaridades nas dinâmicas imobiliárias e na busca por determinados padrões de vida.

Na análise da área de estudo na Região Leste de Goiânia, especialmente na conurbação com Senador Canedo, se observam os itens 1, 2, 3, 5, 7 e 9, por algumas razões.

No Item 1, conforme visto acima, a maior concentração de riqueza de Goiânia se localiza em um perímetro (com exceção do Setor Bueno) que engloba bairros das Regiões Sul e Leste, em uma tendência de crescimento direcionado, a partir do Jardim Goiás e, em parte, impulsionado pela construção de grandes equipamentos (como já visto na figura 15) nesse bairro. Os condomínios ao longo da GO-020 seguiram essa direção e se instalaram paralelamente à rodovia, o que facilita os movimentos pendulares e a distribuição de tráfego.

Os Itens 2 e 3 são pertinentes ao se identificar que, para viabilizar a implantação de condomínios horizontais fechados, há necessidade de áreas extensas e atrativas, próximas a paisagens naturais, como lagos ou áreas de preservação ambiental. Normalmente, elas estão localizadas nas áreas suburbanas ou rurais, e em Goiânia não é diferente. Observou-se a tendência para a Região Leste e foi nessa direção que os grandes incorporadores investiram, percebendo essa relação entre a imagem e o imaginário do morar.

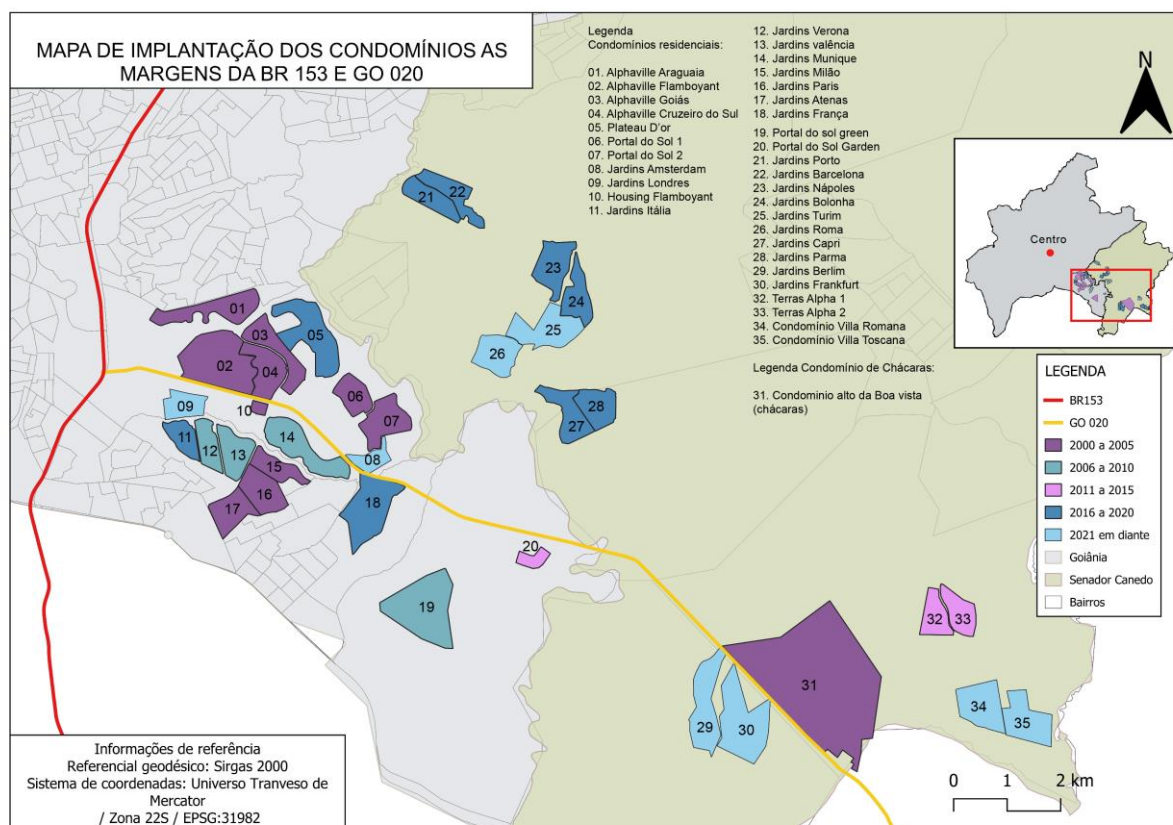
O Item 5 assinala que, embora esses condomínios estejam localizados em áreas mais afastadas, eles estão bem conectados às rodovias, facilitando o acesso a centros urbanos e a outros serviços essenciais, como escolas, hospitais, supermercados e centros comerciais. O Jardim Goiás, por ser uma centralidade urbana de forte expressão, abriga atividades econômicas e serviços, atraindo a população que consome determinado produto, especialmente de perfil

socioeconômico mais alto. A centralidade do bairro se expande e tem atraído uma outra centralidade, no Park Lozandes, para público específico, conforme será visto no item a seguir. Em pouco anos, haverá outra centralidade nos espaços entre os condomínios: centro comerciais, escolas, centro de saúde, centro gastronômico e de conveniências.

Por fim, os Itens 7 e 9, que tratam da localização, identificam que ela é definida, em parte, pela disponibilidade de áreas atrativas, conforme visto nos itens 2 e 3, pela permissividade da legislação urbanística. No entanto, o que definiu a localização (a Região Leste) de implantação dos condomínios, dentro de uma infinidade de áreas “disponíveis”, não foi somente a extensão e a beleza e a disponibilidade de terrenos, mas as preferências dos incorporadores e da demanda do mercado imobiliário, como já abordado no item 4.3. A ação de quem produz o espaço urbano é fundamental nesse processo, que direciona o crescimento para onde julgar mais rentável. Os promotores imobiliários aliados aos proprietários das terras (grupos imobiliários, donos das fazendas), determinam onde, quando, como e a que camada social atenderá o próximo loteamento fechado. O mapeamento dos condomínios fechados por período de implantação (Figura 20) evidencia a progressiva ocupação do território, criando vazios urbanos entre os núcleos construídos, implantados, inclusive, para alavancar o crescimento naquela direção e “exigir” a implantação de infraestrutura e, conseqüentemente, valorizar mais o que está próximo à área consolidada.

Ao se relacionar a expansão urbana na Região Leste de Goiânia com o modelo de Limonad (2007), observa-se uma dispersão caracterizada pela atuação do agente privado, especialmente o empreendedor imobiliário (como FGR Urbanismo, Alphaville Urbanismo e Toctao), aliado aos grandes proprietários de terras da região (principalmente na figura de Lourival Louza, conforme assinalado anteriormente), na qual há a dispersão das camadas mais altas em zonas residenciais de baixas densidades, em que “novos núcleos urbanos se formam articulados às redes de infraestrutura de transporte rodoviário e ferroviário, assim como à proximidade de aeroportos” (Vasconcelos, 2013 p. 20), resultando num tecido urbano fragmentado e desarticulado, com características de segregação socioespacial, conforme mostra a figura 19 ao retratar a fase de implantação dos condomínios fechados ao longo da GO-020.

Figura 19 - Mapeamento dos condomínios fechados por período de implantação



Fonte: SIRGAS (2000), com dados de Goiânia (2022). Organizado pela autora e adaptado por Mesquita (2023).

Essa apropriação da área rural para a construção de grandes equipamentos e condomínios fechados, como Nestor Goulart (*apud* Reis; Bentes, 2016) já afirmava, cria vazios intersticiais em núcleos urbanos de diferentes dimensões, nos quais a descontinuidade das partes edificadas amplia a fragmentação do território apoiada pelas vias de transportes inter-regionais que oferecem os deslocamentos mais rápidos e mais diretos, conforme visto no item anterior.

Além disso, a ocupação fragmentada força a atração das atividades do setor terciário e comércio para atender a essa camada específica, reduzindo as distâncias. Ao mesmo tempo em que são criadas novas centralidades, conforme será visto a seguir, o caráter dos subcentros do entorno é alterado, uma vez que os bairros populares coexistem no mesmo espaço dos condomínios fechados (fechados horizontais e verticais). São produzidas duas cidades distintas: a dos ricos e a dos pobres que, na maioria das vezes, coexistem no mesmo espaço, que segrega as camadas mais altas, na qual dominam “[...] as forças que representam os interesses de consumo (condições de vida) das camadas de mais alta renda.” (Villaça, 2001 p. 328).

Na região que contempla uma boa parte dos mais importantes equipamentos urbanos da cidade – Paço Municipal, Centro Cultural Oscar Niemeyer, Estádio Serra Dourada, Autódromo Internacional Ayrton Senna, Shopping Flamboyant e inúmeros condomínios fechados – retorna-se a Guironet *et al.* (2016) para compreender que esses equipamentos redesenham a dinâmica urbana e determinam onde serão os principais investimentos públicos e a forma como os agentes privados interferem na produção espacial, que exclui determinadas camadas e aumenta o problema da desarticulação espacial. Caldeira (2000) assinala que o deslocamento das classes altas tem provocado um novo cenário, “[...] reformulando o padrão espacial e segregação social [...]” (Caldeira, 2000 p. 241). Isto é, este deslocamento amplia a segregação socioespacial, uma vez que apresenta peculiaridades relativas à localização, ao perfil socioeconômico do morador e à existência de equipamentos de uso coletivo.

A segregação socioespacial torna-se visível na demarcação física dos condomínios fechados, com barreiras, muros e grades que restringem o acesso. Algumas características evidenciam esse processo:

- Acesso restrito e controle de acesso: Os condomínios fechados têm barreiras físicas, portarias e sistemas de controle de acesso, o que restringe a entrada e a circulação de pessoas externas, criando uma divisão entre os moradores do condomínio e o restante da cidade, ampliando a segregação espacial;

- Homogeneidade social e econômica: Os condomínios fechados tendem a atrair pessoas com características socioeconômicas semelhantes, como renda e padrões de consumo. Isso pode resultar em comunidades homogêneas e segregadas do ponto de vista social, com pouca diversidade econômica e cultural;

- Serviços exclusivos: Os condomínios fechados oferecem serviços e infraestrutura exclusivos para seus moradores, como áreas de lazer, segurança privada, academias e espaços de convivência, que não estão disponíveis à população, ampliando a segregação;

- Segurança percebida: Embora os condomínios fechados possam oferecer um ambiente percebido como mais seguro para os residentes, essa sensação de segurança pode levar à desconfiança e ao medo do ambiente externo, o que pode reforçar a segregação entre os moradores e os bairros do entorno;

Os condomínios fechados se apresentam como ilhas dentro do tecido urbano, valorizando o entorno com atividades e serviços direcionados à população de alta renda. A autossegregação, evidenciada na diferenciação entre condomínios, revela características

socioeconômicas distintas mesmo dentro da mesma tipologia, pois estes “[...] são propriedade privada para uso coletivo e enfatizam o valor do que é privado e restrito ao mesmo tempo que desvalorizam o que é público e aberto na cidade [...]” (Caldeira, 2000 p. 258), e as características diferem muito entre eles.

Essa diversidade socioespacial é observada não apenas entre condomínios, mas também dentro de um mesmo empreendimento, onde características das casas à venda variam conforme a tipologia, localização e oferta de infraestrutura. A segregação socioespacial se torna visível e, muitas vezes, explícita, seja na demarcação de seus limites por muros e grades, seja no tipo de serviço e comércio que atendem à uma demanda específica, seja, inclusive na segregação entre os próprios condomínios, a autosegregação,

Para Rogers (2005, p. 9), “[...] a cidade tem sido encarada como arena para o consumo. [...] Paradoxalmente, nesta época global de democracia em ascensão, cada vez mais, as cidades estão polarizando a sociedade em comunidades segregada.”. A segregação socioespacial se manifesta não apenas entre condomínios fechados, mas também na coexistência de bairros populares e condomínios de alta renda no mesmo espaço. A criação de duas cidades distintas, uma dos ricos e outra dos pobres, amplia as disparidades e contribui para a desarticulação espacial na Região Leste.

Há ainda, um outro fenômeno que tem sido percebido com relação aos condomínios fechados, a autosegregação, que é caracterizada pela segregação entre os próprios condomínios, que se diferem socioespacialmente. Ao falar na autosegregação, serão observadas as características socioeconômicas das casas dos condomínios, através da morfologia urbana, da dimensão dos lotes e oferta de infraestrutura de lazer, conveniências e área de lazer e das características arquitetônicas das casas à venda em sites de imóveis de luxo.

Observando as características acima com foco nos condomínios fechados localizados na área de estudada, foram considerados os três maiores grupos incorporadores (Alphaville Urbanismo, FGR e Portal do Sol Urbanismo) e aqueles mais próximos às rodovias de estudo (Figura 20 e Tabela 2):

Figura 20 - Características morfologia urbana condomínios por foto de satélite. Alphaville Flamboyant (20a) - Portal do Sol I (20b) - Jardins Atenas(20c) - Jardins Roma, Capri(20d).



Fonte: 20a Google Earth (2023e), 20b Google Earth (2023f), 20c Google Earth (2023g), 20d Google Earth (2023h).

1. O Lot. Alphaville Flamboyant (incluindo os residenciais Araguaia, Flamboyant, Goiás e Cruzeiro do Sul) possui generosas extensões verdes, áreas de preservação, lagos e normas de ocupação que exigem grandes áreas de permeabilidade. O próprio traçado, mais orgânico, segue a topografia natural do terreno, mesmo que o aproveitamento de lotes não seja o melhor. Construído entre 2000 e 2005, tinha como objetivo atender uma parcela mais alta da população¹⁴, com densidades muito baixas, em lotes de áreas de 800m² em média (figura 21).

2. Portal do Sol I tem características mais simples: apesar de possuir lotes entre 360 e 800m², a imensa maioria possui média de 360m². Dentro dos limites do condomínio não há áreas verdes extensas, estão mais concentradas na arborização de calçadas e interno aos lotes; as casas também possuem padrões de acabamentos mais simples.

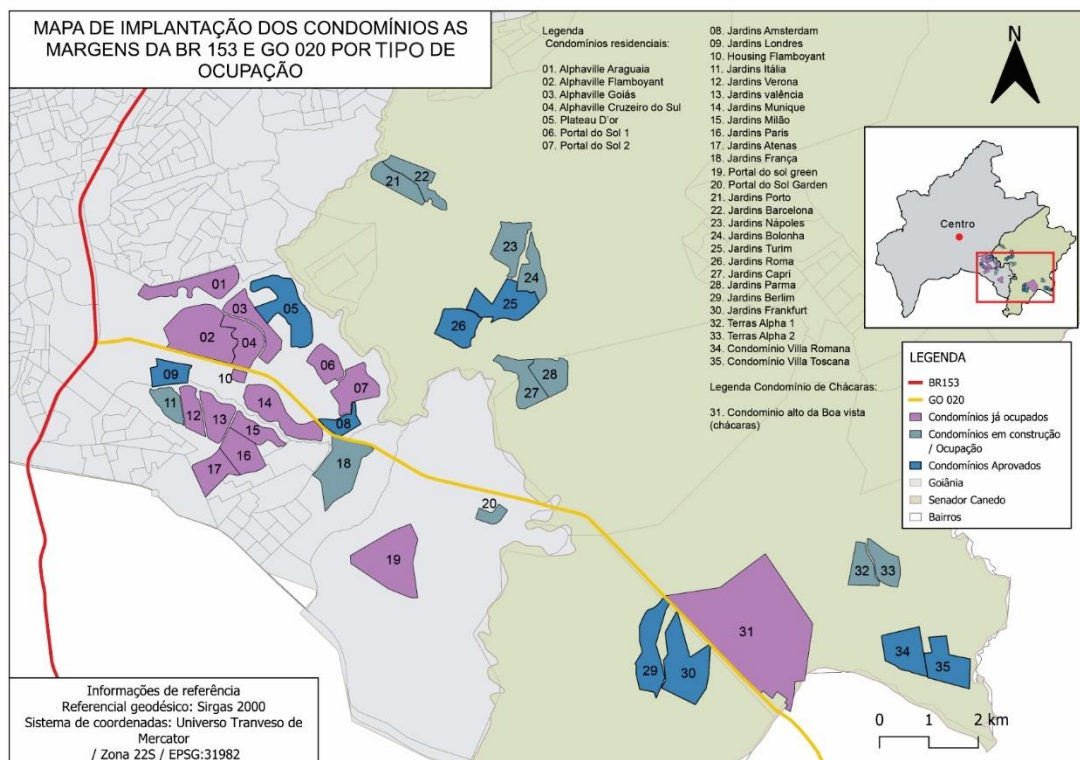
3. Jardins Goiânia: o caso condomínios Jardins (FGR) traz algumas peculiaridades. Há uma tipologia presente nos condomínios construídos na margem sul da GO-020 e outra na margem norte, mais próximo do município de Senador Canedo. A sul, os condomínios mais

¹⁴ O *masterplan* do Plateau D'or também traz essas características, no entanto, não será tratado especificamente dele, pois a implantação dos condomínios é muito recente (a partir de 2021) e ainda não oferece uma visão do todo.

antigos (Atenas, Paris, Munique, Milão e Verona, construídos até 2010) se caracterizam por lotes com áreas médias entre 600 e 1000m², grandes áreas de lazer compostas por lagos, quadras de esportes, academias, bosques, entre outros. A norte, os condomínios, buscando atender à uma demanda da população de uma classe média/média alta, possuem lotes menores, com uma média de 350/400m², porém ainda mantêm as grandes áreas de lazer, o que é uma das características presentes em todos os Jardins.

4. Os condomínios Jardins localizados no município de Senador Canedo (Parma, Capri, Turim, entre outros) já trazem outras características. Eles possuem as áreas de lotes menores, primeiro para atender a outra parcela da população que também busca a segurança dos muros, porém não pertence às classes altas, e segundo, por não se localizar em Goiânia, o que já reduz o valor do terreno. Há, ainda, uma nova modalidade em que a incorporadora oferece a possibilidade de aquisição do lote e da casa construída (Berlim e Frankfurt).

Figura 21 - Mapa de Implantação dos Condomínios por tipo de ocupação.



Fonte: SIRGAS (2000), com dados de Goiânia (2022). Organizado pela autora. Adaptado por Mesquita (2023).

Tabela 2 - Tipologia de lotes dos Condomínios Fechados.

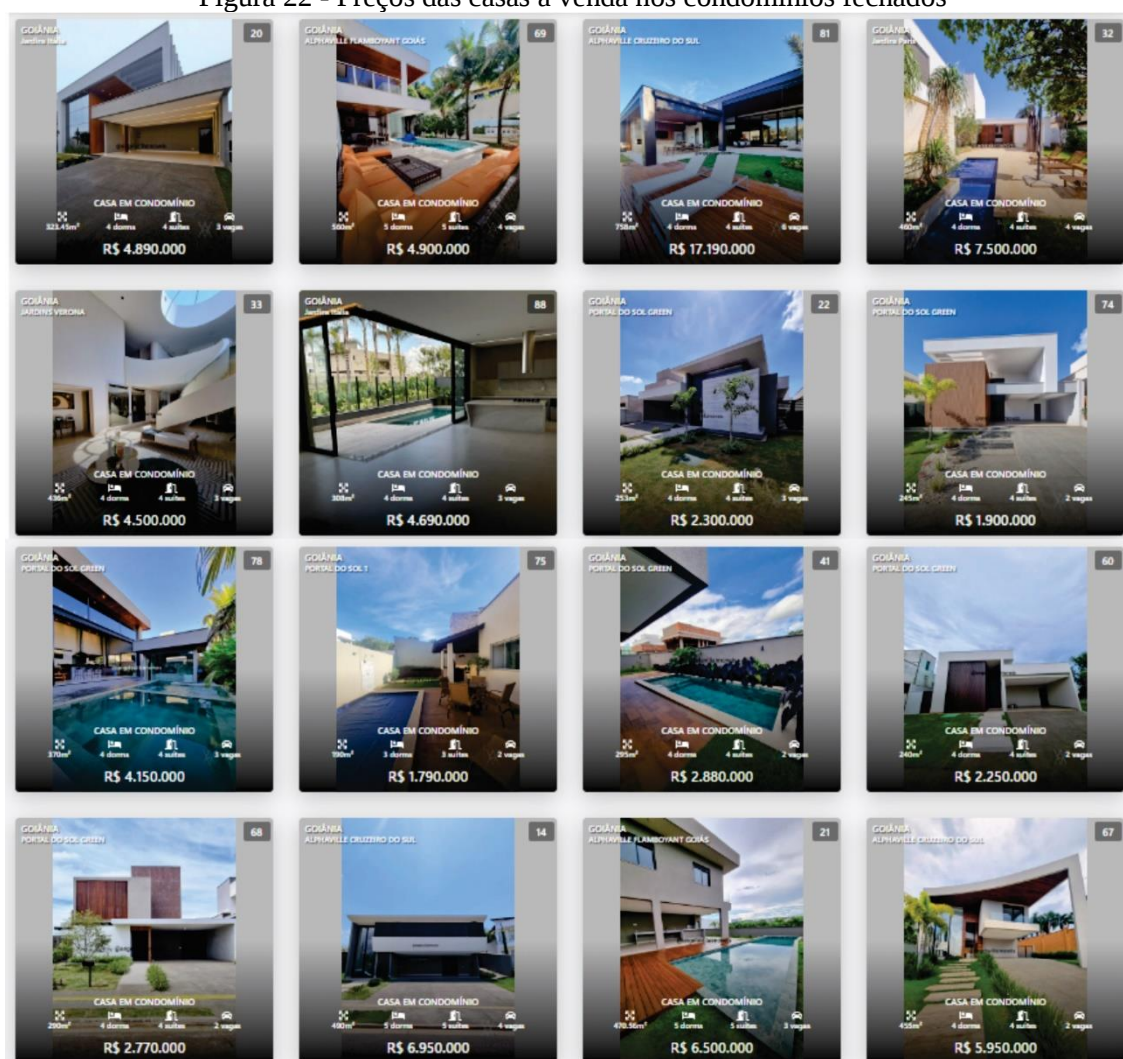
Ano	Incorporação	Condomínio	status	tipologia	Área Lote	Obs.
2002	FGR Urbanismo	Jd. Atenas	Ocupado	loteamento	434 a 1027m ²	
		Jd. Paris	Ocupado	loteamento	648 a 1099m ²	
2004		Jd. Milão	Ocupado	loteamento	648 a 1026 m ²	
2008		Jd. Valencia	Ocupado	loteamento	380 a 660 m ²	
		Jd. Verona	Ocupado	loteamento	450 a 1000 m ²	
2010		Jd. Munique	Ocupado	loteamento	648 a 1559 m ²	
2019		Jd. França	Em construção/ implantação de infra	loteamento	405 a 675m ²	centro comercial externo
		Jd. Itália	Em construção	loteamento	525 a 1055m ²	
2021		Jd. Londres	Em construção/ implantação	loteamento	512 a 1330m ²	
		Jd. Amsterdã	Em construção/ implantação	loteamento	301 a 704m ²	
2001	Alphaville Urbanismo AS	Etapa - Alphaville Residencial Cruzeiro do Sul	Ocupado	loteamento	700 a 2100m ² - média 700m ²	
		Etapa - Alphaville Residencial Goiás	Ocupado	loteamento	580 a 1600m ² - média 600m ²	
		Etapa - Alphaville Residencial Ipês	Ocupado	loteamento	550 a 1300m ² - média 600m ²	
		Housing Flamboyant	Ocupado	habitação seriada	casas seriadas	
2003		Etapa - Alphaville Araguaia	Ocupado	loteamento	500m ² a 1750m ² - média 525m ²	
2000	Portal do Sol Urbanismo - Tropical Urbanismo	Portal do Sol I	Ocupado	loteamento	360 a 800m ² - média 360m ²	
2002		Portal do Sol II	Ocupado	loteamento	360 a 800m ² - média 360m ²	
2011		Portal do Sol Green (Relot. Goiânia Golfe Clube)	Ocupado	loteamento	400 a 900m ²	
2012		Portal do Sol Green (Relot. Goiânia Golfe Clube)	Ocupado	loteamento	400 a 650m ²	
2013		Portal do Sol Reserva da Coroa	vazio	loteamento	1250 a 4000m ²	
2021	Toctao	Plateau Dor Etapa 1 - Privilege	Em construção/ implantação	loteamento	528 a 1481m ²	
		Plateau D'or - Hub Humano	Em construção/ implantação	centro comercial	-	
2022		Plateau D'or Etapa 2 - Unique	Em construção/ implantação	loteamento	528 a 1481m ²	
2016	FGR Urbanismo	Jd. Bolonha	Em construção/ implantação	loteamento	300 a 827m ²	
2016		Jd. Nápoles	Em construção/ implantação	loteamento	353 a 831m ²	

2017		Jd. Porto	Em construção/ implantação	loteamento	300 a 527m²	
		Jd. Barcelona	Em construção/ implantação	loteamento	300 a 675 m²	
2018		Jd. Capri	Em construção/ implantação	loteamento	250 a 434 m²	
2019		Jd. Parma	Em construção	condomínio de casas	250 a 558m² -	centro comercial externo
2022		Jd. Turim	Em construção/ implantação	loteamento	250 a 625m²	
		Jd. Berlim	Lançamento	condomínio de casas	média 250m² / casas 110m² e 121/150 m²	centro comercial externo
2023		Jd. Roma	Lançamento	loteamento	250m²	
		Jd. Frankfurt	Lançamento	condomínio de casas	média 250m² / casas 110m² e 128/150 m²	
2015	Alphaville Urbanismo AS	Terras Alpha Residencial Goiás 1	Em construção/ implantação	loteamento	área média 360 m²	
2015		Terras Alpha Residencial Goiás 02	Em construção/ implantação	loteamento	a partir de 300 m²	
2018		Terras Alpha Residencial Goiás 03	Lançamento	loteamento	área média 360 m²	
s/ data		Terras Alpha Goiás Comercial	SEM DADOS DE LANÇAMENTO	lotes comerciais	574 a 2.984 m²	
2001	TROPICAL URBANISMO	Cond. Alto da Boa Vista I	Ocupado	chácaras	5000M²	
		Cond. Alto da Boa Vista II	Ocupado	chácaras	5000M²	
2020	SOUSA ANDRADE - TROPICAL URBANISMO	Cond. Solaris Laguna	Em construção/ implantação	loteamento	Até 644m² - média 254m²	
2022		Cond. Oásis Laguna	Lançamento	loteamento	Média 250m²	
2021	COOPERAFISCO	Cond. Villa Toscana	Em construção/ implantação	loteamento	Área média 1000m² - 887 a 1.815 m²	
		Cond. Vila Romana	Em construção/ implantação	loteamento	Área média 1000m²	
2022	EBM	Vinhas Flamboyant	Em construção/ implantação	loteamento	Área média 250m²	

Fonte: elaborado pela autora com base nos sites dos grupos imobiliários (2023).

Essa discrepância é evidenciada nos valores das casas à venda, ao fazer uma busca em sites de imóveis de luxo: enquanto nos residenciais Alphaville, o valor do m² construído das casas com arquitetura mais arrojada, diferente, inusitada e acabamentos mais trabalhados, está, em média, entre R\$ 12 a 20 mil/m²; já no Portal do Sol e alguns Jardins, onde as casas são mais simples, o valor do m² fica entre R\$ 7 a 10 mil/m² (Figura 22).

Figura 22 - Preços das casas à venda nos condomínios fechados



Fonte: Angela Villa Imóveis (2023).

Dessa maneira, relaciona-se que a existe uma certa segregação dentro da mesma tipologia de condomínio horizontal fechado, em que há características desde dimensão do terreno até os serviços e lazer oferecidos que os diferenciam entre si.

Um outro ponto a se considerar é a diferenciação social entre as casas dentro de um mesmo condomínio, que são determinadas por suas tipologias, localização, pelas fachadas, materiais de acabamento, paisagismo, originalidade e inovação, pois aquilo que é padronizado não atende aos anseios da elite e, talvez por esse motivo, os modelos de Casas Jardins, oferecidos a partir de 2020, atendam somente ao público de classe média dos condomínios. Caldeira (2000) afirma que a elite rejeita o homogêneo e não é aberta ao senso de comunidade. Ao citar a cidade de São Paulo, mas poderia estar falando de Goiânia, a autora discute que

[...] essa rejeição da homogeneidade até entre pessoas que são parte de um mesmo grupo social que pode estar relacionada ao fato que na justificação ideológica dos condomínios fechados [de São Paulo] não há nenhuma referência positiva à ideia de comunidade. [...] Na verdade, os moradores brasileiros parecem desprezar bastante essa ideia de comunidade. (Caldeira, 2000 p. 262)

Os condomínios horizontais fechados se tornaram, para a população goiana, o tipo mais desejável de morar: oferecem moradia, lazer, conforto e segurança dentro de seus muros, além de serem sinônimo de status social. Todavia, ao observar da ótica social, da cidade enquanto sistema, eles são “a versão residencial de uma nova forma de segregação nas cidades contemporâneas” (Caldeira, 2000 p. 258), que mudam a sua paisagem e atraem usos e ocupações direcionados a esse público.

A ocupação urbana provocada pelo espraiamento em Goiânia é caracterizada por aglomerados urbanos dispersos, malha descontínua e territórios fragmentados e desconexos, entremeados por vazios urbanos. Ainda pode ser visualizada a carência de infraestrutura nos bairros pobres, em contrapartida de grandes investimentos nos bairros ricos e condomínios fechados, confirmando a segregação e a autosegregação na região. Grandes empreendimentos imobiliários e centros empresariais refletem uma busca por lucro e valorização imobiliária, enquanto os condomínios fechados e de lazer podem indicar uma demanda por segurança e qualidade de vida em um contexto urbano cada vez mais complexo.

Bauman (2003) considerava que há dois fatores indispensáveis para a vida satisfatória – segurança e liberdade –, e que para ser plenamente feliz o indivíduo precisa dos dois, pois a “segurança sem liberdade é escravidão e liberdade sem segurança é um completo caos”. Se relacionarmos o pensamento do sociólogo com a proliferação dos condomínios fechados, entendemos essa relação: as pessoas estão renunciando à liberdade de ir e vir em nome da segurança dos condomínios fechados, que trazem a sensação de proteção com seus limites murados.

A análise da segregação e fragmentação na Região Leste destaca a complexidade dos desafios urbanos em Goiânia. A expansão desigual, a criação de ilhas urbanas e a reconfiguração de centralidades evidenciam a necessidade de políticas urbanas que busquem mitigar as disparidades e promover uma cidade mais inclusiva e integrada. A compreensão desses processos é fundamental para o planejamento urbano sustentável e a construção de cidades mais equitativas e resilientes.

5.2.1 Suburbanização, fragmentação e o Plano Diretor de Goiânia

Ao tratar da expansão urbana e da formação do espaço metropolitano, é relevante realizar um comparativo entre o Plano Diretor de Goiânia de 2007 e o de 2022.

O Plano de 2007 adotou algumas estratégias de ordenamento territorial, objetivando o crescimento ordenado, densificado e equilibrado da cidade, evitando o *urban sprawl*. Algumas dessas estratégias (conforme o Capítulo I da respectiva lei) foram:

- Estruturar o território fundamentado nas características físico-ambientais;
- Propiciar equilíbrio entre urbano e rural;
- Priorizar e promover a densificação da área construída;
- Direcionar o crescimento da cidade, de forma concêntrica, à Sudoeste;
- Considerar a ocupação das sub-bacias hidrográficas como rarefeitas;
- Respeitar as características de cada sub-bacia ao promover o desenvolvimento delas;
- Implantar rede viária privilegiando transporte coletivo e pedestrianização.

Essas estratégias buscavam promover uma ocupação mais sustentável e integrada das áreas suburbanas, evitando a expansão desordenada da cidade e a fragmentação territorial. Além disso, o Plano Diretor de Goiânia de 2007 também estabeleceu diretrizes para a criação de áreas de interesse social, para a preservação de áreas verdes, implantação de parques nas regiões periféricas (inclusive a implantação do Parque do Cerrado, localizado no Park Lozandes, mas que ainda não saiu do papel), e para a promoção da mobilidade urbana, com o objetivo de promover uma ocupação mais sustentável e integrada das áreas suburbanas.

Ao fazer uma análise do plano de 2007, percebe-se que, contrariando a diretriz de crescimento à Sudoeste, a cidade se desenvolveu e expandiu mais à Sudeste (no Plano Diretor vigente, região de planejamento Leste). Embora os condomínios fechados já proliferassem na região desde o início da década de 2000, não foram detalhados, em 2007, enquanto área de significativa ocupação e com diretrizes mais específicas de ocupação.

Já o Plano Diretor de 2022, na seção VI que trata do ordenamento territorial, amplia as diretrizes, anexando questões importantes: a compacidade, a ocupação dos vazios urbanos e a promoção da sustentabilidade e multifuncionalidade (Tabela 1).

Quadro 1 - Comparativo das diretrizes de ordenamento territorial entre Plano Diretor de 2007 e Plano Diretor de 2022

Diretrizes de Ordenamento Territorial		
Item	Plano Diretor 2007	Plano Diretor 2022
1	Estabelecer uma estruturação ampla para o território municipal baseada nas características físico-ambientais, respeitando a diversidade socioeconômica, cultural e as tendências de disseminação urbana.	Estimular o macrozoneamento do território municipal baseado nas características físicas e ambientais, levando em conta as diversidades socioeconômicas e culturais e as tendências de ocupação em áreas urbanas e rurais.
2	Possibilitar um tratamento mais equitativo ao território, harmonizando o espaço urbano e o rural.	Assegurar tratamento balanceado para as áreas urbanas e rurais do território. Definir unidades territoriais de acordo com suas particularidades específicas, tanto para o território urbano quanto para o rural do Município.
3	Regular e ordenar o uso do solo com o objetivo de apoiar e dinamizar o desenvolvimento da Metrópole Regional.	Incentivar a diversificação dos usos do solo, tornando os serviços, o lazer e a moradia acessíveis ao pedestre, a fim de fomentar a interação social. Adotar o conceito de compacidade urbana como Modelo Espacial para a ocupação do território, visando concentrar a população ao longo dos Eixos de Desenvolvimento, com infraestrutura e equipamentos públicos adequados à demanda populacional. Combater a criação de espaços urbanos vazios e a retenção especulativa de imóveis.
4	Reconhecer, primordialmente, o meio ambiente como fator determinante para as ocupações tanto públicas quanto privadas.	Priorizar o meio ambiente como elemento primordial em relação aos demais aspectos no que tange ao uso e à ocupação do território. Assegurar o desenvolvimento ordenado do espaço rural com base nos princípios da sustentabilidade e multifuncionalidade.
5	Transformar a rede viária fundamental em elemento físico de apoio ao modelo de uso e ocupação do solo. Adotar os corredores da rede estrutural de transporte coletivo como elementos estruturais do modelo de ocupação do território, sujeito à criação de novos corredores, caso não especificados neste Plano, por meio de lei complementar específica.	Assegurar que a rede viária sirva como elemento físico de apoio para o Modelo Espacial.
6	Estimular o desenvolvimento da economia municipal através de sua distribuição equilibrada por todo o território, considerando a proximidade e complementaridade entre as diversas funções urbanas.	Promover o desenvolvimento equilibrado da economia municipal em todo o território, considerando a proximidade e complementaridade entre as diversas funções urbanas.
7	Garantir a todos os cidadãos acesso igualitário aos bens e serviços oferecidos pelo Município.	Garantir a todos os cidadãos igualdade de acesso aos equipamentos públicos comunitários e aos espaços públicos

Fonte: Goiânia (2007) e Goiânia (2022). Adaptado pela autora.

Na teoria, ambos os PDs têm como objetivo estabelecer uma estruturação territorial que considere as características físico-ambientais e as diversidades socioeconômicas e culturais do município, e destacam a importância de regular e ordenar o uso do solo para apoiar o desenvolvimento da metrópole. Também reconhecem a relevância do meio ambiente como fator determinante nas ocupações, seja pública ou privada, e buscam garantir o acesso igualitário aos bens e serviços oferecidos pelo município a todos os cidadãos. Entretanto, o que é observado, concretamente, é que o PD de 2007 não conseguiu colocar em prática as diretrizes de crescimento ordenado e sustentável e essas diretrizes se repetiram em 2022.

Ao falar especificamente da Região Leste neste contexto, o que se percebe é que, apesar de não ampliar a macrozona construída (com exceção da área de OOAU, que será abordada a seguir), as grandes extensões de áreas onde os condomínios fechados foram implantados,

direcionam as áreas livres públicas somente para o morador, uma vez que elas ocorrem dentro dos muros, não sendo equilibrada do ponto de vista da sustentabilidade, tanto ambiental, quanto socioespacial

Com relação à rede viária, no PD de 2007, a proposta era "transformar a rede viária fundamental em elemento físico de apoio ao modelo de uso e ocupação do solo". A ênfase estava na necessidade de uma transformação profunda na rede viária, tornando-a um elemento essencial para dar suporte e viabilizar o modelo de uso e ocupação do solo definido pelo plano e sendo um pilar central para o desenvolvimento urbano, influenciando a configuração espacial da cidade e sua organização funcional.

Já no Plano Diretor de 2022 (Goiânia, 2022), a redação visa "assegurar que a rede viária sirva como elemento físico de apoio para o Modelo Espacial". O foco do plano atual está na garantia de que a rede viária desempenhe um papel de apoio para o modelo espacial proposto pelo plano, sem necessariamente enfatizar uma transformação radical da infraestrutura existente, até porque grande parte das diretrizes proposta no mapa de rede viária básica se manteve, uma vez que não foram concretizadas nesses quase 15 anos. Não há um plano integrado de transporte coletivo da RMG que considere a ampliação da malha e a conurbação com outros municípios e ofereça suporte para acessibilidade.

Esses pontos são fundamentais para garantir uma cidade com crescimento horizontal minimamente controlado. Ao tratar dos vazios urbanos e da especulação imobiliária, o Art. 76, caput VII, traz como ação “[...] disciplinar e ordenar a ocupação dos vazios urbanos da Macrozona Construída por meio de instrumentos de regulação [...]” (Goiânia, 2022, p. 42). No entanto, não há, nos anexos apresentados, um mapeamento desses vazios na cidade, assim como trazia a edição de 2007, o que deixa uma dúvida com relação à qual porcentagem esses vazios já foram efetivamente ocupados, o que resolveria a fragmentação espacial, diminuiria a possibilidade de expansão horizontal de baixa densidade (Couto *et al*, 2022) e a ocupação das áreas rurais, tornando a cidade mais compacta.

Sobre as macrozonas (figura 23), o Plano Diretor de 2007 (Goiânia, 2007), em seu Art. 73, dividiu a cidade em urbana e rural, sendo que,

§1º Considera-se Área Urbana do Município de Goiânia as áreas mais centralizadas de seu território, com maior grau de consolidação, para onde, prioritariamente, deverão ser direcionadas medidas que visem a otimização dos equipamentos públicos, além de seu anel periférico voltado ao atendimento do crescimento populacional futuro.

§2º Considera-se Área Rural do Município o restante do território, destinado ao uso agropecuário e à instalação de atividades incompatíveis com o meio urbano, observadas as condições ambientais. (Goiânia, 2022, p. 23).

Assim, a cidade foi dividida em duas macrozonas: Macrozona Construída e Macrozonas Rurais. A Macrozona Construída coincide com o perímetro urbano e as Rurais compreendem as regiões das sub-bacias hidrográficas; são aquelas que possuem atividades agropecuárias, áreas destinadas à agricultura, pecuária e conservação ambiental, além de espaços com presença significativa de vegetação natural, cursos d'água e elementos naturais.

A Macrozona Rural foi delimitada para promover o desenvolvimento ordenado das atividades rurais, preservar o meio ambiente e garantir o equilíbrio entre o crescimento urbano e a preservação das áreas agrícolas e ambientais do município. Essa definição visava proteger as funções socioambientais do campo, garantir a oferta de produtos agropecuários e valorizar a importância da produção rural para o abastecimento da cidade e a sustentabilidade do território municipal.

Já o PD 2022 traz uma definição de macrozona rural, como “[...] fração do território destinada ao meio rural com baixa ocupação, delimitado e dividido para fins de planejamento, conforme as sub-bacias hidrográficas existentes.” (Goiânia, 2022, p. 118).

No que diz respeito à Região Leste, pode-se analisar algumas questões em ambos os Planos Diretores. Os Planos delimitam a mesma área para a Macrozona Rural do Barreiro na ponta extrema do município, delimitada por Senador Canedo, contornando uma área do perímetro urbano formada pelos Condomínios Portal do Sol Green, Portal do Sol Garden e Portal do Sol II, que ampliou a área urbana da cidade justamente no PD 2007, para atender à uma demanda do mercado. Ou seja, uma área de urbanização descontínua, conforme mostra a Figura 23.

Outro ponto a se observar é que parte da Macrozona Rural do Barreiro compõe o Plano Urbanístico Básico (PUB), que objetiva contemplar “[...] projetos de desenvolvimento urbano integrados, podendo ter áreas destinadas a usos habitacionais, institucionais, voltados ao desenvolvimento de atividades econômicas ou mistos entre si.” (Goiânia, 2022, p. 60). O parágrafo seguinte determina que essa ocupação deve acontecer somente nas áreas de OOAU (Outorga Onerosa de Alteração de Uso) e sob a modalidade de condomínios de lotes, com áreas superiores a 50 hectares. O Artigo 132 conceitua, pela primeira vez, os condomínios fechados, ao qual chama de “condomínios de lotes”,

[...] com partes designadas de lotes que são propriedades exclusivas e partes que são propriedades comuns dos condôminos.

§ 1º O condomínio de lotes poderá ser implantado na Macrozona Construída, desde que atendido o critério de contiguidade a:

I - outro loteamento implantado;

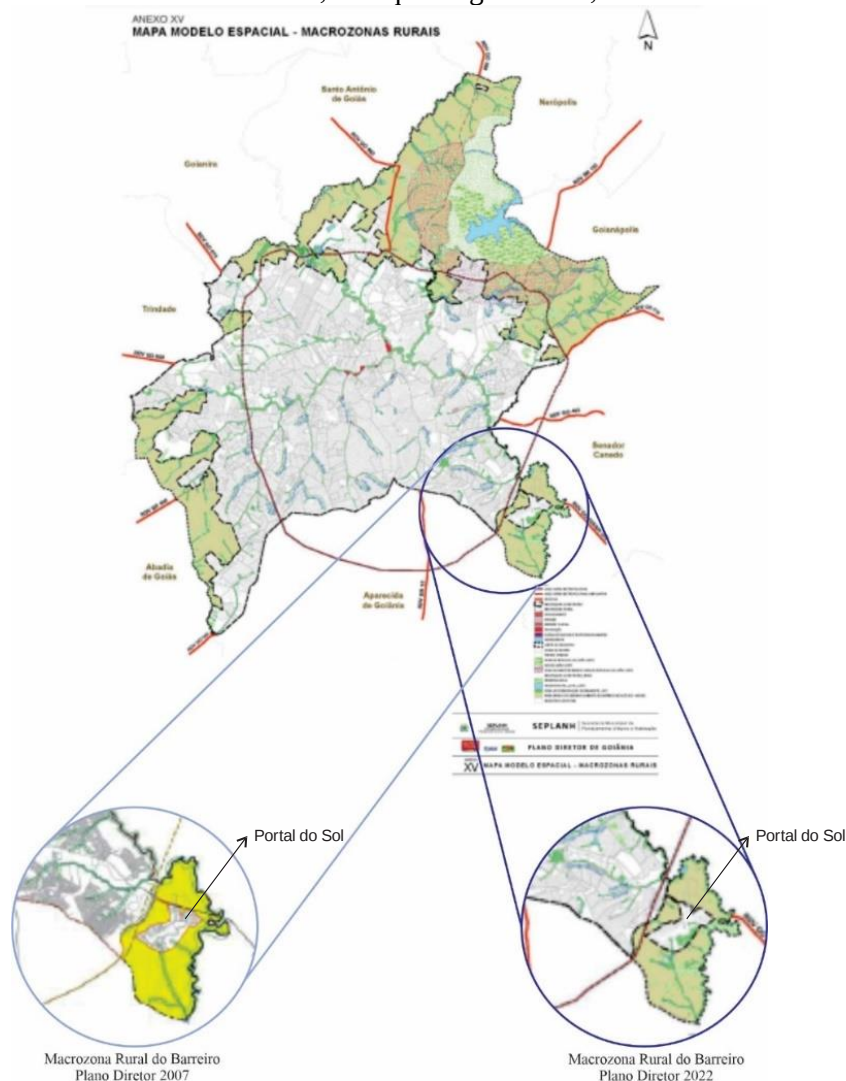
II - empreendimento implantado na modalidade de Projeto Diferenciado de Urbanização, Conjunto Residencial ou Condomínio de Lotes;

III - Equipamento Especial de Caráter Regional, contíguo a loteamento implantado; ou

IV - empreendimento voltado ao desenvolvimento de atividade(s) econômica(s) e com área ocupada superior a 5.000 m² (cinco mil metros quadrados), contíguo a loteamento implantado. (Goiânia, 2022, p. 61).

Os Planos Diretores de 2007 e 2022 compartilham a preocupação com a ordenação do território e a proteção do meio ambiente. Ambos estabelecem a divisão do município em áreas urbana e rural, com o objetivo de garantir o desenvolvimento equilibrado da cidade e a preservação das áreas agrícolas e ambientais. No entanto, há diferenças nas definições e abordagens de algumas questões, como a delimitação da Macrozona Rural e a possibilidade de implantação de condomínios de lotes na Macrozona Construída. Essas diferenças refletem diferentes abordagens e prioridades em relação ao planejamento urbano e rural da cidade ao longo dos anos, levando em conta as transformações sociais, econômicas e ambientais que ocorrem no município, especialmente no que diz respeito à Região Leste de Goiânia, direcionando e estimulando a ação dos agentes privados na região.

Figura 23 - Macrozoneamento Goiânia, enfoque Região Leste, Plano Diretor 2007 e 2022

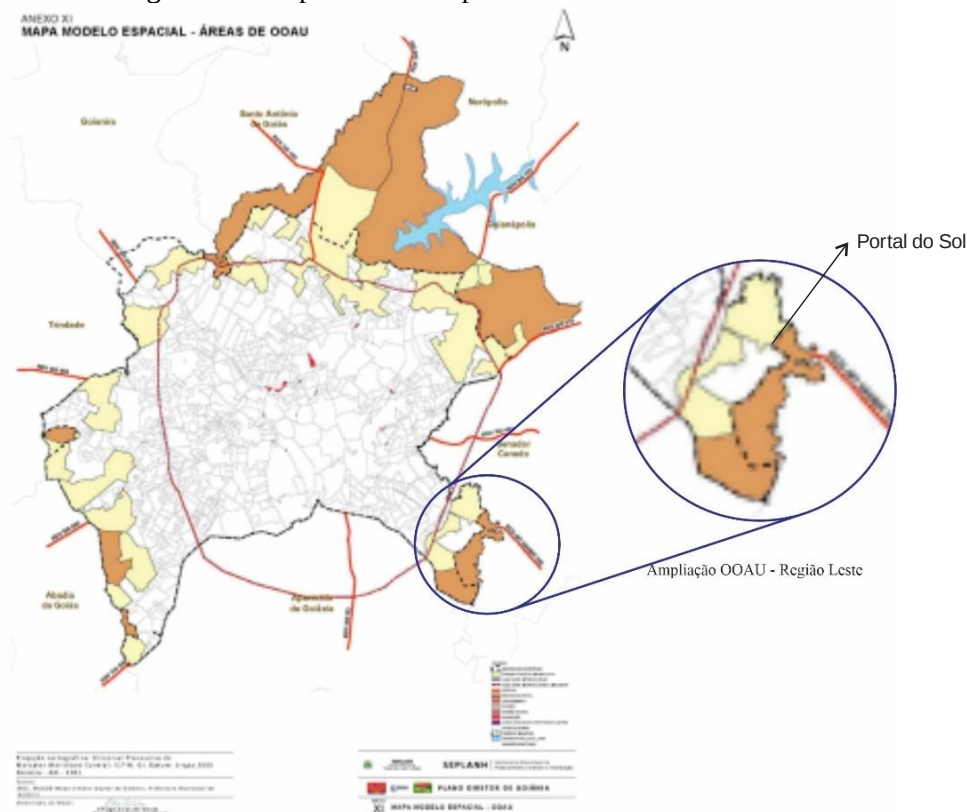


Fonte: Goiânia (2007, 2022). Organizado pela autora.

A Seção IV que trata exclusivamente da Outorga Onerosa de Alteração de Uso (OOAU), mostra uma parte da área de estudo deste trabalho inserida na mesma (na região delimitada pelos Portal do Sol Green, Coroa e Garden, abaixo da GO-020). E, de acordo com anexo XI do referido PD (Figura 24), § 1º do Art. 248,

§ 1º A Outorga Onerosa de Alteração de Uso (OOAU) consiste no direito de transformação do solo rural em urbano no Município de Goiânia, cujos proprietários tenham interesse em sua inclusão na Macrozona Construída, conforme previsto no artigo 42-B da Lei federal nº 10.257, de 2001, ou sucedânea. (Goiânia, 2022, p. 98).

Figura 24 - Mapa Modelo Espacial – Áreas de OOAU.



Fonte: Goiânia (2022), adaptado pela autora.

Assim, pode-se elencar alguns pontos relevantes:

1. Desaparecimento das áreas públicas: O PD menciona que as áreas públicas, que antes eram obrigatórias em novos loteamentos, deixam de existir quando esses loteamentos se tornam condomínios fechados. Essa mudança resulta em áreas públicas dentro dos condomínios que não estão disponíveis para toda a população, tornando-as, de fato, privadas, conforme Caldeira (2000) já alertava.

2. Contiguidade nos condomínios de lotes: O artigo 118 do Plano Diretor de 2022 estabelece a obrigatoriedade de contiguidade nos condomínios de lotes, com o objetivo de garantir a compacidade do município e reduzir vazios urbanos. No entanto, o artigo 133 permite exceções à contiguidade em vazios urbanos, desde que haja doação de 15% de área do condomínio para implantação de equipamentos públicos urbanos e comunitários. Essa medida pode abrir espaço para a fragmentação do tecido urbano, comprometendo a compacidade desejada.

3. Ampliação da Macrozona Construída: A possibilidade de transformação de áreas rurais em áreas urbanas por meio da OOAU permite que as macrozonas rurais sejam

incorporadas à Macrozona Construída. Isso pode levar ao espraiamento urbano para áreas que antes eram destinadas a atividades rurais, resultando em aumento da demanda por infraestrutura e transporte, bem como maior pressão sobre os recursos naturais.

4. Impacto na mobilidade: A criação de condomínios de lotes em áreas periféricas, principalmente aqueles destinados a habitações de médio/alto padrão, pode aumentar o volume de tráfego nas rodovias, ampliando a demanda por infraestrutura viária e transporte público. Isso pode gerar congestionamentos e prejudicar a mobilidade urbana.

5. Desafios para a equidade e sustentabilidade: A permissão da implantação de condomínios fechados em áreas rurais (OOAU da Macrozona do Barreiro) pode levantar questões sobre a equidade no acesso a espaços públicos e serviços, uma vez que esses empreendimentos podem restringir o acesso de parte da população a determinadas áreas da cidade. Além disso, a expansão urbana para áreas rurais pode resultar em perda de áreas verdes e recursos naturais, impactando a sustentabilidade ambiental.

A ocupação das macrozonas rurais em Goiânia apresenta desafios relacionados à transformação de áreas rurais em áreas urbanas, à criação de condomínios fechados e à possível fragmentação do tecido urbano. Essas mudanças podem ter implicações na mobilidade urbana, na disponibilidade de espaços públicos e serviços, bem como na sustentabilidade ambiental da cidade. Para promover o equilíbrio e a sustentabilidade, é importante considerar cuidadosamente a expansão urbana, buscando estratégias que garantam o acesso igualitário aos recursos urbanos e a proteção do meio ambiente.

5.3 A consolidação e a formação de Novas Centralidades no eixo GO-020 e BR-153

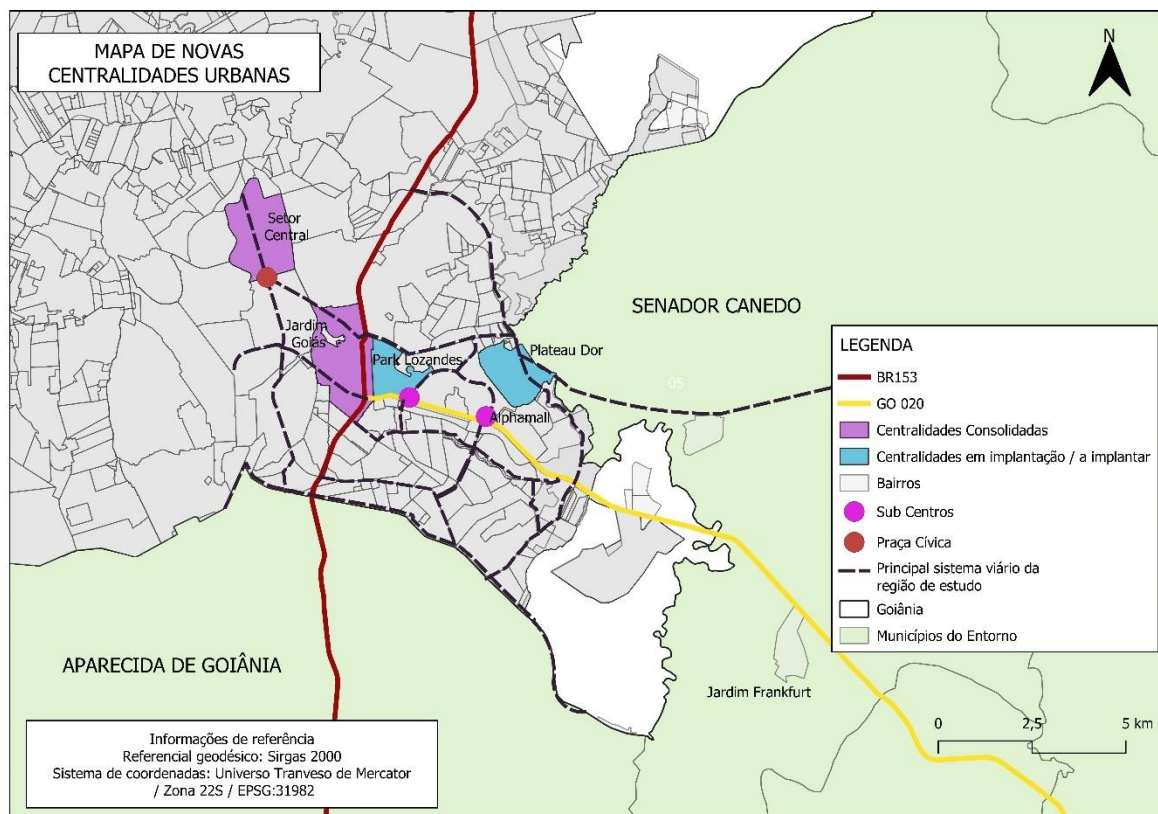
A formação das centralidades está associada muito mais às suas funções do que à sua localização geográfica, de forma que são os lugares centrais que oferecem funções centrais – o *hinterland* explicado por Salgueiro (1998) –, a tendência à polarização e atração de pessoas. Dessa maneira, analisando a produção espacial no recorte da Região Leste, depara-se com algumas particularidades a respeito das centralidades e das subcentralidades¹⁵ (Figura 25):

1. Há, em consolidação, a centralidade do Park Lozandes, com características peculiares devido ao caráter institucional do bairro;

¹⁵ A subcentralidade desempenham papéis secundários com relação às centralidades. São áreas que podem apresentar características e funções típicas de centralidades, mas em uma escala menor, atendendo a uma parte específica da população ou desempenhando funções especializadas e tem impacto localizado.

2. Há na GO-020, dois subcentros consolidados para atender uma demanda muito específica dos moradores dos condomínios;
3. Há a projeção de uma centralidade a surgir nos próximos anos, no Plateau D'or.

Figura 25 - Mapa de centralidades e subcentralidades.



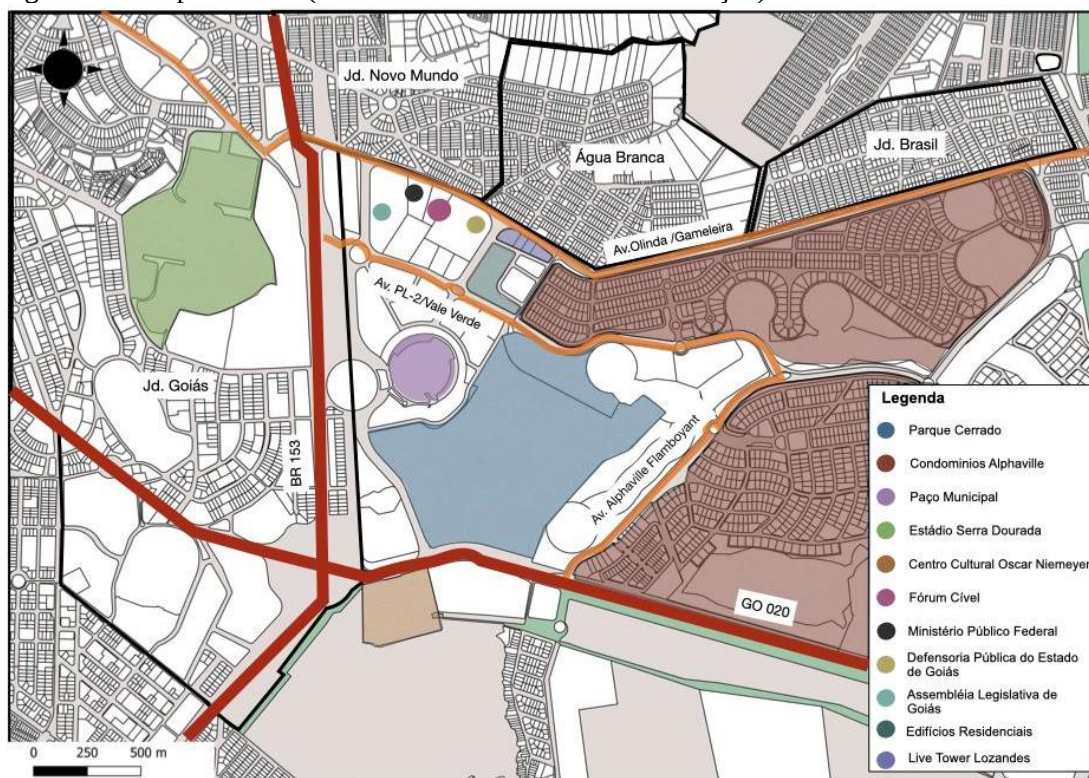
Fonte: SIRGAS (2000), com dados de Goiânia (2022). Organizado pela autora. Adaptado por Mesquita (2023).

5.3.1 Park Lozandes

Em sua análise sobre o Park Lozandes, Simoni e Kallas (2022) apresentaram um panorama da ocupação do bairro. Até o início da década de 2000, não ocorreram construções ou ocupações significativas no local. Esse período foi caracterizado pela especulação imobiliária, valorização do entorno e consolidação do Jardim Goiás como uma centralidade e bairro de classe média alta e alta. Nessa década, foram iniciadas as construções do Paço Municipal (inaugurado em 2006), seguido pelo Ministério Público Estadual e Tribunal de Contas. Outros equipamentos urbanos também foram construídos posteriormente, configurando essa centralidade específica no bairro (Figura 26). Até a década seguinte, a ocupação estava

limitada aos equipamentos institucionais. A densificação prevista pela ocupação habitacional, conforme detalhado anteriormente, estima uma população de mais de 7 mil moradores para o bairro.

Figura 26 - Mapa de usos (edifícios construídos e em construção) do Park Lozandes e entorno.



Fonte: Simoni e Kallas (2022).

A PPP entre a Euroamérica e Prefeitura na implementação do Parque do Cerrado seguiu a mesma abordagem adotada no Parque Flamboyant, de valorização da cidade e aumento significativo do potencial imobiliário dos terrenos vizinhos (Borges, 2020). De acordo com André Souyoltgis, diretor comercial de uma corretora, em entrevista ao site Valor Econômico, a proximidade entre a moradia e o parque, combinada a um bom projeto, infraestrutura de lazer e segurança, resulta em uma valorização dos edifícios. Ele menciona o exemplo do Hyde Park, em Londres, onde imóveis com vista para o parque costumam ter um valor 75% mais alto do que aqueles localizados a algumas quadras de distância.

Ao analisarem a formação da centralidade no bairro, Simoni e Kallas (2022) destacam que a ocupação do Park Lozandes ocorreu após a consolidação dos condomínios fechados, o que possibilitou a valorização imobiliária nesse espaço intersticial. Entretanto, a construção do Paço Municipal não motivou investimentos imobiliários, uma vez que o bairro estava localizado em uma região mais desfavorecida. A Avenida Olinda/Gameleiras tinha ocupação apenas no

lado norte, abrangendo os bairros Água Branca e Jardim Brasil. Além disso, a acessibilidade era precária e a área não possuía subcentros ou eixos comerciais expressivos.

O início do adensamento da região só veio na década de 2010 (Figura 27), com início da construção das casas nos condomínios fechados, do complexo de uso misto (shopping e torres corporativas e habitacionais) Lozandes Corporate Design e das torres residenciais Europark. Observando a tendência de valorização da região em que está inserido, tem-se:

1. Oferta e demanda, entorno valorizado, novas construções;
2. Proximidade com pontos de interesse e comércio/serviços essenciais;
3. Acessibilidade facilitada;
4. Vizinhança atrativa.

adjacentes, tornando-se, uma subcentralidade. Quando esses limites extrapolam o bairro, se tornam sum centralidade.

Consequentemente, segundo Simoni e Kallas (2022), o Park Lozandes vem se consolidando como uma nova centralidade, pelo seu caráter institucional, que concentra grande parte dos serviços da administração pública (Quadro 2), atraindo o setor terciário de serviços especializados, como advocacia, contabilidade, estacionamentos, entre outros.

Quadro 2 - Quadro resumo das ocupações e usos – público e privados – do Park Lozandes.

ÁREA	LOTE	PROPRIEDADE	USO	STATUS
ÁREA APM 09		MUNICIPAL	Paço Municipal	CONSTRUÍDO
QUADRA G	lote 3	ESTADUAL	Tribunal de Contas dos Municípios	VAZIO
	lote 8	MUNICIPAL	Defensoria Pública do Estado de Goiás	CONSTRUÍDO
	lote 4	ESTADUAL	Tribunal de Justiça Goiás - Fórum Cível	CONSTRUÍDO
	lote 2	FEDERAL	Procuradoria da República	VAZIO
	lote 6/7	ESTADUAL	Ministério Público Estadual	CONSTRUÍDO
	lote 1	ESTADUAL	Assembleia Legislativa de Goiás	EM CONSTRUÇÃO
	lote 5	MUNICIPAL	Câmara Municipal	VAZIO
QUADRA I8	lotes 1,2,4,5 e 6	MUNICIPAL	Sem uso definido - FUNPREV	VAZIO
	lote 3	PARTICULAR	JUSTIÇA FEDERAL SEÇÃO GOIÁS	VAZIO
QUADRA I-9	lotes 1, 2, 3 e 4	MUNICIPAL	Sem uso definido - FUNPREV	VAZIO
QUADRA I10	lotes 1 e 2	MUNICIPAL	Sem uso definido - FUNPREV	VAZIO
QUADRA H-4	LOTE 1/3	PARTICULAR	MISTO - Live Tower Lozandes - 3 torres (residencial + 2 corporativas) + shopping	CONSTRUÍDO
	APM 2	MUNICIPAL	Praça / Playground	VAZIO
QUADRA H-5	toda a quadra	PARTICULAR	RESIDENCIAL - Europark- Parque Noronha, Parque Ibirapuera, Parque da Tijuca	5 TORRES CONSTRUÍDAS
QUADRA H-6		PARTICULAR	Centro comercial a ser construído	VAZIO
QUADRA PLH-2 APM 3		MUNICIPAL	Área Institucional	VAZIO

Fonte: Simoni e Kallas (2022).

5.3.2 Subcentralidades na região dos condomínios

Com relação à formação das subcentralidades, há presença de duas no Alphaville (Figura 28), que concentram atividades comerciais, serviços e conveniências para um público específico – o de classe alta. A primeira subcentralidade possui hotel – AlphaPark Hotel –, escola primária bilíngue (Maple Bear Alphaville), concessionárias de carros de luxo, salão de beleza de alto padrão, restaurante, padaria, farmácia e academia prime.

A outra – o Alphamall – possui centro gastronômico, mercado, posto de combustível, farmácia, estabelecimentos de beleza, loja de equipamentos esportivos, pet shop, cabeleireiros, serviços bancários, padaria, lavanderia, loja de artigos esportivos, serviços educacionais, centro religioso, imobiliária de luxo e mais alguns serviços, também voltados para público dos condomínios. Há ainda, do outro lado da rodovia, posto de combustível, empório de alto padrão e restaurante.



Fonte: 28a Google Earth (2023i), 28b Google (2023j).

Os empreendedores e incorporadores imobiliários, percebendo a enorme aceitação do público da capital ao condomínio fechado, reforçaram a importância de planejar os condomínios com centros comerciais e áreas de conveniência que atendessem as necessidades essenciais dessa camada específica da população e mantivessem aquele foco de valorização, pois a concentração das altas camadas em determinadas regiões atrai equipamentos que atendem às demandas destas camadas e reforça a tendência de crescimento direcionado, uma vez que ela se torna mais vantajosa e atrativa (Villaza, 2001).

A julgar pelas propagandas de vendas dos condomínios mais recentes, como Jardins França (Goiânia), Parma e Berlim (Senador Canedo), lançados após 2020, se constata essa tendência de áreas comerciais mais expressivas para atender ao público dos condomínios (Figura 29).

Figura 29 - Outdoor de propaganda condomínios Jardins com indicação de comércio e serviços.



Fonte: autora (2023).

5.3.3 Plateau D'or

De acordo com o site do Grupo Toctao (responsável pelo condomínio), o *masterplan* contempla infraestrutura completa de comércio, serviços, educação, saúde, cultura e bem-estar. Essa centralidade é denominada “Hub Humano”, uma estrutura grandiosa em uma área de aproximadamente de 185 mil m², com empreendimentos voltados à educação (do ensino infantil ao superior, e já tem construída a escola bilíngue Maple Bear), saúde (hospitais, clínicas, laboratórios), cultura, lazer, comércio e serviços voltados aos condomínios do entorno (Figura 30).

Figura 30 - Hub Humano Plateau D'or.



Fonte: Plateau D'or (2021).

Para o diretor do grupo Toctao, Alan de Alvarenga, propõe-se o desenvolvimento urbano da região, que é carente nesse sentido:

[...] às vezes as pessoas precisam se deslocar por longas distâncias para levar os filhos à escola ou até mesmo para realizar compras. As melhores escolas se situam em bairros mais centrais da capital, o que às vezes obriga os pais a abandonar o conforto da moradia escolhida para buscar uma residência mais próxima dos estudos dos filhos e do local de trabalho. A centralidade se propõe a solucionar essas dificuldades. (Grupo Toctao, 2019).

Se a construção do complexo for conforme o planejado, a provável nova centralidade dos próximos anos estará localizada no condomínio (delimitado por Alphaville Cruzeiro do Sul, Portal do Sol I, Parque Marcos Veiga Jardim, Rio Meia Ponte e Av. Mambaí), que já usa como

marketing de vendas os princípios de *walkability*¹⁶ e *placemaking*¹⁷, além da própria formação dessa nova centralidade.

Entretanto, entende-se que a consolidação das centralidades voltadas às camadas sociais específicas, ao invés de transformar a região num local mais diversificado e estimulando a compacidade do espaço urbano, conforme preconizado no PD, podem ampliar as desigualdades sociais, uma vez que algumas áreas se tornam mais valorizadas do que outras. Pode-se citar dentre os pontos negativos:

1. Segregação socioespacial: ao mesmo tempo em que atraem investimentos para determinada região da cidade, deixa-se de haver investimentos em outras áreas, inclusive que estão lado a lado, levando à formação de áreas privilegiadas e excluídas, aumentando a discrepância socioeconômica. Já foi observado esse ponto na tipologia dos estabelecimentos comerciais situados nos subcentros do Alphaville. A centralidade se torna exclusiva para quem mora nos condomínios, visto as tipologias de uso e ocupação, que repelem camadas sociais mais baixas.

2. Fragmentação espacial: como essas novas centralidades tratadas aqui existirão na área dos condomínios fechados, há, ainda hoje, descontinuidade do tecido urbano, que cria essas áreas isoladas e desconectadas. A fragmentação amplia, inclusive, a segregação socioespacial com distribuição desigual de recursos e limitando a coesão social e o senso de comunidade.

Rogers (2005) afirma que, a depender da influência da centralidade, as atividades são setorizadas e os espaços são fechados e se tornam privados, criando territórios monofuncionais, onde há perda da vida urbana, “[...] desaparece a cidadania – a noção da responsabilidade compartilhada por um ambiente – e a vida na cidade torna-se dividida, com os ricos situados em territórios protegidos e os pobres fechados em guetos ou favelas [...]” (Rogers, 2005 p. 11). Por isso, é importante que a administração pública adote políticas de planejamento urbano que busquem a democratização do acesso às centralidades e a mitigação das disparidades socioespaciais na cidade.

Para mitigar as influências negativas da formação das novas centralidades e permitir um planejamento municipal mais eficaz, pode-se adotar as seguintes estratégias:

¹⁶ *Walkability* é um conceito que se refere à facilidade e conveniência com que uma área urbana permite que as pessoas caminhem e realizem suas atividades diárias a pé (Jacobs, 2014).

¹⁷ *Placemaking* é uma abordagem de planejamento urbano que visa transformar espaços públicos e privados em lugares vibrantes, atrativos e funcionais para as pessoas, enfatizando a participação e envolvimento da comunidade e buscando incorporar as necessidades e desejos dos residentes e usuários locais (Madden, 2021).

1. Planejamento participativo: como já determina o Estatuto da Metrópole e o Plano Diretor, o planejamento deve envolver a população local, as comunidades afetadas e outras partes interessadas no processo de planejamento, para garantir que as necessidades dos diversos grupos sociais sejam consideradas e, assim, promover a inclusão social, evitando a marginalização de determinadas comunidades.

2. Políticas de habitação social/popular: ao implementar políticas de habitação social nessas áreas, como a implantação de Zonas de Especial Interesse Social (ZEIS), evita-se o deslocamento forçado e a gentrificação.

3. Mix de usos e diversidade funcional: ao promover a diversidade de usos (moradia, comércio, lazer, educação e serviços), facilita-se a interação social e a vitalidade urbana¹⁸.

4. Investimento em infraestrutura e serviços públicos: ao garantir o desenvolvimento de infraestrutura adequada e serviços públicos nas novas centralidades, se atende as necessidades da população local. Podem ser implantadas unidades de Saúde Básica, Escolas públicas, centros de assistência social, para que haja atendimento integral de toda a população.

5. Avaliação contínua: ao entender que a cidade é um organismo vivo, mutável e sofre diversas influências, é importante que o planejamento urbano seja flexível e adaptável, permitindo melhorias ao longo do tempo. Além disso, a administração pública deve estabelecer parcerias com o setor privado, para promover uma abordagem holística e colaborativa no planejamento e implementação das novas centralidades. Dessa forma, é possível garantir um desenvolvimento urbano mais equitativo, sustentável e socialmente inclusivo.

5.4 A metropolização no eixo GO-020

A análise da estrutura metropolitana sob as perspectivas espacial e econômica, conforme explorada por Firkowski (2021), revela nuances interessantes no contexto da formação da área metropolitana de Goiânia, especialmente na Região Leste. Inicialmente caracterizada pela periferização e concentração das camadas socioeconômicas mais baixas nas áreas distantes do núcleo urbano formal, a dinâmica se alterou nas últimas duas décadas. Nesse sentido, a atenção voltou-se para outra camada social que, beneficiada pela proximidade com centralidades consolidadas, extensas áreas para implantação dos condomínios, infraestrutura viária e,

¹⁸ Para Jacobs (2014), a vitalidade urbana é a combinação de dois pilares fundamentais no sucesso do espaço urbano bem sucedido: ele deve ser vivo e proporcionar riqueza de experiências cotidianas e promover a segurança da população, a qual a autora chama de “olhos da rua”.

especialmente, pela ação dos agentes privados (proprietário de terras, investidor e empreendedores imobiliários) na produção do espaço urbano, impulsionou a valorização dessa região suburbana, através do “transbordamento de bairros de alta renda” (Villaça, 2001 p. 64), determinando a maneira como a região está sendo ocupada – condomínios horizontais fechados – e promovendo a conurbação com o município de Senador Canedo.

Essa transformação é respaldada pelo reconhecimento de que critérios para delimitar regiões metropolitanas não são estáticos, uma vez que as conexões socioeconômicas variam ao longo do tempo, conforme ressaltado por Villaça (2001). Isso impulsiona uma expansão em direção a outras cidades, como observado na Região Leste de Goiânia, onde a ascensão de condomínios fechados tem se mostrado central no processo de metropolização, incluindo adaptações para diferentes estratos sociais e contribuindo para o rápido crescimento populacional de municípios como Senador Canedo. Essa tendência sugere um caminho claro em direção à consolidação da metropolização, apesar de desafios e incongruências nos critérios de caracterização das cidades envolvidas, como abordado neste estudo.

Dessa maneira, há um núcleo polarizador que faz a cidade expandir em direção a outras cidades. No caso da área de estudo da Região Leste de Goiânia, observa-se que há uma tendência para os núcleos urbanos que já nasceram subúrbios, uma vez que a expansão urbana, apesar de ter tido ocupação inicial caracterizada por loteamentos irregulares e bairros de classes baixas, não é o principal fator de expansão e conurbação com Senador Canedo. Foram os condomínios horizontais fechados para as camadas mais altas que fortaleceram esse processo, constituindo a cidade-subúrbio de alta renda, conforme mencionado por Villaça (2001).

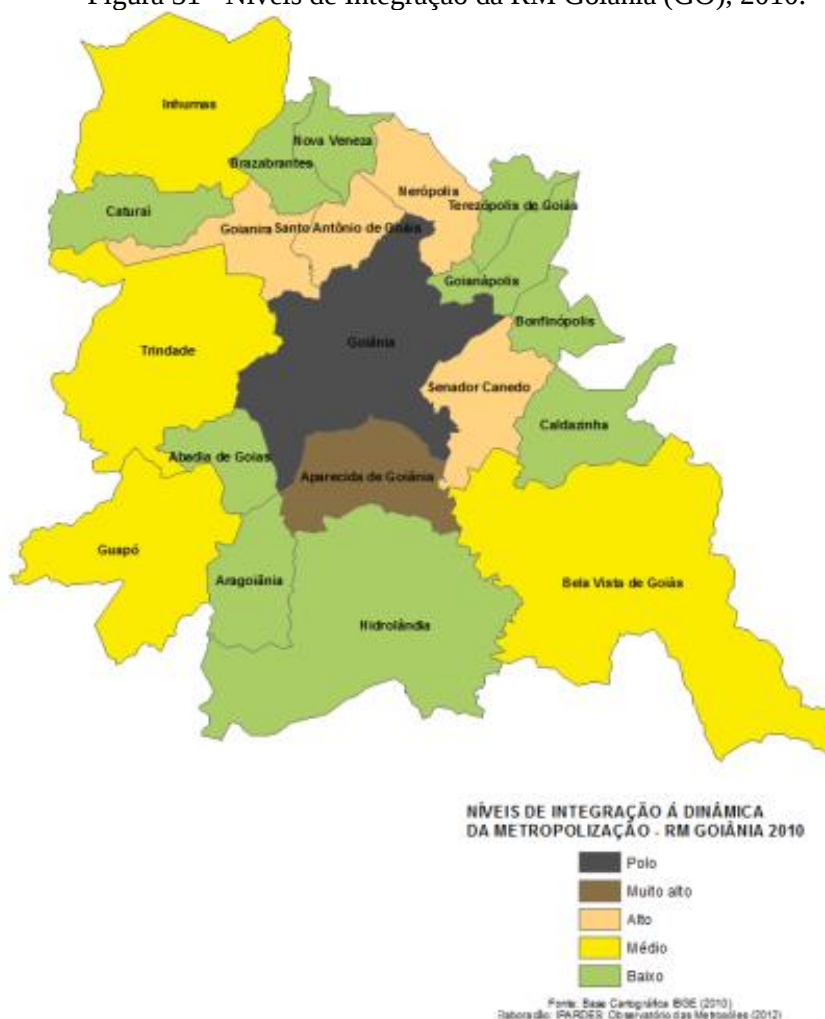
Os grandes investimentos favorecem a produção espacial e influenciam a legislação (Plano Diretor) nessa porção da cidade de Goiânia. O investimento em infraestrutura urbana, na criação e implantação de parques públicos e equipamentos urbanos, atrai um novo público de consumo, intervindo em como o espaço é produzido e como acontecem os deslocamentos urbanos. São inúmeros condomínios já construídos e tantos outros que ainda serão comercializados, influenciando a produção espacial.

Por mais que Senador Canedo já faça parte da RMG desde 1999, a produção espacial por modelos de condomínios fechados tem alavancado a metropolização da região. A mesma tipologia produzida em Goiânia passou a ser produzida em Senador Canedo, com adaptações para um novo público de consumo, o de classe média, que mora em Senador Canedo, mas tem sua vida social acontecendo em Goiânia. Este fato é confirmado pelos dados preliminares do

Censo Demográfico 2022, que mostram que o município de Senador Canedo é o que teve maior crescimento populacional do país entre aqueles com mais de 100 mil habitantes, com aumento anual de 5,23%, e 84% se comparado ao Censo 2010 (IBGE, 2022).

Embora seja, legalmente, região metropolitana, o que observamos em Goiânia é que as características dos municípios não correspondem aos perfis identificados como metrópole, mencionados no item 4.3. São utilizados como critérios para identificar o espaço metropolitano, com base no Observatório das Metrópoles em 2012, os seguintes indicadores: taxa de crescimento populacional, grau de urbanização, percentual de ocupação em atividades não agrícolas, densidade demográfica, Produto Interno Bruto (PIB), total de rendimento dos moradores e somatório de entrada e saída por movimento pendular. Com base nestes critérios, constata-se que, apesar de ter natureza metropolitana, apresentar alta densidade populacional, grande concentração de pessoas, alto PIB e movimento pendular intenso, o nível de integração à dinâmica urbana (Figura 31) era muito alto, na década de 2010 somente entre os municípios de Goiânia e Aparecida de Goiânia, e alto com Senador Canedo, o que já apontava um crescimento nos anos seguintes, conforme se observou no decorrer deste capítulo.

Figura 31 - Níveis de Integração da RM Goiânia (GO), 2010.



Fonte: Observatório das Metrópoles (2012).

Por mais que haja um alto nível de integração, não há, de fato, a metropolização. Fisicamente, ainda há vazios entre os dois municípios, e no limite entre eles não há ocupação de fato (Figura 21) no trecho analisado. É notório que há uma interrelação (física, urbana, social e econômica) em curso entre Goiânia e Senador Canedo, pelos de megaempreendimentos e suas infraestruturas especializadas transbordam os limites municipais de Goiânia, a exemplo das alterações do sistema viário abordadas anteriormente. No entanto, pela complexidade do fenômeno da metropolização alguns fatores que a consolidam ainda não se fazem presentes:

1. Integração de Serviços: À medida que áreas urbanas se fundem, há uma maior probabilidade de integração de serviços e infraestrutura. Isso inclui serviços de transporte, sistemas de abastecimento de água, coleta de resíduos e outros serviços metropolitanos, contribuindo para uma gestão mais eficiente e integrada. Há, de fato, um sistema de transporte coletivo integrado, no entanto, não há um Plano de Mobilidade da RMG que aborde o sistema

em sua totalidade. Conforme assinalado acima, há um consórcio de Água e esgoto em consolidação. No que diz respeito a outros serviços, os respectivos PDs ressaltam a importância de um plano integrado, mas que não foi elaborado.

2. **Infraestrutura Metropolitana:** A metropolização, muitas vezes, exige o desenvolvimento de infraestrutura metropolitana, como sistemas de transporte de massa, redes de comunicação e centros de pesquisa. Conforme falado acima, há menção nos PDS, mas não há efetivação.

3. **Integração Socioeconômica:** A fusão de áreas urbanas pode promover uma maior integração socioeconômica, uma vez que as fronteiras administrativas se tornam menos relevantes, podendo contribuir para uma distribuição mais equitativa de recursos e oportunidades. No entanto, sem um Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI)¹⁹

4. **Desenvolvimento de Centros Urbanos:** A conurbação frequentemente leva à formação de centros urbanos mais complexos, com uma variedade de funções urbanas, como financeira, cultural, educacional e comercial, que atenda à população de um modo geral.

Tendo isto em vista, elencou-se algumas proposições para a consolidação da metropolização na RMG:

1. Do ponto de vista do transporte e sistema viário, é imperativo que haja total integração do sistema de transporte público entre os municípios, aumentando a capacidade e facilitando a mobilidade dos moradores, especialmente de quem trabalha na região. Considerando que boa parte dos trabalhadores dos condomínios vem da região, é fundamental estender as linhas e ampliar a quantidade de paradas de ônibus nas vias que conectam os condomínios, facilitando o acesso dos trabalhadores a eles. É necessário, ainda, estender a expansão com o sistema principal: Anhanguera, Terminal Praça da Bíblia e Jardim Novo Mundo. Além disso, é necessário criar, conforme visto no item 6.1, maneiras de facilitar a integração com as bicicletas, tanto em desenho viário atrativo quanto na criação de infraestrutura nos terminais, o que é amplamente viável visto as larguras generosas as vias de circulação de veículos.

2. Os espaços públicos, especialmente os parques Marcos Veiga Jardim (no autódromo) e do Cerrado (no Park Lozandes) (voltar ao mapa de grandes equipamentos - Figura 16, página 96) devem ser acessíveis a toda a população, não somente à população dos condomínios do

¹⁹ O PDUI é um instrumento legal de planejamento e gestão metropolitana e regional, definido pelo Estatuto da Metrópole (Lei Federal 13.089/15), “[...] que estabelece, com base em processo permanente de planejamento, viabilização econômico-financeira e gestão, as diretrizes para o desenvolvimento territorial estratégico e os projetos estruturantes da região metropolitana e aglomeração urbana”. (Brasil, 2018, p. 1).

entorno. Cabe ressaltar que, pela proposta inicial de projeto, o acesso ao Parque do Cerrado é somente pela parte alta – a dos condomínios, sem acessibilidade pelo Park Lozandes. Para tanto, devem ser promovidas ações sociais e culturais e facilitada a acessibilidade.

3. O Rio Meia Ponte é um elemento fundamental na metropolização. Seria interessante um projeto de parque linear com manejo da Área de Preservação permanente (APP), para ampliar o domínio do espaço público sobre o privado, reforçando o caráter de integração e revitalização tão importantes nas áreas metropolitanas.

Assim como Rogers (2005), defende-se que o modelo de cidades compactas, que rejeita a monofuncionalidade e a predominância dos automóveis, seja implantado de fato. Dessa maneira, utiliza-se como base as próprias diretrizes do Plano Diretor de Goiânia (2022), que na Seção VI trata do ordenamento territorial, ao defender-se a diversidade socioeconômica, cultura e ambiental, o incentivo ao uso do solo diversificado, ao sistema viário sustentável e à compacidade. Sendo assim, propõe-se:

1. Propor, numa PPP entre Estado e as grandes incorporadoras, áreas reservadas à construção de habitação de interesse social diversificada, para reduzir a segregação;

2. Estimular a implantação de núcleos compactos de uso misto de diferentes tipologias e públicos, em que haja interrelação entre moradia, lazer e trabalho, para aumentar a mobilidade sem replicar o modelo rodoviarista e individual, que é o cenário observado na região: espaços monofuncionais conectados por vasto sistema de vias urbanas e interurbanas.

3. Implantação de ZEIS para lidar com desafios relacionados à habitação, inclusão social e planejamento urbano. A criação de ZEIS nessas áreas propensas à metropolização visa promover a inclusão social, oferecendo habitação acessível a grupos de baixa renda e reduzindo as desigualdades habitacionais, além de contrabalançar a segregação socioespacial, permitindo que diferentes grupos sociais coexistam em uma área e tenham acesso a serviços e oportunidades.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este capítulo apresenta as contribuições deste trabalho, juntamente com recomendações e sugestões para pesquisas futuras relacionadas às investigações e conclusões abordadas nesta dissertação. Considerando os objetivos iniciais delineados, avaliamos a consecução de cada um deles ao término deste estudo.

A pesquisa teve como escopo a compreensão e análise dos fenômenos urbanos na Região Leste de Goiânia, com ênfase na área próxima às rodovias GO-020 e BR-153. O objetivo principal consistiu em entender os fenômenos urbanos decorrentes da expansão ao longo dessas rodovias na cidade. Nesse contexto, a pesquisa alcançou seu propósito inicial ao relacionar o referencial teórico à investigação, mapeamento e análise de dados específicos da região estudada. Essa abordagem permitiu identificar e caracterizar as principais features e fenômenos urbanos presentes na área, alinhando-se aos objetivos delineados para a pesquisa.

Nos objetivos específicos, foi identificada a ocorrência da expansão espraiada, caracterizada pela suburbanização, na região Leste de Goiânia, na análise dos PDs de 2007 e 2022 e nos mapeamentos, que permitiu apreender a dinâmica do processo de metropolização na RMG, refletindo sobre a influência da suburbanização no fortalecimento do espaço metropolitano e identificando os agentes envolvidos.

No que diz respeito à metodologia adotada, fundamentada em uma abordagem descritiva e exploratória, revela-se coerente e bem alinhada aos objetivos propostos. A escolha pela metodologia descritiva proporciona uma análise detalhada e sem intervenções diretas nos fenômenos urbanos observados na Região Leste de Goiânia, enquanto a abordagem exploratória contribui para a obtenção de informações mais abrangentes sobre o tema em questão. utilização de análise documental e revisão bibliográfica, conforme destacado por autores relevantes na área, permite uma contextualização sólida dos fenômenos urbanos estudados, conectando teoria e prática.

Para uma pesquisa mais aprofundada, especialmente no que diz respeito ao ano e tipo de ocupação, talvez fosse interessante trabalhar uma abordagem mais minuciosa, verificando a unidade territorial mínima de cada condomínio para enriquecer a discussão da ocupação dos condomínios de Goiânia e Senador Canedo e seus motivos. Entretanto, para o que se propôs a dissertação, esses procedimentos metodológicos demonstraram uma abordagem integrada na compreensão dos fenômenos urbanos na Região Leste de Goiânia.

Em síntese, este estudo proporcionou uma visão mais clara dos fenômenos urbanos na Região Leste de Goiânia. A região sofre um processo de expansão maciço que contribui com a conurbação com o município de Senador Canedo e fortalece a metropolização. Apesar dos desafios, como a segregação e a autosegregação, observados na região de estudo, o trabalho não sugere um caráter de sucesso ou êxito, mas sim destaca a importância de considerar essas questões no planejamento municipal e regional.

Essas descobertas têm implicações significativas para o desenvolvimento futuro da região em questão. O estudo oferece contribuições para orientar a tomada de decisões diante dos desafios emergentes no crescimento urbano, visando promover um desenvolvimento consciente e a busca por soluções mais sustentáveis na realidade urbana da Região Metropolitana de Goiânia. Através da identificação dos impactos dos fenômenos urbanos decorrentes da expansão urbana dispersa, almeja-se contribuir para a criação de uma cidade mais coesa, socialmente equitativa e ecologicamente sustentável.

Dentre as recomendações, destaca-se a importância da adoção de estratégias de planejamento que abordem o crescimento urbano considerando a necessidade de equilíbrio socioespacial. Isso envolve a regulamentação efetiva do uso do solo, do sistema viário e do transporte público, visando mitigar os efeitos adversos da expansão dispersa. Além disso, ressalta-se a necessidade de desenvolver as centralidades emergentes na região, incentivando a criação de espaços com usos mistos, incluindo comércio local que atenda às diversas faixas de renda presentes nos condomínios e bairros circundantes.

Este estudo pode servir como ponto de partida para futuras pesquisas, sejam elas aprofundamentos ou complementações. Seria relevante conduzir uma análise comparativa entre cidades com características semelhantes em diferentes regiões, a fim de ampliar a compreensão dos fenômenos urbanos e suas implicações, permitindo uma formulação mais eficaz de políticas urbanas. Explorar as políticas públicas voltadas para o enfrentamento dos desafios da expansão urbana poderia revelar boas práticas e áreas necessitadas de ajustes. Um estudo mais aprofundado poderia também investigar a relação entre a condominialização e as desigualdades socioespaciais, analisando como a presença de condomínios fechados está conectada à disparidade socioeconômica, considerando aspectos como acessibilidade, oferta de infraestrutura e serviços, localização e qualidade dos espaços públicos, proporcionando uma compreensão mais abrangente dessa dinâmica complexa.

REFERÊNCIAS

- ABREU, **Centralidades urbanas em Goiânia**: o caso Jardim Goiás. Dissertação (Dissertação de Mestrado) – Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Desenvolvimento e Planejamento Territorial, Pontifícia Universidade Católica de Goiás. Goiânia, 2019.
- ALVES, J. D. G. Dispersão urbana e a atuação do mercado imobiliário em cidades médias: reflexões a partir da cidade de Piracicaba/SP. Em: **Geofronter**, Campo Grande, n. 5, v. 2, p. 104-124., 2019.
- ANGELA VILLA IMÓVEIS. **Página Condomínios**. Site. Disponível em: <https://angelavillaimoveis.com.br/condominios>. Acesso em: 27 jul. 2023.
- BALL, M. **Housing Policy and Economic Power**: The Political Economy of Owner Occupation. New York: Methuen & Co, 1983.
- BAUMAN, Z. **Comunidade**: a busca por segurança no mundo atual. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.
- BAUMAN, Z. **Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.
- BONDUKI, N. **Origens da habitação social no Brasil**: Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e Difusão da casa própria. São Paulo: Estação Liberdade, 2004.
- BORSODORF, A. Hacia la ciudad fragmentada. Tempranas estructuras segregadas en la ciudad latinoamericana. Scripta Nova. Em: **Revista electrónica de geografía y ciencias sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2003, vol. VII, núm. 146(122). Disponível em: [http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(122\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(122).htm). Acesso em: 01º set. 2023.
- BORSODORF, A., et al. Die Dynamik stadtstrukturellen Wandels in Lateinamerika im Modell der lateinamerikanischen Stadt. Em: **Geographica Helvetica**, 4: 300-310, 2002. Disponível em: <https://doi.org/10.5194/gh-57-300-2002>. Acesso em 05 set. 2023.
- BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.
- BRASIL. **Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015**. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília: Planalto, 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm. Acesso em: 30 jun. 2023.
- BRASIL. **Lei nº 13.683, de 19 de junho de 2018**. Altera as Leis nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da Metrópole), e 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília: Planalto, 2018. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/Lei/L13683.htm. Acesso em: 30 jun. 2023.
- CALDEIRA, T. P. R. **Cidade de muros**: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Ed.34; Edusp, 2000.

CÂMARA MUNICIPAL DE GOIÂNIA. **Lei Orgânica do Município de Goiânia**. 5. ed. Texto revisado e atualizado até a Emenda à Lei Orgânica n.º 051, de 12 de julho de 2012. Goiânia, Goiás, 2012. Disponível em: <http://www.camaragyn.go.gov.br>. Acesso em 10 out. 2023.

CARLOS, A. F. A. **A cidade**. 8. ed. São Paulo: Contexto, 2005.

CARLOS, A. F. A. **O Espaço Urbano: Novos Escritos Sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007.

CASTELLS, M. **La cuestion urbana questão urbana**. Tradução Irene C. Oliván. México: Siglo XXI Editores; Argentina: Siglo XXI Editores, 1974.

COELHO, L. L. Os conceitos de dispersão e fragmentação urbana sob a abordagem da paisagem sessão temática: paisagem urbana e sistema de espaços livres. Em: **Anais eletrônicos ENANPARQ** Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 4, 2016. Disponível em <https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-4/SESSAO%2030/S30-01-COELHO,%20L.pdf>. Acesso em: 30 jun. 2023.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. 4. reimpr. São Paulo: Editora Ática, 2004. Série Princípios.

CORRÊA, R. L. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. Em CARLOS, A. F.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (Orgs.). Em: **A Produção do espaço urbano: agentes e Processos, escalas e desafios**. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2012. p. 41-52.

COUTO, G. R.; *et al.* Entre o Discurso e a Prática: Atropelos e Contorcionismos do Processo de Revisão do Plano Diretor De Goiânia (2017-2022). Em: **VII Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação ENANPARQ**. São Paulo, 7 a 11 de novembro de 2022.

DINIZ, A. **Goiânia de Attilio Corrêa Lima (1932-1935) - ideal estético e realidade política**. Dissertação (Dissertação Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília. Brasília, 2007.

DOMINGUES, A.; et al. Geografias da Urbanização Planetária. », e-cadernos **CES** [Online] 36, p. 12-38, 2021. Disponível em: <http://journals.openedition.org/eces/6518>. Acesso em: 25 jul 2023.

EBM. **Vinhas Flamboyant**. Goiás: EBM, 2023. Disponível em: <https://ebm.com.br/vinhasflamboyant/>. Acesso em: 30 jun. 2023.

FERRARI, C. **Dicionário de urbanismo**. São Paulo: Editora Disal, 2004.

FGR. **Página inicial**. Site. Goiás: FGR Incorporações, 2023. Disponível em: <https://fgr.com.br/>. Acesso em: 30 jun. 2023.

FIRKOWSKI, O. L. C. F. **Metrópole: do conceito à realidade. O que revela a estrutura metropolitana de Curitiba e Belém**. Em: MOURA, R.; FIRKOWSKI, O. L. C. F. (Orgs.).

Espaços Metropolitanos [recurso eletrônico]: processos, configurações, metodologias, perspectivas emergentes. 1.ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2021.

FISHMAN, R. **Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia**. New York: Basic Books, 1987, p. 3–17.

FIX, M.; PAULANI, L.M. Considerações teóricas sobre a terra como puro ativo financeiro e o processo de financeirização. Em: **Revista de Economia Política** 39 (4). São Paulo, 2019. Disponível em <http://dx.doi.org/10.1590/0101-31572019-2954>. Acesso em: 05 abr. 2023.

FRANZ, G.; MAIER, G.; SCHROCK, P. Urban Sprawl. How Useful Is This Concept?. Em: **Congress of the European Regional Science Association: "enlargement, southern europe and the mediterranean"**, 46, August 30th - September 3rd, 2006, Volos, Greece. **Anais eletrônicos** [...]. Greece: Louvain-la-Neuve, European Regional Science Association (ERSA), 2006. Disponível em <https://www.econstor.eu/handle/10419/118229>. Acesso em: 30 jun. 2023.

FREITAS, E.C.; PRODANOV, C.C. **Metodologia do trabalho científico: Métodos e Técnicas de Pesquisa e do Trabalho Acadêmico**. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

GOIÂNIA. **Lei complementar nº 349, de 04 de março de 2022**. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Goiânia e dá outras providências. Goiânia: Go.gov, 2022. Disponível em: https://www.goiania.go.gov.br/html/gabinete_civil/sileg/dados/legis/2022/lc_20220304_000000349.pdf. Acesso em: 30 jun. 2023.

GOIÂNIA. **Lei complementar nº 171, de 29 de maio de 2007**. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Goiânia e dá outras providências. Goiânia: Go.gov, 2007. Disponível em: https://www.goiania.go.gov.br/html/gabinete_civil/sileg/dados/legis/2007/lc_20070529_000000171.html. Acesso em: 30 jun. 2023.

GOIÂNIA. **Diário Oficial Município de Goiânia nº 1316**. Goiânia: Go.gov, 1994. Disponível em: https://www.goiania.go.gov.br/Download/legislacao/diariooficial/1994/do_19941223_000001316.pdf. Acesso em: 30 jun. 2023.

GOIÂNIA. **Mapa Urbano Digital de Goiânia**. Goiânia: 2023 Disponível em: <https://portalmapa.goiania.go.gov.br/mapafacil/> Acesso em 20 set. 2023.
GOIÁS 24 HORAS. Ministério Público pede embargo da obra mais escandalosa de Goiânia: o condomínio Europark, no Park Lozandes. **Goiás 24 horas**, 2016. Disponível em: <https://goias24horas.com.br/54871-ministerio-publico-pede-embargo-da-obra-mais-escandalosa-de-goiania-o-condominio-europark-no-park-lozandes/>. Acesso em: 30 jun. 2023.

GOOGLE. **Google Earth**. Site. [s. l.]: Google, 2021. Disponível em: <https://earth.google.com/web/search/park+lozandes/@-16.70534238,-49.22431581,804.52265955a,4673.49219654d,35y,0.00000081h,0t,0r/data=CigiJgokCQR3ZoEFmjfAEWXBjcgQojfAGTc1YoynV0fAITcdPHdaYEFa>. Acesso em: 30 jun. 2023.

GOOGLE. **Google Earth**. Site. [s. l.]: Google, 2022. Disponível em: link específico Acesso em: 30 jun. 2023.

GOOGLE. **Google Earth**. Site. [s. l.]: Google, 2023a. Disponível em https://earth.google.com/web/search/BRENTWOOD,+ST+LOUIS/@38.62472778,-90.28088446,151.06485164a,14242.22762251d,35y,-0h,5.08793776t,0r/data=CigiJgokCVJReNKqljDAEaL1GtipojDAGaQHD_Eek0jAIQ_RJliGn0jA. Acesso em: 30 jun. 2023.

GOOGLE. **Google Earth**. Site. [s. l.]: Google, 2023b. Disponível em: <https://earth.google.com/web/@-23.61736996,-46.7187787,780.64582446a,4758.9151859d,35y,359.99996488h,0t,0r/data=OgMKATA>. Acesso em: 30 jun. 2023.

GOOGLE. **Google Earth**. Site. [s. l.]: Google, 2023c. Disponível em: <https://earth.google.com/web/@-16.32561226,-49.20879113,-27889.04880556a,45188.52811143d,35y,-0.70000101h,48.33579384t,359.9944r/data=OgMKATA>. Acesso em: 30 jun. 2023.

GOOGLE. **Google Earth**. Site. [s. l.]: Google, 2023d. Disponível em: <https://earth.google.com/web/search/park+lozandes/@-16.71412705,-49.21407292,779.16971435a,9863.56746929d,35y,0h,0t,0r/data=CigiJgokCQR3ZoEFmjfAEWXBjcgQojfAGTc1YoyNV0fAITcdPHdaYEfA>. Acesso em: 10 jul. 2023.

GOOGLE. **Google Earth**. Site. [s. l.]: Google, 2023e. Disponível em: https://earth.google.com/web/@-16.70862585,-49.21047881,737.84109508a,4206.83107345d,35y,360h,0t,0r?utm_source=earth7&utm_campaign=vine&hl=pt-BR. Acesso em: 20 jul. 2023.

GOOGLE. **Google Earth**. Site. [s. l.]: Google, 2023f. Disponível em: https://earth.google.com/web/@-16.71506871,-49.18310258,713.29686294a,4231.37559491d,35y,360h,0t,0r?utm_source=earth7&utm_campaign=vine&hl=pt-BR. Acesso em: 20 jul. 2023.

GOOGLE. **Google Earth**. Site. [s. l.]: Google, 2023g. Disponível em: https://earth.google.com/web/@-16.72330911,-49.20629207,750.28079352a,4194.39156317d,35y,360h,0t,0r?utm_source=earth7&utm_campaign=vine&hl=pt-BR. Acesso em: 20 jul. 2023.

GOOGLE. **Google Earth**. Site. [s. l.]: Google, 2023h. Disponível em: https://earth.google.com/web/@-16.71268666,-49.15534795,723.29383896a,4221.37881818d,35y,0h,0t,0r?utm_source=earth7&utm_campaign=vine&hl=pt-BR. Acesso em: 20 jul. 2023.

GOOGLE. **Google Earth**. Site. [s. l.]: Google, 2023i. Disponível em: <https://earth.google.com/web/search/Alpha+Mall+-+Avenida+Alphaville+Flamboyant+-+Residencial+Alphaville+Flamboyant,+Goi%c3%a2nia+-+GO/@-16.70883888,-49.22077024,803.31700354a,779.37792917d,35y,0.1983826h,14.50614627t,0r/data=CigiJgokCWzTGmQstTDAEY8YEIvRtTDAGaP8KC7Am0jAIanXleyGnEjAOgMKATA>. Acesso em: 20 jul. 2023.

GOOGLE. **Google Earth**. Site. [s. l.]: Google, 2023j. Disponível em: <https://earth.google.com/web/search/Alpha+Mall+-+Avenida+Alphaville+Flamboyant+->

+Residencial+Alphaville+Flamboyant,+Goi%c3%a2nia+--+GO/@-16.71370306,-49.20347642,782.77830639a,955.75519562d,35y,0.19838219h,14.5065435t,0r/data=CigiJgokCWzTGmQstTDAEY8YEIvRtTDAGaP8KC7Am0jAIanXleyGnEjAOgMKATA. Acesso em: 20 jul. 2023.

GOTTDIENER, M. **A Produção Social do Espaço Urbano**. 2. ed. Tradução de Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2016.

GRUPO TOCTAO. Plateau D'or. **Grupo Toctao**, Goiânia, 2019. Disponível em: <https://www.grupotoctao.com.br/plateau-dor-tendencia-mundial-novas-centralidades-ganham-forca-em-goiania/>. Acesso em: 30 jun. 2023.

GUIRONET, A.; et al. Building cities on financial assets: The financialisation of property markets and its implications for city governments in the Paris city-region. Em: **Urban Studies** 2016, Vol. 53(7) 1442–1464. Disponível em: DOI: 10.1177/0042098015576474

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. Tradução de Carlos Szlak. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 17. ed. Tradução de Adail U. Sobra e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 2008.

HARVEY, D. **Cidades rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. Tradução de Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes – selo Martins, 2014.

HARVEY, D. **Paris capital da Modernidade**. Tradução de Magda Lopes. São Paulo: Boitempo, 2015.

HARVEY, R. O.; CLARK, W. A. V. The Nature and Economics of Urban Sprawl. Em: **Land Economics**, [s. l.], v. 41, n. 1, p. 1–9, 1965. Disponível em: <https://doi.org/10.2307/3144884>. Acesso em: 30 jun. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2016. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv99700.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Classificação e caracterização dos espaços rurais e urbanos do Brasil**: uma primeira aproximação. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv100643.pdf>. Acesso em: 30 jun. 2023.

INSTITUTO FEDERAL DE GOIÁS. Pesquisa avalia a qualidade do transporte coletivo da Região Metropolitana de Goiânia. **IFG**, Goiás, 20 nov. 2018. Disponível em: <https://www.ifg.edu.br/ultimas-noticias-campus-goiania/10965-pesquisa-avalia-a-qualidade-do-transporte-coletivo-da-regiao-metropolitana-de-goiania>. Acesso em: 30 jun. 2023.

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2014

JAPIASSÚ, L. A. T. **Expansão urbana de Maceió, Alagoas**: caracterização do processo de crescimento territorial urbano em face do plano de desenvolvimento - de 1980 a 2000. Dissertação (Mestrado em Dinâmicas do Espaço Habitado) – FAU, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2015.

JARDIM, T. Londres: A História de uma cidade Duradoura. Em: **U de Urbanismo**, [s. l.], ed. 61, 19 nov. 2020. Disponível em: <https://letras.cidadescriativas.org.br/2020/11/19/londres-a-historia-de-uma-cidade-duradoura>. Acesso em: 30 jun. 2023.

KNEIB, E. C. et al. A relevância da acessibilidade no processo de decadência de áreas centrais. Em: **Congresso Luso Brasileiro para o Planejamento Urbano Regional Integrado Sustentável – PLURIS**, 2., 2006, Portugal. Anais. Braga, Portugal: PLURIS, 2006. p. 1-12. Disponível em: <http://www.redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/producao-da-rede/artigos-cientificos/2006-1/249-kneib-silva-pluris2006/file#:~:text=Sobre%20esses%20aspectos%20%C3%A9%20importante,processo%20de%20decad%C3%Aancia%20da%20%C3%A1rea..> Acesso em: 10 mai. 2023..

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LAMEIRÃO, C. R.; et al. Apenas uma miragem: a inconclusa implementação das Administrações Regionais em Goiânia. Em: **Descentralização intramunicipal nas capitais brasileiras**: as políticas, a política e a participação / Orgs. Grin, E. J.; et al. Rio de Janeiro: Konrad Adenauer Stiftung, 2018. p. 115-140.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Trad. Sergio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 2002.

LEITE, R. P. **Contra-usos da cidade**: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea. Campinas: Editora da UNICAMP, 2007.

LEITE, C.; AWAD, J. **Cidades sustentáveis cidades inteligentes**: desenvolvimento sustentável num planeta urbano. Porto Alegre: Bookman, 2012.

LENCIONI, S. A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. **Revista Paranaense de desenvolvimento**. Curitiba, n.120, jan./jun. 2011, p.133-148.

LENCIONI, S. Metropolização. **GEOgraphia**, v. 22, n. 48, 16 jun. 2020. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/43103>

LEOPOLDO, E. **Financeirização Imobiliária e Metropolização Regional**: o Alphaville na implosão-explosão da metrópole. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia Humana. São Paulo, 2017.

LEPETIT, B. É possível uma hermenêutica urbana? Em: LEPETIT, B. **Por uma Nova História Urbana Bernard Lepetit**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2001. p. 137-153.

LIMONAD, E. Urbanização dispersa mais uma forma de expressão urbana? Em: **Revista Formação**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 14, p. 31-45, 2007.

MADDEN, K. **How to Turn a Place Around: A Placemaking Handbook**. New York, Project for Public Spaces, 2021.

MELO, W. F. Friedrich Engels e a questão habitacional: o pauperismo socialmente produzido no sistema capitalista e as condições de moradia. Em: **Verinotio revista on-line – Espaço de interlocuções em ciências humanas**, [s. l.], n. 20, Ano X, out./2015. Acesso em: <http://www.verinotio.org/conteudo/0.8126378458111.pdf>. Acesso em: 30 jun. 2023.

MÉO, G. di. Introdução ao debate sobre a metropolização: Uma chave de interpretação para compreender a organização contemporânea dos espaços geográficos. Em: **Confins** [Online]. Disponível em: <https://doi.org/10.4000/confins.5433>. Acesso em: 20 jun. 2023.

MEU JARDINS. **Página inicial**. Site. Goiás: Meu Jardins, 2023. Disponível em: <https://www.meujardins.com.br/>. Acesso em: 30 jun. 2023.

MONGIN, O. **A condição urbana: a cidade na era da globalização**. São Paulo, Estação Liberdade, 2009.

MONCLÚS, F. J. Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográficourbanísticas. Introducción. Em: MONCLÚS, Francisco Javier (Ed.). **La ciudad dispersa**. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998. p. 143-167.

MORATO, M. Bogotá – Um conceito de transporte público que vai além de veículos de transporte de massa. Em: **arq.urb**, [S. l.], n. 13, p. 5–23, 2015. Disponível em: <https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/266>. Acesso em: 27 jul. 2023.

MOURA, R. O complexo diálogo entre o urbano e o regional. Em: **Revista Brasileira De Desenvolvimento Regional**, BLUMENAU, 4 (2), P. 5-26, primavera de 2011, p. 5-26.

MOTTA, E. M. P. L. ST 3 Fragmentação socioespacial: reflexões a partir de condomínios fechados e shopping centers em Belo Horizonte. Em: **Anais ENANPUR**, [s. l.], v. 17, n. 1, 2017. <https://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenanpur/article/view/1718>. Acesso em: 30 jun. 2023.

MOYSÉS, A. **Goiânia: metrópole não planejada**. Goiânia: UCG, 2004.

MUMFORD, L. **A cidade na História**. Tradução de Neil R. da Silva São Paulo: Martins Fontes, 2004.

NASCIMENTO, D. T. F.; et al. Mapeamento do processo histórico de expansão urbana do Município de Goiânia-GO. Em **GEOgraphia**, Ano 17, Nº 34, 2015.

PEREIRA, C. S. S. O centro da cidade no contexto da estrutura(ção) urbana: considerações acerca da “teoria urbana convencional” e da “teoria crítica urbana”. Em: **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, n. 31, p. 669-697, 2017. DOI:10.12957/geouerj.2017.25816

PESCATORI, C. Da construtora Albuquerque e Takaoka à Alphaville Urbanismo S.A.: reestruturação e expansão nacional de um modelo de urbanização. Em: **Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo IV ENANPARQ**. Porto Alegre, 25 a 29 de julho de 2016.

PETRELLA, G. M. A construção arbitrária do preço do produto imobiliário e a natureza da renda na condominialização da cidade de São Paulo. Em: **arq.Urb**, (28), 2020. p.155–175. <https://doi.org/10.37916/arq.urb.v28i.443>. Acesso em: 18 set. 2022.

PIRES, A. C. F.; et al. Impactos da metropolização no sistema de transporte coletivo: estudo de caso da Região Metropolitana de Goiânia. Em: **Cadernos Metrôpole**, 22 (47). Jan-Apr. 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2020-4711>

PLATEAU D'OR. **Página inicial**. Site. Goiânia: Plateaudor, 2020. Disponível em: <https://plateaudor.com.br/>. Acesso em: 30 jun. 2023.

PORTAL MAPA. **Mapa fácil**. Goiânia: GO, 2023. 1 Mapa. Disponível em: <http://portalmapa.goiania.go.gov.br/mapafacil/>. Acesso em: 30 jun. 2023.

PREFEITURA DE SENADOR CANEDO (Goiás). **Edital de Chamamento Público nº 0001/2022**. Goiás: Senador Canedo, 2022. Disponível em: <https://senadorcanedo.go.gov.br/wp-content/uploads/2022/01/Edital-de-Chamamento-Consorcio-Sul-1.pdf>. Acesso em: 30 jun. 2023.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do Poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo (SP): Ática, 1993.

RANDOLPH, R. Expansão, implosão e explosão urbana nas fronteiras das metrópoles. Em busca de características particulares da sociedade urbana. Em MAIA, D. S.; et al., (Orgs.). **Expansão urbana: Desposseção, conflitos, diversidade na produção e consumo do espaço**. João Pessoa: UFPB, 2020.

REGO, R. L. A americanização das cidades brasileiras: novas formas urbanas e a ideia de unidade de vizinhança. Em: **PosFAUUSP**, [S. l.], v. 26, n. 48, p. e148753, 2019. DOI: 10.11606/issn.2317-2762.posfau.2019.148753. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/148753>. Acesso em: 26 jul. 2023.

REIS, N.G.; BENTES, J. C. da G. Urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano: estudos, diálogos e desafios. Em: ENANPARQ Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, 4, Porto Alegre, jun. 2016. **Anais eletrônicos [...]**. Porto Alegre: ENANPARQ, 2016. Disponível em: <https://enanparq2016.files.wordpress.com/2016/09/s45-00-goulart-reis-n-gama-bentes-j.pdf> Acesso em: 30 jun. 2023.

RIBEIRO, M. E. J. **Goiânia: os planos, a cidade e o sistema de áreas verdes**. Goiânia: UCG, 2004.

RIBEIRO, L. C. Q.; et al. Níveis de Integração dos Municípios brasileiros em RMs, RIDEs e AUs à dinâmica da metropolização. Em: **Observatório das Metrópoles**. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/wp-content/uploads/2020/01/N%C3%8DVEIS-DE-INTEGRA%C3%87%C3%83O-DOS-MUNIC%C3%8DPIOS-BRASILEIROS-EM-RMs-RIDEs-e-AUs-%C3%80-DIN%C3%82MICA-DA-METROPOLIZA%C3%87%C3%83O.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2023.

ROGER, R.; GUMMUCHDJIAN, P. **Cidades para um pequeno planeta**. Barcelona: Gustavo Gilli, 2005.

SALGUEIRO, T. B. Cidade pós-moderna: espaço fragmentado. Em: **Território**, Rio de Janeiro, Ano III, n.º 4, p.39-54, jan./jun., 1998.

SANTORO, P. F. **Planejar a expansão urbana: dilemas e perspectivas**. 2012. Tese (Doutorado em Habitat) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

SANTOS, M. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo, HUCITEC, 1983.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia**. 6. ed. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2008.

SECCHI, B. **Primeira Lição de Urbanismo**. Trad. Marisa Barda e Pedro M. R. Sales. São Paulo: Perspectiva, 2006.

STREGLIO, C. F. da C.; et al. O processo de expansão urbana e seus reflexos na redução da cobertura vegetal no município de Goiânia – Em **RA'E GA - o Espaço Geográfico em Análise**, v. 28, pp. 181-197.

SEU IMÓVEL GOIÂNIA. Plateau D'or. **Seu Imóvel Goiânia**, Goiânia, 2021. Disponível em: <https://www.seuimovelgoiania.com.br/2021/04/plateau-dor>. Acesso em: 30 jun. 2023.

SISTEMAS DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA (SIG). Disponível em: <http://www.exemplo.com/sig>. Acesso em: 27 jul. 2023.

SILVA, M. F. P. S. Antigos processos e novas tendências da urbanização norte-americana contemporânea. Em **Cad. Metrop.**, São Paulo, v. 16, n. 32, pp. 365-390, nov 2014. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2014-3204>. Acesso em: 15 Jun. 2023.

SIMONI, T. V. D.; KALLAS, L. M. E. Cartografia das Novas Centralidades Urbanas: Park Lozandes, em Goiânia/GO. Em: **Labor e Engenho**, v.16, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.20396/labore.v16i00.8670872>

SIRGAS. Sistema de Referência Geocêntrico para as Américas. Disponível em: <http://www.sirgas.org/>. Acesso em: 27 jul. 2023.

SOUZA, M. L. de. **Fobópole: O medo generalizado e a militarização da questão urbana**. 1. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

SPOSITO, M. E. B. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. Em CARLOS, A. F.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (Orgs.). Em: **A Produção do espaço urbano: agentes e Processos, escalas e desafios**. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2012. p. 123-146

SPOSITO, M. E; GÓES, E. **Espaços fechados e cidades: Insegurança urbana e fragmentação socioespacial**. São Paulo: Editora Unesp, 2013.

SPOSITO, M. E. Grandes grupos econômicos, consumo e redefinição de centralidade urbana, em cidades médias. Em **Urbanização, produção e consumo em cidades médias/intermediárias**. Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista, 2015. p. 107-132.

TACHIEVA, G. **Sprawl Repair Manual**. Washington, Island Press, 2010.

VALOR ECONÔMICO. Valorização dos imóveis com vista para parques pode chegar a 20%. Em **Imóveis de Valor**. Disponível em: <https://valor.globo.com/patrocinado/imoveis-de-valor/noticia/2021/11/04/valorizacao-dos-imoveis-com-vista-para-parques-pode-chegar-a-20percent.ghtml>. Acesso em 17 jul. 2023.

VASCONCELOS, P. de A.; et al. Contribuição para o debate sobre processos e formas socioespaciais nas cidades. Em **A Cidade Contemporânea, Segregação Socioespacial**. São Paulo: Contexto, 2013. P. 17-38.

VELHO, O. G. (org.). **O fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 1967.

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

WIRTH, L. **O Urbanismo como modo de vida**. Tradução Marina Corrêa Treuherz. Em: The American Journal of Sociology, vol. XLIV, n.º 1, julho de 1938. Chicago: University of Chicago Press.

WIRTH, Louis. The Ghetto. In: **On Cities and Social Life: Selected Papers**. Chicago: University of Chicago Press, 1969.