

IDENTIFICAÇÃO DOS SUBCENTROS DO MUNICÍPIO DE APARECIDA DE GOIÂNIA PELO MÉTODO DOS ESPECIALISTAS (MÉTODO DELPHI)

E. C. M. Soares, E. C. Kneib

RESUMO

Essa pesquisa aborda a descrição e aplicação do método dos especialistas (Método Delphi) para a identificação dos subcentros do município de Aparecida de Goiânia e a definição dos diferentes graus de importância e influência no território urbano em que estão inseridas. A pesquisa possibilita uma análise espacial voltada para o planejamento urbano, mobilidade e transportes. O município em análise encontra-se em conurbação com a capital, e incluído na Região Metropolitana de Goiânia, sendo realizada uma abordagem dos temas: centralidades, conurbação, metropolização e planejamento urbano.

Palavras Chave: Identificação de Subcentros, Método Especialistas, Centralidades, Planejamento Urbano.

1 INTRODUÇÃO

O objetivo da aplicação metodológica é a identificação dos subcentros (não determinando sua abrangência ou dimensão), possibilitando uma localização espacial das áreas identificadas, bem como o grau de importância de cada centralidade no município.

Para o estudo em questão, após pesquisa de procedimentos metodológicos para identificação de centralidades, optou-se pela aplicação do Método dos Especialistas, considerando-se os seguintes motivos:

- i. Fácil aplicabilidade, baixo custo operacional, simplicidade de manipulação das informações, não necessita de informações de banco de dados do município, contato com especialistas do município em estudo;
- ii. Reconhecimento metodológico: aplicação do método em diversos municípios, entre eles Manaus, Brasília, Palmas, Salvador, Goiânia, Anápolis.
- iii. Utilização do resultado da aplicação do método na cidade de Goiânia por Kneib (2014), permitindo uma base de dados compatíveis para utilização no planejamento metropolitano.

O referencial teórico forma o primeiro passo dessa pesquisa, descrevendo o conceito de centralidades e da metodologia a ser aplicada. Por se tratar da aplicação metodológica em um município (Aparecida de Goiânia) que faz parte da Região Metropolitana de Goiânia e encontra-se em conurbação com a Capital, tratar-se-á também, de forma sucinta, os temas: conurbação, metropolização e planejamento urbano.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Centros e Subcentros Urbanos

O tema centros urbanos e centralidades foi motivo de estudo, análise e discussão para diversos autores e estudiosos. Alguns descrevem o centro com duas funções principais: primeiro a integradora e simbólica, concentrando valores e significados, estando, entre outros, os autores Levebvre (1978) e Castells (1983); segundo, descrevem o centro como uma área dinâmica, onde se encontram locais de comércio e trabalho, vinculando-a a um aspecto de acessibilidade, como Villaça (2001), Kneib (2008), Corrêa (1995), Sposito (2001), Serpa (2014). Neste trabalho serão tratados os subcentros nessa segunda perspectiva, apresentando-se a seguir os principais conceitos discutidos por alguns desses autores.

De acordo com Corrêa (1995), esses núcleos se desdobram em áreas (regionais, bairros) ou em eixos (ruas comerciais de bairros), de comércios e serviços. Kneib (2004) apresenta os tipos de centros definidos por Bird (1977), que podem ser: centros concêntricos (áreas de alta acessibilidade para pedestres e automóveis); centros lineares (acessibilidade linear canalizada pelas vias de circulação); centros especiais (subcentros).

Villaça (2001) identifica uma pequena diferença entre os termos subcentro e centralidade, indicando o subcentro como uma réplica do centro, em tamanho menor, mas ambos com “os mesmos requisitos de localização e polarização”. Ainda coloca que a formação dos mesmos se dá gradativamente, ligados à substituição das funções e atividades contidas no centro tradicional, quando este sofre um processo de decadência ou descentralização. Esse espaço urbano passa a ser composto por vários subcentros que se localizam nas bordas do centro tradicional, formando um centro expandido.

Kneib *et al* (2012) afirma que a estrutura espacial urbana é composta por um conjunto, ou rede, de centros e subcentros, destaca que as áreas centrais possuem a característica simbólica (apesar de difícil mensuração), mas também enfoque na acessibilidade, seja pela infraestrutura viária ou pela existência de linhas de transporte coletivo; além de se destacarem pela concentração de atividades, “com profunda relação com o número de viagens geradas”, sendo áreas atribuídas de uma maior valor do solo (KNEIB, 2008, p. 33). Atribui, ainda, o PGV (Polos Geradores de Viagens) um elemento de contribuição para a formação ou consolidação de novas centralidades. A autora ainda afirma que a identificação e definição dos subcentros urbanos estão relacionadas com a definição de diretrizes para o ordenamento territorial e de transportes, além da avaliação da acessibilidade nesses subcentros e a mobilidade das pessoas que se destinam a eles.

2.2 Conurbação e Metropolização

Para que fique claro o que vem a ser conurbação, Villaça (2001) a define como “a fusão de áreas urbanas”. O autor ainda a explicita como sendo uma única cidade dividida em dois municípios, pois as características comerciais, econômicas, construtivas, de ambos os espaços, são as mesmas, de tal maneira que se torna um único espaço territorial, porém dividido em dois espaços administrativos.

Geddes (1994), considerado o primeiro autor a utilizar a denominação “conurbação”. Busca em seus estudos exprimir os avanços e homogeneizações do tecido urbano,

descrevendo as novas formas de agrupamento demográfico, que levam a novas formas de agrupamento social, atentando para as necessidades de novas formas de governo e administração para essas áreas.

Villaça (2001) associa ao processo de conurbação ocorre, na maioria das vezes, o processo de metropolização. Uma cidade-núcleo, considerada a principal, absorve e/ou gera outros núcleos urbanos à sua volta, às vezes pertencentes a outras unidades político-administrativas, formando um tipo particular de cidade. O autor afirma ser essa absorção um processo lento, resultado da crescente transformação de uma área urbana, e acontece quando as cidades desenvolvem uma intensa vinculação socioeconômica, causando transformações tanto no núcleo absorvido, quanto no que absorve.

2.3 Planejamento Urbano

O Planejamento Urbano e seus instrumentos urbanísticos são de grande relevância para a busca da habitabilidade e sustentabilidade das cidades. Desde 2001, com o advento do Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001), eles ganharam força e legitimidade. Com estas ferramentas de gestão podem-se exigir condutas mais veementes, que visem garantir uma cidade socialmente justa e que apresente mais qualidade, em todos os aspectos como: mobilidade, lazer, serviços, preservação e vários outros. Infelizmente, isso ainda não foi experimentado, mas não se pode deixá-los de lado diante dos atuais cenários urbanísticos.

O planejamento urbano pode ser definido, segundo Santos (2004), como um processo contínuo de diagnósticos, que pressupõem coleta, organização e análise das informações e que culmina com decisões ou escolhas das melhores alternativas para o desenvolvimento. Possui o papel de orientar os instrumentos metodológicos, administrativos, legislativos e de gestão, para a efetivação das condutas, em um espaço de tempo determinado. De acordo com Souza (2006, p. 400), “a forma clássica e óbvia de meio de expressão do planejamento é o plano”, que “são documentos consolidadores de uma dada estratégia de desenvolvimento urbano”; no Brasil, chamado de plano diretor de desenvolvimento urbano ou simplesmente plano diretor. Nessa pesquisa, serão abordadas algumas características do plano diretor do município em questão.

3 REFERENCIAL METODOLÓGICO

A metodologia é baseada na Técnica Delphi, utilizada para identificar espacialmente subcentros de qualquer município, se baseia na busca de um consenso para o tema abordado, levando em consideração o uso do conhecimento de especialistas¹ (anônimos) sobre o assunto, a aplicação interativa de várias rodadas de questionários para a concordância e oferecendo feedback a cada interação². O uso de especialistas oferece credibilidade ao método, e torna, portanto, o processo de seleção desses especialistas um passo muito importante para a aplicação metodológica.

¹ Cada especialista desconhece quem são os demais; e os especialistas tem conhecimento de quem compõem a análise, mas não tem nenhum tipo de comunicação com os outros participantes durante a pesquisa (KNEIB, 2008, p. 73).

² Proporcionando reflexão individual e coletiva sobre os assuntos tratados, assegurando a integração e sinergia de ideias e visões entre os especialistas, agregando conhecimento ao processo; proporcionando a reformulação e aprimoramento das questões formuladas no decorrer das rodadas (KNEIB, 2008, p. 70).

O método será aplicado para uma análise espacial, sendo a ferramenta utilizada para a manipulação dos dados os SIG (Sistemas de Informação Geográfica), sendo constituído, portanto, um ferramental amplamente utilizado para planejamento urbano e de transportes. Dantas *et al* (1996) define um “SIG como a integração entre banco de dados, recursos humanos, hardware adequado e ferramental para análise espacial”.

De acordo com Wright e Giovanazzo (2000) (*apud* KN EIB, 2008) o número de rodadas é um elemento muito importante, sendo desconsiderado se realizado em uma única rodada, pois descaracteriza o método Delphi. Essas rodadas devem fornecer informações consolidadas sobre as respostas de cada especialista e informações relevantes, sendo produzido, a partir das respostas de cada um, o material para a rodada seguinte, até que haja o consenso.

Kenib (2008) afirma não existirem regras específicas para a escolha dos especialistas, “uma vez que o método se apoia na experiência, sabedoria e criatividade de um conjunto de especialistas e no fato de que o julgamento coletivo é supostamente melhor que qualquer julgamento individual”. Também não determina um número exato de especialistas, mas aconselha não ser utilizada uma amostra pequena, pois pode ocasionar uma escassez na geração de ideais Ferraz (1993) afirma que a formalização do consenso de opiniões sobre determinado assunto não revela verdades absolutas e imutáveis.

Para o método de Kneib (2008, p. 118), “foi necessário um trabalho de adaptação-inovação no método: a inserção da análise espacial nos questionários”. Para os questionários:

Foi realizada a inserção de uma escala de avaliação do tipo diferencial semântico, constituída de 4 pontos, numerados de 1 a 7, utilizando-se em seus extremos duas expressões de significados opostos (pouco importante e muito importante)” para mensurar o grau de importância de cada um dos subcentros identificados em relação aos demais (KNEIB, 2008, p. 119).

O processo metodológico utilizado foi composto por quatro metodologias específicas para a obtenção dos resultados desejados:

- i. MAH - Método de Análise Hierárquica: é utilizado para hierarquizar características de assim como uniformizar, entre os especialistas, as definições e características de tais subcentros (o estabelecimento das prioridades e a verificação da consistência);
- ii. Delphi: O Delphi foi utilizado para identificar espacialmente subcentros a partir do consenso de um grupo de especialistas; Os especialistas constituem a própria fonte dos dados (opiniões);
- iii. Análise Espacial: compatibilização das informações em setores censitários;
- iv. Escala de Pontos: Para mensurar o grau de importância de cada um dos Subcentros identificados; Segundo esse método, é elaborada uma matriz de pontuação.

4 APRESENTAÇÃO DA REGIÃO DE ESTUDO

Nessa pesquisa em específico, a cidade a ser abordada no estudo de caso, Aparecida de Goiânia, encontra-se conurbada com a capital, e incluída na Região Metropolitana de Goiânia (Figura 1). Procura-se abordar a descrição e aplicação da metodologia definida para a identificação dos subcentros (sendo que as mesmas possuem diferentes graus de importância e influência no território urbano em que estão inseridas) do município de

Aparecida de Goiânia, possibilitando uma análise espacial voltada para o planejamento urbano, mobilidade e transportes.

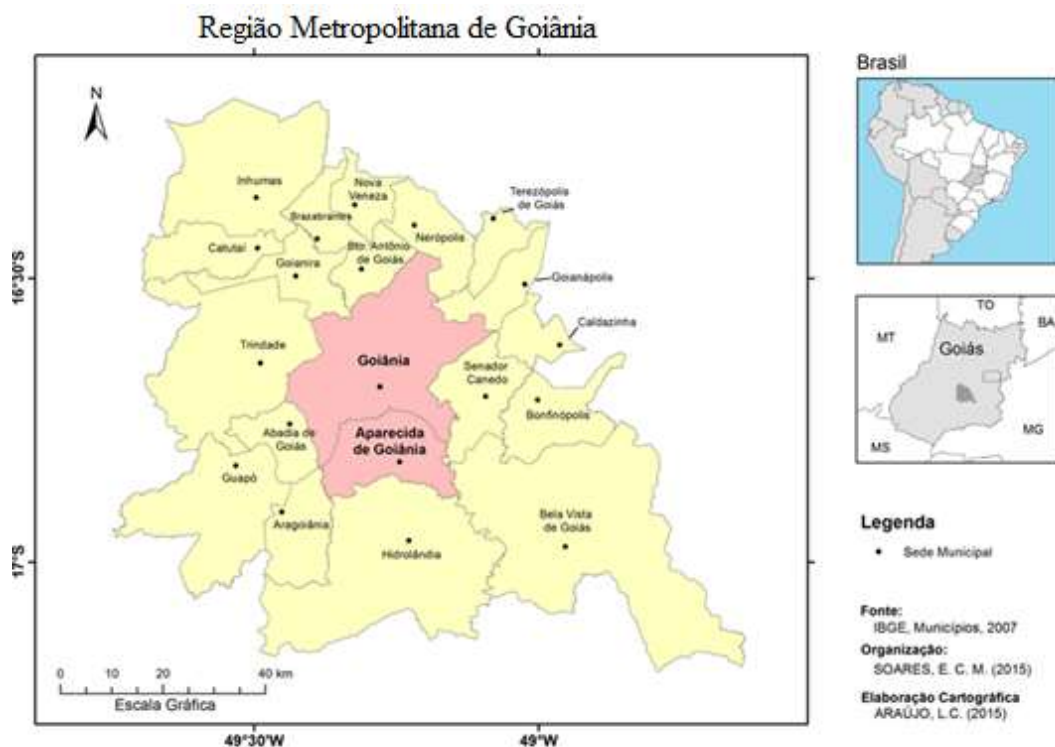


Fig. 1 Região Metropolitana de Goiânia - GO, 2000

Aparecida de Goiânia é o segundo município mais populoso do Estado de Goiás, com estimativas, de 2013, de 500.619 habitantes, ficando atrás apenas da Capital. Possui área de 288 Km² e fica localizada a sudeste de Goiânia, sendo intensamente conurbada com a capital e compondo sua Região Metropolitana. Ainda faz limite com os municípios de: Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Hidrolândia e Senador Canedo, conforme pode ser visto na Figura 14. É considerado um dos principais centros industriais do Estado.

Começou a dar seus primeiros passos no início dos anos de 1920. Em 1922, surgiu o Arraial de Aparecida de Goiânia, a partir da doação de terras para a construção de uma igreja e pertencendo ao Município de Pouso Alto, atual cidade de Piracanjuba. Logo depois, em 1958, passou a integrar o Município de Grimpas, atual cidade de Hidrolândia, tornando-se um distrito. A fé e a devoção à Santa deram o primeiro nome a essa comunidade. Só em 1963, com a Lei Estadual número 4.927, o distrito ganhou o título de município e, com ele, sua denominação definitiva, Aparecida de Goiânia (MELO, 2002).

Com a construção da nova Capital do Estado de Goiás, posteriormente da Capital Federal, Brasília, e o surto populacional experimentado nas décadas subsequentes em Goiânia, Aparecida começou a crescer a ponto de ser classificada como detentora de um dos maiores índices de crescimento populacional do Brasil. Mesmo sendo grande territorialmente e populosa, é uma cidade cheia de problemas ambientais e de infraestrutura: falta de água tratada, esgoto e asfalto, além da sua ineficácia em atender a população com escola, saúde, moradia, etc, enfim sem uma estrutura urbana necessária para uma vida digna. Durante muito tempo, Aparecida de Goiânia foi denominada como

cidade dormitório por causa do forte movimento pendular com a Capital, e pela relação de dependência com a mesma.

Com o intuito de expor um breve panorama do Município de Aparecida de Goiânia, apresentam-se na Figura 2 os principais equipamentos e empreendimentos da Cidade: Ao norte, lindeiro à Avenida Rio Verde, em conurbação com Goiânia, há o Shopping Buriti, Atacadista Assaí, Supermercado Extra e ainda a Cidade Empresarial; com acesso a outra importante via, o Anel Viário, está o Polo Industrial de Aparecida, além de outras grandes instituições: o Centro Histórico, o Instituto Federal de Goiás, a Universidade Estadual de Goiás, o Hospital de Urgência de Aparecida de Goiânia, o Rodeio Show, entre outras.



Fig. 2 Aparecida de Goiânia: principais equipamentos - 2015

4.1 Plano Diretor de Aparecida de Goiânia

Aparecida de Goiânia teve seu primeiro estudo urbanístico registrado em forma de lei, em 2002, com a elaboração do Plano Diretor: Lei Municipal n° 2.246, de 30 de Janeiro de 2002. No Plano Diretor de Aparecida, recentemente revisado (2014 / 2015), são observadas três significativas divisões territoriais do Município, detalhadas adiante: a) Centralidades e Regiões Administrativas; b) Política de Ordenamento para o Crescimento e Desenvolvimento estratégico (POCDE) do Município de Aparecida de Goiânia e c) Zoneamento. Serão abordados nessa pesquisa as divisões que envolvem as centralidades do município (Regiões Administrativas – RAs)

Sobre centralidades e regiões administrativas é preciso dizer que uma das formas de ordenamento territorial de Aparecida de Goiânia, propostas pelo Plano Diretor (2002), foi

a subdivisão do município em “Regiões Administrativas”, RAs (Figura 3). Elas formam sete áreas com características comuns, objetivando facilitar a orientação das políticas públicas. Segundo Camilo (2014), isso é um reconhecimento das diferentes centralidades, permitindo a compreensão da articulação entre as sete regiões, assim como sua influência no Município e na Metrópole. Pode-se dizer que o crescimento demográfico, somado às características territoriais, fomentou a formação dessas centralidades ³ – de diferentes características e densidades – sobre o território Municipal. De acordo com o diagnóstico, foram denominadas “centralidades” de Aparecida de Goiânia:

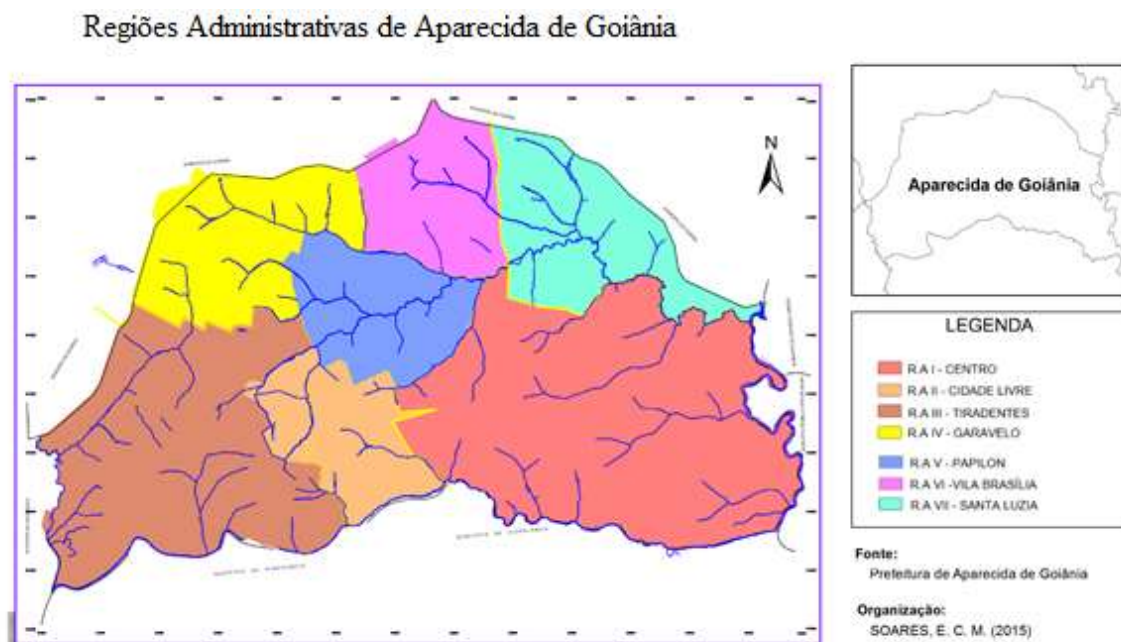


Fig. 3: Regiões Administrativas de Aparecida de Goiânia – Plano Diretor 2002.
Fonte: Prefeitura Municipal de Aparecida, 2002

As regiões administrativas (RAs) destacadas são: Santa Luzia, Vila Brasília e Garavelo, estas são constituintes da área conurbada; Centro, Cidade Livre, Tiradentes e Papanon.

Uma informação relevante, voltada à análise da influência dessas centralidades no Município, é a de que apenas a RA Vila Brasília já possuía dois terminais de transporte coletivo: o terminal Vila Brasília, de 1987 e o Terminal Cruzeiro, de 1988. As demais RAs possuíam, em 2002, apenas a proposta para implantação de novos terminais de transporte coletivo, visando a melhoria do atendimento da população, sendo: Terminal Garavelo e Maranata, na RA Garavelo; Terminal Tiradentes, na RA Tiradentes; Terminal Monte Cristo, na RA Cidade Livre; Terminal Veiga Jardim, na RA Papanon e Terminal Araguaia, na RA Centro (Figura 4).

³ (...) os espaços sobre os quais há presença e certa diversidade de atividades econômicas e comunitárias, cujo desenvolvimento se deu de forma espontânea. As centralidades são evidências e consequências da formação territorial e estão presentes: i) ao longo de eixos viários da área conurbada com Goiânia; ii) ao longo de vias que conectam loteamentos originalmente implantados de forma segregada; iii) em vias locais de bairros caracterizados por alto grau de segregação (AMBIENS, 2014, p. 24).

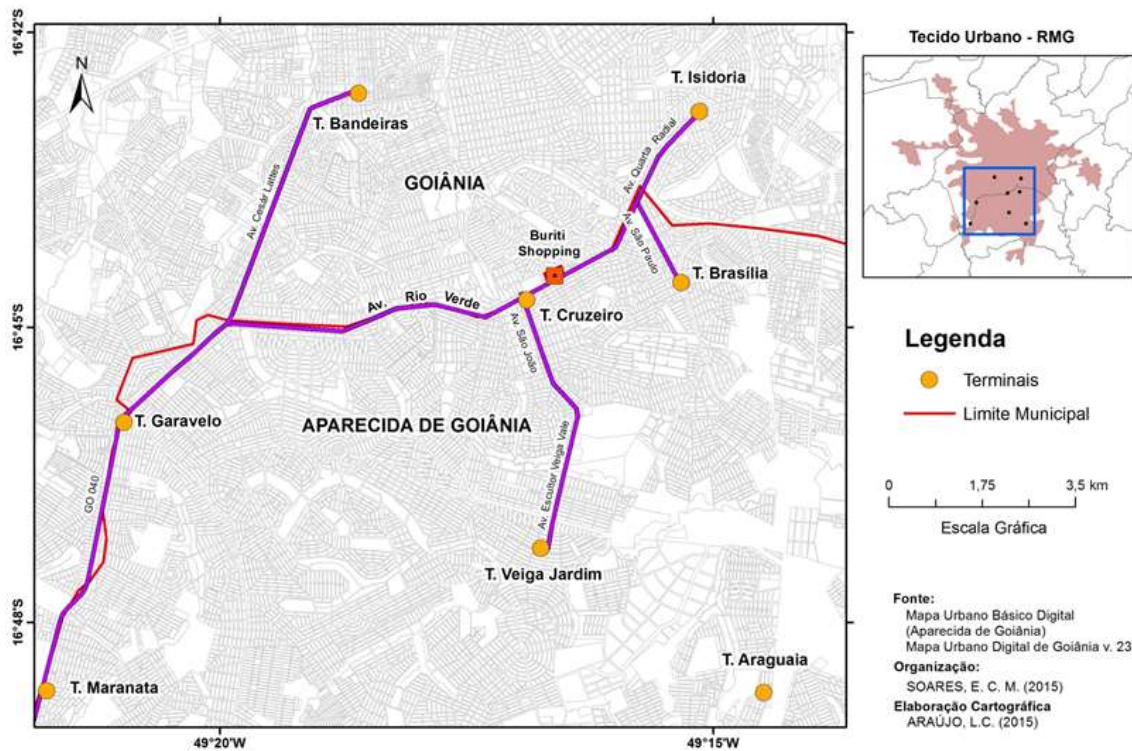


Fig. 4 Terminais de Transporte Coletivo (e principais vias de acesso) de Aparecida de Goiânia

O plano diretor, desde 2014, passa pela primeira revisão e reformulação, e está em processo de aprovação. No estudo disponibilizado, apresenta uma nova divisão territorial, em macrozonas, e a proposta de implantação de um terminal de integração (na Macrozona da Vila Brasília).

As antigas RAs (2002) abrangem em sua maioria, mais de uma macrozona (2014), sendo:

- i. Santa Luzia: Santa Luzia, parte da Zona Rural, parte do Expansul;
- ii. Vila Brasília: Vila Brasília;
- iii. Garavelo: Garavelo;
- iv. Tiradentes: Buriti Sereno, Paraíso, Serra das Areias;
- v. Cidade Livre: Cidade Livre;
- vi. Papilon: Papilon;
- vii. Centro: Centro parte da Zona Rural, Expansul, Zona da Mata, Zona Rural.

Vale ressaltar, que dos terminais propostos pelo Plano Diretor de 2002 do Município de Aparecida de Goiânia, dois não foram realizados: Terminal Tiradentes e Terminal Monte Cristo (RA Cidade Livre). O Diagnóstico realizado (Ambiens, 2014) propõe a implantação de um novo terminal, no Setor Expansul, que seria o único no espaço territorial do município limitado pela BR-153 (e próximo à região do Centro e Terminal Araguaia).

5 APLICAÇÃO METODOLÓGICA

As etapas da aplicação do procedimento metodológico estão descritas na Tabela 1 e especificadas em seguida.

Tabela1 Resumo da Metodologia Aplicada

Fase		Etapas	Metodologia	Objetivos
Etapa 1	Seleção de Especialistas	Estabelecer critérios para a escolha dos especialistas.	Definição de quantidade de participantes;	Seleção de especialistas com perfis adequados à execução da pesquisa.
			Critério: conhecimento e domínio, prático ou teórico do município;	Contato e Agendamento.
			Ser servidor municipal e estar ligado à atividades que proporcionem conhecimento da Macrozona Urbana do Município;	Preparação para Primeira Rodada.
Etapa 2	Aprender o Conceito	Elaboração de Conceitos que envolvem a pesquisa	Identificação do Objetivo;	Uniformizar, entre os especialistas, as definições e características trabalhadas no tema subcentros.
			Conceito e características de subcentros;	
			Tipologia das áreas centrais;	
	Realização da Primeira Rodada	Produção individual por cada especialista de um mapa com a identificação das centralidades do município	Aplicação de Questionário;	Identificação dos subcentros.
			Definição Metodológica para identificação dos subcentros;	
			Atribuição de Escala de Pontos para diferenciação do grau de importância do subcentro (método Delphi) na cidade;	Mensuração do grau de importância de cada subcentro em relação aos demais.
	Geração de Mapa Produto da Primeira Rodada	Lançamento dos dados no programa SIG;	Mapa produto da mediana das informações mapeadas pelos especialistas.	
Etapa 3	Demais Rodadas	Consenso entre Especialistas	Aplicação de Questionário;	Mapa produto do consenso entre Especialistas.

5.1 Etapas Metodológicas

- I. *Escolha dos Especialistas:* A primeira etapa para a aplicação do Procedimento Metodológico para definição e identificação de subcentros se deu na escolha dos especialistas. Alguns critérios foram adotados: Total de 10 especialistas; com conhecimento e domínio do espaço urbano do Município. Importante ressaltar que os especialistas não tiveram contato entre si durante a manipulação das informações.
- II. *Primeira Rodada: Identificação dos subcentros por cada especialista:* Após a seleção e contato com os especialistas, foi marcada a primeira rodada do processo metodológico, e discutido com eles alguns conceitos de centralidades, subcentros, características, com o objetivo de que tivessem clareza e uniformidade de conceitos para a manipulação das informações desejadas (Realização do MAH).

Após a hierarquização das características e definições de centros e subcentros (o estabelecimento das prioridades e a verificação da consistência), deu-se a identificação, por cada especialista, dos locais considerados centrais dentro do território de Aparecida de Goiânia, realizado com a ajuda de um questionário e do mapa do município.

A geração de Mapa Produto da Primeira Rodada (aplicação do método Delphi) deu-se através da utilização da ferramenta SIG (Sistemas de Informações Geográficas), sendo lançados os dados de cada especialista, com uma síntese das principais considerações do

grupo (subcentros identificados), em escala de setor censitário (análise espacial), sendo finalizado com tratamento estatístico (mediana), que determinaram, espacialmente, os locais com predomínio de formação de centralidades, através do consenso dos especialistas.

Para a identificação dos respectivos graus de importância de cada subcentro, de acordo com a metodologia descrita por Kneib (2008, p. 119), foi utilizada uma Escala de Pontos, cujo objetivo era mensurar e diferenciar a importância de cada subcentro espacializado, através de uma matriz de pontuação (com os valores: 1,3,5 e 7). Essa classificação foi dada por cada especialista (no questionário e mapa produzidos individualmente), e utilizado o SIG para determinar o resultado (mediana) do consenso entre os especialistas.

- III. *Segunda Rodada: consenso entre o mapa produzido com aplicação de questionário e Geração de Mapa Produto da Segunda Rodada:* Para a continuidade do processo, foi aplicado novo questionário para cada especialista, referente a cada centralidade mapeada, com os questionamentos: se o local é uma centralidade, se sua dimensão e grau de importância estão coerentes com a realidade. Ainda foi acrescentado no mapa, por cada especialista, a existência de novas áreas, não identificadas no mapa produto da primeira rodada, o que foi fato descrito por alguns especialistas.

“Começa com o envio de um segundo questionário, acompanhado do mapa produto da primeira rodada, síntese das considerações e com os devidos tratamentos estatísticos, visando subsidiar as reavaliações do grupo de especialistas”. (KNEIB, 2008, p. 120).

5.2 Resultados

O resultado da sobreposição e mediana dos dados dos dez novos mapas apresentados pelos especialistas (feitos com base no questionário aplicado) foi o Mapa Produto da segunda e rodada (Figura 5), que não obteve mudanças do mapa produto da primeira rodada, sendo finalizado o processo nessa etapa pela porcentagem de concordância nas questões geradas no questionário aplicado, tendo sido de 75,75%.

As discordâncias feitas pelos especialistas não propuseram mudanças quando realizada a mediada dos dados lançados no programa SIG. Na avaliação do mapa produto da primeira rodada, apenas 3,03% das centralidades foram desaprovadas segundo o quesito dimensão ou grau de influência no município; 11,11% das regiões marcadas obtiveram posição negativa como não sendo uma centralidade; dos especialistas, 05 especialistas sugeriram locais que não foram identificados nesse mapa (acrescidos no processo da segunda rodada, para a formação do mapa produto final), com um total de 8,08% de sugestões de novas centralidades não identificadas no mapa produto da primeira rodada.

O mapa produto apresentado foi o resultado das etapas da pesquisa, tendo sido a identificação por parte dos especialistas das centralidades existentes no município. Após o lançamento das informações levantadas para programa SIG e realização de mediana dos resultados, foram identificadas 09 áreas, denominadas como centralidades, com diferentes graus de importância (diferenciado pelas cores da legenda), sendo: A – Centro; B - Av. Independência, próximo à construção do Shopping; C - Av Independência, Cidade Livre D - Jd. Tiradentes; E - Setor Garavelo, Jd. Tropical; F - Bairro Ilda, proximidades Cidade Empresarial e Jardins Mônaco; G - Buriti Shopping e entorno; H - Vila Brasília; I - Vila Santa Luzia.

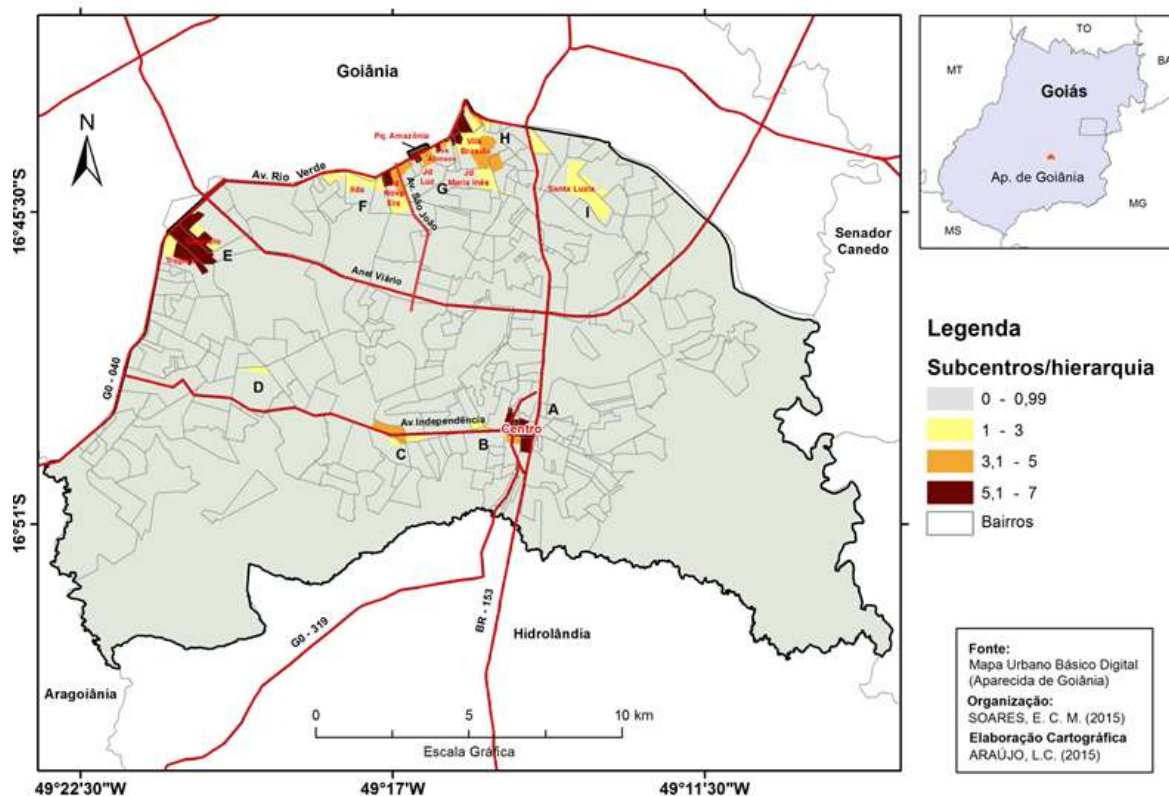


Fig. 5 Identificação das Centralidades de Aparecida de Goiânia pelo método dos Especialistas.

6 CONCLUSÃO

Pode ser observado no mapa onde estão espacializados os centros e subcentros do município, que quase todos estão inseridos em uma das RAs estabelecidas como centralidades pelo plano diretor, sendo:

- i. Santa Luzia: Subcentro I
- ii. Vila Brasília: Subcentro H, Centro G, Subcentro F;
- iii. Garavelo: Centro E;
- iv. Tiradentes: Subcentro D;
- v. Cidade Livre: Subcentro C;
- vi. Pávilon: região não acordada por todos os especialistas como centralidade;
- vii. Centro: Centro A;

Pela hierarquia estabelecida pelos especialistas, o município apresenta três importantes Centros (Centro histórico - A, Garavelo - E e Av Rio Verde / Buriti Shopping - G), além de importantes subcentros com grande abrangência territorial, como os subcentros da Cidade Livre - C e da Vila Brasília - H; e subcentros de bairros, em desenvolvimento (Av. Independência - B, Jardim Tiradentes - D, Bairro Ilda - F, Santa Luzia - I).

Vale ressaltar, que a Av. Rio Verde apresenta pela pesquisa três importantes pontos de centralidades, com tendência a uma formação linear ao longo da avenida nos próximos anos; bem como a consolidação da centralidade da Av. Independência com o término da construção de um Shopping Center; e a consolidação de novos subcentros em áreas industriais (Polo Empresarial – Anel Viário, Cidade Empresarial – Av. Rio Verde, DIMAG

e DAIAG – Região do Expansul) e subcentros de bairros (já apontados por alguns dos especialistas), como a região do Papilon, o Expansul e região (parte limitada pela BR 153, cujo projeto do plano diretor 2015 é a construção do Terminal Expansul) e ainda o polo educacional que tem se formado pelas universidades que tem se instalado na Vila Oliveira (região entre o Papilon e a Av. Independência).

Percebe-se nesse estudo que a formação dessas áreas centrais está, de alguma forma, vinculada à implantação de empreendimentos geradores de viagens⁴ (PVGs), como terminais de transporte coletivo, shoppings center, indústrias e comércios. Dito isso, é importante enfatizar a necessidade de o planejamento urbano ser um processo contínuo e permanente das cidades e de realmente ser usado como instrumento destinado a prever e resolver conflitos que afetam a cidade e de distribuição equitativa de benefícios à sociedade.

7 REFERÊNCIAS

- Ambiens Cooperativa (2014) **Diagnóstico do Plano Diretor de Aparecida de Goiânia** (PDA).
- Brasil. (2001). Lei 10.257, de 10 de Julho de 2001, regulamentadora dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal. Diário Oficial da União: Brasília, edição de 11 de julho de 2001.
- Camilo, Janaína De Holanda. **O Preço Da Terra E O Plano Diretor De Aparecida De Goiânia (2001-2014)**. Dissertação de Mestrado, PUC GO, 2014.
- Corrêa, R.L. 1995. **O espaço urbano**. 3ª ed. São Paulo: Ática.
- Geddes, Patrick. *Cidades em Evolução*. Tradução: Maria José Ferreira de Castilho. Campinas: Papirus, 1994.
- Kneib, E. C. (2004), Caracterização de empreendimentos geradores de viagens: contribuição conceitual à análise de seus impactos no uso, ocupação e valorização do solo urbano. Tese de M.Sc., Engenharia de Transportes, ENC/FT/UnB, Brasília, DF, Brasil.
- Kneib, Erika Cristine. (2008) **Subcentros urbanos: contribuição conceitual e metodológica à sua definição e identificação para planejamento de transportes**. Tese de doutorado em Transportes, Publicação T. TD – 002A/2008, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF.
- Kneib, Érika Cristine; TEDESCO, Giovanna Megumi Ishida; BARROS, Ana Paula Borba Gonçalves; PAIVA, Mariada. **PGVs e Centralidades: Impactos na Escala Urbana e Metropolitana**. PORTUGAL, L. Da S. **Polos Geradores de Viagens Orientados à Qualidade de Vida e Ambiental. Rio de Janeiro. Editora Interciência. 2012.**
- Melo, Freud de. **Aparecida de Goiânia: do zero ao infinito**. Goiânia: Asa, 2002.
- Prefeitura Municipal de Aparecida de Goiânia (2002). Lei Complementar nº 004/2002, de 30 de Janeiro de 2002. *Dispões sobre o Planejamento Municipal Sustentável, sobre o Plano Diretor do Município de Aparecida de Goiânia, e dá outras providências*.
- Souza, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e a gestão urbanas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- Villaça, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

⁴ A implantação de um PGV deve ser avaliada de modo a contribuir – junto com outras variáveis estabelecidas em planos diretores municipais ou de transporte e mobilidade, leis de zoneamento, ou mesmo pela própria dinâmica imobiliária – fomentar centralidades desejadas, pensando-se em nível estratégico, em novos subcentros que contribuirão para potencializar o processo de descentralização e organização territorial, compatíveis com a infraestrutura existente ou a se implementada. (KNEIB *et al*, 2012, p. 688)