

**NOVA CENTRALIDADE URBANA: UM OLHAR PARA A AVENIDA
WASHINGTON SOARES, MUNICÍPIO DE FORTALEZA (CE)**
*NEW URBAN CENTRALITY: A LOOK TO THE WASHINGTON SOARES
AVENUE, FORTALEZA CITY (CE)*

Tarcila Martins Melo
Fortaleza – Ceará – Brasil
tarcilamartins@hotmail.com

Emanuel Lindemberg Silva Albuquerque
Teresina – Piauí – Brasil
lindemberg@ufpi.edu.br

RESUMO

O movimento de descentralização das atividades econômicas, marcado pelas novas ações socioespaciais da metrópole, surgiu no município de Fortaleza, estado do Ceará, em meados de 1970. Devido à importância desse tema, objetiva-se neste estudo analisar a nova centralidade urbana caracterizada na Avenida Washington Soares, a partir da instalação de grandes equipamentos que configuram os Polos Geradores de Tráfego, em um comparativo entre os anos de 2006 e 2015. A avenida em epígrafe teve essa denominação através da Lei Municipal nº 3.373/1967, possui uma extensão viária de aproximadamente 9 km, interligando bairros nobres do município de Fortaleza às praias do litoral leste, sendo uma via de grande importância para a capital cearense. Para o estudo em pauta teve-se como recorte espacial a área localizada a partir do Shopping Iguatemi até as adjacências dos bairros Luciano Cavalcante e Edson Queiroz, tendo em vista que se verifica nesse trecho um maior acúmulo de comércio e serviços. De acordo com a pesquisa, constatou-se crescimento anual no número de Polos Geradores de Tráfego de aproximadamente 10,36% referente ao recorte temporal adotado. Esse valor comprova que a área em estudo é um espaço diferenciado, não restando dúvidas de que se deve considerar a Avenida Washington Soares como uma área de centralidade na cidade de Fortaleza.

Palavras-chave: Polo gerador de tráfego; Ordenamento territorial; Crescimento urbano.

ABSTRACT

The move towards decentralization of economic activities, marked by new sociospatial actions of the metropolis, emerged in the city of Fortaleza, state of Ceará, in mid 1970. Due to the importance of this issue, the objective of this study was to analyze the new urban centrality characterized in Washington Soares Avenue, from the installation of major equipment that makes up the Polos traffic generators in a comparison between the years 2006 and 2015. The mentioned avenue had that name through the Municipal Law nº 3.373/1967, it

has an extension road of approximately 9 km, linking affluent neighborhoods in the city of Fortaleza to the east coast beaches, with a route of great importance to Fortaleza. For the study in question, had as the delimited site, the area located from the Shopping Iguatemi to the adjacent of Luciano Cavalcante and Edson Queiroz neighborhoods, considering that occurs in that stretch a greater accumulation of trade and services. According to the survey, there was an annual increase in the number of generating traffic poles of about 10.36% related to the delimited site adopted. This value shows that the area in study is a unique space, there is no doubt that should consider the Washington Soares Avenue as a central area in Fortaleza city.

Keywords: Polo traffic generator; Land use planning; Urban growth.

1 INTRODUÇÃO

Ao passo que as modificações urbanas acontecem, a paisagem se transforma, e assim, o espaço urbano é produzido, ao considerar que este é um ambiente dinâmico e que se encontra em constante alteração. Dentro desse contexto, faz-se necessário a compreensão dos centros urbanos. Para Villaça (2001 citado por BRITO, 2009, p. 03) “o centro é centro porque ali estão o grande comércio e as sedes das grandes instituições”.

De acordo com Kneib (2008), ocorreu no Brasil, a partir da década de 1980, uma reestruturação espacial e urbana de forma generalizada nas cidades, passando de monocêntrica para policêntrica, ou seja, a organização urbana passa a ter, além do centro tradicional, áreas que exercem centralidade dentro do espaço urbano.

De acordo com Cavalcante e Penna (2010, p. 01), “o centro e a centralidade têm sido profundamente alterados pelas novas dinâmicas urbanas, que respondem às transformações econômicas, sociais e políticas da sociedade”. Nessa perspectiva, os autores corroboram que o espaço urbano se estrutura a partir de um centro, pautado pela concentração de atividades e de pessoas, de onde partem para interação dessas atividades com outras distribuídas nas suas mediações, configurando novos padrões de urbanização.

Ao considerar a seara local, no início do século XX, a cidade de Fortaleza começa a passar por grandes transformações urbanas. Gonçalves (2011, p. 163) esclarece que “o Centro aos poucos deixa de ser atrativo como espaço da habitação para a população de maior poder aquisitivo”. Aquele centro tradicional não responde mais por todo o processo de estruturação do espaço urbano, tendo em vista que novas áreas de concentração de atividades e fluxos surgem como importante papel na articulação e coordenação de suas atividades (CAVALCANTE; PENNA, 2010).

Por sua vez, as transformações de ordem econômico-social favoreceram a expansão do

sistema de transporte que produziu uma nova configuração do espaço urbano. A população teve a possibilidade de habitar em áreas um pouco mais distantes do Centro, pois já havia ligação entre os bairros residenciais e os locais de trabalho. Essas transformações na malha urbana da cidade, também, estão diretamente ligadas aos investimentos do setor público (GONÇALVES, 2011).

Nesse cenário, a Avenida Washington Soares, localizada no município de Fortaleza, estado do Ceará, passou por expressivas mudanças, recebendo ao longo dos anos a instalação de equipamentos de significativa importância e, conseqüentemente, atraindo uma população de alta renda que buscava áreas amenas para habitar, próximas a: faculdades, universidades, colégios, supermercados e *shopping centers*, entre tantos outros. Tais equipamentos, do ponto de vista técnico, são denominados Polos Geradores de Tráfego (PGTs).

Ao considerar o exposto, o trabalho em epígrafe tem como objetivo geral compreender o estabelecimento da nova centralidade urbana formada na Avenida Washington Soares, a partir da instalação de grandes equipamentos, especificamente os PGTs, diante das atuais condições de formação socioespacial no urbano.

O estudo tem como objetivos específicos verificar a instalação de PGTs na Avenida Washington Soares nos anos de 2006 e 2015, através da identificação dos principais equipamentos que contribuíram para o surgimento e fixação dessa nova centralidade urbana, além de observar a intervenção do Estado no estabelecimento desse espaço como uma centralidade.

Ressalta-se que essa avenida está localizada na região leste de Fortaleza, com uma extensão viária de aproximadamente 9 km. Conforme a Prefeitura Municipal de Fortaleza (PMF), tal avenida limita-se ao norte com as avenidas Rogaciano Leite e Engenheiro Santana Júnior, ao sul com a Rua Doutor Joaquim Bento e a Avenida Odilon Guimarães. Confronta-se a leste com os bairros Edson Queiroz, Sapiranga/Coité, José de Alencar (antigo Alagadiço Novo) e Curió. Confronta-se a oeste com os bairros Salinas, Guararapes, Luciano Cavalcante, Parque Manibura, Cambé e Messejana (FORTALEZA, 2008).

2 MATERIAL E MÉTODO

Ao considerar o objeto de estudo, Avenida Washington Soares, foi realizada uma abordagem teórica e conceitual sobre a relação existente entre a formação de novas centralidades e a instalação de grandes equipamentos, especificamente os que são

categorizados como Polos Geradores de Tráfego (PGTs).

Inicialmente, foram analisadas publicações relevantes sobre o tema, além de documentos públicos, como o Plano Diretor Participativo (PDP), o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) e a Lei de Uso e Ocupação do Solo, vigentes no município de Fortaleza, estado do Ceará. Esse levantamento bibliográfico deu suporte para a fundamentação teórica necessária para o desenvolvimento do trabalho em pauta, além de constituir elemento imprescindível para coleta de dados e, conseqüentemente, para o mapeamento da área.

Em outro momento realizou-se a pesquisa de campo, empreendida com observações e constatações *in loco*. Optou-se, metodologicamente, por restringir um determinado trecho da avenida, isto é, um recorte espacial que possui significativa expressão para a pesquisa em epígrafe. A faixa analisada está localizada a partir do *Shopping Iguatemi* até as cercanias dos bairros Luciano Cavalcante e Edson Queiroz, trecho onde se tem verificado um processo mais intenso de modificações e maior concentração de comércio e serviços.

Assim, foi possível identificar os PGTs localizados ao longo do recorte espacial delimitado, além de observar as transformações na estrutura urbana da avenida e os processos ocorridos para caracterizá-la como uma nova centralidade urbana, diante dos condicionantes socioespaciais e dos novos padrões de urbanização.

Para a elaboração da base cartográfica georreferenciada, foram adquiridos arquivos tipo *shapefiles* (.shp) junto ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e a Prefeitura Municipal de Fortaleza (PMF). O arquivo *shapefile* (.shp) da Avenida Washington Soares foi confeccionado com base nos mapas municipais disponíveis na PMF.

Para elaboração da carta imagem com a delimitação da área e identificação dos PGTs, referente ao recorte temporal (2006 e 2015), foi utilizado o Sistema de Informação Geográfica (SIG), QGIS versão 2.8.1, que é um *software* livre licenciado sob a *General Public License* (GNU). Utilizou-se como sistema de projeção o Universal Transversa de Mercator (UTM), zona 24 Sul, e datum SIRGAS 2000.

A base de dados referente ao ano de 2006 foi obtida através do diagnóstico para o PDP de Fortaleza, realizado pela PMF. Para o ano de 2015 foi necessária a coleta dos pontos de coordenadas *in loco*, através do aplicativo *My GPS Coordinates*, disponível para o sistema *Android*. As imagens digitais foram adquiridas através do *Google Earth Pro*.

3 POLO GERADOR DE TRÁFEGO (PGT) E CENTRALIDADE URBANA: ANÁLISE E REFLEXÃO

Na perspectiva de compreender a nova centralidade urbana configurada na Avenida Washington Soares, é de fundamental importância a conceituação do que é um Polo Gerador de Tráfego (PGT). Conforme o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN (BRASIL, 2001, p. 08) denominam-se PGTs “empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens”.

Portugal e Goldner (2009) afirmam que com o avanço da ciência e da tecnologia, tornou-se possível construir grandes edificações, frente aos desafios da urbanização. Consoante ao exposto, Alves, Serratini e Barbosa (2011, p. 02) afirmam que:

Ao longo dos séculos, com o desenvolvimento da ciência e tecnologia, a população e seus empreendedores cada vez mais se tornaram preparados para implantar construções de maior porte. Tais construções – muitas vezes fascinantes e desafiadoras, além de atrair para si uma enorme atenção – têm normalmente como característica concentrar, em espaços restritos, um grande contingente de atividades e produzir viagens que necessitam de significativa infraestrutura viária e sistema de transportes (ALVES; SORRATINI; BARBOSA, 2011, p. 02).

Nesse sentido, grandes empreendimentos começam a entrar em operação, conferindo ao espaço urbano diversos impactos (positivos e/ou negativos) advindos do grande volume de viagens, o que principiou a necessidade de estudar e avaliar os impactos de tais empreendimentos, denominados então de Polos Geradores de Tráfego (KNEIB; SILVA; PORTUGAL, 2010).

Destaca-se que cada município brasileiro possui parâmetros específicos para caracterizar grandes empreendimentos como um PGT, independente da sua localização. De acordo com Brasil (2001, p. 09), esses parâmetros são de grande relevância, pois servem como “subsídios aos órgãos executivos e rodoviários, para que esses possam, em suas áreas de atuação ou para o município como um todo, definirem seus próprios parâmetros para o enquadramento e posterior tratamento de Polos Geradores de Tráfego”.

No município de Fortaleza, de acordo com a Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lei nº 7.987 de 23 de dezembro de 1996), a análise de um PGT é feita a partir da natureza da sua atividade, de seu porte (área) e o número de vagas exigido para o seu estacionamento (FORTALEZA, 1996).

Portanto, a Prefeitura de Fortaleza caracteriza a instalação de um PGT como um caso diferenciado. De acordo com o art. 61 da Lei de nº 7.061, de 16 de janeiro de 1992, que trata do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), existem casos que necessitam de normas específicas para o uso e ocupação do solo, que são: os conjuntos habitacionais de interesse social, os condomínios, os assentamentos espontâneos (favelas), os equipamentos de impacto e os Polos Geradores de Tráfego (FORTALEZA, 1992).

De acordo com Fortaleza (1992), em seu art. 78, os PGTs são caracterizados como “equipamentos onde se desenvolvem atividades geradoras de grande número de viagens, com reflexos negativos na circulação circunvizinha, na acessibilidade à área onde estão inseridos e na segurança de veículos e pedestres”.

Nessa perspectiva, Kneib (2004 citado por Kneib e Gonzaga, 2011, p. 1066) afirmam que esses empreendimentos “impactam tanto os sistemas de transporte e o trânsito, quanto o uso do solo em sua área de influência”. O monitoramento e o controle da inserção desses equipamentos são essenciais para o planejamento urbano e o ordenamento territorial, de forma a adequar o espaço de acordo com suas capacidades de usos.

Nesse sentido, com a finalidade de avaliar a Avenida Washington Soares como uma nova centralidade urbana frente a um PGT faz-se necessário compreender o que define esta centralidade. De acordo com Milani e Silva (2009), este processo é caracterizado pelo movimento intenso das vias - os fluxos -, ou seja, a circulação contínua de consumidores, trabalhadores, automóveis, mercadorias, informações e ideias, bem como a presença desses elementos e suas dinâmicas que dão função aos espaços e definem os territórios. Para Barreto (2010), a cidade contemporânea assiste à partilha das condições de centralidade entre vários espaços, ao considerar que:

As áreas centrais das cidades têm sido objecto de análises variadas por parte de investigadores de diferentes domínios científicos, sejam da geografia, da arquitectura, da sociologia ou da economia, entre outros, que procuram compreender a desigualdade na distribuição dos fenómenos, verificada a existência de lugares que registam diferentes níveis de concentração de pessoas, equipamentos e actividades (BARRETO, 2010).

Corrêa (2003) menciona que a centralização e a área central constituem um processo espacial, ao considerar que:

A partir do começo do século XX o processo de centralização e a sua correspondente forma espacial, a Área Central passaram a ser

Nova centralidade urbana: um olhar para a avenida Washington Soares, município de Fortaleza (CE)
 MELO, Tarcila Martins; ALBUQUERQUE, Emanuel Lindemberg Silva

sistematicamente considerados pelos estudiosos do fenômeno urbano. [...] De fato, a Área Central constitui-se no foco principal não apenas da cidade, mas de sua hinterlândia. Nela concentram-se as principais atividades comerciais, de serviços, da gestão pública e privada [...]. Ela se destaca na paisagem da cidade pela sua verticalização (CORRÊA, 2003, p. 37).

Assim, constata-se que a instalação de um PGT está intimamente ligada a formação de novas centralidades, visto que tais empreendimentos possuem a capacidade de modelar o ambiente em seu entorno, atraindo equipamentos de diversos portes, além de aumentar a circulação de pedestres e veículos.

Ao considerar a Avenida Washington Soares (**figura 01**) como objeto empírico do trabalho em epígrafe, verifica-se nesse corredor viário o progressivo desenvolvimento do comércio, além de atividades voltadas para os setores de serviços e lazer. Inclui-se também a diferenciação nas habitações, caracterizadas pela verticalização, permitindo, assim, maior adensamento populacional.

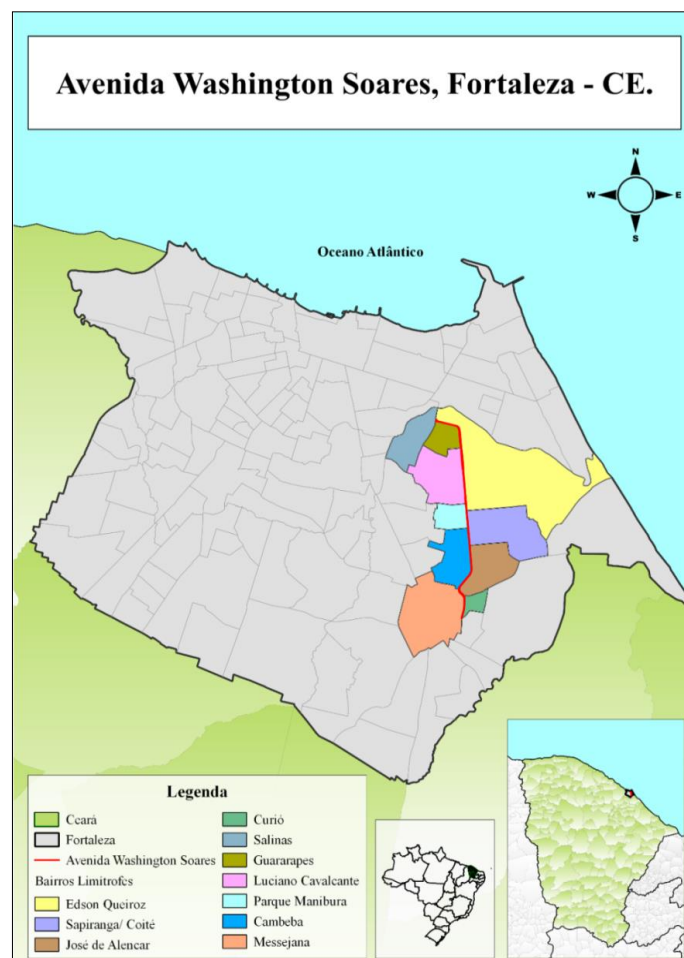


Figura 01: Localização da Av. Washington Soares, município de Fortaleza, estado do Ceará
Fonte: Autores (2015)

Destaca-se que essa via possui grande importância para o município de Fortaleza, ligando bairros nobres da capital cearense às praias do litoral leste.

Essa avenida foi uma das vias abertas na área do então Sítio Água Fria e sua denominação foi aplicada através da Lei nº 3.373, de 13 de maio de 1967, atendendo ao projeto do vereador Ademar Arruda. Em 15 de maio de 1967, essa lei foi publicada no Diário Oficial do Município (AZEVEDO, 2005).

É importante salientar que a ação do Estado exerceu grande poder modificador na referida via, através da instalação de grandes equipamentos, tais como: o Centro de Convenções, a Imprensa Oficial, a Academia de Polícia Militar e o Centro Administrativo do estado do Ceará. Observa-se que atualmente no local onde existia a sede da Academia de Polícia Militar do Ceará, encontra-se o Novo Centro de Convenções (**figura 02**).



Figura 02: Centro de Convenções, município de Fortaleza, estado do Ceará
Fonte: Autores (2015)

Os equipamentos de origem privada também exerceram grande influência na valorização desta avenida. No ano de 1973, foi inaugurada a Universidade de Fortaleza (UNIFOR) (**figura 03**), empreendimento que devido à grande importância no âmbito educacional, tornou-se um desencadeador para o desenvolvimento daquela área.



Figura 03: UNIFOR em 1973 (ano de inauguração), município de Fortaleza, estado do Ceará

Fonte: www.fortalezanobre.blogspot.com

A partir dos anos de 1980, a Avenida Washington Soares destaca-se como um novo corredor de atividades terciárias, com a instalação de universidades, colégios e comércios. Conforme Costa (2007) essa região aos poucos se consolida em um novo eixo de crescimento, pautado também pela instalação do segundo *shopping center* da cidade, o *shopping* Iguatemi (**figura 04**), em 1982, tornando-se fatores essenciais para dinamizar a área e atraindo um maior número de equipamentos.



Figura 04: *Shopping* Iguatemi, município de Fortaleza, estado do Ceará

Fonte: Autores (2015).

Ademais, em 1986, ocorreu a transferência da sede do Governo Estadual para o Centro Administrativo do Estado, no bairro Cambéa, até então a sede do Governo Estadual funcionava no Palácio da Abolição, estabelecido no bairro Meireles, inaugurado no ano de

1970.

Apesar do contexto histórico mencionado, salienta-se que somente a partir da década de 1990 as novas centralidades se consolidam na cidade de Fortaleza. Nesse contexto, a Avenida Washington Soares ganha destaque, oferecendo a população opções de comércio, moradia e serviços especializados. Na mesma década citada, testemunha-se próximo à UNIFOR o estabelecimento do Fórum Clóvis Beviláqua (**figura 05**), que anteriormente localizava-se no bairro Centro.



Figura 05: Fórum Clóvis Beviláqua, município de Fortaleza, estado do Ceará
Fonte: Autores (2015).

A implantação desses dispositivos foi acompanhada da ampliação de diversas infraestruturas urbanas, como redes de energia elétrica, saneamento básico, assim como o prolongamento e abertura de avenidas e ruas. Como resultado desses investimentos ocorreu à valorização de áreas, anteriormente sem usos (vazios urbanos) que se localizavam entre a malha urbana e esses equipamentos, proporcionando a criação de diversos loteamentos e abrindo possibilidades ao mercado imobiliário.

4 INSTALAÇÃO DE PGTS NA AVENIDA WASHINGTON SOARES: RECORTE TEMPORAL 2006 E 2015

Através da identificação e do mapeamento dos PGTs, nos anos de 2006 e 2015 (**figura 06**), foi possível constatar o aumento no número de empreendimentos de aproximadamente 10,36% ao ano (**gráfico 01**). Por sua vez, tal resultado demonstra uma notória segregação socioespacial, visto que o comércio e os serviços existentes na mencionada avenida possuem

Nova centralidade urbana: um olhar para a avenida Washington Soares, município de Fortaleza (CE)
 MELO, Tarcila Martins; ALBUQUERQUE, Emanuel Lindemberg Silva

um elevado padrão, ocasionando a especialização progressiva desse espaço.

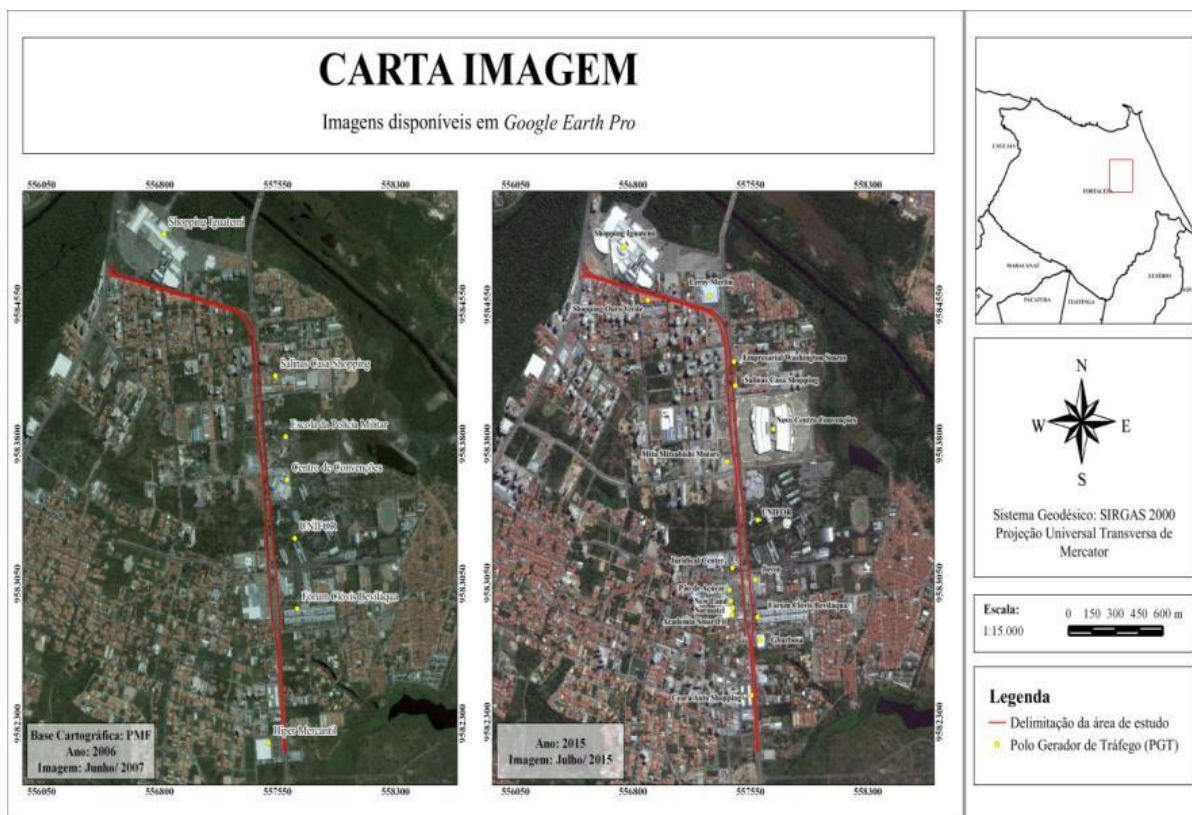


Figura 06: Delimitação da área de estudo e identificação dos PGTs, 2006 e 2015, município de Fortaleza, estado do Ceará
Fonte: Elaboração dos autores (2015)

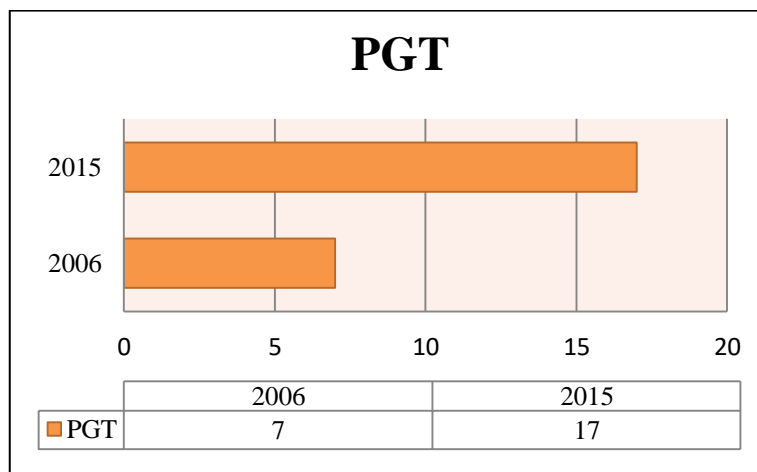


Gráfico 01: Avanço nas instalações de PGTs na área de estudo, anos de 2006 e 2015, município de Fortaleza, estado do Ceará
Fonte: Autores (2015)

Em decorrência do crescimento no número das instalações de PGTs na área em estudo, houve o aumento significativo na quantidade de edificações de grande porte, além de

investimentos naquela área por parte do poder público, através de obras de revitalização e reestruturação viária, dando a área uma maior acessibilidade e, ocasionando, por consequência, um maior fluxo de veículos (**figura 07**).



Figura 07: Fluxo de veículos na Avenida Washington Soares, município de Fortaleza, estado do Ceará

Fonte: Autores (2015)

A infraestrutura implantada tornou a via um atrativo para diversas atividades, uma vez que houve a acomodação de empresas que procuravam espaços com maiores condições de instalações e, conseqüentemente, lucratividade, e pela população que busca novos espaços para fixar residências. Inicia-se, paralelamente, um intenso processo de ocupação e uso da terra, propiciando o aumento acentuado do dinamismo urbano e econômico no trecho que se estende do *Shopping Iguatemi* até as cercanias dos bairros Luciano Cavalcante e Edson Queiroz, ou seja, a área que compreende o recorte espacial adotado nesta pesquisa.

É inegável que o desenvolvimento da avenida como nova centralidade contribuiu para a perda gradativa de importância da tradicional área comercial da cidade: o bairro Centro. A Avenida Washington Soares se transformou em umas das mais importantes vias de Fortaleza, além de ser local de trabalho e entretenimento para uma porção considerável da população.

A criação de novas centralidades “[...] à custa da perda da importância do centro tradicional e da estrutura monocêntrica [...]”, favorece a proliferação de implantações do tipo pontual (centros comerciais, condomínios de luxo, grandes edifícios de escritórios, conjuntos de habitação social, parques temáticos), que se materializam no espaço urbano (SALGUEIRO, 1998 citado por GONÇALVES, 2011, p. 164).

Destarte, constata-se que a Avenida Washington Soares tornou-se um dinâmico eixo

de comércio e serviços. Em síntese, os aspectos apresentados interferem na disposição e caracterização desse setor como uma nova centralidade urbana, características essas relacionadas à condição de centro propulsor ou espaço diferenciado dentro da metrópole fortalezense.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, constata-se que o município de Fortaleza, capital do estado do Ceará, a partir dos anos de 1970, passou por grandes transformações em sua malha urbana, com deslocamento de atividades administrativas, comerciais e de serviços do centro tradicional para diversos bairros da cidade. Os equipamentos implantados nessas áreas atraíram investimentos (públicos e privados), moradores e outras atividades do setor terciário, provocando a reestruturação do espaço urbano e dinamizando outros bairros frente às transformações na estrutura comercial da cidade e nos processos de reprodução social.

De acordo com as análises empreendidas neste estudo, tendo como referência os anos de 2006 e 2015, deve-se considerar a Avenida Washington Soares como uma nova centralidade. A caracterização da avenida, atrelada a outros fatores, confirmam essa disposição, tais como: o crescimento significativo de instalações de grande porte e a constante terceirização das atividades, provocando o surgimento de empresas modernas, *shoppings centers*, recintos empresariais, universidades, colégios, bancos, além de serviços voltados para a saúde, como hospitais e clínicas.

Contudo, percebe-se que, mesmo com recursos investidos, tornando a região um espaço singular, o referido corredor viário apresenta a formação de favelas em seu entorno, sem espaços públicos adequados para o lazer e a inexistência de equipamentos voltados para a população de baixa renda.

É visível a transformação desta avenida no decorrer dos anos, com ênfase para a existência de Polos Geradores de Tráfego (PGT), entre outras particularidades, tornando a área um ambiente altamente especializado e diferenciado dentro do espaço geográfico metropolitano, o que tende a contribuir para o aumento do fluxo de veículos e pedestres. Ao considerar o papel que a mesma exerce na malha urbana da capital cearense, corroboram-se as novas formas urbanas de centralidade, pautadas essencialmente na formação socioespacial da urbanização moderna.

Assim, a Avenida Washington Soares, em todo o seu trecho, merece ser explorada

cientificamente em estudos vindouros, no intuito de capturar, de forma mais pormenorizada, o papel que essa via exerce como nova centralidade urbana frente às características da metrópole Fortaleza, tendo em vista as diversas particularidades que se configuram nesta parcela territorial.

REFERÊNCIAS

- ALVES, A. V. P.; SORRATINI, J. A.; BARBOSA, R. C. Polos Geradores de Viagem: metodologia para avaliação de impactos no tráfego devido a estabelecimentos de ensino de nível superior. **Horizonte Científico**. v. 5, n.1, 2011. Disponível em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/horizontecientifico/article/view/8037>. Acesso em: 15 out. 2015.
- AZEVEDO, M. Â. **Cronologia Ilustrada de Fortaleza**: roteiro para um turismo histórico e cultural, 2005. Disponível em: http://portal.ceara.pro.br/index.php?option=com_content&view=article&id=10024&catid=297&Itemid=101. Acesso em: 12 mai. 2015.
- BARRETO, R. O centro e a centralidade urbana – aproximações teóricas a um espaço em mutação. **Cadernos Curso de Doutorado em Geografia**, FLUP, 2010. Disponível em: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/8280.pdf>. Acesso em 02 jul. 2018.
- BRASIL. Ministério da Justiça. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). **Manual de procedimentos para o tratamento de pólos geradores de tráfego**. Brasília: DENATRAN/FGV, 2001. 84 p. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/PolosGeradores.pdf>. Acesso em: 15 mai. 2015.
- BRITO, E. P. O planejamento da cidade e a formação do centro urbano de Palmas. **Revista Para Onde!?**, v.3, n.1, 2009.
- CAVALCANTE, C. V.; PENNA, N. A. **Identificação de novas áreas de centralidade intraurbana em Brasília: uma proposta metodológica**. In: XVI Encontro Nacional dos Geógrafos - Crise, práxis e autonomia: espaços de resistência e esperanças - Espaços de diálogos e práticas. Porto Alegre, 2010. **Anais...** Porto Alegre, 2010. Disponível em: <http://www.agb.org.br/evento/download.php?idTrabalho=4266>. Acesso em: 20 dez. 2015.
- CORREIA, R. L. **O Espaço Urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática, 2003.
- COSTA, C. L. Fortaleza: expansão urbana e organização do espaço. In: SILVA, J. (Org.). **Ceará: um novo olhar geográfico**. 2. ed. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2007.
- FALCÃO, M. F. P. **Fortaleza dicionário de ruas**. Disponível em: <http://www.dicionarioderuasfortaleza.com.br/>. Acesso em: 20 mai. 2015.
- FORTALEZA. **Lei Nº 7.061 de 16 de Janeiro de 1992**. Aprova o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza e dá outras providências. Disponível em:

Nova centralidade urbana: um olhar para a avenida Washington Soares, município de Fortaleza (CE)
MELO, Tarcila Martins; ALBUQUERQUE, Emanuel Lindemberg Silva

http://www.fortaleza.ce.gov.br/sites/default/files/pgm/arquivos_conteudos/pddu.pdf. Acesso em: 20 jan. 2015.

_____. **Lei Nº 7.987 de 23 de Dezembro de 1996** – Consolidada – 2006. Dispõe sobre o uso e a ocupação do solo no Município de Fortaleza, e adota outras providências. Disponível em: <http://www.fortaleza.ce.gov.br/sites/default/files/luos.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2015.

_____. **Diagnóstico para o Plano Diretor Participativo**. Prefeitura do Município de Fortaleza e Instituto Pólis. Fortaleza, 2006.

_____. **Projeto de lei Nº 009 de 20 de Maio de 2008**. Mapa 03 - Zoneamento urbano. Fortaleza, 2008. Escala 1: 25.000.

_____. **Lei complementar Nº 62 de 2 de Fevereiro de 2009**. Institui o Plano Diretor Participativo e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**. Fortaleza, CE, n. 14.020, 13 mar. 2009. Disponível em: http://www.fortaleza.ce.gov.br/sites/default/files/pdp_com_alteracoes.pdf. Acesso em: 15 jan. 2015.

GONÇALVES, T. E. Produção do espaço urbano: North shopping na dinâmica de novas centralidades em Fortaleza – CE. **Caminhos de Geografia**. Uberlândia v. 12, n. 37 mar/2011 p. 162 – 170.

KNEIB, E. C. **Subcentros urbanos: contribuição conceitual e metodológica à sua definição e identificação para planejamento de transportes**. 206 p. Tese (Doutorado em Engenharia Civil), Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Brasília, 2008.

KNEIB, E. C.; GONZAGA, A. S. S. **Análise espaço-temporal da relação entre pólos geradores de viagens, centralidades e seus impactos**. In: XXV ANPET – Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes. p. 1066-1077. **Anais...** Belo Horizonte, 2011. Disponível em: <http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/es/produccion/articulos-cientificos/2011-1/563-analise-espaco-temporal-da-relacao-entre-polos-geradores-de-viagens-centralidades-e-seus-impactos/file>. Acesso em: 20 dez. 2015.

KNEIB, E. C.; SILVA, P. C. M.; PORTUGAL, L. S. **Impactos decorrentes da implantação de pólos geradores de viagens na estrutura espacial das cidades**. **Transportes**, v. XVIII, n. 1, p. 27-35, março 2010. Disponível em: <http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/es/produccion/articulos-cientificos/2010-1/503-impactos-decorrentes-da-implantacao-de-polos-geradores-de/file>. Acesso em: 15 out. 2015.

MILANI, P. H.; SILVA, E. A. Centralidade urbana um estudo do centro principal de três lagoas – MS. **Geografia em Atos**, n. 9, v.1. UNESP, Presidente Prudente, 2009.
NOBRA, L. **Fortaleza Nobre**. Disponível em: <http://fortalezanobre.blogspot.com/>. Acesso em: 10 jun. 2011.

PORTUGAL, L. S.; GOLDNER, L. G. **Estudo dos pólos geradores de tráfego e de seus impactos nos sistemas viários e de transportes**. 1. ed. São Paulo: Edgard Blücher, 2003.

Nova centralidade urbana: um olhar para a avenida Washington Soares, município de Fortaleza (CE)
MELO, Tarcila Martins; ALBUQUERQUE, Emanuel Lindemberg Silva

Tarcila Martins Melo – Graduação em Geografia e especialização em Geoprocessamento aplicado a análise ambiental pela Universidade Estadual do Ceará.

Emanuel Lindemberg Silva Albuquerque – Graduação, mestrado e doutorado em Geografia pela Universidade Estadual do Ceará. Professor do Curso de Geografia e do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Piauí.

Recebido para publicação em 06 de fevereiro de 2018

Aceito para publicação em 29 de junho de 2018