

UNIEVANGÉLICA

CURSO DE ENGENHARIA CIVIL

**ÉCIO JOSÉ RIBEIRO JUNIOR
JOSIMAR BATISTA DE SOUZA**

**DESENVOLVIMENTO REGIONAL DE ANÁPOLIS QUANTO
AS ÁREAS DE OCUPAÇÃO: ESTUDO DE CASO DO SETOR
SANTA CLARA**

ANÁPOLIS / GO

2018

**ÉCIO JOSÉ RIBEIRO JUNIOR
JOSIMAR BATISTA DE SOUZA**

**DESENVOLVIMENTO REGIONAL DE ANÁPOLIS QUANTO
AS ÁREAS DE OCUPAÇÃO: ESTUDO DE CASO SETOR
SANTA CLARA**

**TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO SUBMETIDO AO
CURSO DE ENGENHARIA CIVIL DA UNIEVANGÉLICA**

ORIENTADOR: CARLOS EDUARDO FERNANDES

ANÁPOLIS / GO:

2018

FICHA CATALOGRÁFICA

RIBEIRO JUNIOR, ÉCIO JOSÉ / SOUZA, JOSIMAR BATISTA

Desenvolvimento regional de Anápolis quanto as áreas de ocupação: Estudo de caso do setor Santa Clara

70P, 297 mm (ENC/UNI, Bacharel, Engenharia Civil, 2018).

TCC - UniEvangélica

Curso de Engenharia Civil.

1. Urbanização

2. Planejamento

3. Infraestrutura

4. Serviços Públicos.

I. ENC/UNI II. Título (Série)

II. Desenvolvimento regional de Anápolis quanto as áreas de ocupação: Estudo De caso do setor Santa Clara

Clara

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

RIBEIRO JUNIOR, Écio José; SOUZA, Josimar Batista de. Desenvolvimento regional de Anápolis quanto as áreas de ocupação: Estudo de caso do setor Santa Clara e TCC, Curso de Engenharia Civil, UniEvangélica, Anápolis, GO, 70p. 2018.

CESSÃO DE DIREITOS

NOME DO AUTOR: Écio José Ribeiro Junior

Josimar Batista de Souza

TÍTULO DA DISSERTAÇÃO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO: Desenvolvimento regional de Anápolis quanto as áreas de ocupação: Um estudo de caso do setor Santa Clara

GRAU: Bacharel em Engenharia Civil ANO: 2018

É concedida à UniEvangélica a permissão para reproduzir cópias deste TCC e para emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. O autor reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte deste TCC pode ser reproduzida sem a autorização por escrito do autor.


Écio José Ribeiro Junior

E-mail: eciojunior2009@hotmail.com


Josimar Batista de Souza

E-mail: jb5002009@hotmail.com

**ÉCIO JOSÉ RIBEIRO JUNIOR
JOSIMAR BATISTA DE SOUZA**

**DESENVOLVIMENTO REGIONAL DE ANAPOLIS QUANTO
AS ÁREAS DE OCUPAÇÃO: ESTUDO DE CASO DO SETOR
SANTA CLARA**

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO SUBMETIDO AO CURSO DE
ENGENHARIA CIVIL DA UNIEVANGÉLICA COMO PARTE DOS REQUISITOS
NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE BACHAREL


APROVADO POR:



CARLOS EDUARDO FERNANDES, Esp. (UniEvangélica)
(ORIENTADOR)



AURELIO CAETANO FELICIANO, Esp. (UniEvangélica)
(EXAMINADOR INTERNO)



MARY HELLEN MONTEIRO, Mestra. (UniEvangélica)
(EXAMINADOR INTERNO)

DATA: ANÁPOLIS/GO, 05 de OUTUBRO de 2018.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, sem Ele não seria possível, porque foram anos muito difíceis até chegar aqui, e dedicar a algumas pessoas:

À minha família meu pai Écio e minha mãe Rosimeire, minha irmã Fabiane e sobrinha Emily que sem a força deles não seria possível.

À minha namorada Elaine que me ajudou e apoiou nesses anos todos como acadêmicos.

Ao professor e orientador Carlos Eduardo pela dedicação que sempre nos ajudou.

Écio José Ribeiro Junior

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus e minha família a minha mãe o professor orientador Carlos Eduardo e a todos meus amigos

Josimar Batista de Souza

RESUMO

Anápolis é uma das cidades mais desenvolvidas do estado de Goiás, além de ser uma das mais populosas, se destacando no ramo da indústria farmacêutica de genéricos, sendo a maior do país, no entanto o município enfrenta vários problemas decorridos do crescimento desordenado da cidade, como é o caso de infraestrutura inadequada e a falta de serviços públicos de qualidade e que atendam toda a população. Nesse trabalho, inicialmente, através de pesquisa bibliográfica, será abordado o contexto histórico do município de Anápolis, elucidando fatos que influenciaram em seu rápido desenvolvimento, como o caso de sua localização geográfica. Serão estudados documentos oficiais como o Estatuto das Cidades e Plano Diretor atual do município, a fim de identificar e analisar como o município se planeja e se desenvolve. Ainda sobre o contexto geral que norteia a pesquisa, serão apresentados os principais aspectos que tornam a cidade de Anápolis um destaque nacional, como a presença do DAIA e a grande influência do setor universitário. Com o intuito de analisar e levantar dados sobre as áreas de ocupação dos últimos anos na cidade, o trabalho se restringe a um único setor, o Santa Clara. Nesse sentido foi realizada uma pesquisa de campo no bairro, através de observações e aplicação de questionários objetivos a fim de apresentar e quantificar os principais problemas enfrentados pela população setorial.

PALAVRAS-CHAVE:

Urbanização. Planejamento. Infraestrutura. Serviços Públicos.

ABSTRACT

Anápolis is one of the most developed cities in the state of Goiás, in addition to being one of the most populous, standing out in the branch of the generic pharmaceutical industry, being the largest in the country, however the municipality faces several problems due to the disorderly growth of the city, as is the case of inadequate infrastructure and the lack of quality public services that serve the entire population. In this work, initially, through a bibliographical research, the historical context of the municipality of Anápolis will be approached, elucidating facts that influenced its rapid development, as the case of its geographic location. Official documents such as the Town Statute and the current Municipal Master Plan will be studied in order to identify and analyze how the municipality plans and develops. Still on the general context that guides the research, the main aspects that make the city of Anápolis a national highlight will be presented, such as the presence of DAIA and the great influence of the university sector. With the purpose of analyzing and collecting data on the occupation areas of the last years in the city, the work is restricted to a single sector, Santa Clara. In this sense, a field survey was conducted in the neighborhood, through observations and application of objective questionnaires in order to present and quantify the main problems faced by the sectoral population.

KEY WORDS:

Urbanization. Planning. Infrastructure. Public services.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Eixo Goiânia – Anápolis – Brasília.....	17
Figura 2 - Localização de Anápolis e do DAIA.....	32
Figura 3 – Setor Santa Clara – Mapa urbano.....	34
Figura 4 – Setor Santa Clara visto por satélite em 2018.....	34
Figura 5 – Asfalto da Avenida Federal.....	35
Figura 6 – Centro de Reservação CR R9- Arco Verde.....	40
Figura 7 – Arborização das vias públicas do setor Santa Clara	44
Figura 8 – Rua dos Ferroviários – setor Santa Clara.....	45
Figura 9 – Calçada Rua C 03.....	46
Figura 10 – Unidade de Saúde da Saúde Arco Verde / Setor Sul.....	47
Figura 11– Colégio Estadual Vereador Luiz de Almeida.....	48
Figura 12 – Escola Municipal Professora Maronita Dias Dourado.....	49
Figura 13 – Pracinha da Feirinha.....	50
Figura 14 – Campo de futebol La Bombonera.....	51
Figura 15 – Vestiário do campo de futebol.....	51
Figura 16 – Campo de chão da feirinha.....	51
Figura 17 – Estacionamento da feirinha.....	51
Figura 18 – 4º Batalhão da Polícia Militar de Anápolis.....	53
Figura 19 – Ponto de ônibus coberto.....	55
Figura 20 – Ponto de ônibus descoberto.....	55

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Crescimento populacional – 1872 a 2010	24
Gráfico 2 – População rural e urbana – 1950 a 2010	25
Gráfico 3 – Pavimentação asfáltica e manutenção das vias públicas do Setor Santa Clara.....	36
Gráfico 4 – Rede de iluminação pública do setor Santa Clara	37
Gráfico 5 – Regularidade da coleta de lixo.....	38
Gráfico 6 – Presença de lixeiras públicas no bairro.....	39
Gráfico 7 – Saneamento básico - Rede de abastecimento de água.....	41
Gráfico 8 – Rede coletora de esgoto.....	42
Gráfico 9 – Saneamento básico - Sistema de coleta de esgoto.....	43
Gráfico 10 – Disponibilidade de área verde e arborização de vias públicas.....	44
Gráfico 11 – Serviços de educação pública: Filhos Estudam na Escola Pública do Setor.....	49
Gráfico 12 – Espaços destinados ao esporte, cultura e lazer.....	52
Gráfico 13 – Frequência de policiamento no setor.....	53
Gráfico 14 – Segurança pública no setor.....	54
Gráfico 15 – Assalto em via pública no setor.....	54
Gráfico 16 – Assalto em residência.....	54
Gráfico 17 – Assentos nos pontos de ônibus.....	55
Gráfico 18 – Utilização do transporte coletivo.....	56
Gráfico 19 – Transporte coletivo público atende as necessidades da comunidade.....	56

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Estrutura para a construção do Plano Diretor – Constituição Federal 1988.....	21
Tabela 2 – População rural e urbana de Anápolis de 1980 a 2010	26
Tabela 3 – População de Anápolis entre 1950 e 1996: município e cidade	29
Tabela 4 – Aprovação de loteamentos em Anápolis – 1951 a 1995	29
Tabela 5 – Loteamento do setor Santa Clara.....	33

LISTA DE ABREVIATURA E SIGLA

ANA	Agência Nacional de Águas
APP	Áreas de Preservação Permanente
BAAN	Base Aérea de Anápolis
CANG	Colônia Agrícola Nacional de Goiás
CF/88	Constituição Federal de 1989
DAIA	Distrito Agroindustrial de Anápolis
EADI	Estação Aduaneira do Interior
EFLA	Empresa Força e Luz de Anápolis
ENEL	Ente Nazionale Per L'energia Elétrica
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
PDU	Projeto Diferenciado de Urbanização
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PAC	Programa de Aceleração do crescimento
SANEAGO	Companhia Saneamento de Goiás
SEDUCE-GO	Secretaria de Estado de Educação, Cultura e Esporte do Estado de Goiás.
SEMARH	Secretaria do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Estado de Goiás.
SEMED	Secretaria Municipal de Educação de Anápolis.
URBAN	Mobilidade Urbana Anápolis.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	7
1.1 JUSTIFICATIVA	8
1.2 OBJETIVOS	9
1.2.1 Objetivo geral	9
1.2.2 Objetivos específicos	9
1.3 METODOLOGIA.....	9
1.4 ESTRUTURA DO TRABALHO	10
1.5 RESULTADOS ESPERADOS	10
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	12
2.1 ORIGEM E FORMAÇÃO DO MUNICÍPIO DE ANÁPOLIS	12
2.1.1 A chegada da estrada de ferro	13
2.1.2 Localização geográfica	15
2.2 PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL.....	17
2.2.1 O Estatuto da Cidade e o Plano Diretor	19
2.2.2 Plano Diretor de Anápolis e a intervenção na paisagem natural	21
2.3 DESENVOLVIMENTO URBANO E INDUSTRIAL	23
2.3.1 Anápolis atualmente	25
2.3.2 Expansão urbana e crescimento demográfico	27
2.3.3 DAIA	30
3.0 INFRAESTRUTURA URBANA	33
3.1 ASPECTOS GEOGRÁFICOS DO SETOR SANTA CLARA.....	33
3.2 PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA E MANUTENÇÃO DAS VIAS PÚBLICAS	35
3.3 REDE DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA	36
3.4 SERVIÇOS DE COLETA DE LIXO E LIMPEZA DAS VIAS PÚBLICAS	37
3.5 SANEAMENTO BÁSICO - REDE DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA	39
3.6 SANEAMENTO BÁSICO - SISTEMA DE COLETA DE ESGOTO.....	41
3.7 DISPONIBILIDADE DE ÁREA VERDE E ARBORIZAÇÃO DE VIAS PÚBLICAS ..	43
3.8 ACESSIBILIDADE URBANA.....	45
4 SERVIÇOS PÚBLICOS URBANOS	47

4.1 SERVIÇOS DE SAÚDE	47
4.2 SERVIÇOS DE EDUCAÇÃO PÚBLICA	48
4.3 ESPAÇOS DESTINADOS AO ESPORTE, CULTURA E LAZER.....	50
4.4 SEGURANÇA PÚBLICA.....	52
4.5 TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO	55
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	57
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	59

1 INTRODUÇÃO

Anápolis é uma cidade de porte médio que obteve um crescimento exorbitante desde sua origem até os dias de hoje. Nesse sentido, a pesquisa terá como tema principal o levantamento do crescimento da cidade através da análise dos bairros que nasceram nos últimos dez anos.

Inicialmente, se faz necessário compreender sobre a história da cidade e os principais fatos que influenciaram na expansão de Anápolis, tal que surgiu através de doações de terras pelos fazendeiros que já viviam na região, para a construção da Capela de Santana, dessa forma, os principais autores estudados nessa pesquisa afirmam que a capela de Santana foi um marco importante para o crescimento e desenvolvimento da cidade.

Após a construção da Capela, vários acontecimentos a favor da cidade surgiram, como a chegada da ferrovia, conseqüentemente o aumento de imigrantes, que influenciou na construção dos primeiros bairros centrais, comércios e valorização dos imóveis. Outra situação favorável ao crescimento acelerado de Anápolis é a sua localização geográfica, entre Goiânia e Brasília.

Com a urbanização e o crescimento demográfico acima do previsto, o município passou a sofrer com a falta de planejamento, já que a maior parte dos bairros foram loteados sem grandes preocupações com os aspectos ambientais ou de infraestrutura. Conseqüentemente surge a necessidade da gestão municipal e da sociedade em geral em organizar ações que visem reverter os déficits decorridos da maneira em que a cidade evoluiu. Assim, a presente pesquisa apresentará uma análise das ações atuais em relação ao Plano Diretor da cidade de Anápolis, atualizado em 2016.

O Plano Diretor é uma lei criada com a participação da sociedade, tendo como objetivo principal solucionar conflitos relacionados a processos de desenvolvimento social, econômico e ambiental. Nesse sentido, a pesquisa analisará a evolução dos Planos Diretores que foram aprovados no município de Anápolis no que se refere ao desenvolvimento sustentável, à mobilidade urbana, à acessibilidade, à conservação ambiental e às áreas de preservação dos recursos hídricos.

Anápolis é considerada uma das cidades mais desenvolvidas do estado e a terceira cidade mais populosa de Goiás, destaca-se no ramo farmacêutico sendo a segunda maior do país na produção de medicamentos, além disso está entre as 100 melhores cidades brasileiras para se viver. Atualmente, a maior parte da população do município dispõe dos serviços

públicos essenciais como tratamento de água, energia elétrica e coleta de lixo, não obstante, ainda há muito o que melhorar, tanto na qualidade dos serviços quanto na sua abrangência.

No que se refere à economia anapolina seria inacreditável não destacar a importância do Distrito Agroindustrial, o DAIA, sendo o principal centro industrial do estado, e um dos maiores em produção de medicamentos genéricos do Brasil, além de comportar diversas outras indústrias, gerando de forma direta e indireta um índice alto de empregos para a população Anapolina e região.

A população de Anápolis vem sofrendo vários problemas devido a ausência de um planejamento no passado, nesse sentido o presente trabalho analisará o crescimento dos bairros criados nos últimos dez anos, como foram constituídos, quais as principais dificuldades encontradas e ainda, os impactos ambientais decorrentes da expansão urbana nesses locais.

A análise bibliográfica será subsidiada por autores que tratam da história e evolução do município de Anápolis, além dos que relatam de acontecimentos mais recentes, como Juscelino Polonial e Revalino Antônio de Freitas. Serão analisados também, dados divulgados pelos censos demográficos do IBGE, que apontam os índices populacionais do município, além de mapas que retratam o crescimento dos bairros em estudo.

Com o objetivo de evidenciar os problemas mais comuns decorrentes do crescimento desordenado da cidade e propor possíveis soluções, será realizada pesquisa de campo, por meio de observações e aplicação de questionários para os moradores dos bairros em questão.

1.1 JUSTIFICATIVA

A cidade de Anápolis apresenta sérios problemas em seu ambiente urbano, ligados principalmente, à constituição estrutural do solo e à ocupação inapropriada do mesmo. Muitos são os empasses enfrentados pela população devido ao crescimento desordenado da cidade, dentre eles, pode-se destacar os processos erosivos, a falta de água nos períodos de estiagem e os alagamentos decorridos em muitos bairros no período chuvoso, podendo causar graves consequências aos moradores de vários bairros no município.

Visto que o município não atende diversas questões relacionadas à infraestrutura, e preservação ambiental, provavelmente, devido à falta de planejamento, se faz necessário estudos que demonstrem a realidade, principalmente, das áreas de ocupação decorrentes dos últimos dez anos, tais que são as regiões que mais sofrem com a falta de planejamento, além

da análise das ações planejadas pelo governo municipal em prol da melhoria da cidade no que tange aos aspectos negativos.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Realizar um levantamento do crescimento demográfico por ocupação do território de Anápolis, junto aos órgãos públicos, com o intuito de identificar os principais problemas e possíveis soluções para cada região analisada.

1.2.2 Objetivos específicos

- Analisar os fatores que contribuíram para o crescimento acelerado de Anápolis;
- Estudar as condições de ocupação, além das propostas de melhoria previstas no Plano Diretor vigente;
- Identificar e analisar os problemas mais comuns de acordo os relatos dos habitantes do setor Santa Clara;
- Relacionar as principais dificuldades referentes à infraestrutura e saneamento básico do setor Santa Clara;
- Propor possíveis ações para minimizar os impactos sofridos pela população do setor Santa Clara;

1.3 METODOLOGIA

O estudo será elaborado com a utilização dos métodos de pesquisa bibliográfica e pesquisa de campo de caráter qualitativo, uma vez que “reafirma-se a pesquisa bibliográfica como um procedimento metodológico importante na produção do conhecimento científico capaz de gerar, especialmente em temas pouco explorados, a postulação de hipóteses ou interpretações que servirão de ponto de partida para outras pesquisas” (LIMA; MIOTO, 2007, p. 43). Quanto à pesquisa qualitativa, o principal instrumento de pesquisa é o ambiente natural, onde os dados são selecionados através de registros escritos ou fotográficos, “podem ser transcrições de entrevistas, notas de campo, fotografias, vídeos, documentos pessoais, memorandos e outros registros oficiais” (MILANO, 2015, p. 44).

Inicialmente será realizada a leitura exploratória de trabalhos acadêmicos já publicados a respeito do tema e livros que retratam a história do município de Anápolis. Posteriormente, será realizada a leitura seletiva e definição das partes que irão compor os textos e a discussão. Será feita uma pesquisa de campo junto aos órgãos públicos, mapas, Plano Diretor e no setor Santa Clara que apresentam situações de dificuldades em relação a ocupação e expansão urbana. Através da pesquisa de campo qualitativa serão recolhidos dados referentes ao crescimento demográfico de Anápolis, nos quais serão apresentados através de gráficos e tabelas, a fim de identificar os principais problemas advindos do crescimento populacional nas áreas de ocupação e, também, as possíveis soluções.

1.4 ESTRUTURA DO TRABALHO

A presente pesquisa estará estruturada basicamente em três capítulos. Inicialmente será realizado o levantamento bibliográfico em relação aos aspectos históricos de Anápolis como surgimento, povoação, crescimento demográfico, expansão urbana e industrialização, além de dados que comprovam o fato de a cidade ser destaque a níveis regional, estadual e nacional.

O segundo capítulo tratará do estudo de campo referente a situação de infraestrutura do setor Santa Clara em Anápolis, tal que será baseado em documentos municipais, como o Plano Diretor e mapas locais.

No terceiro e quarto capítulos serão evidenciados e analisados os dados decorrentes da pesquisa de campo qualitativa, com o uso de questionários com a finalidade de demonstrar a realidade da infraestrutura de tal local estudado.

Enfim, serão levantadas o último capítulo levantará questões que visem a possível minimização dos problemas identificados, nesse sentido, serão analisadas as políticas públicas que já foram elaboradas em relação a esses fatos, se elas realmente possuem a possibilidade de serem executadas, além de novas estratégias que poderiam amenizar a questão do crescimento desordenado e não planejado do município.

1.5 RESULTADOS ESPERADOS

O estudo em questão objetiva o levantamento do crescimento demográfico do município de Anápolis, desde o seu surgimento até os dias atuais. Através de pesquisa de

campo, documental e bibliográfica, espera-se evidenciar os principais fatores que contribuíram para o desenvolvimento da cidade.

Nesse sentido, pretende-se destacar os principais problemas sofridos pela população do setor Santa Clara, como a questão da infraestrutura e preservação ambiental, a fim de sugerir ações que possam contribuir na solução dos empasses enfrentados pela população do local em destaque na pesquisa.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 ORIGEM E FORMAÇÃO DO MUNICÍPIO DE ANÁPOLIS

Historiadores relatam que no início do século XIX já havia moradores na região atual de Anápolis, estes eram fazendeiros que recebiam viajantes, comerciantes e religiosos para pousadas. Essa época era bastante movimentada economicamente devido às atividades dos tropeiros entre os estados de Minas Gerais e Goiás, à agricultura, com o plantio de cana-de-açúcar, na pecuária destacava a criação e comercialização bovina, por fim a religiosidade apresentou-se como outro ponto principal para povoamento na região, devido à aglomeração de pessoas (POLONIAL, 2007).

Em relação ao aspecto cultural, (Cunha 2014) relata que o surgimento de Anápolis está envolto a lendas e à religiosidade. Conta-se que na época havia uma grande devoção de Ana das Dores à santa Sant'Ana, e para justificar o surgimento da cidade, diz que a então senhora viajava pela região na qual atualmente corresponde ao município de Anápolis, quando um dos animais da sua tropa empacou, e este era o que carregava a imagem da santa. O ocorrido levou a devota a acreditar que o desejo de Sant'Ana era ficar naquele local, onde posteriormente fora construída uma capela em sua homenagem. Ainda de forma lendária é apresentada outra versão para a construção da cidade, essa trata-se também de uma história que envolve dona Ana das Dores, que perde um dos seus animais que carregava uma carga valiosa, assim ela fez uma promessa à santa, na qual consistia na construção de uma capela em sua homenagem, caso conseguisse encontrá-los.

Retomando aos dados documentais e históricos, Nunes (2001) relata que não há uma data concisa para o surgimento da cidade, no entanto, data-se 1871 a construção da capela de Santana, em um terreno doado por fazendeiros, realizada por Gomes de Souza Ramos, próximo a algumas casas e uma escola. Assim como a afirmação supracitada, Polonial destaca que “foi só em 1871 que teve início a construção da capela em homenagem a Santana, embora já existissem no povoado pelo menos sete casas, além de inúmeros habitantes nas fazendas da região, perfazendo uma população local de, aproximadamente, três mil habitantes (2007, p. 17).

O autor referenciado acima também afirma que entre o período da doação de terras e a construção da capela foram aproximadamente cinquenta e um anos (1819 – 1870), nos quais já havia uma movimentação econômica e religiosa na região, todavia, esse é um intervalo histórico pouco conhecido pelos pesquisadores devido à ausência de registros da

época. Portanto, a construção da capela de Santana não pode ser considerada como ponto inicial para o povoamento anapolino, mesmo sendo um fato marcante para a formação e crescimento habitacional do município, uma vez que dados históricos revelam que antes mesmo da homenagem à santa e edificação da capela, fazendeiros e comerciantes já viviam na região.

A construção da capela contribuiu para agregar uma maior quantidade de pessoas ao povoado, sendo que em 06 de agosto de 1873 foi elevado à Freguesia de Santana das Antas, o que equivalia a uma paróquia, proporcionando maior autonomia religiosa aos fiéis e ao capelão. O próximo passo histórico da então Freguesia foi a transição para vila, na qual aconteceu em 1887, com a lei estadual de nº 778. Posteriormente inicia-se uma ação para elevar a então vila de Santana ao patamar de cidade, o que de fato foi concretizado apenas em 31 de julho de 1907, através da Lei nº 320 de 1907, na qual a Vila passa a se chamar Anápolis, se desenvolvendo às margens do Ribeirão das Antas (NUNES, 2001 e FREITAS, 2000).

Em confirmação ao exposto, considera-se que a capela de Santana apresentou-se como ponto crucial para o desenvolvimento da cidade de Anápolis, já que “o povoado foi gradativamente confirmando a função de entreposto comercial, visto que se afirmava como ponto de parada das comitivas que realizavam o comércio na região, o que contribuiu para o aumento populacional e a construção das primeiras edificações” (CUNHA, 2014, p. 82). Em consonância ao fato supracitado, observa-se que no período ocorreu um aumento populacional significativo e ligado principalmente à atividade agropecuária, inicialmente de subsistência, que mais tarde tornou-se atividade comercial de suma importância para o desenvolvimento do município, além do comércio local, que representaram bastante significância para o fortalecimento e crescimento da futura cidade.

2.1.1 A chegada da estrada de ferro

O transporte ferroviário começou a ser instalado na Inglaterra no início do século XIX, sendo o principal meio de transporte de pessoas e escoamento de mercadorias. No Brasil, as primeiras estradas de ferro foram implantadas por volta da metade do mesmo século, o que influenciou de forma significativa no processo de urbanização e industrialização do país (LINS, 2012).

De acordo com Coelho (2011), Goiás, ao receber as primeiras ferrovias na região sudeste do estado, se destacou no que diz respeito ao desenvolvimento econômico, uma vez

que, com a chegada dos trilhos “chegaram o cinema, o telégrafo, o telefone, a energia elétrica e a possibilidade de se fazer assinaturas de jornais e revistas produzidos nos grandes centros, recebendo-se a informação com uma rapidez até então desconhecida.” (COELHO, 2011, p.75).

E no que diz respeito ao município de Anápolis, não poderia ser diferente, Oliveira e Silva (2016) apontam que ao longo da década de 1930, Anápolis passa por um período marcante em sua história, já que o governo de Getúlio Vargas trabalhava com medidas para avançar com a interiorização do país, e a ascensão dos trilhos era um dos pontos cruciais para alcançar o desenvolvimento. Assim, inaugurada em 7 de setembro de 1935, a Estação Ferroviária de Anápolis, nomeada de “Prefeito José Fernandes Valente”, recebe uma notável festa em comemoração à inovação e símbolo de prosperidade que adentrava ao município. Desse modo, os mesmos autores destacam: “Em Anápolis, uma grande festa foi organizada para a inauguração dos trilhos, incluindo várias salvas de tiros e um baile ao final da noite, encerrando o dia de comemorações.” (OLIVEIRA; SILVA, 2016, p. 362).

Assim, a chegada da estrada de ferro, impulsionou a vinda de imigrantes para a região, além de transformar o espaço social e urbano, visto que a cidade já havia iniciado seu processo de modernização antes mesmo da chegada dos trilhos, uma vez que alterações urbanísticas foram realizadas a fim de receber a ferrovia, além disso a população também já se preparava com um espírito de modernidade a sua volta, não apenas na obra da estação ferroviária, mas também nas construções que iniciaram na época. De natureza igual, Polonial (1995) enfatiza:

As mudanças davam-se no aspecto físico, com as construções; no aspecto social, com o aparecimento de uma vida noturna, com o crescimento populacional, com a chegada dos imigrantes e com o surgimento dos problemas sociais, como o aumento da criminalidade; no aspecto econômico, com a valorização das terras, a construção de novos estabelecimentos e a dinamização do comércio em geral (Jornal Voz do Sul, 10.01.32 apud POLONIAL, 1995, p. 54).

O município de Anápolis se mostrava como potência econômica da região, mesmo antes da implantação da ferrovia, sendo a maior produtora de café da época. Assim, a inauguração dos trilhos no ano de 1935 apresentou-se como um fato crucial para o crescimento da população, trazendo consigo a valorização do território e as vendas de mercadorias centralizadas no mercado municipal, estes determinantes para a ascensão da economia Anapolina (NUNES, 2001).

Em consonância a esses autores é possível compreender que:

A implantação da estrada de ferro, junto à colina histórica, foi o fator determinante nessa instalação de depósitos, armazéns, em todo o processo de crescimento da cidade de com isso consolidou-se a posição de Anápolis como o principal entreposto comercial do Estado de Goiás. (FARIA; PEREIRA, 1976, p.28).

Com a chegada da ferrovia à Anápolis, a economia anapolina e o município de uma forma geral, sofreram significativas mudanças, as atividades comerciais evoluíram com elevação da quantidade de estabelecimentos comerciais, no qual o comércio atacadista obteve um crescimento de 1533,34% durante os anos de 1935 e 1948, ao mesmo tempo que a utilização dos maquinários evoluiu um percentual de 212,50%.

Assim como as informações supracitadas, Polonial destaca:

A estrada de ferro, portanto, teve participação importante no crescimento populacional [...]. No caso de Anápolis, esse aumento esteve acima da média nacional, com taxa de crescimento anual de 6,58%, entre 1911 e 1920, e 5,61%, entre 1921 e 1935, sendo este último o ano da extensão da ferrovia à cidade (POLONIAL, 2000, p. 55).

A partir deste período iniciaram as formações de bairros centrais, onde grande parte do espaço rural deu origem aos loteamentos, isto é, os donos das fazendas próximas ao centro da cidade lotearam as mesmas e o poder público investiu em obras de infraestrutura, instalando serviços básicos como rede de água, energia elétrica e saneamento, já que esses primeiros bairros estavam localizados no setor central da cidade. Nesse aspecto, Arruda (2001, p. 16) ressalta que “Anápolis cresceu sem qualquer preocupação com as práticas de planejamento urbano pois, sempre prevaleceu os interesses de alguns grupos sociais que estavam direta e/ou indiretamente ligados ao poder público.”

2.1.2 Localização geográfica

Se a religiosidade apresentou-se um marco inicial para a fundação de Anápolis, é preciso compreender que do mesmo modo os aspectos naturais e geográficos contribuíram, posto que o território do município possui solos férteis favoráveis à produção agrícola, ademais a localidade na qual se encontra – região do Mato Grosso Goiano – possui uma extensa rede de drenagem, limítrofe a duas grandes bacias hidrográficas: a Amazônica e a Platina. O clima regional é outro critério de suma representatividade para as atividades agropecuárias, sendo típico o clima tropical de altitude, possuindo duas estações bem definidas, uma seca e outra chuvosa, à vista disso França (1973) elucida: “Anápolis

despontava numa área propícia às explorações agropastoris e nas proximidades da mais importante rota comercial de Goiás.” (FRANÇA, 1973, p. 639).

Do mesmo modo, em relação aos aspectos naturais favoráveis ao desenvolvimento do município, Luz (2009) destaca: “[...] um relevo de ondulações suaves, perfazendo 54% de seu território e com 43% de áreas planas; um clima tropical com temperaturas amenizadas pela altitude de, aproximadamente, 1.017 metros acima do nível do mar”. (LUZ, 2009, p. 176-177). Dessa maneira, as características evidenciadas anteriormente somadas à localização geográfica privilegiada, foram essenciais para o desenvolvimento populacional, agrícola e comercial de Anápolis.

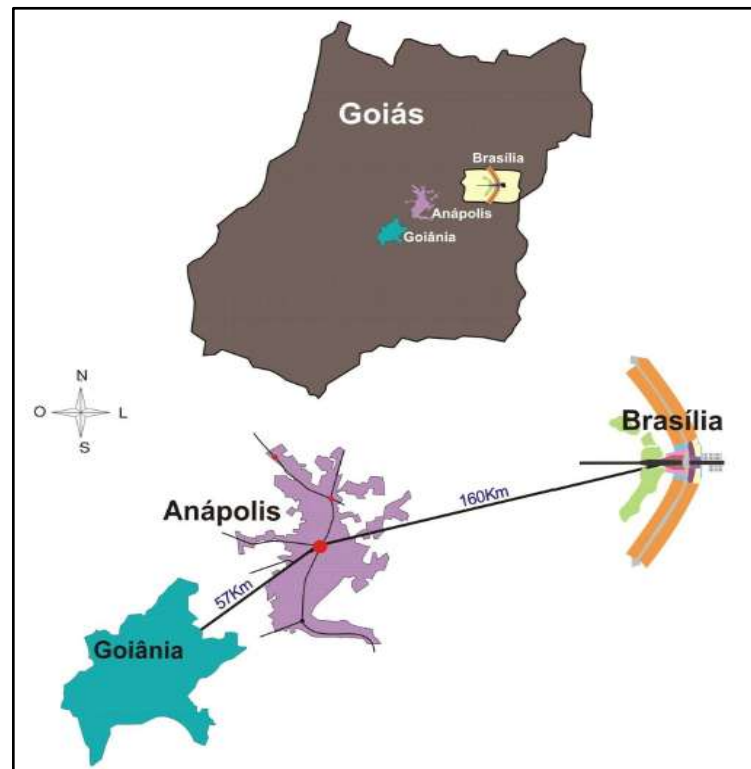
Anápolis está localizada no centro goiano, com área aproximada de 918,4 km², que representa cerca de 0,32 % do território do Estado de Goiás. A cidade possui quatro distritos e três povoados, sendo eles respectivamente: Interlândia, Souzaânia, Goialândia, Joanópolis, São Vicente, Vila Rica e Marinópolis. Limita-se com os municípios de Silvânia, Leopoldo de Bulhões, Goianópolis, Terezópolis de Goiás, Nerópolis, Campo Limpo, Ouro Verde de Goiás, Petrolina de Goiás, Pirenópolis, Abadiânia, e está localizada no eixo Goiânia-Brasília, sendo ligada à capital estadual pela BR 153 e à capital federal pela BR 060 (PLANO DIRETOR, 2016).

Parafraseando Freitas (2007) entende-se que a construção da capital de Goiás, Goiânia, situada a pouco mais de cinquenta quilômetros de distância, impulsionou a economia anapolina, já que a cidade passou a enfrentar a concorrência de um grande centro comercial e industrial goiano. No entanto, quinze anos depois outro fator fomentaria o desenvolvimento de Anápolis, a construção da capital federal Brasília em 1950, promovendo várias mudanças nos aspectos urbanos e econômicos. Antes mesmo do início das obras em Brasília eram perceptíveis os impactos positivos no município, onde a população estimada cresceu mais que o dobro, passando de 18.350 habitantes, em 1950, para 48.847 em 1960, fato este que “exigiu uma expansão da área urbana, levando à aprovação de um grande número de loteamentos para suprir a demanda por lotes residenciais.” (FREITAS, 2007, p. 37).

Portanto, a posição em que a cidade de Anápolis está situada no estado de Goiás, a 57 km da capital estadual, Goiânia, e aproximadamente 140 km da capital Federal, Brasília, como demonstrado na Figura 1, foi crucial para seu desenvolvimento. Estudos comprovam que o fato de Anápolis estar localizada entre duas grandes cidades pode comprometer seu potencial de expansão no futuro, dada a função de grande mercado exercido pelo Distrito Federal, dessa forma, pela sua posição geográfica e por seu papel marcante, Anápolis continua recebendo grandes estímulos econômicos (equipamentos urbanos), com a divisa

territorial do trabalho no eixo Goiânia-Brasília. O município de Anápolis hoje conta com o melhor entroncamento viário do Estado de Goiás, tendo a sua disposição as melhores rodovias, além de um porto seco e um aeroporto, que oferecem opções de escoamento de mercadorias, ligando o município a qualquer parte do país, além de possuir o maior centro industrial de Goiás, o DAIA – Distrito Agroindustrial de Anápolis. (POLONIAL, 2007).

Figura 1 – Eixo Goiânia – Anápolis – Brasília



Fonte: Plano Diretor Anápolis, 2005/2006. Adaptado por Dias, 2011.

Enfim, pode se considerar, de acordo com Cunha (2014 p. 83) que o desenvolvimento do povoado de Anápolis e a transição para cidade de médio porte, esteve baseado em três aspectos principais: “1) a localização geográfica; 2) as questões religiosas, associadas ao interesse dos fazendeiros da região em desenvolver comercialmente a localidade; 3) as condições naturais propícias ao desenvolvimento agrícola.”.

2.2 PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL

O acelerado crescimento populacional e as modificações intensas da sociedade moderna tornam evidente a importância do planejamento municipal. Atualmente se torna indispensável prever acontecimentos futuros, organizar as ações para que consigam atingir os

reais objetivos para a gestão governamental e bem-estar da população. De acordo com Menezes e Jannuzzi (2005), o planejamento tal como se conhece hoje, utilizado de forma a organizar e antecipar as ações futuras, não é fruto da sociedade contemporânea, pensando que a construção das grandes edificações da Antiguidade, como o caso das pirâmides egípcias, as descobertas científicas a conquista e exploração de novos territórios, entre outros fatos, não seriam possíveis caso não houvesse alguma espécie de planejamento, antecipação ou intuição para a execução das ações, posto que o planejamento “é um processo inerente ao comportamento humano e à atividade humana inteligente, perpassando toda a história.” (Menezes e Jannuzzi, 2005, p. 69).

De acordo com SCHOR (2002) é evidente que o Brasil apresenta-se como uma nação que se desenvolveu de forma acelerada nos últimos anos, incluindo a urbanização e o crescimento demográfico. É perceptível que nos séculos anteriores não havia uma preocupação em construir cidades planejadas com vista a atender o crescimento e aumento populacional, já que não existia uma perspectiva real do que se tornaria o país, tanto nos aspectos sociais quanto políticos. Especificamente a partir da década de 70, a migração para os grandes centros urbanos, em busca de melhorias da qualidade de vida e oportunidade de emprego, exigiu que houvesse um planejamento urbano para atender as novas demandas que estavam previstas.

Em relação ao planejamento municipal, esse passa a se tornar importante apenas após os anos 90, a partir do cumprimento às medidas introduzidas pela Reforma da Administração Pública, sendo que para a realização das atividades inerentes à gestão pública municipal, tais como desenvolvimento sustentável, planejamento urbano e domínio e sistematização da administração, se faz evidente a necessidade da contribuição de outros órgãos de gestão superior, e principalmente da população local, sendo que essa última apresenta-se como a de maior interesse em relação às melhorias, já que será, posteriormente, a principal beneficiada com a realização das atividades planejadas.

Similarmente Ribeiro et al (2003) evidencia:

A tarefa de planejar a cidade passa a ser função pública que deve ser compartilhada pelo Estado e pela sociedade – co-responsáveis pela observância dos direitos humanos e pela sustentabilidade dos processos urbanos. A gestão democrática é o método proposto pela própria lei para conduzir a política urbana. (RIBEIRO et al, 2003, p. 96).

Nessa perspectiva, torna-se claro que a responsabilidade em organizar ações futuras e elaborar o planejamento municipal não é apenas de cunho específico do gestor municipal, já

que todos aqueles que estão inseridos e envolvidos na realidade da cidade devem contribuir para o seu crescimento ordenado, de forma a promover os seus próprios anseios reivindicados. Diante dos estudos realizados por França (1973) considera-se que em meados do século XX, do mesmo modo que o país se desenvolvia, o município de Anápolis acompanhava as mudanças e passava por uma expansão urbana significativa a partir dos anos 40. Inicialmente a cidade se estendeu em direção à região sudeste quando então ocorreu o loteamento do Bairro Jundiáí no ano de 1944, o qual se localiza à margem direita do Córrego das Antas. Posteriormente, a cidade se expande em sentido contínuo à avenida que seguia para a CANG (Colônia Agrícola Nacional de Goiás). A autora esclarece ainda que o crescimento urbano nesse período ocasionou sérios problemas sociais e econômicos advindos da infraestrutura precária e a dificuldade financeira do governo municipal em atender a demanda das despesas da própria administração e para o investimento em obras de serviços essenciais, como o fornecimento de energia elétrica e saneamento básico.

Ainda sobre as dificuldades que acompanharam o processo de urbanização e desenvolvimento urbano dos municípios e do país de uma forma geral, França (1973) ressalta:

Essa situação não fazia exceção à realidade do fenômeno de urbanização no Brasil, pois a expansão da maioria das cidades, em especial nas áreas de economia agrícola, constitui, evidentemente um processo de "inchamento" e não "crescimento urbano" no sentido social e técnico da expressão. (FRANÇA, 1973, p. 652).

De uma forma geral, Anápolis superou muitos empasses em relação ao crescimento, e atualmente, como apresentado por Moreira (2015), é considerada a Capital Econômica do Estado, sendo que historicamente seu desenvolvimento esteve ligado a vários aspectos, como os já citados – a construção da ferrovia e a posição privilegiada entre as capitais Goiânia e Brasília – além da implantação do DAIA, do Porto Seco e da Base Aérea de Anápolis – BAAN (Área de Segurança Nacional), tais que fortaleceram o município e auxiliaram para que seja destaque regional como eixo de grande potencial econômico.

2.2.1 O Estatuto da Cidade e o Plano Diretor

Como citado anteriormente, a partir do surgimento das grandes cidades e do aumento populacional, a gestão pública foi estimulada a trabalhar em função de ações planejadas de forma mais aprofundada, para que fosse possível enumerar possíveis soluções, por meio de algum documento oficial elaborado de forma democrática. Assim é implantado o Plano Diretor municipal que procura solucionar os empasses decorridos dos processos de

desenvolvimento social, econômico e ambiental. Dessa forma, essa é uma das principais leis municipais destacadas no Estatuto da Cidade:

Art. 40. O plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

§ 1º O plano diretor é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas. (Brasil, 2012, p. 23)

O Plano Diretor deve ser compreendido como uma Política Pública, institucionalizada a partir da Constituição Federal, sendo uma forma de materializar o Estatuto da Cidade. Precisa ser elaborado, indiscutivelmente, com a participação ativa da sociedade, e ainda, ser aprovado pelo poder legislativo. Nesse sentido, é importante ressaltar que o Plano Diretor é uma submissão a leis superiores como descrito por Bocchinni (2006):

O plano Diretor põe o Estatuto da cidade em prática, organiza o crescimento e o funcionamento da cidade. Ele diz qual o destino de cada parte da cidade. Sem esquecer, claro, que essas partes foram um todo. O estatuto dá regras gerais para o planejamento de todas as cidades. O Plano Diretor diz quais regras serão usadas em cada município. (BOCCHINNI, 2006, p. 6).

Em consequência ao crescimento acelerado e desordenado de muitas cidades brasileiras, o planejamento é necessário, pois o que mais se encontra é “uma realidade bastante drástica de exclusão e segregação espacial nas cidades brasileiras.” (CASTRO E CASTRO, 2017, p. 216). Dessa forma, surge o Plano Diretor para os municípios, visando organizar o processo de desenvolvimento global da cidade em questão, mesmo que em muitos casos não seja cumprido conforme o planejado ou apresenta ineficácia diante das ações previstas antecipadamente.

Planejar significa esquematizar estratégias que busquem atender a população municipal e solucionar os problemas que sejam de responsabilidade governamental, sejam urbanos ou sociais. Consequentemente se faz necessário evidenciar que o Plano Diretor deve buscar atingir as mudanças e evoluções que atingem a sociedade com o passar do tempo, idealizando ações futuras que se integrem aos novos meios tecnológicos e científicos, alterações culturais, infraestrutura, baixa renda, dentre outros aspectos que estão ligados diretamente à qualidade de vida da população e ao aumento de transtornos em relação à ocupação territorial desordenada. Logo, Silva (2000, p. 68) menciona “O Plano Diretor apresenta vários aspectos: físico, social e administrativo-institucional.”. Em suma, o Plano Diretor é um conjunto de ações planejadas pela gestão pública do município a fim de

apresentar estratégias para solucionar os problemas e proporcionar o desenvolvimento urbano sustentável.

O Plano diretor se faz obrigatório a todas as cidades que possuam mais que 20 mil habitantes, porém não se restringe apenas a esses municípios, sendo que para aqueles que possuem a população abaixo da quantidade obrigatória, torna-se facultativo. Um dos fatores que mais afeta o meio ambiente é a urbanização, dessa forma a elaboração de estratégias que visem amenizar os impactos ambientais decorrentes do crescimento das cidades, como a poluição do ar, da água e do solo, é um dos pontos primordiais e que fundamentam o Plano Diretor, conforme apresentado por Carvalho e Braga (2001).

Diante desse aspecto, Castro e Castro (2017) apresentam, de forma resumida, a estrutura básica para a construção de um Plano Diretor, de acordo com a Constituição Federal de 1988, conforme destacado na tabela 1.

Tabela 1 – Estrutura para construção do Plano Diretor - Constituição Federal – 1988

Obrigatoriedade	Elaboração
Cidades pertencentes a regiões metropolitanas e aglomerações urbanas.	O Plano Diretor deverá englobar o território municipal como um todo (zonas urbana e rural).
Cidades localizadas em áreas de especial interesse turístico.	O Plano Diretor deverá ser revisto, pelo menos, a cada dez anos.
Cidades em área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental.	A participação da sociedade na elaboração e implementação do Plano Diretor deverá ser garantida através de audiências públicas, debates e publicidade e acesso aos documentos produzidos.

Fonte: Castro e Castro (2017).

2.2.2 Plano Diretor de Anápolis e a intervenção na paisagem natural

Anápolis passou a ser considerada cidade em julho de 1907, no entanto o primeiro Plano Diretor foi criado apenas em 1969, período este que a cidade contava com apenas 25 bairros, conforme estudos de Castro e Castro (2017). Nesse primeiro momento já havia uma preocupação da gestão municipal em relação ao meio ambiente, uma vez que alguns artigos dispostos na lei retratam a preocupação com os ambientes naturais, com a poluição do ar, da água e com o paisagismo. Esse primeiro Plano Diretor sofreu alterações nos anos de 1985 e 1992, de acordo com Moreira (2005), sendo que todas essas três primeiras versões não

tiveram a participação da população em sua elaboração, além de não atingir os objetivos propostos devido à ausência de estrutura adequada do município para executá-los. Do mesmo modo os autores a seguir retratam a importância do planejamento e as dificuldades para executá-lo:

O planejamento urbano é a ação primordial para a gestão do crescimento e do desenvolvimento das cidades, entretanto uma das maiores dificuldades encontrada no exercício do planejamento são os empecilhos para a sua realização. As pesquisas, ferramentas chave para a definição e identificação de elementos primordiais ao planejamento, requerem mão de obra especializada e apresentam um alto custo para sua realização, entretanto é extremamente necessária a sua utilização, frente a urbanização crescente que vem acometendo as cidades. (MENDONÇA E KNEIB, 2017, P. 15).

O Plano Diretor elaborado em 2006 foi o primeiro a contar com a participação da população local, e da mesma forma que os anteriores, apresentava um enfoque em relação a questões ambientais, o que levou a criação de vários programas a fim de combater e controlar a degradação ambiental de uma forma geral. Nesse aspecto, Moreira (2015) ressalta que não basta citar no Plano Diretor a criação de programas para solucionar problemas tão graves como os relacionados ao meio ambiente e ao saneamento básico, se não houver uma concretização da lei e das ações previstas, já que não houve a preocupação em citar os prazos para a conclusão das ações.

Em 2015, a Prefeitura de Anápolis iniciou a revisão do Plano Diretor de 2006, com participação popular e de órgãos municipais, sendo finalizada a atualização em 2016 que estará em vigor até 2026, conforme Lei Complementar nº 001 de 15 de fevereiro de 2016, aprovada pela Câmara Municipal, renomeada para Lei Complementar nº 349, de 07 de julho de 2016.

Atualmente, o município de Anápolis é constituído por 275 bairros e o Plano Diretor em vigor define várias estratégias para o desenvolvimento territorial do município, estabelecendo, principalmente, o desenvolvimento sustentável e igualitário, além de promover a mobilidade urbana e a acessibilidade universal. Apresenta também o “Projeto Diferenciado de Urbanização – PDU que visa promover a ocupação dos vazios urbanos, com ou sem ocorrência de seu parcelamento, observada a localização de área em que situa.” (PLANO DIRETOR DE ANÁPOLIS, 2016, p. 11). O documento dispõe também sobre a conservação ambiental das Áreas de Preservação Permanente – APP, de forma a manter as zonas de vegetação nativa, preservar as espécies da fauna e flora, os recursos hídricos e o solo. Ressalta também a importância da ocupação do solo ser realizada de modo adequado às características

físicas e ambientais, sem causar grandes impactos ao clima do município, além de se adequar aos índices de permeabilidade necessários, já que qualquer construção igual ou maior que 80,00 m² deve dispor de uma área específica destinada a manter a permeabilidade do solo.

Em conformidade ao exposto, Carvalho e Braga (2001) afirmam que a urbanização das cidades é um dos principais fatores que prejudicam o meio ambiente no que tange à poluição, portanto a ocupação territorial desordenada pode causar graves impactos ambientais, sendo estes, em muitos casos, irreversíveis. Dessa forma, o Plano Diretor de Anápolis atende o Estatuto da Cidade no que diz respeito à forma de implementar ações para garantir a organização territorial e o desenvolvimento sustentável municipal, como disposto no Artigo 144:

Art. 144. A Estratégia de Qualificação Ambiental compreende um conjunto de ações que visam garantir e manter a qualidade de vida da população por meio da proteção, da conservação, da recuperação e do uso racional dos recursos naturais e ecossistemas, buscando a sustentabilidade para as presentes e futuras gerações, respeitando a supremacia do interesse coletivo em detrimento ao individual. (PLANO DIRETOR DE ANÁPOLIS, 2016, p. 40).

Tendo em vista o exposto, é notável que entre todos os Planos Diretores que perpassaram a história de Anápolis, o que está em vigor atualmente apresenta-se como aquele que considera as questões ambientais com maior ênfase, apresentando várias ações que, caso realmente sejam consolidadas, causará um impacto positivo ao meio ambiente da cidade até o ano de 2026, período em que o Plano Diretor passará por reformulações novamente.

2.3 DESENVOLVIMENTO URBANO E INDUSTRIAL

Por volta da metade do século XX considerava-se o Brasil como um país em que a população rural predominava. Em comparação a essa realidade, Santos (1998) destaca que no início desse mesmo século, menos de 10% da população residia nas áreas urbanas. O desenvolvimento das cidades e o aumento da população urbana esteve intrinsecamente relacionado à industrialização do país, que por volta dos anos 50 avança pela região sudeste, tal que na década seguinte São Paulo apresentava-se como a maior metrópole brasileira. Nesse aspecto a cidade de Anápolis também sofreu influência da industrialização no que se refere ao aumento populacional, assim como destaca Cunha e Santos 2017:

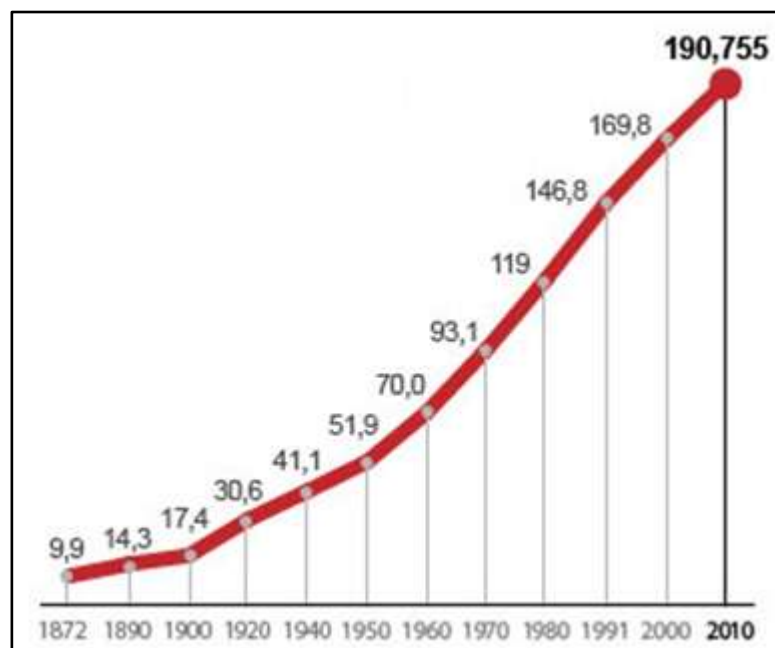
A industrialização em Anápolis, que resultou de diversos fatores, propiciou um incremento na economia local e regional que gerou um expressivo crescimento populacional na cidade. Esse crescimento populacional gerou crescimento da malha

urbana e o espaço urbano se modifica, tanto pela necessidade de receber esse incremento populacional quanto pela especulação imobiliária. (CUNHA; SANTOS, 2017, p. 152).

De acordo com Moreira (2015), o processo de urbanização ocorreu em três etapas: inicialmente, cresceram as cidades que já possuía um número de habitantes considerável, a partir de vinte mil pessoas, sendo conhecida como urbanização aglomerada. Na sequência, ocorreu a urbanização concentrada, que se justifica pelo aumento de cidades de porte médio, enfim, o país alcança o nível conhecido como metropolização, que se caracteriza pelo aumento da população das cidades que ultrapassam o meio milhão de habitantes.

Conforme o último censo demográfico do IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o Gráfico 1 revela que o Brasil teve um aumento populacional acelerado nos últimos anos, sendo que ultrapassou os índices de crescimento de países desenvolvidos como Itália, Estados Unidos e França (MOREIRA, 2015).

Gráfico 1 – Crescimento populacional – 1872 a 2010



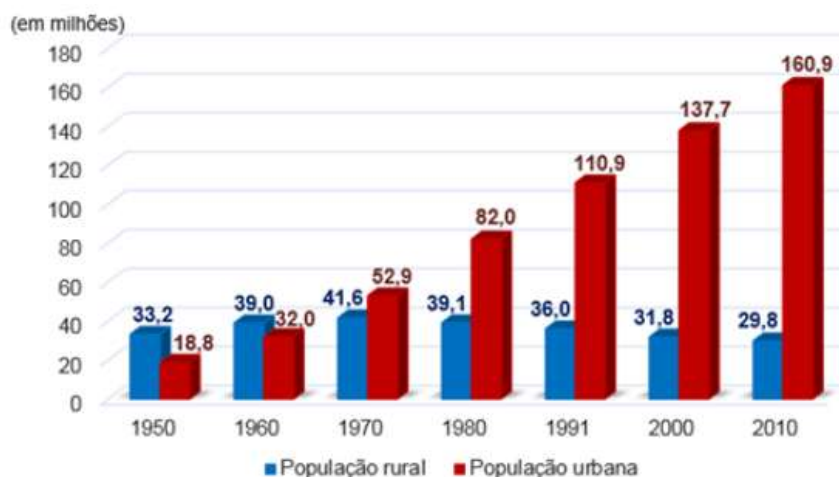
Dados: Censo 2010/IBGE

Fonte: Moreira (2015 p. 28). Adaptado.

Com o crescimento da população brasileira o percentual de moradores da zona urbana também sofre significativas alterações, principalmente nas cidades que acompanhavam a chegada da industrialização, que muito influenciou o intenso êxodo rural. Dessa forma, o Gráfico 2 apresenta a diferença entre a população urbana e rural, sendo que

entre as décadas de 50 e 60 o Brasil apresentava um índice de urbanização baixo, o que justifica o quantitativo rural em destaque nesse período, em contrapartida, nos anos seguintes a população urbana ultrapassa a rural e permanece em evolução constante.

Gráfico 2 – População rural e urbana – 1950 a 2010



Dados: Censo 2010/IBGE

Fonte: Fundação Bradesco

2.3.1 Anápolis atualmente

O município de Anápolis é considerado um dos mais desenvolvidos do estado, sendo classificado como cidade de médio porte ocupando a 3ª posição no ranking entre as cidades mais populosas de Goiás, com 334.613 habitantes, estando atrás apenas da capital Goiânia e da cidade de Aparecida de Goiânia, que apresentam população respectivamente de 1.301.892 e 455.735 habitantes, de acordo com dados do último censo demográfico realizado pelo IBGE em 2010. Vista como uma cidade industrial, Anápolis possui mais de 600 indústrias distribuídas em todo o seu território, além de ser caracterizada como “um dos principais centros de comercialização de grãos, de produtos hortifrutigranjeiros, pólo de comércio atacadista, farmacêutico e universitário.” (MOREIRA, 2015, p. 52).

Castro e Castro (2017) elucidam que Anápolis se destaca nacionalmente em relação ao polo industrial, no qual consolidou-se como o 2º maior do país para o ramo Farmacêutico, ademais ocupa a 49ª posição entre as melhores cidades brasileiras no que tange ao investimento imobiliário. Sobressai igualmente no setor universitário, contando com uma Universidade Estadual, um Centro Universitário, além de outras seis instituições de ensino privadas e vários cursos a distância oferecidos em polos de ensino. Anápolis sobressai também na produção agrícola, que mesmo o município tendo uma população predominante

urbana, se destaca na região pelo cultivo, principalmente, de soja, banana, milho, mandioca, tomate e laranja (Castro, 2009).

Assim como a maior parte do país, Anápolis se consolida como uma cidade com o percentual de população urbana expressivo em relação à população rural, já que a primeira representa cerca de 98% da população com 329.170 habitantes situados na zona urbana e 5.862 habitantes da zona rural, representando em média 2% do quantitativo total, conforme demonstrado na Tabela 2 (IBGE, 2010).

Tabela 2 – População rural e urbana de Anápolis de 1980 a 2010

População	1980		1991		2000		2010	
	Tot./hab.	%	Tot./hab.	%	Tot./hab.	%	Tot./hab.	%
Urbana	163.096	90,6	226.925	94,8	280.164	97,3	329.170	98,3
Rural	16.916	9,4	12.453	5,2	7.921	2,7	5.862	1,7
Total	180.012	100,0	239.378	100,0	288.085	100,0	335.032	100,0

Fonte: Adaptado de IBGE, Censos Demográficos de 1980/1991/2000 e dados preliminares de 2010.

Santos (1981) evidencia que a localização da cidade de Anápolis, em uma posição estratégica, no entroncamento de rodovias federais importantes – BR 060, BR 153 e BR 414 – trouxe ao município benefícios logísticos, firmando-se como entreposto comercial da região. Esse aspecto justifica a influência do município em relação à arrecadação de ICMS no estado, uma vez que segundo estudos de Moreira (2015), Anápolis representa 6,6 % da arrecadação de impostos estaduais. Ainda de acordo com o mesmo autor, é evidente que:

A cidade de Anápolis [...] é um eixo de grande potencial econômico de grande e de consumo, dotado de parque industrial com destaque para o segmento farmacêutico e forte comércio atacadista, bem servido de infraestrutura, situado em uma região de entroncamento dos transportes rodoviário e ferroviário, "Anápolis tem vocação para atrair investimentos", baseado nessa perspectiva, a análise do processo de desenvolvimento de Anápolis, e a respectiva consolidação como centro regional propicia a compreensão mais efetiva da dinâmica que envolve o exercício do comando regional da cidade. (MOREIRA, 2015, p. 55 e 56).

O município destaca-se também nas atividades atacadistas, respaldado pela Estação Aduaneira do Interior – EADI e o Porto Seco Centro-Oeste, o que facilita a venda e o despacho dos produtos, com uma economia vantajosa nos gastos, trazendo destaque para a

região, uma vez que esses oferecem às empresas anapolinas a comodidade em organizar as questões burocráticas em relação aos trâmites alfandegários sem a necessidade de deslocamento para outra região que oferece esses serviços.

Referenciando Castro (2009) é possível apresentar as facilidades trazidas pelo Porto Seco Centro-Oeste, sendo estruturado com um depósito de uso público destino ao desembaraço alfandegário de mercadorias, além da armazenagem de produtos destinados à importação e exportação. Nesse sentido, o autor define o Porto Seco como “entrepoto aduaneiro de uso público à importação e exportação, drawback, estocagem, armazenagem, movimentação, transbordo, fornecimento de certificados, pesagem e segurança da carga, entre outros serviços. (CASTRO, 2009, p. 25).

Em relação aos serviços públicos como o saneamento básico, coleta de lixo e fornecimento de energia elétrica, dados do PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, revelam que 95% da população do município é atendida, no entanto, é importante ressaltar que os resultados da pesquisa não consideram a qualidade dos serviços, uma vez que o abastecimento de água e de energia elétrica em alguns bairros tem sido prejudicados em alguns momentos devido ao desenvolvimento municipal nas últimas décadas.

Como exposto, Anápolis é uma cidade de médio porte e que não foi planejada, fato este que justifica os sérios problemas ambientais e de infraestrutura sofridos atualmente. Algumas regiões, até mesmo bairros centrais, sofrem com alagamentos no período chuvoso, outras são demarcadas como áreas de risco geológicos causados pela urbanização desordenada e por estarem localizados em áreas suscetíveis a degradação ambiental, como é o caso dos fundos dos vales e das planícies de inundação, sendo que a maioria das áreas supracitadas são urbanizadas e estão situadas ao longo da extensão do Rio das Antas e do Córrego da Catingueira, apresentando uma intensa ocupação populacional.

2.3.2 Expansão urbana e crescimento demográfico

Segundo Polonial (2000), a partir dos anos iniciais da segunda década do século XX ocorreram inúmeras mudanças econômicas, urbanísticas, sociais, políticas e culturais em Anápolis. Até 1935 o seu território possuía 2096,50 Km², porém entre 1948 e 1963, o município perdeu 48,57% de sua área para as cidades de Nerópolis, Nova Veneza, Damolândia, Brasabrantas, Goianápolis e Ouro Verde, restando apenas 1078,23 Km². Em

contrapartida, o crescimento populacional da cidade foi o maior da história, onde a população rural aumentou em 279,00% e a urbana aumentou em 298,19%.

Desde sua elevação à categoria de cidade, Anápolis apresentou, com auxílio de investimentos públicos, um crescimento acelerado. Inicialmente houve um grande avanço com a chegada dos trilhos em 1935, em seguida foi beneficiada pela proximidade com a capital do estado, o que dinamizaria mais ainda a economia anapolina. Desse período em diante, o município passa a experimentar um considerável aumento populacional e econômico, em contrapartida, com a expansão das atividades econômicas de Goiânia, o município sofre desvantagem em relação à concorrência comercial e industrial, já que a capital emergia de forma acelerada. Contudo, após quinze anos da construção de Goiânia, no final da década de 50, um novo investimento de fundos públicos volta a beneficiar a cidade de Anápolis, agora a construção da capital federal, Brasília, tal que auxiliou de forma significativa para a retomada do crescimento econômico da então cidade construída às margens do Córrego das Antas.

Considerando que a construção de Brasília elevou a condição de Anápolis como centro econômico goiano, Freitas (2007) relata:

Os efeitos da construção de Brasília sobre Anápolis se fizeram presentes antes mesmo no início das obras. O crescimento populacional da cidade, durante esses anos, foi muito elevado. Em 1950, a população citadina era de apenas 18.350 habitantes. Dez anos depois, os dados censitários apontavam uma população de 48.847 habitantes. Esse crescimento populacional exigiu uma expansão da área urbana, levando à aprovação de um grande número de loteamentos para suprir a demanda por lotes residenciais. (FREITAS, 2007, p. 37).

Destarte, a população crescia, e juntamente com a evolução populacional, surgiam os problemas em relação à habitação. Freitas (1995) afirma que no período compreendido pelo início das obras de construção da estrada de ferro até sua inauguração em Anápolis, a cidade não conseguiu acomodar todo o contingente migratório que por ali chegava, o que ocasionou a moradia, de inúmeras famílias, em pensões por vários anos.

Em comprovação ao constante aumento habitacional, a Tabela 3 apresenta os índices demográficos de acordo com o IBGE, em relação ao crescimento populacional do município em geral e a transição de município rural para município predominantemente urbano a partir dos anos 60.

Tabela 3 – População de Anápolis entre 1950 e 1996: município e cidade

Ano	População		População urbana (%)
	Município	Cidade	
1950	50.338	18.350	36,45
1960	68.732	48.847	71,06
1970	105.121	91.557	87,09
1980	179.973	164.601	91,45
1991	239.047	222.400	93,03
1996	264.975	244.670	92,33

Fonte: Adaptado de IBGE, Censos Demográficos.

Diante da urgente necessidade de ações para atender o crescimento populacional, a Prefeitura Municipal autorizou, periodicamente a instalação de um total de 203 loteamentos, no período compreendido entre 1951 e 1995, conforme a Tabela 4. Ressaltando ainda, que os loteamentos eram autorizados, mas a sua abertura, em muitos casos demorou anos.

Tabela 4 – Aprovação de loteamentos em Anápolis – 1951 a 1995

Período	Loteamentos
1951 – 1960	94
1961 - 1970	14
1971 - 1980	37
1981 - 1990	56
1991 - 1995	2
Total	203

Fonte: Leite (1995).

Mesmo com as primeiras ações do governo em lotear o município, os problemas de infraestrutura não foram resolvidos, uma vez que a maioria dos terrenos foram loteados sem maiores preocupações com os aspectos geológicos e hidrográficos da área. Grande parte dos loteamentos na cidade, ocorridos até meados dos anos 80, surge sem haver um estudo em relação aos impactos ambientais que poderiam ocorrer na área devido à construção de casas, como questões relacionadas à infraestrutura e outros problemas que não foram comuns apenas na cidade de Anápolis, mas em várias outras espalhadas por todo o país.

Segundo Freitas (2007), o serviço de abastecimento de água foi inaugurado em 1951, porém apresentando vários problemas, como a limitação de abastecimento. Da mesma forma, o sistema de fornecimento de energia elétrica era precário, contando com apenas três pequenas usinas hidrelétricas administradas pela Empresa Força e Luz de Anápolis (EFLA). A insatisfação popular era evidente em vários aspectos, quanto ao tráfego urbano, a cidade contava com as mesmas vias públicas para todo tipo de transporte, seja para o tráfico de veículos, de pedestres ou de cargas. Tampouco os bairros centralizados possuíam infraestrutura adequada.

Em decorrência ao crescimento demográfico e à expansão urbana, os problemas de infraestrutura só aumentavam, uma vez que a cidade não estava preparada para atender um contingente populacional tão elevado. Nesse sentido, várias ações administrativas foram criadas ao decorrer das gestões municipais, a fim de atender as demandas, no entanto, os recursos nem sempre foram suficientes, tal como será apresentado no estudo de campo a ser analisado nesta pesquisa, ainda há muito o que executar a fim de atender todas as necessidades sociais, ambientais e de infraestrutura, decorridas do processo de expansão urbana desordenado.

2.3.3 DAIA

As primeiras máquinas foram instaladas em Anápolis por volta de 1920, para o trabalho com o arroz e o café, no entanto, Freitas (1995) afirma que apenas a partir do ano de 1958 que efetivaram ações governamentais relacionadas ao processo de industrialização da cidade, dando origem à Associação Industrial de Anápolis, que possuía como principal fundamentação, a junção dos empresários do ramo industrial do município, fortalecendo a industrialização local.

Visto que a localização da cidade de Anápolis favoreceu seu processo de industrialização, tal que avançou realmente após a implantação do Distrito Agroindustrial de Anápolis – DAIA, esta realizada após parceria entre os governos municipal, estadual e federal, resultando na inauguração da cidade industrial em 1976 (CUNHA; SANTOS, 2017). Ressaltando a importância do DAIA para o desenvolvimento do município, Falluh (2006) aponta que Anápolis é uma área central que liga o Brasil e o DAIA é o trevo do país, o que eleva à cidade dois períodos históricos: Anápolis antes do DAIA e Anápolis após a implantação do Distrito Agroindustrial.

Ainda sobre o processo de construção do DAIA, Cunha e Santos (2017) destacam:

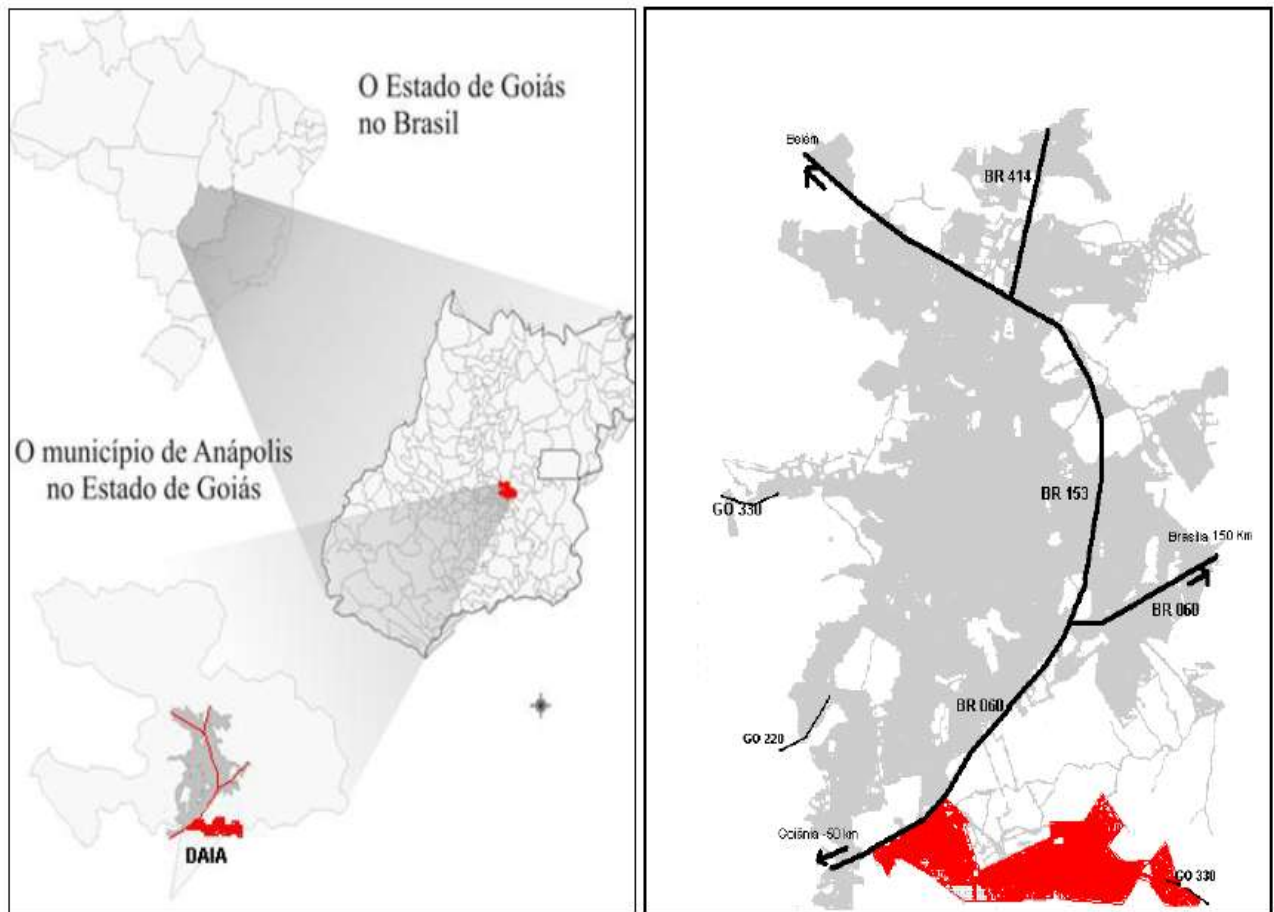
O processo de definição e de implementação do DAIA na cidade de Anápolis resultou de um conjunto de fatores dentre os quais destacamos o período político-econômico do país, o interesse do Governo de Goiás em promover a industrialização no estado e ainda o esforço da classe dirigente anapolina, somado às vantagens da localização geográfica e a importância econômica assumida pela cidade ao longo do tempo. (CUNHA; SANTOS, 2017, p. 154).

De acordo com Moreira (2015), o DAIA foi o primeiro distrito industrial do estado de Goiás, tal que já havia sido idealizado há anos, e um dos fatores que favoreceu a escolha de Anápolis para sediá-lo foi a distância do município em relação à Brasília, uma vez que o governo federal defendia a possibilidade do município abastecer a capital federal, uma vez que isso havia acontecido durante o período da construção da então capital.

O Distrito Agroindustrial de Anápolis está localizado na região sudoeste da cidade, em uma distância aproximada de 7 km do centro e na saída para Goiânia, conforme destacado na Figura 2. Segundo Dias (2011) “trata-se de uma área de 879,47 hectares que apresenta uma topografia com desnível inferior a 5% adequada para a implantação de grandes plantas industriais, bem como uma rede hidrográfica favorável para o abastecimento das empresas e um ótimo sistema de drenagem natural.” (DIAS, 2011, p. 74).

Atualmente o DAIA comporta mais de 20 empresas do ramo Farmoquímico, sendo considerada a maior produção de medicamentos genéricos do Brasil. O distrito conta também com várias indústrias de ramos diversos, como produção de adubos e fertilizantes (MENDONÇA; KNEIB, 2017). O distrito encontra-se em constante desenvolvimento, contribuindo significativamente tanto para a economia anapolina, quanto para a goiana, e em pequena escala, contribui para a economia do país. Em suma, o DAIA proporcionou destaque à cidade, a nível nacional, como polo industrial, além da notória geração de empregos para a população Anapolina.

Figura 2 – Localização de Anápolis e do DAIA



Fonte: Dias (2011).

3.0 INFRAESTRUTURA URBANA

Sabendo que o desenvolvimento social e econômico de determinada região depende de várias vertentes, dentre elas a infraestrutura, tema de estudo para este capítulo. Neste estudo será apresentada uma análise referente aos aspectos de infraestrutura do setor Santa Clara, município de Anápolis – GO, principalmente os relacionados às vias públicas, tais como: asfalto e pavimentação, iluminação pública, coleta de lixo, sistema de limpeza das vias públicas, rede de abastecimento de água, sistema de coleta de esgoto, arborização e área verde do setor, além da questão da acessibilidade urbana

Para a análise dos aspectos supracitados foi realizada uma pesquisa de campo e aplicado um questionário fechado com 18 perguntas objetivas, no qual participaram da pesquisa 30 moradores do setor.

3.1 ASPECTOS GEOGRÁFICOS DO SETOR SANTA CLARA

O setor Santa Clara pertencia à Fazenda Barreiro - BR-153, e atualmente é um bairro considerado de porte pequeno, com aproximadamente 185.000 m². Está localizado na região sul de Anápolis, às margens da BR 153, na saída para a cidade de Goiânia. Segundo a Secretaria de Obras do município, o loteamento para o setor foi aprovado em 21 de novembro de 1997, sendo Toufik Kasser Bittar como engenheiro responsável pelo loteamento. Inicialmente foram aprovados 303 lotes com 300 m² cada.

A tabela 5 apresenta dados sobre o loteamento do setor Santa Clara, retirados da planta de locação do bairro, disponível na Secretaria de Obras do município.

Tabela- 5 Loteamento do setor Santa Clara

	Unidade	Total 185.203,52 m²	Porcentagem %
Loteada	303	103.476,42 m ²	55,87 %
Sistema Viário	-	52.814,86 m ²	25,52 %
Área Pública	-	28.912,24 m ²	15,61 %

Crédito: Autor, outubro de 2018

O setor em estudo localiza-se às margens da BR 153 e limita-se com os bairros, Jardim Arco Verde, Jardim São Paulo, Residencial Arco-Íris, Setor Sul e Setor Sul 2ª etapa, como apresentados nas figuras 3 e 4:

Figura 3 – Setor Santa Clara – Mapa urbano



Fonte: GOOGLE MAPS, 2018 (modificado)

Figura 4 – Setor Santa Clara visto por satélite em 2018



Fonte: GOOGLE MAPS, 2018 (modificado)

3.2 PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA E MANUTENÇÃO DAS VIAS PÚBLICAS

Entende-se como pavimentação asfáltica “uma estrutura construída sobre um terreno de fundação, constituída de várias camadas de espessura finita e tem por finalidade suportar as cargas verticais provenientes do tráfego e distribuí-la ao subleito; promover segurança e conforto do rolamento; resistir aos esforços horizontais.” (SENÇO, 2007 apud JUNIOR; MAGALHÃES, 2014, p. 2)

Dessa forma, é perceptível que a pavimentação asfáltica no meio urbano se apresenta de fundamental importância para a população, uma vez que facilita a locomoção e transição entre os bairros, proporciona maior conforto à população, evitando problemas relacionados aos desgastes naturais, como a dificuldade de locomoção no período chuvoso (barro) e transtornos relacionados à poeira no período da seca.

Nesse sentido, compreende-se que a pavimentação das vias públicas é responsabilidade do governo municipal, cabendo a este dispor e manter o asfalto em boas qualidades, além de sinalizar as ruas, por meio da Secretaria de Obras.

No que se refere ao setor Santa Clara, todas as ruas são asfaltadas, mas algumas encontram-se em más condições, causando transtornos para quem precisa se locomover, como é o caso da Avenida Federal, cruzamento com a Rua Cachoeira Dourada, na divisa com o bairro Arco Verde (Figura 5), que apresenta massa asfáltica irregular e falta de sinalização.

Figura 5 – Asfalto da Avenida Federal



Crédito: Autor, outubro de 2018.

Na pesquisa realizada, foi solicitado que os participantes avaliassem as condições da pavimentação asfáltica, onde conclui-se que 63% dos moradores afirmam que o asfalto encontra-se em estado péssimo e 37% afirma que as condições são regulares, assim sendo, nenhum morador concorda que esse aspecto seria bom, ótimo ou excelente, conforme demonstrado no gráfico 3.

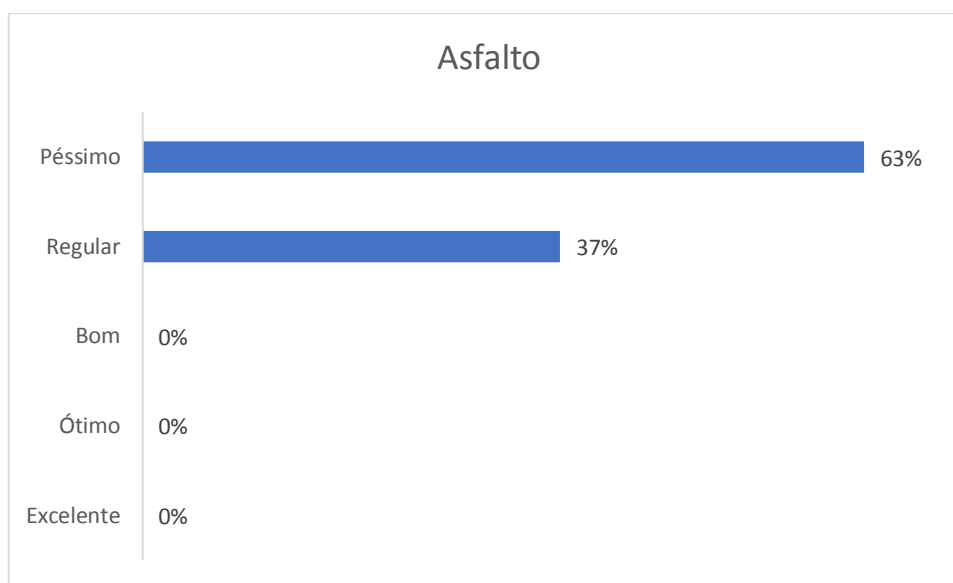


Gráfico 3: Pavimentação asfáltica e manutenção das vias públicas do Setor Santa Clara
Crédito: Autor, outubro de 2018

3. 3 REDE DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA

Quanto à iluminação pública, atualmente, a cidade de Anápolis conta com os serviços oferecidos pela empresa ENEL (Ente Nazionale Per L'energia Elétrica), responsável pela distribuição e manutenção de energia para o município.

O sistema de distribuição de energia do setor Santa Clara é realizado através de redes elétricas secundárias que atendem a toda a população do bairro, sendo residências, pequenos comércios e vias públicas, através de rede de baixa tensão, formulada a partir de transformadores pequenos, ou sejam as redes de distribuição de energia são constituídas sobre um único poste.

Mesmo que a energia elétrica seja distribuída em todo o bairro, os moradores reclamam que sofrem com problemas referentes à manutenção da iluminação das vias públicas, nesse sentido, o Gráfico 4 apresenta os resultados da pesquisa, revelando que 90% da população considera que os serviços de iluminação pública do setor são regulares e apenas 10% demonstra que está bom.

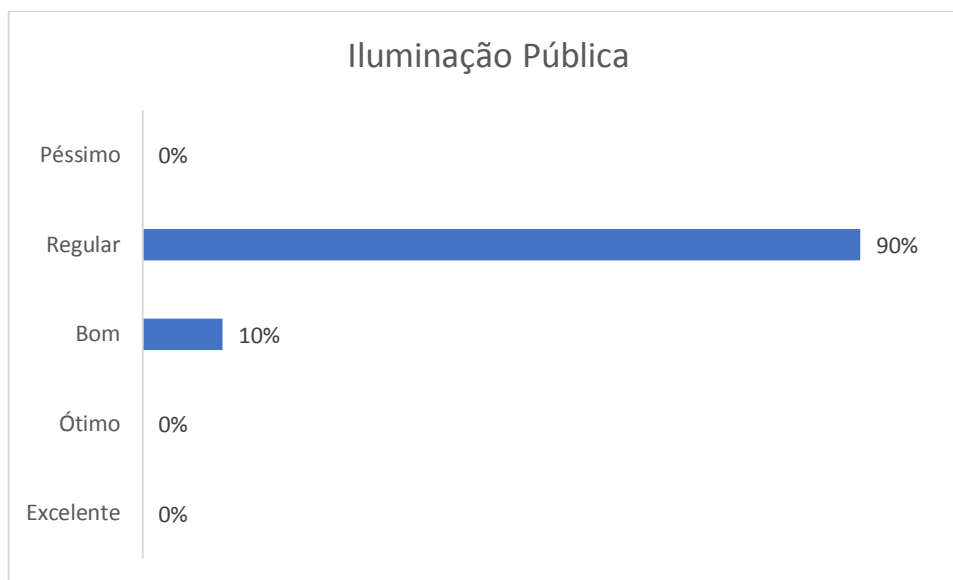


Gráfico 4: Rede de iluminação pública do setor Santa Clara
Crédito: Autor, outubro de 2018.

3.4 SERVIÇOS DE COLETA DE LIXO E LIMPEZA DAS VIAS PÚBLICAS

Atualmente, a questão da redução da produção de lixo e as possíveis formas de descarte adequadas são discutidas mundialmente, uma vez que a produção descontrolada de resíduos sólidos vem trazendo transtornos irreparáveis ao meio ambiente. Uma das maneiras de minimizar os impactos do lixo à natureza é a coleta seletiva e a reciclagem, atividades essas que não atendem o bairro em estudo.

Quanto à responsabilidade da coleta do lixo e dos resíduos sólidos em gerais, Calderoni (2008, p. 50) afirma:

A legislação brasileira estabelece que o lixo doméstico é propriedade da Prefeitura, cumprindo-lhe a missão de assegurar sua coleta e disposição final. O transporte e a disposição final do lixo industrial, constituem, por outro lado encargo da indústria, sujeitos aos regulamentos e fiscalização do poder público.

Em consonância ao autor supracitado, compreende-se que a responsabilidade em realizar a limpeza e manutenção nas vias públicas é da prefeitura municipal, que trabalha em parceria com a Secretaria Municipal do Meio Ambiente, garantindo que o lixo seja tratado de forma correta, assim não afetando o meio ambiente.

No caso do município em estudo, o lixo urbano coletado é depositado no Aterro Sanitário de Anápolis, localizado na região nordeste da cidade, a 3 km do centro urbano. De

acordo com Carvalho (2011), o Aterro Sanitário de Anápolis realiza suas atividades a partir da licença ambiental emitida pela SEMARH – Secretaria do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Estado de Goiás.

No que se refere à regularidade da coleta de lixo, o Manual de Gerenciamento Integrado de Resíduos Sólidos define que a coleta de lixo domiciliar deve ser realizada regularmente, em cada imóvel, e em dias e horários fixos, desse modo, a população se habitua a colocar os lixos nas lixeiras apenas nos dias em que haverá coleta, evitando que os resíduos fiquem expostos e causem proliferação de vetores que transmitem doenças (ratos, baratas, etc), além de evitar o mau cheiro. Nesse aspecto, observando os dados registrados pela pesquisa de campo (Gráfico 5), o bairro conta com uma frequência favorável de coleta de lixo, onde 70% dos moradores apontam que a coleta de lixo faz o percurso por três vezes durante a semana; outros 30% apontam que a coleta de lixo percorre apenas duas vezes na semana.

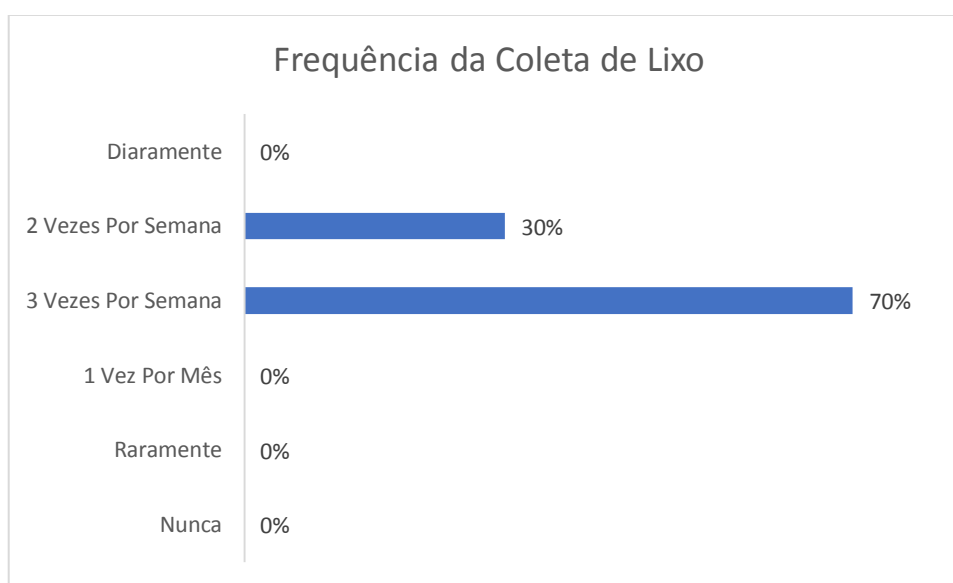


Gráfico 5: Regularidade da coleta de lixo
Crédito: Autor, outubro de 2018.

Em relação a presença de lixeiras públicas no bairro, grande parte dos moradores atestam que existe, 60% e os demais 40% afirmam que não contam com esse serviço, como demonstrado no Gráfico 6.

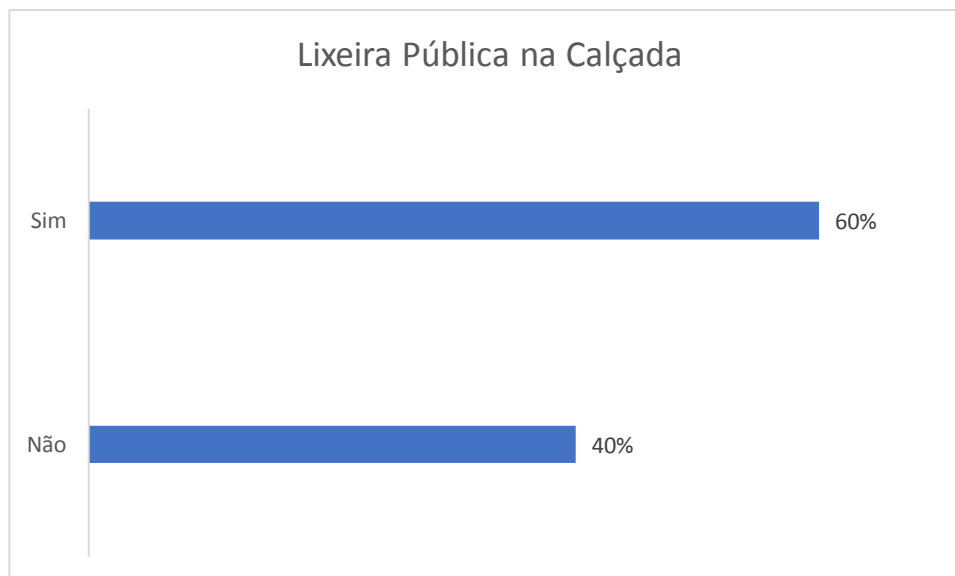


Gráfico 6: Presença de lixeiras públicas no bairro

Crédito: Autor, outubro de 2018.

Nesse sentido, percebe-se a necessidade em todo o bairro ser atendido em relação à disponibilidade de lixeiras públicas e ainda postos de coletas de lixo reciclável, a fim de tratar o lixo de forma a diminuir os impactos ambientais.

3. 5 SANEAMENTO BÁSICO - REDE DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA

O saneamento básico é essencial para a qualidade de vida da população, uma vez que consiste na prestação de serviços referente à distribuição de água potável e na coleta e tratamento do esgoto, sendo um direito assegurado pela CF/88 e definido pela Lei nº 11.445/2007. Sabe-se ainda que a inexistência ou ineficácia do tratamento da água e do esgoto causa sérios problemas à saúde e ao meio ambiente.

Segundo Barros et al. (1995), a rede de abastecimento de água pode ser definida como o conjunto de atividades e serviços que promovem o abastecimento de água tratada à comunidades, residências, estabelecimentos comerciais ou industriais.

O abastecimento de água da cidade de Anápolis é realizado pela SANEAGO - Companhia Saneamento de Goiás, uma Sociedade de Economia Mista do Governo do Estado de Goiás, na qual tem como área de atuação o referido estado, onde é responsável pelo saneamento de 225 dos 246 municípios goianos. A captação de água para todo o município de Anápolis advém do Ribeirão Piancó e a distribuição de água potável para o setor Santa Clara é realizada pelo Centro de Reservação CR R9- Arco Verde, localizado na Rua 05 Quadra 10 s/n, no bairro Jardim Arco Verde, sendo responsável pela distribuição de dois setores, Arco

Verde e Santa Clara. O reservatório elevado é constituído por uma torre de concreto armado elevado, possui capacidade de 100 m³ de água (Figura 6), e o Reservatório Apoio suporta 600 m³ de água.

Figura 6 – Centro de Reservação CR R9- Arco Verde.



Crédito: Autor, outubro de 2018.

No setor é predominante a rede pública de distribuição de água onde 80% dos entrevistados são beneficiados com esse serviço e apenas 20 % da população ainda não conta com a rede pública de água, utilizando assim os poços artesianos (Gráfico 7).

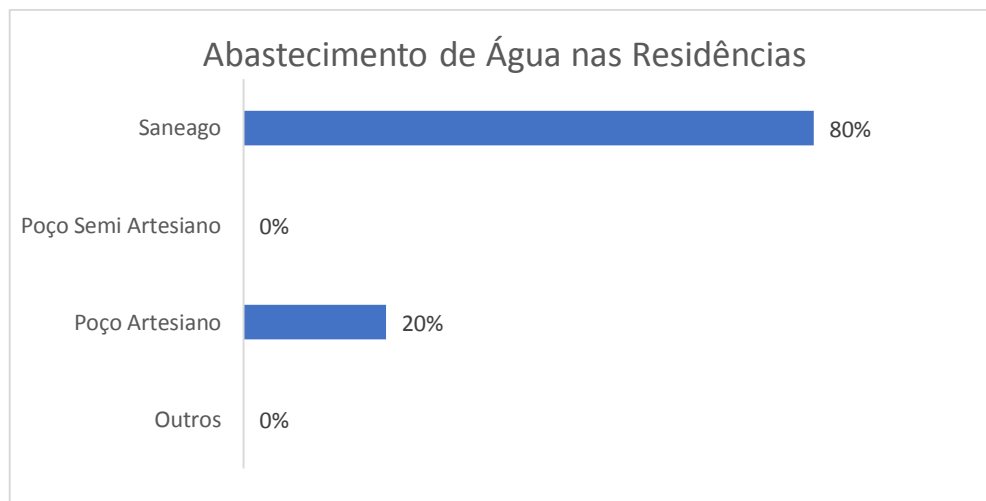


Gráfico 7 – Saneamento básico - Rede de abastecimento de água
Crédito: Autor, outubro de 2018.

3.6 SANEAMENTO BÁSICO - SISTEMA DE COLETA DE ESGOTO

Assim como o abastecimento de água, o esgoto torna-se um serviço indispensável para a saúde da população e preservação ambiental. Segundo dados divulgados em 2015 pela Agência Nacional de Águas (ANA), milhares de cidades brasileiras ainda não contam com rede de esgoto em funcionamento, totalizando em 43% de brasileiros sem atendimento pelo sistema de esgotamento sanitário coletivo.

Diante desse fato, Dantas et. al, (2014), afirma:

O Brasil ainda tem um grande desafio quanto ao saneamento básico, principalmente em relação à coleta e tratamento de esgoto. Em muitos municípios a preocupação ainda é o acesso à água de qualidade. Os investimentos do Programa de Aceleração do crescimento (PAC), embora tenham o intuito de melhorar o saneamento no Brasil, foram inicialmente destinados a sistemas de abastecimento de água, coleta de resíduos e esgotamento sanitário. O tratamento de esgoto, mesmo estando presentes neste planejamento, não recebeu uma dimensão clara dos investimentos a serem realizados, o que não aconteceu com os investimentos em abastecimento de água (Dantas et al, 2014, p. 274)

O tratamento de esgoto é de extrema importância para o crescimento do país, promovendo a melhoria da qualidade de vida das pessoas, principalmente das crianças, que são mais vulneráveis às doenças causadas pelo esgoto. Além disso, se faz necessário o tratamento adequado do esgoto para a despoluição de rios e nascentes.

No caso do setor Santa Clara, observa-se que o bairro recebeu, recentemente, as obras para o recolhimento do esgoto, no entanto, o sistema ainda não está operando. Assim, a população apresenta-se insatisfeita em relação ao serviço de esgotamento sanitário, onde a totalidade dos moradores que participaram da pesquisa apontam o sistema de coleta de esgoto como péssimo (Gráfico 8).

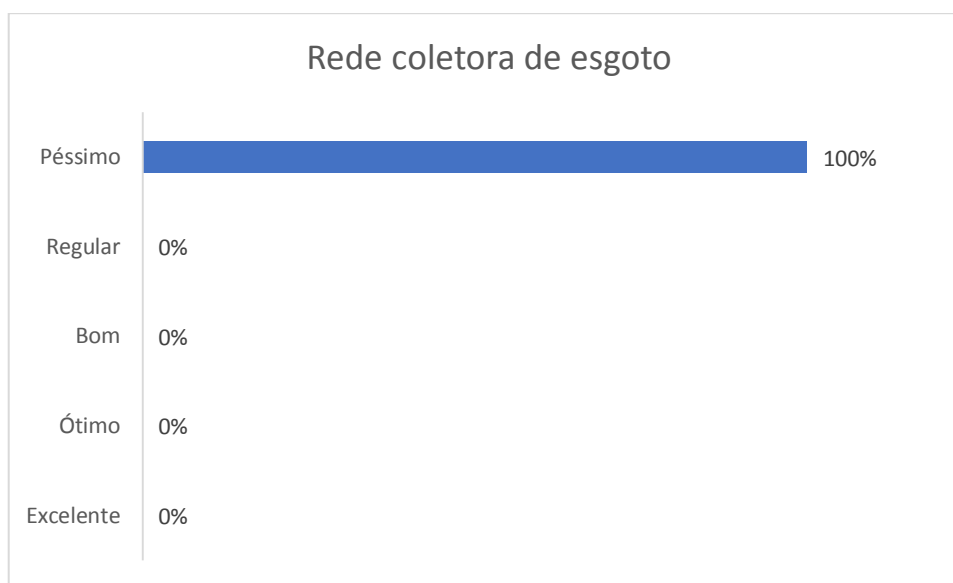


Gráfico 8 – Rede coletora de esgoto.
Crédito: Autor, outubro de 2018.

Nos casos em que não existe a rede coletora de esgoto, os moradores são obrigados a optar pelas fossas, que podem ser sépticas ou com sumidouros, sendo que a primeira consiste em uma fossa construída a partir de uma base de concreto, onde os dejetos são consumidos por bactérias, e por não possuir um sistema que impede o contato dos dejetos com o solo, esse tipo de reservatório polui o lençol freático. No segundo caso, as fossas com sumidouros possuem uma base que impede o contato dos resíduos com o solo, sendo menos prejudicial ao solo.

No caso do bairro em estudo, 30% da população utiliza fossa séptica e o restante, 70 % utiliza a fossa séptica com sumidouro, como demonstra o Gráfico 9.

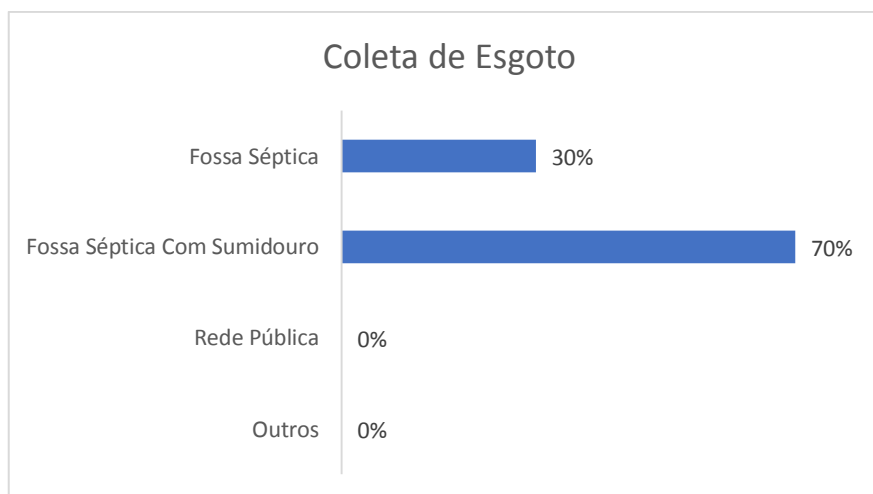


Gráfico 9 – Saneamento básico - Sistema de coleta de esgoto
Crédito: Autor, outubro de 2018.

3.7 DISPONIBILIDADE DE ÁREA VERDE E ARBORIZAÇÃO DE VIAS PÚBLICAS

Como descrito anteriormente neste estudo, o processo acelerado de urbanização das cidades brasileiras vem provocando impactos negativos ao meio ambiente, além de prejudicar a qualidade de vida da população urbana. Diante desse fato, o homem vem buscando formas de compensar o desgaste causado à natureza, se mostrando mais sensível no que se refere à preservação e agregação de espécies vegetais no meio urbano, como o intuito de preservar a natureza e perdurar sua própria existência.

A presença de árvores no meio urbano é de suma importância para a vida humana, proporcionando inúmeras vantagens, como bem-estar psicológico, melhor efeito estético, sombra para os pedestres e veículos, diminuição da temperatura, amenização do clima, purificação do ar, entre outros aspectos (PIVETTA E SILVA FILHO, 2002).

Nesse sentido, Shuch (2006, p. 18) destaca que “É de suma importância que o Poder Público estabeleça prioridades para a implementação das áreas verdes nas cidades, pois a mesma serve de referencial de qualificação de vida para o homem cidadão.” Portanto, acredita-se que a arborização deve ser um aspecto indispensável ao planejamento governamental diante do processo de urbanização.

Ao analisar o setor Santa Clara, percebe-se um grande déficit no que diz respeito à vegetação nas áreas públicas. A grande totalidade de moradores que participaram da pesquisa aponta que não existe arborização no passeio público do bairro (Gráfico 10), comprovado também na Figura 7.

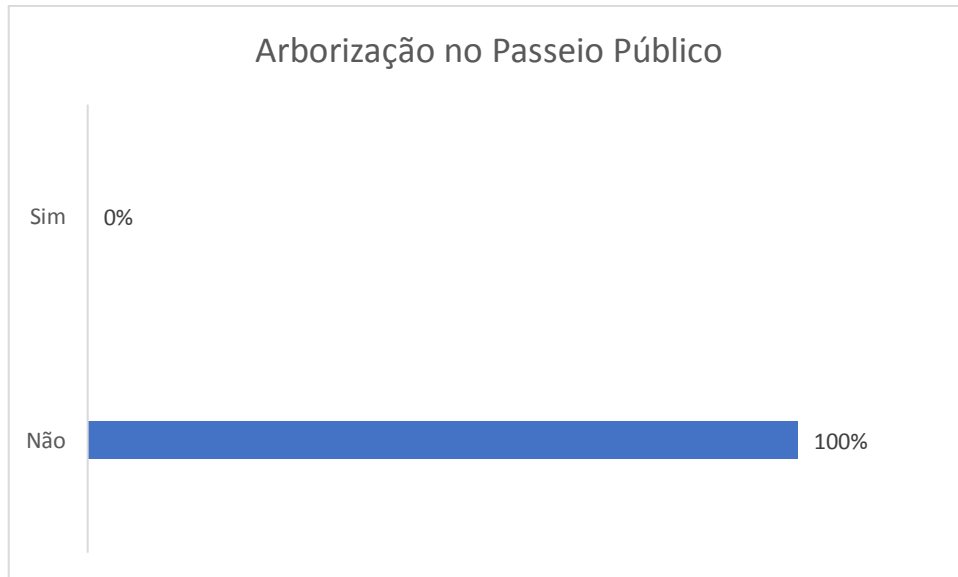


Gráfico 10 – Disponibilidade de área verde e arborização de vias públicas
Crédito: Autor, outubro de 2018.

Figura 7 – Arborização das vias públicas do setor Santa Clara



Calçada da Avenida Federal - Setor Santa Clara
Crédito: Autor, outubro de 2018. Avenida Federal

3.8 ACESSIBILIDADE URBANA

A CF/88, em seu artigo 5º define que todos têm o direito de ir e vir, ou seja, todas as pessoas com deficiência ou não, devem conseguir se locomover em vias públicas sem que obstáculos como buracos, entulhos, veículos, estabelecimentos comerciais, entre outros, atrapalhem a passagem pela calçada. Assim, conforme a legislação vigente, o correto seria que todas as pessoas, inclusive as com deficiência conseguissem transitar no passeio público, sem qualquer tipo de impedimento.

Em janeiro de 2012, entrou vigor a lei brasileira 12.587 estabelecendo a Política Nacional de Mobilidade e criando o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, com o intuito de organizar a infraestrutura e os serviços públicos que garantam a mobilidade e acessibilidade dos cidadãos, trazendo a obrigatoriedade aos municípios em elaborar um Plano Municipal de Mobilidade Urbana. (BRASIL, 2012)

A referida lei aborda a questão da acessibilidade em seu artigo 5º:

Art. 5º- A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios: I - acessibilidade universal; II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; VI - segurança nos deslocamentos das pessoas; VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (BRASIL, 2012, s.p.).

Diante da realidade de milhares de cidades brasileiras, percebe-se a inadimplência do Poder Público em relação à acessibilidade urbana, uma vez que dados divulgados pelo IBGE apontam que apenas 4,7 % das ruas brasileiras possuem rampa para cadeirante, além disso, a maioria das calçadas do país estão em condições precárias, ou até mesmo com inexistência de calçadas, como é o caso de várias ruas do setor Santa Clara, mostradas nas figuras 8 e 9.

Figura 8 – Rua dos Ferroviários – setor Santa Clara



Fonte: GOOGLE MAPS, 2018 (modificado)

Figura 9 – Calçada Rua C 03



Crédito: Autor, outubro de 2018

4 SERVIÇOS PÚBLICOS URBANOS

O conceito de serviços públicos sofreu várias alterações ao longo do tempo, nesse sentido, Cretella Junior, (2012, p. 419) descreve serviço público como “toda atividade que o Estado exerce, direta ou indiretamente, para a satisfação do interesse público, mediante procedimento de direito público.”

Neste capítulo será apresentada uma análise referente à qualidade dos serviços públicos oferecidos à comunidade do setor Santa Clara, considerados essenciais para a população, dentre eles serão analisados a situação dos serviços referente à saúde, educação, esporte, cultura e lazer, segurança pública e transporte público.

4.1 SERVIÇOS DE SAÚDE

O acesso à saúde público é um direito previsto pela CF/88, onde consta no art.196: “saúde é direito de todos e dever do Estado garantido mediante... o acesso igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação”.

No que se refere ao bairro em estudo, percebe-se que o setor Santa Clara não conta com nenhuma Unidade Básica de Saúde, sendo que a instituição que atende a população do bairro está localizada no setor vizinho, o Arco Verde atendendo, a população de três bairros: Jardim Arco Verde, Setor Sul e setor Santa Clara.

A Unidade de saúde está sediada na Rua 21, bairro Jardim Arco Verde (Figura 10), sendo que a responsabilidade da administração da unidade é da Secretaria Municipal de Saúde de Anápolis.

Figura 10 – Unidade de Saúde da Saúde Arco Verde / Setor Sul



Crédito: Autor, outubro de 2018.

4.2 SERVIÇOS DE EDUCAÇÃO PÚBLICA

O setor Santa Clara não conta com nenhuma escola no próprio bairro, sendo assim, estudantes precisam se locomover até as escolas dos bairros vizinhos, Jardim Arco Verde e setor Sul.

No Jardim Arco Verde, está situado o Colégio Estadual Vereador Luiz de Almeida, na Avenida Arco Verde, Qd 2 Lt 1B (Figura 11), que possui turmas da segunda fase do Ensino Fundamental, sendo de responsabilidade do governo estadual junto à SEDUCE-GO - Secretaria de Estado de Educação, Cultura e Esporte do Estado de Goiás.

Figura 11– Colégio Estadual Vereador Luiz de Almeida.



Crédito: Autor, outubro de 2018.

No Setor Sul, a comunidade é atendida pela Escola Municipal Professora Maronita Dias Dourado, localizada na Rua Luiz Carlos de Souza, Qd1 s/n (Figura 12), que oferece serviços para a primeira fase do Ensino Fundamental, sendo uma escola municipal, de responsabilidade da SEMED – Secretaria Municipal de Educação de Anápolis.

Figura 12 – Escola Municipal Professora Maronita Dias Dourado



Crédito: Autor, outubro de 2018.

Para os jovens desses bairros (Jardim Arco Verde, Setor Sul e setor Santa Clara) que necessitam de escolas para cursarem o Ensino Médio, é necessário o deslocamento até os bairros mais distantes, já que nos bairros em que moram não é oferecido esse serviço.

Através da pesquisa realizada, foi perceptível que a maioria das crianças e jovens que moram no bairro Santa Clara são atendidos pelas redes de ensino público, uma vez que 100% entrevistados afirmaram que seus filhos estudam em escolas públicas, como demonstrado no Gráfico 11.

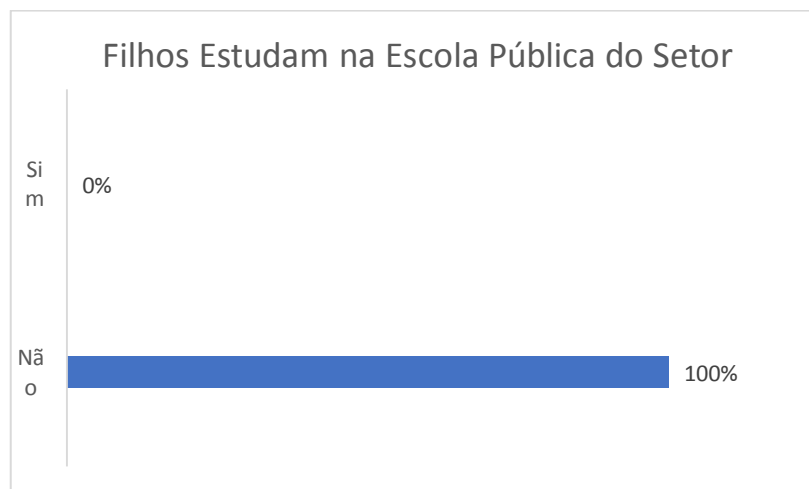


Gráfico 11 – Serviços de educação pública: Filhos Estudam na Escola Pública do Setor.

Crédito: Autor, outubro de 2018.

4.3 ESPAÇOS DESTINADOS AO ESPORTE, CULTURA E LAZER

Os locais destinados ao lazer são partes que integram o desenvolvimento e planejamento urbanístico, além disso são garantidos pela CF/88 e pelo Estatuto das Cidades, uma vez que os espaços públicos destinados ao lazer contribuem imensamente para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos, proporcionando momentos de distração e integralização social entre a comunidade e o espaço em que vive.

Ao que se refere ao Plano Diretor da cidade de Anápolis, percebe-se que existe um planejamento para que as questões relacionadas ao esporte e lazer sejam oferecidas à população:

Art. 181 São diretrizes da Política Municipal de Esporte, Lazer e Juventude:

- I - facilitar o acesso aos equipamentos municipais esportivos, de lazer ativo e atividades físicas, bem como sua prática regular;
- II - integrar as ações de esporte e lazer com as políticas de educação e assistência social;
- III - realizar e divulgar as atividades previstas no Plano Municipal de Esportes;
- IV - ampliar a oferta de praças de esporte e lazer para a comunidade, priorizando os conjuntos habitacionais de baixa renda e os bairros mais carentes, garantindo os princípios da acessibilidade universal;
- V - incluir as pessoas com necessidades especiais nas diversas ações de esporte, lazer e cultura;
- VI - implantar equipamentos esportivos multifinalitários que propiciem diversas atividades, tais como palcos para atividades culturais, espaços de leituras, jogos lúdicos, pistas de patins;
- VII - franquear o acesso da população às quadras esportivas e demais equipamentos esportivos das praças e parques. (PLANO DIRETOR, 2016)

Em contrapartida ao regulamentado no Plano Diretor de Anápolis, o setor Santa Clara apresenta-se desprovido de áreas para o lazer e esporte. O setor apresenta apenas duas áreas, a primeira onde está localizada a Pracinha da Feirinha, como é conhecida pela comunidade (Figura 13) e a segunda destinada ao campo de futebol La Bombonera (Figuras 14 e 15).

Figura 13 – Pracinha da Feirinha



Crédito: Autor, outubro de 2018.

Figura 14**Campo de futebol La Bombonera**

Crédito: Autor, outubro de 2018.

Figura 15**Vestiário do campo de futebol**

Crédito: Autor, outubro de 2018.

A Pracinha da Feirinha é dividida em dois espaços, o primeiro é destinado para as crianças do setor jogarem bola em um campo de chão (figura 16), e o segundo é o estacionamento da praça, que segundo os moradores é destinado a realização da feira de verduras, todas as quartas-feiras no período vespertino (figura 17).

Além de ser um local destinado aos campeonatos de futebol amadores do bairro, o Estádio La Bombonera acolhe projetos sociais realizados por voluntários.

Figura 16**Campo de chão da feirinha**

Crédito: Autor, outubro de 2018.

Figura 17**Estacionamento da feirinha**

Crédito: Autor, outubro de 2018.

Diante da realidade dos moradores do setor Santa Clara ao que se refere aos espaços públicos destinados ao lazer e esporte, é evidente que a comunidade está insatisfeita, uma vez que as áreas possuem estruturas precárias, sem as devidas condições para que as atividades

ocorram de maneira satisfatória. Sendo assim, 100% da população que participou da pesquisa considera as áreas de lazer péssimas, conforme o Gráfico 12.

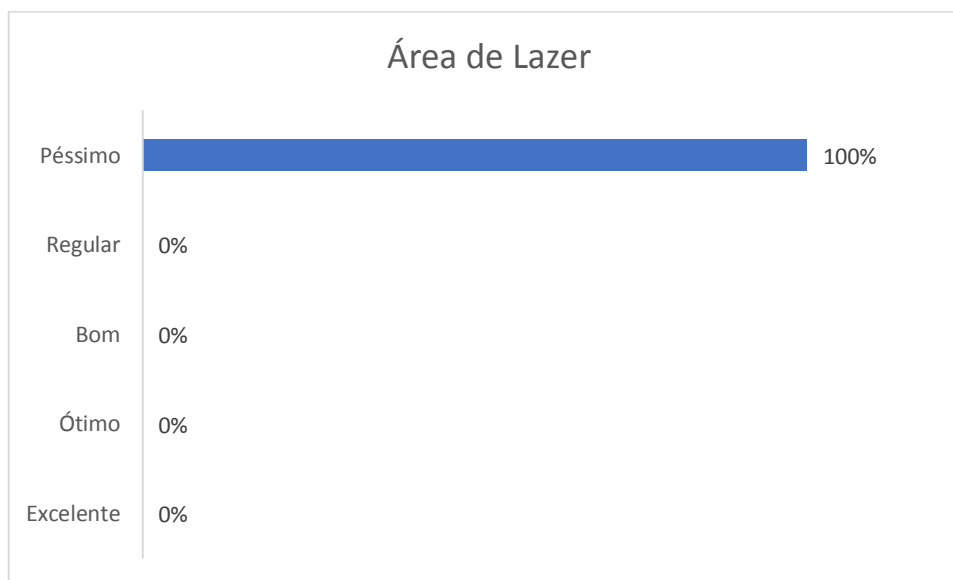


Gráfico 12 – Espaços destinados ao esporte, cultura e lazer
Crédito: Autor, outubro de 2018

4.4 SEGURANÇA PÚBLICA

Dentre tantos problemas sociais no Brasil, a violência urbana está entre os principais. De acordo com Lima et al (2016, p. 51) “1 milhão de vítimas fatais nos últimos 24 anos. A taxa de mortes por agressão saltou de 22,2 no ano de 1990 para 28,3 por 100 mil habitantes em 2013, com variações importantes entre diferentes estados.”

Percebe-se que para diminuir esses índices alarmantes, se faz necessária uma reformulação nos sistemas de segurança pública do país para que o verdadeiro sentido do termo “segurança pública” seja efetivado, tal que para Carvalho e Silva (2011), segurança pública pode ser considerada como:

Um processo articulado, caracterizando-se pelo envolvimento de interdependência institucional e social, enquanto a política de segurança pública pode ser definida como a forma de instituir mecanismos e estratégias de controle social e enfrentamento da violência e da criminalidade, racionalizando as ferramentas da punição. (CARVALHO e SILVA, 2011, p. 60).

No que se refere à segurança pública do setor Santa Clara, evidencia-se que este não possui base de policiamento, uma vez que o bairro em estudo e toda a região sul da cidade de Anápolis recebem o serviço de policiamento sob a responsabilidade do 3º Comando Regional

de Polícia Militar e 4º Batalhão da Polícia Militar de Anápolis, localizado na Avenida Brasil Sul s/nº, Bairro Jardim Gonçalves (Figura 18).

Figura 18 – 4º Batalhão da Polícia Militar de Anápolis.



Crédito: Autor, outubro de 2018.

Ao aplicar o questionário da pesquisa, no item referente ao patrulhamento do setor, 100% dos participantes relatam não haver frequência de patrulhamento da polícia pelas ruas do bairro (Gráfico 13), além disso 83% da população considera que o setor não é seguro e 17% consideram seguro (Gráfico 14).

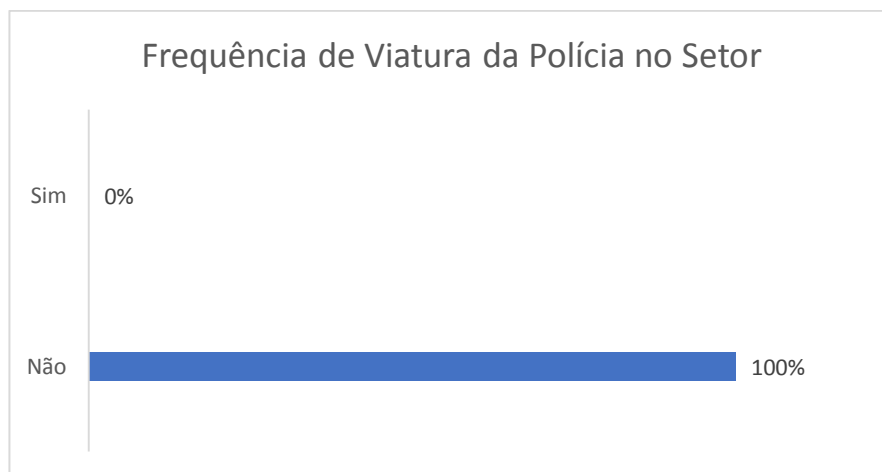


Gráfico 13: Frequência de policiamento no setor

Crédito: Autor, outubro de 2018.

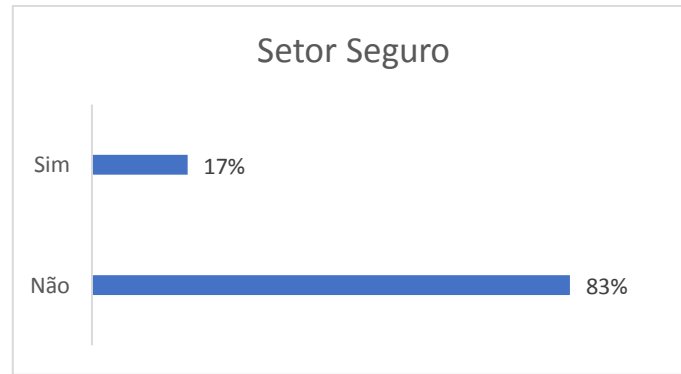


Gráfico 14: Segurança pública no setor
Crédito: Autor, outubro de 2018.

Quanto à ocorrência de assaltos, a pesquisa aponta que 93% da população não sofreu nenhum tipo de assalto nas ruas do setor e 7% dos moradores relataram que já foram vítimas de assaltos nas vias do bairro (Gráfico 15), além disso 10% dos participantes já sofreram assaltos em suas residências e 90% não tiveram suas residências furtadas (Gráfico 16).

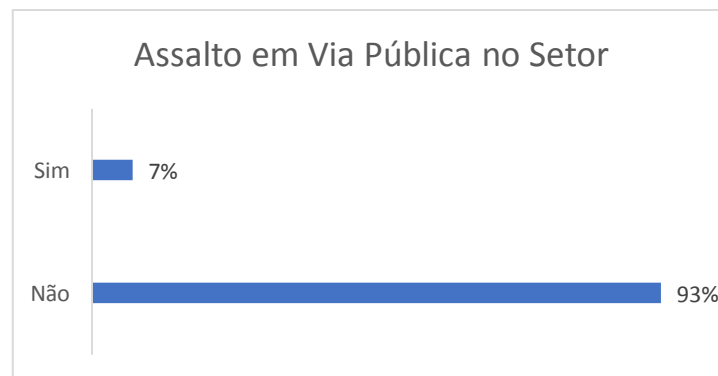


Gráfico 15: Assalto em via pública no setor
Crédito: Autor, outubro de 2018.

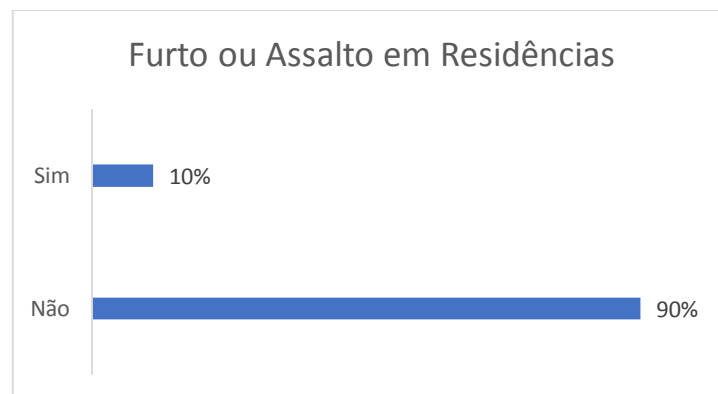


Gráfico 16: Assalto em residência
Crédito: Autor, outubro de 2018.

4.5 TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO

A empresa responsável pelo transporte coletivo público do setor Santa Clara e toda a cidade de Anápolis é URBAN - Mobilidade Urbana Anápolis. A empresa conta com uma frota de 190 ônibus, sendo 103 novos, mas apesar disso, a população do setor relata que há poucos ônibus para atender o bairro.

No setor os ônibus passam a cada 30 a 45 minutos e a população relata ainda que em todo o bairro os pontos de ônibus encontram-se inadequados e em péssimas condições para abrigar os usuários diante dos fatores naturais como a chuva e sol (Figuras 19 e 20 e gráfico 17)

Figura 19

Ponto de ônibus coberto



Rua SC 07

Crédito: Autor, outubro de 2018.

Figura 20

Ponto de ônibus descoberto



Rua SC 02

Crédito: Autor, outubro de 2018.

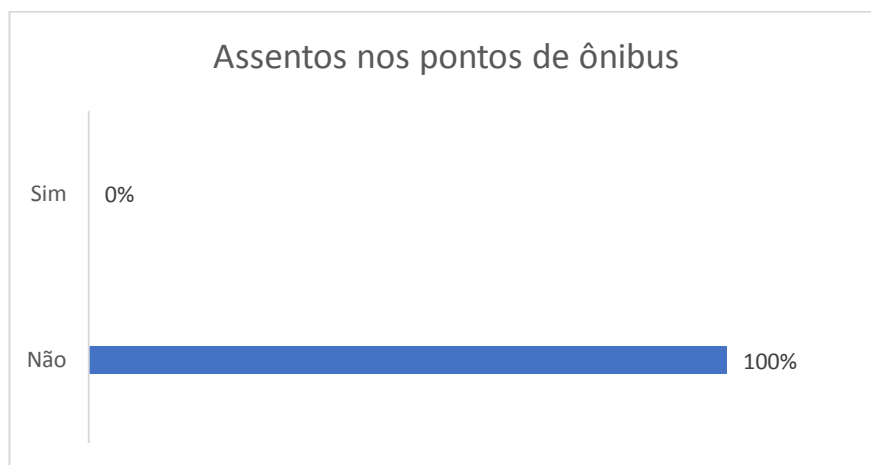


Gráfico 17: Assentos nos pontos de ônibus

Crédito: Autor, outubro de 2018.

O setor conta com apenas 5 pontos de paradas para os ônibus, uma vez que grande parte da população utiliza os serviços do transporte coletivo público, um quantitativo que alcança os 70% (Gráfico 18), nesse sentido a população afirma que o serviço não atende em sua totalidade as necessidades do setor (Gráfico 19).

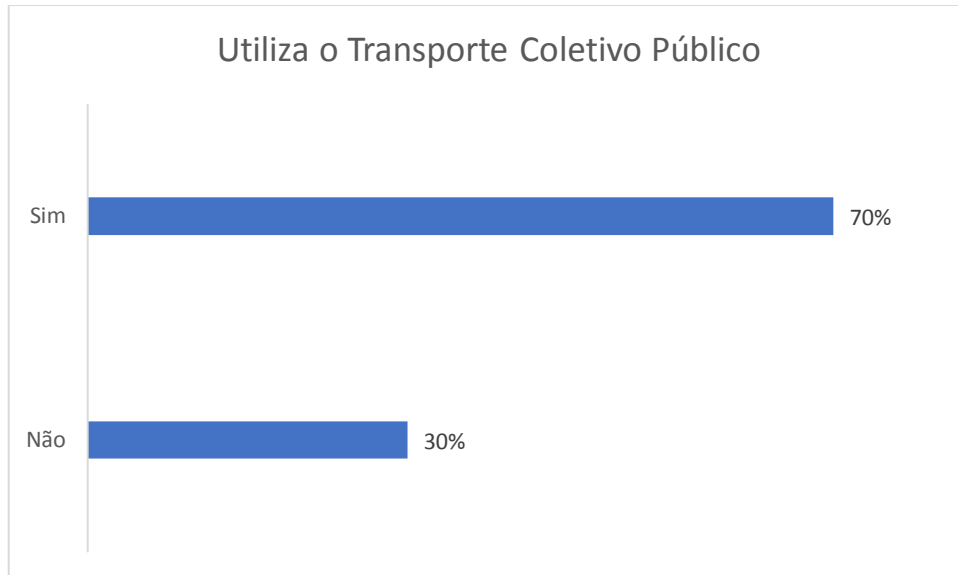


Gráfico 18: Utilização do transporte coletivo
Crédito: Autor, outubro de 2018.

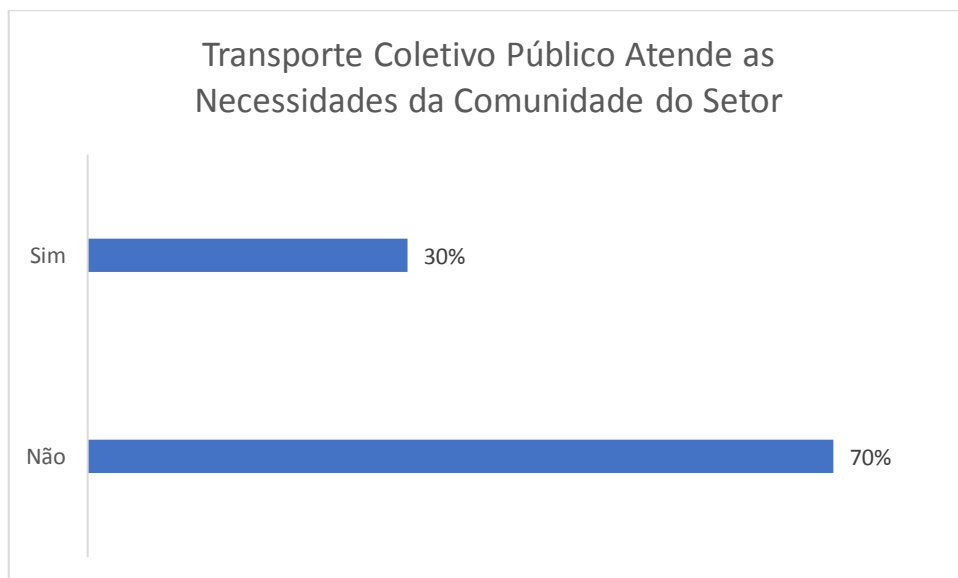


Gráfico 19: Transporte coletivo público atende as necessidades da comunidade
Crédito: Autor, outubro de 2018.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do levantamento bibliográfico, conclui-se que a cidade de Anápolis se expandiu sem nenhum planejamento, fundada inicialmente como uma vila, foi agregando inúmeros aspectos que auxiliaram em seu desenvolvimento e crescimento populacional, como o caso da implantação do DAIA e da Base Aérea. Diante desses fatos, observa-se que muitos bairros foram fundados sem a preocupação com a preservação ambiental ou com o bem-estar da população, como é o caso do bairro em estudo no presente trabalho.

Através do estudo de campo realizado no setor Santa Clara, observa-se que os moradores consideram a maioria dos serviços públicos e de infraestrutura precários. No quesito infraestrutura, a maioria dos moradores questionam que a pavimentação das vias públicas e a iluminação pública não estão adequadas, sendo que se faz necessário a manutenção asfáltica e da iluminação das vias, a fim de atender todos os moradores do bairro.

No que diz respeito ao planejamento de acordo com os aspectos ambientais, evidencia-se que não foi considerado ao lotear o bairro em questão, uma vez que nenhuma das casas possui o serviço de coleta de esgoto, mesmo que a rede já esteja construída, todos os moradores ainda utilizam das fossas sépticas ou com sumidouro, tais que podem contaminar o lençol freático local. Também não existe serviço de coleta seletiva que atenda a população do bairro, outro aspecto preocupante em relação ao meio ambiente.

A população do bairro encontra-se insatisfeita em relação à arborização e a acessibilidade no setor, onde não são encontradas espécies vegetais no passeio público e várias calçadas estão inacessíveis, principalmente para as pessoas com algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida. Nesse aspecto, torna-se urgente a reparação das calçadas com o intuito de facilitar o acesso de todos pelo passeio público, além da implementação de áreas verdes, tais que proporcionam inúmeros benefícios à população.

Em relação aos serviços básicos de saúde e educação, para ambos os moradores do setor Santa Clara precisam se deslocar para bairros vizinhos, já que não possuem escolas ou unidades de saúde no próprio setor, causando transtornos aos usuários desse serviço. No que se refere à segurança pública setorial, a população relata o descaso em relação ao patrulhamento local, que é realizado raramente.

Evidencia-se ainda a insatisfação dos moradores em relação ao serviço de transporte público, no qual a maioria depende dele, mas o mesmo é prestado de forma precária, como no caso dos pontos de ônibus inadequados, sendo que em todos os pontos não existem assentos e a maioria não possui cobertura.

Diante dos dados apresentados, conclui-se que o poder público apresenta-se omissivo em relação aos serviços essenciais para a população setorial, uma vez que os moradores do setor Santa Clara sofrem com a falta de espaços adequados e seguros para o lazer e o esporte, locais apropriados para a espera dos ônibus, calçadas em condições de acesso a todos, pavimentação asfáltica em boas condições, além de outros aspectos no que tange a assegurar que todos tenham seus direitos constitucionais garantidos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDRADE, R. C. O. **O uso e ocupação do solo urbano:** uma análise sobre o bairro Cohab. Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal de Rondônia – UNIR, 2012. Disponível em:
<http://www.mestradogeografia.unir.br/downloads/3389_roberto_carlos_de_andrade_2009.pdf> Acesso em 3 de set. de 2018.
- ARRUDA, G. S. **Erosão urbana e as questões sócio ambientais:** Um estudo de caso do Voçoramento da vila Santa Maria em Anápolis/Go. Anápolis 2001.
- BARROS, R. T. V. et al. **Saneamento.** Belo Horizonte: Escola de Engenharia da UFMG, 1995. (Manual de saneamento e proteção ambiental para os municípios – volume 2).
- BOCCHINNI, M. O. **Vamos Mudar Nossas Cidades?** 2006. Disponível em <http://www.polis.org.br/publicacoes_interno.asp?codigo=210> Acesso em maio de 2018.
- BRASIL, C. (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. 292 p.
- BRASIL. **Estatuto da cidade:** Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e legislação correlata – 4. ed. – Brasília : Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2012. 86 p. – (Série legislação; n. 90).
- Brasil. (2012, 03 de janeiro). **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília: Diário oficial da União. Recuperado em 20 de outubro de 2014, de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm
- CALDERONI, S. **Os bilhões perdidos no lixo.** 3ed. São Paulo: Humanistas, 2008.
- CARVALHO, P. F. DE; BRAGA, R. **Perspectivas de Gestão Ambiental em cidades Médias.** Rio Claro: LPM-UNESP, 2001.
- CARVALHO, V. A.; SILVA, M. R. F. **Política de segurança pública no Brasil:** avanços, limites e desafios. R. Katál., Florianópolis, v. 14, n. 1, p. 59-67, jan./jun. 2011.
- CASTRO, J. D. B.; CASTRO, M. C. G. **Planejamento urbano e a intervenção na paisagem:** um estudo dos planos diretores de Anápolis/Goiás. Revista de Economia da UEG - v. 13, n. 1, jan./jun. 2017.
- COELHO, G. N. Revista UFG – **Ruínas da Memória.** Dezembro, Ano XIII nº 11 p. 75-92, 2011.
- CRETELLA JUNIOR, J. **Curso de Direito Administrativo.** 18ª edição. Forense, 2012.

CUNHA, W. C. F. **Anápolis: desenvolvimento econômico e estruturação do intraurbano entre 1870 e 1950.** Revista Territorial - Goiás, v.3, n.1, p.78-98, jan./jun. 2014.

CUNHA, W. C. F.; SANTOS, K. R. **O DAIA, a economia e o espaço urbano de Anápolis (GO).** Revista de Economia da UEG - vol. 13, n.º 2, jul./dez. 2017.

DANTAS, F, A. et al. **Uma análise da situação do saneamento no Brasil.** FACEF Pesquisa: Desenvolvimento e Gestão, v.15, n.3 - p.272-284 – set/out/nov/dez 2012

DIAS, S. S. **O papel de Anápolis – GO no contexto do eixo Goiânia – Anápolis – Brasília.** (Dissertação de Mestrado). Programa de pós graduação em Geografia, Universidade de Brasília, 2011, p. 107.

FALLUH, S. **Sultan Falluh: política e economia, uma união necessária!:** depoiment. [Maio - 2006]. Anápolis GO: Jornal O centenário. Ano 2 nº 8. Entrevista concedida a Juscelino Polonial, 2006.

FARIA, I. O.; PEREIRA, J. C. A. **A formação da estrutura urbana.** In. Correio do Planalto, Anápolis, 1976.

FRANÇA, F. M. **A Formação Histórica da cidade de Anápolis e sua área de Influencia regional.** Separata dos anais do VII simpósio – ANPUH, Belo Horizonte, 08/09/1973. p. 635-664.

FREITAS, R. A. **Anápolis: Passado e Presente.** Anápolis: Voga, 1995.

_____. **Anápolis, fundos públicos e expansão urbana: 1957-1997.** In: 100 anos Anápolis em pesquisa. Org. TOSCHI, M. S. Anápolis: 2007 (p. 35 - 45).

FREITAS, E. C. **Ribeirão das Antas, sua importância para Anápolis.** Anápolis, 2000.

FUNDAÇÃO BRADESCO. Podcast: **Cidades e Urbanização.** Disponível em: <<http://www.eja.educacao.org.br/bibliotecadigital/cienciashumanas/podcasts/Lists/Podcast/DispForm.aspx?ID=26&Source=http%3A%2F%2Fwww%2Eeja%2Eeducacao%2Eorg%2Ebr%2Fbibliotecadigital%2Fcienciashumanas%2Fpodcasts%2FPaginas%2FPodcastEM%2Easpx>> Acesso em: 10 mai. 2018.

GOOGLE EART-MAPAS. Disponível em: < <https://www.google.com.br/maps>> Acesso em: 22 de set. de 2018.

IBGE, **Anário Estatística do Estado de Goiás,** 2017.

IBGE / REGIC - **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.** Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/home/>> Acesso em: 23 jun. 2018.

JUNIOR, E. P. T.; MAGALHÃES, S. L. M., **Pavimentação em Vias Públicas: Análise do Estado da Avenida Coronel Escolástico em Cuiabá-MT.** E&S - Engineering and Science, (2014), 1:1.

LEITE, R. R. Expansão urbana induzida: Caso especial Conjunto Habitacional Filostro Machado Carneiro. Análise Preliminar. Anápolis, Universidade Estadual de Goiás, 1995 (Monografia, Especialização em Geografia Agro-Urbana).

LIMA, T. C. S.; MIOTO, R. C. T. Procedimentos metodológicos na construção do conhecimento científico: a pesquisa bibliográfica. **Revista Katálysis**. Florianópolis, v. 10, n. spe, 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-9802007000300004&lng=pt&nrm=iso> Acesso em: 18 mar. 2018.

LIMA, R. S. **Estado, polícias e segurança pública no Brasil**. Revista Direito GV, São Paulo, v. 12 n. 1, 49-85, Jan-Abr 2016.

LINS, A. P. M. B. C. **O patrimônio industrial ferroviário e os instrumentos voltados para a sua salvaguarda**, Architecton - Revista de Arquitetura e Urbanismo, vol. 02, nº 02, 2012.

LUZ, J. S. **A (Re)Produção do Espaço de Anápolis/GO: a trajetória de uma cidade média entre duas metrópoles, 1970-2009**. Tese (doutorado), Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2009.

Manual de Gerenciamento de Resíduos Sólidos. Disponível em: <http://www.resol.com.br/cartilha4/coleta/coleta_1.php> Acesso em: 10 de out. de 2018.

MENEZES, L. C. A.; JANNUZZI, P. M. **Planejamento nos municípios brasileiros: um diagnóstico de sua institucionalização e seu grau de efetividade**. RDE - Revista de Desenvolvimento Econômico, Salvador, Ano VII, nº 12, jul. 2005.

MENDONÇA, F. A. F.; KNEIB, E. C. **A identificação de centralidades em uma cidade de médio porte: o caso de Anápolis – GO**. In: XVII ENANPUR, São Paulo, 2017.

MILANO, L. G. **Metodologia do Trabalho Científico**. Anápolis: Universidade Estadual de Goiás. 2015.

MOREIRA, P. P. T. **Diagnóstico urbano da infraestrutura de saneamento básico da cidade de Anápolis, GO: subsídios para políticas públicas**. Dissertação (Mestrado), Centro Universitário Unievangélica, Programa de Pós-Graduação em Sociedade, Tecnologia e Meio Ambiente, 2015.

NUNES, D. P. **Invasão Urbana: Estudo de caso bairro Anápolis City**. Anápolis 2001.

OLIVEIRA, M. F.; SILVA, T. N. **A estação ferroviária de Anápolis (GO) como lugar de memória e poder**. Fragmentos de Cultura, Goiânia, v. 26, n. 3, p. 359-370, jul./set. 2016.

PIVETTA, K. F. L.; FILHO, D. F. S. **Arborização Urbana**. UNESP/FCAV/FUNEP Jaboticabal, SP – 2002. Disponível em: <http://www.uesb.br/flower/alunos/pdfs/arborizacao_urbana%20Khatia.pdf> Acesso em: 01 de out. de 2018.

POLONIAL, J. **Anápolis no tempo da ferrovia**. Anápolis, Associação Educativa Evangélica, 1995.

_____. **Ensaio sobre a História de Anápolis.** Anápolis: Associação Educativa Evangélica, 2000.

_____. **Anápolis:** das origens do povoado à revolução de 1930. In: 100 anos Anápolis em pesquisa. Org. TOSCHI, M. S. Anápolis: 2007 (p. 15 - 33).

PREFEITURA DE ANÁPOLIS. Lei complementar nº 128/2006. **Plano Diretor -2006** Dispõe sobre a instituição do Plano Diretor de Desenvolvimento I do Município de Anápolis, e dá outras providências.

PREFEITURA DE ANÁPOLIS. Lei complementar nº 001 de 15 de fevereiro de 2016. **Plano Diretor-2016.** Dispõe sobre a instituição do Plano Diretor de Desenvolvimento I do Município de Anápolis, e dá outras providências.

RIBEIRO, L. C. Q.; CARDOSO, A. L. (Orgs.). **Reforma urbana e gestão democrática:** promessas e desafios do Estatuto da Cidade. Rio de Janeiro: Revan; Fase, 2003.

SANTOS, M. **Manual de Geografia Urbana.** São Paulo: Hucitec, 1981.

_____. **A urbanização brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1998.

SCHOR, T. **As Cidades nos Países Subdesenvolvidos em um Mundo Globalizado.** 2002. Disponível em < <http://www.comciencia.br/reportagens/cidades/cid21.htm>>. Acesso em 17 maio 2018.

SCHUCH, M, I, S. **Arborização urbana:** uma contribuição à qualidade de vida com uso de geotecnologias. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Geomática, Área de concentração Tecnologia da Geoinformação, da Universidade Federal de Santa Maria. Disponível em: < <https://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/9600/Mara%20Ione.pdf> > Acesso em: 12 de out. de 2018.

SILVA, J. A. **Direito urbanístico brasileiro.** São Paulo: Malheiros, 2000.

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO SOBRE A INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS PÚBLICOS OFERECIDOS AO SETOR SANTA CLARA (ADAPTADO DE ANDRADE 2012)

QUESTIONÁRIO

NOTA:

Este questionário faz parte do TCC de pesquisa: Análise de infraestrutura do setor Santa Clara. Dos acadêmicos, Écio José Ribeiro Junior, Josimar Batista de Souza, sob a orientação do Professor Especialista Carlos Eduardo Fernandes do curso de Engenharia Civil da Unievangélica- Centro Universitário de Anápolis.

PERFIL DO MORADOR.

Nome: _____

Endereço: _____

Profissão: _____

1- Quantas pessoas moram nesta residência? () _____

2- De acordo com a tabela abaixo, indique o grau de satisfação com a infraestrutura do seu bairro.

1. Péssimo	3. Regular	5. Bom	7. Ótimo	8. Excelente
------------	------------	--------	----------	--------------

() Rede coletora de esgoto

() Iluminação Pública

() Asfalto

() Área de Lazer

() Limpeza Pública

3- Com que frequência a coleta de lixo é realizada na rua onde você mora?

() Diariamente

() Uma vez por mês

() Duas vezes por semana

() Raramente

() Três vezes por semana

() Nunca

4- Como é realizado o abastecimento de água na sua residência?

() Saneago

() Poço artesiano

() Poço semi artesiano

() Outros

5- Como é realizada a coleta de esgoto de sua casa?

() Fossa séptica

() Outros

() Fossa séptica com sumidouro

() Rede pública

6- Na rua onde você mora existe ARBORIZAÇÃO no passeio público (calçada)?

() SIM

() NÃO

7- Na calçada, em frente sua casa tem LIXEIRA PÚBLICA para armazenar lixo?

SIM NÃO

8- Você e sua família utilizam/frequentam os serviços oferecidos pelo Posto de Saúde Municipal?

Sim, diariamente Sim, uma vez por mês

Sim, duas vezes por semana Sim, raramente

Três vezes por semana Não, nunca

9- No bairro há frequência de viatura da Polícia, fazendo o patrulhamento?

SIM NÃO

10- Você considera-o bairro seguro?

SIM NÃO

11- Você ou algum familiar foram vítima de assalto em via pública no Bairro?

SIM NÃO

12- Há quanto tempo ocorreu este assalto? _____ (meses).

13- A residência em que você mora já foi furtada e/ou assaltada?

SIM NÃO

14- Você tem conhecimento de Posto Policial no Bairro?

SIM NÃO

15- Seus filhos estudam na Escola Pública do Bairro?

SIM NÃO

16- Utiliza o Transporte Coletivo Público?

SIM NÃO

17- O transporte coletivo público atende as necessidades da comunidade do bairro?

SIM NÃO

18- Os pontos das paradas do transporte coletivo público são cobertas e com assentos?

SIM NÃO

19- Espaço aberto a comentários:

-

**ANEXO A – ESPECIFICAÇÃO DO LOTEAMENTO DO SETOR SANTA CLARA
(DISPONÍVEL NA SECRETARIA DE OBRAS DE ANÁPOLIS)**

73

Loteamento

CREA - GO

ESTE PROJETO ESTA ANOTADO EM 1977

N.º 1938/77

ESTADO DE GOIAS

Prof. Cel. Engen. T. Kasser Bittar

PREFEITURA MUNICIPAL DE ANAPOLIS

SECRETARIA MUN. DE OBRAS E COORDENACAO

APROVADO

EM 21 / 11 / 1977

DEPT.º DE URB. E INFRA-ESTRUTURA

Loteamento FAZENDA BARREIRO BR. 153 MUNICIPIO DE ANAPOLIS - GO

TOTAL	185.203,52 m ²	100 %
LOTEADA (303 UD)	103.476,42 m ²	55,87 %
SISTEMA VIARIO	52.814,96 m ²	28,52 %
PUBLICAS	28.912,24 m ²	15,61 %

PROF. CEL. ENGENHARIA

A. DO PROJ. TOUFIK KASSER BITTAR - CREA 4.460/D-GO

P/ 258

Setor santa clara