



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS
Câmpus de Ciências Sócio-Econômicas e Humanas
Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais e
Humanidades: Territórios e Expressões Culturais no Cerrado



POLLYANA MARTINS SANTANA GUIMARÃES

**OS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS EM ANÁPOLIS/GO: a produção
do espaço intraurbano (2000-2016)**

Anápolis

2017

POLLYANA MARTINS SANTANA GUIMARÃES

**OS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS EM ANÁPOLIS/GO: a produção
do espaço intraurbano (2000-2016)**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação TECCER, da Universidade Estadual de Goiás, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais e Humanidades, na área interdisciplinar, linha de pesquisa: Dinâmicas Territoriais no Cerrado.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Milena D' Ayala Valva

Anápolis

2017

Ficha catalográfica

G963c

Guimarães, Pollyana Martins Santana.

Os condomínios horizontais fechados em Anápolis/GO[manuscrito]: a produção do espaço intraurbano (2000-2016) / Pollyana Martins Santana Guimarães. - 2017. 93f.: il.

Orientadora: Milena D'Ayala Valva.

Dissertação (Mestrado Interdisciplinar em Territórios e Expressões Culturais no Cerrado). Universidade Estadual de Goiás, Campus de Ciências Socioeconômicas e Humanas, Anápolis, 2017.

Inclui bibliografia.

1. Geografia. 2. Geografia urbana – Goiás(Estado). 3. Habitação auosssegada – Cidades médias. 4. Dissertações – TECCER – UEG. I.Valva, Milena D' Ayala. II.Título.

CDU 911.375.6(817.3Anápolis)(043)

Elaborada por Aparecida Marta de Jesus Fernandes
Bibliotecária/UEG/Anápolis – CCSEH
CRB1/2385

POLLYANA MARTINS SANTANA GUIMARÃES

**OS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS EM ANÁPOLIS/GO: a produção
do espaço intraurbano (2000-2016)**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação TECCER, da Universidade Estadual de Goiás, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais e Humanidades, na área interdisciplinar, linha de pesquisa: Dinâmicas Territoriais no Cerrado.

Orientadora: Profa. Dra. Milena d'Ayala Valva

Banca Examinadora

Prof.^a Dr.^a Milena d'Ayala Valva
Membro interno/ UEG-TECCER

Prof.^a Dr.^a Janes Socorro da Luz
Membro interno/ UEG-TECCER

Prof.^a Dr.^a Sandra Catharinne Pantaleão
Membro externo/ UEG

Prof. Dr. Marcelo de Mello
Membro interno suplente / UEG-TECCER

Anápolis, 27 de abril de 2017.

Dedico esta pesquisa à minha família e a todos aqueles que me
ajudaram nessa caminhada.
Para Arthur, que mesmo em meu ventre, já é dono de todo meu amor!

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, autor e consumidor da minha fé, por guiar meus passos.

Ao meu pai João, entusiasta das minhas conquistas.

À minha mãe Suely e minha irmã Pâmela, minhas sempre companheiras, pela espera nestes momentos de ausência.

Ao meu esposo Celio, meu cúmplice, meu amigo. Meu bem, obrigada por suportar pacientemente minhas alterações de humor e por me animar nas horas difíceis.

À minha orientadora Prof.^a Dr.^a Milena d'Ayala Valva, por suas orientações precisas! Agradeço sua generosidade e confiança durante todo esse processo. E claro, pelo estímulo e auxílio nessa reta final.

À querida Prof.^a Dr.^a Janes Socorro da Luz, pelas conversas, por partilhar suas pesquisas e seu profundo conhecimento.

Aos demais professores do Programa de Pós-graduação TECCER.

Aos meus colegas de turma, por todo companheirismo. Grata ao amigo Rodolfo pelas caronas aos eventos e ao amigo Hamilton, pelas boas risadas e por esclarecer minhas dúvidas.

À Prefeitura Municipal de Anápolis, em especial ao meu ex-chefe e amigo Fausto.

Ao Centro Universitário de Anápolis – UniEvangélica, ao diretor do Curso de Arquitetura e Urbanismo, Prof. Dr. Alexandre Gonçalves, a quem admiro e foi apoiador nesse processo.

À Comissão de Aperfeiçoamento de Pessoal do Nível Superior (CAPES), pelo apoio concedido.

RESUMO

Os Condomínios Horizontais Fechados (CHF's), fenômeno característico de grandes cidades e metrópoles, tem se difundido por outras escalas, atingindo também as cidades médias, que são aquelas que ocupam papel de intermediação na rede urbana, exercendo forte influência sobre pequenas cidades. A implantação e a constituição dos CHF's em cidades médias apresentam diferenciações daqueles encontrados nas metrópoles, pois devido às particularidades quanto ao porte, população e estilos de vida, atendem a outra dinâmica urbana. De forma crescente, estes empreendimentos voltados à habitação autosssegada, vêm acentuando o cenário de segregação socioespacial nas cidades contemporâneas. Estimuladores de novas práticas socioespaciais e novos hábitos de morar, os CHF's se apresentam sob diferentes tipologias, procedentes da atuação de atores sociais distintos. Assim, este trabalho tem por objetivo discutir as especificidades dos CHF's em cidades médias, destacando o caso de Anápolis/GO, situada no Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília.

Palavras-chave: Condomínios Horizontais Fechados. Autosssegração. Cidades Médias.

ABSTRACT

Closed Horizontal Condominiums (CHF's), a phenomenon characteristic of large cities and metropolises, have spread to other scales, reaching also average cities, which play an intermediary role in the urban network, exerting a strong influence on small cities. The implantation and the constitution of the CHF's in average cities show differences from those found in the metropolises, because due to the particularities of size, population and lifestyles, they attend to other urban dynamics. Increasingly, these projects aimed at self-segregated housing have accentuated the scenario of socio-spatial segregation in contemporary cities. Stimulators of new socio-spatial practices and new habits of living, CHF's come under different typologies, coming from the performance of different social actors. Thus, this paper aims to discuss the specificities of CHF's in medium-sized cities, highlighting the case of Anápolis/GO, located in Goiânia-Anápolis-Brasília Hub.

Keywords: Horizontal Closed Condominiums. Self-segregation. Average Cities.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Índice de Desenvolvimento Humano (IDHM) de Anápolis, Goiás, Brasil, 2010...	57
Tabela 2 – População de Anápolis de 1991 a 2016.....	58
Tabela 3 – CHF's, Anápolis: Tipologias x Forma de Aprovação.....	78
Tabela 4 – Distância dos CHF's ao Centro e Jundiá.....	83
Tabela 5 – Dados dos CHF's, Anápolis.....	84

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Regiões de Planejamento de Goiás, 2014.....	30
Mapa 2 – Localização de Anápolis e suas principais rodovias, 2007.....	33
Mapa 3 – Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília, 1999	34
Mapa 4 – Anápolis e sua estrutura urbana, 2016	36
Mapa 5 – Evolução da ocupação com base nas datas de aprovação, Anápolis, 2006	59
Mapa 6 – Anápolis: localização dos CHF's, 2015	73
Mapa 7 – Implantação dos CHF's de alto padrão, Anápolis, 2016	79
Mapa 8 – CHF's: principais equipamentos e vias de acessos, Anápolis, 2016	81

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Foto Aérea da cidade de Rio Verde – GO, 2016	31
Figura 2: Plataforma Logística Multimodal de Goiás, Anápolis, 2003	35
Figura 3: Empreendimento Complexo Alphaville Barueri – SP, 2009	52
Figura 4: Empreendimento Complexo Alphaville Barueri – SP, 2009	52
Figura 5: Condomínio Reserva em São Carlos – SP, 2016	53
Figura 6: Condomínio Residencial Verana Parque Alvorada em Marília-SP, 2016.....	53
Figura 7: Parque Ipiranga, Bairro Jundiá – Anápolis, 2016	61
Figura 8: Av. Fernando Costa, Vila Jaiara – Anápolis, 2016	61
Figura 9: Implantação da Vila dos Oficiais da Aeronáutica – Anápolis, 2016	63
Figura 10: Vila dos Oficiais da Aeronáutica – Anápolis, 2016	63
Figura 11: Vila dos Oficiais da Aeronáutica – Anápolis, 2016	63
Figura 12: Vista Aérea da Vila dos Sargentos I e II – Anápolis, 2016	64
Figura 13: Guarita de entrada das Vilas dos Sargentos I, Anápolis, 2015	64
Figura 14: Guarita de entrada das Vilas dos Sargentos II, Anápolis, 2015	64
Figura 15: Guarita de entrada em ruas do bairro Andracel Center – Anápolis, 2015.....	65
Figura 16: Guarita de entrada em ruas do bairro Andracel Center – Anápolis, 2015.....	65
Figura 17: Ruas fechadas no bairro Anápolis City, Anápolis, 2015.....	65
Figura 18: Ruas fechadas no bairro Cidade Jardim, Anápolis, 2015.....	65
Figura 19: Vista aérea do bairro Cidade Jardim – Anápolis, 2016	66
Figura 20: Guarita de entrada do Residencial Gabriela – Anápolis, 2015	66
Figura 20: Guarita de entrada do Residencial Florença – Anápolis, 2015	66
Figura 22: Residencial Caminho das Águas – Anápolis, 2015	67
Figura 23: Residencial San Marco – Anápolis, 2015	67
Figura 24: Residencial Sol Nascente, Anápolis, 2010.....	67
Figura 25: Residencial Sol Nascente, Anápolis, 2016	67
Figura 26: Condomínio Residencial Villa Lobos, Anápolis, 2015.....	68
Figura 27: Condomínio Residencial Villa Lobos, Anápolis, 2011.....	68
Figura 28: Condomínio Residencial Sunflower – Anápolis, 2012	68
Figura 29: Condomínio Residencial Anaville – Anápolis, 2012	69
Figura 30: Portão de entrada e guarita do Cond. Resid. Belas Artes, Anápolis, 2015.....	69
Figura 31: Portão de entrada e guarita do Cond. Resid. Gran Trianon – Anápolis, 2014	69
Figura 32: Situação dos CHF's Intraurbanos, Anápolis, 2016.....	85

Figura 33: Área do Condomínio Belas Artes, Anápolis, 2003	87
Figura 34: Área do Condomínio Belas Artes, Anápolis, 2015.....	87
Figura 35: Área do Condomínio Grand Trianon, Anápolis, 2003.....	87
Figura 36: Área do Condomínio Grand Trianon, Anápolis, 2015.....	87
Figura 37: Muro e entorno do Condomínio Grand Trianon, 2016	88
Figura 38: Muro e entorno do Condomínio Anaville, 2016	89

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

APP – Área de Preservação Permanente
BAAN – Base Aérea de Anápolis
CHF – Condomínio Horizontal Fechado
DAIA – Distrito Agroindustrial de Anápolis
DER-GO – Departamento de Estradas de Rodagem
FJP – Fundação João Pinheiro
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS – Imposto sobre circulação de mercadorias
IDHM – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IFG – Instituto Federal Goiano
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPTU – Imposto Territorial Urbano
NTICs – Novas tecnologias de Informação e Comunicação
ONU – Organização das Nações Unidas
PIB – Produto Interno Bruto
PND – Plano Nacional de Desenvolvimento
PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
RIDE – Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno
SECOVI-GO – Sindicato dos Condomínios e Imobiliárias de Goiás
SEPLAN-GO – Secretaria de Estado de Gestão e Planejamento
UEG – Universidade Estadual de Goiás

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	15
1. CIDADES MÉDIAS E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....	20
1.1. ATRAVESSANDO ESCALAS: DAS METRÓPOLES ÀS CIDADES MÉDIAS.....	22
1.2. CIDADES MÉDIAS: CONSIDERAÇÕES E CONCEITUAÇÃO	23
1.3. O CENÁRIO DAS CIDADES MÉDIAS BRASILEIRAS.....	26
1.4. AS CIDADES MÉDIAS NO CONTEXTO GOIANO.....	29
1.5. ANÁPOLIS E SUA FORMAÇÃO COMO CIDADE MÉDIA.....	32
2. NOVOS HÁBITOS DE MORAR E A AUTOSSEGREGAÇÃO.....	38
2.1. DA SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL URBANA A AUTOSSEGREGAÇÃO.....	38
2.2. NOVOS CHF'S NO BRASIL: UMA ADAPTAÇÃO DE VELHOS MODELOS.....	43
2.3. CHF'S: NOVOS HÁBITOS DE MORAR.....	45
2.4. CHF'S: CONCEITOS E DEFINIÇÕES.....	49
2.5. CHF'S E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM CIDADES MÉDIAS.....	51
3. AUTOSSEGREGAÇÃO NO ESPAÇO INTRAURBANO EM ANÁPOLIS.....	56
3.1. OS ESPAÇOS DO MORAR E A DINÂMICA URBANA ATUAL.....	57
3.2. VIVER ENTRE MUROS: A AUTOSSEGREGAÇÃO EM ANÁPOLIS.....	62
3.3. ASPECTOS LEGAIS E QUESTÕES JURÍDICAS DOS CHF'S.....	69
3.4. DIFERENTES TIPOLOGIAS DE CHF'S EM ANÁPOLIS.....	74
3.4.1. Aspectos Metodológicos	74
3.4.2. Diferentes Tipologias de CHF's em Anápolis	75
3.5. AUTOSSEGREGAÇÃO EM ANÁPOLIS: UM RECORTE DE ANÁLISE.....	78
3.6. IMPLANTAÇÃO DOS CHF'S: IMPACTOS E CONSEQUÊNCIAS.....	86
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	90
REFERÊNCIAS.....	93

INTRODUÇÃO

O processo de urbanização no Brasil, embora considerado recente por Santos (2006), tem se intensificado, impulsionando o crescimento de pequenas e médias cidades, além do adensamento populacional em áreas metropolitanas já consolidadas ou em formação, contribuindo para a configuração de novas dinâmicas e novas categorias espaciais na rede urbana¹ do país (IPEA, 2016).

O estudo da urbanização brasileira recente destaca-se pela prevalência de temas sobre a metropolização e o crescimento das grandes cidades. Diversas pesquisas têm sido desenvolvidas sobre as metrópoles, no entanto, nem sempre se aplicam ao universo das cidades médias, por suas particularidades quanto ao porte, população, constituição do espaço urbano, etc. De acordo com Sposito (2007), as cidades médias são entendidas como aquelas que desempenham papéis intermediários no âmbito das redes urbanas, e segundo Esteves e Nogueira (2013), tais cidades têm tido importância crescente no contexto nacional, devido a atração e influência exercida decorrentes de atividades econômicas complexas, principalmente de origem agrícolas.

Anápolis, cidade do centro goiano, se insere no contexto das cidades médias por exercer relevante papel regional, em função de suas indústrias, organizadas no Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), por seu comércio e pela oferta de serviços na área da saúde e da educação, principalmente de nível superior, a pequenas cidades do seu entorno. No âmbito nacional a cidade se consolida como entreposto e base logística² por sua localização estratégica, centralizada no território brasileiro e principalmente por se situar no eixo Goiânia-Anápolis-Brasília. Juntas estas cidades concentram mais da metade da população da Região Centro-Oeste e formam o terceiro mercado consumidor do país (ARRAIS, 2007).

Atualmente, a cidade tem atraído importantes investimentos por parte do governo estadual e federal através das obras de criação do Aeroporto de Cargas, do Parque Tecnológico e do Centro de Convenções. Atendendo às demandas do sistema viário foram construídos

¹ A rede urbana é o conjunto articulado de centros urbanos resultante de processos complexos desenvolvidos por diferentes atores sociais, que conferem à mesma uma diversidade de características que variam de acordo com o tamanho dos centros, a sua densidade, as funções que desempenham, a natureza, a intensidade e o alcance de suas interações e a forma espacial da rede. Assim, as condições de existência de uma dada cidade ou região do país estão relacionadas à sua produção, circulação e consumo (CORRÊA, 1989, p. 8).

² Anápolis conta com um porto seco (Estação Aduaneira Interior), um Aeroporto de Cargas em construção e passa pela implantação da Plataforma Multimodal, além de ser o marco zero da Ferrovia Norte-Sul, que favorecerá o escoamento da produção agrícola e industrial da região.

viadutos, trincheiras e está sendo implantado o Plano de Mobilidade Urbana de Anápolis, com reformulações na Avenida Brasil, principal eixo norte-sul da cidade.

Diante desta realidade de desenvolvimento econômico e crescimento urbano ocorreu um aumento da população. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2007 apontaram que, entre 1970 e 2007, o número de habitantes no município de Anápolis aumentou em 210%. Cresceu também a demanda por moradias, o que estimulou o mercado imobiliário anapolino. Influenciado pelas tendências das grandes cidades, o setor imobiliário vem investindo na venda de lotes em condomínios fechados, respondendo aos novos hábitos de morar e a discursos que envolvem a busca por maior segurança, contato com a natureza e opções de lazer. Segundo o jornal *O Anápolis*, de setembro de 2013, a procura por imóveis em CHF's cresceu 50% nos últimos dez anos em Anápolis.

Os CHF's se apresentam com uma tipologia habitacional alternativa que tem como característica marcante a autossegregação, em que uma parcela crescente da população, de média e alta renda resolve se transferir para bairros fechados, circundados por muros e diferenciados sistemas de segurança. Tal fenômeno, característico de grandes cidades e metrópoles, tem se difundido por outras escalas, atingindo também cidades médias, porém com variações. Alguns importantes estudos já foram desenvolvidos neste sentido, se destacam em cidades paulistas: Marília, Presidente Prudente, São Carlos (SPOSITO, 2013); e mineiras: Divinópolis, Montes Claros (ESTEVEZ E NOGUEIRA, 2013).

De acordo com Sposito (2013), os CHF's constituem um fato mundial e no Brasil se difundiram principalmente a partir da década de 1980. A dinâmica que propaga e dissemina esses empreendimentos se apoia na questão da violência urbana e utiliza como discurso, evidenciado através dos anúncios de venda, o slogan da “qualidade de vida, segurança e contato com a natureza”. Neste raciocínio, destaca-se um estudo pioneiro sobre o assunto *Cidade de Muros*, onde Teresa Caldeira (2000) trata da violência e da segregação residencial na área metropolitana de São Paulo. A autora considera os CHF's como “enclaves fortificados” e “enclaves de luxo”, espaços privados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer ou trabalho; que “estão mudando o panorama da cidade, seu padrão de segregação espacial e o caráter do espaço público e das interações públicas entre as classes” (CALDEIRA, 2000, p. 258).

Importante destacar que a segregação socioespacial, entendida como “o processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros” (VILLAÇA, 2001, pg. 142), passa por uma atualização do tradicional modelo definido pela relação centro x periferia. A periferia

anteriormente destinada aos excluídos, tornou-se campo de implantação de grandes e luxuosos empreendimentos voltados à habitação autosssegada das classes dominantes.

A insegurança urbana tem motivado de forma crescente, a difusão dos CHF's, que apresentam inúmeras problemáticas. Uma delas se refere à modalidade dos loteamentos abertos, que transformam-se em condomínios fechados por iniciativa dos moradores, onde em alguns casos ocorre a privatização de áreas públicas para uso privado e restrito destes moradores, como as ruas que o integram e possíveis áreas verdes. Outro problema, que interfere no âmbito do espaço urbano, se refere à formação de bolsões no sistema viário, que obrigam os usuários da cidade a percorrerem maiores distâncias, tendo que contornar estes empreendimentos.

Sob outra ótica, como aspectos positivos, a instalação dos CHF's contribui para a valorização da região onde estes são implantados, pois crescem lindeiras ao empreendimento áreas de serviços que servem para atender aos moradores. Também se constata a melhoria na infraestrutura urbana da região - ruas asfaltadas, iluminação pública, etc., já que isto é condicionante para a construção dos mesmos.

Entre os agentes envolvidos na dinâmica capitalista de produção do espaço urbano, o poder público e as prefeituras têm papel determinante no processo de difusão dos CHF's, permitindo muitas vezes o alargamento do perímetro urbano, modificações no sistema viário e apropriação de espaços públicos para uso privativo. Isso porque a implantação destes pode contribuir para o desenvolvimento e dinamismo da cidade, uma vez que aumentam as atividades econômicas nestas áreas, e também porque favorecem o aumento da arrecadação do município, tendo em vista a mudança da geração do Imposto Territorial Urbano (IPTU), por áreas rurais passarem a ser urbanas.

O setor da habitação tem grande capacidade de influenciar as direções de adensamento e expansão das cidades, que vem apresentando novas dinâmicas a partir da implantação dos CHF's, que contribuem para um rearranjo na configuração do espaço intraurbano³, ou seja, do conjunto consolidado de cidades médias, como o caso de Anápolis-GO (BERNARDES; SOARES JÚNIOR, 2007). Diante disto, destaca-se a questão problema da presente pesquisa: de que maneira a implantação de CHF's em cidades médias tem influenciado nos arranjos da

³ De acordo com Villaça (2001), o termo *intraurbano* retrata o conjunto da cidade e sua articulação entre suas várias áreas funcionais, ou seja, sobre a estrutura intraurbana. O autor destaca que o espaço intraurbano se conduz pela localização, estruturado pelo deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa/trabalho -, seja enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola etc. Desta forma, o espaço intraurbano se compõe do espaço urbano consolidado.

configuração do espaço intraurbano da cidade e seu território, especificamente no caso de Anápolis?

Esse trabalho pretende possibilitar um maior entendimento sobre a produção e reprodução do espaço intraurbano em Anápolis, a partir da reflexão sobre a habitação autosssegurada e sua relação com o território, colocando foco na dinâmica particular das cidades médias brasileiras e os novos padrões habitacionais. O recorte temporal se dá em função da data de aprovação do primeiro condomínio fechado de lotes na cidade, de alto padrão, o Condomínio Residencial *Sunflower*, nos anos 2000, até o ano de obtenção dos dados (2016).

A construção do aporte teórico-metodológico baseou-se na revisão bibliográfica principalmente nos autores que tratam das temáticas: cidades médias no Brasil – Andrade; Serra (2001), CHF's em cidades médias - Sposito (2013), CHF's e insegurança urbana – Caldeira (2000) e produção do espaço urbano - Corrêa (1989); Villaça (2001). Uma pesquisa documental foi realizada para o levantamento de dados estatísticos, cartográficos e legais sobre Anápolis, junto aos órgãos municipais: Diretoria de Habitação, Diretoria do Plano Diretor, Setor de Cadastro Imobiliário Municipal, além da Mapoteca e do Museu histórico. Outro procedimento adotado foi o levantamento de campo dos CHF's, com visitas técnicas, a fim de se caracterizar as áreas, identificando os principais acessos, composição do entorno e aspectos da paisagem, produzindo registros fotográficos, anotações e croquis. Posteriormente, foi feito o tratamento das informações estatísticas e cartográficas, a fim de identificar, mapear e agrupar as diferentes tipologias de CHF's.

Assim, o trabalho foi organizado em três capítulos:

No primeiro capítulo “Cidades Médias e a Produção do Espaço Urbano”, serão expostas as questões teóricas e conceituais que envolvem a temática sobre as cidades médias. Equivocadamente, estas cidades têm sido relacionadas por seu porte populacional, no entanto, apresentam características muito mais complexas. Por este motivo inclusive, a discussão e produção acadêmica a respeito do tema, encontra-se em formação.

Pela carência de material específico, frequentemente, devido a maior oferta, ocorre a assimilação de estudos sobre as metrópoles em referência às cidades médias. Compreendendo a divergência de escala entre uma e outra categoria, este trabalho buscou apresentar os parâmetros de conceituação e as características marcantes das cidades médias, a partir de autores como Sposito (2007), Souza (2003), Corrêa (2007) e outros. Buscou-se ainda, contextualizar tais cidades em nível nacional e estadual. O fechamento do capítulo apresenta Anápolis, a mais expoente cidade média em Goiás, referência regional no setor industrial e na prestação de serviços.

O segundo capítulo intitulado “Novos Hábitos de Morar e a Autossegregação”, aborda a revisão de literatura sobre os CHF’s enquanto modalidade de habitação autossegregada, que pode assumir diferentes formatos em função do contexto de sua inserção. Destacou-se o universo dos CHF’s em cidades médias, que por serem cidades menores territorialmente e demograficamente, em relação às metrópoles, favorecem a implantação desses empreendimentos dentro do seu espaço intraurbano.

Esse capítulo destaca que os CHF’s participam do processo atual de acirramento da segregação socioespacial de nossas cidades, e que cronologicamente, estes empreendimentos têm como precursor o padrão de expansão suburbano das cidades inglesas e norte-americanas. A importação deste modelo de habitação demonstra uma tendência à universalidade de fenômenos decorrentes da economia globalizada. Além disto, a autossegregação revela a perspectiva crescente rumo à individualidade do sujeito e a autonomia de suas ações, fatos que absorvidos contribuem para a formação de novos hábitos de morar.

No terceiro capítulo “Autossegregação no Espaço Intraurbano em Anápolis”, são examinados os aspectos peculiares da habitação autossegregada nesta cidade média. Para tanto, utilizou-se de procedimento metodológico particular para categorizar os CHF’s existentes, tomando como parâmetro o mesmo caráter de aprovação junto aos órgãos municipais e de aspectos urbanísticos semelhantes.

A organização dos CHF’s por tipologias permitiu evidenciar uma categoria de empreendimentos que se enquadram ao conceito de autossegregação. Além disto, favoreceu a análise dos que correspondem ao fator intraurbano, entendendo que a situação dos CHF’s dentro do contexto consolidado da cidade provoca alterações na dinâmica urbana, ocasionando impactos sob diferentes aspectos.

CAPÍTULO 01

1. CIDADES MÉDIAS E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

O espaço urbano, na concepção de Lefebvre (2008), compõe-se como mercadoria e elemento fundamental para a reprodução das relações capitalistas de produção. A ação dos diferentes agentes sociais, caracterizados como “concretos, com papéis não rigidamente definidos, portadores de interesses, contradições e práticas espaciais que ora são próprios de cada um, ora são comuns” (CORRÊA, 2014, p. 41), determina a produção do espaço.

Associa-se a produção como uma atividade/ação essencial da vida humana, própria de cada época e momento da história. Por isso, percebe-se o espaço urbano capitalista, como “fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campo de lutas [...] um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço” (CORRÊA, 2000, p. 11).

A produção do espaço urbano admite o contexto temporal, portanto, pressupõe a aceitação do viver cotidiano pela sua multiplicidade de aspectos, não só no plano econômico. Por isso, Calixto defende que:

O espaço urbano é também definido pela produção e difusão de ideologias, o que inclui a produção e a conseqüente difusão de um ‘estilo de vida’, valores, gostos, acontecimentos, experiências, interesses, necessidades, significados, idéias, novas formas de morar, ou num sentido mais amplo, marcado pela composição de um texto imaginário, o que favorece a diferenciação, o isolamento e o primado do espaço privado (CALIXTO, 2001, p. 80).

No cotidiano atual, encontra-se processos de produção do espaço urbano cada vez mais complexos. Isso porque, nas últimas décadas as constantes transformações tecnológicas, econômicas, sociais e políticas imprimiram às cidades contemporâneas novas conformações, oriundas de novas práticas socioespaciais. Entre elas, uma vem marcando a periferia⁴ das cidades brasileiras: a proliferação dos CHF’s, enclaves residenciais destinados às classes média e alta da sociedade.

A dinâmica que envolve a disseminação destes empreendimentos contribui para o alargamento dos perímetros urbanos e favorece a configuração de tecidos urbanos com um

⁴ Periferia urbana, que se diferencia do conceito de subúrbio, refere-se ao afastamento do centro, que pode assumir diferentes posições (física, social, morfológica, etc.) quanto maior a sua visibilidade, posicionamento, poder e clareza em relação aos atributos do centro (DOMINGUES, 1994, p. 5).

padrão mais disperso e descontínuo, muito dependente das acessibilidades e do modo de transporte individual.

Em função da propagação desses “bairros privados”, pouco adensados e com muitas áreas verdes, afastados do centro por uma opção de isolamento, dependente dos deslocamentos motorizados, Sposito (2006) afirma que as configurações do modelo de cidade compacta⁵ estariam cedendo espaço a um modelo de cidade mais disperso e fragmentado. Sendo que a cidade dispersa é uma das expressões espaciais que resultam das dinâmicas de extensão do tecido urbano.

O processo de expansão/extensão do tecido urbano não é inovação das cidades contemporâneas, o alargamento do perímetro urbano estimula-se recorrentemente pela implantação de novos loteamentos. O fato novo desse crescimento disperso trata-se do conteúdo, da propagação dos CHF's, que no caso das cidades médias ocorre, principalmente, no espaço intraurbano. Villaça (2001) trata o espaço intraurbano como uma escala que abarca o conjunto da cidade e sua articulação entre suas várias áreas funcionais, ou seja, do espaço urbano consolidado.

Santos (2006) afirma que o fenômeno da “dispersão urbana” na escala intraurbana, está alterando a morfologia urbana tradicional, gerando novas centralidades e novas periferias. Neste mesmo raciocínio, Sposito (2013) complementa que:

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

A autora atribui essa mudança ao aparecimento, em áreas cada vez mais distantes dos centros tradicionais e/ou principais, de novos *habitats* urbanos⁶, como os espaços residenciais fechados, e de novos espaços de consumo de bens e lazer, como os shopping centers (SPOSITO, 2013). Cabe destacar que a produção desses novos *habitats* urbanos, entre eles os CHF's, atingem cidades de diferentes escalas, no entanto, a maioria dos estudos desenvolvidos baseiam sua compreensão sobre as áreas metropolitanas, e nem sempre se aplicam ao universo das cidades médias em sua totalidade.

⁵ Cidade compacta - com características de alta densificação, que pode ser percorrida a pé e não prioriza o uso do automóvel (RUEDA, 2003).

⁶ Este assunto será melhor tratado no capítulo 2.

Analisando a emergência dos empreendimentos, CHF's, em cidades médias, cabe a discussão quanto a medida em que essas dinâmicas atuais, contribuem para a constituição do espaço urbano destas cidades, compreendendo que há algo de universal e particular nesse movimento, e que além disso, diferem sua produção da escala metropolitana.

1.1. ATRAVESSANDO ESCALAS: DAS METRÓPOLES ÀS CIDADES MÉDIAS

A organização da rede urbana brasileira vem conjugando às aglomerações metropolitanas – áreas historicamente concentradoras de população – espaços urbanos não metropolitanos, entre os quais se incluem as cidades médias, que se destacam pelos novos papéis desempenhados na divisão territorial do trabalho, fortemente influenciados pelas tecnologias de comunicação e informação (ARAÚJO; MOURA; DIAS, 2011).

Ao se referir à ideia de atravessar escalas, temos em Castro (1995, p. 120) que a escala é “uma medida, mas não necessariamente do fenômeno, mas aquela escolhida para melhor observá-lo, dimensioná-lo e mensurá-lo”. Assim, considera-se importante contextualizar o universo do objeto de estudo, ou seja, a abordagem dos CHF's e suas particularidades enquanto à lógica de implantação em cidades médias, que Sposito (2007) define como aquelas que desempenham papéis intermediários no âmbito das redes urbanas; e nas metrópoles, entendendo que existe uma relação de proporção entre elas, que não pode ser desconsiderada.

Para compreender-se a diferença de escala adotada, Moraes (2015) introduz uma noção sobre a concepção de metrópole, destacando seu arranjo ímpar enquanto constituição de espaço:

A metrópole é uma forma histórica de organização do espaço geográfico. Um tipo específico de hábitat humano. A forma pela qual expressa o maior nível de adensamento populacional existente na superfície terrestre. Trata-se de uma massa contínua de ocupação humana e de edificações contíguas, sem paralelo no globo. Uma grande aglomeração de pessoas e de espaços socialmente construídos, de magnitude ímpar na história (MORAES, 2015, p.23).

Ao distinguir a dinâmica urbana dos CHF's em cidades médias, da escala metropolitana, requer-se entendimento sobre as relações que existem entre elas, engendra uma compreensão dos sistemas urbanos aos quais se articula. Além disso, o reconhecimento dos processos contemporâneos que atuam sobre a ordem econômica, social, política ou cultural; e que orientam as novas lógicas de produção do espaço urbano sob a vertente capitalista (SPOSITO, 2013).

1.2. CIDADES MÉDIAS: CONSIDERAÇÕES E CONCEITUAÇÃO

A origem das cidades médias remonta à segunda metade do século XIX, durante a fase industrial do capitalismo, onde a rede de cidades da Europa ocidental e da porção nordeste dos Estados Unidos passou pelos processos de integração e diferenciação demográfica e funcional, substituindo o padrão anterior composto por cidades pouco articuladas entre si, por uma rede urbana mais articulada e dotada de centros funcionalmente mais diferenciados (CORRÊA, 2007, p. 28).

No Brasil, o interesse em estudar as cidades médias iniciou-se na década de 1970, em decorrência das políticas de ordenamento territorial que tinham como objetivo conter a intensa migração em direção às metrópoles, bem como incentivar a criação de novos pólos de desenvolvimento em regiões periféricas.

Estritamente do ponto de vista populacional, as cidades médias podem ser categorizadas por diferentes estimativas:

[...] para o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE –, a cidade média é aquela que possui população entre 100.000 e 500.000 habitantes. Conforme a Organização das Nações Unidas – ONU –, as cidades médias são aquelas com aglomerações entre 100.000 e 1.000.000 de habitantes [...] Andrade e Serra (2001) também trabalham com essa mesma definição de cidade média apresentada pelo IBGE. Enquanto Amorim Filho e Bueno e Abreu (1982) estabeleceram um tamanho mínimo de 10 mil na sede do município [...] (FRANÇA, 2007, p. 51-52).

O tamanho demográfico, cabe ressaltar, serve para dar uma rápida noção de recorte, além de oferecer aspectos importantes, pois quanto maior a população de uma cidade, maior o seu espaço intraurbano, maiores as distâncias entre centro e periferias, e assim mais complexa será sua organização intraurbana, com uma maior divisão social do espaço, que implicará numa diversidade de funções exercidas pela cidade (CORRÊA, 2007).

No entanto, a associação do termo “cidades médias” com uma classificação pelo tamanho/porte não reflete sua conceituação, pois embora o conceito de cidade média esteja em definição, é compreendido por diversos pesquisadores a partir da aplicação de critérios demográficos, funcionais, pela escala espacial ou ainda pela combinação desses fatores. Desta forma, é incorreto associá-las às cidades de médio-porte, cuja definição baseia-se apenas no recorte demográfico.

Para Souza (2003), o aspecto demográfico, como parâmetro único na análise das cidades médias, não traduz sua dinâmica e realidade, uma vez que cidades diferentes com mesma população podem apresentar disparidades regionais, como analisa o autor:

Uma cidade média em uma região pobre, como o Nordeste brasileiro, tenderá a não apresentar comércio e serviços tão diversificados e sofisticados quanto uma cidade de mesmo porte em uma região mais próspera, com uma presença bem mais expressiva de estratos de renda médios, como o interior de São Paulo ou o Sul do país, por exemplo (SOUZA, 2003, p. 30-31).

Segundo Sposito (2007), cidades médias referem-se “às cidades que desempenham papéis de intermediação entre cidades maiores e menores no âmbito de diferentes redes urbanas” (SPOSITO, 2007, p. 9). Tal classificação se dá, portanto, em função do papel que desempenham regionalmente, exercendo forte relação com a área na qual está situada e pela concentração e centralização econômica que adquirem (SPOSITO et al, 2007).

Assim, a autora coloca as cidades médias como “espaços em transição”, pois se encontram “em posições diferentes no que toca ao ritmo com que as transformações nelas se realizam” (SPOSITO, 2007, p. 10), tornando necessário explicitar as especificidades que as distinguem. Neste raciocínio, Corrêa (2007) acredita que a particularidade de uma cidade média “reside no pressuposto de uma específica combinação entre tamanho demográfico, funções urbanas e organização de seu espaço intra-urbano” (CORRÊA, 2007, p. 23). E entende que vale:

o esforço de se construir teoricamente esse objeto de estudo, complexo e diferenciado, resultado de um processo de urbanização em contextos econômicos, políticos e sociais heterogêneos em um mundo desigualmente fragmentado e articulado (CORRÊA, 2007, p. 23).

Para Corrêa (2007), a construção de um quadro teórico sobre a cidade média parte da consideração de três elementos: 1) *Elite empreendedora*, responsável por estabelecer relativa autonomia econômica e política numa cidade, criando interesses locais e regionais, competindo em alguns setores de atividades com as grandes cidades e centros metropolitanos; 2) *Localização relativa*: foco de vias de circulação e efetivo nó de tráfego, envolvendo pessoas, capitais, informações e expressiva variedade e quantidade de mercadorias e serviços; e 3) *Interações espaciais*: intensas, complexas, multidirecionais e marcadas pela multiescalaridade.

Ainda de acordo com Corrêa (2007), as cidades médias podem ser diferenciadas em 1) *Lugar central*, com concentração da oferta de bens e serviços para uma hinterlândia⁷ regional, que trata-se:

⁷ O conceito de hinterlândia é aqui utilizado como terra pouco ocupada, de desenvolvimento reduzido, uma “área subordinada economicamente a um centro urbano” (Corrêa, 2000, p.86).

do que convencionou denominar capital regional, foco do comércio varejista e de serviços diversificados, dotado de amplo alcance espacial máximo. Na hierarquia urbana situa-se entre a metrópole regional, a que está subordinada, pois a ela recorre para procurar bens e serviços superiores, ou dela advêm os capitais que controlam algumas de suas atividades terciárias, e numerosos centros menores, a quem subordina por meio de suas funções centrais. Possui uma elite comercial (CORRÊA, 2007, p. 31).

Também de 2) *centro de drenagem e consumo da renda fundiária*; e 3) *centro de atividades especializadas, que*:

caracteriza-se pela concentração de atividades que geram interações espaciais a longas distâncias, pois se trata de atividades destinadas ao mercado nacional ou internacional. As interações espaciais regionais são menos importantes. A especialização advém dos esforços de uma elite local empreendedora que, sob condições de competição com outros centros, estabeleceu nichos específicos de atividades que, bem sucedidas, originaram uma especialização produtiva na indústria ou em certos segmentos do setor terciário. A especialização produtiva acaba construindo símbolo identitário da cidade e, possivelmente, essas atividades passam a ser vistas como o resultado de uma ação de toda a cidade (CORRÊA, 2007, p. 31).

Cabe ainda destacar que não podem ser consideradas cidades médias aquelas que apresentam a concentração de suas atividades por controle/capital externos, “pois não possuem papel direto na gestão das atividades localizadas na cidade ou em sua hinterlândia regional” (CORRÊA, 2007, p.32).

E ainda, cidades integradas às dinâmicas metropolitanas não constituem cidades médias no sentido funcional, porque pertencem “a uma área urbana estruturada funcionalmente, com grau significativo de integração ou coesão interna” (SPOSITO, 2001, p. 627).

Logo, para entender a cidade média é necessário compreender o papel que esta desempenha na rede onde está localizada, bem como as relações que desenvolve com outras redes. Corrêa (2001) compreende a rede urbana como uma “organização do conjunto de cidades e suas zonas de influência”, onde o fluxo de bens, pessoas e serviços constituem em um reflexo social, “resultado de complexos e mutáveis processos engendrados por diversos agentes sociais” (CORRÊA, 2001, p. 424).

O direcionamento e redirecionamento dos fluxos podem determinar mudanças estruturais relevantes no espaço das cidades. Assim, Matos (2003) nos esclarece quanto aos aspectos que devem ser considerados na análise das redes, ressaltando que estas:

São espaços e subespaços em movimento. São lugares articulados por fluxos multivariados. Fluxos de pessoas, capitais, informações, idéias e culturas. As redes mais importantes estão carregadas de técnica e história social, sendo, portanto, construções dinâmicas relativamente duráveis. As redes urbanas, por exemplo, são depositárias de estruturas sociais pretéritas e futuras, tradicionais ou modernas, que

dão forma e sentido à vida de milhares de pessoas, famílias e instituições (MATOS, 2003, p. 16).

Matos e Braga (2005) reforça que as redes expressam múltiplas dimensões socioespaciais, urbanas e não-urbanas, que traduzem bem suas materialidades. Desta forma, Arroyo (2006) acrescenta que mediante à intensa circulação as cidades crescem ou estacam, e ainda mediante:

a sua capacidade para criar condições de fluidez e porosidade territorial, que elas conseguem ser ponto de confluência de diversos circuitos produtivos. É todo esse movimento, por sua vez, que lhes outorga uma vida de relações intensa. Não necessariamente esses atributos são exclusivos das metrópoles ou das grandes cidades, ao contrário, podem ser encontrados nas cidades médias e, inclusive, tornar-se um elemento de diferenciação entre elas (ARROYO, 2006, p. 81-82).

Santos (2004) coloca a fluidez contemporânea, baseada nas redes técnicas, como um dos suportes da competitividade e destaca que as cidades médias desempenham certo comando sobre a porção do território que as rodeia.

Embora a dificuldade de conceituação e classificação das cidades médias, o debate atual tem se envolvido com a leitura dos processos pelos quais passam essas cidades, como demonstração da relevância destas para a rede urbana brasileira.

1.3. O CENÁRIO DAS CIDADES MÉDIAS BRASILEIRAS

No contexto contemporâneo do processo de urbanização no Brasil, as cidades médias passaram por uma redefinição de seus conteúdos e papéis na rede urbana, pautada pela expansão do meio técnico-científico-informacional⁸, como aponta Santos (1985, 1994 e 1996).

A centralização de políticas públicas urbanas em cidades brasileiras de porte médio, na década de 1970, com os Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND's) proporcionou concretizar o desenvolvimento econômico e social dessas cidades, cabendo destacar que muitas dessas correspondem hoje a cidades médias. A princípio, com o intuito de gerar maior equilíbrio interurbano e urbano-regional, interromper o fluxo migratório na direção das grandes cidades e

⁸ O meio técnico-científico-informacional é definido por Milton Santos (2004) como “o meio geográfico do período atual, onde os objetos mais proeminentes são elaborados a partir dos mandamentos da ciência e se servem de uma técnica informacional da qual lhe vem o alto coeficiente de intencionalidade com que servem às diversas modalidades e às diversas etapas da produção”. Para Santos, essa união entre a ciência e a técnica vai dar-se sob a égide do mercado, que se torna global. Em função do incremento da técnica, ciência e informação, os espaços são requalificados e atendem, sobretudo aos interesses dos atores hegemônicos da economia, da cultura e da política e são incorporados plenamente às novas correntes mundiais. “O meio técnico-científico-informacional é a cara geográfica da globalização” (SANTOS, 2004, p. 234-239).

metrópoles, buscar maior eficiência para alguns ramos produtivos e atender a necessidade de multiplicação de postos avançados de expansão do sistema socioeconômico nacional (AMORIM FILHO e SERRA, 2001).

Nessa perspectiva, Esteves e Nogueira (2013) destacam que as cidades médias brasileiras, atualmente, apresentam uma crescente importância no cenário nacional em virtude de seus indicadores econômicos e sociais, que demonstram sua relevância como pontos de atração e influência decorrentes de atividades econômicas complexas, de origem agrícolas, industriais e de serviços diversos. Bessa (2005) acrescenta que essas cidades passam a abrigar:

variadas formas de capitais, inclusive com a entrada de capital internacional, sugerindo maior articulação com os circuitos do capitalismo mundial, à medida que representam novas áreas de atração de investimentos internacionais; e a demandar serviços especializados que incorporam os últimos avanços tecnológicos, a exemplo dos serviços de consultoria, propaganda, financeiros, dentre outros. Consequentemente, ampliam a oferta de emprego, sobretudo, de trabalho qualificado, transformando-se em cidades altamente competitivas (BESSA, 2005, p. 274-275).

Para Nogueira e Garcia (2007) as cidades médias vêm se tornando, em razão de seu ritmo de crescimento, o lugar de concentração da técnica e do trabalho intelectual, apresentando um fluxo crescente por parte das classes médias, como previsto por Santos:

são, crescentemente, *locus* do trabalho intelectual, o lugar onde se obtêm informações necessárias à atividade econômica. Serão, por conseguinte, cidades que reclamam cada vez mais trabalho qualificado, enquanto as maiores cidades, as metrópoles, por sua própria composição orgânica do capital e por sua própria composição orgânica do espaço, poderão continuar a acolher populações pobres e despreparadas (SANTOS, 2013, p. 136).

Desta forma, Amorim Filho e Serra (2001) destacam que estas cidades podem se colocar como alternativa considerável aos moradores de pequenas e grandes cidades, pois segundo os autores:

Aos moradores dos grandes centros, as vantagens que as cidades médias podem oferecer são inúmeras: menores índices de criminalidade; reduzido tempo de despendido para se ir ao trabalho; menores níveis de poluição atmosférica; aluguéis mais acessíveis e maior oferta de áreas verdes. Para o morador interiorano, essas cidades podem ser valorizadas pela oferta de emprego, pela existência de infraestrutura básica, pelas oportunidades de acesso à informação, e pelos melhores recursos educacionais. Enfim, pela existência de bens e serviços essenciais à ascensão material e intelectual de seus moradores (AMORIM FILHO; SERRA, 2001, p. 1).

É de se ressaltar ainda, o bom desempenho exercido pelas cidades médias enquanto local para se viver. Diversos fatores colaboram para o prospectivo cenário das cidades médias,

dentre eles, boas oportunidades de trabalho. A esse respeito, uma reportagem da Revista Exame de 07 de novembro de 2013, intitulada “as cidades médias dão show na hora de criar empregos”, apontou que um grupo de cidades brasileiras vêm se destacando além da média nacional:

São 48 cidades que, num intervalo de seis anos, de 2004 a 2010, tiveram crescimento econômico médio (medido pelo PIB) de 153%, no mesmo período, o PIB brasileiro cresceu 94%. Já o emprego formal subiu 39% em todo o país de 2004 a 2010, mas no grupo das médias ligeiras o incremento foi de 70%. Esses municípios são os principais expoentes de um conjunto de 133 cidades que, juntas, detêm 64% do poder de consumo no Brasil. Só as 48 maiores concentram 7% da população, respondem por 8,8% da riqueza gerada pelo país e empregam 7,7% do total de pessoas com carteira de trabalho assinada (REVISTA EXAME S/A, 2013).

A revista utilizou dados divulgados em setembro de 2013, pelo Ibope Inteligência, uma agência de pesquisas voltadas ao comportamento humano, a partir de uma base de dados do IBGE para os anos de 2004 a 2010. Na reportagem admite-se que a classificação utilizada foi a do recorte demográfico, cidades com 200.000 a 500.000 habitantes, ou seja, ainda existe uma associação equivocada quanto ao uso do termo cidades médias.

No entanto, sobre o assunto divulgado, Bessa e Soares apontam que as cidades médias apresentam “bons índices de qualidade de vida, relacionados à existência de fatores como cursos superiores, boas escolas de ensino fundamental e médio, hospitais especializados, bons índices de qualidade ambiental, centros de consumo e de lazer”, entre outros (BESSA & SOARES, 1999, p. 25-26).

Pereira (2002) acrescenta outras vantagens apresentadas sobre as cidades médias que, do ponto de vista da política e planejamento econômico, têm um papel importante no desenvolvimento urbano, por assim dizer que:

as mesmas têm potencial para desenvolver-se, funcionando como localidades alternativas às metrópoles para população migrante, dado que este fluxo populacional tende a diminuir a qualidade de vida nas metrópoles. Ao mesmo tempo, os centros urbanos médios geralmente requerem menores montantes financeiros para a solução de problemas habitacionais e suas extensões (luz, água, saneamento e transporte), quando comparados às grandes cidades, implicando numa maior eficiência dos recursos públicos (PEREIRA, 2002, p. 23).

No Brasil, como vimos, durante as décadas de 1970 e 1980, as cidades de porte médio, às quais originaram as atuais cidades médias, foram alvo de políticas públicas urbanas que redimensionaram seus papéis na rede urbana e ainda colaboraram para a produção do espaço urbano nestas cidades baseado em mudanças nos padrões de produção, consumo e qualidade de vida, impulsionadas pelo redimensionamento das atividades empresariais, em termos

econômicos, sociais e espaciais. Goiás está entre os estados que foram impactados por essas mudanças.

1.4. AS CIDADES MÉDIAS NO CONTEXTO GOIANO

As políticas públicas de interiorização do país, especialmente aquelas definidas pelo I PND (1970 a 1974) e II PND (1975 a 1979), que objetivavam a integração nacional e redução dos desequilíbrios regionais (ABLAS, 1985), atingiram sobremaneira a rede urbana em Goiás, de forma que anteriormente desarticulada, com pequena integração interna, passou a se tornar mais complexa e diferenciada, conferindo uma redefinição dos papéis urbanos de suas cidades (BESSA; SOARES, 1999).

A partir da década de 1970, o território goiano passou por um amplo processo de modernização no campo, que incorreu em novas tendências de urbanização e acentuação da importância de algumas cidades médias, que despontaram na função de intermediação entre os pequenos e grandes centros urbanos, atuando como entreposto e/ou local privilegiado de produção agrícola.

Além disto, de acordo com Bessa e Soares (1999), as cidades médias goianas apresentaram entre as décadas de 1970 e 1990, índices de crescimento populacional bastante expressivos. Segundo as autoras, a explicação reside no fato destas cidades apoiarem demandas da modernização da agricultura e do desenvolvimento industrial, advindas de dinâmicas externas como de regiões metropolitanas. Sendo bastante provável que os altos custos da terra urbana nas metrópoles tenham contribuído em parte com esse processo.

Esse aumento populacional em cidades médias de Goiás também reflete a dinâmica nacional deste mesmo período, onde se destaca um crescente desenvolvimento econômico pautado na implantação de uma base infra estrutural ligada aos transportes e às comunicações (BESSA e SOARES, 1999). Isso porque, como Santos (2013) ressalta, a articulação da rede urbana brasileira está associada à malha rodoviária, pois esta permite dispor de um modal de integração do território existente, conectando os locais de produção, distribuição e circulação de mercadorias como também aqueles que se destinam ao consumo.

Para Luz e Borges (2012), o sistema urbano em Goiás apresenta em seus extremos uma metrópole, Goiânia; e 227 pequenas cidades. No patamar intermediário encontram-se 18 cidades, subdivididas em três subespaços: sendo um grupo formado pelas cidades que abrangem as regiões metropolitanas de Goiânia (Aparecida de Goiânia, Trindade, e Senador Canedo) e a Região Integrada de Desenvolvimento do Entorno (RIDE) de Brasília (Águas Lindas, Formosa,

Luziânia, Valparaíso, Cidade Ocidental, Novo Gama, Planaltina e Santo Antônio do Descoberto). O outro, com 5 centros regionais (Caldas Novas, Goianésia, Itumbiara, Catalão e Jataí), que apresentam “economia pouco diversificada ou mesmo dependente de um determinado segmento econômico, por exemplo o turismo em Caldas Novas” (LUZ; BORGES, 2012, p. 320). O último subespaço inclui Rio Verde, situada na região Sudoeste do estado de Goiás, e Anápolis, no Centro Goiano (Ver Mapa 1), típicas cidades médias conforme descrição de Corrêa (2007, p.32), já exposto anteriormente.



Mapa 1 – Regiões de Planejamento de Goiás, 2014

Fonte: Instituto Mauro Borges - SEPLAN - GO, 2014.

Dentre os três tipos de cidades médias definidos por Corrêa (2007), Rio Verde caracteriza-se como “centro de drenagem de consumo e da renda fundiária”, devido a sua produção agropecuária e agroindustrial (ELIAS, 2007), e Anápolis como “lugar central”, funcionando com uma hinterlândia, que além de se situar entre as rodovias mais importantes de ligação de Goiás e do Brasil, situa-se entre as metrópoles regionais de Goiânia e Brasília, além disto porque se destaca na indústria de transformação e farmacêutica, comércio, serviços em geral e de logística (GARCIA, 2012).

Rio Verde, cuja população é estimada em 207.296 habitantes (IBGE, 2015), revelou sua vocação agroindustrial, principalmente a partir da década de 1970, por meio de incentivos financeiros e fiscais, que promoveram sua indústria e produção agrícola. A cidade está entre as maiores produtoras de grãos do Estado e apresenta forte pecuária bovina (ARRAIS, 2002).

Figura 1: Foto Aérea da cidade de Rio Verde – GO, 2016



Fonte: Prefeitura de Rio Verde, 2016.

O desempenho econômico de Rio Verde vinculado à incrementação do agronegócio e a instalação de grandes indústrias, promoveu a migração de pessoas e o avanço das áreas agrícolas. Nos últimos anos, a cidade tem vivido um processo de reestruturação urbana, com a construção de novos loteamentos e a instalação de equipamentos de grande porte de alcance regional, como um shopping center e um parque urbano. Por outro lado, percebe-se que o surgimento crescente de bairros periféricos, entre eles CHF's, e de novas centralidades têm

contribuído para a revisão da dinâmica urbana, questionando inclusive a vitalidade do centro tradicional, um fato não isolado, mas também comum em outras cidades, como em Anápolis.

1.5. ANÁPOLIS E SUA FORMAÇÃO COMO CIDADE MÉDIA

Luz (2010) afirma que historicamente, Anápolis se destaca no contexto regional pelo dinamismo econômico que apresenta e por sua localização estratégica. Sua origem remonta ao final do século XIX, quando em 1871 estabeleceu-se o povoado de Santana das Antas, que se transformou em freguesia no ano de 1873, depois, na vila com mesmo nome em 1887 e, por fim, na cidade de Anápolis em 1907.

A chegada da ferrovia em 1935, ocasionou à cidade sua intensificação como entreposto comercial, pois permitiu maior comunicação com a região sul do Estado, bastante influenciada pelo Triângulo Mineiro. Nas palavras de Polonial:

Anápolis foi duplamente beneficiada com a chegada da ferrovia. Primeiro, pela própria implantação da estrada de ferro, contribuindo para dinamizar a economia da região; segundo porque a cidade passou a ser ponto terminal dos trilhos, servindo como entreposto comercial na troca de mercadorias de vasta região do Estado de Goiás (POLONIAL, 2000, p. 56).

O referencial de Anápolis no contexto da logística de distribuição de mercadorias pelo Estado foi de tanta importância que lhe rendeu, no período da ferrovia, o título de “Manchester Goiana” (BARBOSA; TEIXEIRA NETO; GOMES, 2004), remetendo-nos a uma próspera cidade industrial inglesa.

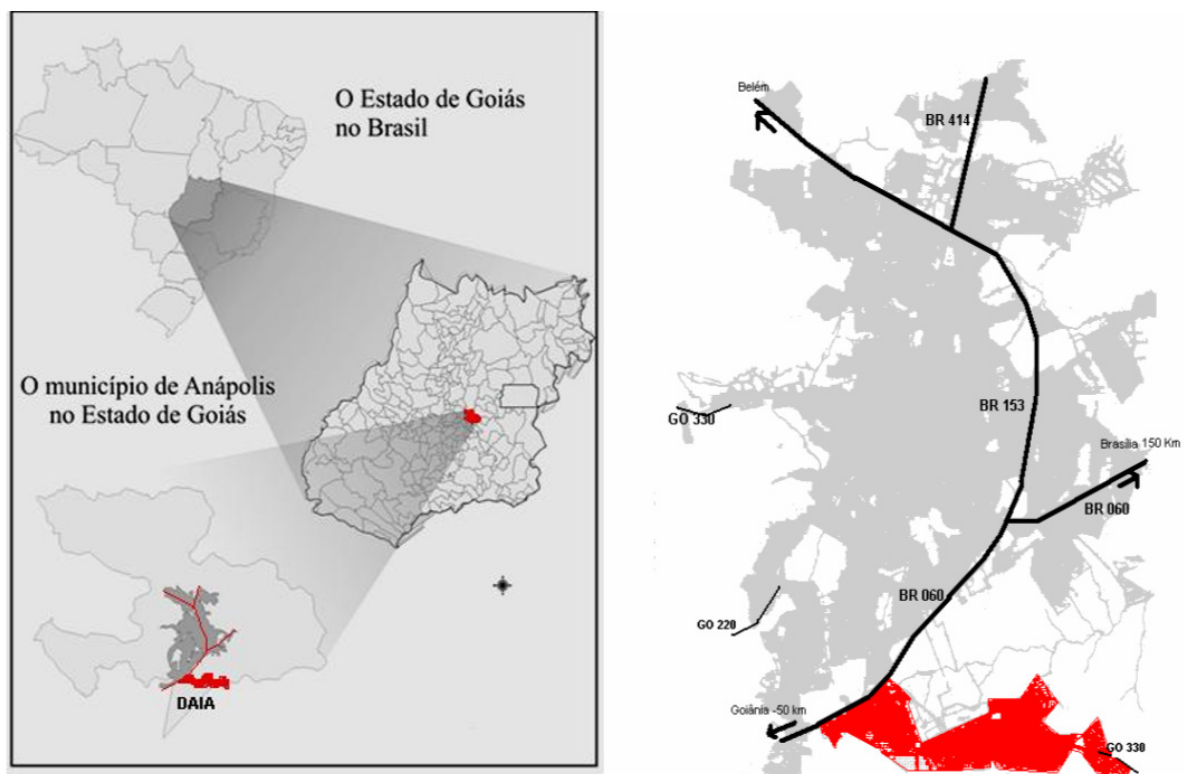
Compreender a importância de uma cidade média equivale a identificar o papel desempenhado por esta em sua região e na rede urbana. Neste sentido, a formação de Anápolis como intermediação entre cidades goianas, retoma entre outros fatores presentes ao longo de sua história, a construção de duas novas capitais no território goiano, que foram Goiânia (1937), capital estadual; e Brasília (1960), capital federal.

Durante o período de construção destas cidades, Anápolis se destacou pelo suporte oferecido, como relata Moura e Haddad (2014):

Como ponto final da estrada de ferro, posição que ocupou por muitos anos, era por Anápolis que chegavam as pessoas, as mercadorias e quase todo o material utilizado para construir essas novas cidades. Em suas olarias se produziam os tijolos que ajudaram a erguer os prédios de Goiânia e Brasília. Como importante suporte, Anápolis ainda fornecia carne, frutas, legumes e diversos serviços para os trabalhadores e especuladores que já habitavam a região do novo Distrito Federal: durante esta época (MOURA; HADDAD; 2014, p. 4).

Além disto, a construção e consolidação, no período militar, do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), criado em 1976, sendo o primeiro distrito industrial do Estado de Goiás; e a Instalação da Base Aérea de Anápolis (BAAN), contribuíram para maior dinamização da cidade, criando diferenciais em relação a outras cidades. Inclusive, de acordo com Barbosa, Teixeira Neto e Gomes (2004, p. 105) “Anápolis sempre desempenhou uma função comercial e industrial bem mais ativa do que todas as outras cidades goianas”.

Ainda nos dias atuais, Anápolis continua a desempenhar influência sobre o comando regional. Situada na região central de Goiás (ver Mapa 2), Anápolis possui posição privilegiada no escoamento de mercadorias, pois funciona como entroncamento para diversas importantes rodovias, entre elas a BR – 060 (que liga Brasília a MS), BR – 153 (conhecida como Belém-Brasília) e BR – 414 (ligação com o Norte do Estado). Além disso, na cidade encontram-se a estação final do ramal da ferrovia Centro Atlântica e o ponto inicial da Ferrovia Norte-Sul (LUZ, 2009).



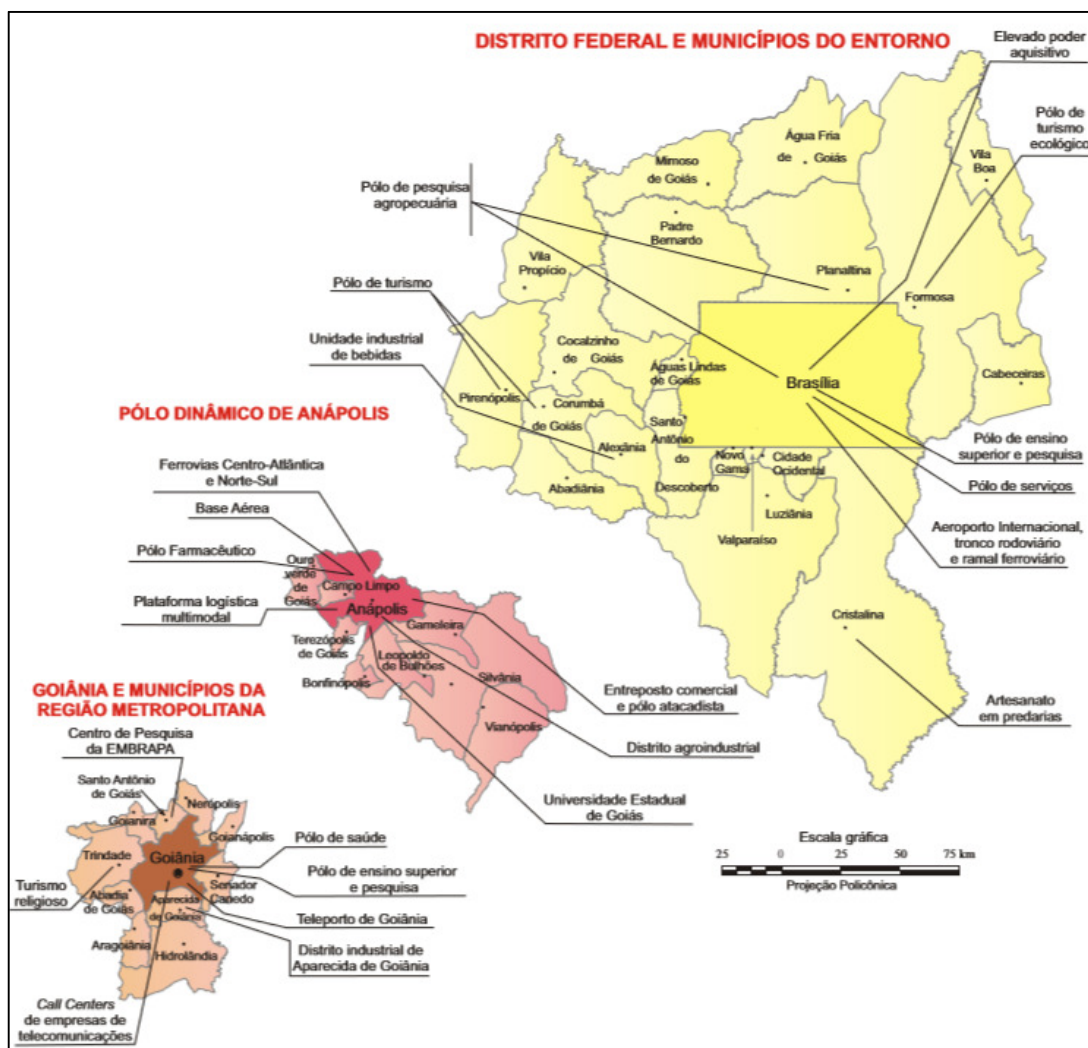
Mapa 2 – Localização de Anápolis e suas principais rodovias, 1999

Fonte: LUZ (2009)

A cidade compõe o Eixo de desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília, a região mais desenvolvida do Centro-Oeste, sendo que juntas estas cidades concentram mais da metade da

população da Região Centro Oeste e formam o terceiro mercado consumidor do país (ARRAIS, 2007). Interligado pela BR-060, esse Eixo tem Anápolis entre Goiânia e Brasília, tornando-a rota indispensável nesse trajeto.

O Mapa 3, a seguir, apresenta a área de influência das cidades que compõem o Eixo, ou seja, cidades próximas a Goiânia, Anápolis e Brasília, e que apresentam relacionamentos com estas, com base na análise dos fluxos de bens e serviços. Em questão, Anápolis se estabelece sobre os municípios vizinhos de Outro Verde de Goiás, Campo Limpo, Terezópolis de Goiás, Bonfinópolis, Leopoldo de Bulhões, Gameleira, Silvânia e Vianópolis.



Mapa 3 – Eixo de Desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília.

Fonte: Departamento de Estradas de Rodagem DER-GO. Mapa Rodoviário Estadual, 1999.

Por outra pesquisa, desenvolvida pelo IBGE^a (2007), sobre as Regiões de Influência das Cidades, aparecem como municípios articulados à Anápolis: Abadiânia, Alexânia, Campo Limpo de Goiás, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Gameleira de Goiás, Jesúpolis, Ouro

Verde de Goiás, Pirenópolis e São Francisco de Goiás; sendo que alguns destes também compõem a Região Metropolitana de Goiânia e a RIDE, como vimos pelo Mapa 3.

Segundo o IBGE (2015), atualmente, a cidade é a terceira maior do estado em número de habitantes, com população estimada em 366.491 habitantes. É também, a segunda maior em arrecadação de Imposto sobre circulação de mercadorias (ICMS) e a vigésima terceira do país na arrecadação de tributos federais (GARCIA, 2012).

Anápolis destaca-se como um importante centro logístico do Centro-Oeste, sendo que nos últimos anos tem atraído grandes investimentos por parte do governo estadual e federal, através de obras que devem intensificar essa atuação. Entre elas, a construção do Aeroporto de Cargas e a criação de uma Plataforma Logística Multimodal, que irá interligar os transportes rodoviário, ferroviário e aeroviário, com objetivo de facilitar o escoamento da produção do DAIA, um dos maiores pólos farmacêuticos da América Latina.

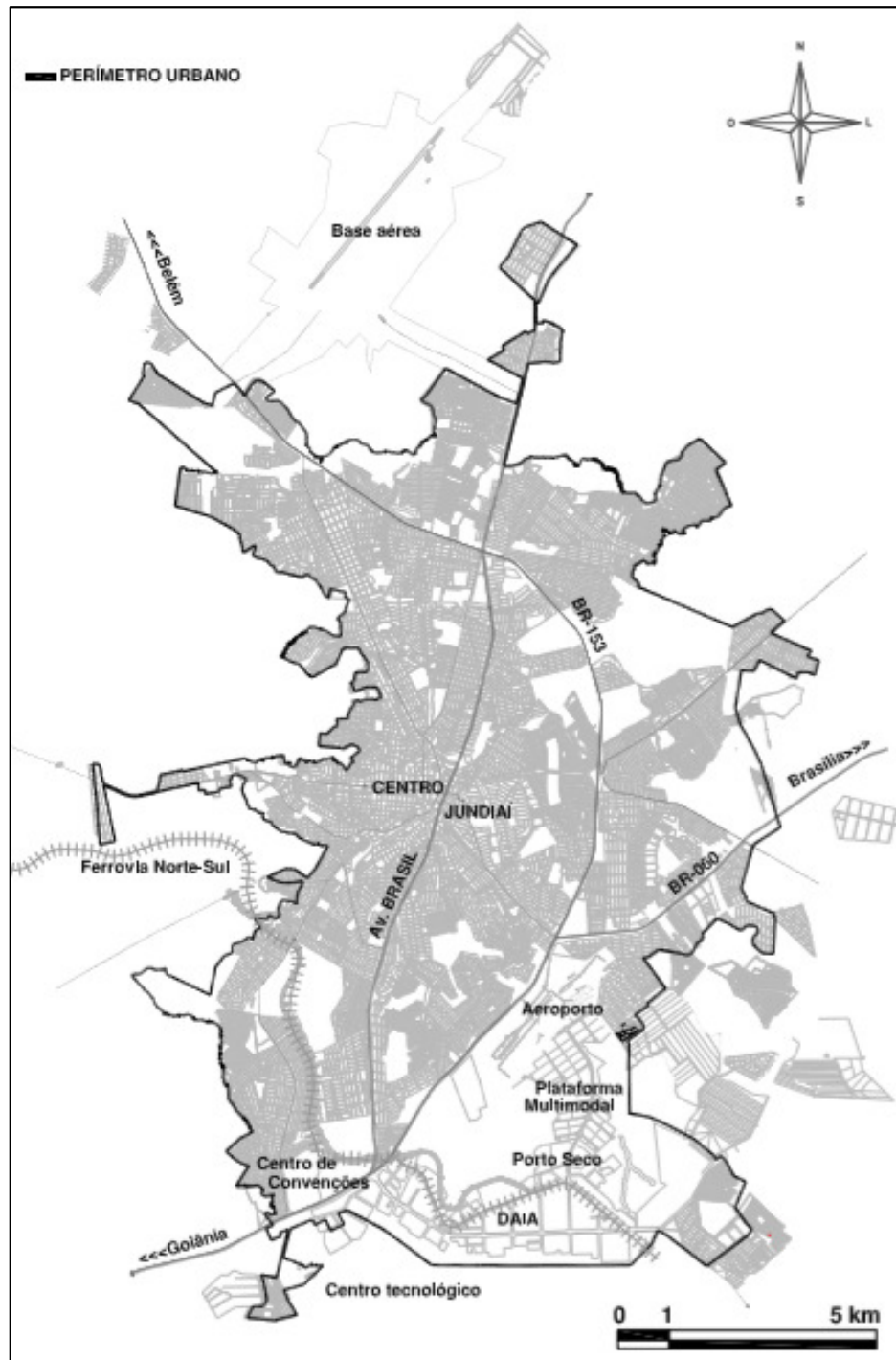
Figura 2 - Plataforma Logística Multimodal de Goiás em Anápolis, 2016



Fonte: SEPLAN, 2003.

A esta estrutura logística soma-se ainda, o Porto Seco de Anápolis (EADI - Estação Aduaneira Interior) destinado à armazenagem e à movimentação de mercadorias importadas, ou destinadas à exportação. A cidade também vive a expectativa da conclusão da obra do Centro de Convenções, próximo ao DAIA, e o início da construção do Parque Tecnológico, empreendimento previsto para ocupar 117 alqueires, que proporcionará maior instrumentalização no desenvolvimento de pesquisas diversas.

Atendendo às demandas de circulação urbana, a cidade passa por alterações em seu sistema viário, com reformulações nas principais avenidas, entre elas a Avenida Brasil, principal eixo norte-sul da cidade. O objetivo é implementar o Plano de Mobilidade Urbana, aprovado em 2014 pelo Ministério das Cidades e que prevê a criação de corredores exclusivos para o transporte público, além de ciclovias (Prefeitura Municipal de Anápolis, 2015).



Mapa 4 – Anápolis e sua estrutura urbana, 2014

Mapa Base: Prefeitura Municipal de Anápolis, 2014. Editado pela autora, 2016.

No contexto regional, Anápolis dispõe de serviços referenciais na área da saúde, uma vez que a cidade concentra os únicos hospitais especializados do interior do estado, de média e alta complexidade, que são: o Hospital de Urgência Dr. Henrique Santillo; a Santa Casa de Misericórdia; o Hospital Evangélico Goiano, o Hospital de Queimaduras e o Hospital Espírita de Psiquiatria (LUZ, 2009).

Outro aspecto relevante se refere à educação, principalmente de nível superior, pois na cidade encontram-se diversas instituições públicas e privadas, entre elas: a sede da Universidade Estadual de Goiás (UEG), o Instituto Federal Goiano (IFG), o Centro Universitário de Anápolis – UniEvangélica, que oferece mais de 5000 vagas; a Faculdade Fama, UniAnhanguera, entre outras.

Assim, Luz (2009), em estudo específico sobre Anápolis como uma cidade média, explica o sentido regional que a cidade adquire e aponta as características que tornam sua economia dinâmica:

A presença de uma estrutura comercial, atacadista e varejista, aliada a um setor de serviços que se expande, principalmente na educação superior, além do papel relevante que a cidade desempenha na área da saúde, contribuem para dinamizar a economia local, ao mesmo tempo, que promove a sua especialização e refuncionalização. Ademais, no setor de serviços, as atividades comerciais e a administração pública correspondem a 67,3% do número de empregos formais gerados em Anápolis, portanto, são fundamentais para estruturar a economia local (LUZ, 2009, p. 280).

Como vimos, Anápolis exerce com bastante influência, um importante papel de comando regional, devido à sua posição estratégica, crescente tecnificação e cientificação espacial (GARCIA, 2012). Fator que a projeta além do cenário regional para escalas mais amplas e a coloca na intersecção entre o local e o global (LUZ, 2010). Tal processo desencadeia um incremento populacional, e conseqüentemente, maior demanda por moradia, ocorrendo em interferências em sua estrutura urbana e no modo de produção do seu espaço urbano.

CAPÍTULO 02

2. NOVOS HÁBITOS DE MORAR E A AUTOSSEGREGAÇÃO

2.1. DA SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL URBANA A AUTOSSEGREGAÇÃO

A cidade enquanto espaço produzido socialmente constitui-se campo para as disputas sociais. Essencialmente heterogênea, sua produção considera o caráter não homogêneo dos homens que nela habitam. E através das relações de poder, a segregação socioespacial se apresenta como realidade construída e palpável, apreendida pelas diferentes formas de apropriação do espaço urbano: diferenças marcantes nas tipologias arquitetônicas, o valor diferenciado de troca e uso do solo urbano, os lugares de moradia e lazer das classes sociais de uma dada cidade, caracterizado por cada vez menos o convívio público.

A segregação socioespacial urbana altera a compreensão de uma dada estrutura espacial intraurbana, pois as desigualdades sociais se refletem pelo espaço urbano e as configurações resultantes delas diferem em função de cada contexto específico (VASCONCELOS, 2013, p.17).

O estudo da segregação urbana, entendida como “o processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros” (VILLAÇA, 2001, pg. 142), fundamenta seu conceito em distintas visões teóricas. Assim, Santos destaca que:

os estudos sobre a habitação no espaço urbano geralmente remetem à discussão da estrutura urbana. Farret (1985) assinala que a estruturação do espaço residencial intraurbano tem sido explicada predominantemente através de três escolas de pensamento: a ecológica, a econômica neoclássica e a econômica política, diferindo uma da outra de acordo com as teorias sociais que lhes dão suporte (SANTOS, 2013, 49).

Segundo a análise urbana desenvolvida pela Escola de Ecologia Humana de Chicago, através de Robert Park e Ernest Burgess, no início do século XX, “a cidade funcionava como um organismo vivo, na qual havia uma história de vida e aquele que melhor se adaptasse ao estilo de vida urbano conseguiria habitar as melhores áreas deste espaço” (NEGRI, 2008, p. 130). E a localização específica de determinado grupo social, dependia de afinidades raciais, étnicas ou de posição social (D’OTTAVIANO, 2008).

Sob outra vertente, os estudos da Sociologia Urbana Marxista dos anos 1960 e 1970, através de Castells (2000), Lojkin (1972) e Harvey (1980), a segregação é entendida como a expressão das desigualdades sociais urbanas a partir da apropriação desigual da terra, bens e serviços pelas diversas classes sociais. E assinalam a divisão social do espaço da cidade sob forte atuação do Estado, onde este seria o representante na defesa dos interesses das classes dominantes.

O Estado através de políticas públicas é capaz de acirrar a segregação existente entre uma classe e outra, fato bastante evidente no que se refere aos investimentos em equipamentos urbanos e infraestrutura básica (água, esgoto, asfalto, energia), feitos com maior frequência para privilegiar bairros nobres.

Neste raciocínio, de acordo com Villaça, o modelo de segregação predominante nas cidades brasileiras, é definido pela relação centro x periferia, onde “o primeiro dotado da maioria dos serviços urbanos, públicos e privados, é ocupado pelas classes de mais alta renda. A segunda, subequipada é longínqua, e ocupada predominantemente pelos os excluídos” (VILLAÇA, 2001, p. 143).

Os processos de produção do espaço urbano mais recentes, no entanto, têm provocado uma nova leitura dos padrões segregatórios, impactados principalmente pela criação de bairros autosssegados localizados na periferia da cidade, motivados pela integração a áreas verdes e maiores tamanhos de lotes, caracterizados pelo controle de acesso de entrada e sistemas de segurança privada. Caldeira (1997) afirma que:

Nas últimas décadas, a proliferação de enclaves fortificados vem criando um novo modelo de segregação espacial e transformando a qualidade da vida pública em muitas cidades ao redor do mundo. Enclaves fortificados são espaços privatizados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer ou trabalho. Esses espaços encontram no medo da violência uma de suas principais justificativas e vêm atraindo cada vez mais aqueles que preferem abandonar a tradicional esfera pública das ruas para os pobres, os "marginais" e os sem-teto. Enclaves fortificados geram cidades fragmentadas em que é difícil manter os princípios básicos de livre circulação e abertura dos espaços públicos que serviram de fundamento para a estruturação das cidades modernas (CALDEIRA, 1997, p. 155).

Caldeira (2000) ainda defende a substituição do centro rico *versus* periferia pobre, pela criação de um modelo *fractal*⁹, onde grupos sociais distintos estão próximos fisicamente, mas isolados por muros e sem interação entre si. Isto porque, a segregação urbana está ligada a uma forte expressão espacial da distância social e pode ser definida como “a tendência à organização do espaço em zonas de forte homogeneidade social interna e com intensa disparidade social

⁹ Modelo *fractal*, fragmentado, onde se tornam menos precisas as regiões segregadas da cidade.

entre elas, sendo esta disparidade compreendida não só em termos de diferença, como também de hierarquia” (CASTELLS, 2000, p.250).

Sobre isto, a Escola de Chicago já havia contribuído com a identificação de dois modelos de segregação: a “involuntária”, quando por forças externas o sujeito era obrigado a habitar ou deslocar-se de determinados espaços, e a “voluntária” quando o indivíduo iria habitar um determinado local da cidade por sua própria iniciativa. Nos dias atuais, Negri (2008) atribui essa decisão/localização, principalmente em função de fatores econômicos, ou seja, a distribuição dos indivíduos pelo espaço urbano depende do seu acúmulo particular de capital. Logo,

Morar em um bairro popular não depende somente de suas características culturais, étnicas ou raciais, mas da reprodução da força de trabalho que o capital precisa para reproduzir-se. A segregação não é simplesmente e somente um fator de divisão de classes no espaço urbano, mas também um instrumento de controle desse espaço (NEGRI, 2008, p. 35).

Este modelo de segregação voluntária refere-se a autosegregação, a iniciativa de moradia entre muros sob controle de acesso e segurança privada, sendo característica própria das médias e altas classes sociais, que visam:

reforçar diferenciais de existência e de condições de reprodução desses grupos por intermédio da escolha das melhores localizações no espaço urbano, tornando-as exclusivas em razão dos elevados preços da terra urbana e de suas amplas e confortáveis habitações” (CORRÊA, 2013, p. 43).

Ribeiro (2004) defende a localização territorial como reprodutora das desigualdades sociais interclasses e encontra em Santos (1987) apoio, pois o mesmo diz que:

Cada homem vale pelo lugar onde está; o seu valor como produtor, consumidor, cidadão depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação, até mesmo o mesmo salário, têm valor diferente segundo o lugar em que vivem: as oportunidades não são as mesmas. Por isso, a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está (SANTOS, 1987, p. 81).

No caso dos CHF's, principal forma de materialização da autosegregação, temos o *locus* onde “iguais” estão próximos de “diferentes”, sendo que as áreas periféricas desprovidas de equipamentos de infraestrutura urbana passam a ter uma outra conotação, seja ela imobiliária

ou de serviço valorizado. Habitar a periferia, desde que num bairro fechado protegido, pode ser visto como status, como determinante para a identidade de uma parcela da população.

Alguns fatores teriam contribuído de forma significativa para que a autoss segregação se intensificasse no Brasil nos últimos anos. Segundo Souza (2012, p. 197-198), considera-se:

1. Uma paisagem urbana crescentemente marcada pela pobreza e pela informalidade;
2. A deterioração das condições gerais de habitabilidade e qualidade ambiental nos bairros residenciais privilegiados e tradicionais;
3. A busca por uma maior “exclusividade” social;
4. Eventualmente, a procura de novos espaços residenciais que apresentassem amenidades naturais; e
5. O aumento objetivo da criminalidade violenta e de seus problemas associados a estratégias de sobrevivência ilegais (...), e também da “sensação de insegurança” vinculada, com maior ou menor dose de realismo, à criminalidade objetiva.

Nas cidades brasileiras, nos tempos atuais, o temor da vitimização possui uma alta capacidade de influenciar o cotidiano das pessoas, os padrões de circulação no espaço, no habitat e nas formas espaciais, em suma, constroem uma cidade dominada pelo medo, o que Marcelo Lopes de Souza denomina de Fobópole:

Fobópole é o resultado da combinação de dois elementos de composição, derivados das palavras gregas *phóbos* que significa “medo”, e *pólis* que significa “cidade”. Penso que a palavra condensa aquilo que tento qualificar como cidades nas quais o medo e a percepção do crescente risco, do ângulo da segurança pública, assumem uma posição cada vez mais proeminente nas conversas, nos noticiários da grande imprensa, etc., o que se relaciona, complexamente, com vários fenômenos de tipo defensivo, preventivo ou repressor, levados a efeito pelo Estado ou pela sociedade civil (SOUZA, 2008, p. 9).

Conforme Souza (2008), a autoss segregação das elites constitui-se em um escapismo e contribui para que tais classes se desvinculem da realidade, não exercendo uma cidadania solidária às populações de baixa renda e vivendo uma falsa realidade entre os muros dos condomínios fechados ou dos shopping centers:

A auto-segregação é uma solução escapista. Representa uma fuga e não um enfrentamento, muito menos um enfrentamento construtivo. Como tal, não passa de uma pseudo-solução. Se, de uma parte, os “condomínios exclusivos” prometem solucionar os problemas de segurança de indivíduos e famílias de classe média ou da elite, de outra parte deixam intactas as causas da violência e da insegurança que o nutrem (SOUZA, 2008, p. 73).

Para o referido autor, embora o tema da insegurança pública seja recorrente e com intensidade particular nas grandes cidades, cidades médias também vão assumindo papel de destaque nesse cenário.

Para Barcellos & Mammarella (2007), outro fator impulsiona o cercamento de uma parte da cidade, seria a ineficiência e declínio dos espaços públicos. Obviamente, esta visão parte de um discurso elitista:

O cercamento voluntário que ocorre nos condomínios fechados seria uma resposta ao declínio dos espaços públicos nas cidades contemporâneas. Tal urbanização feita de enclaves privados é ainda entendida como uma secessão de elites que se opõem ao sistema de redistribuição que caracterizaria uma sociedade de “bem-estar”, tendo como pressuposto, de um lado, que a provisão pública de serviços é ineficiente e, de outro, que a construção do espaço é reveladora ou espelha as relações sociais (BARCELLOS, MAMMARELLA, 2007, p. 07).

Atualmente, os CHF's constituem um produto imobiliário em crescente expansão. Como vimos, o discurso do medo e da insegurança urbana vêm direcionando a busca por um morar sob controle, ou seja, o local da habitação passou a requerer outros artefatos, principalmente nas áreas de segurança, lazer e consumo. Pode-se dizer que “os novos anseios e ideais urbanos de moradia não se limitam mais à casa como propriedade particular, mas se estendem à privatização de seu entorno” (MELGAÇO, 2012, p. 82).

Apesar de poderem ser agrupados em diferentes tipologias, os CHF's possuem na sua essência a mesma origem, já que são frutos de um discurso similar utilizado pelas empresas imobiliárias através das amplas mídias para difundir a existência de um modelo ideal de moradia, onde a compra do produto não corresponde apenas ao lote, mas como disserta Caldeira:

correspondem à versão ideal desse “novo conceito de moradia”, um ideal em relação ao qual as outras formas menos completas são sempre medidas. Supõe-se que os condomínios fechados sejam mundos separados. Seus anúncios propõem um “estilo de vida total”, superior ao da cidade, mesmo quando são construídos dentro dela (CALDEIRA, 2000, p.265).

A ampla aceitação dos CHF's está associada à mudança de concepção da centralidade no âmbito urbano. Sobre isto, Sposito (2013) em estudo específico sobre os CHF's no âmbito das cidades médias discute a relação de centralidade na cidade, onde nossa percepção tem sido alterada pelo desenvolvimento dos meios de transporte e o modo de medição das distâncias, através do tempo.

2.2. NOVOS CHF'S NO BRASIL: UMA ADAPTAÇÃO DE VELHOS MODELOS

A autossegregação por meio dos CHF's, caracterizados pelas moradias unifamiliares, cercadas por muros e controle de acesso, surgiu no Brasil em meados da década de 1970. De caráter originalmente metropolitano, este modelo de segregação social possui sua origem em outras experiências internacionais.

O modelo europeu de urbanização, sobretudo o francês, predominou no Brasil durante o século XIX e início do XX. A partir dos anos 1920, com a propagação dos automóveis e principalmente a partir do fim da Segunda Guerra Mundial, passou a vigorar o padrão norte-americano, baseado no transporte por automóveis e na expansão periférica das grandes cidades (D'OTTAVIANO, 2008, p. 36).

O subúrbio como local de moradia da classe média iniciou na Inglaterra no final do século XVIII, apresentando “mudança das noções de centro e periferia, separação dos locais de trabalho e moradia, ea criação de novas formas de espaço urbano com segregação de classes sociais e de função (moradia, comércio, indústria, etc)” (D'OTTAVIANO, 2008, p. 37).

Segundo D'ottaviano (2008), o que antes era um local marginalizado passou a ser referência de moradia da elite, com seus castelos e vilas construídos em meio ao verde do campo. Neste modelo excluía-se: atividades industriais, comércios de grande porte e residências para moradores de classe baixa. Estes novos bairros foram construídos em grandes áreas periféricas, de fácil acesso por carruagens privadas e baixo valor de mercado. Além disto, propunham um novo estilo de vida.

Sob a égide de um novo estilo de vida, fortaleceu-se também a moradia suburbana no contexto norte americano¹⁰. Impulsionadas por um processo de forte crescimento, as cidades norte-americanas, a partir dos anos 1850 e 1860, expandiram-se rumo ao subúrbio criando bairros residenciais segregados, cujas propagandas remetiam a “bairros-jardins” (D'OTTAVIANO, 2008).

Neste momento, a intensa propagação deste tipo de moradia tornou-a bastante acessível, fazendo com que as classes mais abastadas adotassem medidas com características segregacionistas e de exclusão. Surgem as *gated communities* (comunidades com barreiras),

¹⁰ Para o entendimento da realidade norte-americana em relação especificamente à expansão dos condomínios fechados, sugere-se a leitura em: Abrahamson (1996) – *Urban Enclaves: identity and place in America*; Blakely & Snyder (1999) – *Fortress America: gated communities in the United States*; Jackson (1985) – *Crabgrass Frontier: the suburbanization of the United States*; Low (2003) – *Behind the gates: life, security and the pursuit of happiness in fortress America*; e McKenzie (1994) – *Privatopia: homeowner associations and the rise of residential private government*.

uma espécie de associação de moradores que regulamentavam e normatizavam o acesso e uso desses bairros, que tornaram-se modelo de parcelamento urbano nos anos 1960 e 1970. (MCKENZIE, 1994 *apud* D’OTTAVIANO, 2008).

Segundo Rolnik (1999), desde o início do século XX já se produzia loteamentos privados no Brasil, mas seu auge acontecera nos anos 1950. Com traçados sob influência dos ideais ingleses do século XIX, mas com “concepção, desenho e execução tão degradadas que conseguem mascarar as fontes originais da idéia” (SANTOS, 1981, p. 11).

No entanto, os primeiros CHF’s surgem em São Paulo e no Rio de Janeiro somente no começo da década de 1970. Voltados para as classes alta e média, são empreendimentos afastados da área urbanizada contínua, como um típico subúrbio elitizado, fechados ao uso público (BARBOSA, 2008).

Sobre isto, Caldeira destaca: “no final dos anos 1970, alguns empreendimentos de luxo, isolados, introduzem este tipo de ocupação periférica rica, cujos exemplares construídos estariam mais próximos das *new towns* e *edge cities* americanas (CALDEIRA, 2000, p. 161-163).

Tramontano e Santos (2000) em estudo sobre a produção da habitação contemporânea urbana brasileira, fazem um paralelo entre referências históricas comumente associadas à produção dos CHF’s: as vilas operárias; o modelo da “cidade-jardim”, de Ebenezer Howard; e os subúrbios norte-americanos. Para os autores, as três modalidades apresentam limitações quando relacionadas aos atuais CHF’s, no entanto:

A referência aos subúrbios norte-americanos é, sem dúvida, a mais forte. Apesar de divergências [...], a vontade de viver em conjunto com seus pares é coincidente, e o desenho da implantação e do agenciamento interno das unidades tangenciam-se: a proibição de muros entre as unidades, a aplicação nas fachadas de elementos formais de repertórios estilísticos datados historicamente, e os espaços interiores possivelmente compartimentados são comuns aos dois casos (TRAMONTANO; SANTOS, 2000, s/p.).

Em comum, o aspecto mais evidente é o de negação relativa da cidade. Os muros, inexistentes nos primeiros subúrbios norte-americanos, cercam os conjuntos contemporâneos. “Grades e sistemas sofisticados de segurança mostram uma forma de organização que expressa segregação, discriminação social e distinção” (TRAMONTANO; SANTOS, 2000, s/p.). Além disso, a propagação de novos hábitos e novos conceitos de moradia.

2.3. CHF'S: NOVOS HÁBITOS DE MORAR

O fenômeno da autossegregação revela uma perspectiva crescente rumo à individualidade do sujeito e a autonomia de suas ações, fatos que absorvidos contribuem para a formação de um novo estilo de vida e novos hábitos de morar.

O estilo de vida do indivíduo de acordo com Lang (1994) está relacionado com seu nível econômico, social e intelectual. Desta maneira, as regras que as pessoas adotam e os comportamentos específicos que elas tendem a apresentar em determinados ambientes são produtos de suas condições, que por sua vez interferem diretamente no seu padrão de comportamento, moradia, etc. De acordo com Santos:

A questão do espaço habitado pode ser abordada, segundo um ponto de vista biológico, pelo reconhecimento da adaptabilidade do homem, como indivíduo, às mais diversas altitudes e latitudes, aos climas mais diversos, às condições naturais mais extremas. Uma outra abordagem é a que vê o ser humano não mais como indivíduo isolado, mas como um ser social por excelência. [...] O fenômeno humano é dinâmico, e uma das formas de revelação desse dinamismo está, exatamente, na transformação qualitativa e quantitativa do espaço habitado” (SANTOS, 2014, p.41-42).

Diversas terminologias estão sendo empregadas para se referir a este novo modelo de morar nas cidades contemporâneas: “novos hábitos”, “novos habitats”, “novos conceitos de morar”, “novos estilos de vida”, “novos modos de morar”, “novos modos de viver”. Isso porque as recentes formas de apropriação do espaço urbano na contemporaneidade implicam novas formas de encarar o fenômeno do habitar.

A dinâmica territorial da cidade revela o surgimento de novas configurações de habitat urbano, entre elas destacam-se os CHF's. Para Caldeira, estes “condomínios exclusivos” ou “enclaves fortificados” não constituem um fenômeno isolado, mas sim uma forma nova de segregação à medida em que se colocam como uma “versão residencial” que impacta na maneira como “as pessoas das classes média e alta vivem, consomem, trabalham e gastam seu tempo de lazer” (CALDEIRA, 2000, p. 258).

Além de causar impacto sobre o modo de vida de seus usuários, podemos dizer também que o morar nestes empreendimentos ainda revela valores sociais sobre seus moradores, como afirma Melgaço:

Por serem locais de moradia, eles trazem consigo forte conteúdo simbólico, pois a casa diz muito sobre quem a habita. A escolha por residir em locais cercados e vigiados revela estilos de vida, opções políticas e inquietações dos moradores que os ocupam. Dentre as várias razões que levam os compradores a optarem pelos

condomínios destacam-se o desejo de exclusividade, a distinção social, os imóveis amplos, o “contato com a natureza” e a preocupação com a segurança (MELGAÇO, 2010, p. 141).

Neste raciocínio, o livro “A poética do espaço”, de Gaston Bachelard, é um clássico no estudo sobre o sentido do morar, revelando o caráter simbólico capaz de moldar nossa percepção sobre os espaços. Neste sentido, a casa adquire significado além do plano físico, mas relaciona-se com as experiências que marcam a alma do indivíduo, através da sua memória, suas lembranças, traz um significado que transcende à materialização de seus espaços. Para o autor, o conceito de habitar, portanto, alcança o imaginário, carrega sensibilidade individual (BACHELARD, 1988).

A partir deste entendimento de Bachelard, podemos encarar que morar em um CHF pode trazer múltiplos significados, à medida em que o “habitar” sugere uma experiência individual moldada por um contexto social. Marcadamente, a sociedade atual se vê impactada pela redefinição das relações de espaço e tempo, onde “os novos meios de transporte e armazenagem de pessoas, informações e bens, que a sociedade desenvolve e disponibiliza para organizações e indivíduos, permite a estes uma certa emancipação de limites espaciais e temporais” (ASCHER, 2010, p 37).

Neste contexto, Di Felice (2009) atualiza o sentido de habitar, dando-lhe conotação mais ampla por considerar os novos contextos da sociedade contemporânea. Na concepção do autor, o habitar se estabelece como uma prática comunicativa, onde a experiência habitativa e de percepção sensorial do espaço sofre alterações a partir das revoluções tecnológicas, ou seja, os adventos midiáticos e a internet questionam as próprias concepções sobre a relação entre o sujeito e o ambiente. A interação do indivíduo com o espaço urbano correlaciona-se com sua maneira de habitar.

Tal conceito se aplica ao presente estudo à medida em que o habitar extrapola recortes pré-estabelecidos de espaço, sobrepõe os limites concretos da casa. Neste sentido, as discussões referentes ao habitar revelam que esse termo deve aproximar-se do vivido, ou seja, da vida cotidiana. Carlos (2007, p. 93) assinala que o habitar envolve vários níveis e planos de apropriação, “mas a apropriação dos lugares da cidade, para a realização concreta da vida, se orienta e se transforma em função das estratégias da reprodução social no espaço a partir da habitação”. Assim, a autora observa que o habitar também implica nas ações que articulam planos e escalas, que incluem o público e o privado.

De acordo com Padua (2015), um dos conteúdos essenciais propostos por essa urbanização voltada para a realização do plano econômico é a destituição do habitar para a

afirmação do habitat. O habitar não carrega somente o sentido de morar a cidade, mas de realizar as potencialidades da vida urbana, sendo que a expansão dos CHF's questiona a vivência urbana e imprimem novas relações:

A programação da vida se intensifica na separação dos espaços-tempos de realização da vida cotidiana, na qual o espaço público e a rua se atrofiam como espaços de sociabilidade espontânea e os circuitos condomínio-escola, condomínio-trabalho, condomínio-compras passam a programar o movimento da vida cotidiana, estabelecendo o bairro e a vida de bairro como meros pontos de passagem e pseudoespaços do uso, da apropriação, da identidade (VOLOCHKO, 2015, p. 117).

A autossegregação tende a promover a exclusividade, a busca de distinção social pelos de fora e a homogeneidade social com os de dentro dos CHF's. Por este motivo, a crítica a este modelo de ocupação. Com a promoção dos CHF's, as formas de interação social e o convívio em espaços públicos na cidade aberta tendem a perder seu sentido na contemporaneidade.

A sociabilidade imposta por este tipo de produção do espaço baseia-se na fragmentação profunda da vida cotidiana, vivida em espaços/tempos específicos, a moradia, o trabalho e o tempo livre e, entre esses espaços-tempos, o deslocamento de carro pela cidade, reduzindo a rua a local de passagem, negando o espaço público como local de sociabilidade. O espaço público, lugar por excelência da experiência urbana, nessa perspectiva é o lugar a ser evitado, o lugar da violência, da sujeita, da pobreza (PADUA, 2015, p. 91).

Padua (2015) defende o surgimento de uma nova sociabilidade, ligada à moradia e ao consumo de uma classe com maior poder aquisitivo, criando novas desigualdades no lugar, apontando a segregação como forma de sociabilidade, a do não encontro, do evitar o diferente. Sobre isto, Bauman (2001) alerta para o senso de civilidade:

A principal característica da civilidade é a capacidade de interagir com estranhos sem utilizar essa estranheza contra eles e sem pressioná-los a abandoná-la ou a renunciar a alguns dos traços que os fazem estranhos. A principal característica dos lugares “públicos, mas não civis” [...] é a *dispensabilidade dessa interação*. Se a proximidade física não puder ser evitada, ela pode pelo menos ser despida da ameaça de “estar juntos” que contém, com seu convite ao encontro significativo, ao diálogo e à interação (BAUMAN, 2001, p. 133) [grifo do autor].

Segundo Ascher, na sociedade moderna, os indivíduos convivem incessantemente com a possibilidade e necessidade de escolhas, sejam estas relacionadas a aspectos de trabalho, consumo, religião ou ao próprio corpo. Sendo que esta pluralidade de escolhas, que dependem de seus próprios recursos, gera “perfis” de vida e de consumo, cada vez mais diferenciados (ASCHER, 2010, p. 38).

Para Simmel (*apud* Koury, 2010) a formação dos estilos de vida está relacionada à questão do processo de individualidade na sociedade. O autor aborda este tema através do conceito de liberdade individual, que foi promovido pelo desenvolvimento social na expansão do sistema capitalista a partir do século XIX, e indica, sobretudo, a cidade e a realidade urbana como *locus* específico dessa liberdade.

Interessante como Ascher (2010) descreve este raciocínio, reforçando a importância da globalização neste processo:

A globalização, associando sociedades locais diversificadas em um mesmo processo produtivo, amplia a diferenciação social através de uma diferenciação territorial. Ela contribui também para uma diferenciação cultural, pois no mesmo movimento em que parece “homogeneizar” as práticas e status sociais, difundindo os mesmos objetos, as mesmas referências e quase os mesmos modos de organização, a globalização amplia de forma inédita, o espectro sobre o qual os indivíduos, grupos e organizações podem realizar suas escolhas e desenvolver suas particularidades (ASCHER, 2010, p. 40).

Podemos dizer ainda, que na visão do morador, habitar o CHF é um símbolo de prestígio e status social, além disso significa garantia de maior segurança, homogeneização social da vizinhança, valorização da natureza e infraestrutura de qualidade para seu lazer. Padua (2015), em estudo sobre a metrópole de São Paulo, comenta a ressignificação da vida social a partir de empreendimentos fechados:

Sobretudo nos projetos dos grandes condomínios residenciais é expressiva a tentativa de promover um “novo modo de viver” na metrópole. Os condomínios passam a ser temáticos, dedicados ao lazer, ora à sustentabilidade e ao discurso do verde, ora ao esporte e às atividades físicas, com inúmeros espaços internos especializados, desde espaços dedicados exclusivamente às crianças pequenas a praça contemplativa e *spa* com hidromassagem (PADUA, 2015, p. 89).

E acrescenta:

Aliados aos equipamentos presentes dentro do próprio condomínio, é oferecido ao morador uma grande gama de serviços de lavanderia, personal training, pet shop, motorista, aluguel de filmes etc., a serem consumidos. Ou seja, propõe-se uma vida na qual se precisa o menos possível sair do condomínio, pois ele satisfaz grande parte das necessidades cotidianas dos moradores logicamente com um custo adicional para esses serviços (PADUA, 2015, p. 89).

Caldeira (1997) também relata algumas percepções obtidas sobre empreendimentos em São Paulo. E destaca inclusive o forte apelo exercido pelos anúncios destes:

Pretendendo dispensar a cidade, os condomínios fechados tentam ser tão independentes e completos quanto possível, oferecendo os mais variados

equipamentos para uso coletivo, que os transformam em uma espécie de clubes sofisticados. Nos anúncios, os equipamentos coletivos prometidos dentro dos condomínios fechados parecem ser ilimitados — de farmácias a salas de bronzamento, de bares e saunas a salas de balé, massagem e esgrima, hortas a bibliotecas, piscinas e solário a tabacarias e salas de vídeo. Tais anúncios também oferecem uma extensa gama de serviços. Deixando de lado a segurança, eis alguns dos serviços mencionados nas propagandas: psicólogos e professores de ginástica para recreação das crianças, aulas de todo tipo e para todas as idades, organização de atividades esportivas, jardinagem, criação de pequenos animais, médicos, centros de massagem, preparo de comida congelada, administração doméstica, cozinheiras, faxineiras, motoristas, lavagem de carros, transporte e até empregados para fazer compras de supermercado. Se a lista não se encaixa nos seus sonhos, não se preocupe, pois "tudo o que você solicitar" também pode ser arranjado (CALDEIRA, 1997, p. 160).

Por trás dessas novas formas de habitar, produzir e se entreter, que tendem para a dispersão da cidade, encontram-se transformações sociais e econômicas das famílias, modificações no modo de estruturação do tempo e na expansão da cultura urbana. Tudo isto associado às melhorias dos transportes e das comunicações, que alteraram o significado das distâncias e as próprias formas de habitar e de ocupação do território.

2.4. CHF'S: CONCEITOS E DEFINIÇÕES

A etimologia da palavra 'condomínio' tem origem no latim: *cum* ligado ao termo *dominum* que significa, em português, 'domínio', caracterizando uma propriedade conjunta, em que duas ou mais pessoas são titulares de algo que não pode ser dividido, concedendo a cada condômino uma parte ou fração ideal do objeto (PINASSI, 1999).

Segundo Caldeira (2000), esta nova forma de habitação se estrutura em cinco elementos básicos: 1) segurança, 2) isolamento, 3) homogeneidade social, 4) equipamentos e 5) serviços; de modo a corresponder aos anseios de vida atual e a imagem de status das classes mais altas.

Na literatura sobre o assunto, diversas são as terminologias utilizadas para se referir a esta modalidade de habitação: condomínios fechados, condomínios horizontais, loteamentos fechados, condomínios urbanísticos, condomínios exclusivos, bairros fechados, condomínios especiais, ilhas fortificadas, enclaves fortificados, entre outras.

No universo de estudo internacional, os CHF's também recebem nomes variados: *gated community*, nos Estados Unidos, *ensemble ou quartier résidentiel fermé*, na França, *fraccionamiento cerrado*, no México, *barrio privado*, na Argentina, *condomínio privado*, em Portugal. No entanto, cabe destacar que de lugar em lugar, as alterações também podem se

referir à forma, o tamanho, os serviços oferecidos e as razões do fechamento (CAPRON et al, 2006; BILLARD; CHEVALIER; MADORÉ, 2005 *apud* SPOSITO^a, 2013.).

No Brasil, a utilização do termo ‘condomínio horizontal fechado’ é bastante popular e fortemente explorada pelo setor imobiliário. Assim, nesta dissertação, optou-se por utilizar esta terminologia. Ademais, seu conceito corresponde aos anseios desta pesquisa, tendo sido definido por Barros:

Portanto, os condomínios horizontais fechados podem ser definidos como um conjunto de moradias horizontais, sob forma de residências unifamiliares, podendo ou não haver comércio e serviços em suas mediações, acesso restrito e privado de seus moradores. Possuem como característica físico-espacial a presença de barreiras físicas que os rodeiam, além de acesso único e restrito passível de autorização prévia, com sistema de segurança pessoal e eletrônico, e seus moradores são expostos a regras de convívio social. Indicada a definição a ser adotada, segue a descrição desse tipo de moradia procurando expor as suas principais características (BARROS, 2012, p. 19).

Interessante como dependendo do contexto de inserção, estes empreendimentos vão assumindo características diferentes. No caso dos condomínios exclusivos, por exemplo, formam-se verdadeiros complexos urbanísticos, muitas vezes agrupam diversos outros CHF’s menores. Além disto, agregam usos além do residencial, destinando lotes a áreas comerciais e institucionais, sendo comum encontrarmos integrados nestes empreendimentos: shoppings centers, supermercados, hotéis, clubes e outros equipamentos.

Como exemplos característicos, temos: o complexo Alphaville/Tamboré, nos municípios de Baueri e Santana de Parnaíba – SP (GUERRA, 2013); o Alphaville Lagoa dos Ingleses, na região metropolitana de Belo Horizonte – MG (MENEZES, 2009); em o *Swiss Park*, em Campinas - SP (MELGAÇO, 2012); entre outros.

Sobre este último exemplo, o autor Lucas Melgaço descreve em estudo sobre o caráter de privatização dos CHF’s em Campinas, o complexo urbanístico *Swiss Park* como a resposta para “o anseio por uma cidade ideal e exclusiva”. E detalha:

Inaugurado em 2006, o Swiss Park é um conjunto de dezenove loteamentos, sendo dois comerciais e dezessete residenciais. Num total de cinco mil lotes, quando finalizado, ele comportará uma população de 35 mil pessoas. Em 2010, dos doze loteamentos colocados à venda, onze já haviam sido totalmente vendidos, o que mostra o grande interesse por esse tipo de moradia (MELGAÇO, 2012, p. 86).

A temática que envolve os CHF’s vem sendo discutida em estudos de diferentes áreas de abordagem: análises do ponto de vista sociológico do fato se retratando aos moradores, as motivações para escolha deste tipo de habitação, o medo e a insegurança urbana (CALDEIRA,

2000); sob o enfoque jurídico onde se discutem os aspectos de legalidade destes empreendimentos (SARMENTO FILHO, 2012), e inúmeros outros que investigam as relações com o urbano, com ênfase nas metrópoles.

2.5. CHF'S E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM CIDADES MÉDIAS

Embora o fenômeno dos CHF's tenha assumido um caráter universal, acredita-se que no âmbito das cidades médias há aspectos que são peculiares a determinado grupo de cidades e/ou singulares a uma ou a outra. Por este motivo, importantes estudos têm sido desenvolvidos a fim de compreender o fato em diferentes cidades médias, entre os quais se destacam: SPOSITO (2013) em Marília, Presidente Prudente e São Carlos – SP; (ESTEVES; NOGUEIRA, 2013) em Divinópolis-MG, RODRIGUES (2006) em São José do Rio Preto; e FRANÇA; OLIVEIRA; FERREIRA, (2012), em Montes Claros-MG.

As cidades médias apresentam particularidades quanto ao porte, população e constituição do espaço urbano em relação às metrópoles. Por este fato, a formação dos CHF's também se apresenta de maneiras divergentes pelo espaço urbano e sob diferentes modalidades. Conforme coloca Caldeira, os CHF's são flexíveis: devido “ao seu tamanho, às novas tecnologias de comunicação, organização do trabalho e aos sistemas de segurança, eles são espaços autônomos, independentes do seu entorno” (CALDEIRA, 2000, p. 259).

Nas metrópoles, há uma tendência de que os CHF's sejam instalados afastados do centro, em localidades que possibilitem a integração com áreas verdes, grandes extensões territoriais que proporcionem a criação de lotes maiores do que em áreas já consolidadas, e principalmente que sejam servidas por vias de trânsito rápido. Em contrapartida, nas cidades médias, os CHF's priorizam a localização no espaço intraurbano, com forte ligação com o centro tradicional, em referência a uma conexão e pertencimento à cidade.

Esse maior distanciamento do centro original nas metrópoles, surge em resposta às necessidades do morar metropolitano da elite, que busca se ausentar dos problemas urbanos, tais como: poluição do ar e sonora, precarização das construções e marginalização do centro, falta de segurança, congestionamentos, etc.

Em Goiânia, metrópole goiana com 1.448.639 habitantes (IBGE, 2007), os CHF's surgiram no mesmo período do contexto nacional, após a década de 1980. Na década seguinte, um jornal de grande circulação no Estado de Goiás veiculou uma matéria sobre tais empreendimentos:

Longe da poluição sonora e ambiental dos centros urbanos, os condomínios horizontais surgem como um achado, principalmente para os habitantes do Centro-Oeste, a maioria com raízes no interior e que preferem viver mais próximos ao chão, do que nas alturas de um condomínio vertical (O Popular, 29 de abril de 1995, p. 13).

Devido às maiores distâncias enfrentadas pelo morador metropolitano desta tipologia habitacional os CHF's passam a adotar outros usos além do residencial. Neste raciocínio, Sposito (2013) faz a seguinte análise, onde nas metrópoles:

o tamanho da área urbana e do mercado, bem como o preço da terra, tornam interessante, e muitas vezes necessário, que as iniciativas de áreas residenciais fechadas incluam áreas comerciais e de serviços (para citar dois exemplos, podemos fazer referência a Alphaville e a Tamboré, na área metropolitana de São Paulo (Sposito, 2013, p. 122).

A incorporação de tais áreas comerciais e de serviços ao conceito dos CHF's metropolitanos contribuem para a criação de uma “cidade dentro da cidade” (Santos^a, 1994), pois favorecem a autonomia de seus moradores. O Complexo Alphaville Barueri (Figuras 3 e 4), pioneiro no Brasil, retrata bem essa modalidade ao agregar além do uso residencial, cujos lotes partem de 600 m², áreas destinadas a indústrias, comércio e serviços. Para maior compreensão do projeto, sugere-se a leitura em Guerra (2013), que descreve um pouco a grandiosidade deste empreendimento:

Existem atualmente em Alphaville e Tamboré 24 agências bancárias, 17 escolas, 5 universidades, 20 igrejas/templos, 70 restaurantes, 4 shopping centers, 7 supermercados e duas unidades de atendimento médico: o Medical Care e a Unidade Avançada Albert Einstein. Ao todo, são 23 edifícios comerciais e 46 residenciais (GUERRA, 2013, p. 81).



Figuras 3 e 4: Empreendimento Complexo Alphaville Barueri – SP

Fontes: Revista Veja SP online, 2015; e Alphaville Imóveis Barueri, 2009.

Como vimos, em uma metrópole os CHF's podem assumir grandes proporções e construir um “universo particular” capaz de trazer grande independência de outras regiões, do contrário, poderia torna-se inviável, em função dos longos deslocamentos e congestionamentos até os locais mais centrais da cidade.

Contrapondo este cenário, reduzindo o tamanho e a complexidade, Sposito (2013) apresenta os CHF's em cidades médias: menores e mais integrados às áreas consolidadas já existentes, como exemplos destas estruturas: o Condomínio Residencial Reserva em São Carlos-SP e o Condomínio Residencial Verana Parque Alvorada em Marília-SP:

Figuras 5 e 6 respectivamente: Condomínio Reserva em São Carlos – SP e Condomínio Residencial Verana Parque Alvorada em Marília-SP.



Fontes: Site Mitula Imóveis, 2016; e Site Olx, 2016, respectivamente.

A autora Sposito (2013), em seu livro *Espaços fechados e cidades*, publicado em 2013, apresenta seu estudo sobre a temática, desenvolvendo uma abordagem a cidades médias paulistas: Marília, Presidente Prudente e São Carlos; diferenciando o padrão dos CHF's encontrados nestas cidades, e relacionando-os ao fato de se situarem em cidades médias, por compreender que:

as distâncias menores e as melhores condições de deslocamento, em função de trânsito menos intenso, possibilitam que o consumo de bens e serviço não esteja integrado aos espaços murados dos empreendimentos residenciais (SPOSITO, 2013, p. 122).

Em se tratando de distâncias menores nas cidades médias, cabe discutir também que a referência de centralidade e a compreensão de perto e longe vem se alterando de forma significativa em função do desenvolvimento dos meios de transporte automotivo e pelas novas tecnologias de informação e comunicação (NTICs), pois respectivamente, favorecem a decisão

quanto aos trajetos na cidade e substituição de deslocamentos antes necessários (SPOSITO, 2013).

Por essa relativização quanto às localizações e percepção de centralidade, os CHF's podem vislumbrar sua implantação em diversas regiões da cidade, dando outro caráter à periferia. Porém, a descontinuidade do tecido urbano segue de maneira diferente em cidades médias, como mostra o estudo apresentado por “Espaços fechados e cidades”, desenvolvido em cidades médias paulistas (Marília, Presidente Prudente e São Carlos), onde Sposito (2013) conclui que:

em Marília, ela não chega a implicar um distanciamento efetivo dos que optam por esses espaços residenciais fechados, tanto porque são segmentos sociais automotorizados, como pelo fato de que a cidade não é tão extensa que sejam grandes as distâncias a serem percorridas entre a periferia, agora mais complexa, e os centros, tanto o principal, quanto os “shopping centers” e outros eixos comerciais. Essa é sem dúvida, uma das especificidades do processo de produção do espaço urbano em cidades médias, [...] (SPOSITO, 2013, p.108).

Na formação dos núcleos periféricos emergentes, segundo Silva (2011) os shopping centers possuem um papel fundamental. No caso das metrópoles, funcionam como “nós”, importantes referências regionais como centros de consumo. Por outro lado, o autor cita que:

nas cidades médias, a escala territorial torna a presença de um ou dois grandes shopping centers como definidora da centralização de toda a cidade e da região, sendo pelo contrário da questão metropolitana, um elemento que reforça os maiores deslocamentos cotidianos, já que consumidores da cidade e da região passarão a frequentar aqueles espaços, ainda que residam a distâncias de acima de 10 ou 20 km (SILVA, 2011, s/p).

Para viabilizar esses deslocamentos o uso do automóvel é essencial. Por isso, no estudo de Sposito (2013) constatou-se através de entrevista a moradores de CHF's informações sobre a renda familiar mensal, além disso, constatou-se que a autossegregação em cidades médias tem custos bem menores em relação às áreas metropolitanas:

As distâncias a serem percorridas nas cidades não são grandes, o que tem rebatimento no número de veículos por família para atender as demandas de deslocamento e as despesas correspondentes a eles; os gastos com mão de obra na manutenção cotidiana do imóvel (empregados domésticos, jardineiros, limpadores de piscinas, serviços de reforma, etc.) são também menores em cidades médias; as taxas de condomínio relativamente baixas, mesmo quando comparadas às cobradas nas edificações de vários pavimentos nas mesmas cidades, também indicam que há diferenças entre esses espaços urbanos e os metropolitanos [...] (SPOSITO, 2013, p. 289).

Nesta perspectiva, inserir o estudo dos CHF's em Anápolis significa tratar dessa singularidade na esfera de particularidades que se observam na produção do espaço urbano das cidades médias brasileiras. Entendendo que estas não são apenas menores demográfica e territorialmente que as metrópoles, mas, sobretudo, menos complexas em suas estruturas espaciais, tanto na esfera política como na produção e representação de valores e práticas sociais.

CAPÍTULO 03

3. AUTOSSEGREGAÇÃO NO ESPAÇO INTRAURBANO EM ANÁPOLIS

“Anápolis, a cidade com maior índice de otimismo em relação ao futuro no país”.

(Globo Repórter, novembro de 2013).

A frase denota satisfação e expectativa em relação à cidade de Anápolis. Essa reportagem apresentada pelo *Globo Repórter*, em novembro de 2013, apresentou os resultados de uma pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) que destacou o município como forte gerador de empregos, com a maior expectativa de vida e crescimento, além de qualidade de vida do país. A nota para a felicidade futura foi 8,76 numa escala de 0 a 10.

Aspectos como longevidade, renda e educação, fazem com que Anápolis, com índice igual a 0,737; se situe na faixa de Alto Desenvolvimento Humano (IDHM entre 0,700 e 0,799), segundo dados do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD, 2010). Este resultado é superior ao atingido por Goiás e pelo Brasil, como exposto pela Tabela 1:

Tabela 1 – Índice de Desenvolvimento Humano (IDHM) de Anápolis, Goiás, Brasil, 2010

Índice de Desenvolvimento Humano	
Anápolis	0,737
Goiás	0,735
Brasil	0,727

Fontes: PNUD 2010; Atlas Brasil, 2013.

Dados do IPEA, FJP (Fundação João Pinheiro) e PNDU (2010), apresentados pelo Atlas Brasil (2013), revelaram que Anápolis entre os anos de 1991 a 2000 apresentou taxa de crescimento IDHM de 42,28%. O mesmo estudo apontou ainda que sua população urbana atingiu 98,25% em 2010, com 69,92% da população na faixa etária entre 15 e 64 anos. Destacou também que a renda *per capita* média de Anápolis cresceu 71,78% nas últimas duas décadas. Além disso, em 2010 quase 100% dos domicílios possuíam água encanada, energia elétrica e coleta de lixo.

Com os bons resultados apresentados, de acordo com dados do IBGE entre 1991 e 2016, Anápolis viveu nas últimas duas décadas um aumento de 55% no número de habitantes, como expõe a Tabela 2, a seguir:

Tabela 2 – População de Anápolis de 1991 a 2016

Evolução Populacional de Anápolis						
Ano	1991	1996	2000	2007	2010	2016
População	239.378	263.259	288.085	325.544	334.613	370.875

Fonte: IBGE: Censo Demográfico 1991, Contagem Populacional 1996, Censo Demográfico 2000, Contagem Populacional 2007 e Censo Demográfico 2010 e 2016.

Segundo Luz (2009), a qualidade de vida da população seria, entre outros fatores, o motivo da atratividade e a justificativa para este se inserir como o município goiano mais dinâmico do interior do Estado. Destaca-se que o crescimento populacional, conseqüentemente, acarreta maior demanda por moradias, que incorre na expansão da área urbana e efetivos serviços de infraestrutura.

3.1. OS ESPAÇOS DO MORAR E A DINÂMICA URBANA ATUAL

Santos (2004) afirma que o espaço é fruto da acumulação desigual dos tempos, tendo seu reflexo visível muitas vezes, através dos problemas urbanos que se encontram intrínsecos ao espaço e escancarados nas paisagens das cidades. A produção desse espaço é “decorrente da ação de agentes sociais concretos, com papéis não rigidamente definidos, portadores de interesses, contradições e práticas espaciais que ora são próprios de cada um, ora são comuns” (CORRÊA, 2014, p. 41). Entre esses agentes estão:

o Estado, como aquele que exerce dominação política; o capital, com suas estratégias objetivando sua reprodução continuada [...]; os sujeitos sociais que, em suas necessidades e seus desejos vinculados à realização da vida humana, têm o espaço como condição, meio e produto de sua ação” (CORRÊA, 2014, p. 64).

A cidade, portanto, deve ser entendida como o elemento gestor da espacialidade, pois seus agentes sociais determinam, de acordo com os seus interesses, a organização e o desenvolvimento da sua estrutura urbana, em particular, aqueles que atuam diretamente sobre a influência do poder do capital. Sobre isto Cunha (2009) destaca que:

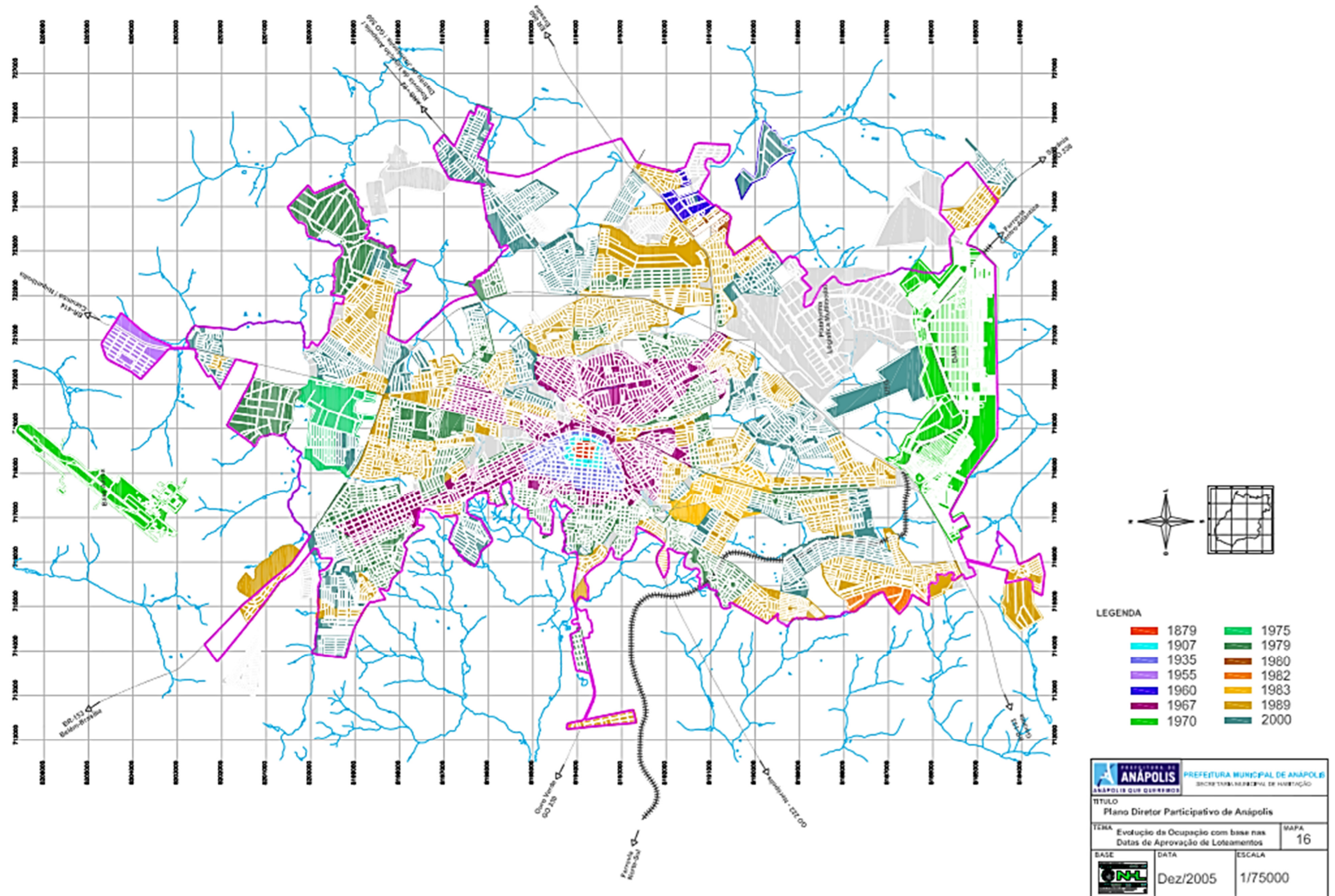
a participação dos agentes do setor imobiliário no processo de determinação e utilização da terra produz: uma monopolização do uso da terra; uma apropriação por parte dos mesmos sobre a renda, que gera uma valorização do mercado de terras; e, por último, a produção de uma diferenciação no espaço e nas condições das moradias, que é fruto do monopólio e da valorização da terra. (CUNHA, 2009, p. 49).

A ocupação do território anapolino ocorreu, inicialmente, de forma não planejada. Em torno de uma área central, estabeleceram-se residências, serviços e comércio, e os grandes atacadistas. Os loteamentos circunvizinhos, que surgiram posteriormente, formaram junto com este centro, uma área de ocupação consolidada, predominantemente residencial, com mais de 70% dos lotes ocupados (Diagnóstico do Plano Diretor de 2006).

Sobre a aprovação de novos loteamentos em Anápolis, Freitas (2013) apresentou artigo com dados de 1950 até os anos 2003, onde destacou o percentual atingindo a cada década e os relacionou com elementos históricos relevantes para o município. Assim, afirma o autor que:

- De 1950 e 1960, ocorreu o maior crescimento de novos loteamentos, representando um aumento de 36,04%, creditando o fato à influência da construção de Brasília.
- De 1961 a 1970, constatou-se a menor taxa de crescimento, significando 3,95%, fato que pode estar relacionado ao incremento exagerado de lotes oferecidos na década anterior e a proximidade com Brasília e Goiânia, áreas com capacidade grande de receber migrações.
- De 1971 e 1980, o acréscimo percentual chegou a 17,51%, devido a chegada da Base Aérea de Anápolis e depois, a criação do distrito agroindustrial de Anápolis (DAIA).
- De 1981 e 1990, o aumento significou 22,03% dos lotes aprovados, crescimento relacionado aos investimentos do governo estadual na cidade, em especial a infraestrutura urbana, a criação do programa de industrialização do estado denominado (FOMENTAR), em 1982, e o início da duplicação da rodovia BR-060 Goiânia-Anápolis (1987), concluída em 2000.
- De 1991 a 2003, o acréscimo foi de 21,46%, período que coincide com a inserção da cidade como pólo da indústria químico farmacêutica e sua afirmação como cidade universitária.

O mapa 5, a seguir, mostra a evolução da ocupação do território de Anápolis, com base nas datas de aprovação dos loteamentos. Nota-se o maior crescimento da cidade na direção leste, além da concentração de novos loteamentos às margens das BR-153, anel viário que corta a cidade no sentido norte e sul, e BR-060, que liga a cidade às capitais Goiânia e Brasília.



Mapa 5 – Evolução da ocupação com base nas datas de aprovação, Anápolis.

Fonte: Diagnóstico do Plano Diretor de Anápolis (2006).

A estrutura urbana, segundo Sposito (2001) é a combinação dos diferentes usos de solo pela cidade, compreendendo as atividades econômicas, as funções residenciais e de lazer. Em Anápolis, seu crescimento econômico, segundo Bernardes e Soares Júnior (2007), com base no Diagnóstico do Plano Diretor de 2006, teria ocorrido sem o devido controle e, por isso, provocado uma dispersão de suas atividades urbanas: comerciais, industriais, habitacionais, institucionais e de lazer.

Os autores ainda alertam que a “expansão espraiada com grandes vazios urbanos, prejudica significativamente a compatibilização entre as formas de produção, distribuição, consumo e as atividades de habitar e recrear” (BERNARDES; SOARES JÚNIOR, 2007, p. 6).

Complementarmente, Luz (2009) destaca que o processo de crescimento na cidade acompanhou a expansão dos eixos comerciais e a descentralização da atividade comercial. Entende-se por eixos comerciais: “ruas ou avenidas que, por constituírem importantes vias de acesso aos principais bairros, a circulação nelas concentrada provoca intenso movimento diário de pessoas que se desloca de um ponto a outro da cidade, atraindo para si lojas comerciais” (DUARTE, 1974, p. 86).

Assim, Luz (2009) afirma que Anápolis apresenta quatro grandes áreas comerciais. São elas: a região central, a Grande Vila Jaiara, ambas com forte representação comercial; o Bairro Jundiaí, voltado principalmente à serviços de saúde; e a Av. Brasil, sendo ao norte representada pelo comércio da construção civil e ao sul, por revendedoras de automóveis e grandes atacadistas. Com base na concepção de eixo comercial, anteriormente citada, observa-se que a Av. Pedro Ludovico também se insere nesse contexto, apresentando forte potencial para o comércio varejista diversificado.

Garcia (2012), em estudo sobre a dinâmica urbana recente em Anápolis, defendeu a existência de centralidades voltadas para públicos diferentes, sendo o Bairro Jundiaí (Figura 7) uma centralidade destinada à classe abastada, com produtos sofisticados; e a Vila Jaiara (Figura 8) voltada para as classes populares. Outras centralidades são os hipermercados e os shopping centers, esses num total de dois: o Brasil Park Shopping, ao lado da rodoviária e o Anashopping, no alto da Av. Universitária, na região Norte.

Figura 7: Parque Ipiranga, Bairro Jundiá – Anápolis.



Fonte: SkyscraperCity, 2016.

Figura 8: Av. Fernando Costa, Vila Jaiara – Anápolis.



Fonte: SkyscraperCity, 2016.

De acordo com Araújo Sobrinho (1998), foi a partir das décadas de 1970 e 1980 que Anápolis passou a apresentar uma maior diversidade econômica e intensidade de fluxos em diferentes regiões. A região central não teria absorvido essa dinamicidade, justamente pelas limitações de seu traçado urbano.

O crescimento acelerado deixou suas marcas na cidade. A falta de planejamento urbano incorreu em péssimas condições de mobilidade urbana, principalmente ao transporte público, que dispõe de um único terminal urbano, onde todos os ônibus coletivos iniciam e finalizam suas viagens. Localizado no centro da cidade, estes ônibus são obrigados a circular pela região com ruas estreitas.

Problemas como congestionamentos no trânsito, poluição sonora e do ar, aumento da criminalidade, e outros que se assemelham aos enfrentados pelas áreas metropolitanas, são vividos no cotidiano de Anápolis. Além disto, há carência por espaços culturais e de lazer. Diversos fatores contribuem para a formação da dinâmica urbana da cidade, sendo que:

Em Anápolis, a entrada de capitais empresariais internacionais, seja no ramo da agricultura ou mesmo da indústria farmacêutica, causou novos arranjos territoriais na sua configuração interna. Além disso, a migração, a valorização de imóveis, a crescente verticalização, a periferação, a polinucleação, além de dinamizar o mercado, o consumo e o comércio, gerou o fortalecimento da classe burguesa e o controle das mesmas sobre áreas específicas da cidade, forjando a segregação sócio-espacial (GARCIA, 2012, p. 62).

Segundo Luz (2009), embora perceba-se a complexificação dos problemas habitacionais, o setor da construção civil ampliou sua atuação na cidade nos últimos anos. A maior oferta de empreendimentos imobiliários diversificados vem se destacando, principalmente, na ampliação da verticalização e o lançamento de CHF's. Sobre este último, trata-se de uma categoria em crescente ascensão, tendo se intensificado a partir dos anos 2000. A recente propagação desses empreendimentos pelo território da cidade denota uma tendência global da promoção e difusão de habitações autosssegadas. O morar autosssegado em Anápolis, no entanto, se mostra bem anterior, como veremos a seguir.

3.2. VIVER ENTRE MUROS: A AUTOSSEGREGAÇÃO EM ANÁPOLIS

A origem da autosssegregação em Anápolis tem relação com a história de seu desenvolvimento urbano e econômico. A chegada da Base Aérea na cidade, na década de 1970, trouxe consigo a primeira modalidade residencial horizontal totalmente isolada, a Vila dos Oficiais da Aeronáutica. De acordo com RIBEIRO (2003), a vila foi implantada em 1973, um conjunto de casas criado para moradia exclusiva de militares à serviço da Base Aérea de Anápolis.

A vila dos oficiais, assim comumente conhecida, localiza-se na parte Norte da cidade, abrangendo uma área aproximada de 15 hectares. O condomínio abriga 93 residências, divididas em quatro modelos distintos, além de clube privativo e extensa área verde (Figura 9). As Figuras 10 e 11 demonstram os aspectos das edificações e a ausência de muros entre elas, além do clima pitoresco representado pelos bancos nas portas das casas.

Figura 9 – Implantação da Vila dos Oficiais da Aeronáutica – Anápolis.



Fonte: Google Earth, 2016.

Figuras 10 e 11 – Vila dos Oficiais da Aeronáutica – Anápolis.



Fonte: PAAN- Prefeitura da Aeronáutica de Anápolis, s/data.

Nos anos seguintes foram construídas ainda a Vila dos Sub-oficiais e Vila dos Sargentos, localizadas em ampla área de uso militar no bairro Anápolis City. São comumente conhecidas por Vila dos Sargentos I e II, onde na segunda foram implantadas unidades verticalizadas, conforme mostra a Imagem 12 e ao fundo as unidades térreas, separadas pela Avenida Eng. Geraldo de Pina, tendo, portanto, acessos independentes (Figuras 13 e 14).

Figura 12: Vista Aérea da Vila dos Sargentos I e II – Anápolis.



Fonte: SkyscraperCity, 2016.

Figuras 13 e 14: Guarita de entrada das Vilas dos Sargentos I e II, respectivamente - Anápolis.



Fonte: Autora, 2015.

Tanto as vilas dos Oficiais da Aeronáutica, dos Sub-Oficiais e dos Sargentos têm em comum¹¹ seu perímetro fechado por muros, controle de acesso bastante rigoroso e estão disponíveis à moradia apenas para servidores da Base Aérea. Constituem-se, portanto, em um CHF na essência descrita por Caldeira (2000), citado no capítulo 2, item 2.4.

No bairro Andrancel Center, situado em região central próximo a rodoviária da cidade, formou-se outro modelo de autoss segregação. Aprovado como loteamento aberto em 1975, teve

¹¹ Sobre isto, ver Ribeiro (2003).

por iniciativa de seus moradores no ano de 1986 (RIBEIRO, 2003), todo seu contorno cercado, as ruas do bairro fechadas e guaritas de segurança instaladas (Figuras 15 e 16).

Figuras 15 e 16: Guarita de entrada em ruas do bairro Andracel Center – Anápolis.



Fonte: Autora, 2015.

Como veremos no item 3.3 deste capítulo, os loteamentos fechados constituem-se de tipologia de CHF ilegal, no entanto, prática comum em diversas cidades. Em Anápolis, depois do fechamento de ruas no bairro Andracel Center, fato semelhante se impôs nos bairros Anápolis City Iª Etapa e Cidade Jardim.

Figuras 17 e 18: Ruas fechadas no bairro Anápolis City e Cidade Jardim, respectivamente - Anápolis.



Fonte: Autora, 2015 e Street View, 2015; respectivamente.

Situados em áreas nobres da cidade, nestes bairros, as construções apresentam características construtivas que denotam um perfil econômico elevado de seus moradores: sobrados em sua maioria, fachadas ajardinadas, pinturas atualizadas, etc. Além disto, o traçado urbano das vias remete ao modelo das cidades-jardins de Ebenézer Howard, através dos *cul-de-sac* (Figura 19), uma espécie de bolsão, que permite o retorno no final da via fechada/interrompida.

Figura 19: Vista aérea do bairro Cidade Jardim – Anápolis.



Fonte: Google Earth, 2016.

A partir dos anos 2000 ampliaram-se as tipologias de habitação autosssegurada na cidade com a implantação do Residencial Gabriela (Figura 20), Residencial Florença (Figura 21) e posteriormente o Residencial Turmalinas. Estes são exemplos de conjuntos habitacionais fechados que surgiram de glebas remanescentes na malha urbana, em contexto urbano bastante consolidado. Os empreendimentos são cercados por muros ou grades, preveem ruas internas privativas e são vigiados por sistema de segurança próprio. Além disto, as casas em seu interior formam um ou mais modelo padrão, já construídas e entregues pelas respectivas construtoras.

Figuras 20 e 21: Guarita de entrada dos Residenciais Gabriela e Florença, respectivamente - Anápolis.



Fonte: Autora, 2015.

Na mesma modalidade surgiram outros CHF posteriormente, como o Residencial Caminho das Águas em 2005 (Figura 22), constituído por 33 sobrados de alto padrão e área

verde integrada; e o Residencial San Marco em 2004 (Figura 23), conjunto com 66 casas térreas de 3 quartos, situado no bairro Anápolis City.

Figuras 22 e 23 respectivamente: Residencial Caminho das Águas e Residencial San Marco – Anápolis.



Fontes: SkyscraperCity, 2009 e Autora, 2015, respectivamente.

Entregue em 2010, o Residencial Sol Nascente (Figuras 24 e 25) encontra-se situado às margens da BR-060, apresentando 104 casas térreas e área de lazer com piscina e quadra poliesportiva.

Figuras 24 e 25: Residencial Sol Nascente, Anápolis.



Fontes: Construtora Emisa, 2010 e Mitula Imóveis, 2016, respectivamente.

Ainda em construção, em 2010 foi lançado o Condomínio Residencial Villa Lobos (Figuras 26 e 27), que prevê lotes privativos com 200,00m² e casas integradas de 2 ou 3 quartos, destinando-se a um público com menor poder aquisitivo. O CHF encontra-se situado em região mais afastada, na direção Norte da cidade, próximo à Base Aérea.

Figuras 26 e 27: Condomínio Residencial Villa Lobos, Anápolis.



Fonte: Autora, 2015 e Folder de vendas, 2011.

Também nos anos 2000 foi lançado o Condomínio Residencial *Sunflower* (Figura 28), o primeiro condomínio fechado de lotes em Anápolis. O empreendimento de alto padrão foi construído pela Elmo Engenharia e ganhou o “Prêmio Top Imobiliário” de 2003, na categoria “Melhor Condomínio Horizontal de Lotes do Estado de Goiás”, concedido pelo Sindicato dos Condomínios e Imobiliárias de Goiás (SECOVI-GO), além do Prêmio de melhor empreendimento imobiliário da cidade, no ano de 2002, concedido pelo jornal “O Anápolis”.

Instalado às margens da Avenida Brasil Sul, o CHF apresenta 246 lotes residenciais, um lote comercial, mais área de lazer.

Figura 28: Condomínio Residencial *Sunflower* – Anápolis.



Fonte: SkyscraperCity, 2012.

Seguido pelo Residencial *Sunflower*, vários outros empreendimentos da mesma ordem começaram a se despontar na cidade, como o Condomínio Residencial Anaville (Figura 29),

com a primeira etapa aprovada em 2007 e a segunda em 2012; o Condomínio Residencial Belas Artes, aprovado e comercializado em 2013 (Figura 30); o Condomínio Residencial Gran Trianon aprovado em 2014 (Figura 31), mas ainda em fase de construção; e outros.

Figura 29: Condomínio Residencial Anaville – Anápolis.



Fonte: SkyscraperCity, 2012.

Figuras 30 e 31: Portão de entrada e guarita do Condomínio Residencial Belas Artes e Condomínio Residencial Gran Trianon – Anápolis, respectivamente.



Fontes: Autora, 2015 e Grupo Confiança, 2014, respectivamente.

3.3. ASPECTOS LEGAIS E QUESTÕES JURÍDICAS DOS CHF'S

De acordo com a Lei Federal nº. 6.766/79 de parcelamento do solo, “loteamento é a subdivisão de gleba em lotes destinados a edificação” (art. 1º), sendo necessário à sua realização a abertura de novas vias de circulação, o prolongamento de existentes ou até modificações no traçado urbano, a fim de que se integrem o novo loteamento e o já existente. Outra exigência é o destino de um percentual da gleba como área pública, onde serão construídos equipamentos

urbanos e comunitários, tais como praças, postos de saúde, escolas (MAIA, 2006).

Os “loteamentos fechados” são os loteamentos tradicionais, aprovados pela LF Nº. 6766/79, que por iniciativa do loteador ou de uma associação de moradores, circundam área residencial com muros e implantam guarita de segurança com controle de acesso, onde pelo sistema de condomínio participam da divisão de despesas.

Em loteamentos fechados, o muro é o elemento marcante que caracteriza a segregação espacial, e incorpora inclusive espaços públicos para uso privado, como é o caso das ruas internas e áreas verdes. Tal dinâmica pode comprometer o senso de coletividade da cidade “aberta”. Segundo MAIA (2006, p. 166), “a produção da cidade contemporânea a partir dos loteamentos fechados configura-se na negação do espaço público, no aniquilamento da rua, da praça, do encontro, da convivência”.

A prática de fechamento de espaços públicos pelo setor privado é inconstitucional, pois comete-se uma irregularidade do ponto de vista urbanístico e de cerceamento do direito público, como trata Sarmento Filho:

O fechamento de vias dificulta, pois, a prestação de serviços públicos, restringindo ainda o direito constitucionalmente assegurado ao cidadão de livre locomoção no território nacional”, defendido pela Constituição Federal de 1988 em seu art. 5º, capítulo XV (SARMENTO FILHO, 2012, p. 52).

Em concordância a isto, o Ministério Público ainda acrescenta:

Não se desconhece que os loteamentos fechados (ou com acesso controlado) são um produto de mercado que foi vendido e aceito por segmentos da sociedade civil que podem pagar por eles, em busca do sossego e da segurança. Todavia [...] tem-se como inconstitucional qualquer dispositivo da lei federal que preveja a formação desses loteamentos, ou que crie anistia aos que foram formados ao longo destes anos (Ministério Público, 2009).

Legalizar os loteamentos que foram fechados irregularmente, portanto, não constitui opção razoável, porque iria incentivar a formação de novos. Entretanto, Rodrigues (2013) adverte sobre os diferentes tratamentos dados para a apropriação ilegal do espaço urbano, onde o caso de ocupação de terras e construção de moradias precárias pela população mais carente é considerado ilegal e fere o direito de propriedade; mas não quando se trata da apropriação dos espaços públicos por empreendedores imobiliários que ofertam às classes mais altas.

A Lei Federal Nº. 4.591/1964 rege a implantação de CHF's, que estabelece os condôminos como proprietários de fração ideal de terrenos e co-proprietários (cota-parte) das áreas de circulação, de áreas livres e, portanto, responsáveis por sua manutenção.

Em Anápolis a aprovação dos espaços residenciais fechados é definida pela Lei Complementar N.º.132/2006, que dispõe sobre condomínios urbanísticos de unidades com gestão autônoma:

Considera-se condomínio urbanístico de unidades com gestão autônoma a divisão de gleba em unidades autônomas destinadas à edificação, às quais correspondem frações ideais das áreas de uso comum dos condôminos, sendo admitida a abertura de vias de domínio privado e vedada a de logradouros públicos internamente ao perímetro do condomínio (Lei Complementar N.º.132/ 2006, artigo 2º).

A legalidade desta modalidade se reforça inclusive pelas exigências feitas para sua aprovação, onde:

Nos projetos de condomínios urbanísticos de unidades com gestão autônoma deve ser destinado ao Município um percentual mínimo de 15% (quinze por cento) do total parcelável da gleba, assim dividido: I – 10% (dez por cento) devem estar situados fora do circundado do condomínio, sendo destinados à implantação de equipamentos públicos comunitários próximos ao mesmo, ou, a critério do Poder Público, situar-se em outro local dentro do perímetro urbano; II – 5 % (cinco por cento) destinados exclusivamente a áreas verdes (LEI COMPLEMENTAR N.º. 132/2006, art. 17).

A mesma lei municipal admite ainda a implantação de condomínios urbanísticos integrados à edificação, onde a construção das moradias individuais é feita pelo empreendedor, concomitantemente à implantação das obras de urbanização, desde que se cumpram as mesmas exigências do descrito anteriormente além da obrigatoriedade de área mínima do lote em razão do tamanho total do empreendimento.

Os instrumentos de ocupação e parcelamento do solo, que são regidos por legislação urbanística própria, têm o importante papel de regular o processo de formação e constituição de nossas cidades, a fim de que se alcance a produção e reprodução do espaço de maneira sustentável e igualitária a todos os habitantes.

O Plano Diretor, instituído pela Constituição Federal de 1988, é um instrumento da política urbana obrigatório em cidades com mais de 20 mil habitantes, regulamentado pela Lei Federal n.º10.257/01 (Estatuto da Cidade), pela Lei n.º4.771/65 (Código Florestal) e pela Lei n.º 6.766/79 (Lei de Parcelamento do Solo Urbano); e segundo Villaça define-se como:

um plano que, a partir de um diagnóstico científico da realidade física, social, econômica, política e administrativa da cidade, do município e de sua região, apresentaria um conjunto de propostas para o futuro desenvolvimento socioeconômico e futura organização espacial dos usos do solo urbano, das redes de infra-estrutura e de elementos fundamentais da estrutura urbana, para a cidade e para o município, propostas estas definidas para curto, médio e longo prazos, e aprovadas

por lei municipal (VILLAÇA, 1999, p. 238).

Em Anápolis, a primeira legislação de ordenamento do solo que se tem registro, é o Plano Diretor Físico do município de Anápolis, sob a lei nº160 de 26 de setembro de 1969, seguido por reformulações em 1985 e em 1992, até que no ano de 2006 um novo Plano Diretor foi aprovado pela Câmara Municipal e está em vigor até os dias atuais.

O Plano Diretor de 2006 foi aprovado pela Lei Complementar nº128/2006, que definiu os parâmetros urbanísticos para as novas construções, bem como o zoneamento urbano conforme interesse de ocupação da cidade, definindo áreas adensáveis e de adensamento básico, permitindo maior ou menor densidade urbana.

Outros importantes instrumentos também foram criados neste período como a Lei nº131/2006, que dispõe sobre o parcelamento do solo para fins urbanos; e a Lei nº132/2006, específica para o parcelamento de condomínios urbanísticos de unidades com gestão autônoma.

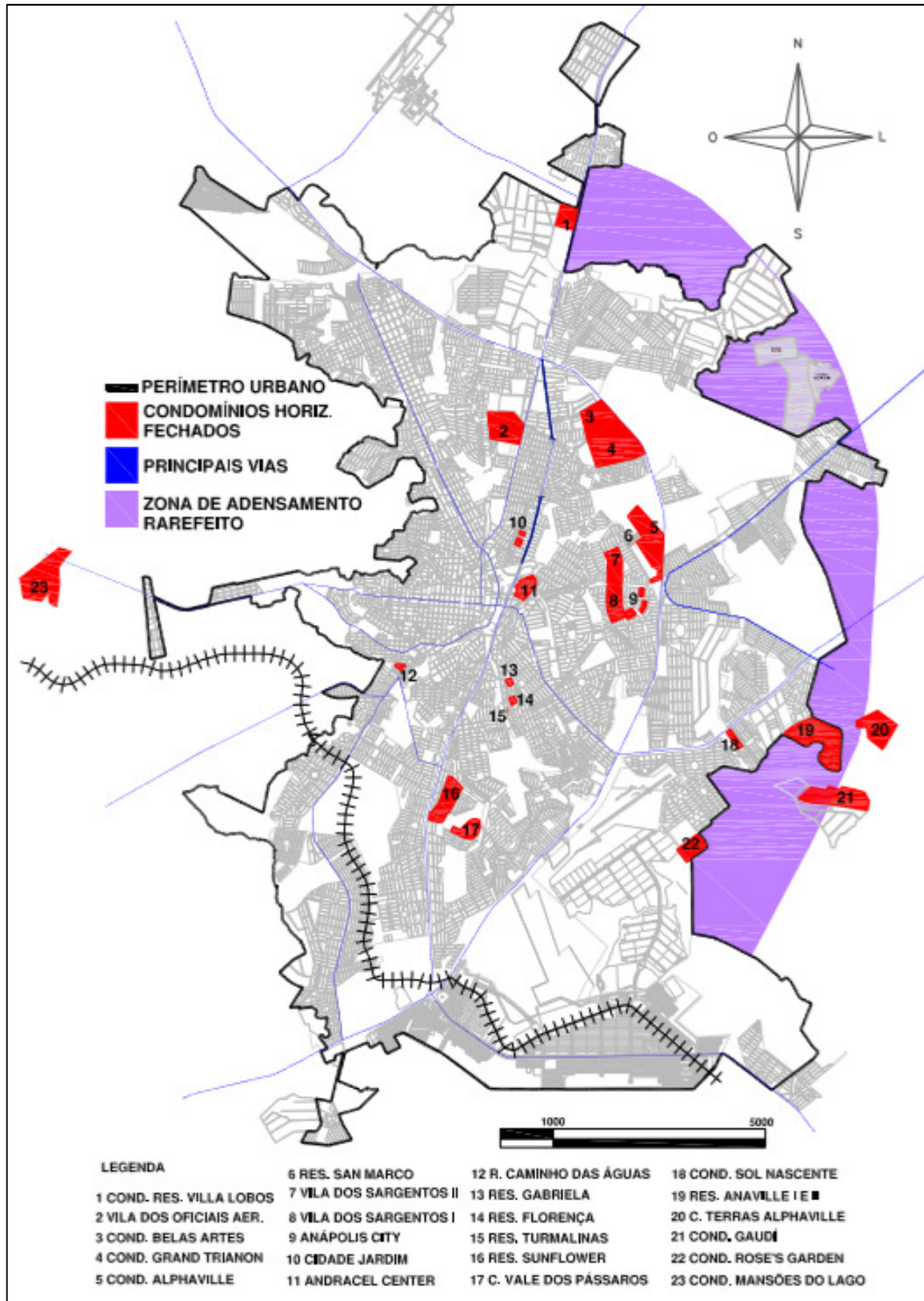
Antes da regulamentação das Leis de parcelamento de solo em Anápolis, os loteamentos eram aprovados por meio de decreto municipal, assim como os CHF's. É o caso do Residencial *Sunflower*, como já foi dito é o primeiro condomínio fechado de lotes de Anápolis, aprovado em pelo Decreto Municipal nº 10.596 de 20/10/2000.

Com a instituição da Lei Complementar nº. 132/2006 foram definidos os parâmetros para aprovação dos CHF's em Anápolis bem como os limites territoriais aos quais estes podem ser implantados:

a implantação de condomínios urbanísticos de unidades com gestão autônoma poderá se dar tanto na área compreendida pela faixa de 4km (quatro quilômetros) a partir da BR 153, no trecho compreendido entre a BR 414 e a Plataforma Logística Multimodal, quanto na Macrozona Urbana (LC 132/2006, Art. 6º., p.1).

O trecho citado nesta lei corresponde a Zona de Adensamento Rarefeito (Ver mapa 6) definida pelo Plano Diretor. A partir do conhecimento destas exigências pode-se compreender o fato dos CHF's em Anápolis se situarem predominantemente dentro da malha urbana, em sua maioria no espaço intraurbano da cidade. Uma exceção a esse contexto, trata-se do "Condomínio Mansões do Lago", que por este motivo não é legalizado perante a Prefeitura Municipal. Tratando-se de área rural, foi fracionando seguindo diretrizes do INCRA.

No mapa 6 a seguir, estão situados os CHF's existentes em Anápolis já aprovados até o ano de 2016, sendo que por suas diferenciações podem ser agrupados em diferentes tipologias, como veremos na sequência.



Mapa 6 - Anápolis: localização dos CHF's.

Fonte: Mapa digital da Diretoria do Plano Diretor. Adaptado: Autora, 2015.

3.4. DIFERENTES TIPOLOGIAS DE CHF'S EM ANÁPOLIS

O agrupamento tipológico por meio de uma classificação lógica constitui uma ação imprescindível para a compreensão de fenômenos que apresentem variações em sua essência. Neste sentido, podemos dizer que:

Classificar é um procedimento básico e natural da cognição humana que consiste em agrupar objetos ou fenômenos em categorias, segundo critérios preestabelecidos. Os sistemas de classificação procuram trazer objetos e fenômenos desconhecidos ou complexos para categorias passíveis de serem manipuladas, oferecendo informações que subsidiem a ação. As classificações organizam o pensamento, facilitam a formulação de hipóteses de investigação e, em alguns casos, até subsidiam previsões. Elas também podem ser úteis para exprimir a organização do espaço urbano e para subsidiar a definição de políticas e ações de ordenamento espacial (TOURINHO, 2014, p. 149).

Organizar diferentes tipos em uma classificação tipológica é tarefa comum às diversas áreas de estudo, sendo divergente muitas vezes pelo método e conceituação. Por isso, a tipologia a que se propõe neste estudo parte do entendimento de que tipologia é, antes de mais nada, o estudo dos tipos. É a disciplina que se ocupa da discussão, classificação e fundamentação dos “tipos” (GREGOTTI, 1975).

Neste caso, o “tipo” são os CHF's, reconhecidos por se tratarem de empreendimentos murados sob controle de acesso e vigia. As tipologias são as variações deste “tipo” encontradas em Anápolis, entendendo que estas variações de CHF's possuem algo de universal, mas também de aspectos particulares, próprios da constituição e história desta cidade.

Pois, como afirma Caldeira (2000, p. 259) as tipologias podem ser diversas, pois os CHF's “são flexíveis: devido ao seu tamanho, às novas tecnologias de comunicação, organização do trabalho e aos sistemas de segurança, eles são espaços autônomos, independentes do seu entorno”.

Destá forma, a análise tipológica que se propõe acerca dos CHF's presentes em Anápolis fundamentou-se no agrupamento dos empreendimentos com mesmo caráter de aprovação junto aos órgãos municipais e de aspectos urbanísticos semelhantes.

3.4.1. Aspectos Metodológicos

Para elaboração deste agrupamento tipológico, o qual esta pesquisa propõe, foram estabelecidos os seguintes passos metodológicos:

- Revisão bibliográfica sobre a temática dos CHF's em Anápolis, momento em que se

constatou a escassez de material sobre o assunto. Um trabalho se destacou: a monografia de Ribeiro (2003), que sob orientação da prof.^a Dr.^a. Janes Luz, atualizou e organizou dados históricos sobre os CHF's existentes na cidade.

- Levantamento de dados em órgãos públicos municipais, tais como: o Cadastro Imobiliário, a Mapoteca e a Diretoria do Plano Diretor. Nestes locais foram obtidas cópias dos mapas aprovados e da legislação referente aos loteamentos/condomínios fechados, permitindo verificar a data e a forma de aprovação dos CHF's pesquisados.

- Pesquisa de Campo: Visita aos CHF's encontrados pelo levantamento de dados na etapa anterior, para obtenção de registros fotográficos e verificação de aspectos da paisagem.

- Critérios adotados para definição das tipologias:

a) Origem da área de implantação: Gleba, Loteamento, Área doada, etc.

b) Instrumento (I)Legal de aprovação: Lei/Decreto, etc.

c) Aspectos Urbanísticos comuns: caráter do empreendimento, aspectos da paisagem.

3.4.2. Diferentes Tipologias de CHF's em Anápolis

Com base nas explicações expostas, assumiu-se o seguinte o agrupamento tipológico:

▪ **Condomínios Militares:** Tipologia de uso exclusivo dos oficiais da aeronáutica e sargentos do exército, não disponíveis à moradia da população em geral. Encontram-se regularizados, pois surgem de glebas e áreas destinadas pelo poder público. Possuem características específicas como diferentes projetos arquitetônicos nas construções, inclusive verticalização e o fato de, predominantemente, não terem muro entre os lotes. São formados por grande extensão territorial, com amplas áreas verdes que permitem a expansão futura das áreas construídas.

▪ **Loteamentos Fechados:** Tipologia distinta por lotes individuais registrados como diferentes unidades de cadastro imobiliário. São considerados irregulares, pois surgem como loteamentos abertos e por iniciativa de seus moradores são fechados. As ruas de circulação interna e áreas verdes incorporadas são juridicamente públicas, embora o acesso seja restrito ao uso coletivo e disponível apenas ao uso dos condôminos.

▪ **Habitações Seriadas:** Tipologia caracterizada como um conjunto habitacional fechado constituído por casas padrão, separadas por lote privativo. São aprovados mediante o

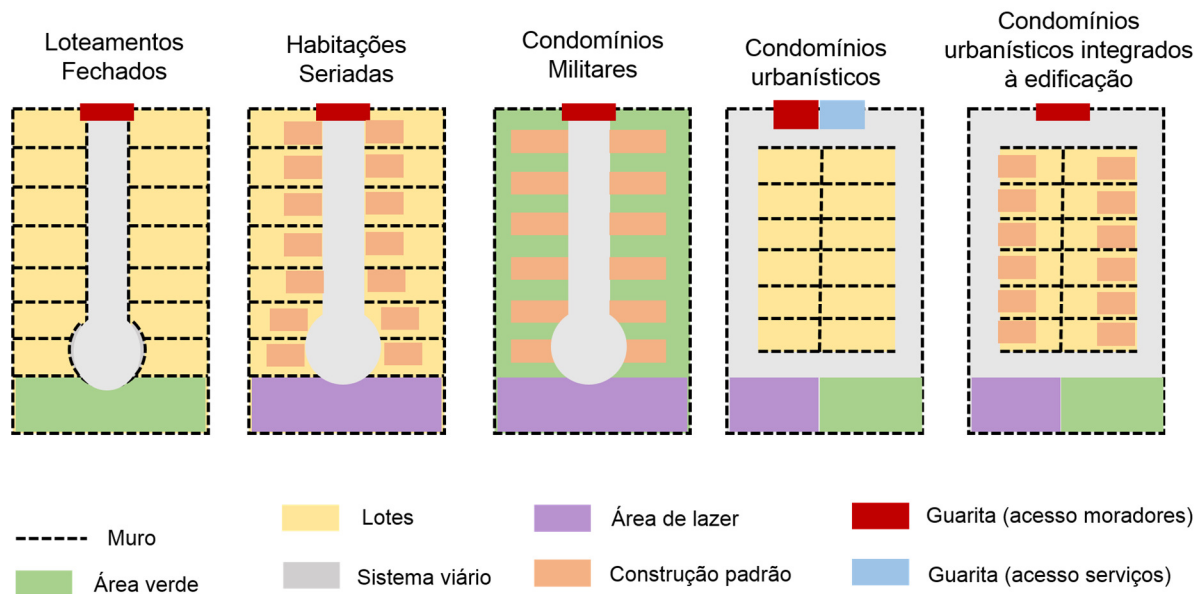
Remembramento de lotes já participantes de loteamento regularizado e a divisão em frações ideais constituídas em Cartório. Cabe à Diretoria de Habitação sua aprovação, mediante a porcentagem destinada a recreação e lazer; e a criação de uma rua interna para acesso às unidades habitacionais. Cada condômino possui uma fração privativa (correspondente ao seu lote) e uma fração coletiva do lote total.

- **Condomínios Urbanísticos de Lotes:** Tipologia constituída por lotes exclusivos e cadastrados individualmente no cadastro imobiliário. São aprovados mediante a Lei Municipal Nº. 132/2006, que exige percentual da área loteada para uso institucional público fora do condomínio. Cada condômino possui uma fração privativa (correspondente ao seu lote) e uma fração coletiva do lote total e da área comum correspondente às áreas verdes e de lazer (piscina, salão de festas, quadras, etc.). As ruas internas são privativas do condomínio e as despesas com a iluminação pública ficam à cargo dos moradores.

- **Condomínios Urbanísticos de Casas:** Tipologia semelhante a anterior, constituída por lotes exclusivos e casas individuais em modelo padrão construído pela incorporadora. Surgem do parcelamento de gleba existente aprovados mediante a Lei Municipal Nº. 132/2006, que exige percentual da área loteada para uso institucional público fora do condomínio. Cada condômino possui uma fração privativa (correspondente ao seu lote) e uma fração coletiva do lote total e da área comum correspondente às áreas verdes e de lazer (piscina, salão de festas, quadras, etc.). As ruas internas são privativas do condomínio e as despesas com a iluminação pública ficam à cargo dos moradores.

Os diferentes aspectos urbanísticos de cada tipologia de CHF são sintetizados e caracterizados através da análise gráfica apresentada pelo Diagrama 1, a seguir. Destaca-se que a análise trata de uma redução do modelo encontrado a partir de características recorrentes nestes empreendimentos, portanto, podem existir casos com alguma exceção ou variação, como no caso dos condomínios militares, que nem sempre excluem os muros internos.

Diagrama 1 - Análise gráfica das tipologias dos CHF's, Anápolis



Fonte: Autora, 2015.

Com a leitura das distintas tipologias, agrupou-se os diferentes CHF's existentes em Anápolis, conforme a tabela 3, que expõe os empreendimentos e dados sobre sua aprovação:

Tabela 3 – CHF's, Anápolis: Tipologias x Forma de Aprovação

Tipologia	Instrumento Legal	CHF's	Ano de Aprovação
Condomínios militares	Lei Federal Nº. 6.766/79	Vila dos oficiais da aeronáutica	1973
		Vila dos Sargentos I	*
		Vila dos Sargentos II	*
Loteamentos Fechados	Lei Federal Nº. 6.766/79	Anápolis city	1969
		Andracel Center	1975
		Cidade Jardim	1975
Habitações Seriadas	Lei Federal Nº. 6.766/79	Residencial Florença	2002
		Residencial Gabriela	2001
		Residencial Turmalinas	*
Condomínios Urbanísticos (de lotes)	Lei Municipal Nº132/2006	Sunflower	2000
	Decreto Municipal Nº	Vale dos Pássaros	2010
		Rose's Garden	2000

	10.596/2000.	Anaville I etapa	2007
		Anaville II etapa	2012
		Terras Alpha Anápolis	2012
		Alphaville Anápolis	2013
		Belas Artes	2013
		Grand Trianon	2014
		Gaudí	2015
Condomínios Urbanísticos integrados à edificação (de casas)	Lei Municipal N°132/2006	Villa lobos	2013
		Caminho das Águas	2004
		San Marco	2004
		Sol Nascente	*

Fonte: Secretaria de Planejamento e da Mapoteca do Plano Diretor de Anápolis-GO. Adaptado: Autora, 2015.

* Dados não disponíveis.

3.5. AUTOSSEGREGAÇÃO EM ANÁPOLIS: UM RECORTE DE ANÁLISE

Dentre as tipologias de CHF's apresentadas pelo item anterior, esta pesquisa propõe um aprofundamento sobre os 'condomínios urbanísticos' de lotes, por ser a modalidade que em Anápolis se aproxima do fenômeno recente dos novos empreendimentos autossegregados, que se relacionam a um novo modo de morar, assunto já discutido no capítulo anterior.

Como vimos, os loteamentos em forma de condomínios fechados se propagaram muito recentemente em Anápolis, reflexo de uma realidade mais abrangente, conforme relata Bernardes e Soares Júnior (2007):

Temos hoje, no Brasil, uma realidade urbana consideravelmente demarcada por loteamentos fechados, localizados, em sua absoluta maioria, nos subúrbios das cidades, acessíveis por uma malha rodoviária de fluxo rápido. O espaço do condomínio fechado está muito ligado ao uso intenso do automóvel, como também ao modelo norte-americano da moradia no subúrbio (BERNARDES e SOARES JÚNIOR, 2007, p. 212).

Esses empreendimentos surgiram em Anápolis nos anos 2000, com o Condomínio Residencial *Sunflower*. Existem atualmente na cidade 9 CHF's, sendo que outros 6 encontram-se em processo de aprovação junto à Prefeitura Municipal, de acordo com dados da Diretoria do Plano Diretor de Anápolis (2016). Segue o Mapa 7, que apresenta os 9 CHF's já aprovados:



1
Portaria Condomínio Belas Artes (2013)
 Fonte: Site Olx, 2016.



2
Portaria Condomínio Gran Trianon (2014)
 Fonte: Site Encontre Imóveis, 2016.



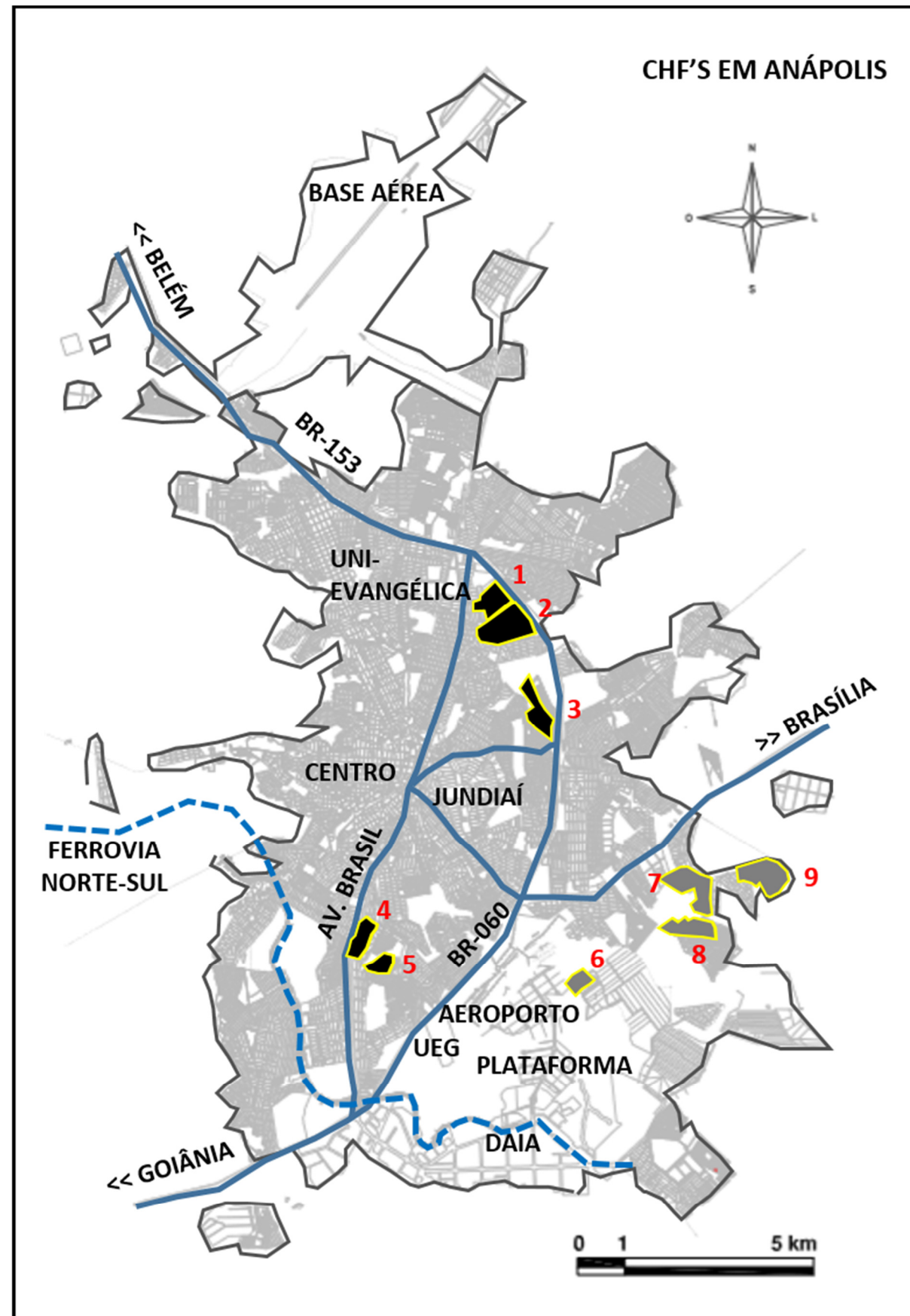
3
Portaria Condomínio Alphaville (2013)
 Fonte: Site Alphaville, 2016.



4
Portaria Condomínio Sunflower (2000)
 Fonte: Site Elmo Engenharia, 2016.



5
Portaria Condomínio Vale dos Pássaros (2010)
 Fonte: Site Olx, 2016.



6
Portaria Residencial Rose's Garden (2000)
 Fonte: Site Cavalcante Empreendimentos, 2016.



7
Portaria Residencial Anaville (2007 e 2012)
 Fonte: Site Olx, 2016.



8
Portaria Condomínio Gaudí (2015)
 Fonte: Site Ander Imóveis, 2016.



9
Portaria Condomínio Terras Alpha (2012)
 Fonte: Site Alphaville, 2016.

Mapa 7 – Implantação dos Condomínios Urbanísticos de Lotes, Anápolis.

Fonte: Diretoria do Plano Diretor de Anápolis, 2014. Adaptado: autora, 2016.

As direções de adensamento e expansão das cidades são muito influenciadas pelo setor da habitação, que vem apresentando novas dinâmicas a partir da implantação dos CHF's, que contribuem para uma nova configuração do espaço intraurbano de cidades médias, como o caso de Anápolis (BERNARDES, SOARES JÚNIOR, 2007).

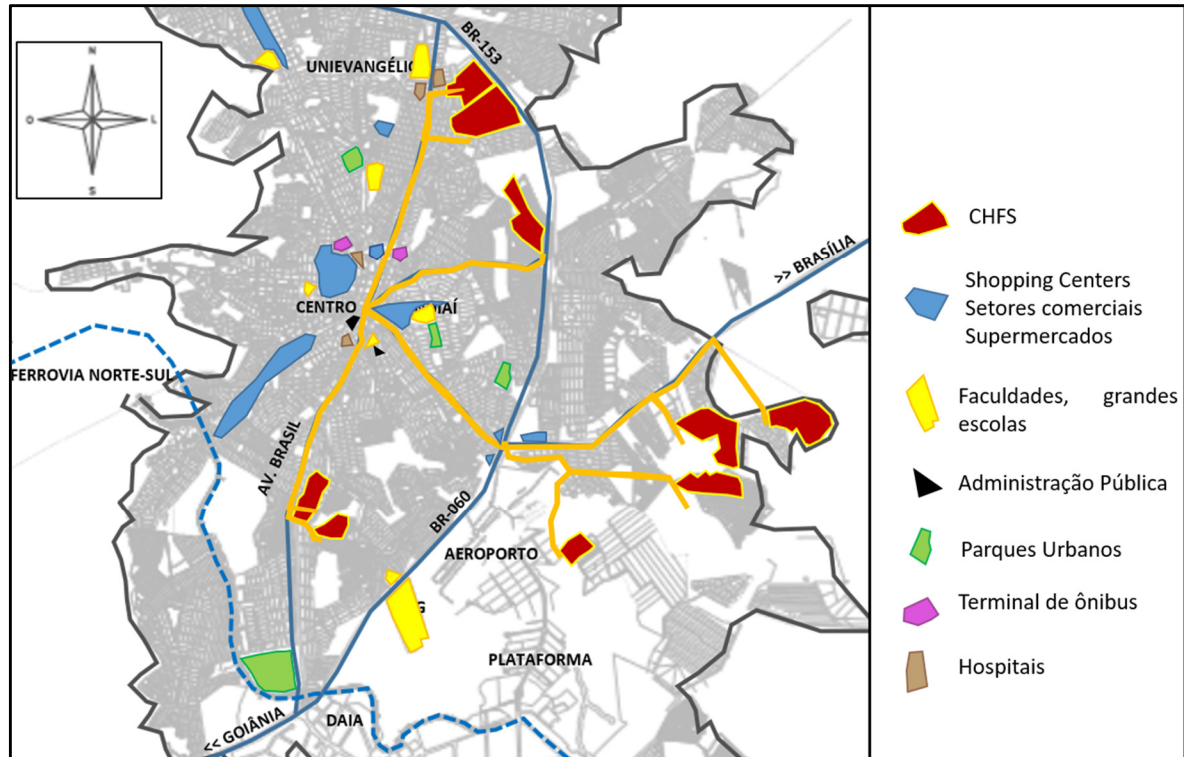
Diferentemente do que ocorre nas metrópoles com o espraiamento da cidade devido aos CHF's, em Anápolis o Plano Diretor (LC 128/2006) estipula que estes devem se localizar no seu perímetro urbano ou na Zona de Adensamento Rarefeito, como já vimos pelo Mapa 6.

Analisando o Mapa 7, verifica-se que os CHF's se localizam próximos à Avenida Brasil, principal eixo norte-sul da cidade, e ao longo dos eixos viários da BR-153 e BR-060, vetores de crescimento e expansão urbana horizontal da cidade. Os empreendimentos próximos à BR-060, encontram-se em sua maioria fora do perímetro urbano de 2006, mas favorecidos pela localização na Zona de Adensamento Rarefeito, prevista pela LC 128/2006.

No mapa 7 são apresentados em destaque os 5 CHF's que essa pesquisa identifica como situados no espaço intraurbano: 1) Cond. Belas Artes, 2) Cond. Gran Trianon, 3) Cond. Alphaville, 4) Cond. Sunflower e 5) Cond. Vale dos Pássaros, pois estão no contexto já consolidado da cidade. Por outro lado, aponta-se os outros 4 CHF's: 6) Cond. Rose's Garden, 7) Cond. Anaville, 8) Cond. Gaudí e 9) Terras Alpha, os que pertencem a uma outra lógica e encontram-se implantados na escala interurbana. Isso porque, embora a relativa proximidade com a área central, devido ao rápido deslocamento pela BR-060, os CHF's da região Leste favorecem uma leitura no âmbito do Eixo Goiânia-Anápolis-Brasília.

Os CHF's no âmbito de cidades médias revelam, a partir de outros estudos já desenvolvidos, a tendência à localização no espaço intraurbano. Isso porque, a interação com a "cidade aberta" permanece nesses casos. Os menores percursos em relação aos enfrentados nas metrópoles e a predominância do uso estritamente residencial, favorece a relação dos moradores desses espaços fechados com os locais de convivência e centralidades da cidade em geral.

A seguir, o Mapa 8 apresenta os CHF's (intraurbanos e interurbanos) em Anápolis, destacando as principais vias de acesso, bem como a localização destes em relação aos principais equipamentos da cidade.



Mapa 8 – CHF's: principais equipamentos e vias de acessos, Anápolis.

Fonte: Diretoria do Plano Diretor de Anápolis, 2014. Adaptado: autora, 2016.

Conforme já foi exposto, o Centro e o Bairro Jundiáí compõem fortes centralidades na cidade, devido à oferta de serviços diversos como clínicas, bancos, academias; e a presença de comércio diversificado. Pelo mapa apresentado ficam evidentes que os CHF's mais próximos a equipamentos como centros de compras, faculdades, hospitais são os localizados à esquerda da BR-153 e, portanto, mais integrados à dinâmica urbana.

A fim de elucidar o tempo e a distância dos CHF's em relação às centralidades citadas apresenta-se a Tabela 4. Os dados foram obtidos a partir de uma ferramenta do *Google Maps*, que considerando duas localidades previamente especificadas (CHF x centralidade), calculou uma estimativa de distância percorrida de carro, bem como o tempo gasto em minutos.

Tabela 4 – Distância dos CHF's ao Centro e Jundiaí.

Distância e tempo dos CHF's em relação ao Centro e ao Jundiaí				
Condomínio	Centro (Praça Bom Jesus)		Jundiaí (Praça Dom Emanuel)	
	Distância (Km)	Tempo (min)	Distância (Km)	Tempo (min)
Terras Alphaville	12,5	27	10,9	19
Gaudí	12,3	26	10,7	18
Anaville	9,5	22	7,9	13
Rose's Garden	8,5	21	6,9	13
Belas Artes	4,8	11	4,3	10
Alphaville	4,6	13	3,5	8
Sunflower	4,5	12	4,5	10
Vale dos Pássaros	5	12	5	11
Grand Trianon	4,3	10	3,8	9

Organização: Autora, a partir do Google Maps, 2016.

De acordo com os dados apresentados pela Tabela 4, observa-se que a diferença de tempo gasto entre o CHF mais distante, Terras Alphaville, e o mais próximo do Centro, Grand Trianon, chega a ser quase 3 vezes maior. Por outra análise, percebe-se que as distâncias e os tempos de deslocamentos a essas centralidades, permanecem bastante equilibrados, considerando apenas os CHF's intraurbanos, os 5 últimos na tabela.

Em busca da leitura e caracterização dos CHF's em Anápolis, outros dados serão apresentados sobre estes empreendimentos pela Tabela 5, tais como: a data de aprovação, permitindo a compreensão de uma ordem cronológica de estabelecimento; o número de unidades residenciais privativas, que reflete uma escala dimensional e porte do CHF; o tamanho médio dessas unidades e o valor de venda atualizado, que denotam uma aproximação quanto ao padrão econômico de seus compradores.

Para se chegar ao preço dos imóveis foi considerada uma média do valor encontrado, a partir de buscas aos sites de imobiliárias locais e sites de vendas de imóveis como *olx* e *zap*.

Tabela 5 – Dados dos CHF's, Anápolis.

CHF's	Ano de aprovação	Nº de unidades	Tamanho unidades (m²)	Preço (em mil reais)
Sunflower	2000	246	525	550
Rose's Garden	2000	152	525	130
Anaville I etapa	2007	321	490	*
Vale dos Pássaros	2010	154	420	200
Anaville II etapa	2012	356	490	220
Terras Alpha Anápolis	2012	601	360	130
Alphaville Anápolis	2013	313	420	300
Belas Artes	2013	364	420	300
Grand Trianon	2014	692	360	180
Gaudí	2015	521	360	120

Fontes: Secretaria de Planejamento e Mapoteca do Plano Diretor de Anápolis-GO, 2015; Sites: Olx, Zap, Adriana Imóveis, Carmo Imóveis

Adaptado: Autora, 2016.

*Dado não disponível.

Pela análise da Tabela 5, é possível verificar que os primeiros CHF's surgem nos anos 2000 e apresentam entre os anos de 2012 e 2013, o maior número de empreendimentos aprovados. Além disso, verifica-se uma ampliação significativa no número de lotes em relação aos pioneiros, provavelmente pela diminuição no tamanho dessas unidades e a localização mais afastada, que permite que esses empreendimentos se instalem em glebas maiores.

O Condomínio Residencial *Sunflower*, já bastante consolidado e com poucos lotes vagos remanescentes, é o que apresenta maior custo de aquisição. Podemos creditar a isto, o fato deste ter os lotes com as maiores dimensões e se situar em região valorizada, às margens da Av. Brasil Sul. Nessa sequência temos os Condomínios Alphaville Anápolis e Belas Artes, com mesmo valor médio de venda. Ambos possuem mesmo tamanho médio de lotes e foram aprovados no mesmo ano, além disso, os dois se situam em regiões privilegiadas e acessíveis da cidade, na continuidade com o bairro Anápolis City e às margens da Av. Brasil Norte, respectivamente.

Os CHF's com o custo de aquisição mais baixo são os mais distantes da região central, os Condomínios Terras Alpha e Gaudí, que são também empreendimentos com lotes menores, que denotam estar acessíveis a classes com menor poder aquisitivo.

Em Anápolis a distribuição espacial heterogênea dos CHF's, ou seja, dispersos pelo território, impulsiona a formação de uma nova morfologia urbana, com características de espraiamento e ampliação dos limites urbanos da cidade. Esse espraiamento contribui para a prática da especulação imobiliária e o Estado legitima a ação dos agentes imobiliários por meio do aparato legislativo. Nas palavras de França, Almeida e Oliveira (2014):

O poder público municipal é um importante agente no processo de produção e reprodução do espaço urbano. Através do aparato legal ele atua como legislador e tributador. Mas o Estado é também agente financiador, empresário e conciliador nos conflitos que envolvem os demais agentes produtores do espaço urbano (FRANÇA, ALMEIDA e OLIVEIRA, 2014, p. 31).

Na cidade de estudo, segundo informações da Diretoria do Plano Diretor, o poder público municipal tem boa receptividade à implantação dos CHF's. Isso porque, esta forma de loteamento demanda um custo menor de manutenção ao município em termos de infraestrutura urbana, quantidade de equipamentos públicos e uso de transporte público, já que o predomínio é o uso de transporte individual motorizado.

Sobre o caso dos CHF's intraurbanos nesta cidade média, considerando os resultados e análises já apresentadas, essa pesquisa aponta a existência de 5 CHF nessa situação. São eles: 1) Cond. Belas Artes, 2) Cond. Gran Trianon, 3) Cond. Alphaville, 4) Cond. Sunflower e 5) Cond. Vale dos Pássaros. A Figura 32 apresenta a situação desses empreendimentos em termos de localização, acesso e dados sobre o andamento do processo de construção e ocupação.

Figura 32: Situação dos CHF's Intraurbanos, Anápolis.

CONDOMÍNIO SUNFLOWER	CONDOMÍNIO VALE DOS PÁSSAROS	CONDOMÍNIO ALPHAVILLE	CONDOMÍNIO BELAS ARTES	CONDOMÍNIO GRAN TRIANON
 <p>Portaria Condomínio Sunflower Fonte: Site Elmo Engenharia, 2016.</p>	 <p>Portaria Condomínio Vale dos Pássaros Fonte: Site Olx, 2016.</p>	 <p>Portaria Condomínio Alphaville Fonte: Site Alphaville, 2016.</p>	 <p>Portaria Condomínio Belas Artes Fonte: Site Olx, 2016.</p>	 <p>Portaria Condomínio Gran Trianon Fonte: Site Encontre Imóveis, 2016.</p>
 <p>Situação Condomínio Sunflower Fonte: Google Earth, 2016. Adaptado: Autora, 2016.</p>	 <p>Situação Condomínio Vale dos Pássaros Fonte: Google Earth, 2016. Adaptado: Autora, 2016.</p>	 <p>Situação Condomínio Alphaville Fonte: Google Earth, 2016. Adaptado: Autora, 2016.</p>	 <p>Situação Condomínio Belas Artes Fonte: Google Earth, 2016. Adaptado: Autora, 2016.</p>	 <p>Situação Condomínio Gran Trianon Fonte: Google Earth, 2016. Adaptado: Autora, 2016.</p>
<p>Aprovação: 2000 Situação: Consolidado Unidades Habitacionais: 246 Construtora e Incorporadora: Elmo Engenharia – Goiânia – GO.</p>	<p>Aprovação: 2010 Situação: Em consolidação Unidades Habitacionais: 154 Construtora e Incorporadora: Braga Empreendimentos Imobiliários – Anápolis – GO.</p>	<p>Aprovação: 2013 Situação: Entregue em 2017 Unidades Habitacionais: 313 Construtora e Incorporadora: Alphaville Urbanismo</p>	<p>Aprovação: 2013 Situação: Em consolidação Unidades Habitacionais: 364 Construtora e Incorporadora: Grupo Saint Paul – Anápolis-GO.</p>	<p>Aprovação: 2014 Situação: Em construção Unidades Habitacionais: 692 Construtora e Incorporadora: Grupo Saint Paul – Anápolis-GO.</p>
<p>➡ ACESSO</p>				

Organização: Autora, 2016.

Embora a imagem aérea da situação de alguns CHF's apresente áreas confrontantes vazias, ainda não loteadas, destaca-se que o entorno imediato e as vias de acesso encontram-se consolidadas, em meio a bairros já ocupados. Este fato torna mais perceptível a relação com o intraurbano.

3.6. IMPLANTAÇÃO DOS CHF'S: IMPACTOS E CONSEQUÊNCIAS

A implantação recente dos CHF's em Anápolis ainda não torna possível evidenciar todos os impactos ambientais causados, bem como todos os outros de natureza socioespacial. De qualquer forma, este trabalho pretende analisar algumas intervenções pontuais observadas, durante a pesquisa, e que incorreram em desgaste ambiental, prejuízo ao território e mudanças marcantes na paisagem urbana anterior.

Uma questão observada a partir da confrontação da foto aérea dos empreendimentos em diferentes datas, a partir de uma ferramenta do *Google Earth*, revelou que em alguns CHF's houve diminuição da Área de Preservação Permanente – APP, que refere-se à:

área protegida nos termos dos arts. 2o e 3o desta Lei, coberta ou não por vegetação nativa, com a função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica, a biodiversidade, o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas; (Lei Federal Nº 4.771/65).

Como exemplos deste fato estão os Condomínios Belas Artes e Grand Trianon, ambos construídos pelo *Grupo Saint Paul*, empresa local que atua nas áreas de parcelamento de solo, construção civil, incorporação e administração de empreendimentos imobiliários. Observe as figuras 33 a 36, a seguir:

Figuras 33 e 34: Área do Condomínio Belas Artes Anápolis em 2003 e 2015.



Fonte: Google Earth, 2015.

Figuras 35 e 36: Área do Condomínio Gran Trianon Anápolis em 2003 e 2015.



Fonte: Google Earth, 2015.

Ainda observando estas mesmas figuras, também é possível verificar a grande dimensão ocupada por estes empreendimentos face aos bairros em que se inserem. As vias públicas externas não se conectam com as do interior dos CHF's, tornando comprometida a livre circulação e impondo maiores percursos aos moradores vizinhos.

Um outro aspecto importante analisado refere-se à permeabilidade visual dos CHF's, que pela Lei Complementar N°132/2006, específica para o parcelamento de condomínios urbanísticos de unidades com gestão autônoma, existe um percentual mínimo de 30% a ser

atendido, não permitindo que estes loteamentos sejam completamente vedados com muros altos (limite de 3 metros), independentemente da sua área construída:

Art. 9º. A área que circundar o condomínio urbanístico de unidades com gestão autônoma poderá ser cercada, utilizando-se:

- I – grades;
- II – alambrados;
- III – cerca viva;
- IV – muro de alvenaria;
- V – vidro temperado, aramado ou similar.

[...]

§3º. Caso o circundado do condomínio urbanístico de unidades com gestão autônoma se der por muro ou por qualquer outra forma que impossibilite a visibilidade do empreendimento, deverá ser garantido, nas divisas voltadas para o logradouro público, 30% (trinta por cento) de transparência visual com implantação de grades vazadas até ao chão, de forma contínua ou intercalada. (Lei Complementar Nº. 132/2006).

No entanto, nem todos os empreendimentos seguem tal disposição, como os Condomínios Grand Trianon e Anaville, confrontados pelas Figuras 37 e 38. O fato da não obediência a este artigo da Lei citada, impressiona por ser um aspecto irregular, tão facilmente identificável. Até porque, inclusive, são os muros os elementos mais marcantes nos CHF's, e a materialidade do que corresponde à autossegregação socioespacial.

Figura 37: Muro e entorno do Condomínio Grand Trianon.



Fonte: Autora, 2016.

Figura 38: Muro e entorno do Condomínio Anaville.



Fonte: Autora, 2016.

Nota-se por estas duas imagens, a ausência de calçadas acessíveis e o caráter “agressivo” dos muros, protegidos por cerca elétrica. O sistema viário composto pelas ruas e calçadas correspondem a áreas públicas de livre circulação e movimento de carros e pessoas. Os CHF’s ao se fecharem completamente para as ruas e calçadas externas, manifestam sua negação à livre sociabilidade. Por isso mesmo, o entorno desses empreendimentos não é democrático.

Sobre a importância da rua e das calçadas, Jacobs (2000) já analisava que os edifícios e os usos limitantes às calçadas é o que davam significado a elas. Considerou, inclusive, as ruas e calçadas, juntamente com os espaços públicos da cidade, seus órgãos mais vitais.

Sobre as calçadas das cidades, Jacobs (2000) ainda atribuiu relevância às questões de sociabilidade, se reportando aos significados nas metrópoles e cidades menores:

As metrópoles não são apenas maiores que as cidades pequenas. As metrópoles não são apenas subúrbios mais povoados. Diferem das cidades pequenas e dos subúrbios em aspectos fundamentais, e um deles é que as cidades grandes estão, por definição, cheias de desconhecidos. Qualquer pessoa sente que os desconhecidos são muito mais presentes nas cidades grandes que os conhecidos – mais presentes não apenas nos locais de concentração popular, mas diante de qualquer casa. Mesmo morando próximas umas das outras, as pessoas são desconhecidas, e não poderiam deixar de ser, devido ao enorme número de pessoas numa área geográfica pequena. O principal atributo de um distrito urbano próspero é que as pessoas se sintam seguras e protegidas na rua em meio a tantos desconhecidos (JACOBS, 2000, p. 30).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sabemos que há uma diferença significativa em termos de escala dos processos percebidos nas metrópoles e os mesmos absorvidos pelas cidades médias. Pela dimensão reduzida em relação às metrópoles, mesmo que as ações ocorram em menor escala, podem significar impactos mais profundos nas cidades médias.

A falta de consenso na conceituação das cidades médias não impede o reconhecimento da importância e relevância destas cidades para a rede urbana. Exige sim, uma análise mais aprofundada, considerando caso a caso. O desempenho e o papel exercido por essas cidades na rede de relações tornam-nas bastante complexas e, por isso mesmo, de difícil recorte e apreensão rápida.

Entre os processos de produção do espaço urbano atuais cabem às cidades médias a emergência dos CHF's. Reconhecidos como núcleos periféricos emergentes em regiões metropolitanas, os mesmos assumem, predominantemente, outras vertentes quando avaliados em cidades médias. O estudo da produção do espaço urbano de Anápolis, expoente cidade média goiana, tendo como base a leitura dos CHF's, propôs verificar a influência da habitação autosssegada na dinâmica urbana desta cidade.

A análise desenvolvida em Anápolis permitiu identificar que os CHF's participam com expressividade no seu território e que a cidade reforça os diferenciais da autosssegregação vivida por outras cidades médias; conforme outros estudos já desenvolvidos em cidades médias paulistas (Sposito, 2013) e mineiras (Esteves e Nogueira, 2013).

Frente a uma tendência mundial, observou-se em Anápolis um aumento bastante acentuado no número de novos loteamentos na modalidade de condomínios fechados, nos últimos 10 anos. O discurso da insegurança urbana e o desejo de afastamento dos problemas urbanos encontrados nos centros das grandes cidades, ressoa menos nesta cidade média. Porém, o mesmo tem servido ao mercado local para imprimir maior valor agregado pela terra urbana.

A tímida produção acadêmica sobre a temática dos CHF's em Anápolis fez com que essa pesquisa caminhasse no sentido de elucidar, primeiramente, segundo um percurso cronológico, as diferentes tipologias de CHF's encontradas na cidade. Isso porque a autosssegregação, temática explorada neste trabalho, não se estende sobre todas as modalidades.

De acordo com Sposito^a (2013), a autosssegregação é necessariamente uma opção intrínseca às altas classes sociais, que ao longo do processo de urbanização das cidades sempre detiveram a opção de escolha do morar, a forma e o local.

Outras tipologias de condomínios murados, portanto, estão mais associados a oportunidade de moradia acessível do que o estabelecimento de uma forma de morar em particular. Sposito^a afirma que:

Tratando-se de áreas residenciais muradas com imóveis de padrão médio baixo, a opção pela compra deste produto imobiliário decorre muito mais de ele ser oferecido no mercado, com financiamento total ou parcial, e não de seus adquirentes terem procurado ou preferido este tipo de habitat aos outros da cidade “aberta” (SPOSITO, 2013^a, p.71).

Nesse sentido, o agrupamento tipológico dos CHF’s em Anápolis possibilitou evidenciar que os “condomínios urbanísticos (de lotes)” foram os mais produzidos nos últimos anos. Além disto, apresentam características que os correlacionam à autosegregação, por se tratarem de empreendimentos com alto valor de mercado.

De forma geral, assim como em outras cidades médias, em Anápolis a ocorrência dos CHF’s acontece predominantemente dentro do seu espaço intraurbano, o mais próximo possível do Centro tradicional e do Bairro Jundiáí. Fato que sugere a manutenção da interação com a “cidade aberta”, em função dos menores percursos enfrentados, se comparados aos das metrópoles.

Outro motivo deve-se à predominância do uso estritamente residencial, o que favorece a relação dos moradores desses espaços fechados com os tradicionais locais de convivência e centralidades da cidade. Mesmo os CHF’s mais distantes do Centro e das centralidades encontram-se acessíveis por vias de fluxo rápido. E embora alguns empreendimentos já destinem alguns lotes para o uso comercial, as atividades em campo desta pesquisa mostraram que este comércio limítrofe, ou exclusivo, ainda é pouquíssimo expoente.

A análise da influência dos CHF’s sobre os arranjos da configuração do espaço intraurbano e do território de Anápolis mostraram que a localização mais próxima dos CHF’s do núcleo urbano favorece um maior aproveitamento da rede existente, do ponto de vista da infraestrutura urbana.

Por outro lado, essa aproximação pode vir a comprometer a expansão urbana futura, uma vez que esses grandes blocos circundados por muros impedem a livre circulação pela cidade. Fatos como a ruptura do tecido urbano, a desconexão do sistema viário e prejuízos ambientais já podem ser observados.

Constituídos como espaços privativos em sua essência, os CHF’s acirram a segregação socioespacial urbana, colocam em risco a sociabilidade e comprometem o direito à cidade. Em Anápolis, a implantação desses empreendimentos reforça a constituição de uma paisagem

urbana segregada dentro do seu espaço intraurbano, de forma: recorrente, dispersa e com consequências futuras capazes de comprometer um planejamento urbano mais sustentável e eficaz a sociedade de uma forma geral.

Tratar das especificidades dos CHF's em cidades médias, a partir do caso de Anápolis/GO, não esgota o assunto. Por isso mesmo, não se pretendeu aqui relacionar todas as características que diferenciam os CHF's de cidades médias daqueles encontrados em metrópoles, mas reforçar a importância de se discutir o assunto. É necessário aprofundar na compreensão sobre as particularidades apresentadas por tais empreendimentos em cidades que vivenciam os mesmos problemas urbanos, porém em escala menor do que nas metrópoles; e identificar em que medida estes participam da concepção e estruturação do seu território.

Espera-se que este estudo possa contribuir com o debate sobre o tema da autosegregação em cidades médias, fato que acirra as disputas pelo espaço urbano e promove a segregação socioespacial nas cidades. Através dos resultados apresentados, almeja-se também sugerir direcionamentos para as políticas de gestão urbana, viabilizar o debate sobre as questões de uma cidade mais igualitária; além de contribuir com diretrizes que permitam maior eficiência na formulação e aplicação do Plano Diretor.

REFERÊNCIAS

- ABLAS, Luiz Augusto de Queiroz; FAVA, Vera Lúcia. **Dinâmica espacial do desenvolvimento brasileiro**. São Paulo: Instituto de Pesquisa Econômicas, Vol. II., 1985.
- AMORIN FILHO, Oswaldo B.; SERRA, Rodrigo Valente. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: **Cidades Médias Brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.
- ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente. (orgs). **Cidades Médias Brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.
- ARAÚJO, M. M. Sena; MOURA, Rosa e DIAS, Patricia Chame. Cidades médias: uma categoria em discussão. In: **Dinâmica urbano-regional: rede urbana e suas interfaces**. Orgs: Rafael Henrique Moraes Pereira, Bernardo Alves Furtado – Brasília: IPEA, 2011, p. 61-77.
- ARRAIS, Tadeu Pereira Alencar. **Goiás: novas regiões, ou novas formas de olhar velhas regiões**. In: ALMEIDA, M. G. (Org.). Abordagens geográficas de Goiás: o natural e o social na contemporaneidade. Goiânia: UFG, 2002.
- _____. **A Região como Arena Política**. Goiânia: Ed. Vieira, 2007.
- ARROYO, Maria Monica. Dinâmica Territorial, Circulação e Cidades Médias. In: **Cidades Médias: Produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p. 71-85.
- ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**/ François Ascher; tradução e apresentação Nadia Somekh - São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- ATLAS BRASIL, 2013. Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/anapolis_go>. Acesso em setembro de 2016.
- BACHELARD, Gaston. **A Poética do Espaço**. São Paulo: Martins Fontes, 1988.
- BARBOSA, Daniela Lima. **Do medo da violência à “condominiarização” das cidades brasileiras: sobre as consequências sócio-espaciais da modificação da legislação federal de parcelamento do solo urbano**. Dissertação de Metrado em Arquitetura e Urbanismo – Escola de Arquitetura e Urbanismo da UFMG, Belo Horizonte, 2008.

BARBOSA, Altair Sales; TEIXEIRA NETO, Antônio; GOMES, Horieste. **Geografia: Goiás-Tocantins**. 2. Ed., rev. e ampliada. Goiânia: Editora UFG, 2004.

BARCELLOS, T. M. de; MAMMARELLA, R. **O significado dos condomínios fechados no processo de segregação espacial das metrópoles**. Secretaria do Planejamento e Gestão. Porto Alegre (RS), 2007.

BARROS, Ingrid Marise Batista. **Caracterização dos Condomínios Horizontais Fechados de classe média sob a ótica do transporte: um estudo de caso no distrito federal**. Dissertação de (Mestrado Transportes) - Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia. Brasília/DF, 2012.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade Líquida**. Tradução: Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

BERNARDES, Genilda D'Arc; SOARES JÚNIOR, Ademar Azevedo. **Condomínios horizontais fechados: reflexão sobre a configuração do espaço intrametropolitano de Goiânia**. Goiânia: Sociedade e cultura, v. 10, n. 2, julho/dezembro 2007, 209-225.

BESSA, Kelly Cristine. **Reestruturação da rede urbana brasileira e cidades médias: o exemplo de Uberlândia (MG)**. Caminhos de Geografia 24(16) 268 - 288, Uberlândia, out/2005. Disponível em: <<http://www.ig.ufu.br/revista/caminhos.html>>. Acesso em fevereiro de 2016.

BESSA, Kelly Cristine; SOARES, Beatriz Ribeiro. **As novas redes do cerrado e a realidade urbana brasileira**. Boletim Goiano de Geografia. V.19, n. 2, jan./dez., 1999, p.11-34.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Enclaves fortificados: a nova segregação urbana**. Novos Estudos. Março, 1997, p. 155.

_____. **Cidade de Muros: Crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: EDUSP; Editora 34, 2000.

CALIXTO, Maria José Martinelli S. **As articulações político-ideológicas do poder público no processo de (re)definição da diferenciação sócioespacial**. Boletim paulista de Geografia. São Paulo: AGB, Nº 78, Dez. 2001, p. 77-96.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007.

CASTELLS, Manuel. **A questão Urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CASTRO, Iná E. O problema da escala. In: CASTRO, Iná E.; GOMES, Paulo César C.; CORRÊA, Roberto L. (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

_____. **Região e Organização Espacial**. 7ª Edição. Editora Ática: São Paulo, 2000.

_____. **Reflexões sobre a dinâmica recente da rede urbana brasileira**. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 9., 2001, Rio de Janeiro. Ética, Planejamento e construção democrática do espaço: anais do IX Encontro... Rio de Janeiro: ANPUR, 2001. v.1, p.424-430.

_____. Construindo o conceito de cidade média. In: **SPOSITO, M E B. Cidades médias: espaços em transição**. Expressão Popular: São Paulo, 2007. p. 23-34.

_____. Segregação Residencial: classes sociais e espaço urbano. In: VASCONCELOS, P.A., CORRÊA, R.L. e PINTAUDI, S.M. (Orgs.) **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013, p.39-59.

_____. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. / Ana Fani Alessandri Carlos, Marcelo Lopes de Souza, Maria Encarnação Beltrão Sposito (organizadores). – São Paulo: Contexto, 2014, p. 41-51.

CUNHA, André Lopes da Cunha. **A Lógica da produção imobiliária e processos de segregação intra-urbana: o caso particular de Nilópolis**. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, 2009.

DECRETO MUNICIPAL Nº. 10.596 de 20 de outubro de 2000. **Dispõe sobre a aprovação de condomínios**. Anápolis, 2000.

DI FELICE, Massimo. **Paisagens pós-urbanas: o fim da experiência urbana e as formas comunicativas do habitar**. São Paulo: Annablume, 2009.

DOMINGUES, Álvaro. **(Subúrbios e (sub)urbanos – o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos?** Revista da Faculdade de Letras – Geografia I Série, Vol. X/XI, Porto, 1994, pp. 5-18.

D'OTTAVIANO, Maria Camila Loffredo. **Condomínios fechados na Região Metropolitana de São Paulo: fim do modelo rico versus periferia pobre?** /Tese de Doutorado (Área de Concentração: Habitat) – FAUUSP – São Paulo, 2008.

DUARTE, Haidine da Silva Barros. **A cidade do Rio de Janeiro: descentralização das atividades terciárias**. Os centros funcionais. In: Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, jan./mar, 1974, p.53-98.

ELIAS, D. Agricultura e produção de espaços urbanos não metropolitanos: notas metodológicas. In: SPOSITO, M. E.B. (org) **Cidades Médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

ESTEVES, Maria Aparecida Vargas e NOGUEIRA, Marly. **A proliferação e a consolidação de condomínios fechados: um estudo de caso em uma cidade média - Divinópolis (MG)**. Belo Horizonte: Geografias, Vol. 9, nº 1, 2013.

FRANÇA, Iara Soares de. **A cidade média e suas centralidades: O exemplo de Montes Claros no norte de Minas Gerais**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2007.

FRANÇA, Iara Soares de; ALMEIDA, Maria Ivete Soares de; e OLIVEIRA, Ricardo dos Santos. **Dinâmica imobiliária em cidades médias: a expansão dos empreendimentos horizontais em Montes Claros/MG**. Geo UERJ. Rio de Janeiro - Ano 16, nº. 25, v. 1, 1º semestre de 2014, pp.19-38 ISSN: 1415-7543 E-ISSN: 1981-9021. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj>>. Acessado em fevereiro/2016.

FRANÇA, I.S; OLIVEIRA, R.S; FERREIRA, C.S. **Os condomínios horizontais na cidade média de Montes Claros/MG: redefinição do espaço urbano**. In: Congresso em Desenvolvimento Social: (des) igualdades sociais e desenvolvimento, III. 2012. Montes Claros/MG. Anais...

FREITAS, Juvair Fernandes de. **A periferização urbana e a segregação sócio-espacial em cidades médias: o caso de Anápolis-GO**. XIII Simpósio Nacional de Geografia Urbana. UERJ, Rio de Janeiro, de 18 a 22 de novembro de 2013.

GARCIA, Virgílio Tomas. **Dinâmicas urbanas recentes: o setor terciário, descentralização e formação de novos pontos de comércio em Anápolis (GO)**. Dissertação de Mestrado – Universidade de Brasília, Departamento de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2012.

GREGOTTI, V. **Território da arquitetura**. São Paulo: Perspectiva, 1975.

GUERRA, Mariana Falcone. **“Vende-se qualidade de vida”: Alphaville Barueri – implantação e consolidação de uma cidade privada**. São Paulo: Dissertação de Mestrado, FAUUSP, 2013.

HARVEY, DAVYD. **Justiça Social e a Cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

IBGE, BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE. **Cidades - Contagem Populacional, 2007**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acessado em agosto 2014.

_____.^a. **Regiões de Influência das cidades, 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2007.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE. **Cidades, 2015**. Disponível em: <[http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=520110&search=goiaslana polisinfograficos:-informacoes-completas](http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=520110&search=goiaslana%20polisinfograficos:-informacoes-completas)> Acesso em junho de 2015.

IPEA. Rede Urbana brasileira como agenda de pesquisa no Ipea: retrospecto e perspectivas (Relatório de Pesquisa). Brasília: Ipea, 2016.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

KOURY, Mauro Guilherme Pinheiro. Estilos de vida e individualidade. In: **Horizontes Antropológicos**, vol.16, no.33. Porto Alegre: Junho, 2010. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0104-71832010000100004>>. Acessado em jan/2016.

LANG, J. **Urban Design: the american experience**. New York: Van Nostrand Reinhold Company. Inc., 1994.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

LEI COMPLEMENTAR Nº 128. **Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo do Município de Anápolis**, Estado de Goiás, revoga as Leis Ordinárias Nº 2.077/1992, Nº 2.079/1992 e as Leis Complementares Nº 025/2002, Nº 058/2003 e dá outras providências. Anápolis, outubro 2006.

LEI COMPLEMENTAR Nº 132. **Dispõe sobre condomínios urbanísticos de unidades com gestão** autônoma e dá outras providências. Anápolis, outubro 2006.

LEI FEDERAL Nº 4.591, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1964. **Dispõe sobre o condomínio em edificações e as incorporações imobiliárias.**

LEI FEDERAL Nº 4.771, DE 15 DE SETEMBRO DE 1965. **Código Florestal.**

LEI FEDERAL Nº 6.766, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1979. **Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências.**

LEI FEDERAL Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001. **Estatuto da Cidade.**

LOJKINE, J. **La Politique Urbaine dans la Région Parisienne 1945-1972.** La Recherche Urbaine 1. Paris: Mouton, 1972.

LUZ, Janes Socorro da. **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.

_____. **A inserção de Anápolis/go no contexto da dinâmica regional.** Anápolis, Revista Digital, Volume 01, número 01, 2010 – ISSN 2178 – 0722. Disponível em <www.anapolis.go.gov.br/revistaanapolisdigital> Acesso em janeiro de 2016.

LUZ, Janes Socorro da; BORGES, Shayene Fernandes. **As cidades médias no contexto goiano.** Anais do II Simpósio Nacional Espaço, Economia e Políticas Públicas “Cidade e Questão Ambiental: velhos desafios, novos paradigmas” 17 a 19 de outubro de 2012 – Anápolis-GO.

MAIA, Doralice Sátyro. Lotes e ruas: componentes para análise da produção dos loteamentos fechados. In: SPOSITO ES, SPOSITO MEB, SOBARZO O. **Cidades Médias: produção do espaço urbano e regional.** Expressão Popular, São Paulo, 2006, p.155-174.

MATOS, Ralfo. A. **O Brasil Dividido e a Rede Urbana Fracionada**. Cadernos do Leste, Belo Horizonte, 2003, p. 1-51.

MATOS, Ralfo. A.; BRAGA, F. Redes geográficas, redes sociais e movimentos da população no espaço. In: **Espacialidades em Rede**. Belo Horizonte: C/Arte, 2005. p. 111-154.

MCKENZIE, Evan. Privatopia: Homeowner associations and the rise of residential private government. New Haven/ Londres: Yale University Press, 1994; *apud* D’OTTAVIANO, Maria Camila Loffredo. **Condomínios fechados na Região Metropolitana de São Paulo: fim do modelo rico versus periferia pobre?** /Tese de Doutorado (Área de Concentração: Habitat) – FAUUSP – São Paulo, 2008.

MELGAÇO, Lucas. **Securização Urbana: da psicoesfera do medo à tecnoesfera da segurança**. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade de São Paulo, 2010.

_____. **A cidade de poucos: condomínios fechados e a privatização do espaço público em Campinas**. Boletim Campineiro de Geografia. v. 2, n. 1, 2012, p. 81-105.

MENEZES, Lucas Veloso de. **Condomínio: status e utopia num subúrbio brasileiro do século XX**. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo - Escola de Arquitetura da UFMG, 2009.

MORAES, Antonio Carlos Robert. Notas metodológicas sobre metropolização e a metrópole paulistana. In: **Geografia das metrópoles**. Orgs.: CARLOS, Ana Fani Alessandri & OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. – 2. Ed. – São Paulo: Contexto, 2015, p. 23-27.

MOURA, Rosa e HADDAD, Marcos Bittar. **Brasília, Anápolis e Goiânia: um arranjo urbano-regional**. Anais do XIII Seminário Internacional RII: Salvador, 2014.

NEGRI, Silvio Moisés. **Segregação Sócio-Espacial: Alguns Conceitos e Análises**. COLETÂNEAS DO NOSSO TEMPO, Rondonópolis - MT, v. VII, nº 8, p. 129 a 153, 2008.

NOGUEIRA, Marly; GARCIA, Ricardo Alexandrino. **A Inserção das Cidades Médias na Rede Urbana Brasileira**. Ponta Grossa: Revista Terr@ Plural, Vol. 1, Nº 2, Agosto-dezembro 2007. Disponível em: <<http://www.revistas2.uepg.br/index.php/tp/article/viewFile/1152/866>>. Acessado em abril de 2015.

O ANÁPOLIS. **Cresce a procura por imóveis em condomínios horizontais**. Anápolis, 2013. Disponível em:

<<http://www.oanapolis.com.br/v3/ultimas2.asp?name=Ultimas%20Not%EDcias&id=1411>>

Acessado em setembro/2015.

O POPULAR. **Segurança é o forte do condomínio horizontal**. Goiânia, 29 abr., p.13, 1995.

PADUA, Rafael Faleiros de. Espaços de desindustrialização na urbanização contemporânea da metrópole. In: **A Crise Urbana** / Ana Fani Alessandri Carlos. São Paulo: 2015, p. 85-103.

PEREIRA, Fabiano Maia. **Cidades médias brasileiras: uma tipologia a partir de suas (des)economias de aglomeração**. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2002. (Dissertação de Mestrado - CEDEPLAR/UFMG).

PINASSI, Ayrton. **Administração de condomínio: doutrina, legislação, jurisprudência e prática**. São Paulo: Editora Agá Júris. 1ª Edição, 1999.

POLONIAL, Juscelino. **Ensaio Sobre a História de Anápolis**. Anápolis, GO: AEE, 2000.

REVISTA EXAME S/A, 07 de novembro de 2013. **As cidades médias dão show na hora de criar emprego**. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/revista-voces/edicoes/186/noticias/a-forca-das-cidades-medias-2>> Acesso em janeiro de 2016.

RIBEIRO, Regner Reis. **Auto-segregação: análise e características dos condomínios residenciais horizontais fechados em Anápolis**. Monografia. Trabalho de conclusão de Curso (Graduação em Geografia), UEG, Anápolis, 2003.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. (Org.) **Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e conflito**. São Paulo: Ed. Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: Fase, 2004.

RODRIGUES, Arlete Moysés. Loteamentos murados e condomínios fechados: propriedade fundiária urbana e segregação socioespacial. In: Vasconcelos, Pedro de Almeida; Corrêa, Roberto Lobato e Pintaudi, Silvana Maria (Orgs.) **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, p.147-168, 2013.

RODRIGUES, Silvia. **Loteamentos fechados e condomínios residenciais em São José do Rio Preto**. Dissertação de Mestrado. Campinas, PUC CAMPINAS, 2006.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei. Legislação, política urbana e território na cidade de São Paulo.** São Paulo: FAPESP/Studio Nobel, 1999.

RUEDA, Salvador. **Modelos de Ordenacion Del território más sostenibles.** Boletín CF+S, n. 32/33, jan. 2003. Disponível em: <<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n32/asrue.html#3>> Acessado em setembro/ 2016.

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. Condomínios exclusivos: o que diria a respeito um arqueólogo? **Revista de Administração Municipal:** Rio de Janeiro, IBAM, v.28, n.160, p.6-29, 1981.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método.** São Paulo: Nobel, 1985.

_____. **O Espaço do Cidadão.** São Paulo: Nobel, 1987.

_____. **Por uma economia política da cidade.** São Paulo: Hucitec/Educ, 1994.

_____. **Por uma Geografia Nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica.** 4ª ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo – razão e emoção.** São Paulo: Hucitec, 2004.

_____. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** 9. ed. São Paulo: Cortez, 2006.

_____. **A urbanização brasileira - 5ª ed., 3.reimp. -** São Paulo: Edusp, 2013.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia.** / Milton Santos; em colaboração com Denise Elias. – 6. Ed. 2. Reimp. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

SANTOS^a, Regina Célia Bega dos. **Alphaville e Rochdale: formas diferenciadas de apropriação e ocupação da terra na metrópole paulistana.** São Paulo: Tese de Doutorado, FFLCH-USP, 1994.

SARMENTO FILHO, Eduardo Sócrates Castanheiras. **Loteamento fechado ou condomínio de fato.** Juruá, Curitiba, 2012.

SILVA, William Ribeiro da. **Reestruturação urbana e shopping centers. Os nós dos nós da rede urbana.** 2011. Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Geografiasocioeconomica/Geografiaeconomica/31.pdf>> Acessado em jan/2017.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **A B C do desenvolvimento urbano.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

_____. **Fobópole: o medo generalizado e a militarização da questão urbana.** – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

_____. **O desafio metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras.** – 4ª ed. - Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, M.E.B. (org). **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas.** Presidente Prudente: GASPERR/FCT/UNESP, 2001, p. 609-643.

_____. Loteamentos fechados em cidades médias paulistas – Brasil. In: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SORBAZO, O. (Orgs.). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional.** São Paulo: Expressão Popular, 2006.

_____. Construindo o conceito de cidade média. In: **Cidades médias: espaços em transição.** / Maria Encarnação Beltrão Sposito (Org.) – 1. Ed. – São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 23-33.

_____. **Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial.** São Paulo: Editora Unesp, 2013.

^a_____. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, P.A., CORRÊA, R.L. e PINTAUDI, S.M. (Orgs.) **A cidade contemporânea: segregação espacial.** São Paulo: Contexto, 2013, p.61-93.

SPOSITO, M. E. B. et al. O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In _____. (Org.). **Cidades médias: espaços em transição.** São Paulo: Expressão Popular, 2007. v. 1, p. 35-68.

TOURINHO, Helena Lucia Zagury. **Tipologia urbana: sobre a derivação de um conceito da arquitetura do edifício para o urbanismo.** Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais V.16, N.1, p.141-151, / Maio, 2014.

TRAMONTANO, Marcelo; SANTOS, Denise Mônaco dos. **Condomínios horizontais fechados: referências para uma prática contemporânea.** In: IV Congresso Ibero-Americano de Urbanismo., 2000, Recife. Anais, 2000. Disponível em: <http://www.nomads.usp.br/site/livraria/livraria.html> Acessado em: 15 / 09 / 2015.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Contribuição para o debate sobre processos e formas socioespaciais nas cidades. In: VASCONCELOS, P.A., CORRÊA, R.L. e PINTAUDI, S.M. (Orgs.) **A cidade contemporânea: segregação espacial.** São Paulo: Contexto, 2013, p.17-37.

VILLAÇA, Flávio. **Dilemas do plano diretor. In: O município no século XXI: Cenários e perspectivas.** São Paulo: CEPAM, 1999, p. 237-247.

_____. **Espaço Intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel/FAPESP, 2001.

VOLOCHKO, Danilo. Nova produção das periferias urbanas e reprodução do cotidiano. In: **A Crise urbana** / Ana Fani Alessandri Carlos. São Paulo: Contexto, 2015, p. 105-127.