



**Faculdade
Católica
de Anápolis**

FACULDADE CATÓLICA DE ANÁPOLIS
INSTITUTO SUPERIOR DE EDUCAÇÃO
ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA

**DESCENTRALIZAÇÃO DE PARTE DO TERMINAL URBANO DE
ANÁPOLIS.**

**LAMARTINE RIBEIRO DE JESUS
LEVI TOMÁZ RAMOS JÚNIOR
MARIA DOS ANJOS BATISTA COELHO**

**ANÁPOLIS – GO
2010**

LAMARTINE RIBEIRO DE JESUS
LEVI TOMÁZ RAMOS JÚNIOR
MARIA DOS ANJOS BATISTA COELHO

**DESCENTRALIZAÇÃO DE PARTE DO TERMINAL URBANO DE
ANÁPOLIS.**

Relatório apresentado à Coordenação do
Curso de Pós-graduação em Gestão
Pública da Faculdade Católica de Anápolis.
Orientadora: Prof^a. Esp. Adriana Valle
Vieira

**Anápolis – GO
2010**

LAMARTINE RIBEIRO DE JESUS
LEVI TOMÁZ RAMOS JÚNIOR
MARIA DOS ANJOS BATISTA COELHO

**DESCENTRALIZAÇÃO DE PARTE DO TERMINAL URBANO DE
ANÁPOLIS.**

Anápolis, _____ de _____ de 2010. Nota _____

Banca Examinadora

Adriana Valle Vieira
Especialista
Orientadora

Maria Inácia Lopes
Mestre
Convidada

AGRADECIMENTO

A todos aqueles que de alguma maneira contribuíram de forma direta e indireta para conclusão deste relatório.

RESUMO

Tendo como foco o empreendedorismo da descentralização de parte do Terminal Urbano de Anápolis, este trabalho tem a finalidade de analisar a viabilidade através dos pontos fortes e pontos fracos.

Esta fundamentação teórica envolve a Prefeitura Municipal de Anápolis, através da Companhia Municipal de Trânsito e Transportes (CMTT), com uma análise estratégica do trânsito de Anápolis, viabilizando uma melhoria do centro e demais bairros.

De acordo com dados e informações obtidos neste estudo, verificou-se a viabilidade através da análise estratégica, oportunidades e ameaças, pontos fortes e fracos, análise de trânsito para descentralização de parte do Terminal Urbano do centro da cidade de Anápolis.

Segundo dados levantados da monografia de Exclusão Social e Transporte Coletivo no Município de Anápolis, da turma do curso de Gestão Pública de 2008, nota-se que houve vários motivos onde se falam dos pontos fortes e pontos fracos, da TCA (Transporte Coletivo de Anápolis), que é prestadora de serviço na cidade.

Podemos citar o desenvolvimento do comércio local, a viabilidade da sociedade de se ter um meio de transporte digno, de qualidade, pontualidade e modernidade, mas o que vimos foi um transporte eficiente e eficaz em atender às demandas a eles atribuídas, pois houve um aumento de veículos no decorrer dos anos, o que proporcionou o acúmulo de veículos de passeio e a frota de ônibus, fazendo com que o trânsito ficasse lento e sobrecarregado na área central.

SIGLAS

CMTT – Companhia Municipal de Trânsito e Transportes

TCA – Transporte Coletivo de Anápolis

DAIA – Distrito Agroindustrial de Anápolis

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	1
1.1	OBJETIVO DA PESQUISA	2
1.1.1	Objetivo geral.....	2
1.1.2	Objetivos específicos.....	2
2	DESENVOLVIMENTO	06
2.1	HISTÓRIA DE ANÁPOLIS.....	06
2.1.1	SURGIMENTO E POVOAÇÃO.....	06
2.1.2	FUNDADOR.....	07
2.1.3	LOCALIZAÇÃO DE ANÁPOLIS.....	08
2.1.4	O TRANSPORTE EM ANÁPOLIS.....	09
2.1.5	A HISTÓRIA DO TRANSPORTE COLETIVO DE ANÁPOLIS – TCA.....	09
2.1.6	O TRANSPORTE COLETIVO DE ANÁPOLIS – TCA.....	10
2.1.7	COMPANHIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTES – CMTT	10
2.1.8	PRINCIPAIS VIAS DE ANÁPOLIS.....	12
2.1.9	SISTEMÁTICA DO TRÂNSITO EM ANÁPOLIS.....	13
2.1.10	IMPACTO AMBIENTAL NO CENTRO DE ANÁPOLIS.....	13
2.1.11	A ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ANÁPOLIS.....	14
2.1.12	CRESCIMENTO URBANO E INFRA-ESTRUTURA DEFICIENTE.....	14
3	CONCLUSÃO.....	16
4	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	18

1. INTRODUÇÃO

O principal motivo deste trabalho é mostrar que há uma grande necessidade de mudança no tráfego da área central de Anápolis. O que se pode observar é que não há uma relação entre o transporte coletivo urbano e o plano urbanístico que por sua vez é responsável pelo grau de mobilidade dos habitantes da cidade e dos padrões de uso do solo. Por esse motivo a racionalização do sistema de transporte coletivo constitui atualmente um dos maiores desafios àqueles que se dedicam ao planejamento do transporte urbano.

Devido ao crescimento acelerado, Anápolis começa a experimentar os problemas de uma cidade de porte médio, sem uma política de urbanização adequada. É perceptível que em algumas áreas centrais de Anápolis não há estrutura e nem planejamento. Em Anápolis o direito constitucional de ir e vir a todas as localidades é extremamente limitado, pois não existe concorrência no sistema de transporte hoje em nosso município, visto que existe apenas uma empresa que presta este serviço. Com isso a empresa dita o jeito e o modo como a cidade funciona. Hoje a população que utiliza o transporte coletivo de modo geral vive uma situação de exclusão que seria caracterizada pela carência de um serviço que atenda de forma satisfatória toda a população anapolina.

O sistema de circulação de acordo com Vasconcelos (1996, p25).

É um elemento essencial na mobilização da força de trabalho, considerando-se a separação física entre os locais de moradia, de trabalho e de realização de atividades necessárias á reprodução”. Assim sendo, para ter acesso ás diversas áreas da cidade as pessoas precisam deslocar-se. Esse deslocamento Ocorre de varias formas: a pé, de bicicleta, de automóvel particular e nas médias e grandes cidades através do transporte coletivo.

Para o melhor atendimento da população deve-se começar com a descentralização de parte do terminal de ônibus urbano do centro para o Terminal Rodoviário Josias Braga, com isso o trânsito desafogará o centro da cidade.

A função principal do terminal urbano é organizar, de forma eficiente e confortável, a transferência entre um ou vários modos de transportes possibilitando a ampliação da acessibilidade dos usuários. Deve-se oferecer também apoio às

atividades de operação do sistema de transporte aos usuários, à população e finalmente, favorecer a indução ou consolidação da regionalização de atividades econômicas urbanas.

O Terminal Urbano de Anápolis encontra-se em uma área extremamente central da cidade, onde em tempos antigos funcionava a antiga estação ferroviária hoje considerada patrimônio histórico da cidade. O excessivo número de ônibus e o grande fluxo de pessoas trazem para o centro de Anápolis vários transtornos no seu trânsito e ambiente.

Diante de tal situação, a implantação de mini-terminais pode ser feita para melhorar a qualidade de vida das pessoas que circulam, trabalham ou moram no centro de Anápolis.

O objetivo deste trabalho é propor a descentralização de parte do terminal urbano de Anápolis.

Os objetivos específicos do relatório são: propor a remoção de parte do terminal da área central, surgiu então à idéia de descentralizar parte do terminal de ônibus urbano para outra localidade, uma vez feito isso irá proporcionar uma melhora no trânsito da área central, facilitando a vida da sociedade, do comércio, do meio ambiente, onde haverá vários fatores que beneficiarão a todos, como a qualidade do ar, a facilidade de se locomover nas ruas centrais e a preservação dos parques e jardins.

Feito tal procedimento podem-se revitalizar nossas praças, jardins e reestruturar os patrimônios culturais, que fazem parte da história. Com isso o trânsito ficará mais acessível possibilitando uma maior fluidez de veículos pesados quanto de passeios, levantar dados da situação atual do centro de Anápolis.

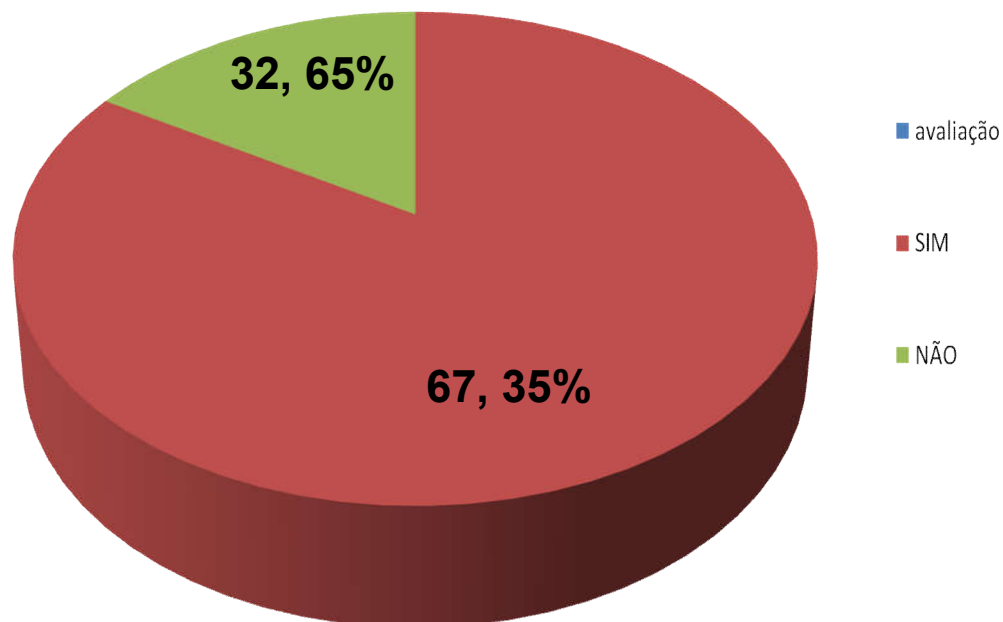
Segundo pesquisa feita junto à população podemos observar que há vários fatores quanto a:

- **DISTÂNCIA DO TERMINAL**

Dos pesquisados 67,35% se sentem prejudicados em morar longe do terminal, o que gerará um grande desgaste no fator tempo de cada usuário.

Apenas 32,65% dos usuários não se sentem prejudicados por que esses moram ou trabalham próximo ao centro da cidade e tem mais acessibilidade a

serviços essenciais.



Nº. ENTREVISTADOS: 49

- **DIFICULDADES DOS HORÁRIOS DOS ÔNIBUS**

Hoje em Anápolis praticamente não se consegue andar de ônibus quando mais se precisa.

1,64% dizem que a dificuldade é “**Todos os Dias**”.

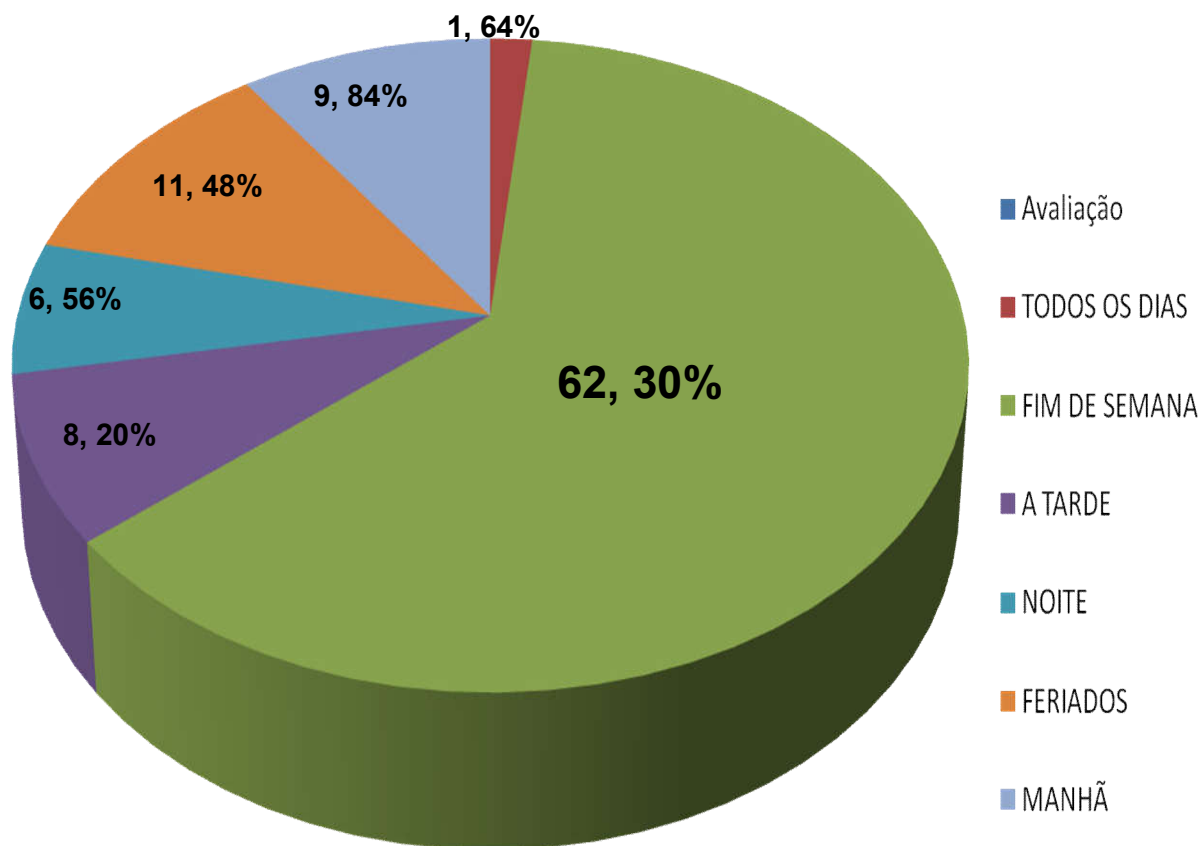
62,30% têm grande dificuldade em usar os ônibus nos “**Fins de Semana**”.

8,20% têm dificuldade no período “**Vespertino**”.

6,56% têm dificuldade no período “**Noturno**”.

11,48% têm dificuldade nos “**Feriados**”.

Durante a semana a realidade é outra, 9,84% sentem dificuldades em pegar ônibus no período **Matutino** para ir ao trabalho, ressaltando que depois das 7:00 h da manhã o fluxo diminui consideravelmente.



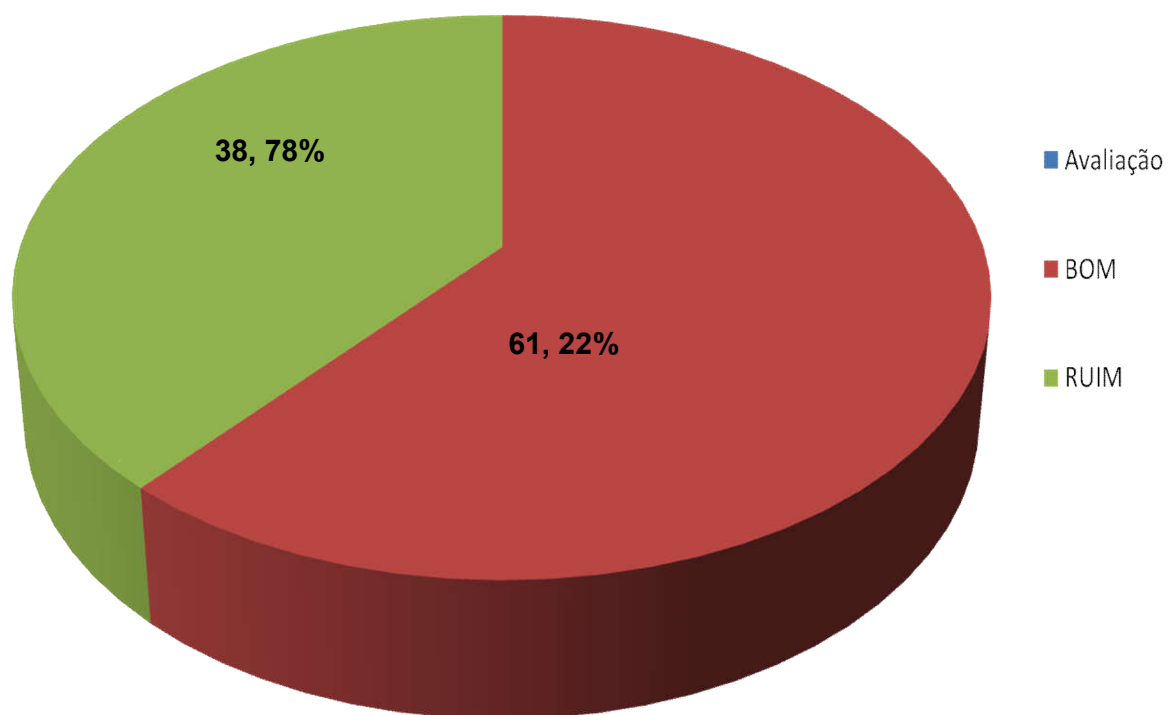
Nº. ENTREVISTADOS: 61

- **LOCALIDADE DO TERMINAL URBANO**

A pesquisa mostrou que o fato do comércio ainda ser centralizado gera uma maior facilidade para as pessoas usarem o terminal central.

61,22% das pessoas acham bom a localidade do terminal no centro de Anápolis.

38,78% acham ruim porque o centro não suporta a demanda de ônibus e carros em determinados horários.



Nº. ENTREVISTADOS: 50

A hipótese do relatório é que a descentralização de parte do terminal do centro da cidade trará um maior benefício para o trânsito e a locomoção das pessoas na área central.

Este relatório justifica-se pelos fatores de:

- Identificar os pontos fortes e fracos decorrentes do uso do terminal;
- Sugerir a viabilidade de descentralização de parte do Terminal Urbano do centro de Anápolis, o que trará uma melhor qualidade de vida e conseqüentemente desafogará o trânsito central da cidade.

O público alvo deste relatório tem como Público Alvo a população anapolina que utiliza o transporte coletivo, bem como todos aqueles que moram, trabalham e se locomovem no centro da cidade de Anápolis.

2. DESENVOLVIMENTO

Segundo dados levantados da monografia de Exclusão Social e Transporte Coletivo no Município de Anápolis, da turma do curso de Gestão Pública de 2008, nota-se que houve vários motivos onde se falaram dos pontos fortes e pontos fracos da (TCA) Empresa de Transporte Coletivo de Anápolis que presta serviço na cidade.

Pode-se citar o desenvolvimento do comércio local, a viabilidade da sociedade de ter um meio de transporte digno, de qualidade, pontualidade e modernidade, mas o que se vê é um transporte eficiente e eficaz em atender as demandas a ele atribuídas. Houve um aumento de veículos, o que proporcionou o acúmulo destes na cidade fazendo com que o trânsito ficasse lento e congestionado na área central.

2.1 HISTÓRIA DE ANÁPOLIS

2.1.1 Surgimento e Povoação

Os princípios da povoação de Anápolis, nos idos do século XVIII, tiveram como responsável a movimentação de tropeiros que demandavam de diferentes províncias em direção às lavras de ouro de Meia Ponte (Pirenópolis), Corumbá de Goiás, Santa Cruz, Bonfim (Silvânia) e Vila Boa (Cidade de Goiás). Os principais cursos de água que cortam a região de Anápolis - João Cezário, Góis e Antas - tinham dupla importância no traslado desses garimpeiros: eram sítios de descanso e serviam como referência e orientação na viagem. Abandonando os sonhos de aventura e de riqueza em face da exaustão do precioso metal nas lavras antes promissoras, muitos daqueles viajadores optaram pelas margens das Antas para estabelecer moradia, constituir família e explorar a terra.

Já no século XIX o naturalista francês Auguste de Saint-Hilaire fez anotações em seu diário de viagem em que descrevia uma fazenda "que era um engenho de açúcar do qual dependia um rancho muito limpo, no qual nos alojamos". Era o ano de 1819 e o lugar descrito pelo estudioso francês, a Fazenda das Antas.

O certo é que pelos idos de 1833, os fazendeiros fixados às margens do Riacho das Antas tinham por costume se reunir em casa de Manoel Rodrigues

dos Santos, um dos primeiros moradores do lugar e aí realizavam novenas e orações. Registros históricos da época confirmam que no ano de 1859, a área de terras que constituía propriedade de Manoel Rodrigues dos Santos era um aglomerado de quinze casas.

Em 25 de abril de 1870 surge o primeiro documento oficial sobre Anápolis. Um grupo de moradores constituído por Pedro Roiz dos Santos, Inácio José de Souza, Camilo Mendes de Moraes, Manoel Roiz dos Santos e Joaquim Rodrigues dos Santos fez doação de parte de suas terras para a formação do que se denominou de Patrimônio de Nossa Senhora de Santana. No ano seguinte, nas terras doadas, Gomes de Souza Ramos construiu a Capela de Santana o que fez o lugar florescer rapidamente, sendo assim elevado à Freguesia de Santana, sobrevivendo depois os estágios de vila e de cidade.

2.1.2 Fundador

Gomes de Sousa Ramos foi um dos fundadores de Anápolis. Ele nasceu a 17 de setembro de 1837, em Arraias, filho de Gomes Pereira Ramos e de Dona Ana das Dores de Almeida. Aos 33 anos de idade mudou-se de Bonfim para o lugarejo que mais tarde seria a Freguesia de Santana das Antas. Veio atraído pela fertilidade da terra e pelo clima.

Chegando aqui no ano de 1870, homem empreendedor que era, criado por sua mãe cultivando os preceitos católicos na devoção a Nossa Senhora de Santana, erigiu uma capela porque encontrou vários devotos da padroeira do lugar. Foi, pois, sob o entusiasmo de Gomes de Souza Ramos que alguns moradores fizeram doação das terras onde se localiza parte da cidade, à Santa. Gomes de Sousa Ramos iniciou a construção da capela nos primeiros meses do ano de 1871. A 3 de novembro do mesmo ano, foi designado capelão o padre Francisco Inácio da Luz. Era um passo importante para o desenvolvimento demográfico e político do lugar, pois em 1872 esse padre redigiu um documento pedindo a elevação da povoação à categoria de Freguesia.

O documento foi assinado por ele, por Gomes de Souza Ramos e por outras 265 pessoas. Esse documento datado em 2 de maio de 1872 foi encaminhado ao presidente da Província de Goiás, Antero Cícero de Assis e levado

a então capital, Goiás Velho (hoje Cidade de Goiás), por Gomes de Sousa Ramos. Uma penosa viagem, já pela distância a ser percorrida, já pela falta de meios de transporte e de conforto da época e sobretudo pelos perigos nos locais em que se devia circular. A viagem de Gomes de Sousa Ramos foi, toda ela, feita a cavalo.

O requerimento dos moradores foi então encaminhado à Assembléia Legislativa, acompanhado de um ofício de Gomes de Sousa Ramos. Nesse requerimento ele descrevia a situação, a localização e os limites da capela.

Mediante os esforços de Gomes de Sousa Ramos e de Zeca Batista, chefes políticos de então, foi que a Freguesia, alguns anos depois, se elevava à categoria de Vila - mais precisamente, no ano de 1887. No entanto, devido a alguns fatos de abrangência nacional à época, a vila só viria a ser instalada cinco anos mais tarde.

Gomes de Sousa Ramos não chegou a alcançar essa nova etapa da história da cidade que ajudou a fundar. Ele adoeceu em junho de 1889, vindo a falecer em 22 de setembro daquele mesmo ano, deixando viúva a Sra. Messias Gomes Pereira (que era sua sobrinha) com quem tinha seis filhos: Maria, Sebastião, Gomes, Benedito, Francisco e Manuel, tendo nascido posteriormente a seu falecimento, em 5 de janeiro de 1890, outra filha do casal, de nome Ana. Gomes era casado em primeiras núpcias com Vitoriana Maria de Jesus, da qual se enviuvou e com quem não teve filhos.

2.1.3 Localização de Anápolis

Está distante de Goiânia a 48 km e de Brasília a 154 km e possui uma população de aproximadamente 325.544 habitantes.

A movimentação de tropeiros em direção às lavras de ouro de Meia Ponte (Pirenópolis), Corumbá de Goiás, Santa Cruz, Bonfim (Silvânia) e Vila Boa (Cidade de Goiás), no século XVIII, fez surgir o povoado às margens do Ribeirão das Antas, freguesia de Santana, que se tornou município pelo Decreto-Lei 320, assinado pelo então presidente do Estado de Goiás, Miguel da Rocha Lima.

Ganhou a denominação de Anápolis a partir de 31 de julho de 1907, coroando de êxito o trabalho de inúmeros pioneiros, dentre eles Gomes de Souza Ramos e José da Silva Batista (Zeca Batista).

A Base Aérea de Anápolis integra o Sistema de Vigilância da Amazônia (Sivam). Anápolis tem varias indústrias e é um forte centro comercial com importantes rodovias e ferrovias.

2.1.4 O Transporte em Anápolis

Possui ramal da Ferrovia Centro-Atlântica acoplado à Estação Aduaneira do Interior – EADI (Porto Seco/DAIA). A cidade é dotada de aeroporto civil e sedia a Base Aérea suprida pelos aviões supersônicos Mirage. O serviço de transporte Urbano é explorado com exclusividade, sob o regime de concessão pela TCA-Transportes Coletivos de Anápolis. É totalmente integrado, permitindo que o usuário pague apenas uma passagem para ir de um ponto qualquer a outro da cidade. No Terminal Rodoviário Intermunicipal Josias Moreira Braga há conexões de ônibus para inúmeras cidades goianas, vários Estados e o Distrito Federal.

2.1.5 A História do Transporte Coletivo de Anápolis – TCA

Empresa do Grupo Transbrasiliana, a TCA foi fundada em 1963 pelo pioneiro João Rodrigues de Queiroz. Dez anos depois, 30 por cento das ações foram adquiridas pela Transbrasiliana, graças à visão dos empresários Odilon Santos e Josias Moreira Braga.

Em 1983, a Transbrasiliana assumiu o controle acionário da TCA, sob comando de Odilon Walter Santos e Lázaro Moreira Braga, que acreditaram em Anápolis e no potencial da empresa. No mesmo ano, o jovem Miguel Moreira Braga, com apenas 26 anos de idade, assumiu a direção da TCA, cargo que ocupou até novembro de 2005. Nesses 22 anos, o saudoso diretor transformou a TCA numa empresa moderna, eficiente e humana, com qualidade acima da média nacional.

Hoje, a TCA é dirigida pelo Sr^o. Lacy Martins da Silva, 70 anos, funcionário da empresa desde a sua fundação. O chefe de manutenção foi indicado diretor por Odilon Walter Santos e Lázaro Moreira Braga. Conhece a TCA como ninguém, tem prestígio na comunidade e apoio total da equipe. Na direção financeira, Cida Braga respalda o trabalho de nova diretora junto à diretoria da Transbrasiliana.

A história da TCA confunde-se com a de Anápolis: com pioneirismo, fé, amor, trabalho e determinação, anapolinos de várias gerações construíram o progresso da cidade. Da mesma forma, a TCA é o orgulho de Anápolis, graças aos esforços de seus dirigentes e colaboradores, desde 1963.

2.1.6 O Transporte Coletivo de Anápolis – TCA

Nem as maiores e melhores cidades do mundo possuem controle de sistema de transporte coletivo urbano totalmente informatizado, como Anápolis. Em Toronto, Canadá, cidade com melhor qualidade de vida do planeta, as viagens são controladas por computador, mas com intervenção humana, enquanto aqui a operação é inteiramente eletrônica. O sistema foi desenvolvido há quase 15 anos, na própria TCA, que detém um dos maiores índices de automação do país.

Esse sistema, criado na própria TCA, é pioneiro no mundo e garante a realização de todas as viagens programadas, nos horários pré-determinados. A equipe tem o cuidado com a perfeição, pois sabe que os detalhes da operação são registrados e gravados eletronicamente. Coisa de cinema, de ficção, que é realidade em Anápolis.

2.1.7 Companhia Municipal de Trânsito e Transportes – CMTT

Criada em 27 de junho de 2003 com atribuições legais do Poder Público Municipal, a Companhia Municipal de Trânsito e Transporte - CMTT é uma autarquia municipal autônoma, com patrimônio e receita própria, criada por lei com função de planejar, gerenciar, organizar, direcionar, coordenar, delegar, executar e controlar a prestação de serviços públicos relacionados ao trânsito de veículos, ao sistema viário, transporte urbano e rural e a todas as pessoas envolvidas direta ou indiretamente (condutores, pedestres e ciclistas) com o trânsito, fazendo valer o Código de Trânsito Brasileiro instituído pela Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 e as diretrizes técnicas do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN tem por missão promover a segurança do trânsito veicular no sistema viário de Anápolis, fazendo da responsabilidade social, exercício da cidadania e participação democrática em prol da preservação da vida, os principais valores da Organização.

Gerenciando o sistema viário e a mobilidade urbana de uma cidade com população de mais de 300 mil habitantes e uma frota registrada superior a 155 mil veículos, a CMTT tem por função:

- Implantar e revitalizar as marcas viárias sejam elas horizontais (Faixas), verticais (placas), rotatórias ou semaforicas;
- Criar projetos baseados em estudos realizados pelo departamento de engenharia, com a intenção de facilitar e amenizar os impactos do grande fluxo de pessoas e veículos da cidade de Anápolis, com um grupo de agentes especializados e devidamente treinados, equipados e aptos ao cumprimento do código de Transito Brasileiro, fiscalizar, organizar e orientar o tráfego veicular, apoiar eventos que de alguma forma interfiram no aumento de veículos ou nas condições de mobilidade do sistema viário. Vistorias e autorizações, licenciando e credenciando transporte escolar e Táxis são também de responsabilidade do departamento de fiscalização da CMTT;
- Gerir, planejar e controlar a qualidade do transporte coletivo urbano, o cumprimento de horários, roteiros e itinerários, as condições técnicas e padrões qualitativos da frota de ônibus que serve os munícipes sobre o funcionamento do sistema;
- Promover análises e avaliações técnicas constantes sobre a estatística do volume de fluxo das vias, bem como do número e circunstâncias de ocorrências de acidentes e vítimas, de forma a identificar situações críticas e buscar soluções que diminuam os impactos negativos no trânsito e na vida dos cidadãos;
- Acompanhar o ordenamento judicial das questões de trânsito, apoiando juridicamente os atos administrativos e a Comissão de Análise de Defesa Prévia e Recurso JARI, na análise de julgamento dos processos relacionados aos direitos e deveres dos cidadãos.

Desde janeiro de 2007 cabe também à CMTT o gerenciamento de toda a frota oficial do município, incluindo a disponibilização, manutenção e abastecimento de viaturas de transporte e serviços e maquinário rodante.

Como organização, a CMTT possui uma estrutura física administrativa, onde todos os seus departamentos, cada um com funções definidas, agem de forma integrada e participativa, de forma a suprir o suporte logístico ao desempenho de suas ações de atendimento às demandas dos cidadãos anapolinos, com transparência, espírito público e correção.

As metas da Companhia Municipal de Trânsito de Anápolis são modernizar e aperfeiçoar ferramentas de trânsito que reduzam acidentes, combater a impunidade de motoristas infratores, harmonizar o tráfego e, principalmente, educar os atores da mobilidade urbana - motoristas, pedestres e ciclistas.

2.1.8 Principais Vias de Anápolis

Avenida Brasil: É a maior, a mais movimentada e importante via arterial da cidade. Abrange cerca de 14 km de extensão e percorre a cidade de norte a sul. Possui uma grande variedade comercial, abrigando um shopping (Brasil ParkShopping), o Terminal Rodoviário, Estádio Jonas Duarte, acesso ao Ginásio Internacional, ao Centro Administrativo, à Câmara Municipal, grande parte das concessionárias de veículos, forte comércio de veículos usados e também grandes lojas de materiais de construção e centros de distribuição atacadistas.

Avenida Goiás: Principal eixo de ligação entre as regiões leste e oeste, por ela passam cerca de 90 mil veículos por dia, sendo ainda a principal avenida de acesso ao centro da cidade e ao bairro Jundiáí.

Avenida Mato Grosso: Também faz parte do corredor leste/oeste, possuindo um comércio bastante diversificado.

Avenida Universitária: Faz ligação do centro à universidade e faculdades (Uni-Evangélica, Faculdades Anhanguera e Inesul), possuindo comércio bastante diversificado, além de abrigar um shopping center (Anashopping)

Avenida Presidente Kennedy: Faz a ligação do centro com a região norte, onde estão numerosos bairros dentre os quais a Vila Jaiara e a Alexandrina.

Avenida Fernando Costa: Principal via do maior e mais populoso bairro de Anápolis, a Vila Jaiara, com cerca de 80 mil habitantes. Por ter em sua volta um grande número de bairros menores, é conhecido como a grande Jaiara,

possuindo comércio bem diversificado, inclusive com a construção de uma galeria com mais de 100 lojas.

Avenida JK: Faz a ligação do centro e Avenida Brasil com a região leste e saída para Brasília.

Avenida Pedro Ludovico: Principal acesso da região sudoeste à região central e aos demais bairros da cidade. Forte comércio de peças para motos, funerárias, materiais de construção, além de abrigar o Parque de Exposições Agropecuárias. A avenida está sendo duplicada em 2010.

Ruas Engenheiro Portela, Barão do Rio Branco, 15 de Dezembro, General Joaquim Inácio, 7 de Setembro, Manoel D'Abadia, 14 de Julho, Barão de Cotegipe, Dr. Genserico, dentre outras fazem parte do quadrilátero Central, onde se concentram a maior parte dos bancos e da rede comercial da cidade.

2.1.9 Sistemática do Trânsito em Anápolis

Para se achar uma solução mais satisfatória no trânsito de Anápolis, vamos tentar ainda no campo da modernidade, junto a TCA - Transporte Coletivo de Anápolis, que em parceria com a CMTT – Companhia Municipal de Trânsito e Transporte, que implantou o primeiro corredor exclusivo para ônibus urbano, uma solução para vias expressas como a Avenida Brasil e também para ruas estreitas do centro de Anápolis, pois organiza o espaço e disciplina o trânsito, conforme ocorreu na Travessa João Buta (imediação do Terminal Urbano), sendo um imperativo técnico que está chegando para avançar e oferecer uma melhor opção.

2.1.10 Impacto Ambiental no Setor Central da Cidade

A empresa de Transporte Coletivo de Anápolis foi à pioneira no uso do combustível ecológico, mistura de óleo diesel com óleo vegetal: “detentora do Pioneirismo do Biodiesel no Centro Oeste, a empresa consolidou sua política de responsabilidade ambiental ao reduzir sensivelmente o quantitativo de descarga de monóxido de carbono na atmosfera, melhorando assim a qualidade do ar”.

2.1.11 A Antiga Estação Ferroviária

A idéia da construção da **Estrada de Ferro Goyaz** teve início na época da República Velha (1.889 - 1.930) que vislumbrava traçar em território goiano uma ferrovia, partindo do terminal ferroviário de Araguari, passando por Catalão, Ipameri, Pires do Rio e Silvânia, alcançando a Vila de Santana das Antas, hoje Anápolis.

Tal idéia se tornou realidade e o lançamento da pedra fundamental da Estação Ferroviária de Anápolis ocorreu em 28 de agosto de 1.933, pelo então intendente do município João Luiz de Oliveira.

O prédio da estação foi inaugurado em 07 de setembro de 1.935 e recebeu o nome de **Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente**. Esta obra histórica é tida pelos historiadores como o maior símbolo do desenvolvimento econômico de Anápolis.

A idealização da Audiência Pública sobre o Patrimônio Histórico de Anápolis é proposta pela vereadora Dinamélia, que tem como fim debater a atual situação da **Antiga Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente**, inspirada no sentimento de proteção e recuperação de um patrimônio histórico e cultural que se encontra, atualmente, relegado ao abandono do poder público e com acesso e visibilidade impedidos à população devido às instalações do terminal urbano de Anápolis.

Este prédio de grande valor histórico e cultural para o povo anapolino foi construído na primeira metade do século passado, mais precisamente em 1934, sendo tombado à condição de patrimônio histórico municipal por força da Lei Municipal nº 1.824, de janeiro de 1991, sancionada pelo então prefeito Dr. Anapolino de Faria.

2.1.12 Crescimento Urbano e Infra-Estrutura Deficiente

São cada vez mais frequentes os problemas gerados pelo crescimento urbano de forma não planejada; diversos impactos tais como: favelização, congestionamentos no trânsito, dificuldade de locomoção da população entre outros. São vários os fatores que influenciaram o crescimento das cidades de porte médio e

grandes cidades brasileiras, o processo de industrialização, e a expansão das rodovias e ferrovias.

Para Cavalcanti (1993: p. 65-82):

Pensar a cidade enquanto especialidade, palco da vida urbana, permite pensá-la a partir de dois pontos de vistas contraditórios que se entrecruzam e permitem pelo cotidiano, o movimento: a cidade enquanto espaço do capital e a cidade do cidadão, lócus da vida humana.

Hoje o crescimento industrial e o grande processo de migração de pessoas em busca de melhores condições de vida e de trabalho têm gerado a necessidade da construção de uma nova perspectiva de políticas para o transporte urbano, tendo como ponto de partida o atendimento das carências e aspirações das populações menos favorecidas.

O grande número de trabalhadores assalariados, grau e níveis sociais mostram que as autoridades precisam se esforçar no sentido de provocar uma reflexão sobre a formulação de políticas públicas para o transporte urbano a partir das necessidades das populações assalariadas do nosso município.

O relacionamento do uso do transporte urbano com o crescimento econômico, oportunidades de trabalho, decisões de moradia das populações de baixa renda são considerados essenciais para o enfrentamento de diversos problemas sociais, com vista a prover elementos para a elaboração de políticas de transportes urbanos sob uma nova perspectiva.

A metodologia de acordo com Vergara será pesquisa descritiva feita através de dados, informações e documentos fornecidos pela Prefeitura Municipal de Anápolis e pela Companhia Municipal de Trânsito e Transportes.

Segundo Vergara (1998: p. 46):

A realizada em documentos conservados no interior de órgãos públicos e privados de qualquer natureza, ou com pessoa: registros, anais, regulamento, circulares, ofícios, memorandos, balancetes, comunicações informais, filmes, microfilmes, fotografias, informações em disquete, diários, cartas pessoais e outros.

3. CONCLUSÃO

No dia 08 de agosto de 2009, firmou-se em audiência no Ministério Público com a presença do Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural de Anápolis, Prefeitura e TCA, a retirada de parte do terminal urbano da Antiga Estação Ferroviária. Essa determinação foi uma vitória e representa um grande avanço para aqueles que defendem a recuperação e revitalização do patrimônio histórico, cultural, paisagístico e arquitetônico da cidade de Anápolis.

Com a descaracterização, o prédio da antiga estação ferroviária ficou “ilhado”, sendo que a população não pode contemplá-lo à distância, em razão da obra construída em seus arredores, escondendo, dessa forma, a exuberância de sua arquitetura.

Com a descentralização de parte do Terminal Urbano do centro de Anápolis as ruas estreitas do centro da cidade irão desafogar nos horários de picos, uma vez que diminuirá a quantidade de ônibus que circulam na área central.

Outra questão importante será o fim do monopólio da empresa de ônibus existente há mais de vinte anos, o que impossibilita a melhoria de qualidade e eficiência dos serviços prestados à população ocasionando, assim, a falta de concorrência entre outras empresas.

Sugerimos a implantação de 6 (seis) mini-terminais interligados, onde os usuários usarão somente uma passagem. Suas localizações serão: DAIA (Distrito Agroindustrial de Anápolis), Jardim Tesouro, Vivian Parque, Recanto do Sol, Jaiara e Terminal Josias Braga, visto que são pontos estratégicos na cidade de Anápolis e que venha atender ao usuário de maneira rápida e eficaz, desafogando o trânsito no centro e proporcionando uma melhor fluidez dos veículos pequenos, facilitando o embarque e desembarque nestes terminais com agilidade e fácil acesso na circulação e espera dos ônibus.

Por outro lado, os terminais terão a capacidade de ser referência de imagem do serviço se for concebido por um projeto que permita sua identificação como elemento estruturador da rede de transporte e que o usuário se sinta bem ao utilizá-lo. Sistemas de transporte com característica estrutural exigem que haja um processo de operação no qual sejam orientadas as atividades de circulação dos veículos e usuários, do processo de transferência entre linhas, de comunicação, de

orientação e prestação de serviços públicos básicos, de segurança, de manutenção, conservação e limpeza.

O alcance de parcela destas funções depende de ações operacionais no contexto das empresas operadoras, quanto à prestação do serviço de transporte e da empresa gerenciadora, naquilo que se refere à gestão e planejamento dos serviços.

Muitos aspectos, porém, dependem de um adequado projeto funcional e arquitetônico, que por um lado equacionem os aspectos inerentes ao desenho do terminal e seu projeto físico: a disposição das pistas e plataformas; as áreas de apoio; a iluminação, ventilação, conforto, identidade, beleza e agradabilidade do local e, por outro, ofereçam as condições adequadas às atividades operacionais que nele devem ocorrer. Desta forma, foi elaborado o DT-DPO-001-05 – Manual de Projeto e Dimensionamento de Terminais – EMTU/SP – Março/2005 que tem como objetivo principal orientar o desenvolvimento de projetos de terminais de ônibus urbanos em suas diversas fases, através de informações, critérios, parâmetros ou procedimentos a serem observados, de forma a atender adequadamente as necessidades de segurança, conforto e funcionalidade tanto dos usuários como dos veículos que o utilizam.

Com a descentralização de parte do Terminal Urbano do centro de Anápolis, as ruas estreitas serão desafogadas nos horários de picos, uma vez que diminuirá o fluxo de ônibus que circulam na área central.

Os terminais serão referências de imagem para a cidade de Anápolis e demais regiões do Brasil, visto que as atividades de circulação de ônibus serão um processo de transferência entre linhas de comunicação, de orientação e prestação de serviços públicos com o objetivo de melhorar a fluidez dos veículos, a segurança dos pedestres e a preservação do meio ambiente.

4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Gonzáles Braga. Qualidade no transporte coletivo urbano-ônibus. Brasília, 1995. 68 p. Dissertação (Mestrado em Transportes Urbanos)-Faculdade de Tecnologia. Universidade de Brasília. JORNAL O CONTEXTO, 08 a 13 de Agosto de 2008 edição 177.

CAVALCANTI, Lana de Souza. Elementos de uma proposta de ensino de Geográfica no contexto da sociedade atual. Boletim Goiano de Geografia.

DAVIDSON, K.B Accessibility and isolation in transportation network evolution. Paper presented at 7th WORLD CONFERENCE ON TRANSPORT RESEARCH. The University of New South Wales, Sidney, Australia, 1995.

FERRAZ, Antonio Clovis “Coca” Pinto. TORRES, Isaac Guillermo Espinosa.

ROLNIK, Raquel. É possível uma política urbana contra a exclusão? In: Serviço Social e Sociedade. N. 72, ano XXIII, nov. 2002.

SANTOS, Milton. O espaço do cidadão. São Paulo, Nobel, 1987.

TRANSPORTE PÚBLICO URBANO. São Carlos: Rima Editora, 2001.

VASCONCELLOS, Eduardo. Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas. São Paulo: Unidas, 1996.74 p.