

TERMINAL RODOVIÁRIO: Diagnóstico, Avaliação e Análise de Realocação da Rodoviária de Feira de Santana.

Antonio Rosevaldo Ferreira da Silva; Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS)- Professor de Ciências Econômicas do Departamento de Ciências Sociais e Aplicadas- Economista.

Endereço: rosevaldo@uefs.br. Telefone: (75) 99131-8778.

SINOPSE

Terminais Rodoviários ou Estação Rodoviária são estruturas concebidas para oferta de serviços de transporte de passageiros e ou de cargas, com o objetivo de servir de início, meio e fim de viagens urbanas, metropolitanas, intermunicipais e interestaduais e em alguns casos até viagens internacionais. Construído nos anos de 1960, o Terminal Rodoviário de Feira de Santana foi um dos maiores equipamentos da região, devido à sua localização, nas proximidades do centro da cidade. Era até meados da década de 1990 um terminal que supria a cidade com embarques e desembarques, também servindo como hub para os usuários que iam e vinham no fluxo migratórios do Nordeste e do Sudeste. Tanto que ao seu entorno se criou uma rede hoteleira e gastronômica, além de um hipermercado. Ao longo dos anos, o Terminal foi perdendo movimento e passou a ser alvo de críticas por parte de políticos que, vez ou outra, levantam a necessidade de realocar a Rodoviária, deixando o centro da cidade livre. Como se pode observar o objeto de estudo deste trabalho é a Rodoviária de Feira de Santana e se buscará concluir pela viabilidade técnica e econômica de sua atual localização e provável realocação. Para se chegar a uma conclusão, se adotou uma metodologia de revisão da bibliografia, em especial o MITERP e a NBR 9050 além de uma pesquisa exploratória de documentos, tais como estatísticas de embarques, avaliação das receitas da empresa concessionária para exploração da concessão pública do governo estadual. Após o diagnóstico da situação, se propõe uma solução que contemple a necessidade de deslocamento das pessoas que utilizam, utilizaram e pretendem utilizar o equipamento.

PALAVRAS-CHAVE: acessibilidade. Embarques. realocação. terminal.

O TERMINAL RODOVIÁRIO

A construção de Terminais Rodoviários de Passageiros teve seu auge na década de 1960, pegando carona no marketing da motorização do Brasil, aliando o individualismo à indústria recém instalada (SCARPINELLA, 1999), modelando ou contribuindo para o transporte de cargas e pessoas em geral. Além disso, os municípios que conseguiram se desenvolver social e economicamente, foram ligados umbilicalmente às condições de acessibilidade e uma mobilidade que permitiu opções de transporte disponíveis e de qualidade.

Os meios de transporte, em âmbito geral, necessitam de estruturas de apoio para auxiliar o seu funcionamento. Suas dimensões são definidas conforme o tipo de uso ao qual se destinará e às necessidades inerentes ao espaço. O transporte rodoviário, por sua vez, necessita da infraestrutura de um terminal para realizar a articulação intermunicipal e interestadual. Este possibilita o embarque e desembarque, além da circulação constante de cargas e pessoas (LAROUSSE, 1998 apud CARVALHO; BECHELLI, 2012).

Os equipamentos utilizados na prestação de serviços de transporte de passageiros e cargas necessitam de estrutura de apoio para otimizar seu funcionamento. Suas dimensões e tamanho serão definidos de acordo o tipo de uso e seus destinos. Aqui vale salientar a

(1) Economista, Professor de Ciências Econômicas do Departamento de Ciências Sociais e Aplicadas da UEFS – Universidade Estadual de Feira de Santana.

importância para o transporte rodoviário de um Terminal que contribua para realizar a articulação intermunicipal e interestadual.

Construído em 1967, o Terminal Rodoviário fica localizado na Avenida Presidente Dutra, onde serve de ligação entre a BR 324 e a BR 116 através de seu prolongamento, a Avenida Rio de Janeiro em linha reta, cortando a cidade de Feira de Santana, no sentido Leste-Oeste e, assim servindo como apoio ao forte entroncamento rodoviário ali instalado. Ao seu redor funcionam diversos hotéis e pousadas, o que comprova a quantidade de viajantes que pernoitam ali em busca de outros destinos, afinal, a rodoviária funciona por 24 horas ininterruptas e ali diariamente são realizadas conexões para diversos pontos do país. Costuma se falar que ali se chega e se parte gente de todo lugar. Os bares nas redondezas, costumam dar o tom do público que viaja usando o Terminal Rodoviário (TR). A circulação de dinheiro ao redor do TR mostra ainda sua pujança como vetor de externalidades positivas e negativas. A geração de emprego e renda das empresas ao redor do TR é um fator positivo, pois além de Hotéis, Pousadas e Bares, existe uma grande loja de Supermercado de uma rede nacional, que atrai diariamente compradores de cidades circunvizinhas, que aproveitando a oferta regional de ônibus, vem para realizar suas compras mensais, e o movimento de carrinhos do hipermercado lotados de mercadorias, são prova da existência deste público ali presente. Durante os dias úteis, se pode encontrar pessoas fazendo este movimento e em conversa com alguns se pode constatar que a opção se materializa pela facilidade de embarcar e desembarcar. Por outro lado, as externalidades negativas são constatadas através da violência presente no local, com assaltos e alguns homicídios, o que torna o lugar demandante de policiamento ostensivo para o combate à criminalidade na região. Também se pode apontar como causa a incidência de transportadores clandestinos ofertando serviços para todas as cidades da Bahia, com destaque para a capital do estado, Salvador.

O TR ocupa uma área equivalente a um quarteirão, ofertando serviços diversos como lojas de vendas de produtos e serviços, galpões de lojas de encomendas e guichês que ofertam passagens para todo o Brasil. Além do destino para a capital baiana, Salvador, que tem 72% dos horários da rodoviária, o terminal se caracteriza por ser um *hub* que tem a função de integrar viajantes para todas as regiões do Brasil. Possui ainda uma linha internacional para Assunção no Paraguai. Como dito acima, o maior fluxo de horário é para Salvador, tanto na função origem e destino como na função de trânsito. Isso tudo consubstanciado na força da cidade de Feira de Santana como entroncamento rodoviário.

A administração do TR cabe a empresa concessionária Sinart, com larga experiência em gestão de rodoviárias sendo que opera em todo Brasil, inclusive em capitais como Salvador, Florianópolis, Belém e etc. Neste âmbito, consegue explorar as oportunidades de ganhos de capital através da comercialização de espaços, a saber, existem as seguintes fontes de receita: Tarifas de Embarques, Aluguéis de lojas, exploração comercial de estacionamento e banheiros, além da venda de espaços publicitários (SILVA, 2007). As tarifas de embarques apesar de se constituírem em principal fonte de receita, vem experimentando queda proporcional ao número de embarques, a tabela 1.0 mostra que ano após ano, independente da pandemia do coronavírus, os embarques experimentam uma queda vertiginosa tendo como causas, o índice de motorização das cidades, onde o número de automóveis em circulação provoca o deslocamento da Demanda por ônibus e a concorrência desleal do transporte clandestino e a falta de uma política eficaz de combate ao transporte pirata por parte do governo estadual e donos de empresas de ônibus, bem como a própria administradora do TR. O índice de motorização, que se refere à proporção de veículos licenciados em relação à população total, afetar significativamente o número de embarques tanto em Feira de Santana quanto em relação ao país. Para que se tenha uma

ideia, enquanto o índice nacional é de 4,4, em Feira de Santana é de 2,6. Isso afeta o número de embarques de varias maneiras, tais como Demanda por Transporte Público, Congestionamento de Trafego, Acessibilidade e Estacionamento, Custos de Propriedade do Veículo e Políticas de Mobilidade Urbana. Em áreas com baixo índice de motorização, o trafego rodoviário pessoal pode ser menos congestionado, favorecendo a demanda por um transporte público de passageiros. O inverso acontece quando o índice de motorização é elevado, caso específico de Feira de Santana. No tocante ao transporte clandestino, este pode afetar um Terminal de várias maneiras negativas, tanto para os usuários do sistema quanto para a operação legal do equipamento. Começando pela concorrência desleal, onde se oferta um serviço com tarifas mais baixas do que os serviços legais, o que acaba atraindo passageiros e prejudicando o aspecto legal de quem opera no sistema concedido. A segurança dos passageiros é afetada a partir do momento que os operadores ilegais não passam pelos mesmos padrões de inspeção de segurança e manutenção por quais passam os serviços regulados, a exemplo da periodicidade das vistorias realizadas pelo órgão regulador. Isso coloca em risco os passageiros, pois não tem quem ateste as boas condições dos veículos clandestinos. Quando a Demanda é deslocada para o Transporte Clandestino, a receita financeira do TR tende a diminuir, afetando a capacidade de manutenção e melhoria das instalações e serviços oferecidos aos usuários. A simples presença de veículos clandestinos causa desordem no entorno do TR de Feira de Santana, o que implica no conforto e segurança dos passageiros que aguardam para embarcar e desembarcar.

Por outro lado, a queda nos embarques reflete na receita de aluguéis, pois tem se observado que nos últimos anos a rotatividade de empresas ali instaladas aumentou, mas ainda assim se reveste de uma boa oportunidade de investimento, principalmente a loja de guarda volumes, que opera a um custo baixo e alta rentabilidade.

Quadro 1 - Número de passageiros embarcados no TR de Feira de Santana

1996 - 2022

Ano	Nº de embarques
1996	1.823.271
2000	1.204.524
2004	1.039.920
2008	993.689
2012	933.386
2016	946.365
2020	369.561*
2022	714.214

Fonte: Sinart

*Terminal fechado devido a pandemia nos meses de abril a junho.

Como pode-se observar, o movimento de passageiros vem caindo e algo precisa ser feito para salvar os empregos que existem no local. O TR emprega hoje cerca de 300 pessoas diretamente, mas se pode dizer que cerca de 1.500 empregos existem em função da Rodoviária, a exemplo de fabricantes de salgados, atacadistas de eletrônicos, vestuário, etc. Quanto aos empregos diretos eles são os da própria Sinart, como administração, limpeza, segurança e empregos diretos de guichês de venda de passagens, empregados das lojas

[Digite aqui]

comerciais implantadas ali e serviços autônomos de carregadores de bagagem através de uma cooperativa, motoristas de taxis e aplicativos. Tudo isso dentro do terminal, mas se pode colocar na conta os trabalhadores e trabalhadoras de hotéis, pousadas, bares e restaurantes, que sem o TR perderão sua função precípua.

A CIDADE DE FEIRA DE SANTANA

Cidade localizada no estado da Bahia. É a segunda maior cidade do estado em termos de população e é conhecida como “Princesa do Sertão”. Possui uma economia diversificada, com destaque para os setores de serviços, comércio, indústria e agricultura. Famosa por seus eventos culturais, como a micareta, uma festa popular similar ao carnaval, que atrai muitos turistas. Também é famosa por seu casario histórico preservado.

Feira de Santana é uma cidade estrategicamente localizada no estado da Bahia, Brasil, e desempenha um papel fundamental como entroncamento rodoviário no Nordeste. Com uma população em constante crescimento e uma economia diversificada, a cidade se destaca como um importante polo comercial e logístico da região. A posição geográfica privilegiada de Feira de Santana a torna um ponto de convergência para várias rodovias de grande importância. Diversas estradas federais e estaduais, como a BR-324, BR-116 e BR-101, conectam a cidade a centros urbanos e regiões produtivas, permitindo o escoamento de mercadorias e o fluxo eficiente de pessoas. A presença de um entroncamento rodoviário bem desenvolvido em Feira de Santana contribui para o crescimento econômico da região, uma vez que facilita o transporte de mercadorias para outras cidades e estados. Isso atrai investimentos e fomenta a criação de empregos, impulsionando a atividade comercial e industrial local.

A logística é um elemento crucial para a viabilidade e competitividade das empresas. A presença de um sistema de transporte eficiente em Feira de Santana permite a integração dos diferentes modais, como caminhões, trens e navios, possibilitando o acesso a mercados nacionais e internacionais. Além disso, a cidade abriga um polo industrial em expansão, com empresas dos setores automobilístico, alimentício, têxtil, entre outros. A localização estratégica e o fácil acesso às rodovias contribuem para a atração de investimentos e a distribuição eficiente dos produtos fabricados na região.

Entretanto, o aumento constante do fluxo de veículos e mercadorias também impõe desafios logísticos e infra estruturais (ABRATI, 2015). A gestão inteligente do tráfego e a manutenção adequada das estradas são essenciais para garantir a segurança e a fluidez das operações no entroncamento rodoviário. Em suma, a cidade de Feira de Santana é um exemplo notável de como a logística e um eficiente entroncamento rodoviário pode impulsionar o desenvolvimento econômico regional. A interligação com importantes vias de transporte torna a cidade um ponto estratégico para empresas e indústrias, contribuindo para o crescimento sustentável e a prosperidade da região nordeste do Brasil.

Feira de Santana desempenha um papel significativo como polo gerador de viagens intermunicipais e interestaduais na região nordeste do Brasil. Devido à sua localização estratégica no estado da Bahia, a cidade atua como um importante ponto de conexão para diversas rotas rodoviárias e ferroviárias que ligam diferentes municípios e estados. Sua posição geográfica favorece o trânsito de pessoas e mercadorias, o que resulta em um fluxo considerável de viagens entre Feira de Santana e outras localidades próximas. Além disso, a cidade possui uma infraestrutura adequada para o transporte, como rodovias e estações de trem, facilitando ainda mais a mobilidade regional e nacional.

Essa característica de ser um polo gerador de viagens contribui para o desenvolvimento econômico da cidade, impulsionando os setores de turismo, comércio e serviços, além de fortalecer as relações comerciais e culturais entre diferentes regiões do país.

AVALIAÇÃO OPERACIONAL DO MITERP

O deslocamento de pessoas é importante para a sociedade atual. O crescimento das cidades fez com que as atividades econômicas fossem esgarçadas pelo espaço urbano e tornou imprescindível a circulação de bens, serviços mediados pelas pessoas. Mesmo com o avanço tecnológico, ele não substitui os laços de amizade viagens precisam ser realizadas para manutenção da família e do lazer. Estudar, trabalhar, cuidar da saúde, até mesmo um ato de buscar uma peça para consertar uma bicicleta, são exemplos em tantos, da necessidade de deslocamento. Daí a importância, o transporte de passageiros para o crescimento econômico e desenvolvimento social da cidade de Feira de Santana.

Para a projeção e construção de um terminal, há normas e parâmetros fixados por associações e órgãos regulamentadores desse setor, como o Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros, as instruções técnicas de bombeiros e normas brasileiras que em conjunto devem prezar pela funcionalidade e segurança no espaço, ressaltando a relevância de análises em escala interurbana e regional. As normas de acessibilidade pontuam critérios em diversos âmbitos como mobiliário, construção e espaço que contribuem para o uso satisfatório independentemente das deficiências ou limitações apresentadas pelos usuários. Além disso, um projeto qualificado confere análises de fluxos, de insolação e ventilação, com instalação otimizada dos sistemas hidráulicos e elétricos para fácil manutenção e conservação de seus equipamentos (CARVALHO; BECHELLI, 2012). Em relação a principal função de um terminal de passageiros, Gouvêa (apud SOARES, 2006, p.18) afirma: [...] promover maior eficiência nos sistemas de transportes através de uma integração de seus subsistemas e melhor organização do sistema de operação de linhas de transporte, proporcionando, conseqüentemente, um melhor atendimento das necessidades de transporte do passageiro. O transporte rodoviário constitui-se de três elementos: terminal, empresa de transporte e usuário. A integração entre eles caracteriza as operações e sua efetividade, que buscam o crescimento do sistema com o atendimento integral de seus usuários.

A construção e funcionamento de um terminal rodoviário enquadra elementos de abrangência social e urbana que refletem naquela sociedade. Portanto, em concordância com SILVA (2007), deve ter local planejado e um projeto condizente com as necessidades da cidade, setorizado por áreas públicas, operacionais, comerciais, administrativas, de infraestruturas gerais e de vias de acesso e circulação.

Neste cenário, o Rodoviário de Feira de Santana transportou de janeiro a julho de 2023 o total de 387.225 mil usuários do transporte público. No ano de 2022 foram 714. 214. Ainda longe dos embarques de 1996 de 1.823.271 mil pessoas partindo do TR de Feira de Santana. Vale aqui salientar que naquele ano o país começa a incrementar o número de licenciamentos de automóveis que viria a culminar com a explosão de uso do transporte individual que por certo, fez com que não somente o terminal feirense, mas todo e qualquer sistema de transporte perdesse demanda. Mesmo assim, se pode afirmar que o modal rodoviário ainda tem relevância, pois o ônibus com sua capilaridade, chega aos mais remotos rincões da Bahia e do Brasil. Não existe ainda viagem mais segura em uma distância de que maior que 200 e até 400 quilômetros que o sistema de transporte de passageiros por ônibus. Na Bahia, o sistema é seguro, pois poucos acidentes com óbitos

são registrados, flexível, pois oferecem horários diversos e pontual, raramente, existem reclamações sobre atrasos frequentes e contínuos. Para tanto o sistema conta com uma estrutura de Frotas, Terminais e rodovias. O TR de Feira de Santana, tem o objetivo de integrar o usuário à cidade destino, bem como propiciar acessibilidades às diversas localidades. Assim o Terminal Rodoviário se propõe a ser agente indutor do desenvolvimento urbano e sua localização deve ser pensada de forma a se manter como tal. Um planejamento errado pode colocar em risco toda essa dinâmica. Não se pode pensar que um Terminal Rodoviário seja uma mera parada de ônibus.

O Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros (MITERP) é um documento constituído por onze partes que abrangem toda vida útil do equipamento. Ali são apostadas, recomendações quanto à implantação, bem como aspectos preponderantes de classificação e dimensionamento, localização, projeto arquitetônico, programação visual, atividades comerciais, entre outros. O MITERP classifica um terminal a partir do número médio de partidas diárias. Basta lembrar que o TR feirense também é um importante hub das linhas que tem origem na capital do estado, Salvador e aqui se deve levar conta como partida, pois existem numerosos embarques, principalmente para linhas medias de 200 a 500 quilômetros. Ainda vale salientar o Corredor da Br 324 que liga a cidade de Feira de Santana a Salvador, responsável por mais de 50% do movimento do Terminal.

O quadro 2 mostra os requisitos para implantação e funcionamento de um terminal. Se observe que o número de partidas é o principal elemento de classificação do equipamento, aquele que define um Terminal Rodoviário de Passageiro (TRP).

Quadro 2 – Classificação dos Terminais Rodoviário de Passageiros

CLASSES	Número Médio de Partidas Diárias	Número de Plataformas de Embarques	Número de Plataformas de Desembarques
A	1250 a 901	62 a 45	21 a 15
B	900 a 601	45 a 30	15 a 10
C	600 a 401	30 a 20	10 a 7
D	400 a 251	20 a 13	7 a 5
E	250 a 151	13 a 8	5 a 3
F	150 a 81	8 a 5	3 a 2
G	80 a 25	5 a 2	2 a 1
H	24 a 15	1	1

Fonte: MITERP

O MITERP (1986) estabelece normas de dimensionamento, classificando o TR de acordo sua demanda. Em seguida, aponta uma relação de itens necessários tais como área da sala de espera, número de sanitários e banheiros, bebedouros, entre outros requisitos. As exigências variam de acordo a classe do terminal, inclusive algumas variáveis deixam de ser obrigatórias quando se aproximam da classe H. Feira de Santana hoje estaria inserido seu TR na classe E, o que precisaria ter mais plataformas de desembarque, entretanto a queda de embarques tem afetado o número de partidas, e não se tem como ideia central o eixo da localização como tem exigido alguns atores políticos municipais e estaduais.

Importante realçar que a localização de um TR tem influência na sua eficácia (COSTA, 2010). Neste ponto o MITERP exige que seja realizada uma análise de uma série de elementos que fazem com que a chegada e saída ao TR seja mais fácil ou mais difícil. Em

[Digite aqui]

Gouvea (1980), a localização de um TR deve estar plenamente alinhada à estrutura do sistema de transporte e de acordo com as características de desenvolvimento da malha urbana. Ainda avisa que deve ser implantado o terminal de tal forma que não venha a se tornar obsoleto. A história da construção de novos terminais pelo país é recheada de fracassos na construção de novos equipamentos. Na Bahia se pode mencionar os terminais de Conceição do Coité e de Seabra como exemplo de realocações mal efetuadas.

No quesito de avaliação da operação de um Terminal Rodoviário de Passageiros (TRP), o MITERP com o objetivo de analisar o movimento de embarques e desembarques de passageiros, encontra em Feira de Santana, serviço de guarda volumes, mas não oferece quadro de avisos de partidas e chegadas. Aliás, nem mesmo sistema de sonorização existe em funcionamento. Apenas relógios e mesmo assim em pouca quantidade para que os usuários tomem como base os horários de partidas e chegadas. Aqui vale a ressalva de que, quase metade das partidas e chegadas são de ônibus em trânsito, com destaque para Salvador, capital da Bahia.

A possibilidade de um indivíduo portador de deficiência ter acesso às diversas áreas de uma determinada edificação é denominada acessibilidade. A análise da acessibilidade ocorre com a aplicação da NBR 9050 e da Cartilha de Acessibilidade da ANTT. Aqui o TR feirense possui muitas deficiências em pisos e rampas. O elevador existente vive quase sempre fechado durante 24 horas e foi muito mal localizado. Os balcões e sanitários possuem falhas de construção que o deixam distante dos indicadores de acessibilidade. Por exemplo, a rampa fica do outro lado do terminal, quando se refere ao espaço dos balcões de vendas

O MITERP toma como base para localização de um Terminal Rodoviário, o dimensionamento das operações, o mix comercial, programação visual e o espaço destinado a construção do equipamento. Feira de Santana é cortada dentro do espaço urbano por duas rodovias Federais, as BR 116 e 324, além de ter ainda em seu território a BR 101. Também possui entroncamento com rodovias estaduais. Com esse cenário, se a opção for de localização que não seja no centro da cidade, se corre o risco de se construir um elefante branco, como se chamam popularmente as obras caras e sem utilidade para a satisfação das pessoas que precisam e necessitam se deslocar. Para a localização, deve se levar em conta, parâmetros como facilidade de acesso, tráfego das vias do entorno, sem causar danos a vizinhança, tempo de percurso dentro da cidade e uma imensa possibilidade de expansão futura do Terminal.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Entendeu-se que o Terminal Rodoviário em Feira de Santana exerce uma função preponderante na sociedade local e regional, gerando emprego e renda tanto internamente como ao seu entorno, indispensável para a sobrevivência de famílias.

O Terminal Rodoviário de Feira de Santana, não se pode esconder, se trata de um equipamento antigo conforme foi visto acima. Devido à sua idade, carece de reformas estruturais para atender a demanda crescente por acessibilidade, mas também, precisa melhorar suas instalações elétricas e hidráulicas de tal forma que consiga ofertar um serviço de qualidade a quem dele faz uso, quer seja embarcando, desembarcando ou realizando quaisquer outras relações socio econômica. Também é notória a questão da violência que tem assolado o Terminal em seu entorno, prejudicando as atividades de comércio e serviços ofertados na circunvizinhança. Estes motivos têm feiro com que atores políticos tenham levantado e encampado, nos últimos anos, o discurso da realocação com a construção de um novo Terminal. O que este trabalho teve a pretensão e ousadia foi de alertar que uma implantação de um TR da classe do feirense, segundo as normas da NBR 9050, Cartilha de Acessibilidade e MITERP, exigem um estudo de viabilidade que reduza minimamente o impacto das perdas econômicas tanto para o governo estadual, a concessionária e todo o mix de atividades econômicas ao redor. Se observou que o atual equipamento vem experimentando uma queda drástica no número de embarques ano após ano e isso se deve fundamentalmente ao excesso de motorização, pois não é mera coincidência que após a liberação no crédito para financiamento de automóveis particulares, não somente o TR feirense, mas a imensa maioria dos TRPs espalhados pelo país, e Feira de Santana, pela sua localização geográfica, e tendo cerca de 70% das suas viagens com destino a Salvador, não poderia resistir a concorrência com o transporte individual. Por tudo exposto, sugere este trabalho que se faça também um estudo do custo de reforma do TRP e se compare aos ganhos e perdas de um novo Terminal.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASSAGEIROS. **Revista nº 82**. Brasília – DF. 2015.

CARVALHO, A. C. P.; BECHELLI, C. B. Busca de informação: Tipologias e diretrizes de projeto dos terminais rodoviários de passageiros. I **Simpósio Nacional de Iniciação Científica: Práticas em Iniciação Científica**, Londrina, v.1, p.125-126, 2012. Disponível em: <http://www.unifil.br/portal/images/pdf/documentos/livros/praticas-em-iniciacaocientifica.pdf>. Acesso em: 12 jun. 2023.

COSTA, M. de F. H. Uso de Modelos de Localização Para Diagnóstico de Rede de Terminais de Transporte de Passageiros - **Estudo de Caso em Terminais Rodoviários do Estado do Ceará**. Universidade Federal do Ceará. Ceará, 2010.

Departamento Nacional de Estradas e Rodagens. **Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros (MITERP)**. Edição 3ª, jun.1986.

GOUVEA, V. B. **Contribuição ao Estudo de Implantação de Terminais Urbanos de Passageiros**.1980. Tese de Doutorado. Instituto Militar de Engenharia, Rio de Janeiro, 1980.

SCARPINELLA, C. A. **Porto Primavera: O paradigma de análise e os processos de decisão e implantação**. 1999. 184 f. Tese (Doutorado em Energia) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999. p.101. Disponível em: <https://www.iee.usp.br/sites/default/files/biblioteca/producao/1999/teses/ClaudioAScarpinel.pdf>. Acesso em: 12 jun. 2023.

SOARES, U. P. **Procedimento para a localização de terminais rodoviários interurbanos, interestaduais e internacionais de passageiros**. 2006. 343 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE, Rio de Janeiro. 2006.

SILVA, A. R. F. da. **Terminais Rodoviários na Bahia e o Crescimento Urbano**. Verdades e Mentiras. 16º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, ANTP, Maceió, 2007.

Fotos



Foto 1: Frente do Terminal Rodoviário de Feira de Santana, voltado para a Avenida Presidente Dutra.

[Digite aqui]



Foto 2: Frente Parcial dos Guichês. Se pode verificar no visual a inobservância a NBR 9050.



Foto 3: Parte Interna do TR de Feira de Santana, com vista parcial das plataformas de embarque.