

IMPLANTAÇÃO DE UM NOVO TERMINAL RODOVIÁRIO EM JUCÁS-CE

INTRODUÇÃO

O presente artigo tem por objetivo mostrar a importância de um terminal rodoviário na cidade de Jucás-CE.

Localizada na região Centro-sul do Ceará, a 407 km de distância da sua capital Fortaleza, fazendo divisa com os municípios Iguatu, Acopiara, Saboeiro e Cariús, Jucás no ano de 2010 tinha 23.807 habitantes, com predominância na zona rural da cidade, de acordo com o senso divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (IBGE,2010).

O desenvolvimento da cidade advém da agricultura, pelo fato de boa parte da população residir na zona rural, outra parcela é resultante da extração de minérios, comércios locais, pequenas indústrias e pela própria Prefeitura (JUCÁS, 2020).

A tradicional Festa de Nossa Senhora do Carmo, a verdadeira mistura do profano e sagrado no município, realizada no mês de julho, acolhe visitantes de todos os estados do país para o festejo, dessa forma, o turismo religioso tornou-se também uma grande fonte de renda para a cidade durante esta época do ano.

Com a construção da Estátua de Nossa Senhora do Carmo no bairro Planalto, o turismo religioso na cidade deve ganhar mais força e para esta demanda é necessário um novo Terminal Rodoviário de Passageiros que dê o devido suporte aos visitantes. Este projeto terá relevância para cidade no campo econômico, político e social, uma vez que, promoverá mobilidade urbana facilitando os deslocamentos de pessoas e cargas, em trajetos intermunicipais e municipais.

Em relação ao transporte rodoviário, ele é o sistema de transporte interurbano de passageiros mais utilizado no Brasil, devido à grande abrangência da malha rodoviária, pela regularidade dos serviços oferecidos, bem como das tarifas mais acessíveis em relação a outros sistemas, como o transporte aéreo (FREITAS et al., 2011).

Segundo os autores supracitados o transporte rodoviário é fundamental para o deslocamento de pessoas pelos municípios em um país com as

dimensões do Brasil, e se apresenta como uma atividade significativa na construção social e econômica de uma nação.

Os terminais rodoviários de passageiros atuam como fatores de integração nacional, constituindo um importante componente da infraestrutura de transporte e contribuem para a acessibilidade, mobilidade, geração de serviços e desenvolvimento urbano (SOARES, 2006).

O terminal que se encontra construído no município dispõe de toda estrutura para funcionar, entretanto, por sua localização inadequada não haverá funcionamento.



Figura 01: Localização do Terminal Rodoviário de Passageiros em relação ao Centro da Cidade e CE-375. **Fonte:** Google Earth (2020), adaptado pela autora.

Sua localização é problemática, visto que está inserida distante do centro da cidade e se encontra fora da rota principal do município: Jucás x Iguatu (CE-375). Nesse contexto, o terminal rodoviário existente no município na atualidade não garante eficácia e agilidade no que se refere ao traslado coletivo da região, uma vez que está localizado em um espaço não estratégico, no caso é descentralizado, ou seja, não atende o embarque e desembarque de todas as rotas que a população precisa fazer, como por exemplos os traslados de cidades vizinhas como Cariús e Tarrafas.

É importante ressaltar que a Rodoviária pode ser a porta de entrada para as pessoas que visitam a cidade durante os festejos de julho, fator que deve aumentar ainda mais com a construção da Estátua de Nossa Senhora do Carmo na cidade, trazendo um número maior de turistas em todos os meses e com isso,

um equipamento como um Terminal Rodoviário, tem o papel de oferecer acesso facilitado à cidade e a qualquer tipo de informação sobre pontos turísticos da localidade.

Para isso o equipamento precisa ter uma localização mais acessível e ser compatível com a demanda de suas atividades. O novo projeto deve oferecer um Terminal Rodoviário de Passageiros (TRP) de acordo com a necessidade do município e trazer outras atividades e serviços para que assim haja maior interação com a população, que proporcione uma menor obsolescência do equipamento.

Mobilidade Urbana no Brasil

Um estudo de Guimarães (2012) denominado: Comentários à Lei da Mobilidade Urbana, Lei 12.587/12, conceitua Mobilidade Urbana como:

Mobilidade urbana é, pois, o que proporciona ligação eficiente aos bens e serviços, o que se pode obter, especialmente nesse contexto urbano, por um programa de planificações, restrições e direcionamentos, mas sobretudo, pela oferta adequada de transporte público e de uma estrutura de sistema viário, equipamentos, instalações, controle e sinalização próprios à circulação eficiente dos diferenciais modais, sendo desejável a integração destes e das respectivas tarifas, tudo com o amparo de um ordenamento legal fulcrado em princípios, para que haja flexibilidade e efetividade da norma ao contexto mais atual possível. (GUIMARÃES, 2012, p. 91)

Desde que o homem começou a sentir a necessidade de explorar e desenvolver atividades sociais, culturais e políticas, que são necessárias para sociedade, a caminhada passou a ser insuficiente para suprir as novas tarefas em seu dia-a-dia. Desse modo Ferraz e Torres (2004) afirmam que a mobilidade é, sem dúvida, o elemento balizador do desenvolvimento urbano. Por isso, proporcionar mobilidade adequada para todas as classes sociais é uma ação que impulsiona o processo de desenvolvimento socioeconômico das cidades.

Ferraz e Torres (2004) destacam que os modos de transporte mais comuns são: a pé, bicicleta, motocicleta, carro, peruas (vans), ônibus, bonde (em algumas poucas cidades), metrô e trem suburbano (os dois últimos nas grandes

idades). Os autores ainda classificam os modos de transporte em: privados ou individual, público, coletivo ou de massa e semipúblico.

A escolha do usuário para o seu deslocamento depende de muitos fatores, Ferraz e Torres (2004) enfatizam que o fator primordial é o tamanho da cidade que tem influência direta nos seus modos de locomoção. Já Vasconcellos (2012) ressalta que há três tipos de fatores para as decisões dos usuários: os fatores pessoais, como condições físicas e financeira; familiares, como a cultura local e o ciclo de vida pessoal, e externos, como a oferta de meios de transporte.

Vasconcellos (2012) deixa claro em seu estudo que o usuário possuidor de veículo particular privado tem demandas diferentes do usuário do transporte público urbano. Em função dos vários modos de deslocamento, no Brasil a Política Nacional de Mobilidade Urbana apresenta um esquema de priorização de modais, como mostra a Figura a seguir.

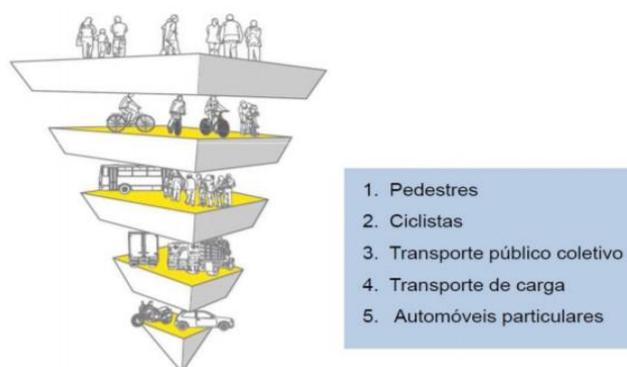


Figura 04: Hierarquia segundo a Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Fonte:** Ministério das cidades, SeMOB, 2012.

Podemos destacar na imagem acima que a prioridade na pirâmide é dos pedestres e ciclistas, em seguida o transporte público coletivo se sobrepõe aos outros modos de veículos motorizados como: caminhões e automóveis privado, este privilégio de hierarquia se deve pelo fato do transporte coletivo desempenhar um papel fundamental nas cidades e diminuir a emissão de gases poluentes, visto que muitas pessoas deixam de usar um veículo individual ao optar pelo transporte público. Ferraz e Torrez (2004) defendem o aspecto social e democrático, uma vez que o transporte público é o único modo seguro e cômodo para as pessoas que necessitam ou preferem este modo para realizar suas atividades.

Um grande desafio para mobilidade urbana é conseguir unir todos os modais e suas peculiaridades de forma segura, com infraestrutura necessária para isto. Este desafio se torna ainda maior pelo o crescimento desordenado das cidades, que no caso do Brasil, afirma Vasconcellos (2013), que o processo de urbanização acelerada e a formação da indústria automotiva do país ocorreu quase que de forma conjunta.

Vasconcellos (2013) ressalta, ainda, que devido urbanização acelerada muitas pessoas foram morar em localidade urbanas distantes de seus trabalhos e isso desencadeia a necessidade diária do transporte público. As cidades tomaram grandes proporções com suas mudanças desordenadas e as classes menos favorecidas ficaram nas extremidades dos municípios, encontrando problemas para realizarem suas tarefas.

Já com a criação das indústrias automotivas, os impactos foram maiores segundo Vasconcellos (2013), uma vez que houve oferta constante de veículos de transporte individual, que passaram a disputar o mercado com o transporte público. Além de tudo surgiu os novos impostos sobre a indústria automobilística, que se tornou muito importante para o Governo Federal.

De acordo com Vasconcellos, Carvalho e Pereira (2011) cidades do Brasil com 3 milhões de pessoas, são realizados 6 milhões de deslocamentos por dia. Estes deslocamentos são feitos de diversas formas conforme a condição de cada usuário, provocando assim uma série de fatores externos como: poluição, logística de deslocamentos, acidentes e congestionamentos. Dessa forma muitas cidades brasileiras apresentam problemas em sua mobilidade que tem baixa qualidade e alto custo, impactos estes que são sentidos por toda a sociedade. Assim é de suma importância analisar os problemas e identificar ações das políticas públicas que possam reduzir os impactos e melhorar a qualidade vida.

Pode-se dizer que a mobilidade urbana é algo fundamental nas cidades, porém ela necessita de mais atenção e incentivos em relação ao transporte público, pois este trás diversos benefícios a sociedade. O Ônibus já é o modal mais utilizado no Brasil como afirma Guimarães (2012), se caso houver mais cuidado das gestões públicas em relação ao transporte público, as pessoas que usam o transporte individual poderiam optar pelo público ocasionando assim melhor qualidade de vida.

A mobilidade urbana quando associada ao planejamento urbano e acessibilidade de forma bem planejada, traz benefícios para o desenvolvimento social e econômico, bem como melhoria na qualidade de vida das pessoas. Esta não pode ser tratada como um produto final, pois a cidade está sempre em constante mudança.

Com a finalidade de trazer melhorias inerentes ao transporte público e mobilidade urbana foi sancionada à Lei 12.587/12 no dia 03 de janeiro de 2012, Lei conhecida como de Lei de Mobilidade Urbana ou Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

Política Nacional De Mobilidade Urbana - PNMU

A Lei Nº12.587 foi criada em 03 de janeiro de 2012, introduzindo diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, implementando princípios e definições a respeito da infraestrutura, políticas públicas e serviços. Além de seus instrumentos auxiliarem os municípios na elaboração de seus planos de mobilidade, está também oferece formas explícitas de como gerir a mobilidade urbana, com base na fiscalização da sociedade e órgãos de controle, visando a eficiência dos instrumentos nelas descritos.

A política de mobilidade urbana foi desenvolvida com base na acessibilidade universal, no desenvolvimento sustentável e na busca da segurança e equidade nos usos dos transportes públicos, buscando ofertar benefícios na mobilidade de pessoa e cargas, na acessibilidade e no desenvolvimento socioeconômico dos municípios.

A referida lei, esclarece no art. 6º suas diretrizes: apresentando a integração da política de desenvolvimento urbano e outras políticas, estabelecendo a priorização do transporte não motorizado e transporte coletivo, sobre os transportes motorizados ou individuais e propõe também a integração dos modos e serviços do transporte público entre outros instrumentos e a mitigação de custos ambientais, sociais e econômicos. Ao decorrer dos capítulos a mesma presume mecanismos para garantir as tarifas acessíveis ao transporte coletivo.

Ao final da Lei, no art. 24º, são determinadas as peculiaridades do Plano de Mobilidade Urbana, que deve ser elaborado pelos municípios. No §1º tornou-

se obrigatório para cidades com mais de 20 mil habitantes, a elaboração do Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Urbana de forma compatível com o plano diretor. Reforça ainda que o plano deve ser revisado até no máximo 10 anos. Estabelece aos municípios que ainda não possuem sistema de transporte público, que idealizem o plano de acordo com o transporte individual não motorizado e no planejamento de infraestruturas urbana destinados aos deslocamentos a pé e por bicicleta de acordo com as legislações vigentes.

Acessibilidade

Quanto a mobilidade e acessibilidade a Lei Nº 12.587/12 no artigo 4º, inciso II elucida mobilidade urbana, como condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, no inciso III descreve o conceito de acessibilidade como: “III – acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando a legislação em vigor. ”

Mobilidade urbana e acessibilidade são dois assuntos geralmente utilizados como sinônimos, na qual a mobilidade é elencada ao desejo de deslocar-se e a acessibilidade é associada a forma de como realizar essas locomoções (Pontes, 2010).

Vasconcellos (2001) ressalta, que para falar em acessibilidade é preciso dividi-la em duas partes, “macro” e “micro”. Macro acessibilidade tem relação com a mobilidade, ou seja, sistema viário, transporte urbano e planejamento. Enquanto a micro acessibilidade é equivalente ao direito a acesso de destinos e transportes públicos.

As Leis Federais Nº 10.048 e Nº 10.098 do ano 2000, definiram critérios para adequação de equipamentos e transporte público para melhor atender a população. Estas inseriram as primeiras iniciativas do conceito de desenho universal, na qual definiram estratégias, como rebaixamento de guia junto às travessias, entre outros passos afins de melhorar a acessibilidade para todos (Vasconcellos, 2012).

No Brasil, temos também a NBR 9050-2015 da Associação de Normas Técnica (ABNT) que veio mais tarde, esclarecer questões e propor critérios, sobre acessibilidade às edificações, mobiliários e equipamentos públicos.

Contudo o PlanMob (2007) esclarece que as pessoas ao usarem os serviços públicos ainda encontram diversas barreiras, assim para que os sistemas de transporte sejam totalmente acessíveis, serão indispensáveis modificações ao ambiente já construído como: calçadas, ruas, parada dos ônibus, estações e até mesmo os veículos e elementos de identificação dos serviços, afim de garantir sua função para deficientes visuais. Conclui ainda que muitas dessas ações podem ser ajustadas durante a fase de projeto, por meio de especificações adequadas, em outros casos é preciso investimentos consideráveis.

Por fim, Pontes (2010) estabelece uma relação direta entre inclusão social, acessibilidade e mobilidade urbana. Uma vez que o transporte público, deve oferecer o acesso aos serviços e as atividades urbanas de forma socialmente inclusiva.

No entanto acessibilidade é diretamente relacionada aos Terminais Rodoviários como afirma Soares (2006), visto que para o passageiro a viagem não se inicia no terminal, mas sim quando este sai de sua residência ou de qualquer outra localidade, até mesmo sua escolha de como fazer este trajeto até o terminal implica a acessibilidade, sendo o Terminal Rodoviário de Passageiro - TRP apenas o local de transbordo. Ela implica tanto para o passageiro quanto para os funcionários que fazem este percurso até o TRP.

Terminais e Estações

Terminais de passageiros são infraestruturas inerentes ao deslocamento diário de muitas pessoas, componentes muito importantes da mobilidade urbana. Ferraz e Torres (2004) destacam sua importância, uma vez que representam os pontos de contato com as áreas vizinhas e com outros modos de transporte, sejam privados, públicos ou semipúblicos.

Gouvêa define os Terminais Rodoviário de Passageiros (TRPs) como:

Um terminal de passageiros se caracteriza como um elemento de apoio ao sistema de transportes através do qual se processa a interação entre indivíduo e serviço de transporte. Este elemento pode representar o ponto final de uma viagem ou um ponto intermediário para transferência a outro modo de transporte, durante uma viagem. Assume aspectos mais variados, desde um simples ponto de parada de ônibus, até um terminal multimodal e cada um possui características próprias que condicionam a sua operação e localização. (GOUVÊA, 1980, p.6).

Podemos dizer que os TRPs são elementos capazes de propiciar melhor eficiência ao sistema de transporte público, contribuindo como elemento de apoio ao usuário facilitando sua utilização.

Soares (2006) estabelece uma interessante relação entre terminais, mobilidade urbana e acessibilidade, afirmando que estes contribuem para o desenvolvimento urbano, regional e nacional, uma vez que atuam diretamente como polos geradores de serviços e impostos.

Ferraz e Torres (2004) discorrem no seu estudo sobre as mudanças e inovações tecnológicas que foram acrescentadas aos ônibus, chegando aos modernos ônibus que atualmente compõe o principal modo de transporte público urbano adotado no mundo (mais de 90% do transporte público urbano é realizado por ônibus).

No Brasil, um estudo fomentado pela Associação Brasileira de Empresas de Transportes Intermunicipais, Interestaduais e Internacionais – ABRATI (2014), expõe que o transporte rodoviário é responsável por 85% do fluxo de passageiros, estando o sistema interligado a mais de 600 terminais rodoviários e a 1000 pontos de parada. Esse uso intenso pode ser explicado pelas inúmeras vantagens desse sistema, uma delas é o custo reduzido das tarifas quando comparado com outros tipos de transportes coletivos. Soares (2006) ainda ressalta, que isso se relaciona ao fato de ser um modal bastante flexível, estando presente em quase todas as cidades brasileiras e oferecendo ao usuário diversos itinerários, na qual essa flexibilidade não é oferecida pelos transportes aéreos e ferroviários.

Para o funcionamento apropriado de uma estação Ferraz e Torres (2004) enfatizam a importância de um projeto adequado, que busque proporcionar segurança, conforto e comodidade, uma vez que um terminal mal localizado poderá causar transtornos aos usuários.

Devido a função dos terminais e em busca de melhorar a eficiência e organização desse sistema, Gouvêa (1980) identifica as funções específicas dos terminais por meio de classificações quanto à operação e à localização:

Quanto à operação:

- Facilidade de embarque e desembarque de passageiros;
- Propiciar transferência entre diversos modais;
- Predispor estacionamentos ou garagens para veículos;
- Oferecer os serviços pertinentes ao atendimento dos passageiros;
- Gerir e operar o sistema de transporte no Terminal;
- Proporcionar conforto e segurança ao usuário;
- Garantir circulação adequada de passageiros e veículos.

Quanto à localização:

- Servir como ponto de referência ao usuário;
- Oferecer eficiência superior ao sistema de transporte;
- Conceder maior acessibilidade ao transporte;
- Aumentar a mobilidade dos indivíduos;
- Obter maior atratividade de usuários para o transporte;
- Integrar sistemas de transporte;
- Desenvolver ou restringir o uso de transporte dentro de determinadas áreas segundo uma visão política e econômica.

Equipamentos como TRPs ocasionam grandes impactos na ocupação e uso do solo e ao meio ambiente, em razão disso existe a necessidade de um planejamento cuidadoso acerca da escolha de sua implantação, buscando formas para sua inserção, no contexto urbano existente, com o menor impacto possível. (Ferraz e Torres, 2004).

No entanto, as funções dos terminais estão devidamente ligadas aos serviços e ao uso do terminal, conforme esta característica Gouvêa (1980) propõe uma classificação geral dos TRPs:

Quanto ao modo de transporte:

- Terminal unimodal - aquele que presta serviços a um único modo de transporte, com o ponto de parada de ônibus ou uma estação ferroviária. Mesmo prestando serviço a único modo de transporte o terminal pode utilizar outros de forma indireta;
- Terminal multimodal - São terminais mais característicos de grandes centros urbanos. Disponibiliza mais de uma modalidade de transporte de passageiros, de forma integrada e regularmente é um ponto de transferência necessária para atingir o destino final.

Quanto à organização política-administrativa:

Esta classificação caracteriza-se quanto a administração da origem e destino de viagens que estão relacionadas ao transporte dentro dos núcleos urbanos ou entre eles.

- Terminais Urbanos - se caracterizam quando os destinos finais da viagem estão localizados na mesma cidade. Os passageiros mais recorrentes não apresentam bagagem, ficam pouco tempo no espaço e realizam viagens com frequência diária. Este tipo é utilizado para transportes urbanos, suburbanos e intermunicipais.
- Terminal Interurbanos – Se os pontos extremos estão localizados em outro núcleo urbanos independente socioeconomicamente. Transporte urbano entre centros urbanos, ou seja, dentro da unidade federativa.
- Terminal Interestadual - quando as linhas estão em estados diferentes. Podem assumir postura de terminais urbanos ou interurbano, porém com suas relações político administrativas condizentes ao núcleo servido.
- Terminal Internacional - expõe a mesma predisposição de terminais urbanos ou interurbanos, com acréscimos de serviços e comércios configurando um terminal de maior porte.

Assim, a importância do transporte urbano na dinâmica dos centros urbanos. Um equipamento bem projetado tem boa aceitação da população e pode contribuir para a melhoria da qualidade de vida das pessoas. No Brasil os

passageiros que fazem uso deste equipamento observam uma série de requisitos como apresentar confiabilidade, tempo, custo propícios, conforto, segurança e entre outros quesitos.

Manuais de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros

Os manuais referentes a implementação dos terminais apresentam diretrizes a fim de esclarecer importantes informações sobre dimensões, localização, implantação e adequação dos terminais. A elaboração dos instrumentos cabe aos órgãos responsáveis pelos departamentos de transporte na busca de normatizar as implantações de terminais.

O primeiro manual a ser publicado no Brasil foi o Manual de Implantação de Terminal Rodoviário de Passageiros (MITERP, 1986), este regulamentou a implantação do modo rodoviário, porém nunca houve nenhuma atualização do mesmo. No caso dos Terminais Urbanos não se tem manuais para regulamentação de sua implantação.

No entanto há o Manual de Projeto e Dimensionamento de Terminais (MPDT, 2005) este foi desenvolvido em São Paulo, pela secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana (SeMob) em 2008 e o Manual de Implantação de Terminais (MITE, 2014) desenvolvido em 2014 pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas (DER/MG). Para o presente estudo, faremos análises do Manual de Implantação de Terminal Rodoviário de Passageiros (MITERP) e do Manual de Implantação de Terminais (MITE).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo busca propor a elaboração de um novo Terminal Rodoviário de Passageiros para o município de Jucás-CE. A escolha do tema baseou-se na premissa de que o terminal existente se encontra desativado, e embora não haja essa oferta de meios de transportes coletivos através de um terminal, ainda é possível perceber um grande fluxo dos munícipes desta cidade para outras localidades por meio de vans de cooperativas saindo de cidades vizinha e passando pela mesma.

Com objetivo de desenvolver um projeto que possa proporcionar melhoria na mobilidade urbana do município, conforto ao usuário, bem como oferecer um local para convívio social, foram realizadas pesquisas bibliográficas para auxiliar na próxima etapa de projeto.

Assim a partir do estudo realizado sobre mobilidade urbana, acessibilidade, política de Mobilidade Urbana e os manuais vigentes para implantação dos TRPs foi importante para entender a importância do terminal na cidade de Jucás-CE.

O trabalho também buscou maior compreensão sobre as problemáticas e dificuldades encontradas para melhoria da mobilidade urbana e acessibilidade nas cidades Brasileiras. Percebe-se que um Terminal Rodoviário é um equipamento muito importante, principalmente em cidades de pequeno porte, uma vez que além de proporcionar desenvolvimento socioeconômico para o município, também visa obter uma operação de tráfego de pessoas e cargas e oferecer melhoria na qualidade de vida da população.

Destaca-se a importância da elaboração de um projeto a esse nível, quando se atinge além de seus objetivos propostos, podendo vir a auxiliar para elaboração de outros projetos acadêmicos, ou não, considerando a dificuldade de bases teóricas mais ampla em detrimento das legislações serem restritas.

Potencializa-se ainda que, trazer tal discussão através da elaboração de um projeto como este, antes de tudo busca encontrar referências para dar base as ações, pode vir a despertar o interesse dos atores públicos que são responsáveis pela elaboração de políticas públicas de habitação e mobilidade urbana, vindo a fortalecer as bases legais municipais para auxiliar no desenvolvimento de outros projetos futuros nesta área. Assim finalizamos, tal estudo enaltecendo esse amplo impacto da aplicação deste projeto que se dá no âmbito acadêmico, político e social.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR-9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro: ABNT, 2015.

ABNT - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR-9077: Saídas de emergência em edifícios**. Rio de Janeiro: ABNT, 2001

ARCHDAILY. **Estação Rodoviária de Rio Maior** / Domitianus Architectura. Disponível em: <<https://www.archdaily.com/168457/bus-station-of-rio-maior-domitianus-architectura-2/>> ISSN 0719-8884. Acesso em : 11 abril 2020.

ARCHDAILY. **Terminal Rodoviário em Rio Maior** / Domitianus Architectura / Domitianus Architectura. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-7415/terminal-rodoviario-em-rio-maior-domitianus-architectura>. Acesso em : 10 abril 2020.

BAKER, GEOFFREY H. **Análisis de la forma, urbanismo y arquitectura**. 2ª edición ampliada, Barcelona: Gustavo Gili, 1998.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana – SeMob. Brasília, 2012.

Disponível em: <http://www.emdec.com.br/eficiente/repositorio/6489.pdf>. Acesso em: 30 de abril de 2020.

BRASIL. Ministério das Cidades. **PlanMob – Plano de Mobilidade: Caderno de Referência para Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana**. Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana – SeMob. Brasília, 2015.

BRASIL. **Lei 12.587/12**. Brasília, 2012

CARMO, Paroquia Nossa Senhora do. **Festa do Carmo 2018**. Jucás, 16 jul. 2018. Facebook: @paroquiadocarmo. Disponível em: https://www.facebook.com/paroquiadocarmo/?tn-str=k*F. Acesso em: 08 maio 2020.

PAULA, de Marilene. **Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas**. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016.

DNER - Departamento Nacional de Estradas e Rodagem. **Manual de implantação de terminais rodoviários de passageiros (MITERP)**. Rio de Janeiro, 1986.

DNIT, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Sistema Nacional**

Viário 2015. Ministério dos Transportes.

Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/sistema-nacional-de-viacao>. Acesso em: 30 de abril de 2020.

FERRAZ, Antônio Clóvis “Coca” Pinto Ferraz; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. **Transporte público Urbano** – 2ª Ed. São Carlos: RiMA, 2004.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários a Lei de Mobilidade Urbana – Lei 12.587/12** – Belo Horizonte: Fórum, 2012.

JUAZEIRO (Município). **Lei nº 2.570, de 08 de setembro de 2000. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano. Juazeiro do Norte, 08 set. 2000.** Disponível em: <<http://www2.juazeiro.ce.gov.br/Legislacao/LEI%202572-2000.pdf>>. Acesso em: 05 maio 2020.

MINAS GERAIS. Diretoria de Fiscalização. Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas. **MANUAL DE IMPLANTAÇÃO DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS INTERMUNICIPAIS DE PASSAGEIROS DO ESTADO DE MINAS GERAIS.** [s. L.]: Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas, 2014. 161 p. Disponível em: <<http://www.deer.mg.gov.br/files/77/Manuais/196/Manual-de-Implantacao-de-Terminais-Rodoviaros.pdf>>. Acesso em: 20 fev. 2019.

PONTES, Taís Furtado. **Avaliação da mobilidade urbana na área metropolitana de Brasília.** 2010.250 f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2010. Disponível em: http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/7789/1/2010_TaisFurtadoPontes.pdf. Acesso em 01 de maio de 2019.

SOARES, Ubiratan Pereira. **PROCEDIMENTO PARA A LOCALIZAÇÃO DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS INTERURBANOS, INTERESTADUAIS E INTERNACIONAIS DE PASSAGEIROS.** 2006. 364 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: <<http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/es/produccion/disertaciones-y-tesis/2006/96-ubiratan-soares-procedimento-para-localizacao-de-terminais-rodoviaros-dsc-ufrj-2006/file>>. Acesso em: 13 abr. 2020.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade Urbana e Cidadania.** Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente** – Barueri, SP: Manole, 2013.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas.** São Paulo: Annablume, 2001.