

TRANSPORTE PÚBLICO URBANO NA REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI: UMA ANÁLISE A PARTIR DOS PLANOS DIRETORES

Abigayl Fernandes da Silva¹

Diego Coelho do Nascimento²

RESUMO:

Esta pesquisa teve por objetivo analisar o Transporte Público Urbano nos principais municípios da Região Metropolitana do Cariri – Ceará (Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha – CRAJUBAR) a partir das diretrizes constantes em seus planos diretores. Para tanto, utilizou-se de pesquisa bibliográfica, documental e observação direta. Constatou-se que há uma série de coincidências nas diretrizes relacionadas ao transporte público nos planos dos três municípios analisados. Sendo que, a grande maioria delas, não tem aplicabilidade, ainda que desconsiderando a ausência de revisão desses planos diretores e o crescimento urbano e o aumento da frota desses municípios. Dessa forma, conclui-se que é preciso repensar as orientações e direcionamentos constantes nos planos diretores dos municípios do CRAJUBAR e adequá-las às novas demandas por mobilidade urbana.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Transporte público. Planos Diretores.

GT – 5: Mobilidade, migração e espaço urbano

¹ Bacharel em Administração Pública pela Universidade Federal do Cariri (UFCA). E-mail: abigayl.fernades@gmail.com

² Doutor em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Mestre em Desenvolvimento Regional Sustentável pela Universidade Federal do Ceará (UFC) e Licenciado em Geografia pela Universidade Regional do Cariri (URCA). Atualmente, é professor adjunto da Universidade Federal do Cariri (UFCA) e coordenador do Laboratório de Estudos Urbanos, Sustentabilidade e Políticas Públicas (LAURBS). E-mail: diego.coelho@ufca.edu.br

1 INTRODUÇÃO

Esta pesquisa aborda o Transporte Público Urbano nos principais municípios da Região Metropolitana do Cariri – Ceará a partir das diretrizes constantes em seus planos diretores. Essa região metropolitana foi criada pelo governo do Estado do Ceará em 2009, pela Lei Complementar nº 78, e é constituída pelos municípios de Juazeiro do Norte, Crato, Barbalha, Caririçu, Farias Brito, Jardim, Missão Velha, Nova Olinda, e Santana do Cariri.

Esses municípios tiveram sua realidade transformada nos últimos anos, especialmente os que compõem o Triângulo CRAJUBAR³, os quais presenciaram o aumento da frota de veículos particulares, e conseqüentemente, passaram a enfrentar maiores problemas de mobilidade urbana, onde são frequentes os congestionamentos das vias centrais dessas cidades e das vias que interligam os três municípios. Além da baixa oferta e/ou má qualidade dos serviços de transporte coletivo intermunicipais.

Assim, entende-se que esse problema demanda um efetivo sistema de transporte que atenda às necessidades de deslocamento da população da Região Metropolitana do Cariri (RM Cariri). A resolução desse problema passa pelas questões sobre a mobilidade, “nos últimos anos, o tema mobilidade urbana tem ocupado também um espaço crescente no debate político e acadêmico, suscitando questões sobre suas origens, suas várias dimensões e sobre as soluções para os problemas de transporte urbano nas cidades brasileiras” (RODRIGUES, 2016, p. 12).

Da mesma forma, não esquecendo que o direito à cidade levantado por Henri Lefebvre é uma discussão legitimada pelos mecanismos jurídicos brasileiros. E, portanto, as políticas de transporte público devem estar inseridas dentro do sistema de mobilidade urbana que garanta aos cidadãos a justiça social e a democratização dos espaços públicos.

Para esta pesquisa, o questionamento de partida foi: como os planos diretores dos principais municípios da Região Metropolitana do Cariri abordam o transporte público urbano? Essas diretrizes são cumpridas? Portanto, pretende-se aqui, analisar o transporte público urbano nos principais municípios da Região Metropolitana do Cariri – Ceará a partir das diretrizes constantes em seus planos diretores.

A escolha desse tema justifica-se por conta do impacto que um sistema de transporte tem no desenvolvimento econômico e social de uma região, pois possibilita o acesso a uma variedade

³ TRIÂNGULO CRAJUBAR: Desenho formado pela intersecção entre as malhas urbanas dos municípios de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha.

de atividades: educacionais, comerciais, recreativas etc. e, por consequência, possibilita a democratização dos espaços urbanos, a minimização das externalidades geradas pelo transporte individual e um ganho na qualidade de vida dos cidadãos.

Tendo em vista a relevância do tema, entende-se que a produção científica na área possibilita o contato do estudante/profissional da gestão pública com a complexidade de uma cidade ou região, considerando a transdisciplinaridade do transporte público, pois está ligado a diversas outras políticas públicas. Além de possibilitar uma visão ampliada da realidade de uma região e permitir aos gestores identificar problemas públicos e elaborar soluções participativas de resolução dos mesmos, por meio da construção de políticas que desenvolvam a região como um todo.

2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Essa pesquisa teve como objetivo avaliar o sistema público de transporte urbano e as relações desse com a mobilidade urbana na Região Metropolitana do Cariri. Sendo assim, teve-se como o *locus* da pesquisa os principais municípios da Região Metropolitana do Cariri, localizada no Sul do Estado do Ceará – Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha (Triângulo CRAJUBAR).

Para tal, utilizou-se da abordagem qualitativa, uma vez que essa “trabalha com o universo dos significados, dos motivos, das aspirações, das crenças, dos valores e das atitudes” (MINAYO, 2013, p. 21).

Inicialmente, fez-se uma pesquisa bibliográfica objetivando a construção do embasamento deste trabalho, e por sua vez, o entendimento dos principais conceitos que perpassam a pesquisa, tais como o direito à cidade, a mobilidade urbana e o serviço de transporte público. Para tal, realizou-se um levantamento em livros, revista científicas, jornais, dissertações etc., tanto impressos como no meio eletrônico. Selecionou-se parte desse material, dos quais foram feitos fichamentos e arquivamento de informações.

Na etapa seguinte, fez-se uma pesquisa documental, pois essa “possibilita ampliar o entendimento de objetos cuja compreensão necessita de contextualização histórica e sociocultural” (SÁ-SILVA *et al*, 2009, p. 2). Sendo assim, trabalhou-se com dados disponíveis em documentos oficiais tais como: os Planos Diretores das cidades de Juazeiro do Norte, Crato e Barbalha, os quais foram analisados e confrontados com a realidade da região.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

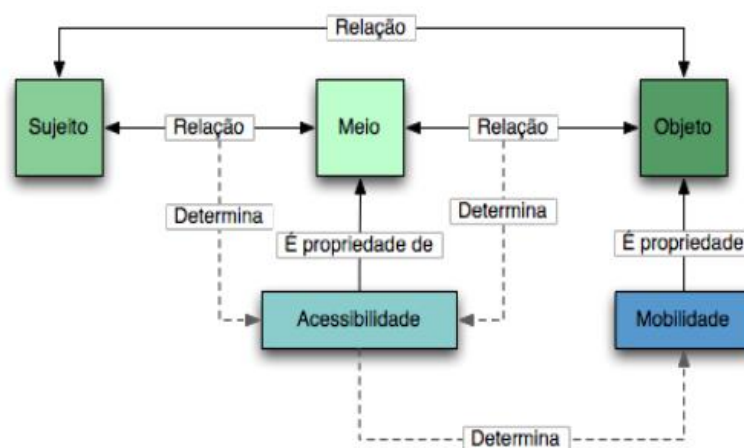
O termo mobilidade é definido pelo dicionário como sendo derivado do latim *mobilitate*, que se refere a “qualidade ou propriedade do que é móvel ou obedece às leis do movimento” é também a “facilidade de mover-se ou ser movido” ou ainda no contexto social, a “circulação ou movimento de ideias, de valores sociais ou de indivíduos, dum camada inferior para a superior, e vice-versa, ou dum grupo para outro no mesmo nível (FERREIRA, 2004, p. 1343).

Conceituar a mobilidade urbana requer um olhar atento para diversos outros aspectos que a compõem, tais como a acessibilidade e o sistema de transporte. Sendo assim, Silva (2009) coloca que a:

Mobilidade urbana fica aqui entendida como elemento constituinte do tecido urbano, indissociado dos demais, que congrega o movimento de pessoas e bens na cidade. Esse movimento é derivado da estrutura física e sócio-econômica da cidade e tem como motivação os desejos e necessidades individuais, ou de grupos, de usufruto do espaço coletivo. É um instrumento de planejamento urbano que engloba sistema viário, meios de transportes e trânsito; muito mais do que um indicador de capacidades individuais de desempenhar viagens, muito mais que um dado numérico (p. 76).

No âmbito do sistema de transporte a mobilidade pode ser entendida pelas relações estabelecidas entre sujeito do transporte, meio do transporte e objetos do transporte, onde a relação sujeito-meio (aciona) e a relação meio-objeto (transporta) como demonstrada na imagem (MAGALHÃES *et al*, 2013, p.10).

Figura1: Relações entre os elementos fundamentais do Transporte e as propriedades fundamentais do Meio e do Objeto de Transporte



Fonte: Magalhães; Aragão; Yamashita, 2013, p.10.

Portanto, “para se dizer que algum objeto ou pessoa tem a mobilidade como propriedade, deve existir um sistema de transporte que possa ser acionado e que possa receber, transportar e entregar o objeto” (MAGALHÃES *et al*, 2013, p.11). Todavia, é necessário entender que “um objeto é móvel (possui a propriedade mobilidade) se, e somente se, o sistema de transporte é acessível ao sujeito de transporte e ao objeto de transporte” (MAGALHÃES *et al*, 2013, p.11).

A mobilidade urbana, também, é definida pela Política Nacional de Mobilidade Urbana como sendo a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012).

A partir de então, as cidades tiveram crescimento exponencial, sobretudo no início do período de industrialização brasileiro, onde o número de pessoas que trocaram o campo pela cidade cresceu consideravelmente, resultando em um déficit na rede de infraestrutura urbana, a exemplo, nos sistemas de transporte urbano, que não acompanharam o crescimento populacional e territorial das cidades, somando-se ainda o baixo investimento em infraestrutura de transporte de massa e não motorizados (CARVALHO, 2016, p. 8).

Os primeiros investimentos em infraestrutura urbana e de transporte, na América Latina, deram-se a partir das permissões de serviço público às companhias estrangeiras ferroviárias e de bonde para que essas ofertassem o serviço público de transporte (FIGUEROA *et al*, 1993 *apud* VASCONCELLOS, 2000, p. 51).

Assim, na década de 1950 as redes de bondes foram sendo substituídas por ônibus, totalmente dependentes dos operadores privados, ao mesmo tempo que as redes metropolitanas de trens foram sendo desmanteladas, resultando na predominância do automóvel na década de 1990; com isso, o modelo de urbanização brasileira do século XX moldou a maneira e as condições dos deslocamentos das pessoas nas cidades, sendo também responsável pela construção de um modelo próprio de mobilidade urbana (VASCONCELLOS, 2000; RODRIGUES, 2016).

No que diz respeito à questão da legalidade do direito ao transporte público o Estado brasileiro, construiu um arcabouço jurídico sólido. Iniciando pela **Constituição Federal de 1988**, que caracteriza o serviço de transporte como um serviço público de caráter essencial, sendo competente ao município legislar sobre o serviço. E para o caso das Regiões Metropolitanas, a Constituição em seu artigo 25º §3º, coloca a matéria na competência dos Estados, pois o objetivo da criação das Regiões Metropolitanas é a execução das Funções Públicas de Interesse Comum (FPICs), sendo o serviço de transporte público urbano classificado como tal.

Há ainda dois artigos (182 e 183) na Constituição que preveem a regulamentação da Política Urbana, os quais ganham formato apenas em 2001 com a promulgação do **Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001)**. A partir de então é instituída a obrigatoriedade do **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU)** para cidade que se enquadre dentro das especificações da Lei:

Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:

I – Com mais de vinte mil habitantes;

II – Integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;

III – onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4o do art. 182 da Constituição Federal;

IV – Integrantes de áreas de especial interesse turístico;

V – Inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.

VI - Incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos.

Acresce a esses instrumentos o **Estatuto das Metrôpoles (LEI Nº 13.089/2015)** que vem tratar dos casos das Regiões Metropolitanas e aglomerações urbanas, constituindo um mecanismo de instrução para o planejamento, a gestão e a execução das FPIC.

Sendo assim, entende-se que o direito ao transporte público, pode ser mensurado pela sua eficiência social que se refere aos impactos positivos e negativos na qualidade de vida da população:

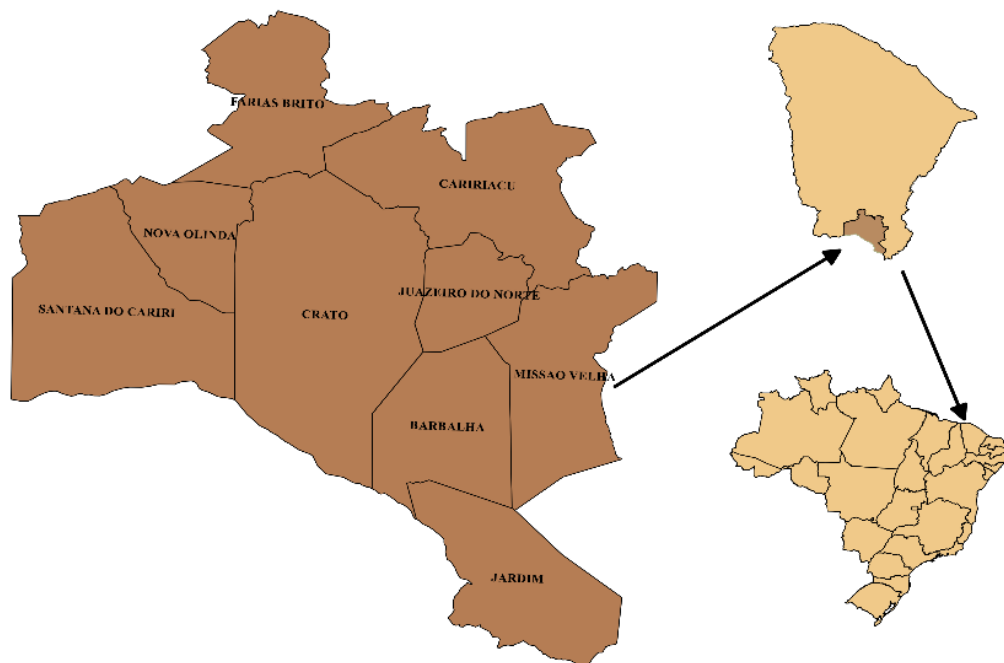
O impacto na qualidade de vida da população envolve a análise da influência, direta ou indireta, na segurança viária, na fluidez do trânsito, no uso do espaço público (calçadas, praças etc.), na alocação de recursos públicos, na geração de empregos, nas atividades econômicas (comércio e indústria), na aparência da cidade etc (FERRAZ; TORRES, 2004, p.123).

Adiciona-se, também “os impactos no meio ambiente natural e construído [que] podem ser classificados em dois grupos: poluição em todas as suas formas (atmosférica, sonora, visual, por vibrações, etc.) e consumo de materiais não renováveis ou não recicláveis” (FERRAZ; TORRES, 2004, p.123). Como é o caso da problemática com o uso demasiado do transporte motorizado individual, que tanto contribui para o aumento da poluição e ainda intensifica o uso de combustíveis não renováveis.

Por fim, compreende-se que o serviço de transporte público urbano conta com um arcabouço jurídico já consolidado. Todavia, a aplicação desses mecanismos, a efetivação de fato, ainda constitui um problema, o que não é uma particularidade apenas do serviço de transporte, mas tem sido comum a diversos outros direitos, como o direito à habitação, à saúde, à liberdade de consciência e crença, entre tantos outros que foram colocados no papel e não conseguem sair de lá, em sua totalidade.

A Região Metropolitana do Cariri, criada em 2009 pela Lei Complementar nº 78, está localizada na região sul do Ceará, composta pelos municípios: Barbalha, Crato, Caririagu, Farias Brito, Jardim, Juazeiro do Norte, Missão Velha, Nova Olinda e Santana do Cariri.

Figura 2: Localização da Região Metropolitana do Cariri



Fonte: Elaboração própria

Os municípios centrais da RM Cariri e que, portanto, concentram a maior parte das políticas e serviços públicos, são os municípios de Juazeiro do Norte, Crato e Barbalha, que integram o chamado Triângulo CRAJUBAR. É nesses municípios, onde ocorre o processo de conurbação⁴, a

⁴ “Diz-se quando duas ou mais cidades fundem-se num único tecido urbano. Termo criado pelo biólogo e sociólogo escocês Patrick Geddes, que previu, no início do século XX, o espraiamento horizontal e a fusão de cidades (Moreno; Abdala Júnior; Alexandre, 2002). Conjunto formado por uma cidade e suas periferias, ou por cidades reunidas, que constituem uma sequência, mas sem confundir-se. Aglomeração constituída por unidades urbanas que se desenvolvem

partir do qual se intensificam os deslocamentos entre as cidades. Esses deslocamentos recebem o nome de movimentos pendulares quando:

Tais deslocamentos são motivados pela dissociação entre local de moradia e local de trabalho/estudo, dada a concentração de oportunidades de trabalho/estudo, em geral, em município (ou conjunto deles) de maior porte, e à própria distribuição de funções, também concentradas, internamente à aglomeração ou mesmo dentro de uma determinada região. Portanto, o movimento pendular representa uma dinâmica funcional que resulta da organização do território e da não coincidência entre o local de residência e os locais de trabalho e/ou estudo” (DESCHAMPS, 2009, p.196).

Percebe-se também, a dimensão dos impactos ambientais dessas cidades, pelo uso exagerado do veículo particular motorizado. Os dados do Departamento Estadual de Trânsito do Ceará (DETRAN CE), na tabela 1, mostram os municípios com a maior frota de veículos no Estado e trazem Juazeiro do Norte em segundo lugar e o Crato em sexto:

Tabela 1: Municípios com maior frota de veículos no Ceará

MUNICÍPIOS COM MAIOR FROTA NO CEARÁ ATÉ ABRIL DE 2018	TOTAL
FORTALEZA	1.100.010
JUAZEIRO DO NORTE	117.904
SOBRAL	92.496
CAUCAIA	89.404
MARACANAÚ	69.006
CRATO	51.223
IGUATU	48.571
ITAPIOCA	36.659
RUSSAS	35.719
TIANGUÁ	35.412
TOTAL	1.676.404 54,09%
TOTAL GERAL	3.099.409 100,00%

Fonte: Adaptado do Detran Ceará (2018).

A tabela traz a dimensão do problema que está se construindo na Região Metropolitana do Cariri, no que tange à mobilidade, uma vez que o crescimento da frota particular acaba obstruindo as vias públicas, provocando congestionamentos e agravando a situação, já precária, do transporte

espontaneamente em um setor geográfico determinado. Conjunto de aglomerações próximas umas das outras cujo crescimento colocou-as em contato (Sirchal, [20--])”. (GELPI, Adriana; KALIL, Rosa Maria Locatelli. A cidade comentada: expressões urbanas e glossário em urbanismo. Passo Fundo: Ed. Universidade de Passo Fundo, 2016).

público. Os dados apresentados referem-se somente aos veículos legalizados junto ao Detran, existindo ainda uma frota, não quantificada, de veículos irregulares transitando na Região.

Dessa maneira, entende-se a necessidade da priorização do transporte público, uma vez que esse impacta direta e indiretamente nas condições nas classes de menor poder econômico. Os impactos indiretos sobre a pobreza podem ser percebidos nos efeitos econômicos na competitividade da cidade e das atividades econômicas; e os impactos diretos, no que diz respeito, ao acesso aos serviços e às atividades sociais básicas: trabalho, saúde, educação e ao lazer das pessoas mais pobres, contribuindo para a promoção da inclusão social (GOMIDE, 2003).

A política de Transporte Público é disciplinada pelo **Plano Diretor**, que em conformidade com o Estatuto das cidades, torna-se obrigatório para as todas as cidades que tenham mais de vinte mil habitantes ou integrem Regiões Metropolitanas. Porém isso não ocorre, apenas três cidades da RM Cariri possuem planos diretores, sendo que todos eles foram feitos em 2000, e, portanto, estão desatualizados desde 2010. No critério população, segundo dados do último censo (2010), apenas as cidades de Farias Brito e Nova Olinda não se encaixavam no quantitativo populacional de obrigatoriedade de elaboração do plano diretor, porém por comporem a RM Cariri já teriam a obrigatoriedade de fazer seus planos diretores participativos.

Quadro 1: Relação Municípios/número de habitantes na RM Cariri

MUNICÍPIOS	HABITANTES
BARBALHA	55.323
CARIRIAÇU	26.393
CRATO	121.428
FARIAS BRITO	19.007
JARDIM	26.688
JUAZEIRO DO NORTE	249.939
MISSÃO VELHA	34.274
NOVA OLINDA	14.256

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do IBGE (Censo 2010)

Acrescenta-se as recomendações do **Estatuto das Metrôpoles (LEI N° 13.089/2015)** que versa sobre a governança das Regiões Metropolitanas, e traz a necessidade de instrumentos de gestão compartilhados como é o caso do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI). Instrumento esse que se encontra na fase de elaboração na RM Cariri.

Os Planos Diretores do CRAJUBAR (Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha) contam com uma série de particularidades e coincidências. Os três documentos foram elaborados pelo mesmo



órgão, o Consórcio VBL/ Espaço Plano, todos na mesma época, ano 2000. Nos três documentos pode-se observar que a Política de Transporte e Acessibilidade está descrita no Artigo 13 § 2º. E ainda as diretrizes apontadas pela Política diferem basicamente na ordem que aparecem, com pequenas alterações quanto à cidade de Juazeiro do Norte pela inclusão do fenômeno das Romarias ao Padre Cicero Romão. O Quadro 2 demonstra a Política de Transporte e Acessibilidade das três cidades, em padrões de cores para diretrizes repetidas:

Quadro 2: Políticas de Transporte e Acessibilidade nos PDDUs das cidades do CRAJUBAR

POLÍTICA DE TRANSPORTE E ACESSIBILIDADE NOS RESPECTIVOS PLANOS DIRETORES		
BARBALHA	CRATO	JUAZEIRO DO NORTE
I - Criar, junto ao subsistema troncal, trilhas de ciclovias e caminhos para pedestres, conectando as Unidades de Vizinhança entre si e estas aos espaços centrais da cidade e seus equipamentos;	I - criar junto ao sistema troncal uma trilha de ciclovias e caminhos para pedestres, conectando as Unidades de Vizinhança entre si e essas aos espaços centrais da cidade;	I - implantar sistema de transporte público de alta acessibilidade, ligando as Unidades de Vizinhança entre si e essas aos equipamentos centrais de uso comum;
II - implantar sistema de transporte público de alta acessibilidade, ligando as Unidades de Vizinhança entre si e essas aos equipamentos centrais de uso comum;	II - implantar sistema de transporte público de alta acessibilidade, ligando as Unidades de Vizinhança entre si e essas aos equipamentos centrais de uso comum;	II - criar junto ao subsistema troncal trilhas de ciclovias e caminhos para pedestres, conectando as Unidades de Vizinhança entre si, e essas aos espaços centrais da cidade e seus equipamentos;
III - criar malha de caminhos para pedestres na zona central, a partir da redução do tráfego de veículos e o conseqüente alargamento de alguns passeios e arborização desses espaços;	III - incentivar a construção de um conjunto de estacionamentos em áreas privadas, acessíveis ao novo sistema troncal e próximos à área central;	III - criar malha de caminhos para pedestres na zona central, a partir da redução do tráfego de veículos, contribuindo para a convivência harmoniosa da atividade comercial com as romarias;
IV - criar malha cicloviária e de calçamento paisagístico conectando e integrando os parques urbanos da cidade;	IV - criar uma malha de caminhos para pedestres na zona central, a partir da redução do tráfego de veículos e do alargamento de alguns passeios e arborização desses espaços;	IV - reordenar os percursos de caminhabilidade identificados como parte de um roteiro religioso e comercial, criando um programa de novos usos e padrões de ocupação;
V - implantar órgão gestor do planejamento e operação dos transportes, para coordenar institucionalmente sua gerência, na forma do que dispuser a legislação regulamentar específica;	V - implantar órgão gestor do planejamento e operação dos transportes, para coordenar institucionalmente sua gerência, na forma a ser estabelecida mediante regulamento;	V - implantar vias paisagísticas e/ou malha cicloviária nas margens dos parques propostos para Juazeiro do Norte, respeitando as exigências ambientais, com urbanização leve, permitindo o seu uso com conforto e segurança, além do realce das paisagens construídas de valor patrimonial histórico;
VI - incentivar o uso do transporte público em toda sua plenitude, através da criação de rotas eficazes e paradas racionais; e	VI - incentivar o uso do transporte público em toda a sua plenitude através da criação de rotas eficazes e paradas racionais;	VI - incentivar a construção de estacionamentos em áreas privadas, acessíveis ao novo sistema troncal, internamente ao anel pericentral;
	VII - implantar um sistema de anéis viários para o desvio das cargas da área central e para garantir maior fluidez ao tráfego.	VII - implantar órgão gestor do planejamento e operação dos transportes, para coordenar institucionalmente sua gerência;
		VIII - incentivar o uso do transporte público em toda sua plenitude, através da criação de rotas eficazes e paradas racionais;
		IX - implantar, como parte do subsistema troncal de transporte e acessibilidade, um sistema de anéis viários para desvio das cargas da área central, com vistas a garantir maior fluidez no tráfego.

Fonte: Elaboração própria a partir dos PDDUs (Barbalha, Crato e Juazeiro do Norte).

A imagem revela como a Política de Transporte e Acessibilidade foi instituída sem a devida preocupação com o Local (o espaço de efetividade da mesma), uma vez que as realidades e

necessidades das três cidades diferem entre si. Ainda assim, a efetivação dessas diretrizes seria fundamental para o desenvolvimento da RM Cariri, porém isso ainda é uma realidade distante.

Podemos averiguar que a diretriz: *“implantar sistema de transporte público de alta acessibilidade, ligando as Unidades de Vizinhança entre si e essas aos equipamentos centrais de uso comum”* que é uma diretriz comum às três cidades, ainda não se efetivou, uma vez que apenas Juazeiro do Norte possui um sistema de transporte municipal. Há na cidade de Crato uma luta recente junto à câmara de vereadores para a implantação do sistema municipal de transporte, o qual é ofertado por meios clandestinos (muitos veículos que não oferecem a menor segurança aos passageiros), todavia, tem-se um entendimento que se a prefeitura licitar um serviço de transporte, os atuais prestadores ficarão desempregados. Essa forma de pensar limitada e em prol de interesses pessoais fere os princípios da Administração Pública que deve estar pautada na legalidade e impessoalidade.

Quanto à gestão, uma diretriz (também comum às três cidades) estabelece: *“implantar órgão gestor do planejamento e operação dos transportes, para coordenar institucionalmente sua gerência, na forma do que dispuser a legislação regulamentar específica”*, observa-se que em nenhuma das cidades tem-se esse órgão em nível municipal como recomendado no PDDU, e nem compartilhado enquanto Região Metropolitana, como recomenda o Estatuto das Metrôpoles.

Outro ponto é *“incentivar o uso do transporte público em toda sua plenitude, através da criação de rotas eficazes e paradas racionais”*, ressalta-se aqui um equívoco, quando *“a criação de rota eficazes”*: pois o que se percebe na prática é a apropriação por veículos particulares, das vias públicas. Quanto as paradas de ônibus, a partir de dados obtidos pela vivência na região metropolitana, percebe-se que essas são escassas, sem iluminação e sem proteção para sol/chuva. Uma atividade em prol do transporte público, que pode ser destacada é o caso da implementação do Bilhete Único (como será detalhada no próximo capítulo) com algumas ressalvas, uma vez que não há rotas suficientes e por tanto, a implementação do B.U por si só não torna o transporte metropolitano eficiente.

Ainda, quanto à infraestrutura, tem-se: *“[...] implantar um sistema de anéis viários para o desvio das cargas da área central e para garantir maior fluidez ao tráfego”*. Essa infraestrutura é essencial à Região, uma vez que, o Triângulo Crajubar tem atraído diversos seguimentos industriais. Nesse sentido tem-se a construção do anel viário de Juazeiro do Norte, o qual ainda não está finalizado.

Quanto a priorização do pedestre e ciclista algumas diretrizes abordaram a questão, como é o caso dessa diretriz: “*Criar, junto ao subsistema troncal, trilhas de ciclovias e caminhos para pedestres, conectando as Unidades de Vizinhança entre si e estas aos espaços centrais da cidade e seus equipamentos*”, que foi atendida parcialmente em agosto de 2017, quando foi inaugurada a Ciclovia Crajubar com extensão de 17 km, compreendendo áreas das três cidades.

O mesmo pode ser percebido quando traz: “*criar malha de caminhos para pedestres na zona central, a partir da redução do tráfego de veículos e o conseqüente alargamento de alguns passeios e arborização desses espaços*”. Percebe-se a execução desses alargamentos para possibilitar caminhos para pedestres nas áreas centrais do município de Crato. Ou ainda quando coloca “*criar malha cicloviária e de calçada paisagístico conectando e integrando os parques urbanos da cidade*” para essa diretriz quanto ao acesso à parques, observa-se que a ciclovia só chega ao Parque das Timbaúbas, em Juazeiro do Norte.

Por fim, temos uma diretriz que foi efetivada com sucesso, especialmente no caso da cidade de Juazeiro do Norte, podendo ser observado em Barbalha e Crato, trata-se de: “*incentivar a construção de estacionamentos em áreas privadas, acessíveis ao novo sistema troncal, internamente ao anel pericentral*”. Esses estacionamentos nas áreas centrais têm destruído o patrimônio histórico e cultural das cidades, como exemplo podemos citar a casa do poeta Seu Lunga, famoso por seu jeito rude de responder as pessoas, o qual foi uma atração turística da cidade por um bom tempo.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Percebe-se que os principais municípios da Região Metropolitana do Cariri – Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha – apesar de terem elaborado seus planos diretores antes mesmo da promulgação do Estatuto da Cidade e ainda não terem feito a atualização decenal exigida por lei – mesmo integrando uma região metropolitana – ofertam um conjunto de diretrizes para o transporte público urbano nos planos diretores municipais.

Porém, coincidentemente ou não, esses municípios apresentam quase que integralmente as mesmas diretrizes com pequenas mudanças ou alterações, não se sabe se devido a mesma empresa ter elaborado os respectivos planos e não haver grande cuidado técnico para compreensão da realidade local e/ou pelas problemáticas e necessidades relacionadas ao transporte urbano serem coincidentes. Fato é que a grande maioria das diretrizes não é aplicada e dada a defasagem de

atualização dos planos diretores e do crescimento urbano e da frota de veículos as diretrizes e necessidades relacionadas à mobilidade urbana e ao transporte pública precisam ser repensadas e se tornar alvo de políticas públicas visando à resolução ou minimização das demandas.

4 REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Senado Federal, Coordenação de Edições Técnicas, 2016.

_____. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Brasília, jul 2001.

BRASIL. **Lei 12.587 de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm >. Acesso em: 13 maio 2018.

_____. Lei Nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. **Institui o Estatuto da MetrÓpole**, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Diário Oficial da União. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2015/lei/113089.htm >. Acesso em: 15 fev. 2017.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Desafios da Mobilidade Urbana no Brasil**. Texto para discussão - nº2198: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. - Brasília: Ipea, 2016.

CEARÁ. **Lei Complementar Nº 78**, de 26 de junho de 2009. Dispõe sobre a criação da Região Metropolitana do Cariri, cria o Conselho de Desenvolvimento e Integração e o Fundo de Desenvolvimento e Integração da Região Metropolitana do Cariri – FDMC, altera a composição de microrregiões do estado do Ceará e dá outras providências. Diário Oficial do Estado do Ceará. Promulgada em 26 de junho de 2009. Série 3. Ano I.

DESCHAMPS, M. V. Análise dos movimentos pendulares nos municípios de Santa Catarina: Uma abordagem regional. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 116, p. 195-216, jan./jun. 2009.

FERRAZ, Antônio Clóvis Coca Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. **Transporte Público Urbano**. 2ª ed. São Carlos: Rima, 2004.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo dicionário Aurélio da língua portuguesa**. 3 ed. Curitiba: Positivo, 2004.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas**. Brasília, julho de 2003.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. ed. 5ª, 3ª reimpressão. São Paulo: Centauro, 2011.

MINAYO, M. C. de S. **O desafio do conhecimento**. 10. ed. São Paulo: HUCITEC, 2007.

MAGALHÃES, Marcos Thadeu Queiroz; ARAGÃO, Joaquim José Guilherme; YAMASHITA, Yaeko. Definições formais de mobilidade e acessibilidade apoiadas na teoria de sistemas de Mario Bunge. **Paranoá**: cadernos de arquitetura e urbanismo, n. 9, 2013.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BARBALHA. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Barbalha**. Consórcio VBA/ Espaço Plano, 2000.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CRATO. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Crato**. Consórcio VBA/ Espaço Plano, 2000.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUAZEIRO DO NORTE. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juazeiro do Norte**. Consórcio VBA/ Espaço Plano, 2000.

RODRIGUES, Juciano Martins. Qual o estado da mobilidade urbana no Brasil. In. PAULA, Marilene de; BARTELT, Dawid Danilo. **Mobilidade Urbana no Brasil**: desafios e alternativas. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016.

SÁ-SILVA, Jackson Ronie; ALMEIDA, Cristóvão Domingos de; GUINDANI, Joel Felipe. Pesquisa Documental: pistas teóricas e metodológicas. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**, São Leopoldo, ano I, n. I, jul. 2009. Disponível em:< <https://www.rbhcs.com/rbhcs/article/view/6> >. Acesso em: 21 maio 2018.

SILVA, Claudio Oliveira da. **Cidades concebidas para o automóvel**: mobilidade urbana nos planos diretores posteriores ao Estatuto da Cidade. Brasília, 2009. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Brasília. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2009.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**. Reflexões e propostas. São Paulo: Annablume, 2000.