

| MOBILIDADE URBANA | Segundo levantamento do IBGE, só 30,1% dos municípios brasileiros têm transporte urbano intramunicipal. Apenas uma cidade do Ceará, além da Capital, conta com o serviço

Cidades do Interior do CE não têm transporte público coletivo



LUANA SEVERO

cotidiano@opovo.com.br

Somente 30,1% dos municípios brasileiros têm transporte urbano por ônibus. O restante do País, ou seja, 3.891 cidades, não oferecem a possibilidade de deslocamento coletivo, que é básica, à população. O número, levantado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no Perfil dos Municípios, diz respeito a um cenário de 2017, mas, ainda, muito atual.

No Ceará, a partir de apuração da reportagem, apenas o Eusébio, município da Região Metropolitana com população estimada em 52.667 habitantes, conta com ônibus intramunicipal. Pacajus, também na Região Metropolitana, e Sobral, na zona Norte do Estado, discutem como implantar o serviço público de transporte.

No Ceará, não há sequer um acompanhamento da situação. O Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros (Sindiônibus) alega que “somente congrega em associação sindical as empresas que prestam serviços urbanos ou metropolitanos e que não presta serviço diretamente”. Enquanto a Agência Reguladora do Estado (Arce) afirma ser responsável apenas por regular e fiscalizar transportes intermunicipais.

Mas, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída em janeiro de 2012 pela ex-presidente Dilma Rousseff, determina a “equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo” e estabelece como diretriz a “priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado”. Ou seja, está em lei: as pessoas têm direito a acessar transporte público dentro da própria cidade.

Sobral, por exemplo, mesmo considerada uma das cidades mais desenvolvidas do Ceará, com cerca de 208.935 habitantes, não tem, ainda, transporte coletivo próprio, a não ser duas linhas de um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) operado pelo Estado. Segundo Saulo Passos, coordenador de Transportes Públicos do município, a intenção da prefeitura é de, no próximo ano, instituir pelo menos três linhas de ônibus para atender a cerca de 12 bairros.

Com 13 ônibus climatizados operando de segunda-feira a

sábado e bilhetagem eletrônica, o sistema deve, em grande parte, ser subsidiado pela prefeitura, de acordo com Saulo, visto que as tarifas seguem o padrão do VLT de R\$ 1 a passagem inteira e R\$ 0,50 a meia. “A ideia é conseguir integração com o VLT. A gente já teve reunião com a Metrofor (Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos), tem que haver convênio”, expôs o gestor.

Hoje, conforme o Plano de Mobilidade de Sobral, além do VLT, o sobralense se desloca, prioritariamente, por motocicleta (32%), automóvel (32%) e bicicleta (21%).

Em Pacajus, município de 70.911 habitantes, também não há transporte urbano coletivo intramunicipal. No entanto, compelida pela expectativa da inauguração de um shopping na cidade, o Viramar, a prefeitura projeta para o próximo ano investir em até dez linhas de ônibus intramunicipal — tarifa zero, inicialmente — para interligar bairros, shopping e distritos industriais do entorno. “Estamos ainda em discussão para saber onde vamos encontrar o subsídio (para oferecer o serviço)”, comentou Roberto Cariri, responsável pela Secretaria do Desenvolvimento Econômico de Pacajus.

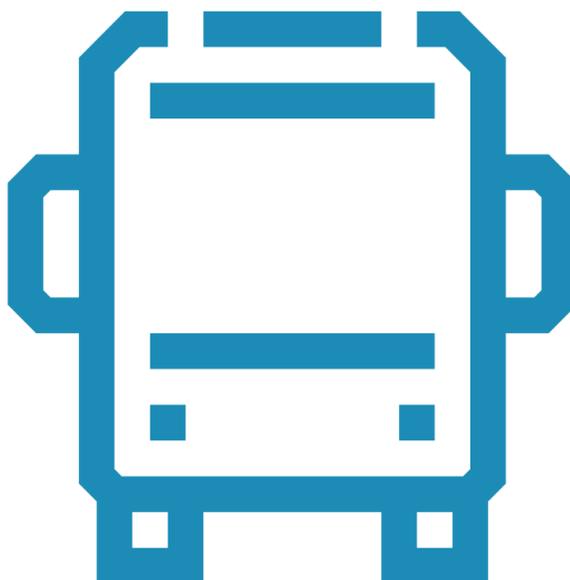
O gestor de Pacajus vê o atual momento da pauta nacional de mobilidade urbana e da priorização do transporte público coletivo no País como “uma provocação salutar”. “Os municípios, hoje, não têm condições (sozinhos)”, assume. “Mas, quando envolve iniciativa pública e privada, eles conseguem aplicar (recursos) e investir nas cidades”, garantiu. Segundo Roberto, audiências públicas para a construção do projeto de transporte devem continuar até 2020, ano (eleitoral) em que se pretende colocar na pista o piloto de tarifa zero.

Beatriz Rodrigues, coordenadora de Transporte Público do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP), compreende, por outro lado, que pensar em sistemas de transporte intramunicipal não é considerar somente um modo de deslocamento. “É necessário considerar a rede como um todo, prevendo integração operacional, física e tarifária entre os diferentes modos de transporte coletivo e com os modos de transporte ativo (bicicleta e a caminhada), e estabelecer maior integração entre políticas públicas, de modo a considerar questões relacionadas ao uso do solo, a moradia e o emprego no planejamento de transporte”, ensina.

FOTOS: AURÉLIO ALVES



EUSÉBIO planeja ampliar linhas intramunicipais



É necessário estabelecer maior integração entre políticas públicas, de modo a considerar questões relacionadas ao uso do solo, a moradia e o emprego no planejamento de transporte”

Beatriz Rodrigues, do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento