



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E FILOSOFIA  
DEPARTAMENTO GEOCIÊNCIAS

Maria Luisa Spricigo Vieira

**Transporte público e mobilidade no Sul da Ilha de Santa Catarina:** novas demandas por mobilidade e dificuldades na oferta de transportes

Florianópolis  
março de 2025

Maria Luisa Spricigo Vieira

**Transporte público e mobilidade no Sul da Ilha de Santa Catarina:** novas demandas por mobilidade e dificuldades na oferta de transportes

Trabalho de Conclusão de Curso submetido ao curso de Graduação em Geografia do Centro de Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharela em Geografia.

Orientador: Prof. Rodrigo Giraldi Cocco

Florianópolis

2025

Vieira, Maria Luisa Spricigo

Transporte público e mobilidade no Sul da Ilha de Santa Catarina : novas demandas por mobilidade e dificuldades na oferta de transportes / Maria Luisa Spricigo Vieira ; orientador, Rodrigo Giraldi Cocco, 2025.

99 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Graduação em Geografia, Florianópolis, 2025.

Inclui referências.

1. Geografia. 2. Transporte coletivo. 3. Florianópolis. 4. mobilidade urbana . I. Cocco, Rodrigo Giraldi. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Graduação em Geografia. III. Título.

Maria Luisa Spricigo Vieira

**Transporte público e mobilidade no Sul da Ilha de Santa Catarina:** novas demandas por mobilidade e dificuldades na oferta de transportes

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado para obtenção do título de Bacharel em Geografia e aprovado em sua forma final pelo Curso Graduação em Geografia.

Florianópolis, 28 de março de 2025.



Coordenação do Curso

**Banca examinadora**



Prof. Rodrigo Giraldi Cocco, Dr.  
Orientador



Prof. Nazareno José de Campos, Dr.  
UFSC



Prof. Nelson Fernandes Felipe Junior, Dr.  
UNILA

Florianópolis, 2025

## AGRADECIMENTOS

Realizar este trabalho de conclusão de curso só se tornou possível quando parei de tentar fazê-lo sozinha e comecei a compartilhar minhas angústias, dificuldades e a buscar e aceitar a ajuda das pessoas queridas ao meu redor.

Assim, a primeira pessoa a quem preciso prestar meus agradecimentos é ao meu orientador, Rodrigo Giraldi Cocco, que esteve presente ao longo de todo o processo, apesar da rotina atribulada e da sua condição de saúde. Seu entusiasmo e conhecimento fizeram com que meus desânimos se transformassem rapidamente em empolgação para compreender os dilemas urbanos e advogar por suas soluções.

Também gostaria de agradecer à minha tia, Cinthia Bittencourt Spricigo, ao Augusto Tamanini e à Isabella Ikeda Leite, que me orientaram em momentos críticos do trabalho. Sem o apoio de vocês, ele não teria sido concluído.

Esses agradecimentos não seriam completos sem mencionar os muitos amigos que me acompanharam ao longo da realização dessa empreitada, tanto àqueles que contribuíram diretamente com o trabalho, fazendo registros fotográficos, compartilhando informações, ajudando a realizar entrevistas, escutando as minhas palestras não solicitadas sobre mobilidade urbana e transporte coletivo, me fazendo companhia nos períodos de trabalho e estudo, me aconselhando e orientando, quanto aqueles que encheram o meu cotidiano de acolhimento, risadas e bons momentos. Sinto-me imensamente grata por ser cercada por pessoas tão incríveis e brilhantes, que admiro e amo muito.

Eu também não poderia deixar de agradecer à minha mãe, Sílvia Bittencourt Spricigo, ao meu pai, Dalmo Vieira Filho e ao meu avô, Valdemar Spricigo, por me criarem e me apoiarem com amor e dedicação, esse trabalho é igualmente uma conquista de vocês.

Por fim, gostaria de acrescentar que este trabalho representa uma defesa por uma cidade mais humana, onde os meios de transporte nos conectem às pessoas que mais amamos, para que não precisemos conduzir nossas vidas isolados, cada um em seu próprio carro.

## RESUMO

Esse trabalho de conclusão de curso busca compreender quais são as principais contradições entre a demanda por mobilidade e acessibilidade da Região Administrativa do Sul da Ilha de Santa Catarina e a oferta de transporte coletivo. Para isso foi realizada uma pesquisa bibliográfica acerca do processo de ocupação de Florianópolis e da evolução histórica das formas de locomoção na ilha, até o cenário recente. Já em relação ao sistema atual, foram realizadas entrevistas com integrantes das empresas operadoras e usuários do transporte, possibilitando a compreensão de diferentes perspectivas sobre o sistema atual. Os resultados evidenciaram a baixa prioridade histórica no transporte coletivo em relação às políticas e investimentos públicos, que via de regra priorizou os deslocamentos realizados por meio dos automóveis individuais. A consequência é a oferta limitada e que em diversas áreas não consegue cumprir requisitos básicos de frequência, previsibilidade, conforto e tempo de deslocamento, gerando grande insatisfação por parte dos usuários.

**Palavras-chave:** Transporte público; Mobilidade urbana; Florianópolis.

## **ABSTRACT**

This final course project aims to understand the main contradictions between the demand for mobility and accessibility in the Administrative Region of the South of Santa Catarina Island and the provision of public transportation. To achieve this, a bibliographic research was conducted on the settlement process of Florianópolis and the historical evolution of transportation methods on the island, up to the recent scenario. Regarding the current system, interviews were carried out with members of transportation companies and public transport users, enabling an understanding of different perspectives on the current system. The results highlighted the historical low priority given to public transportation in relation to public policies and investments, which, as a rule, prioritized individual car travel. The outcome is a limited service that, in many areas, fails to meet basic requirements such as frequency, predictability, comfort, and travel time, leading to significant dissatisfaction among users.

**Keywords:** Public transit; Urban mobility; Florianópolis.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 2.1 - Região Administrativa do Sul da Ilha de Santa Catarina, SC	22
Figura 2.2 – Localização das freguesias na Região Administrativa do Sul da Ilha	24
Figura 2.3 - Manguezais, cursos d'água, lagoas e declividade no Sul da Ilha	25
Figura 2.4 - Áreas de inundação na região Sul da Ilha.	26
Figura 2.5 - Alagamentos na Rodovia Francisco Magno Vieira	27
Figura 2.6 - Aterro do Saco dos Limões no início dos anos 70	37
Figura 2.7 - Aterro do Saco dos Limões em 2020	37
Figura 2.8 - Distritos da Tapera e do Campeche em 1977	42
Figura 2.9 - Distrito da Tapera e do Campeche em 1994	43
Figura 2.10 - Expansão Urbana	43
Figura 2.11 - Número de residentes e densidade demográfica por setor censitário	45
Figura 2.12 – Malha viária atual	47
Figura 2.13 - Local destinado à manobra do ônibus na Armação	49
Figura 3.1 - Passageiros esperando no TIRIO em um domingo de Carnaval	55
Figura 3.2 - 300 e 500 metros a partir do ponto de parada	59
Figura 3.3 - Oferta de ônibus no Sul da Ilha	61
Figura 3.4 - Frequência de ônibus no Rio Tavares	63
Figura 3.5 - Frequência de ônibus no Campeche	64
Figura 3.6 - Frequência do ônibus no Multi Hospital e Aeroporto Internacional	64
Figura 3.7 - Frequência do ônibus na Tapera	65
Figura 3.8 - Frequência entre o TIRIO, o TICEN e o TITRI	66
Figura 3.9 - Frequência de ônibus no Pântano do Sul	66
Figura 3.10 - Frequência de ônibus no Ribeirão da Ilha	67
Figura 3.11 - Variação da oferta de ônibus ao longo da semana	69
Figura 3.12 - SC - 406 em frente ao Parque da Lagoa do Peri	70
Figura 4.1 - Tempo de deslocamento: casa ao destino e retorno	77
Figura 4.2 - Tempo de espera em pontos de ônibus e terminais	77
Figura 4.3 - Avaliação do tempo gasto no sistema de ônibus em dias úteis	79
Figura 4.4 - Avaliação do tempo gasto no sistema de ônibus em finais de semana	80
Figura 4.5 - Concentração de pessoas no ponto final da Armação	82
Figura 4.6 - Lotação do ônibus Costa de Dentro sentido TIRIO	83
Figura 4.7 - Engarrafamento na rodovia Francisco Thomaz dos Santos	83
Figura 4.8 - Percepção dos fatores de conforto	85
Figura 4.9 - Percepção dos fatores de conforto em dias de chuva	86
Figura 4.10 - Percepção dos fatores de conforto em dias muito quentes	86
Figura 4.11 - Ponto na Rodovia Dr. Antônio Luiz Moura Gonzaga	87
Figura 4.12 - Ponto de ônibus na rodovia Francisco Magno Vieira	88
Figura 4.13 - Principais motivos de deslocamento por ônibus	90
Figuras 4.14 - Principais locais de destinos dos respondentes	91
Figura 4.15 - Principais bairros de destino dos respondentes	92
Figura 4.16 - Via Expressa Sul em dia de jogo entre os times Avaí e Figueirense.	94

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 2.1 - População por Região Administrativa em Florianópolis	44
---	----

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b>	<b>16</b>
<b>2 OS DESAFIOS DA INTEGRAÇÃO URBANA</b>	<b>22</b>
2.1. O HISTÓRICO DE OCUPAÇÃO E SUA RELAÇÃO COM A MOBILIDADE URBANA	22
2.2. EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO EM FLORIANÓPOLIS	31
2.3 OS DESAFIOS DO TRANSPORTE COLETIVO NO SUL DA ILHA	39
<b>3 AS CONTRADIÇÕES ENTRE O ESPAÇO E O SISTEMA DE TRANSPORTE</b>	<b>52</b>
<b>4 AS DEMANDAS COTIDIANAS POR MOBILIDADE</b>	<b>74</b>
4.1 TEMPO E CONFORTO	74
4.2 MOTIVOS E DESTINOS	90
<b>5 CONCLUSÕES</b>	<b>97</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Florianópolis é frequentemente citada como uma das melhores capitais brasileiras em relação a diversos aspectos associados à qualidade de vida, no entanto, a cidade possui sérios problemas de mobilidade urbana que são sentidos cotidianamente pela sua população. Apesar de serem reconhecidos por gestores municipais, acadêmicos, profissionais da comunicação e movimentos sociais, as opiniões divergem consideravelmente quando se trata de definir quais medidas podem solucionar esses problemas.

Como afirma Miralles-Guasch (2002), embora não seja possível estabelecer uma associação direta de causa e efeito entre os modos de deslocamento e a distribuição espacial dos usos e funções urbanas, é inegável que existe uma inter-relação entre ambos. Essa interação se configura por meio da intersecção de fatores que são, ao mesmo tempo, determinantes e determinados, influenciando-se mutuamente em uma combinação complexa, isto é, dialética.

Dessa forma, mesmo sem estabelecer uma relação de causalidade é possível afirmar que os desafios de manter as interações espaciais (Cocco, 2017)) cotidianas — tanto entre as diferentes localidades espalhados pela ilha, quanto no continente — são históricos e desempenham um papel crucial no desenvolvimento da organização espacial de Florianópolis.

De acordo com Ferraz e Torres (2004), atualmente os meios mais comuns de deslocamento presentes nas cidades podem ser classificados de acordo com algumas das suas características, como esforço de movimentação, propriedade do veículo, quantidade de passageiros, etc. Considerando a matriz modal do município de Florianópolis e o foco deste trabalho, a ênfase será dada principalmente ao transporte motorizado privado ou individual e ao transporte público, coletivo ou de massa. A definição de automóvel privado ou individual diz respeito ao veículo com um número pequeno de passageiros e que possibilita a liberdade de uso, destino e horários à pessoa que está dirigindo, mesmo que temporariamente, sendo os exemplos mais comuns a motocicleta e o carro. Já o transporte público, coletivo ou de massa são os modais que deslocam um grande número de pessoas simultaneamente, com itinerários e horários fixos, sendo que os meios mais corriqueiros são o ônibus, o metrô, o bonde e o trem suburbano. Para evitar equívocos quanto ao conteúdo do trabalho, é pertinente realizar também a distinção

dos transportes semipúblicos, que apresentam características intermediárias entre os modos privados e públicos, sendo constituídos por táxis, transporte por aplicativos, peruas, micro-ônibus e ônibus fretados etc.

O levantamento realizado na Região Metropolitana de Florianópolis (RMF) revelou que, em 2014, 48% dos deslocamentos em Florianópolis eram realizados através do transporte individual motorizado, 29% com transporte coletivo (Plamus, 2015) e 23% de transportes não motorizados. De fato, o número de carros e motos vêm subindo continuamente, parecendo demonstrar a preferência pelos meios de transporte privados. Entretanto, apesar de muito eficiente para os deslocamentos individuais, quando esses meios se tornam predominantes na matriz modal o cenário se torna insustentável, uma vez que eles demandam uma quantidade substancial de espaço e infraestrutura. Dessa forma, os investimentos parecem ser sempre insuficientes e os congestionamentos são frequentes, especialmente nas horas de maior circulação, mas também em momentos “inesperados”, como na ocorrência de acidentes de trânsito, na realização de eventos esportivos e musicais, em dias de chuva ou durante os finais de semana, quando uma parte das intenções de viagem se transfere para as praias ou para outros locais de lazer. Esse contexto é especialmente visível em cidades e regiões macrocefálicas com infraestrutura insuficiente, grandes metrópoles, mas também regiões nas quais há uma classe média mais significativa, como é o caso da área conurbada de Florianópolis. Esse componente de classe é visível no próprio padrão construtivo não só do Sul da Ilha de Santa Catarina, como em outras partes da região.

Dentro desse cenário, a realidade do Sul da Ilha torna-se cada vez mais emblemática quando se trata do desenvolvimento urbano de Florianópolis, especialmente pelo processo de adensamento populacional que a região vem sentindo desde a década de 1980. Se, por um lado, a região possui planícies relativamente extensas, consideradas não apenas propícias ao adensamento urbano, como no caso da Tapera e do Alto Ribeirão da Ilha, mas também, como a do Campeche e Pântano do Sul, muito valorizadas pela sua proximidade com as praias, por outro lado, as infraestruturas de transporte atuais, que privilegiam os automóveis particulares, já apresentam cotidianamente e baixo nível de serviço, condição agravada como aumento no número de residentes.

Além disso, o Sul tem povoados antigos, que datam do processo de colonização portuguesa e se estabeleceram distantes do núcleo histórico central,

aumentando as dificuldades de acesso aos equipamentos públicos urbanos e comunitários.

O acúmulo histórico de sistemas de ações e objetos (Santos, 2006) voltados à promoção de mobilidade e acessibilidade em Florianópolis resultaram em uma mancha urbana pouco integrada, onde uma parte considerável da população opta pelos transportes individuais. Aliás, opta pelo fato de possuir renda para tal e, também pelo fato de que vem se cristalizando espacialmente, um processo de gentrificação que tem contribuído para a elevação dos preços dos imóveis, mesmo em partes da área conurbada (isto é, fora da própria Ilha). Bairros como Forquilhas, Lisboa, Praia Comprida, Potecas (em São José-SC) ou Pedra Branca (Palhoça). Na Ilha a situação é ainda mais dramática para a classe operária (disputa com estudantes, kitnetes onde residem várias pessoas, elevando os preços desse tipo de habitação). Esse contexto imobiliário envolve e impacta as condições de mobilidade, uma vez que empurra a parcela da população para locais cada vez mais distantes (Sugai, 2015), aumentando as distâncias a serem percorridas diariamente.

No contexto da malha viária de Florianópolis, onde os fluxos acabam sendo afunilados pela limitação de rotas disponíveis, os problemas de mobilidade são ainda mais intensificados com o crescimento populacional, tanto com a sua expansão horizontal – especialmente linear ao longo de avenidas e rodovias – quanto com o seu adensamento – como nos bairros Campeche, Rio Tavares, Tapera e Saco dos Limões –, além da centralização de atividades econômicas e do uso preferencial de veículos particulares.

Esses aspectos não são particulares à Grande Florianópolis. Segundo Manoel (2010, p. 78), a partir dos anos 1950 o governo brasileiro adotou um modelo desenvolvimentista que prioriza o transporte motorizado individual<sup>1</sup>, que levou os governos estaduais e municipais a elaborarem grandes obras de intervenções viárias. Essa tendência perdurou até os dias de hoje nas cidades brasileiras, que insistem no modelo rodoviário voltado ao carro, apesar dele se mostrar cada vez mais insustentável como modo prioritário de deslocamento urbano. Uma das necessidades que essa realidade propõe é uma guinada drástica do planejamento público para transportes de deslocamentos de massa como ônibus, metrô, trem leve

---

<sup>1</sup> Não se trata de “demonizar” a indústria automobilística nacional, mas de defender a implementação de uma indústria nacional de transporte público (trens urbanos, VLTs, ônibus urbanos de piso baixo, entre outros), bem como de fomentar a criação de demanda para tal setor.

sobre trilhos, BRT entre outros, mas, para que esses meios possam ganhar espaço entre as preferências da população, é preciso reverter uma realidade urbana baseada no automóvel individual.

A forma como os municípios lidam com esses desafios influencia diretamente a qualidade de vida dos cidadãos, uma vez que a restrição de interações espaciais também representa um obstáculo ao acesso a direitos básicos fundamentais, como educação, saúde e trabalho. Essa condição pode inclusive afetar de forma desproporcional certas minorias sociais, aprofundando processos de desigualdade já existentes. Entretanto, as propostas de planos e projetos elaborados historicamente para promover maior fluidez no território tiveram, frequentemente, o enfoque no meio individual, deixando o funcionamento do transporte coletivo praticamente como iniciativa e responsabilidade do setor empresarial. Assim, percebe-se que a predominância hoje dos veículos particulares não é resultado de uma escolha livre por parte da população, mas uma escolha realizada por necessidade, fruto do processo histórico de decisões públicas influenciadas pelos lobbies de interesses privados. Ao se abster da elaboração e desenvolvimento de políticas voltadas para o transporte de massa, as entidades públicas também se ausentaram de propor soluções pautadas nos princípios da política de mobilidade urbana: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável; equidade no acesso ao transporte público; eficiência e eficácia dos serviços de transporte; gestão democrática; segurança nos deslocamentos; justa distribuição de benefícios e ônus; e equidade no uso do espaço público (BRASIL, 2012).

Considerando as problemáticas apresentadas, o presente trabalho parte das seguintes perguntas de pesquisa: quais são as alternativas de deslocamento acessíveis aos moradores do Sul da Ilha? Qual é a qualidade do transporte coletivo oferecido à região? E qual a percepção dos usuários em relação à qualidade do serviço?

Considerando esse contexto, esse trabalho tem como principal objetivo compreender quais são as principais contradições entre a demanda por mobilidade e acessibilidade na Região Administrativa do Sul da Ilha e a oferta dos serviços de transporte coletivo. Com esse propósito, a metodologia adotada consistiu na combinação de um levantamento de bibliografia disponível sobre o tema, aliado à coleta de dados em campo e em plataformas governamentais e a análise documental.

A revisão bibliográfica foi conduzida principalmente a partir de livros, trabalhos de conclusão de curso, dissertações e teses sobre a Ilha de Florianópolis, transporte coletivo e mobilidade urbana disponíveis no Google Acadêmico e no Repositório Institucional da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Também foram analisados documentos e materiais elaborados pelo governo de Florianópolis e do Estado, como o Plamus e o Plano Diretor. Esses documentos, embora não expressem integralmente as ações e intenções do governo, representam uma síntese do ideário de desenvolvimento pretendido para a região.

Buscando aprofundar o entendimento acerca das dinâmicas de mobilidade da Região Administrativa do Sul da Ilha, foram levantadas informações de fonte primária por meio de entrevistas, tanto com operadores e gestores das empresas responsáveis pela atual oferta do serviço de transporte público coletivo, quanto com usuários residentes e visitantes do Sul da Ilha. Todas as entrevistas foram conduzidas por meio de questionários semi-estruturados, que incluíam tanto perguntas pré-estabelecidas quanto questões formuladas durante a entrevista, conforme o seu desenrolar. Os participantes estavam cientes do objetivo da pesquisa. As entrevistas com os usuários de transporte coletivo foram gravadas, e os entrevistados estavam plenamente cientes desse procedimento. Já as entrevistas com Waldir Gomes, ex-presidente do sindicato das empresas de ônibus de Florianópolis e antigo proprietário da empresa Insular Transportes e Léo Xavier, proprietário e gerente executivo da Empresa Biguaçu Transportes Coletivos foram realizadas nas dependências do Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transporte e Logística (LabCit) do Departamento de Geociências da UFSC, localizado na própria universidade<sup>2</sup>, enquanto que a entrevista com o Marcos Manoel Lopes, funcionário representante da empresa Canasvieiras, foi realizada na garagem da empresa Canasvieiras Transportes Ltda., na rodovia Francisco Germano da Costa. Em nenhum dos casos foram coletados dados pessoais dos entrevistados, além do nome e do número de contato, exclusivamente para eventual necessidade de contato posterior.

Complementarmente, foram coletados dados através de um questionário *online* buscando compreender de uma forma mais generalizada qual é a opinião de um certo grupo de usuários sobre a oferta e operação de transporte público coletivo na Região Administrativa do Sul da Ilha.

---

<sup>2</sup> Os entrevistados disponibilizaram-se a comparecer às dependências do Labcit.

Já as informações de fontes secundárias, como os dados sobre as características demográficas e socioeconômicas da população residente na Região Administrativa do Sul da Ilha de Santa Catarina, foram coletados por meio de plataformas e pesquisas oficiais, como o Censo Demográfico (IBGE, 2000, 2010 e 2022) e a série histórica de ortofotos e outros elementos georreferenciados disponibilizados pela Prefeitura Municipal de Florianópolis no GeoPortal do município.

Compreendendo que as discussões sobre mobilidade urbana não podem ser dissociadas dos processos de uso e ocupação do território, o relato considerará aspectos da formação socioespacial da região, buscando compreender os processos históricos que influenciaram os serviços de transporte coletivo na Região Administrativa do Sul da Ilha.

A partir disso, pretende-se analisar a logística atual do transporte público coletivo na Região Administrativa do Sul da Ilha, esmiuçando a realidade presente da oferta do serviço. Serão aprofundados aspectos do sistema, como a frequência de linhas, rotas e infraestruturas de ponto de parada e abrigos. Além disso, será trazida um pouco da visão dos operadores e representantes das empresas atualmente responsáveis pelo sistema, assim como de representantes da gestão municipal. Por fim, foi feito o esforço de analisar a percepção dos usuários sobre a qualidade dos serviços de transporte coletivo na Região Administrativa do Sul da Ilha.

## 2 OS DESAFIOS DA INTEGRAÇÃO URBANA

Compreendendo que há uma articulação entre o passado, o presente e o futuro, é essencial adotar uma abordagem espaço-temporal para a análise de qualquer questão geográfica (Milton Santos, 1980, apud Campos, 2022). Assim, este capítulo tem como objetivo compreender os processos históricos que, acumulados, influenciaram os serviços de transporte coletivo na Região Administrativa do Sul da Ilha (Figura 2.1), no município de Florianópolis, capital do estado de Santa Catarina.

Figura 2.1 - Região Administrativa do Sul da Ilha de Santa Catarina, SC



Fonte: Prefeitura Municipal de Florianópolis, 2024.

### 2.1. O HISTÓRICO DE OCUPAÇÃO E SUA RELAÇÃO COM A MOBILIDADE URBANA

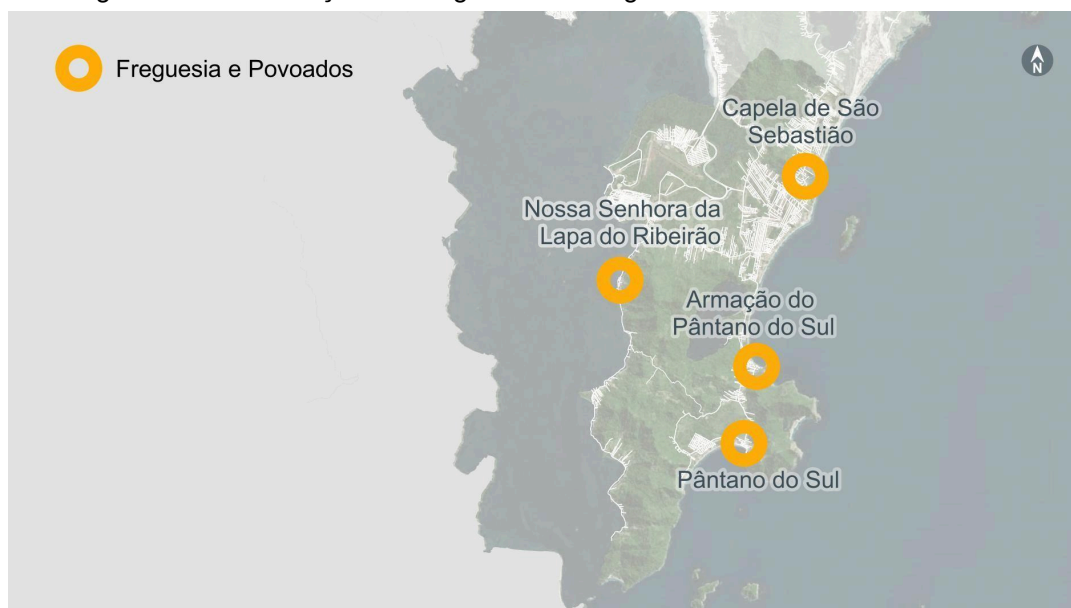
O povoamento e efetivo uso do território do Litoral Catarinense por parte da coroa portuguesa se intensificou especialmente a partir do século XVIII. Como descreve Campos (2022, p.22), a ocupação inicial da Ilha de Santa Catarina teve como força motriz uma política administrativa e militar, que provocou a vinda de servidores da coroa, militares e civis. Outro elemento foi o crescimento da caça de baleias, que resultou no surgimento de diversas armações por todo o litoral catarinense, inclusive na Ilha de Santa Catarina.

Nesse contexto, a vinda de madeirenses e açorianos a partir de 1748 vai ao encontro dos interesses lusos para o território brasileiro, não apenas por promover o adensamento demográfico de portugueses, como também para abastecer as organizações militares e coloniais, servindo como “colonos-soldados”, ou seja, como produtores e fornecedores de alimentos e outros bens essenciais para o estabelecimento dos setores não produtivos. Assim, Campos (2022, p.28) descreve que desenvolveu-se uma economia relevante para a Ilha baseada na produção agrícola de estrutura agrária de pequena propriedade, a partir de povoamentos agrícolas e pesqueiros que se estabeleceram em diversos locais da Ilha. Como aponta Sugai (2015, p. 53), em muitos casos essas ocupações deram origem aos atuais distritos do município de Florianópolis.

A povoação promovida pela Coroa Portuguesa na Região Administrativa do Sul da Ilha começou em meados do século XVIII, na região hoje conhecida como Ribeirão da Ilha, levando à sua elevação à freguesia de Nossa Senhora da Lapa do Ribeirão em 1807, ficando todo o restante do território meridional da Ilha sob sua jurisdição. Durante o mesmo período, outros povoados de pescadores e agricultores foram formados no Pântano do Sul, no Campeche e na Armação do Pântano do Sul, originalmente Armação de Sant’Ana da Lagoinha, fundada em 1771, porém não chegaram a ser estabelecidas como freguesias (LUZ, 1994).

Na Figura 2.2 buscou-se representar a localização desses povoados em relação à malha viária atual, tendo como ponto de referência as igrejas ou capelas, que representavam a centralidade da vida social naquela época.

Figura 2.2 – Localização das freguesias na Região Administrativa do Sul da Ilha



Fonte: elaborado pela autora.

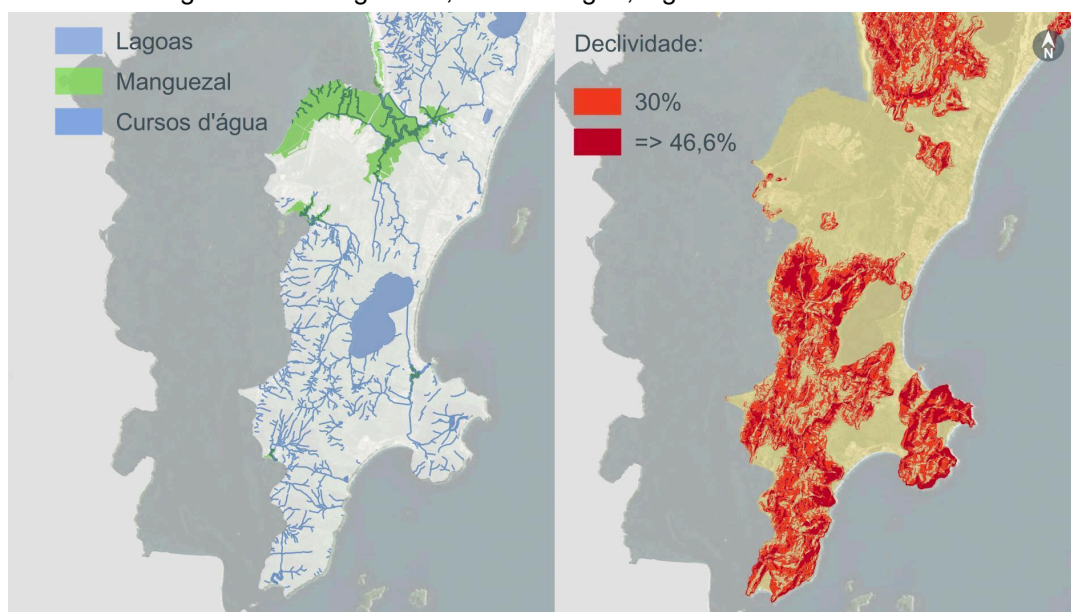
Paralelamente aos interesses de ocupação e uso do território de Florianópolis, sempre esteve presente o conjunto de elementos naturais que compõem o quadro da Ilha, tanto estáveis quanto dinâmicos. O mais evidente é, justamente, a sua realidade insular e conseqüente distância dos demais municípios da região metropolitana, que resulta na peculiar situação da única cidade com fronteira contígua com Florianópolis ser São José. Como destacado por Sugai (2015, p. 52), tal contexto não implica necessariamente em um “obstáculo intransponível à integração do tecido urbano e às interligações entre os diversos pontos da área conurbada”, uma vez que a engenharia oferece uma grande gama de modais e estratégias para contornar essa condição. No entanto, no contexto da infraestrutura atual e do domínio absoluto do transporte rodoviário, as águas da baía norte e sul constituem uma barreira entre Florianópolis e os demais municípios da região metropolitana.

Já em relação às interações espaciais urbanas internas à Ilha, Florianópolis compõe o mesmo contexto geológico de todo o litoral Catarinense, no qual predomina um “conjunto de lineamentos de direção N-S até N30°E, ao longo dos quais se alternam cristas de morros (...) e porções rebaixadas” (Scheibe, 2002, p. 47). Em outras palavras, os maciços e morros existentes representam uma grande variação de altitude que corta o território municipal no sentido norte-sul, que inclui tanto áreas íngremes com declividade acentuada quanto áreas de nível muito baixo,

ocupadas por lagoas, lagunas e manguezais ou propensas a alagamentos quando ocorrem chuvas fortes ou marés altas.

A Figura 2.3 demonstra a declividade em Florianópolis, relevante para as dinâmicas de mobilidade no Sul da Ilha, onde encontra-se o Morro do Ribeirão, o ponto mais alto do município, atingindo 532 metros de altitude. Em relação aos baixios, o distrito também abriga a Lagoa Pequena e a Lagoa do Peri, de onde vêm uma parte do abastecimento hídrico da região. Adicionalmente, a ilha abriga diversos rios e córregos que, ao desagüarem no mar, formam regiões estuarinas de alta biodiversidade, importantes para os ecossistemas locais, mas extremamente sensíveis e inadequadas para a ocupação urbana. Na hidrografia da região do Sul da Ilha, representada na Figura 2.3, o rio mais relevante é o Rio Tavares, um dos maiores rios de Florianópolis e que dá nome a um dos bairros da região. Na sua foz encontram-se os manguezais do Rio Tavares e da Tapera, áreas estuarinas naturalmente suscetíveis às variações de marés e aumento dos níveis dos rios, atualmente protegidas como Unidades de Conservação Federal.

Figura 2.3 - Manguezais, cursos d'água, lagoas e declividade no Sul da Ilha



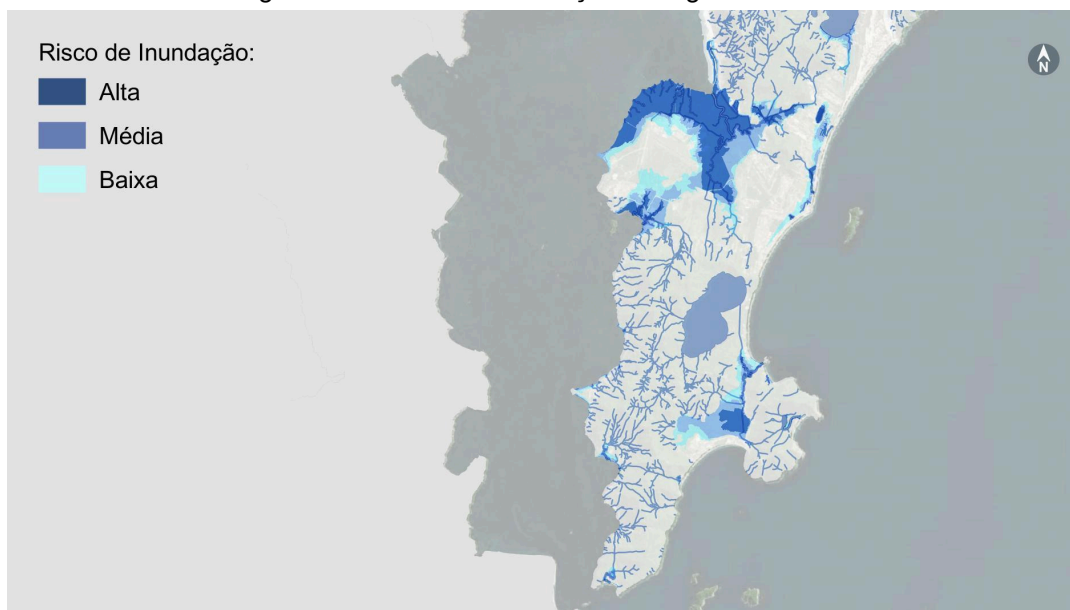
Fonte: Prefeitura de Florianópolis, 2025.

Esse contexto de grande heterogeneidade geomorfológica, hídrica e ecológica exige uma conformação por parte da ocupação urbana ao meio e também dos modos de transporte, demandando políticas e investimentos que tornassem possível a adaptação às “resistências ambientais” aos deslocamentos. O fato é que já há tecnologia disponível capaz de superar esses obstáculos, com danos

reduzidos ao meio. Vide os extensos túneis (perfurados nos morros) que interligam com maior agilidade as cidades litorâneas do estado de São Paulo à capital paulista, além de casos internacionais<sup>3</sup>. O mesmo se dá com relação aos reservatórios de retenção (conhecidos como piscinões) em relação às enchentes e seu conhecido impacto sobre a mobilidade e o uso e ocupação.

Outro aspecto relacionado às características geomorfológicas e geológicas da região é que, apesar deles serem vistos como atributos “fixos” na paisagem, como destaca Scheibe (2002), essas formações estão em constante transformação, ainda que de modo sutil e nem sempre perceptível a curto prazo pela observação humana. No caso da mobilidade urbana, as dinâmicas climáticas se relacionam diretamente com as características geomorfológicas do meio, trazendo um novo significado para a paisagem de planícies e morros. Em dias de chuvas intensas ou por períodos prolongados, uma parcela considerável do Sul da Ilha pode sofrer com problemas de inundações (Figura 2.4). Nessas situações, surgem obstáculos que dificultam o deslocamento e reduzem as conexões com a área central da cidade.

Figura 2.4 - Áreas de inundação na região Sul da Ilha.



Fonte: Prefeitura Municipal de Florianópolis, 2024.

Como demonstra a Figura 2.4, a maior mancha de inundação ocorre no entorno do manguezal do Rio Tavares, impactando especialmente a rodovia

<sup>3</sup> Podemos citar o túnel da Rodovia dos Tamoios, no estado de São Paulo. A Rodovia dos Tamoios (SP-099) possui vários túneis, incluindo o Túnel ¾, que tem 5,5 quilômetros de extensão, além dos demais com 2,2 km e outro com 3,4 km.

Francisco Magno Vieira, que frequentemente enfrenta problemas de alagamentos até mesmo sem a ocorrência de precipitação intensa, apenas devido à maré alta. A avenida Dep. Diomício Freitas também enfrenta ocorrências do tipo, apesar de menos frequentes. As inundações e alagamentos nessas duas vias prejudicam os principais acessos à Região Administrativa Central, dificultando também a conexão com o Aeroporto Internacional e invadindo casas próximas. Além disso, mesmo nos casos em que os veículos ainda conseguem passar, a mistura de água salgada aumenta o desgaste dos veículos<sup>4</sup> e conseqüentemente os gastos da empresa operadora do transporte público com manutenção e substituição de peças. Esse problema recorrente afeta não apenas os moradores da região, mas também a população da Região Metropolitana como um todo, uma vez que restringe o acesso viário ao Aeroporto Internacional (Carrasco, 2016).

Figura 2.5 - Alagamentos na Rodovia Francisco Magno Vieira



Fonte: PMRV, Divulgação *apud* Brandalize, 2025.

Considerando essa conjuntura entre os componentes naturais e o processo histórico, a área de Florianópolis conhecida como "cidade" evoluiu a partir de seu núcleo inicial, localizado ao redor da Praça da Matriz — atual Praça XV de Novembro. Essa consolidação se deveu especialmente à localização de funções de administração pública e do terminal portuário (Cocco, 2017, p. 196), mas também

---

<sup>4</sup> Fonte: LOPES, Marcos M. Entrevista concedida aos integrantes do Labcit. Florianópolis, 29 de set. de 2023.

foram fatores a concentração dos edifícios públicos, a presença mais significativa de áreas comerciais e a concentração da maior parte das habitações (Sugai, p. 56).

Em outras palavras, até o início do século XIX, o pequeno produtor desenvolvia em sua propriedade uma série de atividades manufatureiras que aumentavam a independência da área rural em relação à área central, tais como: engenhos de açúcar, de farinha, alambiques, confecção de roupas em teares próprios, produção de móveis, louças de barro, ferramentas, utensílios caseiros, etc. Ou seja, a divisão territorial do trabalho - relação de consumo e de trabalho - entre os povoados da Ilha e a cidade era substancialmente reduzida (Campos, 1991 apud Cocco, 2017, p. 37-38)

Apesar de, em um primeiro momento, a produção agrícola baseada na pequena propriedade propiciar a “formação de um pequeno produtor independente e dono de seus meios de produção, que garantia sua autossuficiência e um excedente exportável” (Campos, 2022, p. 28), por um conjunto de fatores essa prática foi gradualmente entrando em decadência nos povoados da Ilha e levando ao abandono da terra por muitos dos produtores. Essa condição resultou em dois processos: a migração para outras partes da região metropolitana e o assalariamento, pelo menos parcial, das famílias que optaram por ficar.

Mesmo nesse contexto, a discussão sobre as condições de mobilidade, ou seja, os meios de transporte capazes de proporcionar maior acessibilidade aos povoados distribuídos pela ilha já era relevante. Como aponta Sugai (2015, p. 47-48, p. 54), a instalação de povoados tão distantes uns dos outros só foi possível devido ao uso predominante dos transportes marítimos, que permitiam a ligação entre esses locais que, de outra forma, seriam de difícil associação. Através dos deslocamentos por embarcações, os povoados alcançaram um certo adensamento populacional, amparados pela venda de mercadorias -- oriundas da produção rural e da economia baleeira -- e por interações espaciais de outras naturezas entre as diferentes comunidades rurais e a cidade, de caráter principalmente religioso e social. Nesse contexto, “os núcleos de povoação da Ilha e do litoral continental foram localizados sempre próximos à orla e distantes entre si” (Sugai, p. 54, 2015). Reforça essa ideia o fato de que, mesmo nos séculos seguintes com a abertura e pavimentação de ruas e o aumento do automóvel particular, o Sul da Ilha só se tornou de fato atrativo para a ocupação imobiliária a partir dos investimentos em infraestrutura promovidos pelo poder executivo, especialmente a partir de 2000.

Inclusive, anteriormente a esses grandes investimentos em infraestrutura viária, a centralidade das embarcações na vida cotidiana da ilha fazia com que muito da vida urbana, social e produtiva ocorresse ao redor dos trapiches - pontos de embarque e desembarque - tanto das companhias de transporte hidroviário como dos pequenos barcos de pescadores (Cocco, 2017, p. 35). Essa dinâmica influenciou na morfologia da ocupação, fazendo com que as ruas das comunidades fossem não apenas ligadas aos pontos de conexão com o transporte marítimo, mas também se organizando ao longo da linha da costa, como é o caso da rodovia Baldicero Filomeno. Em outras palavras, especialmente o Ribeirão da Ilha foi ocupado de forma dispersa e próximas ao mar, enquanto que as ocupações do Pântano do Sul e Armação formaram núcleos mais concentrados próximos à áreas que oferecessem maior proteção para as embarcações ancoradas na água, separadas umas das outras e do núcleo central por extensas áreas agrícolas ou sem antropização. Para o transporte de massas através de ônibus, ambos os cenários tendem a se traduzir em um índice de passageiros por quilômetro rodado mais baixos, diminuindo a eficiência econômica das linhas<sup>5</sup>.

Como descreve Cocco (2017), as limitações dos meios de transporte - que repercutem em limitação de interações sociais - além de fazerem parte da estruturação dos núcleos também influencia as suas dinâmicas sociais e assim, as condições para a manutenção dos padrões de reprodução social e/ou sua ruptura. Como em muitas localidades, as tecnologias de transporte não possibilitaram deslocamentos regulares em tempo hábil até a década de 1940, se reforçaram as atividades de “produção e reprodução social no próprio espaço subespaço de moradia e arredores” (Cocco, 2017, p. 35).

Com relação ao Sul da Ilha, suas comunidades, afastadas da área central, dedicaram-se principalmente à pesca e à agricultura, mantendo uma relação de dependência para com a área central, especialmente no que diz respeito: à venda de suas produções; à compra de insumos, ferramentas e outros bens que não fossem produzidos localmente; ao acesso a oportunidades de trabalho e renda; ao acesso a equipamentos educacionais, especialmente de formação superior e

---

<sup>5</sup>A deterioração da eficiência econômica leva as operadoras de transporte a compensar essas perdas por meio da redução de serviços. Isso pode ocorrer, por exemplo, com a diminuição da oferta de rotas ou a redução da frequência das viagens.

técnica; ao acesso a procedimentos de saúde e atendimentos médicos; e ao acesso a infraestruturas institucionais de cultura e lazer.

Como descrevem Veiga (2004) e Sugai (2015), o transporte marítimo caracterizou a ocupação do território insular e suas comunidades distantes. Os primeiros caminhos terrestres partiam inicialmente da área central da cidade, gradativamente englobando os novos núcleos populacionais, especialmente ainda na área central. Mesmo a partir de 1880, quando foi instalado um sistema de transporte coletivo com linhas de bondes puxadas por burros, os deslocamentos por terra continuaram a ser realizados principalmente a pé, ou com montarias, charretes e carros de boi. Estes últimos muitas vezes eram complementares às linhas de bonde (que se reduzia à área central de Florianópolis), noutros casos, conformavam outros trajetos.

Até 1920, a mobilidade na região apresentava muitas limitações, sendo comum longas distâncias percorridas a pé, em carroças ou em carros de boi. Ainda assim, seria incorreto assumir que elas não realizavam nenhum tipo de interação com as outras áreas da cidade. Os deslocamentos eram frequentes, especialmente das comunidades para a área central, com o objetivo de vender a produção da pesca e da agricultura, assim como para participar nas festividades do município. Atividades como casamentos, procissões e até as lidas sazonais nos engenhos de farinha eram eventos considerados importantes e que resultavam no deslocamento de um maior número de pessoas, inclusive entre os povoados (Veiga, p. 50-51, 2004). Porém, as viagens entre o Sul da Ilha e o Centrão não apresentavam a pendularidade diária observada na atualidade.

Os bondes, primeiro sistema de transporte coletivo da ilha, chegaram a atender praticamente toda a área entendida hoje como “o centro” da cidade e partes do bairro Agrônômica, com rotas que passavam por ruas hoje conhecidas como a avenida Mauro Ramos e as ruas Bocaiúva, Conselheiro Mafra e Visconde de Ouro Preto. No entanto, devido a uma combinação de fatores externos — como a escassez de componentes essenciais para a manutenção do sistema durante a Segunda Guerra Mundial — e internos — como a concorrência com os automóveis particulares e os primeiros ônibus —, os bondes passaram por um processo gradual de desativação. Esse declínio culminou, em 1934, no encerramento das atividades da Companhia de Carris Urbanos, responsável pelo serviço.

Além disso, ao momento de sua desativação o serviço já não era bem avaliado pelos usuários. Veiga (p. 36, 2004) aponta que os animais que exerciam a tração estavam velhos “quase imprestáveis” e o material do rodante tinha baixa qualidade e já estava precário. Conseqüentemente, a possibilidade de eletrificação das linhas não foi do interesse político, uma vez que em 1920 a única linha que permanecia ativa já realizava um percurso reduzido e recebia diversas queixas devido à “sua morosidade e ao péssimo estado de conservação das ruas” (Veiga, p. 36, 2004). Não obstante, o fato mais essencial é que não havia o interesse (e a capacidade) do status quo político em expandir e modernizar os bondes, que em todo o país eram quase que em sua totalidade servidos por empresas estrangeiras.

## 2.2. EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO EM FLORIANÓPOLIS

A primeira empresa de ônibus surgiu na cidade em 1920 e começou a circular, assim como os bondes, na área central. Como descreve Veiga (2004), o serviço iniciou com caráter quase doméstico, uma vez que seus fundadores geralmente eram naturais das áreas de atuação do transporte, fazendo com que o serviço de ônibus atendesse às demandas vividas por eles próprios. Em entrevista realizada pela autora, o Sr. Waldir Gomes, ex-presidente do sindicato das empresas de ônibus de Florianópolis e antigo proprietário da empresa Insular Transportes, relatou que alguns dos fundadores começaram as suas empresas de transporte coletivo atuando como mecânicos e motoristas, havendo registros de ônibus na região, construídos artesanalmente a partir de adaptações de caminhões. Ou seja, o início da circulação de ônibus em Florianópolis foi estabelecido por empresas familiares, que em muitos casos não tinham experiência prévia com o transporte de passageiros municipal.

As empresas pioneiras foram a Viação Estreito, a Circular e a Limoense, com respectivamente cinco, dois e um veículo. Evidentemente que a oferta de serviços era muito pequena, especialmente se comparada com o tamanho da frota que têm hoje, no entanto o seu crescimento foi rápido. Segundo Veiga (p. 84, 2004), em 1929 Florianópolis já era atendida por quarenta linhas de ônibus, que circulavam tanto no distrito sede quanto no interior da ilha e no continente, além de algumas linhas intermunicipais.

Conhecidos como “auto-ônibus”, essa modalidade de transporte coletivo enfrentou muitas dificuldades no início da sua operação, não apenas em Florianópolis mas em diversas cidades de Santa Catarina. O principal problema era a falta de infraestrutura adequada, pois as vias eram muito precárias, em sua maioria sem pavimentação. Mesmo onde havia calçamento, este era inapropriado para a circulação do transporte. Isso não apenas tornava a viagem desconfortável para os usuários como aumentava consideravelmente o desgaste dos veículos, encarecendo o serviço. Em dias de muita chuva, os ônibus não conseguiam circular, pois alguns trechos se tornavam intransitáveis, dificuldade descrita de forma muito vívida no depoimento dado por Fernando Vitor Damásio, Diretor da antiga empresa Limoense:

“Eu me lembro que no ônibus das dez e meia da noite, que era o único que voltava, nós rezamos para não chover. Quando chovia, nós rezamos para ter aqueles caras mais fortes dentro do ônibus, porque a gente sabia que ia atolar e que todo mundo ia ter que empurrar o ônibus. E era aquela farra... aquilo tudo era uma diversão muito grande... aquele negócio de ir a pé, do Rio Tavares até a freguesia do Ribeirão; porque se o ônibus atolou, atolou e não adianta, sabe.” (Veiga, 2004, p. 359)

Adicionalmente, as empresas enfrentam diversos desafios logísticos e de gestão do negócio: o combustível era de difícil obtenção; tanto os ônibus quanto as suas peças eram todos importados, logo a sua aquisição custosa e lenta, o que também prejudicava a manutenção dos veículos; limitação do treinamento dos seus motoristas, gerando inclusive acidentes de trânsito; além das deficiências nas estradas e vias urbanas” (Veiga, p. 75, 2004). Isso explica, em parte, o esforço em se fazer adaptações nos veículos; aprimorar o conhecimento mecânico e até construir carrocerias adaptadas. Outros desafios logísticos presentes desde aquela época continuam sendo uma questão nos dias atuais, especialmente no caso do Sul da Ilha: a população dispersa em ocupações lineares ao longo da costa ou das rodovias que conectam a região, resultando em longas distâncias a serem percorridas.

Como aponta Veiga (2004), por todos esses fatores, a oferta do serviço era inconstante e as interrupções dos trajetos eram frequentes, especialmente em dias de muita chuva em que algumas rotas se tornavam intransitáveis. Além disso, assim

como os bondes, o sistema de “auto-ônibus” se concentrava especialmente em torno da área central. Apesar do aumento progressivo de adeptos aos ônibus, nesse período de transição entre meios de transporte coletivo terrestre muitos passageiros davam prioridade ao bonde, pois a sua circulação sobre trilhos tornava a viagem muito mais confortável.

Mesmo com a expansão dos serviços para os municípios vizinhos - São José e Palhoça - a partir da construção da ponte Hercílio Luz, as rotas mantiveram a lógica de trazer as pessoas buscando serviços, trabalho ou estudo para o centro da cidade e depois levá-las de volta para as suas casas.

Nos anos 40, os pontos terminais de subida e descida de passageiros, que se localizavam nos lados da Alfândega e nas imediações do Mercado Público já causavam transtornos na circulação do local devido ao grande número de passageiros (Veiga, p. 119, 2004), demandando regulamentação e organização por parte do Estado mas também indicando o potencial desse novo modo de transporte. Em 1949, a maior parte das linhas ainda eram voltadas para o atendimento da área central, incluindo os bairros da Agrônômica e do Estreito, em uma lógica que em muitos aspectos se mantém até os dias atuais. A maior parte dessa demanda vinha principalmente de trabalhadores do comércio, prestadores de serviços, funcionários da administração pública e de estudantes, atraídos pela área central. (Veiga, 2004, p. 132).

Mas havia também uma linha que atendia o que hoje conhecemos como Ribeirão da Ilha, que na época era um destino chamado de “Caiacanga”. O ponto final da rota era os fundos da casa Moellmann, a linha circulava em dias alternados e tinha apenas um horário às 6:00 horas com destino à “Florianópolis” e outro às 16:00hrs retornando para o Sul da Ilha (Veiga, p. 130, 2004).

Como pode-se deduzir a partir do “quadro de horários” da linha “Caiacanga”, mesmo com a implementação e crescimento do sistema de ônibus como meio de transporte em termos de conexão, as comunidades do Sul da Ilha continuaram limitadas, apesar do novo modal significar um avanço em comparação com as outras opções disponíveis, que frequentemente envolviam longas horas de caminhada, além do uso de carros de boi, carroças e cavalos.

A dificuldade de acessar essas partes da Ilha ocorria principalmente pela falta de infraestrutura - que dificultava enormemente a circulação dos ônibus - e as características do meio, como as declividades acentuadas e a necessidade de

transpor corpos hídricos e áreas de mangues. Aliado a isso, os bairros - mesmo da área central - eram pouco densos e consistiam principalmente de moradias unifamiliares (Veiga, p. 134, 2004), condição muito piorada nas freguesias, onde além de poucas pessoas e piores estradas as distâncias até as áreas de interesse eram evidentemente muito maiores. Conseqüentemente, além de empecilhos existiam poucos incentivos econômicos para o aumento da distribuição do serviço de ônibus.

Apesar das dificuldades, o número de passageiros foi aumentando com o tempo, mesmo nas áreas mais remotas e com menor oferta do serviço. Especialmente a partir do processo de expansão das condições gerais de acessibilidade entre o continente e a Ilha (BR-101, Via Expressa, Pontes Pedro Ivo e Colombo Salles, entre outras) e a ampliação da centralidade da área central de Florianópolis a partir dos anos de 1940-1950, com edificações e a instalação de prédios de serviços públicos (Peluso Júnior, 1956). Conseqüentemente, foi crescendo também a quantidade de veículos e a oferta de horários, uma vez que as empresas experienciavam momentos de prosperidade econômica.

Dessa forma, a partir dos anos 50 as empresas de ônibus - já não mais as pioneiras, mas as suas sucessoras - começaram a se estruturar de forma mais profissional, investindo na aquisição de mais veículos, na contratação de funcionários e na formação de sociedades (Veiga, p. 132, 2004), buscando atender ao crescimento da demanda. Na especificidade dos capitais de transporte público, nota-se que pode haver crises também. Por exemplo, em períodos de grande crescimento urbano (como ocorreu no Norte da Ilha de Santa Catarina), houve falência de várias empresas que ali operavam, por falta de uma reestruturação produtiva do serviço e uma gerência logística adequada (com o aumento da urbanização, aumenta a frota, funcionários, rotas etc.). Com a quebra, essas empresas menores tinham seus ônibus comprados pela empresa com melhor gerência. Foi o que aconteceu com a Empresa Canasvieiras, que opera no Norte da Ilha até os dias atuais.

O governo do prefeito Paulo Fontes, entre 1951 e 1954 promoveu diversas obras de infraestrutura que beneficiaram o transporte rodoviário, uma vez que muitos dos seus investimentos foram voltados para o melhoramento geral das estradas, que na época eram consideradas “perigosas, estreitas, acidentadas e de tráfego difícil”, inclusive muitas das vias de acesso às partes mais “remotas” da ilha,

incluindo na região Sul, como: a estrada da Lagoa, do Morro das Pedras, da Armação, do Pântano do Sul, do Rio Tavares/Lagoa, do Campeche, da Costeira do Ribeirão, assim como a estrada da Lagoa à Costa de Dentro (Veiga, p. 142, 2004). Além disso, também foi nesse período que foram construídos os primeiros abrigos de ônibus da cidade. Todos na área central, como na Praça Esteves Júnior e na cabeceira da ponte Hercílio Luz.

Adicionalmente, o Ribeirão da Ilha e o Alto Ribeirão receberam a instalação de luz e escolas e postos de saúde foram construídos em diversos bairros, incluindo o Ribeirão da Ilha e o Pântano do Sul (Veiga, p. 143, 2004).

Segundo Veiga (2004, p. 142), essas obras já procuravam seguir as diretrizes do primeiro Plano Diretor elaborado para a cidade, iniciado em 1952 mas que teve a sua versão final aprovada apenas em 1955.

Essa descentralização de infraestruturas, tanto ligadas diretamente à mobilidade quanto indiretamente, ao aproximar os equipamentos de ensino e de saúde das comunidades mais isoladas da ilha, representou um incremento de acessibilidade nessas áreas. No entanto, em 1959 a estrutura urbana de forma geral - e conseqüentemente as suas dinâmicas de mobilidade - permanecia ainda muito semelhante à dinâmica anterior, uma vez que praticamente todas as funções urbanas mais complexas encontravam-se no centro da cidade (Veiga, p. 134, 2004).

Nos anos de 1960, o transporte coletivo que atendia as demandas internas ao município era gerenciado por sete empresas, que ofertavam aproximadamente 19 linhas. Dessas, a maior parte das rotas atendiam às áreas da Região Central - como o Centro, e Agrônômica, a Trindade, a Carvoeira, o Pantanal entre outras - enquanto que para a Região Sul existiam duas linhas, uma que ia até o Ribeirão e a outra até o Pantano do Sul (Veiga, 2004).

Percebe-se que até o fim dos anos da década de 60, praticamente todos os esforços em se melhorar a mobilidade em Florianópolis eram focados nos modais rodoviários, concepção que se acirrou nos anos seguintes. De acordo com o levantamento e análise crítica dos investimentos em infraestrutura pública da região metropolitana de Florianópolis<sup>6</sup> entre 1970 e 2000 realizada por Sugai (2015), a maior parcela dos investimentos públicos privilegiaram o transporte individual

---

<sup>6</sup> A Região Metropolitana de Florianópolis foi estabelecida pela Lei Complementar N° 495/2010. É composta pelos municípios de Águas Mornas, Antônio Carlos, Biguaçu, Florianópolis (sede), Governador Celso Ramos, Palhoça, Santo Amaro da Imperatriz, São José e São Pedro de Alcântara.

através da promoção de grandes obras de intervenção viária. Manoel (2010, p. 78) pondera que esse processo representa as repercussões das políticas desenvolvimentistas adotadas pelo governo brasileiro a partir do anos 50.

Sugai (2015) defende ainda que, no período analisado, os investimentos públicos - municipais, estaduais e federais - foram direcionados especialmente para a área central, a beira mar norte e a sua continuação pelos bairros Agronômica, Trindade, Santa Mônica etc. e para os balneários no Norte da Ilha. Essa espacialização ocorreu, inclusive, em deferência de uma das maiores parcelas da população, uma vez que os censos demográficos realizados pelo IBGE nos anos de 1991 e de 2000 indicavam que, respectivamente, 32% e 26% da população do município de Florianópolis eram habitantes da sua área continental.

Sugai (2015) apresenta o levantamento da localização de investimentos viários, como construção das pontes, abertura, pavimentação e duplicação de vias. Nesse levantamento fica evidente que as Regiões Administrativas Central e Norte não apenas contaram com um número maior de vias que receberam investimentos significativos, mas também se beneficiaram de um processo mais frequente de readequação e requalificação dessas vias.

Esses investimentos incluíram ações como duplicações e pavimentações, contribuindo para a melhoria da infraestrutura e da mobilidade nessas áreas. Também destaca os aterros da baía norte e sul, que durante muitos anos serviram quase exclusivamente para o deslocamento por vias de maior velocidade, com alguns espaços residuais voltados ao lazer e à prática de esportes. No caso do aterro do Saco dos Limões, em 2024 essa continua sendo a realidade da área, como ilustrado nas Figuras 2.6 e 2.7.

Figura 2.6 - Aterro do Saco dos Limões no início dos anos 70



Fonte: Arquivo Público de SC apud Barcellos, 2024.

Figura 2.7 - Aterro do Saco dos Limões em 2020



Fonte: Tin, 2020.

Apesar de ter melhorado de forma significativa a conexão entre o Sul da Ilha e o Centro, Sugai (2015) destaca que esse trecho também atendia à demanda por acesso ao aeroporto por parte dos residentes da área Central e Norte, ou seja, a obra em questão não era voltada diretamente à mobilidade dos residentes do Sul da Ilha.

Complementarmente, outro reflexo da disparidade espacial dos investimentos viários observado a partir do processo de pavimentação das diferentes áreas da Ilha.

Assim, percebe-se que, segundo o levantamento apresentado por Sugai (2015), o mesmo foi mais acelerado nas regiões Central e Norte, uma vez que em 2000 não apenas os principais eixos de conexão já eram pavimentados, mas também muitas vias locais dos bairros Jurerê, Canasvieiras, Daniela, Santinho e Ingleses .

Ao mesmo tempo, o Sul da Ilha tinha pavimentadas apenas as suas Rodovias – como a Rodovia Baldicero Filomeno, a SC-406, SC-405 e a Rodovia Aparício Ramos Cordeiro – e uma parte das ruas locais da Tapera, do Pantâno do Sul e da Armação do Pantâno do Sul.

Sugai (2015) também localiza as edificações públicas, áreas verdes de lazer e APPs em 1970 e em 2000. Ao destacar a desigualdade na localização dos equipamentos públicos entre Florianópolis e os municípios vizinhos, Sugai (2015) acaba por também revelar as diferenças de desenvolvimento internos ao território insular. Assim, percebe-se que especificamente a Região Administrativa do Sul da Ilha apresenta, consistentemente até 2002, menos investimentos em infraestrutura viárias e menor concentração de edificações públicas, como escolas, postos de saúde, instituições públicas, hospitais, museus, teatros, bibliotecas e outras áreas de lazer, como praças e parques urbanos.

Essa concentração de muitos pontos de interesse no Centro representa não apenas a distribuição espacial dos equipamentos públicos, mas também as possibilidades de interação entre uma determinada população - nesse caso os habitantes do Sul da Ilha - e as infraestruturas que promovem acesso aos seus direitos sociais e equipamentos de reprodução social/saltos reprodutivos. Ou seja, o fato da maior parte dos equipamentos públicos estarem concentrados na Região Central faz com que os residentes das demais partes da Ilha sejam dependentes do acesso à área central para diversas necessidades básicas, como tratamentos de saúde, educação, venda e compra de mercadorias, ofertas de serviços entre outros.

O relato de um motorista de ônibus e morador do Ribeirão da Ilha pode ser usado como um exemplo elucidativo referente à essa questão. Segundo o registro feito por Veiga (2004, ), era comum que os motoristas fossem chamados em horários inusitados para levar mulheres em trabalho de parto quando ocorriam complicações, uma vez que o Ribeirão tinha parteiras mas não atendimento médico institucional, tornando necessário ir às pressas para o centro da cidade. Segundo o motorista, em duas situações ele mesmo acabou por auxiliar partos que ocorreram dentro do seu ônibus.

Nesse ponto, a discussão sobre infraestruturas e os diferentes meios de transporte salta aos olhos. Todo meio de transporte demanda algum tipo de infraestrutura para funcionar minimamente, como os trens precisam de trilhos, os carros precisam de ruas etc. No entanto, a eficiência de cada modal também está diretamente associada à infraestrutura voltada para esse transporte. Ou seja, distâncias que hoje podem ser percorridas de carro em torno de 30 a 40 minutos, na época eram muito mais demoradas, devido à falta de pavimentação. Somado a isso, existiam muitos fatores de imprevisibilidade que poderiam alterar a perspectiva da viagem, como problemas mecânicos ou até questões climáticas.

Assim, as obras viárias realizadas ao longo dos anos beneficiam o transporte coletivo, seja por possibilitar o aumento da eficiência dos serviços ou por diminuir o desgaste dos veículos. No entanto, nenhuma dessas obras promoveram infraestruturas exclusivamente ao serviço de transporte coletivo e conseqüentemente tinham como o seu principal beneficiado os deslocamentos realizados por meio de veículos individuais, como carros e motos.

### 2.3 OS DESAFIOS DO TRANSPORTE COLETIVO NO SUL DA ILHA

Como foi visto anteriormente, os deslocamentos realizados por ônibus enfrentam, desde a sua implantação, diversos desafios. Entre eles destacam-se as más condições das estradas, as limitações tecnológicas, a baixa densidade urbana e, inclusive, aqueles mais associados à esfera da gestão e do planejamento, de subsídios e de falta de infraestruturas complementares, especificamente a pedonal e a cicloviária. Em consequência de sua trajetória histórica própria entre os serviços de utilidade pública, o transporte coletivo não logrou tornar-se mais atrativo do que os automóveis individuais, uma vez que a frequência das suas linhas era limitada, as viagens eram geralmente desconfortáveis e a acessibilidade do carro de levar o passageiro da sua residência até o seu destino final era muito maior, devido a sua flexibilidade. Contudo, isso não quer dizer que seja impossível ao menos reduzir, nas matrizes modais, os percentuais de uso do automóvel em relação ao transporte público. Resultados como esse foram obtidos em diversos países da Europa e, atualmente, em países asiáticos de alto ritmo de crescimento econômico.

Ilustrado dessa forma, é possível vislumbrar alguns dos processos que levaram ao cenário atual de deslocamentos internos à Ilha e de toda a região metropolitana: “a preponderância absoluta do meio de transporte rodoviário e a estruturação do sistema viário da área conurbada, dirigido e afunilado para o aterro da baía sul situado na Ilha, próximo ao centro histórico.” (Sugai 2015, p. 52).

Contudo, a importância do transporte público não deve ser relativizada. Como apontam Ferraz e Torres (2004, p. 4), os sistemas que possibilitam o deslocamento coletivo de muitas pessoas simultaneamente são amplamente reconhecidos como de fundamental importância para as cidades. Primeiramente devido o seu caráter social e democrático, representando o “único modo motorizado seguro e cômodo acessível às pessoas de baixa renda, assim como uma importante alternativa para quem não pode dirigir (...) ou prefere não dirigir”, ao mesmo tempo, tal afirmação só é correta em um cenário onde o transporte coletivo de fato seja seguro, cómodo e acessível.

Ao mesmo tempo, por representar uma alternativa ao automóvel particular, o uso do transporte coletivo pela maior parte da população possibilita uma “ocupação e um uso mais racional do solo urbano, contribuindo para tornar as cidades mais humanas e mais eficientes no tocante aos transporte, sistema viário e infra estruturas de serviços públicos” (Ferraz e Torres, 2004, p. 4-5), além de representar uma melhoria da qualidade de vida ao promover a diminuição da poluição ambiental, dos congestionamentos, dos acidentes de trânsito, entre outros.

A melhoria gradual do transporte coletivo para um sistema mais eficiente, assim como a qualificação da infraestrutura viária e mesmo o desenvolvimento tecnológico dos automóveis individuais foram causando a “aproximação” entre as comunidades mais afastadas e o Centro, influenciando as dinâmicas das atividades de pequena produção mercantil pesqueira e agrícola (Cocco, 2017, p. 41). Não apenas por possibilitar diferentes alternativas de atividade econômica para os moradores dessas comunidades, mas também atraindo residentes com características demográficas distintas, que foram gradativamente se tornando dominantes em relação à população que tradicionalmente ocupava a região. Lago, já em 1996 afirmava: “É relativamente intensa a procura, por parte dos profissionais urbanos, de terrenos no (...) Rio Tavares, Canto da Lagoa, Armação, Campeche, isto é, localidades que guardam resquícios de antigos ambientes rurais” (p.109), destacando que o interesse por espaços de moradia nessas áreas era ainda mais

intensa “quando as delícias do rural se combinam com as amenidades dos balneários”.

Como explica Cocco (20217, p. 33) “fatos ligados ao crescimento populacional e à urbanização são importantes para a criação de condições concretas para a implantação de sistemas de transporte público e mobilidade”. Assim, Lago (1996) descreve que as mudanças demográficas resultam tanto em transformações materiais, como alterações no aspecto arquitetônico, quanto na atração de obras de infraestrutura pública, como melhorias viárias, extensão da rede elétrica, abastecimento de água, instalação de escolas, serviços de atendimento médico e estabelecimentos comerciais. Além disso, essas mudanças promovem alterações nos “aspectos da conduta e, especialmente, na maneira de viver economicamente” (Lago, 1996, p. 110) dos antigos residentes.

Segundo Mittmann (2008 apud Manoel, p. 67) e Sugai (2015), enquanto pessoas com maior poder aquisitivo tenderam - até 2010 - a ocupar as áreas no Norte da Ilha, o Sul, por oferecer terras a custos menos proibitivos, atraiu parcelas mais pobres da população, inclusive com muitos loteamentos irregulares, originados do parcelamento em servidão (desmembramento dos lotes rurais estreitos e alongados). De fato, durante a maior parte da história de Florianópolis a sua região Sul foi considerada como às margens da municipalidade, tendo poucas ações de planejamento ou controle. Assim, mesmo com a diversificação das economias desenvolvidas na Ilha com o aumento das atividades turísticas, até os anos 80 elas foram concentradas especialmente no Norte e no Leste, relativamente alheias ao “interior da Ilha”, como era chamado o Sul.

Aproximadamente a partir de 1980, a população do Sul começa a crescer (Boppré, 2003 apud Manoel, p. 67), especialmente em bairros como o Campeche, a Fazenda do Rio Tavares, o Morro das Pedras, Areias do Campeche, Armação do Pântano do Sul, Ribeirão da Ilha e Tapera, que foram se tornando áreas cada vez mais populosas e densas.

Assim, Sugai (2015) demonstra o resultado desse processo através da distribuição das classes sociais na Região Metropolitana de Florianópolis a partir da comparação entre a distribuição espacial da concentração populacional por extremos de renda em 1980, 1991 e 2010, onde é identificado o processo histórico de surgimento e a permanência de diversas áreas de concentração de populações com até 3 salários mínimos no Sul da Ilha.

Com isso, apesar de nas primeiras fases de desenvolvimento urbano - entre o século XVIII e meados de XIX - o crescimento populacional na Ilha de Santa Catarina ter sido relativamente lento, “refletindo a morosidade de todos os processos econômicos e sociais que acompanharam a dinâmica dessa formação socioespacial” (Peluso Júnior, 1956 apud Cocco, 2017, p. 33), a ocupação do território insular foi progredindo.

O levantamento da mancha urbana disponibilizado pela Prefeitura de Florianópolis para os anos de 1977, 1994, 2002, 2012, 2016 e 2019 (Figura 2.10), assim como as ortofotos dos respectivos períodos, demonstram um salto na ocupação do Sul da Ilha entre 1977 (Figura 2.8) e 1994 (Figura 2.9), enquanto que na região Central e Norte em 1977 uma parte mais considerável já era consolidada com características urbanas.

Figura 2.8 - Distritos da Tapera e do Campeche em 1977



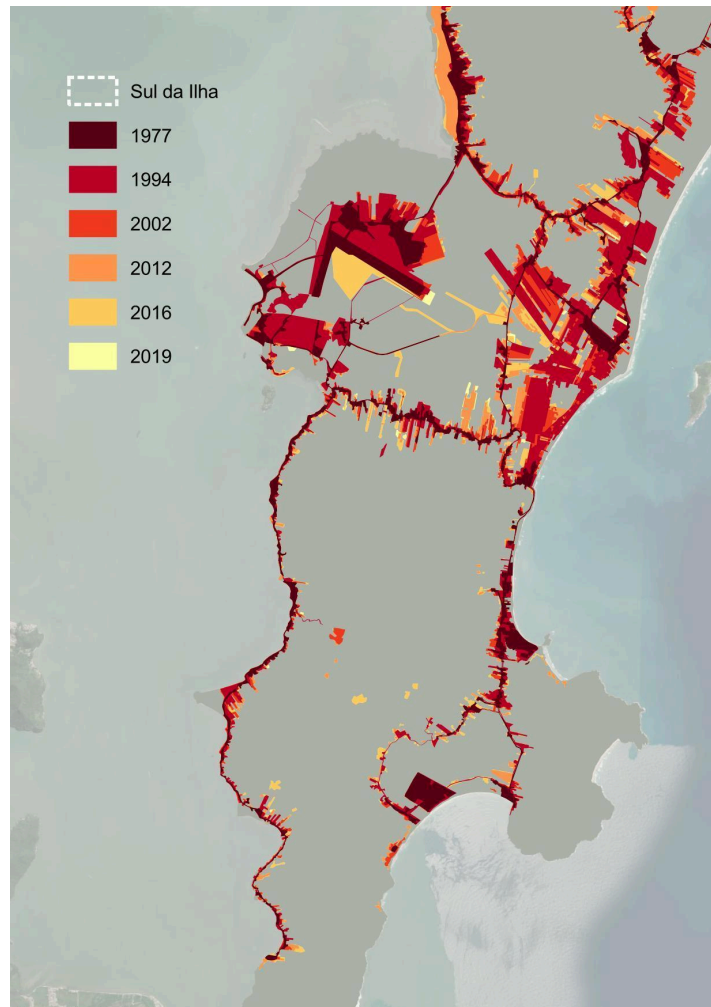
Fonte: GeoPortal Florianópolis, 2025.

Figura 2.9 - Distrito da Tapera e do Campeche em 1994



Fonte: GeoPortal Florianópolis, 2025.

Figura 2.10 - Expansão Urbana



Fonte: Geoportal, 2025.

Tendo em vista o processo de expansão e adensamento urbano apresentado, a diferença histórica de investimentos entre o Sul e as outras regiões da Ilha pode até ser justificada do ponto de vista da gestão de recursos e planejamento, uma vez que o Sul por muito tempo possuía características basicamente rurais e densidade populacional muito menor quando comparado ao Centro.

No entanto, em 1994 o território do Sul da Ilha já passava a apresentar características de uso urbano, como um parcelamento do solo maior (resultando em terrenos menores), maior concentração de edificações e uma malha viária mais bem definida, além disso a sua parcela da população foi progressivamente se tornando mais relevante em relação à população total da Ilha (Tabela 2.1).

Tabela 2.1 - População por Região Administrativa em Florianópolis

Região Administrativa	População					
	2000		2010		2022	
Central	139.074	40%	156.311	37%	179.045	33%
Continental	89.819	26%	91.192	22%	93.018	17%
Leste da Ilha	20.728	6%	30.998	7%	50.194	9%
Norte da Ilha	48.479	14%	75.966	18%	118.341	22%
Sul da Ilha	46.231	13%	66.093	16%	94.173	18%
<b>TOTAL:</b>	<b>344.331</b>	<b>100%</b>	<b>420.560</b>	<b>100%</b>	<b>534.771</b>	<b>100%</b>

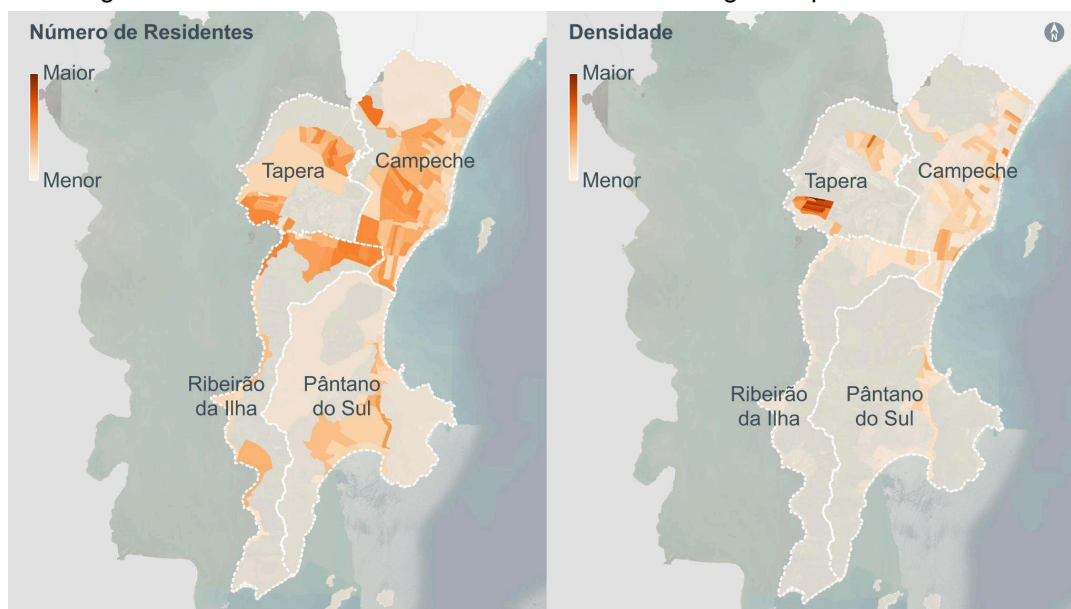
Fonte: IBGE, 2000, 2010 e 2022.

A incorporação dessas terras ao perímetro urbano pela lei municipal nº040/1999 consolidou o acúmulo das políticas anteriores em uma área com uso predominantemente residencial e com alta dependência da área central para acesso ao trabalho e a serviços de educação, saúde e lazer, resultando em um fluxo de movimentos pendulares diários, realizados em sua maior parte através de veículos individuais, que cotidianamente levam à engarrafamentos nas principais vias da região.

A Figura 2.11 apresenta o número de residentes e a densidade demográfica por setores censitários de 2022. De acordo com o último Censo Demográfico (IBGE, 2022), o Campeche foi o distrito administrativo com o maior número de residentes da região, representando 52% do total de moradores do Sul da Ilha, seguido pela Tapera da Base, com 25%. A Figura 2.11 mostra que esses dois distritos, além de

terem uma população mais expressiva, possuem uma área maior já ocupada. Ao mesmo tempo, a Tapera apresenta os setores com maior densidade populacional.

Figura 2.11 - Número de residentes e densidade demográfica por setor censitário



Fonte: IBGE, 2022.

Segundo os dados do Censo Demográfico de 2010, as condições econômicas dos residentes da Região Administrativa do Sul da Ilha são heterogêneas. Apesar de a região possuir áreas com um número expressivo de domicílios com rendimento nominal per capita de até 2 salários mínimos, especialmente na Tapera e no entorno do Trevo do Erasmo, às margens da rodovia Baldicero Filomeno, também existem áreas com um número representativo de domicílios particulares com rendimento per capita superior a 10 salários mínimos, principalmente no Campeche e no Rio Tavares, seguindo a linha da costa.

É certo que, desde esse levantamento, ocorreram mudanças demográficas significativas na região, como evidenciado pelo próprio aumento populacional apresentado na Tabela 1, e que essas informações são relevantes para a análise e o estudo da mobilidade urbana e, conseqüentemente, dos meios de transporte. Fazendo com que essa seja uma questão relevante a ser estudada e a partir da divulgação dos dados agregados por setor censitário referentes à renda do Censo de 2022.

Influenciada por esse aumento populacional, em anos mais recentes as entidades governamentais parecem estar empenhadas em uma nova onda de

investimentos em infraestrutura viária e urbana que contempla também o Sul da Ilha. Dentre os investimentos, pode-se citar:

- Abertura do Trevo da Seta, ao fim da Via Expressa Sul, em 2011;
- Repavimentação da Rodovia Baldicero Filomeno, no Ribeirão da Ilha, em 2015 e asfaltamento em 2017;
- Inauguração do novo aeroporto, em 2019;
- Abertura do novo acesso ao Sul da Ilha, em 2020;
- Revitalização da Rua José Olímpio da Silva, de acesso à Tapera, em 2023;
- Início de obras de qualificação da Estrada Francisco Thomas dos Santos em 2024, que conecta o Ribeirão da Ilha ao Pantâno do Sul;
- Obra de revitalização da Rodovia Antônio Luiz Moura Gonzaga (SC-406), entre o Rio Tavares e o Porto da Lagoa, finalizada em 2024;
- Abertura do “Multihospital”, 2024;
- Elevado do Trevo do Rio Tavares, em 2019;

Além disso, foram implementadas diversas obras de drenagem, pavimentação e requalificação de vias em todas as regiões do município, inclusive no Sul da Ilha.

No entanto, apesar dessas novas obras, estruturalmente a malha viária mantém ainda características legadas dos seus povoamentos históricos, especialmente à cultura de parcelamento dos lotes na forma de “servidões”. Inicialmente divididos entre os descendentes de uma mesma família, a sucessão da terra nos moldes das práticas açorianas (Mamigonian, 1958, apud Campos, p. 38-39, 2022) em “terrenos estreitos e compridos” acabou por ser aplicado de forma generalizada em Florianópolis, especialmente no Sul, até os dias de hoje, como demonstra a Figura 2.12. Consequentemente, a localização e a qualidade das infraestruturas viárias continua a exercer muita influência sobre o desenvolvimento da morfologia urbana e, por conseguinte, sobre as condições de mobilidade.

Como aponta Cocco (2017, p.38), “a modernidade não se instalou plenamente e de modo homogêneo”. Apesar dos investimentos recentes em vias expressas, elevados, binários e outras obras voltadas para aumentar a fluidez do trânsito e a organização dos fluxos, ainda persiste uma “grande quilometragem de servidões e caminhos, que são tributários de um paradigma anterior”.

Tal prática resultou em um traçado viário baseado em uma rua principal, da qual derivam as seguintes, popularmente chamado de “espinha de peixe”. Essa malha viária tem como uma das suas principais características a concentração dos fluxos de deslocamento, uma vez que oferece um número extremamente limitado de conexões viárias. No caso do Sul da Ilha, todas as rotas de entrada e saída da região passam necessariamente pela Rodovia Magno Vieira (SC-405), Avenida Deputado Diomício de Freitas ou pela Rodovia Dr. Antônio Luiz Moura Gonzaga (SC-406).

Figura 2.12 – Malha viária atual





Fonte: Adaptado de IBGE, 2022.

Para os ônibus a permanência desse desenho de malha viária ao longo dos anos implica tanto no compartilhamento da faixa de rolamento entre veículos privados e coletivos quanto dificuldades práticas de operação, especialmente no fim da linha.

As linhas que passam pela Armação, por exemplo, são emblemáticas nesse quesito. Uma vez tendo acessado a avenida Antônio dos Santos, o ônibus precisa fazer a volta em frente à Igreja Santana e São Joaquim, um espaço estreito para veículos de grande porte. Apesar da área ser sinalizada, a pintura no chão e a placa proibido estacionar não são suficientes e os automóveis particulares param no espaço de manobra do ônibus<sup>7</sup> e – especialmente no verão – em alguns casos impossibilitando a continuação do trajeto. Como ilustrado na Figura 13, onde um caminhão está parado na área destinada para a manobra do ônibus.

---

<sup>7</sup> Fonte: MORADOR ANÔNIMO DA REGIÃO ADMINISTRATIVA DO SUL DA ILHA. Entrevista concedida a Maria Luisa Spricigo Vieira. Florianópolis, 2025.

Figura 2.13 - Local destinado à manobra do ônibus na Armação



Fonte: Google Street View, 2023.

Outro exemplo é a rodovia Rozália Paulina Ferreira. Atualmente, ela é atendida por duas linhas de ônibus, a 563 - Costa de Dentro e a 532 - Costa de Cima, a primeira acessa a via pelo cruzamento com a estrada João Belarmino da Silva e a outra no cruzamento com a rodovia Francisco Thomaz dos Santos. Ambos os trajetos seguem pela rodovia Rozália Paulina Ferreira até um ponto onde fazem o retorno com dificuldade<sup>7</sup> e retornam pelo mesmo caminho. Recentemente, foi feita a tentativa de tornar essas linhas circulares, conectando a Costa de Dentro, Costa de Cima e o Pantão do Sul, o que aumentaria muito o atendimento da Costa de Cima. Entretanto, se observou que a rodovia era demasiadamente estreita, impedindo que dois ônibus passassem em sentidos opostos ao mesmo tempo<sup>7</sup>.

Considerando o contexto atual, tanto em relação à distribuição e à forma da infraestrutura de transporte quanto ao aumento populacional atual e o esperado, a situação de mobilidade na Ilha se torna cada vez mais preocupante. À essa população crescente, o poder público oferece poucas alternativas de deslocamento que não o veículo individual, e as escolhas da população refletem esse desamparo, como demonstrado pelo aumento da frota veicular em Florianópolis (SENATRAN, 2023).

Ou seja, mesmo as obras viárias mais recentes oferecem um respiro apenas momentâneo aos gargalos na infraestrutura viária, uma vez que priorizam o transporte individual onde o aumento de veículos já é maior do que a capacidade do

espaço intraurbano de suportá-los (Manoel, p. 82), fazendo com que essas obras se tornem rapidamente obsoletas frente à demanda esmagadora.

Por fim, a essas problemáticas ligadas às origens da ocupação da Ilha se somam os desafios recentes impostos pelo aumento de atividades turísticas em todos os balneários da Ilha e que impactam de forma muito expressiva a região Sul. Apesar da vinda de turistas representar um impacto positivo, especialmente para alguns setores econômicos por proporcionar um grande crescimento de oportunidades de vendas para diversas lojas, comércios e o aumento da demanda por alguns serviços, as atividades turísticas também pressionam as infraestruturas urbanas com o aumento súbito no número de pessoas na Ilha. Os setores mais sensíveis para essa variação populacional são o abastecimento de água, o sistema de tratamento de esgoto e, claro, os sistemas viários.

Nessa conjuntura, o sistema de transporte coletivo é duplamente penalizado. Primeiramente por que a expectativa de altos ganhos faz com que muitos proprietários optem por disponibilizar os seus imóveis para locação turística, especialmente no verão, diminuindo o número de moradias na cidade. Ou seja, muitos imóveis ficam vazios ou são ocupados apenas ocasionalmente durante a maior parte do ano, aumentando o custo do atendimento de transporte coletivo nessas áreas.

Em contrapartida, na alta temporada o número de pessoas na Ilha dá um salto, pressionando as infraestruturas de transporte nas vias que levam até os balneários. Por terem um modelo logístico focado no transporte da população ao centro e vice-versa, o sistema de ônibus não consegue oferecer uma alternativa convidativa aos turistas ou aos moradores, que optam por se deslocar em veículos individuais, agravando o trânsito, o que sazonalmente piora o sistema de transporte coletivo também.

Essa exposição demonstra como historicamente o transporte coletivo foi relegado pelas sucessivas gestões municipais a um papel secundário na mobilidade urbana de Florianópolis. Ao mesmo tempo, o cenário atual e os estudos sobre o tema deixam claro que adotar o transporte individual como base dos deslocamentos urbanos, e, conseqüentemente, como garantidor da acessibilidade a direitos fundamentais — como trabalho, educação, saúde e lazer — não é apenas extremamente custoso e ineficiente em termos de gestão de recursos, mas também uma ilusão. Isso ocorre porque a incapacidade de fornecer a infraestrutura

adequada para seu funcionamento resulta em um modelo que, na prática, não atende às necessidades da população da maneira esperada.

Adicionalmente, basear a mobilidade urbana do município nos automóveis privados é socialmente injusto, uma vez que nem todas as pessoas têm condições financeiras de obter e manter esse tipo de transporte. Inclusive, atualmente, nota-se que ao mesmo tempo em que há, cada vez mais, uma frota de automóveis envelhecida, utilizada por segmentos de renda mais baixos, a frota de veículos zero quilômetro é adquirida (com muita dificuldade) por parte da classe média (Cocco, 2017).

Assim, mais do que apenas a consequência dos processos do Brasil colonial, a mobilidade urbana no Sul da Ilha representa o resultado da variação em qualidade e densidade de “objetos e ações acumulados historicamente, com infraestruturas, logística, mobilidade, acessibilidade, normas e tributações, a estrutura de forças sociais, pactos de poder etc.” (Cocco, 2016, p. 107) que nesse caso converteram-se “em um planejamento pouco integrador e com condições gerais de produção dos serviços de transporte público pouco satisfatórias, para o nível mínimo de interações espaciais” (Cocco, 2017, p. 110).

### 3 AS CONTRADIÇÕES ENTRE O ESPAÇO E O SISTEMA DE TRANSPORTE

Os estudos urbanísticos dos anos 1970 constataram que desde 1934 a única modalidade presente nos serviços de transporte coletivo em Florianópolis era a rodoviária, sendo que o ônibus era o único transporte coletivo terrestre utilizado (Veiga, 2004, p. 196). Observando o cenário atual, mais de cinco décadas depois, essa realidade continua inalterada, por um lado, demonstrando a relevância desse meio de transporte para a cidade e, por outro, evidenciando uma certa dificuldade política, técnica e econômica de implementar outras alternativas para o deslocamento de passageiros em grande escala.

O que entendemos como transporte coletivo é, na verdade, um conjunto complexo de elementos e processos que acabam formando o que compreendemos como o sistema. Dessa forma, existe tanto um processo anterior de idealização e planejamento de como o serviço deve funcionar, quanto a sua prática diária de funcionamento e manutenção.

Segundo Ferraz e Torres (2004, p. 97), a aferição da qualidade do transporte público coletivo passar pelo “nível de satisfação” de todos os atores que estejam envolvidos direta ou indiretamente no sistema, que são: os usuários do transporte, a comunidade em geral, o governo, os trabalhadores do setor e os empresários do ramo. De modo geral, cada um desses agentes irá avaliar o transporte coletivo a partir dos seus objetivos, direitos e deveres, fazendo com que o sistema possa ser avaliado a partir de diferentes óticas.

Os empresários do ramo, por exemplo, têm como objetivo o retorno econômico do seu investimento. Já para os usuários, a satisfação com o transporte coletivo e sua disposição em continuar optando pelo seu uso estão relacionadas principalmente aos seguintes fatores: acessibilidade; frequência de atendimento; tempo de viagem; lotação; confiabilidade; preço das tarifas, segurança; características dos veículos; características dos locais de parada; sistema de informações; conectividade; comportamento dos operadores; e estado das vias (Ferraz, 2004, p. 101-109).

Ao mesmo tempo, é claro que existe um certo nível de subjetividade para cada um dos fatores elencados, primeiramente pela percepção individual de cada usuário, mas também pela indeterminação *a priori* do que caracteriza um nível “ótimo” ou “bom” para cada um desses elementos. Ao mesmo tempo, não se pode

ignorar a transferência modal em massa do transporte público para os automóveis privados como um indicador de problemas na oferta do serviço.

Além disso, é comum que existam conflitos entre os interesses dos diferentes agentes envolvidos, o que demanda um esforço político de compatibilização, que, no entanto, não deve perder de vista que o transporte é um direito social previsto na Constituição Federal (Brasil, 1988). Portanto, o sistema de transporte público não deve ter como objetivo principal buscar o equilíbrio entre os interesses dos diferentes agentes, mas sim reduzir as distâncias espaciais, garantindo que as pessoas tenham acesso a equipamentos essenciais para a reprodução social. Em outras palavras, nos casos em que não há viabilidade econômica na oferta do serviço, cabe ao Estado subsidiar e promover a conexão entre todos os cidadãos e os locais de trabalho, estudo, lazer, comércio e serviços.

Desde sua origem, o serviço de transporte coletivo em Florianópolis tem sido operado por empresas privadas, por meio de concessões ou permissões, sob fiscalização do poder público. Devido a essa parceria com a iniciativa privada, o funcionamento do sistema sempre esteve condicionado à sua rentabilidade, apesar de a Constituição Federal de 1988 já garantir o direito à mobilidade e à acessibilidade, bem como atribuir ao poder público a responsabilidade sobre o transporte coletivo.

Tal questão é significativa para o Sul da Ilha, onde as distâncias até os pontos de interesse da população são extensas e a população foi por muito tempo consideravelmente menor e mais dispersa do que a da área central e dos bairros do Norte da Ilha. Para o transporte público, isso se traduz em um sistema em que as pessoas tendem a embarcar em pontos afastados dos seus destinos, percorrendo longos percursos. Esse cenário eleva o custo por passageiro transportado, um indicador que, sob a ótica da rentabilidade e lucratividade da empresa gestora, deveria ser o menor possível. Diante disso, a tendência é reduzir a oferta de transporte coletivo para concentrar a demanda, o que, embora aumente a rentabilidade do sistema, compromete a qualidade do serviço para os usuários. Como consequência, torna-se mais difícil ajustar suas rotinas à disponibilidade limitada de ônibus. Outra estratégia frequentemente adotada é o aumento da tarifa, repassando aos usuários os custos das longas distâncias de deslocamento, ou a concessão de subsídios pelo Estado.

Nesse contexto, o sistema de transporte coletivo de Florianópolis, desde sua implementação, não passou por grandes inovações ou transformações. O que ocorreu, progressivamente, foi a atualização de tecnologias, como novos veículos, motores e chassis, melhores sistemas de manutenção dos carros, emprego de logística corporativa para a gestão de frota, roteirização e pessoal e administração dos funcionários, sem grandes alterações na lógica de operação das linhas no sentido de um salto de qualidade para os usuários. Mesmo o sistema de integração, inaugurado em 2003 (Sobrinho, 2012), tem seus pontos positivos, mas também negativos, do ponto de vista do deslocamento otimizado aos usuários. Ocasionalmente, ocorreram processos de venda, aquisição ou fusão entre as empresas, resultando em mudanças na gestão que reduziram as características caseiras e familiares, levando à adoção de práticas mais formais de administração e logística.

No caso do Sul da Ilha, a Região era inicialmente atendida pela empresa Ribeironense, que incorporou a Limoense, que atendia a maior parte dos trajetos entre o Centro e a Trindade pelo bairro Saco dos Limões. Posteriormente, foi feita uma parceria onde a Transporte Coletivo Estrela comprou metade da Ribeironense, fundando a Insular Transportes Coletivos<sup>8</sup>.

Ao mesmo tempo, como foi demonstrado anteriormente com o histórico de investimentos em infraestruturas, melhorias na qualidade do sistema e na sua rentabilidade estiveram diretamente associadas aos investimentos públicos, especialmente da forma de abertura e pavimentação de vias. Apesar dessas obras terem sido direcionadas principalmente aos automóveis individuais, elas também possibilitaram um aumento na velocidade média dos ônibus, reduziram o desgaste dos veículos e conseqüentemente os gastos com manutenção, possibilitaram uma viagem mais confortável para os passageiros e diminuíram a probabilidade de imprevistos, como a falha do veículo durante o trajeto, interrompendo a viagem.

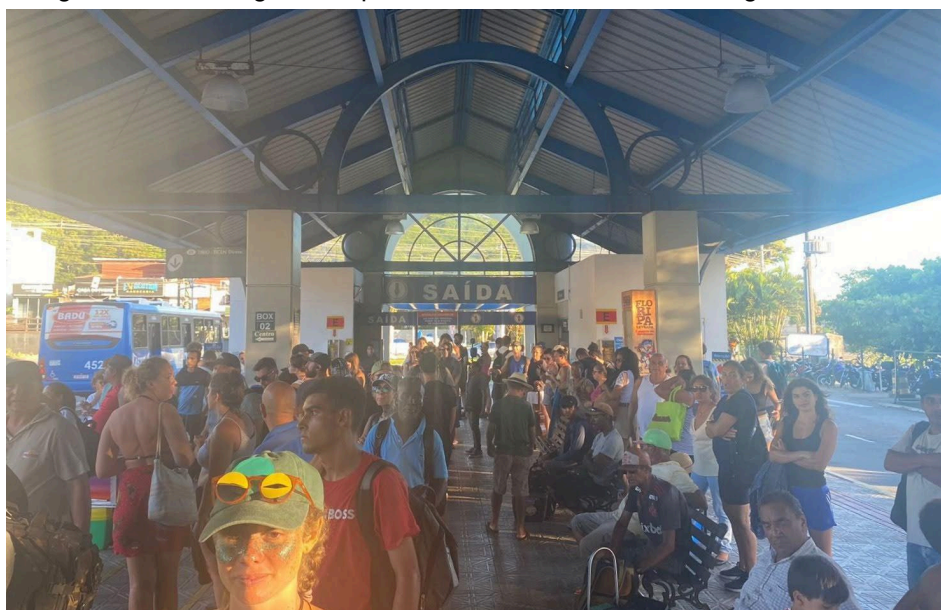
Também foi com um incentivo do Estado em diálogo com as empresas que, em 2003, através da Lei N° 0344/99, foi instituído o Sistema Integrado de Transportes (SIT) em Florianópolis, fruto da intenção de melhorias e a primeira mudança estrutural do sistema em décadas. Além disso, a iniciativa também

---

<sup>8</sup> Fonte: GOMES, Waldir. Entrevista de pesquisa concedida em 2 de julho de 2024, em Florianópolis.

propunha um sistema de integração física a partir dos terminais de integração no Centro (TICEN), na Trindade (TITRI), em Canasvieiras (TICAN) e no Rio Tavares (TIRIO), que atende à Região Sul. Atualmente, o TIRIO (Figura 3.1) conta com treze linhas alimentadoras, duas linhas troncais de conexão com o TILAG, uma linha com o TITRI e duas linhas de conexão com o TICEN, uma direto e outra parádouro. Além disso, existem cinco linhas que atendem ao Sul da Ilha mas que alimentam o TICEN.

Figura 3.1 - Passageiros esperando no TIRIO em um domingo de Carnaval



Fonte: Autoria própria.

Inicialmente haviam sido idealizados também terminais no Saco dos Limões (TISAC), em Capoeiras (TICAP) e outro no Jardim Atlântico (TIJAR), que chegaram a ser construídos, entretanto, a sua viabilidade logística nunca foi concretizada e eles encontram-se atualmente desativados. A implementação dos terminais prometia “proporcionar aos usuários a mais ampla mobilidade e o acesso a qualquer parte da cidade no menor tempo e custo possível” (Sobrinho, 2012, p. 72), porém as modificações foram recebidas com fortes protestos por parte dos usuários e grupos organizados da sociedade civil. Como descreve Sobrinho (2012), as queixas se deviam à falta de diálogo, ao incremento da tarifa e ao aumento do tempo de deslocamento, ocasionado pelas novas baldeações.

Os problemas com o sistema foram tantos que em 2005 a prefeitura de Florianópolis contratou o escritório “Jaime Lerner arquitetos associados” para uma avaliação técnica que possibilitasse o aprimoramento do SIT. O estudo concluiu que

o aumento da tarifa era decorrente do dimensionamento da oferta dos índices de passageiros/km praticados, além dos custos decorrentes da implantação da bilhetagem eletrônica e construção dos terminais terem sido repassados à tarifa, representando 9,69% (Jaime Lerner arquitetos associados, 2005, apud Sobrinho, 2012).

Sobrinho (2012) descreve que o estudo recomendou diversas medidas visando a diminuição dos custos do sistema, dentre elas a redução de baldeação, de quilometragem, de frota e da jornada de trabalho. Também foi proposta a implementação de uma rede única, ao contrário do que ocorria antes onde cada empresa possuía áreas de atuação exclusiva, para isso foram realizadas modificações de itinerários nas linhas existentes e a criação de linhas diametrais. Além disso, foi sugerida a padronização da passagem, que passou a ter um preço único independente da linha ou da empresa<sup>9</sup>. De certa forma, essa medida distribuiu a todos os usuários o ônus da urbanização dispersa do município e da modernização do sistema.

Assim, o sistema atualmente tem dois tipos de rotas: as que vão até os bairros e voltam aos terminais, ou seja, são ‘alimentadoras’ dos terminais, e as linhas ‘troncais’, que conectam um terminal ao outro. Esses ônibus tendem a ter uma frequência muito maior do que as linhas alimentadoras. Esse sistema apresenta uma grande vantagem logística, especialmente no contexto da falta de infraestrutura voltada exclusivamente para o transporte coletivo, uma vez que um dos grandes problemas da malha viária atual é a concentração dos fluxos de deslocamento em apenas algumas vias, especialmente nas saídas dos bairros, como a Rodovia Antônio Luiz Moura Gonzaga e a Rodovia Francisco Thomaz dos Santos. Como os ônibus compartilham as vias com os carros, o problema das linhas longas – que iam do bairro até o centro – era que os ônibus iam em direção ao bairro e não conseguiam voltar a tempo para a próxima saída<sup>10</sup>.

Nesse contexto, a falta de prioridade para o transporte coletivo é considerada um grande problema, especialmente diante da perspectiva de expansão e adensamento populacional. Normalmente, o aumento da densidade demográfica é visto como um fator positivo para os sistemas de transporte coletivo, pois amplia o

---

<sup>9</sup> Medida aprovada pelo Conselho Municipal de Transportes e implantada em 2006 (Sobrinho, 2012).

<sup>10</sup> Fonte: GOMES, Waldir. Entrevista de pesquisa concedida em 2 de julho de 2024, em Florianópolis.

número de pessoas com acesso ao serviço, permitindo maior aproveitamento do sistema. No entanto, no cenário atual, em que a previsão é de que muitos irão optar pelos transportes privados<sup>11</sup>, e diante da ausência de medidas como a implementação de faixas exclusivas para ônibus, os problemas relacionados aos engarrafamentos - imprevisibilidade, maior custo, menor eficiência, maior tempo de deslocamento, menor número de passageiros, etc. – tendem a aumentar, situação que tem gerado grande frustração entre os operadores.

Para ilustrar, Waldir Gomes relata que quando tinha recém comprado a Insular Transportes – entre o final da década de 80 e início dos anos 90 – a empresa usava aproximadamente 23 ônibus na linha que ligava o bairro Abraão ao Centro no período de pico, entre as 7 e as 8:30 da manhã, o trajeto tinha aproximadamente 8 km e podia ser realizado em torno de 30 minutos. Atualmente, ele avalia que a viagem dure em torno de 1 hora e 30 minutos. Tal cenário encarece o sistema, pois acaba demandando um maior número de veículos e, conseqüentemente, de motoristas e cobradores. Dessa forma, o sistema de linhas troncais, alimentadoras e terminais de conexão acaba tendo um efeito positivo, mas paliativo, uma vez que minimiza - mas não elimina - o impacto do trânsito formado por veículos particulares na eficiência do transporte coletivo. Ou seja, há certo rebatimento positivo ao usuário, mas, sobretudo, se presta a objetivos de logística da empresa: se reduz um pouco o “problema da última milha” em linhas antigas (normalmente diametrais, onde o ônibus começa a rodar vazio ao se aproximar do ponto final). Ou seja, a integração física entre o sistema não é suficiente enquanto os ônibus continuarem compartilhando o espaço entre os veículos privados, sendo necessário a implementação de infraestruturas exclusivas para a operação.

Em 2013, as empresas que ofereciam o serviço anteriormente, Canasvieiras, Emflotur, Estrela, Insular e Transol se uniram formando o Consórcio Fênix, que ganhou o edital para gerir o sistema de transporte coletivo, iniciando os serviços em 2014. Apesar de terem se mostrado resistentes inicialmente em relação à implementação do novo sistema, atualmente as empresas operadoras parecem avaliar de forma muito positiva os resultados obtidos, afirmando que houve um grande ganho em eficiência com a implementação da integração<sup>12</sup>. Também foi

---

<sup>11</sup> Fonte: LOPES, Marcos M. Entrevista concedida aos integrantes do Labcit. Florianópolis, 29 de set. de 2023.

<sup>12</sup> Fonte: LOPES, Marcos M. GOMES, Waldir.

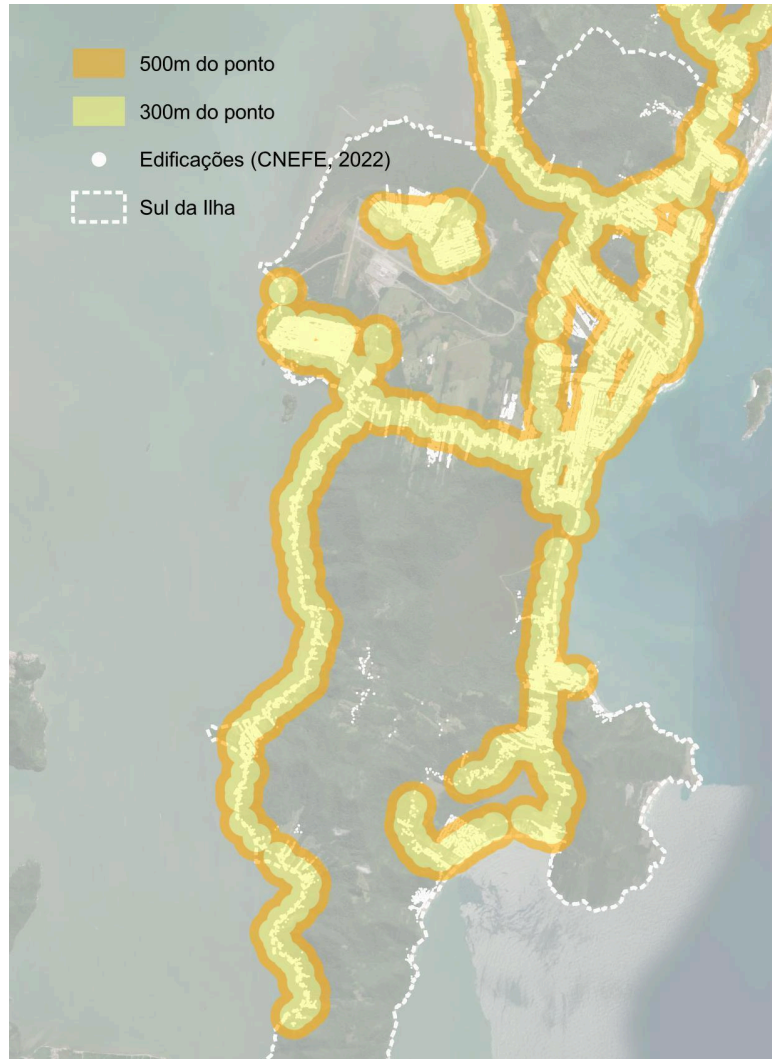
elogiado o sistema atual de concessão que, além de definir os parâmetros de serviço, também estabelece deveres da gestão municipal frente à empresa operadora. Dessa forma, o Estado custeia uma parte do valor da passagem, tornando-a mais acessível, além de completar os valores dos usuários que têm direito ao desconto ou à gratuidade (estudante, estudante baixa renda, cidadão baixa renda e pessoas com deficiência). Mas há também outras questões. Em termos logísticos, a operação em consórcio é mais eficaz, haja vista, o aproveitamento de frota mútua para diferentes linhas, além do que, se configurou um ágil fechamento do mercado de transportes coletivos com o contrato firmado em 2013. Como descreve Cocco (2017), na ocasião, “coincidentalmente” estava em pauta na SCPar<sup>13</sup> discussões sobre inserir novos agentes e formas de operação no sistema, desde integrar a Grande Florianópolis em um só sistema, até inserir capitais ligados à construção e operação de *light rails*, VLTs entre outros. O novo contrato também pareceu funcionar como uma “barreira de entrada” a outros agentes e capitais (Cocco, 2017).

Já em relação à acessibilidade, ou seja, a facilidade de sair da sua origem e chegar ao local de embarque e de alcançar o seu destino depois do desembarque, é, à primeira vista, beneficiada pela malha espinha de peixe. Uma vez que o acesso é na maior parte dos casos realizado a pé e um dos fatores mais relevantes é a distância percorrida, seguida pela comodidade ao longo do percurso. Ferraz e Torres (2004, p. 110) avaliam que, em relação à extensão, 500 metros é uma distância “razoável” a ser percorrida, enquanto 300 metros são o parâmetro “bom”. Em contextos de declividade acentuada, caso o percurso apresente características como “passeios revestidos e em bom estado, segurança nas travessias, iluminação noturna, etc.”, um percurso de até 300 metros é satisfatório, distâncias de até 500 metros “deixam a desejar” e maiores do que isso são “insatisfatórias”. Assim, a Figura 3.2 demonstra que a distância entre um ponto de parada e outro é, em média, ligeiramente inferior à 300 metros e a maior parte da área urbanizada encontra-se não apenas dentro de um raio de 500 metros dos pontos de ônibus, mas também a um raio de 300 metros.

---

<sup>13</sup> SC Participações e Parcerias S/A: Sociedade anônima de economia mista, que tem por objetivo promover a geração de investimentos no Território Catarinense, coordenar, implementar e apoiar o Programa de Parcerias Público-Privadas do Estado, comprar e vender participações acionárias, podendo constituir empresas com ou sem propósito específico, firmar parcerias e participar do capital de empresas públicas ou privadas, desenvolver e gerenciar programas e projetos estratégicos de Governo.

Figura 3.2 - 300 e 500 metros a partir do ponto de parada



Fonte: Prefeitura Municipal de Florianópolis, 2025 | CNEFE, 2022 | Autoria própria.

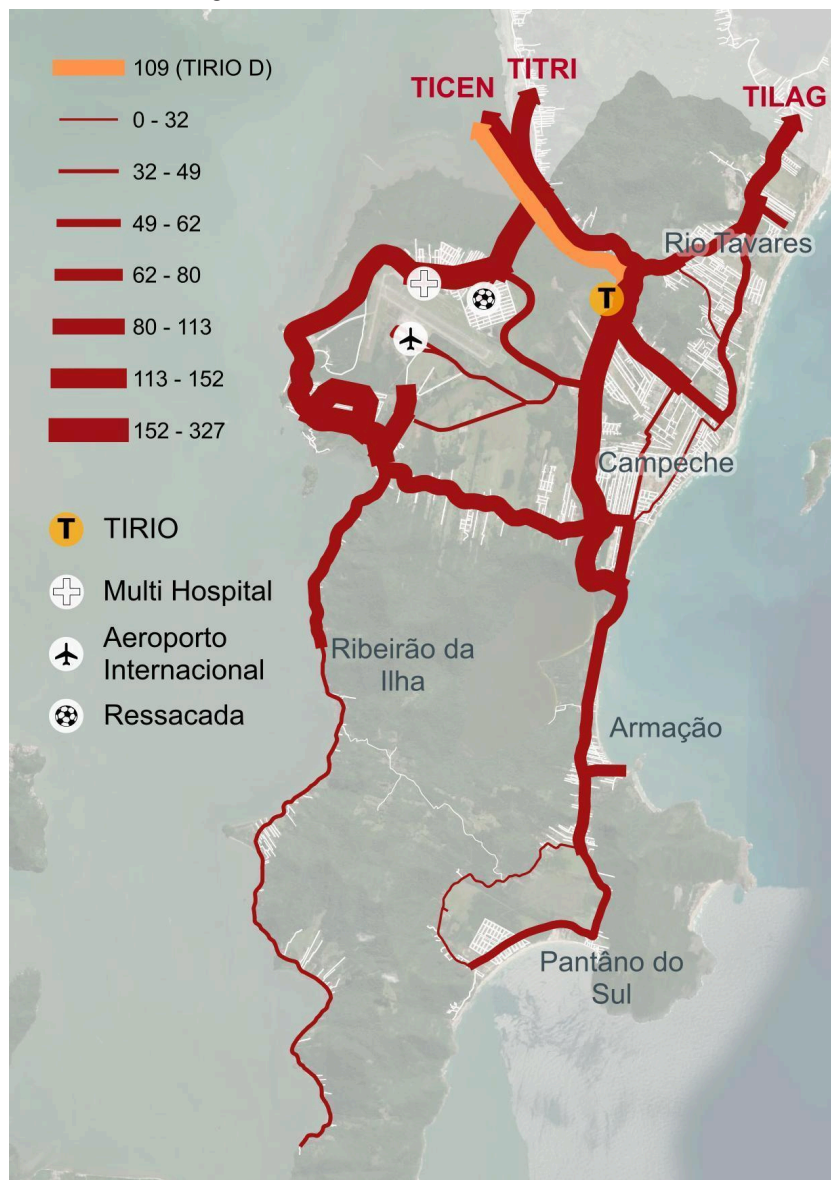
Ao mesmo tempo, há pelo menos duas ressalvas em relação a essa afirmação. A primeira diz respeito às servidões no entorno da Rodovia Baldicero Filomeno. Embora atualmente não ultrapassem 500 metros de extensão, a existência de uma ampla área passível de parcelamento pode gerar desafios para o transporte coletivo, caso as servidões sejam criadas sem conexão entre si. Ou seja, a forma como ocorrerá o parcelamento urbano nessa região terá um impacto significativo na mobilidade local.

A segunda questão diz respeito a uma das chaves do atendimento de transporte coletivo: a frequência do serviço. Ferraz e Torres (2004, p. 102) explicam que esse aspecto está diretamente relacionado ao intervalo de tempo entre as passagens dos ônibus, impactando o tempo de espera nos pontos — especialmente

para usuários que desconhecem os horários — e influenciando significativamente a flexibilidade de utilização do sistema. Ou seja, um quadro de horários reduzido implica em maior rigidez na rotina das pessoas que utilizam o transporte coletivo, uma vez que a perda do ônibus no horário costumeiro provavelmente implicará no atraso no trabalho, na aula, ou em outros compromissos. Com isso em mente, Ferraz e Torres (2004) definem como uma “boa” frequência do transporte coletivo um intervalo de no máximo 15 minutos, sendo que entre 15 a 30 minutos ainda seria considerada “regular” e mais do que 30 minutos é avaliado como “ruim” (2004, p. 110).

A Figura 3.3 busca demonstrar a distribuição espacial do atendimento de transporte coletivo no Sul da Ilha. As características atuais da malha viária favorecem a sobreposição de linhas, representada na figura por linhas mais espessas. Por exemplo, as linhas 564 Pântano do Sul, 563 Costa de Dentro, 560 Armação e 562 Costa de Cima fazem todas exatamente o mesmo trajeto entre o TIRIO e a Armação, na ida e na volta. Ao mesmo tempo em que esse cenário representa um aumento muito grande da oferta de serviço nas vias principais, especialmente próximo ao terminal de integração, as “pontas” do sistema continuam com acesso escasso, apesar da proximidade com os pontos de ônibus.

Figura 3.3 - Oferta de ônibus no Sul da Ilha



Fonte: Consórcio Fênix, fev. de 2025, adaptado pela autora, 2025.

Observando a Figura 3.3, algumas questões merecem destaque. A primeira é a grande oferta de serviço no distrito da Tapera da Base - a segunda área mais populosa e com os setores censitários mais densos - paralelamente à baixa oferta do serviço na Costa de Cima e da Costa de Dentro, áreas com menor número de habitantes. Em ambos os casos, a lógica na variação da oferta parece estar associada à diferença populacional, tanto total quanto absoluta, que chama a atenção para o cenário do Campeche, o distrito mais populoso do Sul da Ilha e que ainda recebe um atendimento de transporte coletivo que pode ser avaliado como “ruim”, mesmo considerando o total de horários diários disponíveis.

Adicionalmente, chama a atenção a menor oferta do serviço em três locais que seriam tradicionalmente entendidos como polos geradores de viagens, ou seja, que atraem deslocamentos para si: o Multi Hospital, o Aeroporto Internacional de Florianópolis e o Estádio Dr. Aderbal Ramos da Silva (Ressacada). O primeiro, por ser o maior equipamento de saúde do Sul da Ilha, demanda um atendimento de transporte coletivo frequente, especialmente por ser localizado em uma área com poucas conexões com o resto da cidade. O segundo, por ser uma das “portas de entrada” da população flutuante sazonal e por também ser relativamente isolado.

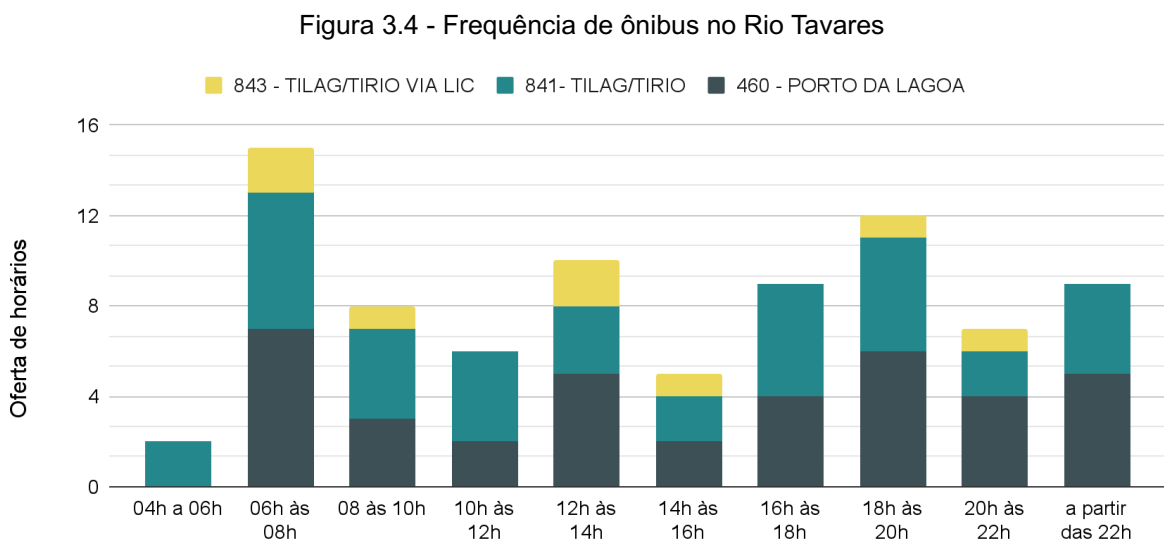
A Figura 3.3 demonstra a concentração total de viagens ofertadas ao longo do dia, mas outro aspecto fundamental da frequência é a sua variação ao longo do dia. Os estudos de circulação urbana indicam que há horários do dia em que ocorre um maior número de intenções de viagem, esses momentos são chamados de “horas de pico”. Geralmente, as cidades possuem três momentos de pico: de manhã, quando as pessoas estão deixando suas casas e buscando chegar nos locais dos seus afazeres cotidianos, como estudo, trabalho e de acesso a serviços; próximo ao meio dia; e no fim da tarde, usualmente com a intenção de retornar às suas residências. Conseqüentemente, nesses períodos, a demanda pelo transporte coletivo aumenta e a oferta de serviço geralmente cresce, porém não necessariamente na mesma proporção.

Para facilitar a visualização e compreensão dessa dinâmica, foram elaboradas figuras que ilustram a oferta do serviço ao longo do dia. Por exemplo, se uma linha tem os seguintes horários programados: 06:00, 06:30, 07:00 e 7:30, na figura ela será representada com o número 4 no período das 6 às 8 horas da manhã e assim por diante. Buscou-se agrupar as linhas por área de atendimento, porém nos casos em que uma linha atendia a mais de uma área e, portanto, apareceria em dois gráficos, optou-se por apresentar a frequência em apenas uma das regiões, a fim de evitar a repetição de informações.

Idealmente, todos os locais da cidade deveriam ter uma frequência de transporte coletivo de até 15 minutos ou menos, no entanto, por considerar esse cenário como demasiadamente utópico, a avaliação da disponibilidade de ônibus foi realizada levando em conta que, nos horários de pico, a provisão deveria ser de no mínimo 8 horários - possibilitando um atendimento de 15 em 15 minutos - e que, nos entre picos, seria razoável uma disponibilidade de 4 horários - possibilitando um intervalo de 30 minutos. De maneira ideal, esses números deveriam ser ofertados

por cada uma das linhas, uma vez que elas atendem áreas diferentes, mesmo que ligeiramente.

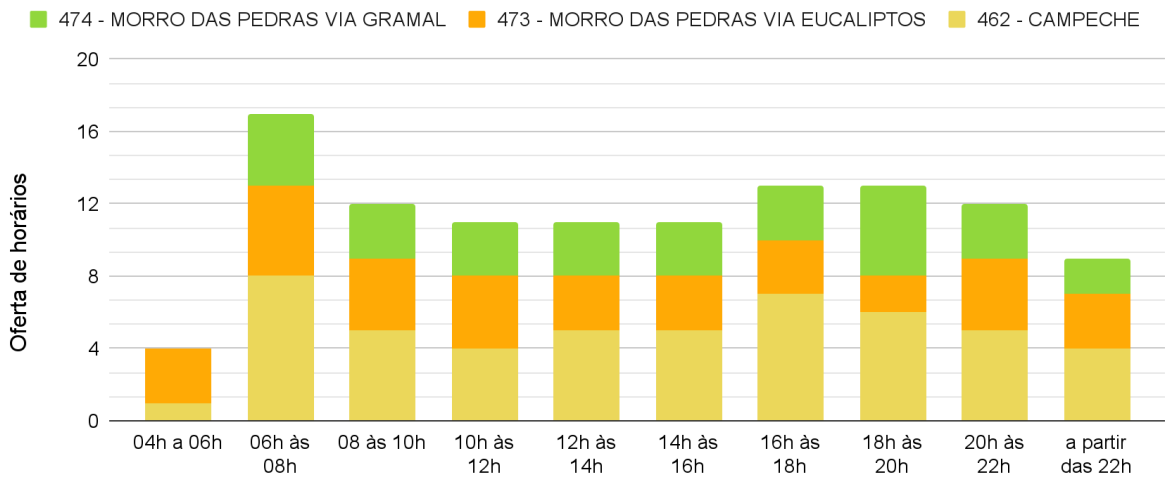
No atendimento ao Rio Tavares (Figura 3.4), chama a atenção a variação da oferta. Se durante os picos o atendimento é próximo do ideal - principalmente ao somar a frequência do TIRIO/TILAG e do TIRIO/ TILAG via Lic - nos entrepicos ela diminui consideravelmente. Essa condição é especialmente problemática uma vez que as linhas 843 e 841 são troncais, ou seja, deveriam ter uma frequência maior para possibilitar o deslocamento rápido entre as diferentes regiões da ilha.



Fonte: Consórcio Fênix, fevereiro de 2025.

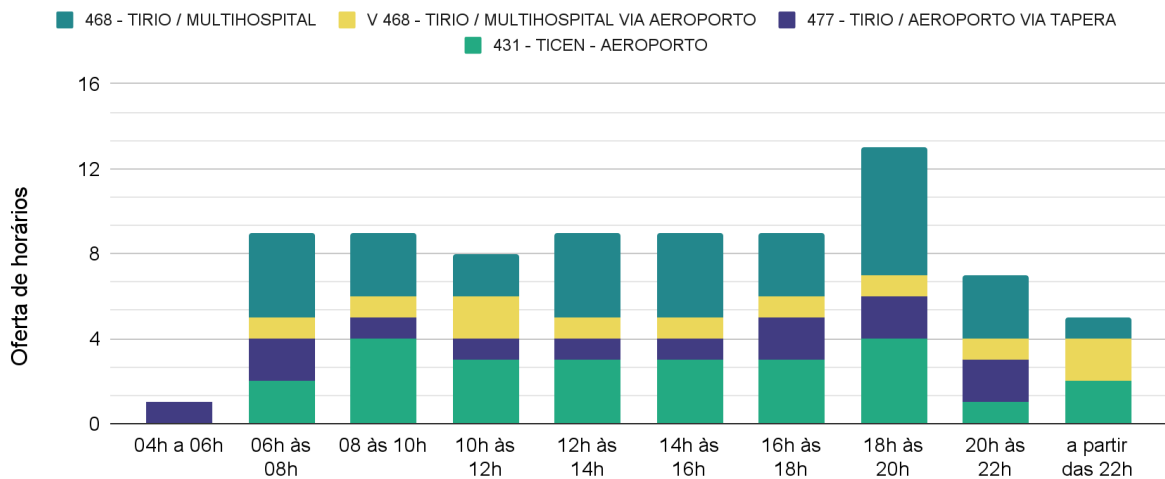
Em relação ao atendimento do Campeche (Figura 3.5), o distrito com maior número de habitantes do Sul da Ilha – especialmente na parte interna no bairro, conhecida como areias, morro das pedras etc. – é escasso, principalmente porque as linhas não fazem a mesma rota. Dessa forma, no cenário ideal deveriam ser ofertados durante as duas horas de pico em torno de 24 horários, sendo que atualmente o máximo observado é de 17. A mesma situação se repete no caso das duas linhas que atendem o Multi Hospital (Figura 3.6), onde uma passa no aeroporto e a outra não, e no caso do Aeroporto Internacional, que conta com uma conexão com o TICEN e duas com o TIRIO.

Figura 3.5 - Frequência de ônibus no Campeche



Fonte: Consórcio Fênix, fevereiro de 2025.

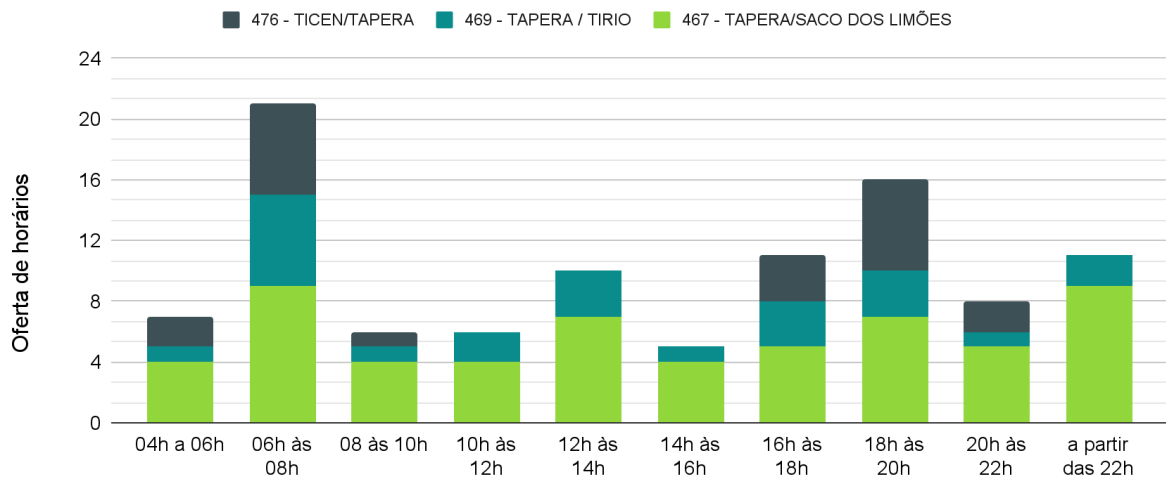
Figura 3.6 - Frequência do ônibus no Multi Hospital e Aeroporto Internacional



Fonte: Consórcio Fênix, fevereiro de 2025.

A Tapera da Base (Figura 3.7), o distrito com a segunda maior parcela populacional do Sul da Ilha, destaca-se como uma das áreas com maior oferta total de viagens diárias. No entanto, ao analisar a distribuição dos horários ao longo do dia, observa-se uma grande concentração entre 6h e 8h da manhã, seguida por um declínio acentuado no restante do dia, mesmo nos períodos de maior movimentação no fim da tarde.

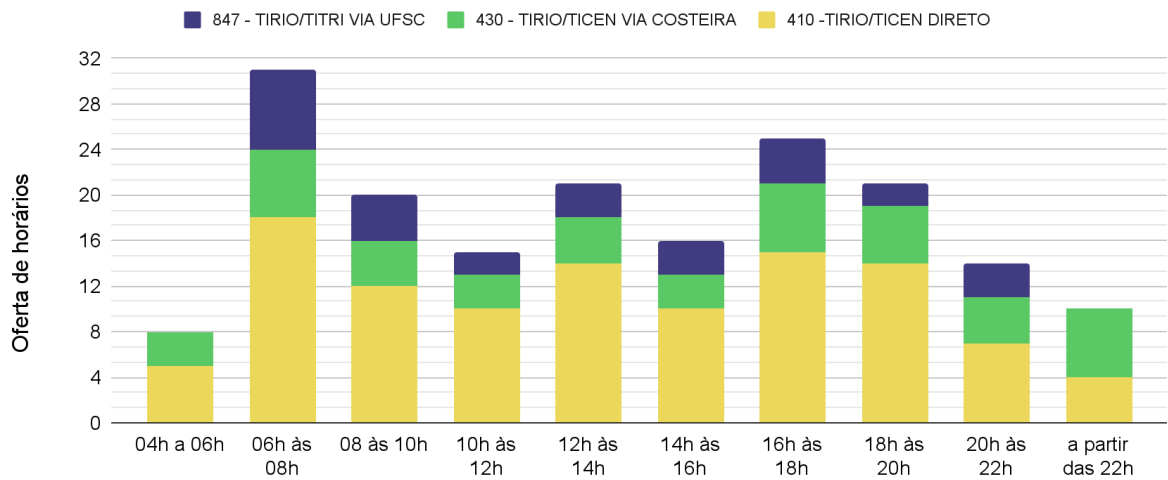
Figura 3.7 - Frequência do ônibus na Tapera



Fonte: Consórcio Fênix, fevereiro de 2025.

Novamente, ao se observar a conexão entre o TIRIO e os outros terminais de integração (Figura 3.8), ela se demonstra pouco frequente, como é o caso do TIRIO/TITRI, com um atendimento próximo do bom no horário de pico da manhã, razoável das 8 às 10 horas e ruim das 16 horas em diante. Segundo o relato de estudantes da UFSC, que moram no Sul da Ilha e fazem essa conexão cotidianamente, muitas vezes é mais rápido e prático sair da universidade e ir até o TICEN, para então fazer o trajeto até o TIRIO. A exceção para essa regra é a linha 410 - TICEN Direto, uma vez que a linha que faz a ligação direta entre os dois terminais tem intervalo menor do que 15 minutos ao longo da maior parte do dia, diminuindo apenas entre as 4 e as 6 horas da manhã e à noite, a partir das 20 horas.

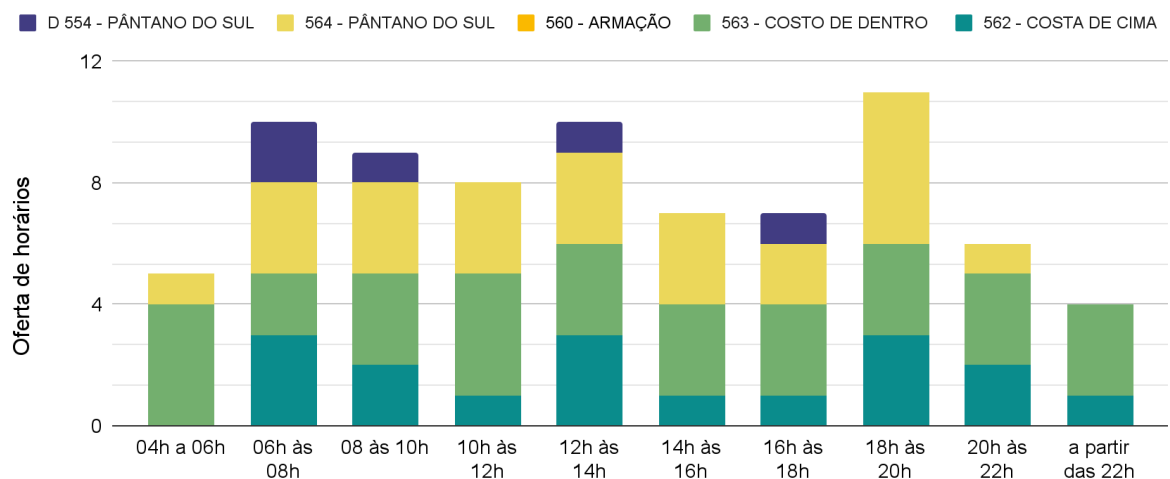
Figura 3.8 - Frequência entre o TIRIO, o TICEN e o TITRI



Fonte: Consórcio Fênix, fevereiro de 2025.

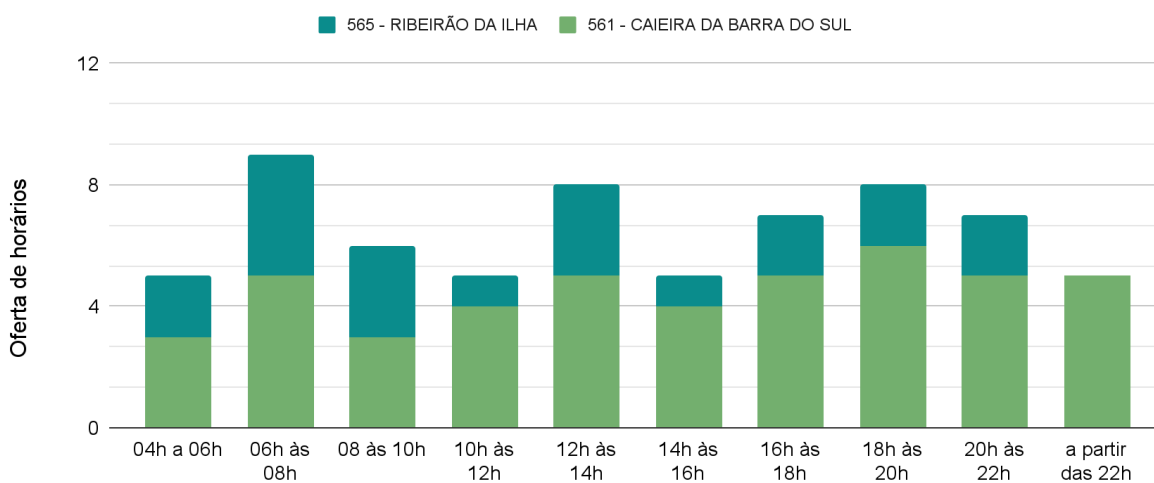
As linhas que atendem a Costa de Cima, Costa de Dentro e ao Pântano do Sul (Figura 3.9) raramente alcançam a frequência ideal individualmente. Em parte, essa situação é justificada pela baixa densidade demográfica dos bairros - especialmente na Costa de Cima e na Costa de Dentro - e à concentração da oferta de transporte, que segue trajetos semelhantes ao longo de quase todo o percurso. O mesmo ocorre com as duas linhas que atendem ao Ribeirão da Ilha (Figura 3.10).

Figura 3.9 - Frequência de ônibus no Pântano do Sul



Fonte: Consórcio Fênix, fevereiro de 2025.

Figura 3.10 - Frequência de ônibus no Ribeirão da Ilha



Fonte: Consórcio Fênix, fevereiro de 2025.

De modo geral, observa-se uma maior oferta no pico da manhã, com variações ao longo do dia e, em alguns casos, reduções significativas. Praticamente nenhuma linha oferece o atendimento considerado “bom”, aqui definido como uma frequência de 15 em 15 minutos nos períodos de maior demanda - considerado um atendimento “bom” - e de 30 minutos no resto do dia - considerado razoável. Em parte, essa limitação é atenuada pela concentração de rotas nas principais vias. No entanto, a soma da oferta não é suficiente para atender a todos os usuários, resultando em um serviço ainda precário. Para as pessoas que residem nas “extremidades” do sistema e que dependem de apenas uma linha próxima à sua residência, o atendimento é ruim.

Além disso, o relato dos usuários evidencia a sensação de que esse atendimento de uma mesma via por múltiplas linhas não ocorre tão harmoniosamente. É possível que, por questões de trânsito, de diferentes tamanhos de rotas etc. apesar das linhas terem os horários de saída do terminal relativamente intercalados, com intervalos regulares, em torno de 30 em 30 minutos, em algum momento ao longo do trajeto os ônibus se aproximam e passem a andar muito próximos, deixando em seguida um período mais longo sem atendimento. Essa questão se torna mais relevante em um sistema que opera nos limites do esperado, ou seja, atrasos ou adiantamentos têm um alto custo na rotina dos passageiros.

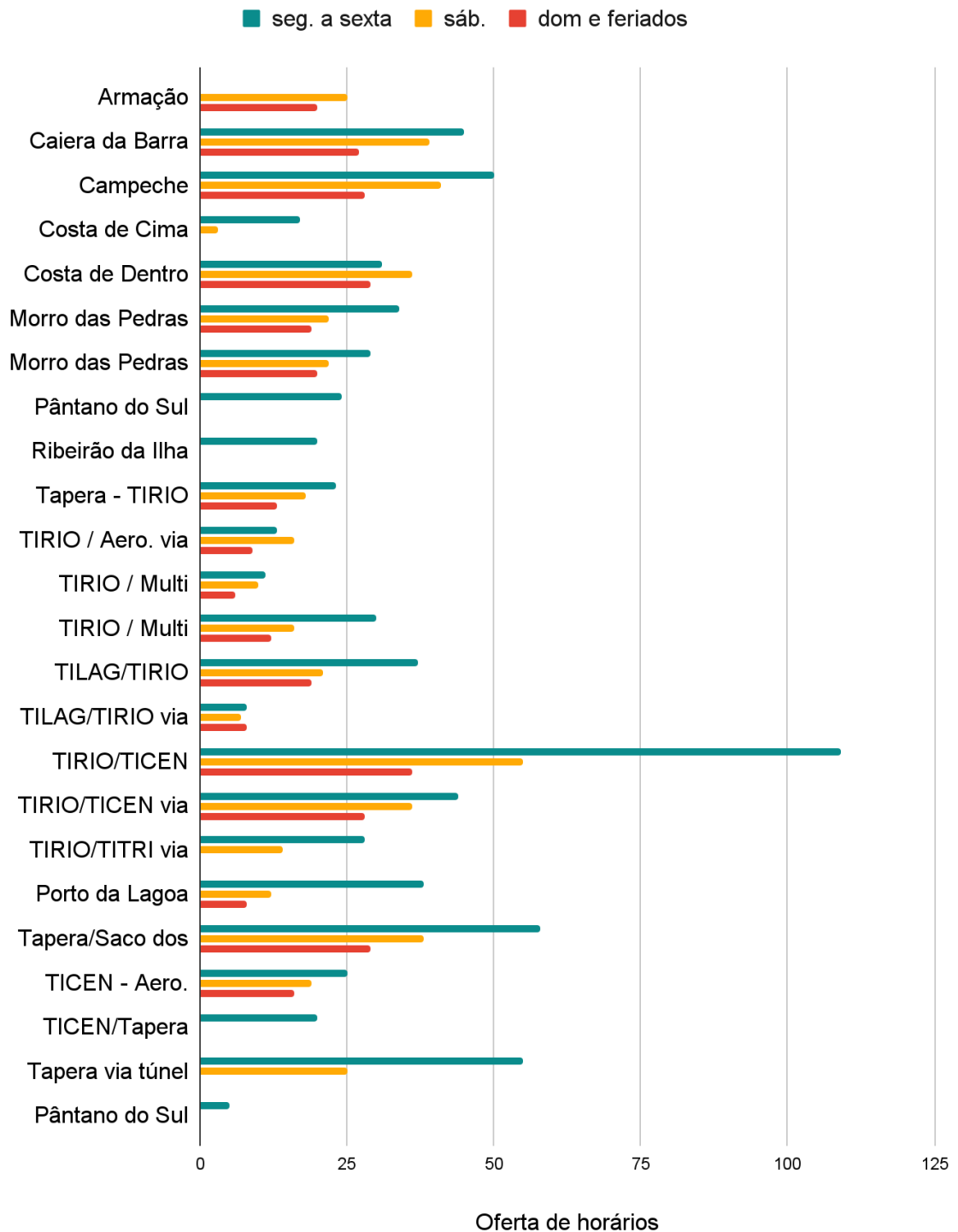
Outra questão que chama a atenção é a precariedade na oferta de transporte coletivo em uma das áreas de ocupação urbana mais antiga e consolidada: o Campeche. Talvez fruto de uma concepção equivocada, de que o bairro teria

residentes com um padrão de vida e de consumo mais elevado, a falta de transporte público com uma frequência razoável empurra as pessoas em direção às soluções individuais, resultando em uma área muito motorizada.

O problema da baixa frequência do transporte coletivo desestimula seu uso, gerando um desgaste a longo prazo e incentivando a migração para meios de transporte privados, mesmo que seja automóveis e motocicletas já depreciados. Além disso, nos períodos em que a oferta de transporte é insuficiente ou inexistente, há, na prática, uma limitação do acesso a atividades que ocorrem fora dos horários atendidos pelo sistema.

O atendimento do transporte coletivo oferece diversos exemplos desse problema. Outro exemplo são os eventos realizados no “Boulevard 14/32” do Aeroporto e na Ressacada, que geralmente terminam após as 22 horas, um período do dia em que a disponibilidade de transporte já é muito reduzida. Entretanto, talvez o exemplo mais evidente seja a variação nos horários ofertados entre os dias da semana, sábados e domingos, conforme apresentado na Figura 3.11:

Figura 3.11 - Variação da oferta de ônibus ao longo da semana



Fonte: Consórcio Fênix, fevereiro de 2025.

Como já comentado, o Sul da Ilha possui poucos locais que atraíam pessoas de outras partes da ilha para trabalho, estudo e serviços, porém a região é repleta de atrativos turísticos e de lazer. Os maiores são, é claro, as praias, como a praia do Campeche, do Morro das Pedras, da Armação, do Matadeiro e do Pântano do Sul, mas também existem pontos como o Ribeirão da Ilha, com fortes atributos históricos

e gastronômicos, a Ilha do Campeche e o Parque da Lagoa do Peri (FiguraX). Esses locais são do interesse não apenas de outros moradores da ilha, como também de pessoas dos municípios vizinhos, de outros estados do Brasil e até de outros países, logo eles atraem um grande número de visitantes, especialmente durante o verão, mas também ao longo do ano em feriados e finais de semana com promessa de sol. Além disso, o caráter atrativo desses locais para lazer e descanso também atrai profissionais que atuam nesses ambientes, desde trabalhadores formais, como funcionários de bares e restaurantes, até vendedores ambulantes e outros prestadores de serviços. Ou seja, exatamente nos dias em que a demanda pelo sistema de transporte coletivo no Sul da Ilha cresce e extrapola os residentes da região, a oferta do serviço diminui, chegando até ao corte completo de algumas linhas, como a “Ribeirão da Ilha” e “Costa de Cima”. Uma exceção é a linha “560 - Armação”, que só roda durante os finais de semana e que, inclusive, conta com mais horários no sábado do que linhas como a 562 e a 477 em dias normais. Apesar de ser uma medida interessante, que aumenta a conexão entre a armação e o TIRIO, ela não compensa a perda generalizada de mobilidade dos moradores do Sul da Ilha.

Figura 3.12 - SC - 406 em frente ao Parque da Lagoa do Peri



Fonte: Google Street View, dez. de 2023.

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (PLAMUS), elaborado em 2015, completa dez anos de vigência em 2025. O PLAMUS defende, nos seus princípios, objetivos e propostas, a implementação de um Desenvolvimento Urbano Orientado para o Transporte Coletivo, também conhecido como “TOD”, do inglês *Transit Oriented Development*. O TOD compreende que a organização da cidade está relacionada com os modelos de transporte operantes, ou seja, o planejamento urbano deve promover um espaço que seja atrativo ao caminhar, pedalar e ao uso do transporte coletivo.

Como destaca o Produto 12: Diretrizes e metas de Mobilidade Urbana do PLAMUS, ao tratar de melhorias no transporte coletivo, frequentemente é sugerida a criação de novos espaços de circulação - aéreo, marítimo ou subterrâneo - através de sistemas sobre trilhos e mon trilhos, embarcações, entre outros. Tais medidas têm uma ampla aceitação por parte da população, supostamente por eliminar a disputa pelo espaço público viário existente entre os proprietários de veículos particulares e os usuários do sistema público de transporte coletivo. Entretanto, o relatório destaca:

Os ônibus continuam sendo, no entanto, o modo de transporte mais utilizado, mesmo nas cidades com sistemas extensos de metrô. Na Grande Florianópolis, a qualidade do transporte coletivo passa necessariamente pela qualificação do sistema de ônibus, ainda que a decisão venha incluir investimentos em veículos leves sobre trilhos para os trechos onde a demanda é mais elevada (PLAMUS: , 2015, p. 25).

O Plamus tinha diversas metas e propostas voltadas ao transporte coletivo por ônibus, como aumento da frequência, da demanda, melhora da infraestrutura dos terminais e implementação de vias exclusivas para ônibus, além da integração entre os diferentes sistemas que atendem a toda região metropolitana e complementação do sistema atual pela implementação do sistema Bus Rapid Transit (BRT), especialmente devido ao seu baixo custo e agilidade de implementação, que, no entanto, nunca ocorreu. Todavia, a despeito de ter ser chamado de “plano”, o Plamus foi um estudo realizado com o objetivo de subsidiar planejamentos e projetos futuros (Cocco, 2017).

Dessa forma, ao observar o sistema de transporte coletivo, constatamos poucos resultados práticos – ou talvez pouco esforço para a implementação das

metas e diretrizes – que revertessem a matriz modal baseada no automóvel individual. Em entrevista, Marcos Manoel Lopes<sup>14</sup> demonstrou que o número de usuários apresentava um crescimento quase vegetativo até 2019, quando sofreu uma queda devido à pandemia de Covid - 19. Segundo ele, apenas em 2023 o número de usuários estava alcançando novamente os níveis anteriores à pandemia, porém ainda não havia voltado completamente. A explicação para tal cenário ainda não estava clara. Entre as possíveis causas, então a migração de usuários do transporte coletivo para os veículos privados, a consolidação dos veículos por aplicativo e a permanência de políticas de home office em muitas empresas. O mais provável é que a resposta se encontre em um conjunto desses e outros fatores.

O fato é que, evidentemente, a “meta de curto prazo” estabelecida pelo Plamus (2015) que previa que os veículos individuais motorizados representariam apenas 32% da divisão modal de deslocamentos na Grande Florianópolis em 2020 não foi alcançada. Pelo contrário, sua representatividade provavelmente aumentou.

Apesar da implementação do Sistema Integrado de Mobilidade, poucas das diretrizes e metas relacionadas ao transporte coletivo foram seguidas, especialmente no caso da implantação de infraestruturas, mesmo simples como a implantação de bicicletários seguros nos terminais de integração. Para o Sul da Ilha, fica especialmente patente a falta de vias exclusivas para ônibus, uma vez que os fluxos de deslocamento se concentram nas seguintes vias: Rodovia Baldicero Filomeno, rodovia Francisco Thomaz dos Santos, Rodovia Francisco Magno Vieira, avenida Deputado Diomício Freitas, rodovia Doutor Antônio Luiz Moura Gonzaga e avenida Pequeno Príncipe.

Como demonstrado anteriormente, a qualidade do atendimento na região depende fortemente da complementaridade das linhas para ofertar um serviço considerado “razoável”. No entanto, em um cenário em que os ônibus compartilham as mesmas vias dos veículos particulares, os engarrafamentos são tanto uma certeza quanto uma variável imprevisível, comprometendo enormemente a regularidade e a previsibilidade do sistema, mesmo para os usuários que se planejam utilizando o aplicativo “Floripa no Ponto 2.0”, ofertado pelo Consórcio Fênix. Ou seja, o sistema tem dificuldade para operar não apenas nos momentos de pico, mas também na ocorrência de acidentes que dificultem o trânsito pelas vias,

---

<sup>14</sup> Fonte: LOPES, Marcos M. Entrevista concedida aos integrantes do Labcit. Florianópolis, 29 de set. de 2023.

shows ou eventos que geram uma demanda atípica e chuvas que dificultam a circulação.

Ao mesmo tempo, um indicador de que o sistema em Florianópolis tem, em muitos aspectos, cumprido o seu papel em relação ao nível de satisfação dos operadores foi o depoimento de Leonardo Xavier<sup>15</sup>, diretor executivo da Biguaçu Transportes Coletivos, onde ele defendeu que a solução para o transporte coletivo de Biguaçu, Palhoça e São José precisa trilhar um caminho semelhante ao da capital, inclusive instaurando, talvez, a tão sonhada integração entre todos os municípios da região metropolitana, ou, pelo menos, entre todos os operadores do continente, tanto em relação à união das empresas operadoras, ao modelo de concessão e especialmente à compensação pelos descontos e gratuidades das tarifas. Mas isso depende de uma concertação mais ampla, um consórcio intermunicipal e um entendimento de que o transporte público na região deveria ser planejado conjuntamente, já que há uma massa de deslocamentos pendulares por ônibus. Para isso, deveria haver uma câmara de subsídios, sem a qual, haveria linhas nas quais os operadores não gostariam de atuar (menos interessantes do ponto de vista da rentabilidade), entre outros problemas de remuneração ao operador<sup>16</sup>.

Ao mesmo tempo, a carência de qualidade em diversos aspectos do transporte coletivo é a “falta de uma visão de desenvolvimento ampla”<sup>16</sup>, que perceba a relevância do serviço para o bom funcionamento dos sistemas urbanos. Essa falta histórica por parte da Gestão Municipal resulta em letargia no aprimoramento do sistema, tanto por meio do investimento na qualificação das suas características atuais quanto na implementação de novas tecnologias e modais. Além disso, há a carência de investimentos nas infraestruturas pedonais e ciclísticas, complementares ao transporte coletivo e que também impactam diretamente no funcionamento adequado e no acesso às linhas de ônibus.

Nesse planejamento mais amplo das condições gerais de mobilidade e acessibilidade, desempenham um papel fundamental as autarquias e empresas estatais de planejamento, gestão e captação de recursos para a mobilidade. O que alguns autores denominam de “autoridades metropolitanas de transporte” (Néspoli, 2023), ou “rótulas de planificação da mobilidade” (Miralles-Guasch, 2002).

---

<sup>15</sup> Entrevista de pesquisa concedida em 12 de jul. de 2024.

<sup>16</sup> Fonte: GOMES, Waldir. LOPES, Marcos M.

## 4 AS DEMANDAS COTIDIANAS POR MOBILIDADE

Até este ponto, este trabalho analisou os processos histórico-espaciais que moldaram a atual dinâmica de mobilidade urbana no Sul da Ilha, bem como as principais características do sistema de transporte público coletivo que atende a região. No entanto, a perspectiva dos usuários, agentes essenciais nesse contexto, foi abordada apenas de forma preliminar. Para aprofundar essa análise e compreender a percepção dos moradores e frequentadores sobre a qualidade do serviço, foram realizadas entrevistas com sete residentes e visitantes habituais da região, além da aplicação de um questionário online, que obteve 84 respostas. Os resultados desses levantamentos serão apresentados e discutidos a seguir.

Em relação ao perfil dos respondentes do questionário online, 52,4% eram jovens adultos (com idade entre 18 e 34 anos), 26,8% eram adultos de meia-idade (35 a 49 anos), 17,1% eram adultos maduros (50 a 64 anos) e 3,7% eram idosos (mais de 65 anos).

A maior parte dos respondentes do questionário são passageiros cotidianos do sistema público de transporte coletivo no Sul da Ilha, sendo que 32,5% o utilizam cinco vezes ou mais na semana, 27,7% de 3 a 4 dias e 20,5% usam um ou dois dias por semana. O restante dos respondentes (19,3%) utilizam o transporte público coletivo apenas ocasionalmente.

No que diz respeito ao acesso dos usuários ao sistema de transporte, 39,5% pagam a tarifa integral, 37% utilizam a tarifa estudantil, 3,7% possuem isenção como pessoas com deficiência, 9,9% utilizam a tarifa social, 6,2% fazem uso da tarifa estudantil social e 3,7% têm acesso à isenção de idosos, garantida pela Lei Complementar Municipal N° 34/99.

### 4.1 TEMPO E CONFORTO

O conjunto de vivências com o transporte público coletivo do Sul da Ilha, relatadas nas entrevistas, evidenciou um tema comum a todos os entrevistados: o tempo empenhado nos deslocamentos. Os entrevistados relataram necessidade de se planejar com antecedência ao deslocamento, de precisar sair mais cedo para garantir a chegada no horário desejado, de perder entre 20 a 30 minutos ociosos por

estar no local antes do necessário, do tempo do deslocamento em si e do tempo de espera nos terminais de integração e pontos de ônibus.

Uma das entrevistadas relatou que gastava, com transporte público, cerca de uma hora para se deslocar de sua casa, no Pântano do Sul, até o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Santa Catarina, localizado na Avenida Mauro Ramos, no Centro. Durante quatro anos, enquanto cursava o técnico integrado ao ensino médio, percorreu esse trajeto diariamente, enfrentando um tempo ainda maior na volta, que variava entre uma hora e meia e duas horas. Para aproveitar melhor esse período, ela passou a resolver listas de exercícios e a realizar outras atividades escolares durante o percurso. Com bom humor, comenta: “Foi nessa época que eu comecei a gostar de ler”. O relato mostra as limitações do serviço de transporte público ofertado em Florianópolis, mas também as limitações dos ônibus em termos de tecnologia. Apesar de ser possível aproveitar o tempo para trabalhar e estudar no espaço interno do ônibus, certamente não é uma tarefa fácil, uma vez que a pessoa fica sujeita a sofrer do efeito de inércia veicular (frenagens e acelerações), além de efeitos da instabilidade das vias (buracos, lombadas etc.)<sup>17</sup>.

Paralelamente ao tempo despendido no transporte coletivo, se impõe a agilidade dos transportes privados: O deslocamento do Pântano do Sul até a UFSC leva, em média, 1 hora e 45 minutos de ônibus, enquanto de carro esse tempo é reduzido em aproximadamente uma hora. Do Morro das Pedras ao Itacorubi, o trajeto pode levar cerca de duas horas pela manhã no transporte público, mas de carro é percorrido em apenas 30 minutos. Mesmo em deslocamentos internos no Sul da ilha, há diferenças significativas: por exemplo, o trajeto da Costa de Cima até o Shopping Oka, na rodovia Francisco Magno Vieira, leva 40 minutos de ônibus, enquanto de moto é feito em apenas 15 minutos. Já para ir da Armação ao Porto da Lagoa, o tempo de viagem é de cerca de 1 hora e 30 minutos no transporte coletivo, enquanto de carro o mesmo percurso pode ser realizado em apenas 30 minutos. Todos esses trajetos são percorridos com frequência pelos entrevistados e os tempos estimados foram calculados considerando dias de "trânsito bom", ou seja,

---

<sup>17</sup> Os sistemas de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) podem oferecer diversas vantagens em comparação aos modos de transporte baseados no ônibus, como uma melhor microacessibilidade e conforto, maiores indicadores de atratividade e fidelização dos usuários, melhor eficiência energética, sendo consequentemente um modo de transporte mais sustentável. Além disso, apesar de apresentar um custo de implantação maior, a longo prazo os custos operacionais tendem a ser menores (Cocco, 2017).

sem chuvas, acidentes, proximidade de feriados ou eventos atípicos que possam impactar a fluidez do tráfego.

Os relatos dos entrevistados não representam apenas o tempo de deslocamento despendido no transporte, como descreve Cappellin (apud Miralles Guasch 2002, p. 31) ao refletir sobre o aumento da distância entre as residências e os locais de diversas atividades cotidianas no século 20: “Uma das consequências mais diretas que isso ocasionou foi o aumento da jornada de trabalho a partir da dilatação do tempo passado entre a casa e o trabalho; um tempo este que foi extraído em boa parte daquele destinado ao ócio”.

Ou seja, a duração dos deslocamentos diários impacta diretamente na quantidade de tempo disponível para que as pessoas atendam às suas necessidades pessoais, afetando, assim, as condições de saúde e bem-estar da população em geral. Nesse contexto, o tempo proporcionado pela escolha do automóvel individual – para aqueles que têm essa opção – significa maior disponibilidade para atividades não remuneradas, porém essenciais, como a prática de atividades físicas, lazer, ou aprimoramento educacional e técnico. Além de permitir a realização de mais atividades de interesse pessoal, esse tempo adicional proporciona maior calma e tranquilidade, em outros termos, há um salto qualitativo em suas interações espaciais. Muitas vezes, é a diferença entre uma refeição tranquila, poder se concentrar nos estudos em um ambiente sereno, ou dedicar mais tempo ao convívio com familiares, amigos e conhecidos, sem a pressão do estresse, como descreveu um dos entrevistados.

Os relatos mostram-se alinhados com os resultados da pesquisa online. Quando questionadas sobre quanto tempo gastam por dia da residência até o seu destino (Figura 4.1), a maior parcela dos respondentes afirmaram que o deslocamento durava entre 1 hora e 1 hora e meia. Em seguida, 30,1% disseram demorar entre 30 minutos à 1 horas, enquanto que 22,9% responderam realizar uma viagem mais longa, com duração entre 1 hora e meia e 2 horas. Já em relação à volta para casa, a maior parcela continuou precisando de 1 hora a 1 hora e meia, no entanto, o segundo grupo mais representativo passou a ser de pessoas que demoram entre 1 hora e meia e 2 horas, contra aqueles que precisam entre 30 minutos a 1 hora para voltar para casa.

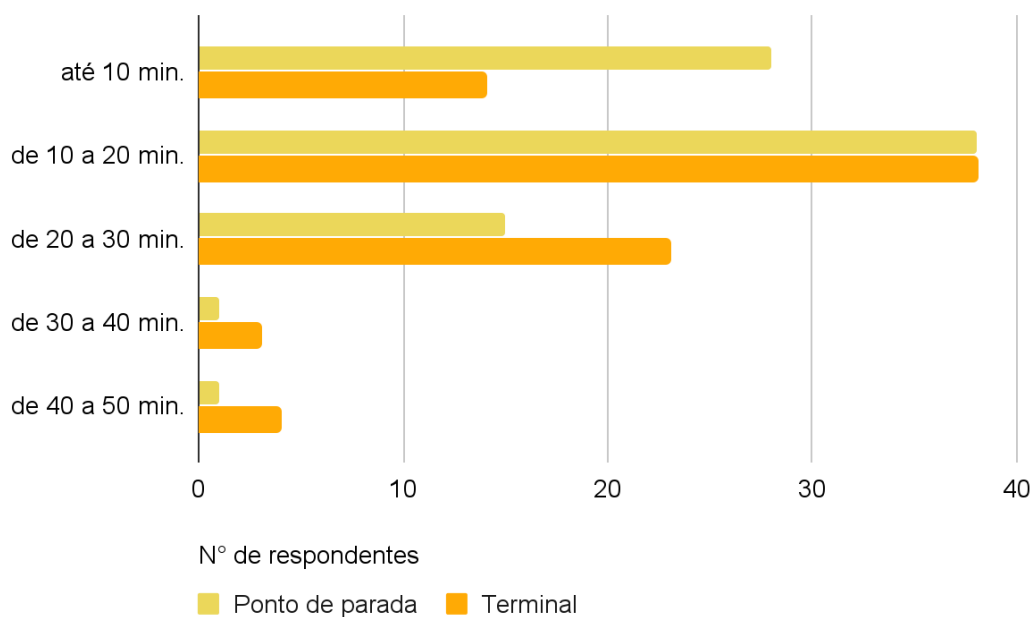
Figura 4.1 - Tempo de deslocamento: casa ao destino e retorno



Fonte: A autora, 2025.

Mais duas perguntas do questionário foram direcionadas diretamente a compreender o tempo despendido com o uso do sistema de transporte coletivo. Assim, além da duração do deslocamento em si, foram trazidos os temas da espera no ponto de parada e no terminal de integração (Figura 4.2).

Figura 4.2 - Tempo de espera em pontos de ônibus e terminais



Fonte: A autora, 2025.

O tempo de espera nos terminais de integração entre linhas parece ser, em média, maior do que o tempo de espera nos pontos de parada, uma vez que 47,2% das pessoas esperam entre 10 a 20 minutos, 29,2% de 20 a 30 minutos e 16,7% apenas 10 minutos, enquanto que em relação ao tempo aguardando nos pontos de parada, 43,8% dos respondentes afirmaram esperar de 10 a 20 minutos, 37% até 10 minutos e 17,8% entre 20 a 30 minutos. Ainda assim, é curiosa a representatividade

de pessoas que esperam entre 10 a 20 minutos e de 20 a 30 minutos uma vez que o Consórcio Fênix disponibiliza o aplicativo “Floripa no Ponto”, que compartilha a localização do ônibus com uma margem de erro de apenas 10 minutos. Sobre essa questão, os entrevistados relataram imprevisibilidades no aplicativo principalmente com tempos que “adiantam” ou em momentos de condições “atípicas” de trânsito, como em finais de semana, feriados e datas comemorativas (Carnaval, Ano Novo, Natal, entre outros). Em outras palavras, os atrasos recorrentes no sistema de transporte são decorrentes da falta de infraestrutura exclusiva para o transporte coletivo. Essa realidade relativiza o “ideário” que apresenta elementos de smart city como a solução para todos os dilemas urbanos. O problema demonstra que, por mais que a implementação de componentes software qualifiquem o sistema, continua sendo indispensável o investimento na infraestrutura física necessária para garantir a eficiência e a funcionalidade do transporte público.

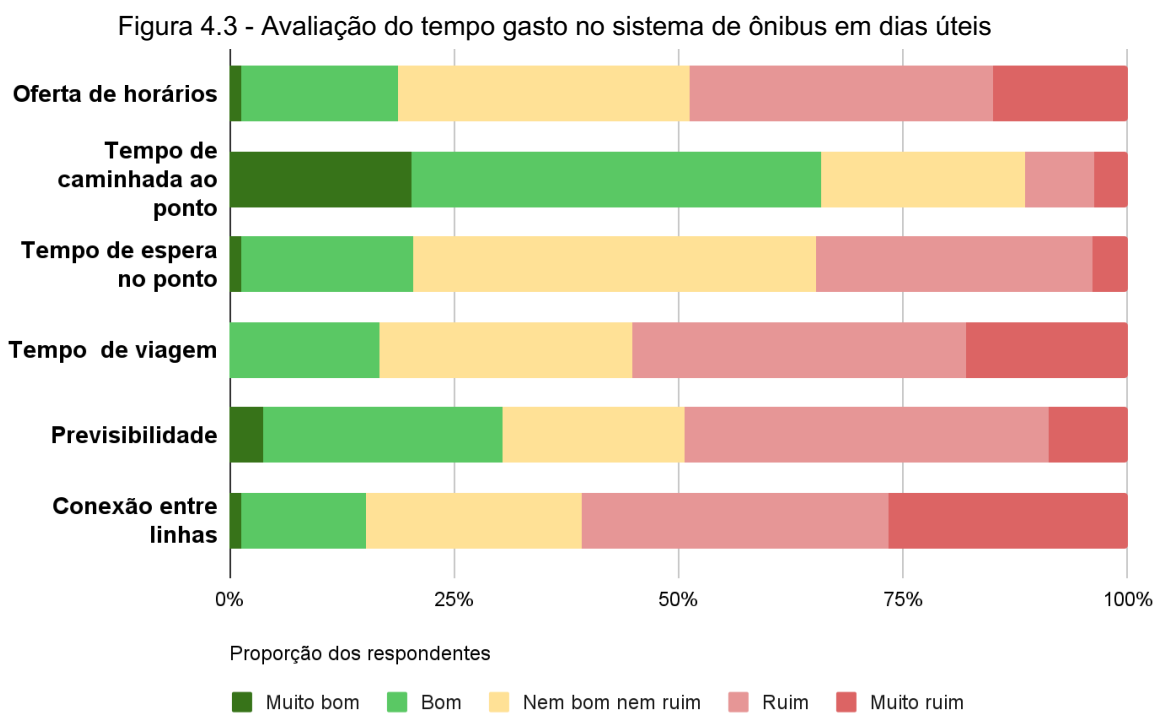
Também foram relatadas pelos entrevistados situações em que os ônibus não seguem a rota prevista, especialmente nos trechos finais de linhas ou no caso da Armação, em que eles precisam fazer um desvio na avenida Antônio Borges dos Santos até a Igreja Santana e São Joaquim, local onde os veículos conseguem fazer a volta e dar sequência com o trajeto. Quando são realizados eventos em frente à Igreja, os ônibus deixam de entrar no bairro pois ficam impossibilitados de fazer a volta, deixando uma parcela do bairro desassistida e por vezes, sem aviso prévio ou com apenas uma pequena indicação pelo aplicativo. Mais grave é quando o motorista, arbitrariamente, decide não entrar na Armação por justificativas como “o ônibus já estar muito cheio”, prejudicando tanto os usuários esperando no ponto de ônibus quanto os embarcados.

A duração da viagem a partir da experiência do usuário é um reflexo direto da frequência e distribuição dos horários das linhas, apresentados no capítulo anterior. Como foi demonstrado, os indicadores de referência beiram a definição de frequência razoável segundo Ferraz e Torres (2004), que deveria ser de até 30 minutos, mas para os usuários cotidianos esse limiar pende para um serviço de má qualidade, gerando frustração com o serviço. Não obstante utilizemos como balizador de qualidade, eficiência e eficácia alguns autores técnicos, não se pode perder de vista o significado que esses números e tabelas têm para o cotidiano das pessoas. A morfologia urbana de Florianópolis – e grande parte das cidades ao redor do mundo – faz com que as possibilidades de deslocamento influencia

diretamente nas possibilidades de interação social de um indivíduo, implicando no seu acesso à informação, formação, tratamentos de saúde oportunidades de trabalho e conseqüentemente, de renda, assim para atividades prazerosas e diversas de lazer. Em outras palavras, as condições de deslocamento entre um local e os outros determinam a possibilidade e a frequência com que as interações entre pessoas, instituições e serviços possam ocorrer no cotidiano da vida das cidades.

Apesar das tabelas de horários das linhas de ônibus que atendem o Sul da Ilha serem sincronizados entre si e com as linhas troncais, muitos usuários entrevistados relataram sentir um desencontro entre o tempo de chegada no terminal das linhas troncais com as do bairro, chegando poucos minutos depois da partida da linha desejada, o que aumenta percepção e os sentimentos negativos em relação à duração de viagem. A exceção para essa questão foi a linha troncal TICEN Direto, que, segundo os entrevistados, apresenta uma disponibilidade muito superior às demais.

A Figura 4.3 ilustra a percepção dos usuários em relação ao tempo despendido no sistema de transporte coletivo:

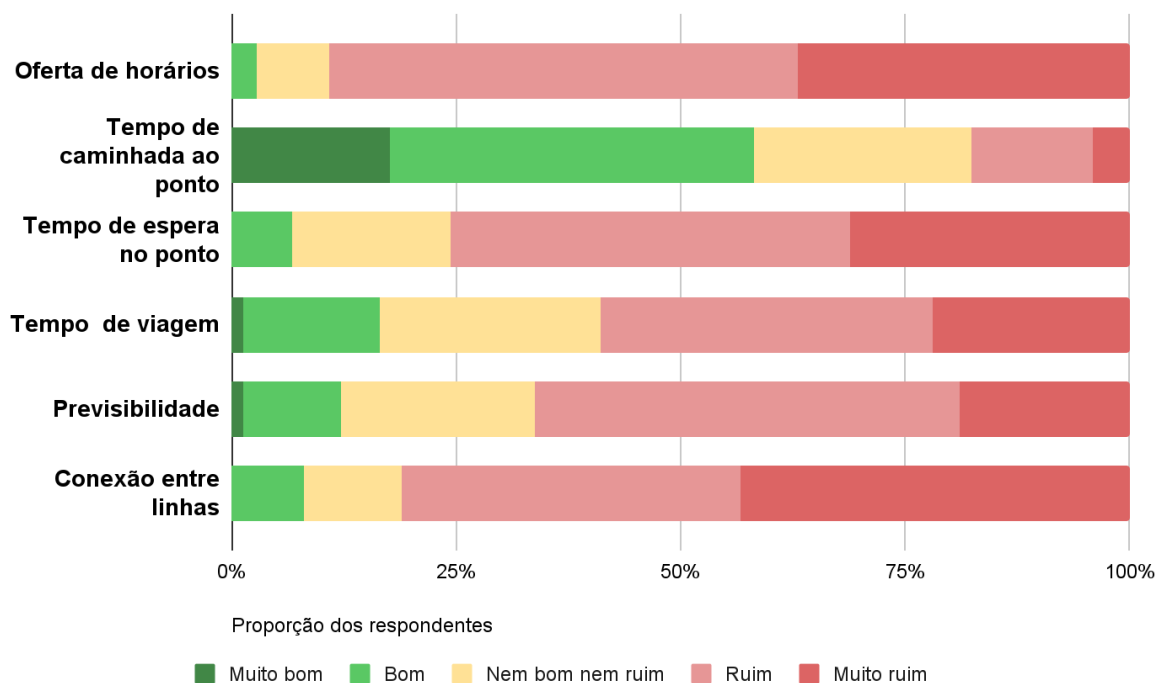


Fonte: A autora, 2025.

Corroborando com a análise da Figura 3.2, que demonstra a proximidade da área urbanizada com as linhas de ônibus, a maior parte das respostas em relação

ao tempo de caminhada até os pontos de ônibus foi positiva. As avaliações negativas ganham maior significância justamente em relação ao tempo total de deslocamento, de espera no ponto de parada e nos terminais de integração. Também são majoritariamente vistos com insatisfação os fatores que influenciam esse tempo, como a previsibilidade do sistema e a oferta de horários. Ao se observar os mesmos fatores em finais de semana, a predominância da avaliação negativa é evidente em relação a todas as perguntas, demonstrando o impacto da diminuição do serviço – apresentada no capítulo anterior – na opinião dos usuários.

Figura 4.4 - Avaliação do tempo gasto no sistema de ônibus em finais de semana



Fonte: A autora, 2025.

A diminuição da oferta em finais de semana parece ser ainda atrelada à uma lógica antiga do transporte coletivo. Segundo Miralles-Guasch (2002, p. 33-34), nas últimas décadas ocorreu uma mudança dos motivos que geram deslocamentos. Se antes eles eram relacionados principalmente ao acesso ao mundo do trabalho e complementarmente a serviços, hoje se torna necessário avaliar a existência de viagens estimuladas por “outras razões relacionadas com o aumento da produtividade, o incremento do consumo e a ampliação do tempo de lazer” (Cappelin apud Miralles-Guasch, 2002, p. 34).

Os deslocamentos casa-trabalho ou casa-estudo têm como característica a sua pendularidade, “uma vez que o trajeto é quase sempre o mesmo tanto em relação ao espaço quanto ao tempo” (Miralles-Guasch, 2002, p. 34), em outras palavras, as intenções de viagem nesses casos apresentam não apenas uma hora pré definida para ocorrer – antes do início do expediente e logo após o término do serviço – como também origens e destinos regulares. Esses atributos são vistos de forma positiva pelos operadores do transporte, uma vez que possibilitam a concentração de usuários em um número limitado de veículos, maximizando o rendimento do sistema. Assim, essas viagens entendidas como obrigatórias (Miralles-Guasch, 2002, p. 34) foram diferenciadas da mobilidade realizada com para outros fins, considerados menos importantes. Como aponta Miralles-Guasch, essa classificação é relativamente arbitrária, uma vez que existem outros deslocamentos com motivações igualmente necessárias – ou obrigatórios – como a compra de alimentos, levar e buscar os filhos na escola, idas ao médico, entre outros. O próprio deslocamento associado ao ócio de uma forma geral deve ser considerado neste sentido, pois ele participa - embora se contradiga com a lógica dos operadores de transporte público, acima analisada - dos saltos nas condições de reprodução social.

Com a vitória das lutas trabalhistas em diminuir a jornada de trabalho, observou-se nas cidades não a diminuição dos movimentos casa-trabalho ou casa-estudo, mas o crescimento da influência de outros fatores na demanda por mobilidade, algo que “afeta um número cada vez mais relevante de pessoas, que realizam atividades cada vez mais dispersas” (Miralles-Guasch, 2002, p. 35). Isto é, dispersas espacialmente e temporalmente.

No caso do Sul da Ilha, a diminuição da oferta de transporte coletivo nos finais de semana e feriados prejudica tanto as pessoas que realizam atividades de trabalho ou estudos nesses dias, quanto as que desejam aproveitar tais momentos para realizar outros compromissos, como pagar contas no banco, ir ao mercado, fazer compras ou mesmo para participar de atividades recreativas ou de descanso.

Adicionalmente, tal medida ignora a existência das praias como grande local de interesse de viagens de lazer. Sobre esse assunto, Waldir Gomes<sup>18</sup>, antigo proprietário da empresa Insular Transportes, principal operadora dos ônibus no Sul

---

<sup>18</sup> Fonte: GOMES, Waldir. Entrevista de pesquisa concedida em 2 de julho de 2024, em Florianópolis.

da Ilha, relata a impossibilidade de atender a essa por ser um movimento demasiadamente imprevisível, uma vez que é influenciado por dinâmicas climáticas que impactam principalmente no momento de início do deslocamento. Ou seja, em dias chuvosos ou nublados menos pessoas teriam a intenção de sair de casa, ao passo que, mesmo em dias de sol, uma chuva repentina de verão, por exemplo, poderia gerar uma necessidade súbita de deslocamento generalizada, a qual o sistema não estaria em condições de atender. Apesar de parecer realmente pouco razoável esperar que o transporte coletivo, sem reformas estruturais, seja capaz de absorver toda a demanda que é direcionada às praias, a diminuição de horários com certeza atende muito menos.

Ilustrando esse contexto, a Figura 4.5 apresenta o grande número de pessoas esperando no ponto de parada final da Armação, enquanto que a Figura 4.6 demonstra a lotação do ônibus Costa de Dentro, sentido TIRIO, logo após passar pelo ponto da Armação no domingo dia 9 de março, às três e meia da tarde, logo antes de começar uma tempestade. Já a Figura 4.7 mostra o engarrafamento composto majoritariamente de automóveis particulares, que nesse dia se estendia aproximadamente da rodovia Rozália Paulina Ferreira até a entrada do Parque da Lagoa do Peri, rota obrigatória para todos aqueles que desejam alcançar as localidades do Pântano do Sul, Armação, Costa de Dentro, Costa de Cima e a própria Lagoa do Peri.

Figura 4.5 - Concentração de pessoas no ponto final da Armação



Fonte: Autoria própria, 2025.

Figura 4.6 - Lotação do ônibus Costa de Dentro sentido TIRIO



Fonte: Autoria própria, 2025.

Figura 4.7 - Engarrafamento na rodovia Francisco Thomaz dos Santos



Fonte: autoria própria, 2025.

O resultado é que os veículos privados - motos e carros - conseguem ser mais eficientes em atender à necessidade imediata das pessoas: chegar ao seu destino. Ao analisar os resultados do questionário, observa-se que 93,6% dos respondentes acreditam que o deslocamento de carro é mais rápido do que de ônibus. Além disso, 51% afirmaram esperar muito tempo nos pontos de embarque e desembarque, enquanto 73% relataram longas esperas nos terminais de integração. Isso indica que os usuários percebem a duração do deslocamento como maior do que poderia ser, gerando insatisfação, especialmente quando os ônibus ficam

presos no trânsito causado por veículos particulares. “É uma humilhação”, concluiu uma das entrevistadas.

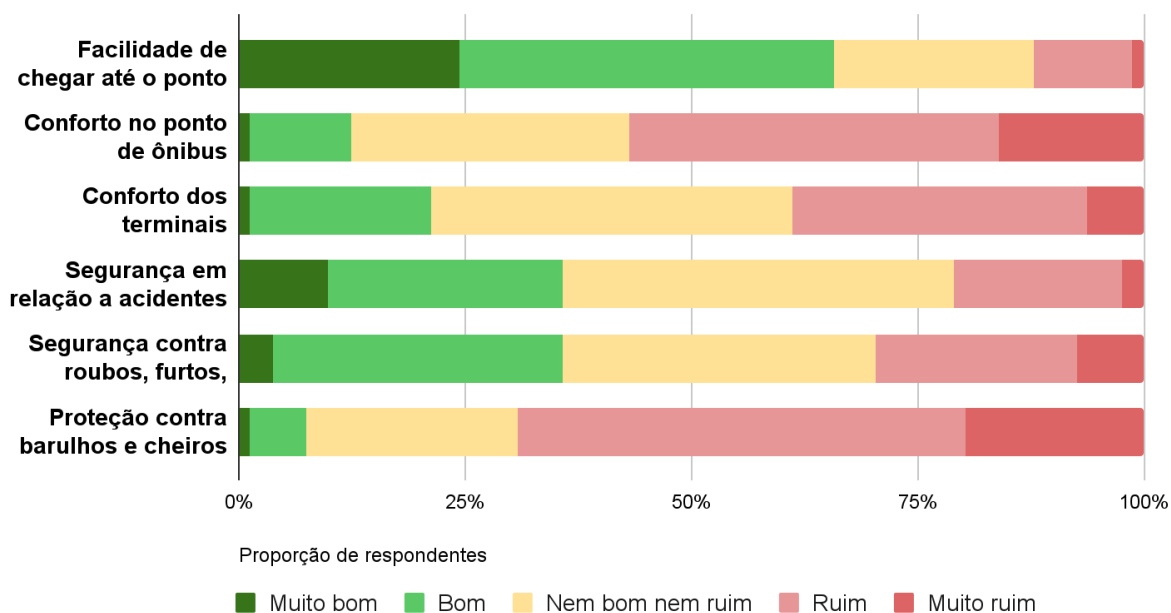
A insatisfação com o tempo passado do sistema de transporte coletivo pode também estar diretamente relacionada ao conforto, tanto ao longo da viagem quanto de espera nos pontos e terminais, entendendo-se que diversos aspectos afetam a experiência de deslocamento.

Em relação a esse assunto, Ferraz e Torres (2004, p. 105) descrevem que os principais aspectos que afetam a experiência do usuário do transporte por ônibus são: número e largura de portas<sup>19</sup>, largura do corredor, altura dos degraus das escadas (daí a importância de uma frota de ônibus *low entry*) e estado de conservação, sendo que os dois primeiros impactam principalmente na facilidade de locomoção no interior do veículo. Entretanto, dois elementos que foram descritos por Ferraz e Torres mas colocados em segundo plano apareceram nas entrevistas e nas respostas do questionário com destaque: o microambiente interno no veículo – como questões de temperatura, ventilação e nível de ruído – e a condução dos motoristas, o que joga luz sobre a importância não apenas de uma nova tecnologia ônibus (motores elétricos silenciosos, climatização interna), mas também de outros modais (VLTs, Light rails etc.) e nova infraestrutura (corredores exclusivos, vias férreas urbanas, terminais climatizados etc.). A Figura 4.8 ilustra essa questão ao demonstrar a avaliação dos usuários quanto a algumas dessas características do serviço atual..

---

<sup>19</sup> O Projeto Padron foi um plano de padronização de ônibus urbanos brasileiros, elaborado na década de 1970. Embora nunca tenha sido plenamente implementado, ele influenciou padrões e indicadores de qualidade no setor, sendo necessária a sua revisão e atualização para atender aos paradigmas contemporâneos de transporte coletivo.

Figura 4.8 - Percepção dos fatores de conforto

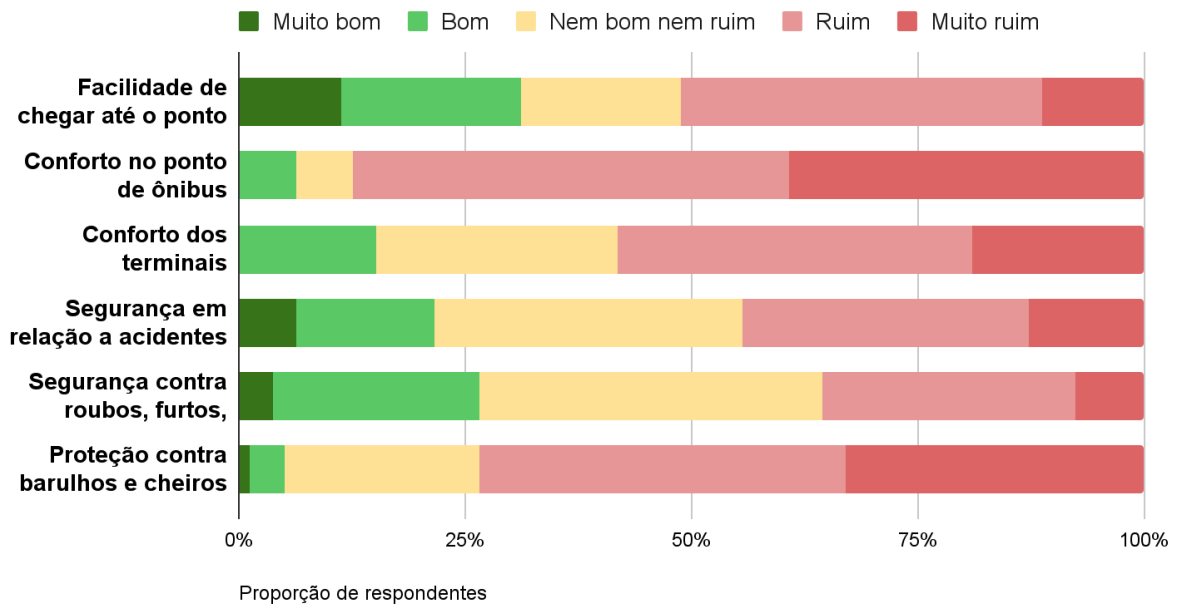


Fonte: A autora, 2025.

O conforto nos pontos de ônibus foi um dos aspectos mais criticados, tanto nas entrevistas quanto nas respostas do questionário, no qual trinta e três pessoas classificaram a espera como “ruim” e treze como “muito ruim” (Figura 4.8). Segundo Ferraz e Torres (2004, p. 106), as características mais importantes em relação aos pontos de parada são “sinalização adequada, calçadas com largura suficiente para os usuários que estão esperando e os pedestres que passam e existência de cobertura e bancos para sentar”. Ferraz e Torres especificam que a cobertura deve proteger as pessoas da chuva e do sol, sendo muito impactante na comodidade dos usuários. Entretanto, foi exatamente esse o ponto de direcionamento das críticas, o que permitiu uma compreensão mais qualitativa do problema.

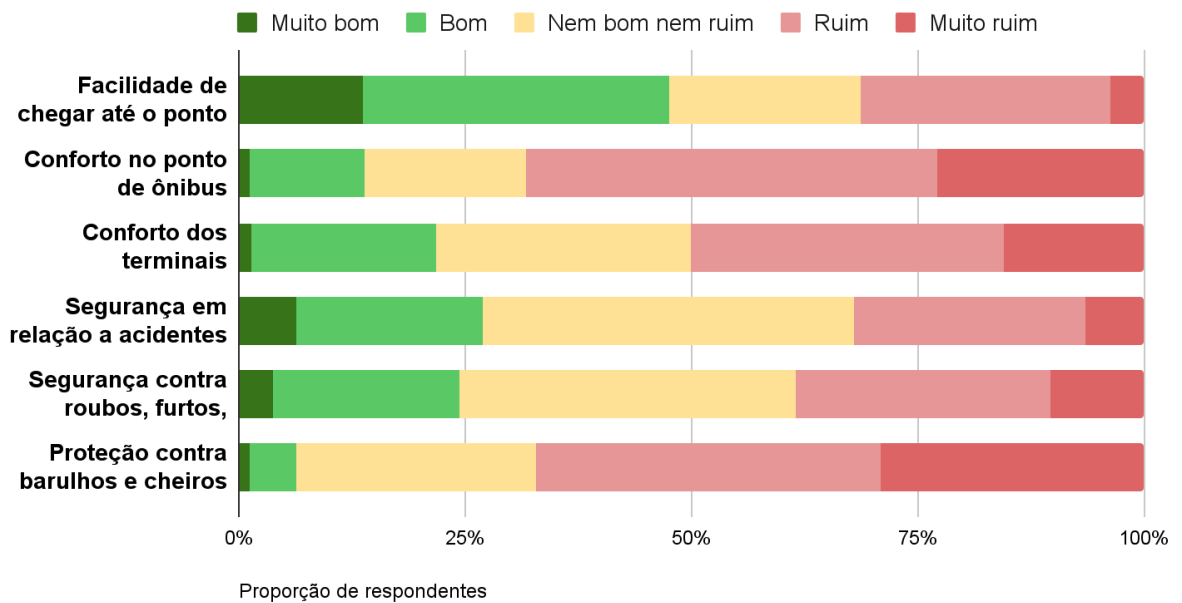
O padrão dos pontos de ônibus em Florianópolis conta com a combinação de um telhado estreito com um vidro atrás do banco que não protege do sol durante a manhã e nem durante a tarde, tornando a espera pelo ônibus desconfortável. Igualmente, nem o vidro nem o telhado conseguem manter os bancos dos pontos secos em dias de chuva, impossibilitando que os usuários aguardem sentados e demandando o uso de guarda-chuvas e capas. Não à toa, quando questionados em relação aos mesmos aspectos relacionados ao conforto em momentos de chuva ou em dias quentes, os resultados – apresentados nas Figuras 4.9 e 4.10 - demonstraram uma piora considerável na satisfação com o sistema, especialmente em relação ao conforto nos pontos de ônibus.

Figura 4.9 - Percepção dos fatores de conforto em dias de chuva



Fonte: A autora, 2025.

Figura 4.10 - Percepção dos fatores de conforto em dias muito quentes



Fonte: A autora, 2025.

Não foi encontrado nenhum levantamento das infraestruturas dos pontos de parada em Florianópolis, mas existem diversos pontos que ainda são indicados apenas por placas de sinalização. Nessas situações, em dias de chuva as pessoas precisam buscar abrigo em comércios próximos, que nem sempre existem. Aliás,

existem casos como o do ponto da rodovia Dr. Antônio Luiz Moura Gonzaga, Figura 4.11, que não conta nem com abrigo nem com calçada, sendo especialmente emblemático por estar localizado diretamente em uma ciclofaixa. Por esse motivo, a Figura 4.11 também demonstra dois senhores idosos que se abrigam atrás do muro para evitar tomar sol enquanto esperam pelo transporte coletivo.

Figura 4.11 - Ponto na Rodovia Dr. Antônio Luiz Moura Gonzaga



Fonte: Google Street View, 2023 | Autoria própria, 2024.

A ausência de calçadas, tanto no ponto de parada quanto no trajeto, impactam na possibilidade das pessoas acessarem o sistema e até o próprio veículo, não sendo apenas uma questão de comodidade. Apesar da facilidade de chegar ao ponto de ônibus ter aparecido como um dos aspectos avaliados de forma mais positiva, isso provavelmente se deve à boa cobertura das linhas aliada ao perfil dos respondentes da pesquisa, em geral, jovens sem dificuldades de locomoção. Muitas das vias no Sul da Ilha são deficitárias em infraestruturas peatonais e não contam com calçadas caminháveis, especialmente as rodovias por onde passam a maior parte das rotas de transporte coletivo, onde os pedestres precisam compartilhar o acostamento com bicicletas para chegar até o ponto. Assim, a Figura 4.12 demonstra um ponto de parada na rodovia Francisco Magno Vieira sem conectividade peatonal e com baixa visibilidade da via.

Figura 4.12 - Ponto de ônibus na rodovia Francisco Magno Vieira



Fonte: Autoria própria, 2025.

Outro aspecto em relação à carência de calçadas é o próprio embarque e desembarque no veículo, uma vez que o primeiro degrau é muito alto<sup>17</sup>, dificultando a subida de pessoas mais idosas ou com dificuldade de locomoção e possibilitando a ocorrência de acidentes durante a descida. Não à toa, um dos entrevistados relatou usar o transporte coletivo em todos os seus trajetos longos, a única exceção é quando precisa se deslocar para acompanhar a mãe a exames e consultas, optando pelos carros de aplicativo.

Outra questão relevante relacionada ao conforto é a exposição a ruídos e odores gerados pelo ônibus, avaliada no questionário como “ruim” por 40 pessoas e como “muito ruim” por 16, sendo o fator com a avaliação mais negativa. Esse é um problema que afeta tanto o deslocamento propriamente dito quanto o tempo de espera nos pontos, onde os usuários são expostos aos poluentes expelidos pelos veículos pesados e outros ônibus que passam na via. Já dentro do ônibus, essa questão parece estar associada à percepção do usuário de que os veículos do Sul da Ilha, em comparação com os que atendem bairros como Centro e Trindade, são mais velhos e apresentam sinais mais evidentes de desgaste, como portas ruidosas, odor desagradável e excesso de trepidação ao passar por lombadas, entre outros<sup>20</sup>.

O desconforto dentro do veículo fica pior com a falta de sistema de controle de temperatura. Das linhas que chegam e saem do Terminal de Integração do Rio Tavares, poucas contam com ar-condicionado em alguns dos veículos. Para os

---

<sup>20</sup> Fonte: MORADOR ANÔNIMO DA REGIÃO ADMINISTRATIVA DO SUL DA ILHA. Entrevista concedida a Maria Luisa Spricigo Vieira. Florianópolis, 2025.

usuários essa é uma questão muito relevante para o conforto da viagem, que frequentemente dura mais de uma hora. Essa problemática se torna ainda mais relevante em dias de chuva, quando as pessoas fecham a janela do ônibus e ele fica abafado e com mau odor.

A lotação dos veículos, que ocorre principalmente nos horários de pico durante a semana e nos sábados e domingos, devido à redução de horários, é outro fator relevante. Uma das entrevistadas vai todos os dias pela manhã em direção ao trevo do Erasmus - onde consegue encontrar uma colega com a qual vão juntas de carro para o trabalho - e relata: “mesmo morando perto do início da linha, nunca consigo ir sentada, sempre que posso, tento pedir uma carona, porque chego mais rápido e vou sentada no ar-condicionado”. Atualmente, ela busca condições financeiras para adquirir um veículo particular.

É relevante notar que o problema da lotação dos veículos tem se tornado mais frequente, mesmo em dias de semana. Como foi levantado no primeiro capítulo, a população no Sul da Ilha tem crescido e o aumento da lotação vem sendo percebido pelos usuários de transporte coletivo<sup>21</sup>, especialmente após a pandemia. Paralelamente, não parece ter ocorrido um investimento em melhorias sensíveis aos usuários, que atraia uma parcela maior desses novos habitantes ao sistema.

Uma última questão em relação ao conforto percebida durante as entrevistas foi a relação entre os passageiros de ônibus e os motoristas. Como coloca Ferraz e Torres (2004, p. 100), as atividades de capacitação dos funcionários e conscientização da importância individual de suas tarefas para a qualidade e eficiência do sistema são fundamentais, uma vez que, de fato, impactam diretamente no serviço e na percepção dos usuários. Assim, quando os passageiros sentem que a condução do motorista é brusca, com velocidades altas especialmente em curvas e com freadas e acelerações súbitas, eles se sentem menos seguros.

Ao mesmo tempo, quando os relatos e reclamações referentes a esse tema se acumulam, será que é possível culpabilizar as ações individuais de certos motoristas? Ou mesmo a falta de capacitação dos funcionários por parte da empresa? É certo que não existe uma única causa para a conduta pouco cordial de alguns funcionários e que essas também são questões a serem consideradas, mas trabalhar em meio a engarrafamentos constantes e com ônibus lotados também são

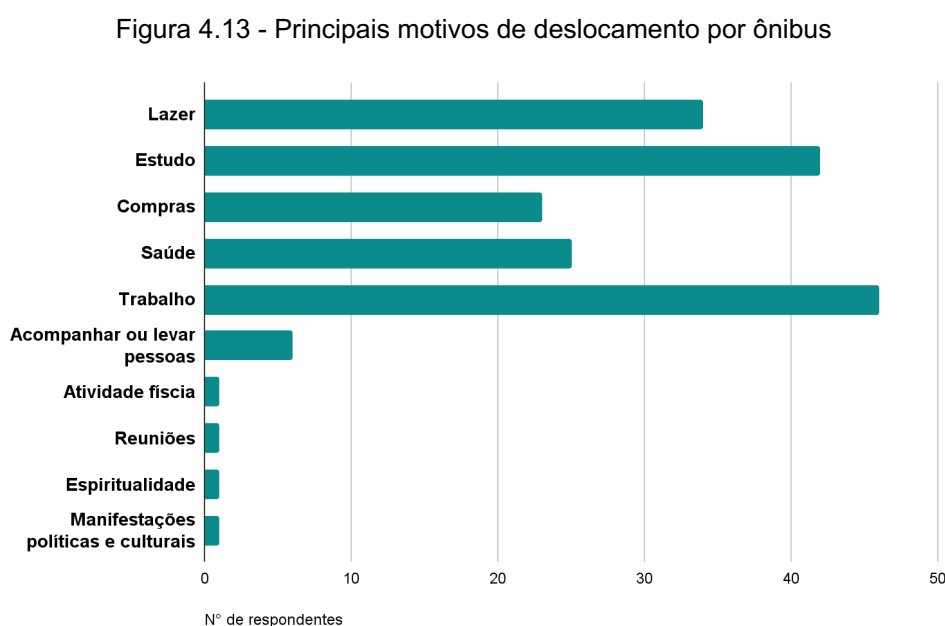
---

<sup>21</sup> Fonte: MORADOR ANÔNIMO DA REGIÃO ADMINISTRATIVA DO SUL DA ILHA. Entrevista concedida a Maria Luisa Spricigo Vieira. Florianópolis, 2025.

fatores de estresse cumulativo, especialmente se considerarmos que atualmente a maior parte das linhas não conta com um funcionário desempenhando o papel de cobrador. Assim, muitas vezes o motorista precisa, além de dirigir, dar o troco para passagens pagas em dinheiro, resolver conflitos internos ao ônibus lotado, observar se os passageiros já desembarcaram, tirar dúvidas dos usuários entre outros afazeres, aumentando a sua carga de responsabilidades.

## 4.2 MOTIVOS E DESTINOS

A maior parte dos respondentes (61%) afirmou usar o sistema de ônibus principalmente de segunda à sexta, enquanto que 11% optam por esse meio de transporte principalmente nos finais de semana. Ainda, 28% afirmaram utilizar o sistema a semana inteira. Tal resultado dialoga com o Figura 4.13, uma vez que os principais motivos de deslocamento foram trabalho e estudo, destinos que geralmente resultam em viagens pendulares.

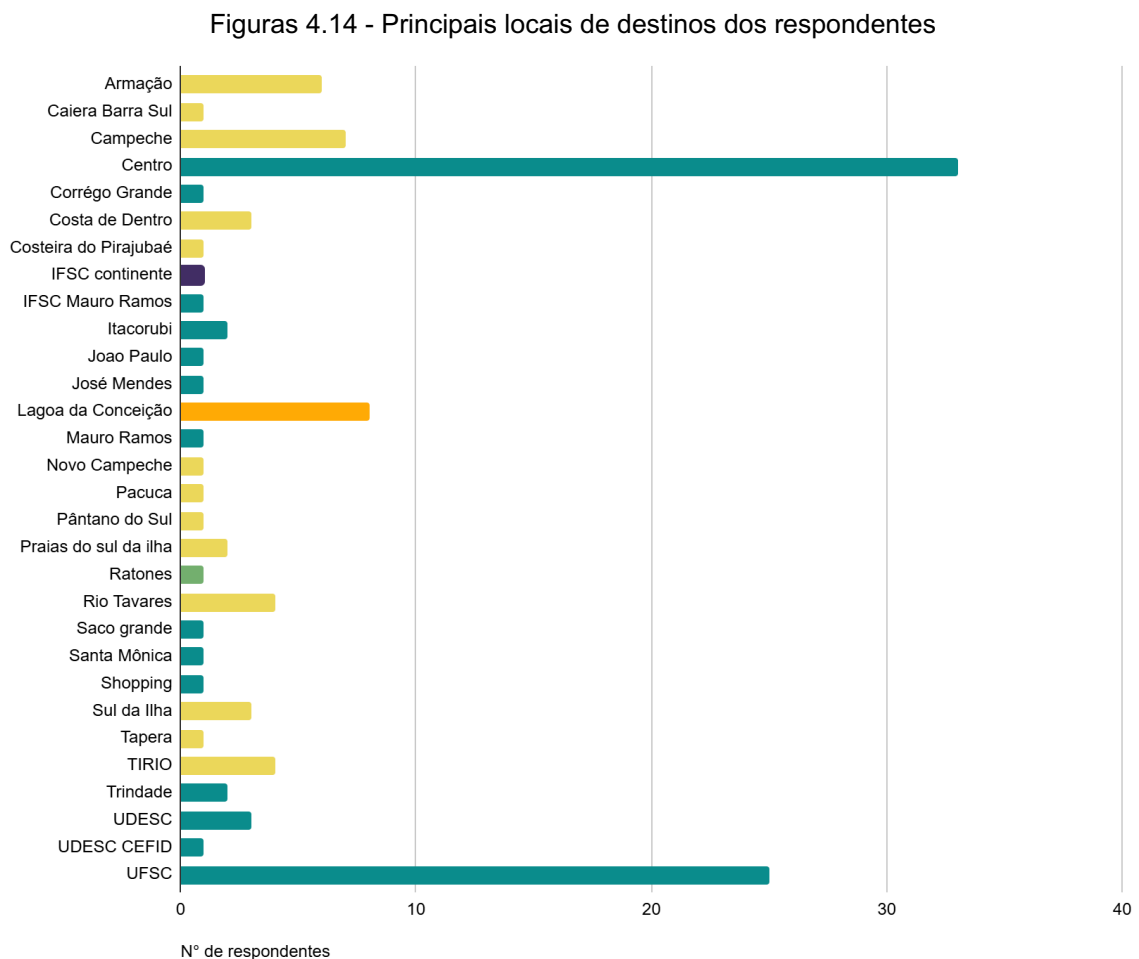


Fonte: Autoria própria, 2025.

Entretanto, os resultados também demonstram o uso significativo do transporte coletivo com objetivo de lazer, seguido de perto pelas viagens realizadas por motivo de saúde e compras. Isso reforça a relevância que as praias, cachoeiras, lagoas e outras áreas voltadas ao divertimento, descanso e entretenimento nas

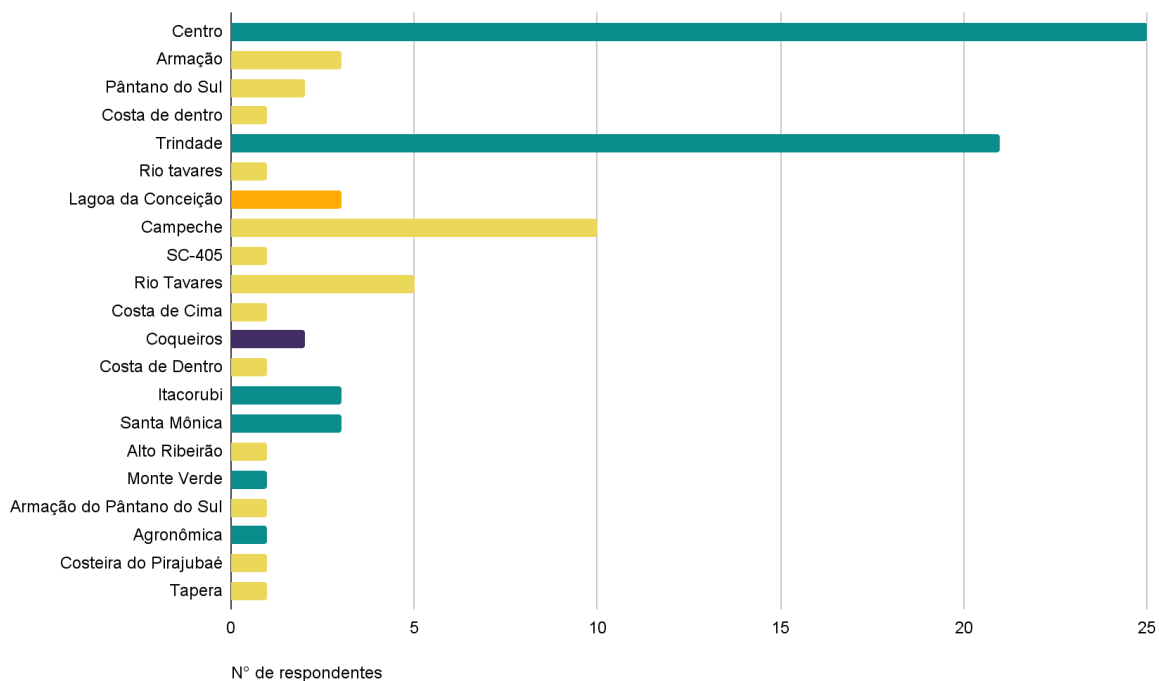
dinâmicas locais de mobilidade e endossando a importância que o sistema de ônibus seja capaz de promover as interações espaciais além das “obrigatórias”.

Alinhado com os dados obtidos na pesquisa online em relação aos motivos de deslocamento e aos destinos, as respostas das entrevistas demonstraram uma forte prevalência da interação entre o Sul e o Centro, uma vez que não apenas todos os entrevistados tinham alguma conexão com a Região Administrativa Central, especialmente por motivos de estudo, como o sistema de transporte coletivo privilegia essa conexão através da maior oferta de linhas e horários ligando as duas regiões. Esse aspecto fica bem representado nos resultados do questionário online, ilustrados nas Figuras 4.14 e 4.15, que apresentam os principais destinos dos entrevistados, o primeiro em relação a locais mais específicos e o segundo de forma mais generalizada, por bairro.



Fonte: A autora, 2025.

Figura 4.15 - Principais bairros de destino dos respondentes



Fonte: A autora, 2025.

Em parte, esses resultados são decorrentes da amostra de respondentes ter abrangido, não intencionalmente, muitos jovens e estudantes. Ao mesmo tempo, o Centro oferece maior diversidade de escolas de ensino fundamental e médio, além do Sul da Ilha não contar com nenhuma instituição de ensino superior ou técnico. Conseqüentemente, a região é dependente da área central para acesso a esses equipamentos, especialmente para além do ensino básico.

Além disso, por muito tempo a área central concentra a quase totalidade de comércios mais específicos, atendimentos de saúde especializados, lotéricas, bancos, edifícios institucionais e shoppings. Atualmente, essa demanda por serviços terciários é parcialmente atendida no Campeche ou pelos estabelecimentos e plataformas online, entretanto o Centro continua sendo a área com maior diversidade de serviços e conseqüentemente um destino mais frequente das intenções de viagem.

Ao mesmo tempo em que a maior oferta de transporte coletivo direcionado ao Centro busca atender à uma demanda existente, ela também direciona as intenções de viagem, por vezes, em detrimento de uma área que seria objetivamente mais próxima, porém que, devido à logística dos transportes, demandaria um tempo maior para ser acessada, ou seja, “a acessibilidade não depende mais exclusivamente das

unidades temporais e espaciais, mas é determinada pelos percursos e pelas velocidades desses meios de transporte” (Miralles-Guasch, 2002, p. 44, tradução livre da autora).

Em outras palavras, a organização atual das linhas - ligadas à logística da empresa - e as frequências do serviço buscam atender à principal demanda: sentido bairro-centro. Entretanto, ela acaba sendo pouco eficiente para as conexões entre os bairros do Sul, ou mesmo com outras regiões como o Leste da Ilha ou mesmo outros bairros da área central, porém afastados do núcleo histórico, como a Trindade. Noutras palavras, as linhas circulando entre os bairros poderiam estimular dinâmicas de proximidade urbana (Miralles-Guasch; Marquet-Sardá, 2013), mas não o fazem.

Um exemplo muito evidente é a comparação entre as linhas troncais que conectam o TIRIO aos outros terminais de integração. Enquanto a conexão com o TICEN é feita de forma quase constante ao longo de todo o dia por uma linha sem paradas, com o TITRI ou com o TILAG ela é muito menos frequente, com períodos de oferta considerados ruins segundo os critérios de Ferraz e Torres (2004), especialmente nos momentos entre picos e nos finais de semana. O mesmo acontece em relação à baixa frequência das linhas que atendem aos bairros do Sul, agravada pela necessidade de se fazer baldeação.

Assim, os bairros do Sul da Ilha permanecem em uma dinâmica antiga, de forte dependência da área central e desconexão entre si, o que novamente remete à priorização das viagens obrigatórias em detrimento das demais. Esse cenário caracteriza um contexto problemático, pois, além de promover a concentração das intenções de viagem em direção à área central, o que resulta na aglomeração dos fluxos de deslocamento, também dificulta o acesso entre os demais distritos e núcleos urbanos. Consequentemente, até mesmo os equipamentos ou centralidades localizados dentro da própria região tornam-se de difícil acesso para seus residentes.

Um exemplo emblemático disso é o caso da UPA Sul, que até 2024 estava situada ao lado do TIRIO e, atualmente, faz parte do mesmo complexo de saúde do Multi Hospital, localizado na Tapera. A logística atual exige a realização de pelo menos uma baldeação a partir de qualquer um dos outros distritos do Sul da Ilha – Ribeirão da Ilha, Pântano do Sul e Campeche – para alcançar a UPA, além disso as

linhas que atendem o equipamento de saúde apresentam horários de baixa oferta, com intervalos superiores a 30 minutos.

Outro caso é a ocorrência de jogos e eventos na Ressacada, que geram muito trânsito nas rotas de acesso à Tapera e na Via Expressa Sul, como demonstrado a Figura 4.16, apresenta a seguir, registrada em um dia de jogo entre o Avaí e o Figueira.

Figura 4.16 - Via Expressa Sul em dia de jogo entre os times Avaí e Figueirense.



Fonte: autoria própria.

Um aspecto que não havia sido antecipado e que conseqüentemente não apareceu nos questionários foi o quão jovens os entrevistados começaram a usar o transporte coletivo, ainda no ensino fundamental. Quatro dos jovens entrevistados relataram ter começado a andar de ônibus sozinhos em torno dos oito anos de idade, fazendo o trajeto da escola até a casa e vice-versa.

As características da Região Administrativa do Sul da Ilha que possibilitaram o uso do transporte coletivo por crianças parecem estar relacionadas aos aspectos de uso e ocupação do território. A pequena população promovia uma sensação de segurança e de familiaridade entre os moradores, ao mesmo tempo que a existência de uma escola próxima possibilitava um deslocamento relativamente rápido e simples, como descreveu uma das entrevistadas sobre o trajeto: “era uma linha reta, (...) precisava só saber certinho o ponto para descer”.

Para os entrevistados, o uso do transporte coletivo seguiu ainda por muitos anos, mesmo após a maioridade. Em parte, essa hesitação em adotar outro modo de transporte é proveniente do alto custo inicial e de operação dos veículos particulares, uma vez que a maior parte dos respondentes afirmaram usar o

transporte coletivo por ele ser uma alternativa economicamente mais viável de deslocamento. Entretanto, o aumento constante no preço das passagens faz com que essa diferença se torne cada vez menos significativa, de modo que, ao comparar o custo de ir de ônibus com o de moto, as motocicletas se mostram mais vantajosas, desconsiderando o custo de aquisição<sup>22</sup>.

Ao mesmo tempo, tanto nas entrevistas quanto nas respostas do questionário online as pessoas afirmaram gostar de andar de ônibus “quando ele funciona”. Em outras palavras, nos horários e dias em que o transporte coletivo atende às necessidades dos usuários ele é relativamente bom, embora com algumas ressalvas quanto ao conforto. Essa questão pode ser avaliada desde os relatos do uso na infância, quando o ônibus promovia a sensação de independência, liberdade e da alegria em poder se deslocar na companhia de amigos e sem a presença dos pais. Atualmente, o transporte coletivo persiste como uma oportunidade deslocamentos mais humanos, que promove a maior interação entre os moradores do bairro e outras pessoas, além de ser visto conscientemente como uma solução mais eficiente para a mobilidade, uma vez que representa uma opção mais segura, mais sustentável e que promove o melhor aproveitamento do espaço urbano.

Conseqüentemente, a chave do problema parece residir no fato de que o cotidiano da vida urbana demanda, como coloca Miralles-Guasch (2002), uma diversidade de destinos em múltiplos momentos do dia. Assim, o acúmulo de frustrações quanto ao tempo e às dificuldades de deslocamento, a falta de infraestruturas essenciais de bem-estar e atendimento e a sensação de estagnação da qualidade do sistema extenua os usuários e os leva a buscar outras soluções. Porém, a preferência pelo transporte individual não está ligada a qualidades inerentes ao mesmo, mas sim no resultado de investimentos sucessivos ao longo das décadas nesse modal em detrimento dos demais meios de deslocamento. O comentário de um dos respondentes resume:

“Gostaria muito de poder me deslocar de ônibus em vez de dirigir meu carro. Se o sistema fosse eficiente, seria mais barato, mais rápido e teria menos carro atulhando o trânsito da cidade. Mas nesse atual sistema

---

<sup>22</sup> Fonte: MORADOR ANÔNIMO DA REGIÃO ADMINISTRATIVA DO SUL DA ILHA. Entrevista concedida a Maria Luisa Spricigo Vieira. Florianópolis, 2025.

totalmente desintegrado e inseguro é inviável o deslocamento pelo meio de transporte coletivo, infelizmente.”

O questionamento de como atrair as pessoas que usam carros e motos para o sistema de transporte coletivo é frequentemente pauta nas discussões e debates sobre o sistema. Paralelamente, é interessante refletir que o transporte coletivo é geralmente o primeiro meio de locomoção motorizada das pessoas que vivem em áreas urbanas, ou seja, são introduzidas ainda jovens ao sistema. Entretanto, em vez dessa dinâmica torná-las usuárias convictos do sistema, a falta de qualidade as direciona para os veículos particulares, resultando na diminuição progressiva dos adeptos ao transporte coletivo.

## 5 CONCLUSÕES

Este Trabalho de Conclusão de Curso buscou compreender quais as principais contradições entre a demanda por mobilidade e acessibilidade na Região Administrativa do Sul da Ilha e a oferta dos serviços de transporte coletivo.

Observou-se que existe uma forte demanda por mobilidade na região, que de segunda à sexta se direciona majoritariamente em direção à Região Administrativa Central. Entretanto, em sábados, domingos e feriados ocorre uma mudança nas atividades realizadas pela população, que volta as suas intenções de viagem do Centro em direção às praias e demais localidades de lazer, dentre as quais muitas encontram-se localizadas na Região Administrativa do Sul da Ilha.

A análise histórica da formação socioespacial da região e da evolução do transporte coletivo evidenciou a escassa iniciativa do poder público em considerar o sistema de mobilidade como um elemento indissociável do planejamento e da ocupação territorial, delegando a sua gestão aos interesses de empresas privadas. Esse afastamento do transporte das políticas públicas resultou em morosidade na adoção de novas tecnologias e na implementação de melhores infraestruturas ou novos modais, fazendo com que a qualificação do sistema se limitasse à atualização de tecnologias, como novos veículos, motores e chassis, melhores sistemas de manutenção dos carros, emprego de logística corporativa para a gestão de frota, roteirização e pessoal e administração dos funcionários.

Dessa forma, o sistema de transporte coletivo atualmente não apresenta características competitivas em relação ao tempo de deslocamento, ao conforto ou, em alguns casos, sequer ao custo, quando comparado aos automóveis particulares, representando um peso das rotinas dos seus usuários.

Paralelamente, o número de residentes de Florianópolis vêm crescendo continuamente e o Sul da Ilha é cada vez mais relevante para a demografia municipal, entretanto, a precária oferta de transporte público coletivo empurra esses novos moradores em direção às soluções de mobilidade individuais. Dessa forma, apesar de uma parte significativa da população ter no sistema de ônibus o seu principal meio de locomoção, uma parcela cada vez mais significativa desses usuários busca por outras alternativas, seja evitando se deslocar e priorizando oportunidades de trabalho, estudo e lazer nas proximidades da moradia, seja aderindo aos veículos privados.

Ao mesmo tempo, o adensamento populacional e a expansão urbana acirram as disputas espaciais, tanto dentro da cidade quanto entre as áreas antropizadas e os espaços naturais. Nesse contexto, a quantidade excessiva de espaço destinado à circulação e ao estacionamento de meios individuais de deslocamento torna-se evidente, representando áreas valiosas que poderiam ser redirecionadas para a convivência entre as pessoas, para infraestruturas essenciais — como equipamentos educacionais, de saúde, de assistência social ou voltados à prática de atividades físicas —, para edificações economicamente ativas — como comércio e serviços —, para áreas de preservação ambiental e ecológica e, principalmente, para a qualificação dos demais modais de deslocamento, como os coletivos, pedonais e cicloviários.

É vasta a produção acadêmica, institucional e o embasamento legal que destaca o transporte coletivo como a modalidade mais sustentável de deslocamento e a mais racional em termos de investimentos públicos. No entanto, ainda é incipiente a atuação da gestão municipal de Florianópolis na atualização de suas políticas e investimentos relacionados a esse tema. Tem se tornando cada vez mais evidente que a mobilidade precisa ser reconhecida como um elemento central das políticas de desenvolvimento urbano, integrando-se de forma estratégica ao planejamento da cidade.

Para isso, é preciso abandonar a lógica de um transporte público baseada na concepção de viagens “obrigatórias” ou “não obrigatórias” e adotar uma visão que compreenda o transporte como parte integrante do cotidiano das pessoas. Ao limitar o transporte coletivo às viagens de ida e volta do trabalho ou estudo, mantém-se uma abordagem ultrapassada. Embora essa estratégia possa parecer economicamente mais viável a curto prazo, por concentrar os investimentos em trajetos de maior fluxo e retorno financeiro garantido, ela se mostra insustentável a longo prazo, uma vez que a incapacidade do sistema em atender às diversas demandas da vida cotidiana acaba por incentivar a migração dos usuários para outros meios de locomoção, comprometendo a eficácia do transporte público em um ciclo vicioso.

O desprendimento do foco do transporte coletivo nas viagens regulares implica em uma maior flexibilidade do sistema, que deve buscar atender de forma dinâmica as características diversas das demandas por mobilidade presentes na vida urbana. Em outras palavras, devem-se elaborar estudos e projetos que

atendam às características dos deslocamentos realizados em finais de semana, compreendendo que elas apresentam particularidades em relação às dos dias úteis para além de simplesmente terem menor intensidade. Além disso, é extremamente grave a completa extinção de horários aos domingos, como ocorre na Costa de Cima.

A flexibilização e maior adaptação do sistema é válida também aos eventos ocasionais e períodos do ano em que influenciam os deslocamentos na cidade. Shows musicais, eventos esportivos, períodos de férias, feriados e datas comemorativas – como Natal, Ano Novo, Dia das Crianças, Carnaval, entre outros – fazem parte da vida nas cidades e são relativamente previsíveis. Consequentemente, é possível que a Gestão Municipal prepare-se em conjunto com o Consórcio Fênix para oferecer alternativas aos automóveis individuais através da conformação do transporte coletivo a essas ocasiões.

Outra demanda por mobilidade que o transporte coletivo tem dificuldade de absorver é a população flutuante gerada por visitantes, especialmente nos meses de dezembro e janeiro. Apesar do SIM contar com um cartão para os turistas, que possibilita a integração modal para as pessoas que não são residentes de Florianópolis, existem poucas políticas específicas para esses passageiros. Falta informações e atendimento em pontos estratégicos, como o Aeroporto Internacional, na Rodoviária ou nos próprios hotéis de como adquirir o cartão, como usar o sistema, etc. Além disso, a lógica do sistema, baseada no atendimento das viagens casa - trabalho ou casa - estudo, não atende aos interesses dessa parcela de possíveis usuários.

Nesse contexto, é igualmente fundamental que o transporte coletivo possibilite o ganho de tempo para seus usuários em relação aos automóveis individuais. Para isso, é essencial que ele adquira centralidade nos investimentos voltados à mobilidade, buscando não apenas novas soluções tecnológicas e modais, mas também aprimorando o sistema de ônibus.

Nesse ponto, por mais que sejam indispensáveis revisões estruturais do transporte coletivo, como a implementação de vias exclusivas e a instituição de um BRT, de fato, alguns dos problemas poderiam ser atenuados por medidas como a revisão da logística de frequência e dos trajetos, assim como obras pontuais em pontos estratégicos – tanto em locais que os veículos têm dificuldade de manobrar,

atrasando o percurso e criando um transporte para o trânsito em geral, quanto em gargalos de maior congestionamento.

Um exemplo emblemático é o ponto em frente à Igreja Santana e São Joaquim, na Armação do Pântano do Sul. Outro ponto relevante que deveria ser estudado é o acesso ao Parque da Lagoa do Peri, que nos finais de semana consistentemente apresenta congestionamentos. Poderia ser estudado, por exemplo, um trecho de via exclusiva de ônibus usando o espaço de acostamento, hoje usado como estacionamento irregular para veículos privados. Medidas assim, de adaptação e qualificação da infraestrutura poderiam ser estudadas para diversos pontos do Sul da Ilha.

Ao mesmo tempo que a baixa densidade populacional e a grande quantidade de vazios urbanos representam, hoje, um desafio ao transporte coletivo, elas também representam uma maior facilidade de planejamento e intervenção, melhorando as perspectivas futuras da região. Caso o desenvolvimento urbano continue a tendência atual de baixo planejamento e intervenção estatal, que consente com a ocupação desorganizada do território, com o crescimento no número de condomínios fechados e com a permanência das servidões com baixa conectividade, o prognóstico da mobilidade no Sul da Ilha só tende a piorar.

Além da redução da duração da viagem, é crucial que o tempo passado no sistema — seja nos terminais de integração, nos pontos de parada ou dentro dos próprios veículos — ofereça condições mais dignas aos passageiros. É imprescindível que o número de veículos com ar-condicionado aumente, uma vez que o aquecimento global exige adaptação a temperaturas cada vez mais elevadas e ondas de calor mais frequentes. Na mesma linha, é fundamental que os pontos de ônibus proporcionem, de fato, abrigo adequado contra os raios solares e a chuva, garantindo condições mínimas de conforto e segurança aos usuários.

A qualificação dos pontos de parada deve também ser associada às demandas específicas das áreas de atendimento, considerando os locais com maior concentração de usuários. No caso do Sul da Ilha, com certeza pontos que atendem às praias, ao Parque da Lagoa do Peri e às escolas têm demanda por maior infraestrutura, uma vez que atendem uma grande quantidade de usuários do transporte coletivo.

Em resumo, falta para os usuários indicações por parte dos responsáveis pelo funcionamento do sistema de transporte coletivo, no caso, as empresas que

compõem o Consórcio Fenix e, especialmente, a Prefeitura Municipal, movimentos concretos em direção à melhoria da mobilidade da região. É fato que a eficiência econômica deve ser buscada, no sentido de que não necessariamente o sistema mais caro oferecerá maior qualidade, porém não se pode perder de vista o objetivo principal do transporte coletivo como um direito social: promover a integração urbana, possibilitando o acesso aos locais de lazer, trabalho, estudo, saúde, assistência social entre outros, com segurança e comodidade.

## REFERÊNCIAS

BARCELLOS, Mariana. **Fotos antigas mostram como era a Baía Sul de Florianópolis antes e depois dos aterros**. NSC Total, 6 de jul. de 2024. Disponível em:

<https://www.nsctotal.com.br/noticias/fotos-antigas-mostram-como-era-a-baia-sul-de-florianopolis-antes-e-depois-dos-aterros>. Acesso em: 21 de fev. de 2025. Foto de Arquivo Público de SC, Divulgação.

BRANDALIZE, Amanda. **Chuvas em Florianópolis deixam rodovias embaixo d'água nesta quarta-feira**. ND+, Florianópolis, 29 de jan. de 2025. Disponível em: <https://cbntotal.com.br/cotidiano/chuvas-em-florianopolis-deixam-rodovias-embaixo-d-agua-nesta-quarta-feira/>. Acesso em: 4 de mar. de 2025. Foto de PMRv, Divulgação.

**BRASIL**. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 3 jan. 2012. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em: 13 de fev. de 2025.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN). Brasília, 2024.

CAMPOS, Nazareno J. **Terras de uso comum na Ilha de Santa Catarina**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2022.

CARRASCO, Beatriz. **Acesso ao Aeroporto de Florianópolis fica alagado e trânsito é desviado para pista em obras**. ND+, Florianópolis, 25 de mai. de 2016. Disponível em: <https://ndmais.com.br/noticias/acesso-ao-aeroporto-de-florianopolis-fica-alagado-apos-mare-alta/>. Acesso em: 4 de mar. de 2025.

COCCO, Rodrigo. G. **Transporte público e mobilidade urbana: contradições entre políticas públicas e demandas por mobilidade na região metropolitana de Florianópolis-SC**. 2016. Tese (Doutor em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2016.

CONSÓRCIO FÊNIX. **Horários**. 2025. Disponível em: <https://www.consorciofenix.com.br/horarios>. Acesso em: 2 de fev. de 2025.

FERRAZ, Antonio; TORRES, Isaac. **Transporte público Urbano**. 2º Edição. São Carlos: RiMa, 2004.

FLORIANÓPOLIS. Lei Complementar N° 34, de 26 de fevereiro de 1999. Dispõe sobre o sistema de transporte coletivo de passageiros no município de Florianópolis e dá outras providências. Florianópolis, SC: Diário Oficial, 1999.

GADOTTI, Favio. **Espécie Invasora prolifera em área da Via Expressa Sul e pode afetar reserva do Pirajubaé**. ND+, Florianópolis, 6 de jan. de 2020. Disponível em: <https://ndmais.com.br/noticias/especie-invasora-prolifera-em-area-da-via-expressa-sul-e-pode-afetar-reserva-do-pirajubae/>. Acesso em: 9 de jan. de 2025. Foto de Flávio Tin/ND.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE)**. 2022.

\_\_\_\_\_. Censo Demográfico de 2000: Agregados por Setores Censitários. 2000. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9663-censo-demografico-2000.html?edicao=10192> . Acesso em: 11 de jan. de 2025.

\_\_\_\_\_. Censo Demográfico de 2010: Agregados por Setores Censitários. 2010. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9663-censo-demografico-2000.html?edicao=10192> . Acesso em: 11 de jan. de 2025.

\_\_\_\_\_. Censo Demográfico de 2022: Agregados por Setores Censitários. 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9663-censo-demografico-2000.html?edicao=10192> . Acesso em: 11 de jan. de 2025.

LAGO, Paulo Fernando. **Florianópolis: a polêmica urbana**. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 1996.

LUZ, Sérgio R. **Nossa Senhora da Lapa do Ribeirão da Ilha e sua População: 1810-1930**. 1994. Dissertação (Pós-Graduação em História) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1994.

MIRALLES-GUASCH, Carme. Ciudad y transporte: el binomio imperfecto. Espanha, Barcelona: Editorial Ariel, S. A., 2002.

MIRALLES-GUASCH, Carme; MARQUET SARDÁ, Oriol (2013). Dinámicas de proximidad en ciudades multifuncionales. **CyTET Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales**, vol. XLV, n.177, p. 503–512, 2013.

MANOEL, P. S. **Cidade, Poder e Imprensa: Notícias sobre meio ambiente e sobre mobilidade urbana em Florianópolis**. 2010. Dissertação (Mestrado em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2010.

NÉSPOLI, Luiz C. M. **Metrópole de São Paulo 1967 - 2017: 50 anos em busca da autoridade metropolitana**. São Paulo: Annablume, 2023.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS. **Mobilidade: Paradas de ônibus em 2024**. 2024. Disponível em: <https://geoportal.pmf.sc.gov.br/downloads/camadas-em-sig-do-mapa> . Acesso em: 10 de fev. de 2025.

\_\_\_\_\_. **Ortofoto de 1977**. 2024. Disponível em: <https://geoportal.pmf.sc.gov.br/downloads/camadas-em-sig-do-mapa> . Acesso em: 10 de fev. de 2025.

\_\_\_\_\_. **Ortofoto de 1994**. 2024. Disponível em: <https://geoportal.pmf.sc.gov.br/downloads/camadas-em-sig-do-mapa> . Acesso em: 10 de fev. de 2025.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. 4° ed. 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SHEIBE, Luiz F. Aspectos Geológicos e Geomorfológicos. In: PEREIRA, Nereu do V. (org.). **A Ilha de Santa Catarina**: espaço, tempo e gente. 2 v. Florianópolis: Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, 2002. p. 43 - 60. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/189148/A%20ilha%20de%20Santa%20Catarina%20-Espaco,%20tempo%20e%20gente.pdf?sequence=1>.

SOBRINHO, Luiz V. F. **Mobilidade Urbana em Florianópolis**: Discursividade e poder. Dissertação (Pós-Graduação em Geografia) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.

SUGAI, Maria Inês. **Segregação Silenciosa**: investimentos públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis (1970-2000). Florianópolis: Editora da UFSC, 2015.